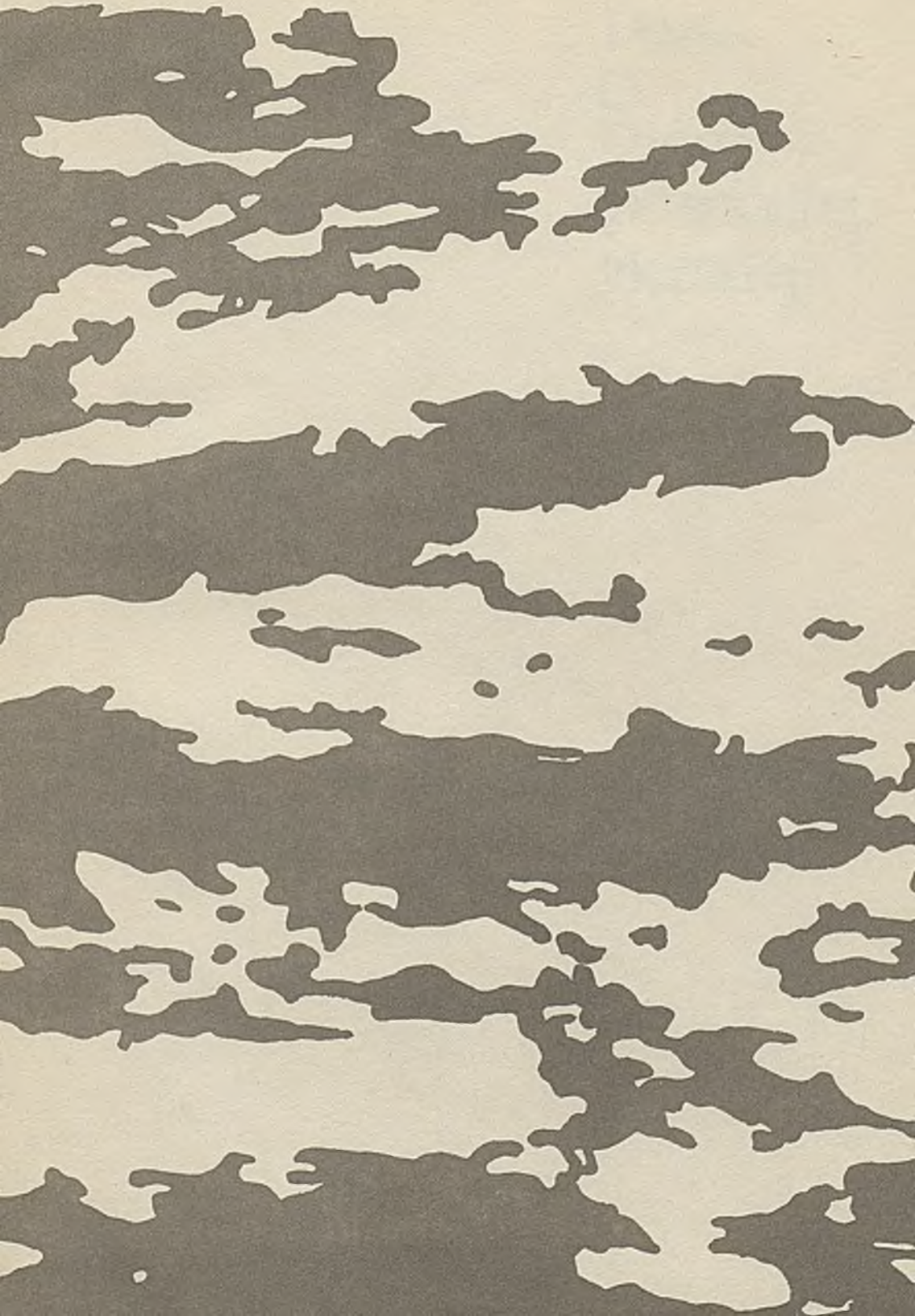
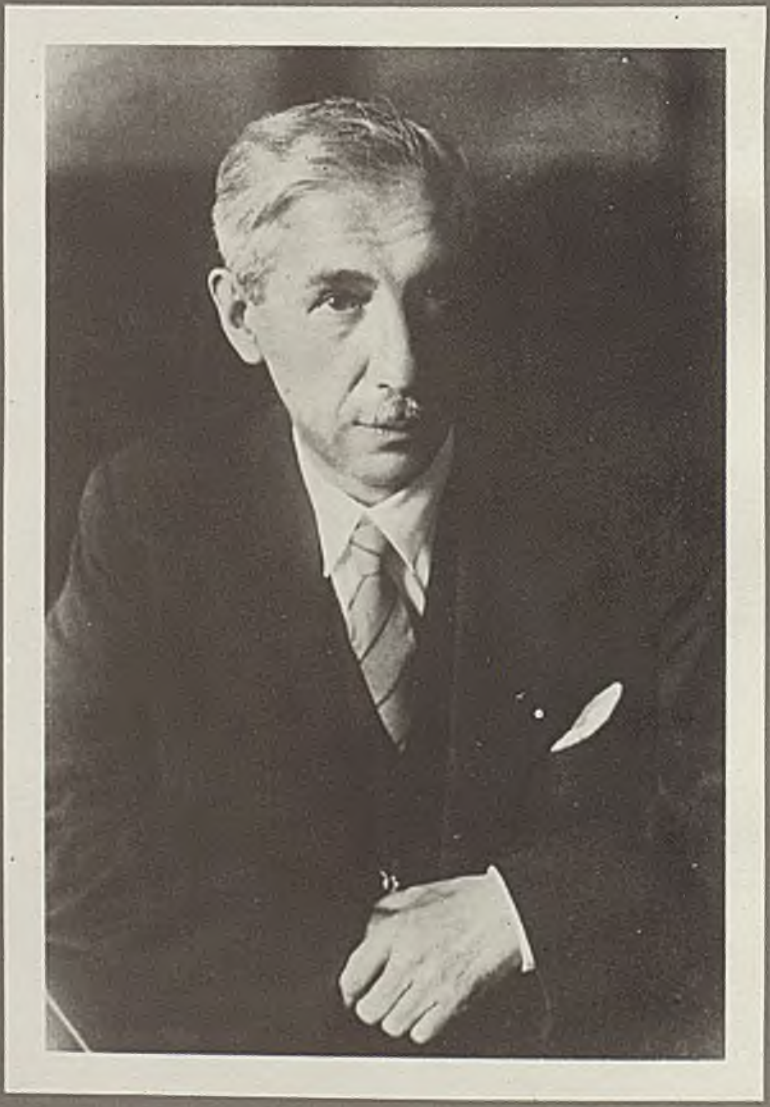
EUGENIUSZ KWIATKOWSKI

Pisma o Rzeczy-pospolitej Morskiej



Pisma O Rzeczy–pospolitej Morskiej

EUGENIUSZ KWIATKOWSKI



EUGENIUSZ KWIATKOWSKI

Pisma O Rzeczy — pospolitej Morskiej

Wydawnictwo GLOB Szczecin 1985

Wyboru dokonał i wstępem opatrzył
Marian Marek Drozdowski

POLITECHNIKA ŚLĄSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
w Gliwicach
143 454

D128/15

PRZEDMOWA

W latach 1950—1955 autor niniejszego wyboru studiował w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Szczecinie i tutaj pod kierownictwem prof. Bolesława Kaczmarkiewicza przygotował i obronił rozprawę magisterską pt. „Kolejowa obsługa portu szczecińskiego".

Pod wpływem rozmów z opiekunem pracy prof. Kaczmarkiewiczem, a także pracownikami portu szczecińskiego zainteresowałem się postacią Eugeniusza Kwiatkowskiego, którego znali „starzy" szczeciniacy m.in. jako Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża w latach 1945—1947. W latach dwudziestych i trzydziestych bliskim współpracownikiem Kwiatkowskiego był prof. Kaczmarkiewicz, jeden z architektów polskiej polityki taryfowej, która torowała drogę szybkiej rozbudowie przewozów handlowych korzystających z usług portu gdyńskiego.

Kwiatkowski jako wicepremier do spraw gospodarczych stał się bohaterem mojej rozprawy doktorskiej pt. „Polityka gospodarcza rządu polskiego w latach 1936—1939" (Warszawa PWN 1963) obronionej w Instytucie Historii PAN.

Miałem szczęście poznać swego bohatera osobiście, korespondować z nim, dyskutować węzłowe problemy polityki morskiej lat dwudziestych i trzydziestych.

Dzisiaj, po trzydziestu latach, w warunkach kiedy miasto mojej młodości — Szczecin — organizuje Uniwersytet Zachodniopomorski chciałbym, by główny architekt nowoczesnej polskiej polityki morskiej Eugeniusz Kwiatkowski był jednym z inspiratorów prac twórców Uniwersytetu Szczecińskiego. Z myślą o pierwszych studentach, asystentach, adiunktach i profesorach tegoż Uniwersytetu dokonałem niniejszego wyboru. Im też ten wybór poświęcam.

Marian Marek Drozdowski

WSTĘP

„SZUKAM CZŁOWIEKA ZNAJDUJĄCEGO SZCZĘŚCIE W SWEJ PRACY I W SWYM TRUDZIE"

E. Kwiatkowski

22 sierpnia 1984 minęła dziesiąta rocznica śmierci Eugeniusza Kwiatkowskiego. Rocznice nie sprzyjają krytycznej myśli. Ale myśl krytyczna nie oznacza nihilistycznej negacji wartości działań, które przetrwały różne koniunktury polityczne i służą zaspokojeniu potrzeb kilku pokoleń Polaków. Takimi wartościami związanymi z działalnością Kwiatkowskiego są m.in. liczne zakłady przemysłowe powstałe w latach 1926—1930 z inspiracji ówczesnego ministra przemysłu i handlu: Mościce (dzisiejszy kombinat chemiczny Tarnów Fabryczny), port i miasto Gdynia wraz z linią Śląsk—Gdynia oraz liczne zakłady przemysłowe Centralnego Okręgu Przemysłowego. Myśl i energia Kwiatkowskiego w sposób istotny wpłynęły na szybkie tempo odbudowy gospodarki morskiej w latach 1945—1948 i pozostawiły szereg idei generalnych podjętych w latach następnych przez organizatorów polskiej gospodarki narodowej, a także nadal czekających na realizację.

Jakie okoliczności i wartości kształtowały osobowość i poglądy Kwiatkowskiego?

Urodzony 30 grudnia 1888 w Krakowie jako syn Jana, inżyniera i urzędnika kolei galicyjskich, oraz Wincenty z domu Moszczyńskiej, dzieciństwo spędził w Małopolsce.

W atmosferze ożywienia politycznego, wywołanego oddziaływaniem rewolucji 1905—1907 na zabór austriacki, ukończył w 1907 Gimnazjum w Bękowicach pod Chyrowem prowadzone przez jezuitów. Młodzieńcze przyjaźnie „chyrowiaków" były drogie Kwiatkowskiemu do końca życia.

9 października 1907 otrzymał indeks szkoły politechnicznej we Lwowie i rozpoczął studia na wydziale chemii technicznej. Profesorami Kwiatkowskiego byli wybitni przedstawiciele polskiej myśli przyrodniczo-technicznej, wśród nich: prof. Stefan Niementowski (chemia analityczna) i prof. Tadeusz Godlewski (fizyka ogólna).

Na politechnice w 1908 wstąpił Kwiatkowski do Związku Młodzieży Polskiej „Zet", a po rozłamie znalazł się w Organizacji Młodzieży Niepodległościowej „Zarzewie".

„Młodzież bowiem — napisze w 1968 — pomimo wyznawania różnych

programów społecznych i politycznych — w swej masie nie chciała wymieniać hasła oporu na kolaborację z zaborcą, walki na ugodę, tendencji wszechpolskich na panslawistyczne, perspektywicznego ideału zjednoczenia wszystkich ziem polskich na utrwalenie zgubnych granic podziałowych, a programu niepodległości Polski na niepewny i zawsze kruchy program autonomii Królestwa."[1]

W roku akademickim 1909/1910 Kwiatkowski został wybrany na przewodniczącego grupy uczelnianej „Zarzewie", potem brał czynny udział w pracach organizacyjnych Polskich Drużyn Strzeleckich w zaborze austriackim.

Od 1910 kontynuował studia w Monachium na wydziale chemii miejscowej politechniki, specjalizując się w dziedzinie barwników syntetycznych. Studia ukończył w 1912 i uzyskał dyplom inżyniera chemika.

Idea niepodległości Polski, walka o nią były drugą stroną działań Kwiatkowskiego jako studenta i młodego inżyniera.

Lwowskie „Zarzewie" zamienił w Monachium na Związek Studentów Polskich, również sympatyzujący z ruchem niepodległościowym. Jako aktywista tego Związku wchodził jednocześnie w skład tzw. Delegacji Okręgowej Legii Niepodległości w Monachium.

W latach 1912—1913 Kwiatkowski specjalizował się w metodach otrzymywania barwników syntetycznych w pracowni G. Schultza. Późniejsza dwumiesięczna praktyka w laboratorium naukowym gazowni w Łodzi, kierowanym przez inż. A. Ekerkunsta, zmieniła jego zainteresowania; zajął się technologią chemii węgla i surowców pokrewnych. W Łodzi poznał trudne warunki życia proletariatu centrum polskiego przemysłu włókienniczego. Po krótkim pobycie w gazowni miejskiej we Lwowie rozpoczął pracę w gazowni miejskiej w Lublinie. W tym mieście rozwinął wśród tutejszej inteligencji sieć „Zarzewia" opowiadającego się zdecydowanie za poparciem akcji legionowej.

Do Legionów wstąpił prawdopodobnie w marcu 1916. Legitymacja legionowa, zachowana w zbiorach rodzinnych, wystawiona 3 kwietnia tegoż roku stwierdza, że Eugeniusz Kwiatkowski jest żołnierzem Legionów, ma 178 cm wzrostu, jest szatynem, ma oczy piwne i zna języki — polski, niemiecki i angielski. Po okresie rekruckim młody inżynier został skierowany do Krajowego Inspektoratu Zaciągu w Łukowie, gdzie rozpoczął działalność w aparacie werbunkowym płk. Władysława Sikorskiego. Potem już jako komisarz werbunkowy na cały obwód chełmski otrzymał 29 sierpnia 1916 stopień chorążego. Po wyjściu z aparatu werbunkowego podległego Departamentowi Wojskowemu Naczelnego Komitetu Narodowego rozpoczął w 1917 konspiracyjną działalność w szeregach Polskiej Organizacji Wojskowej. Wkrótce został mianowany komendantem Okręgu POW w Łukowie pod Siedlcami. W listopadzie 1918 wraz z Tadeuszem Ładą-Bień-

kowskim kierował akcją rozbrojenia wojsk okupacyjnych dowodzonych przez gen. Wilhelmiego, a także tzw. huzarów śmierci osławionych masakrą ludności cywilnej w Międzyrzeczu.

Pierwsze miesiące II Rzeczypospolitej Kwiatkowski spędził w Wojsku Polskim. Od 11 listopada 1918 służył w baonie POW w Łukowie, od 1 grudnia do 5 grudnia 1918 w 22 pułku piechoty, a od 6 grudnia 1918 do 31 marca 1919 w baonie I POW w Siedlcach. W tym czasie był m.in. dowódcą Placu w Łukowie Zapasowej Brygady Kresowej. Liniową służbę wojskową opuścił w stopniu podporucznika 1 kwietnia 1919, gdyż został powołany na stanowisko zastępcy kierownika Wydziału Sekcji VI (chemicznej) Głównego Urzędu Zaopatrzenia Armii. Pracował tutaj do 1921, kiedy to ostatecznie przeszedł do rezerwy. Będąc jeszcze w Głównym Urzędzie Zaopatrzenia Armii interesował się ogólnymi problemami rozwoju przemysłu w ogóle, a przemysłu chemicznego w szczególności. Opublikował wówczas na łamach czasopisma „Roboty Publiczne" (1920 nr 2) rozprawę „Znaczenie gospodarcze gazu ziemnego w Polsce". Postulował w niej konieczność upaństwowienia gazownictwa celem zapewnienia racjonalnego wykorzystania szybów gazowych dla gospodarki narodowej jako całości.

W 1921 Kwiatkowski otrzymał stanowisko docenta na wydziale chemicznym Politechniki Warszawskiej; tu prowadził wykłady z zakresu chemii węgla i gazownictwa. Powołano go również do zarządu Państwowej Fabryki Destylacji Drewna w Hajnówce, co umożliwiło mu poznanie skomplikowanych problemów funkcjonowania przedsiębiorstwa państwowego w warunkach inflacji lat dwudziestych. W Warszawie na politechnice i w Chemicznym Instytucie Badawczym we Lwowie Kwiatkowski nawiązał bliską, a następnie przyjacielską współpracę z wybitnym chemikiem o europejskiej sławie Ignacym Mościckim, który powołał go w 1923 na dyrektora technicznego Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Chorzowie, co wywarło istotny wpływ na przebieg jego dalszej kariery zawodowej i politycznej.

Swoistym podsumowaniem badań naukowych Kwiatkowskiego z tego okresu jest jego monografia wydana w 1923 nakładem Chemicznego Instytutu Badawczego we Lwowie pt. „Zagadnienie przemysłu chemicznego na tle wielkiej wojny". Zgodnie z zasadą „walka jest ojcem wszystkiego", Kwiatkowski pisał, że bogactwa naturalne Polski predestynują ją do wybicia się ku nowoczesności, lecz do tego potrzebny jest ambitny program inwestycyjny rozbudowy krajowych przemysłów przetwórczych opartych na własnych zasobach surowcowych. „Podstawa rozwoju gospodarczego i politycznego wielkich państw Zachodu — pisał — leżała przede wszystkim w ich pracy twórczej, w ich zdolności i woli przełamania trudności i niezmiennego uporu życia. Tę energię twórczą musi wykrzesać ze swego

społeczeństwa i Polska nowoczesna, gdy właśnie wobec zagadnień polityki gospodarczej państwa wyrastają analogiczne zagadnienia i podobne postulaty do tych, z którymi z takim wysiłkiem i uporem mocowały się zwycięsko Anglia, Francja, Włochy, Japonia, Stany Zjednoczone w czasie wielkiej wojny."[2]

Odpowiadając na wcześniej postawione pytanie można stwierdzić, iż wśród warunków określających rozwój osobowości Kwiatkowskiego na czoło wysunęły się: głębokie osobiste zaangażowanie w walkę o niepodległość Polski, etos inżynierów polskich jako służby dla narodowej sprawy, znajomość przodujących metod rozbudowy nowoczesnego przemysłu chemicznego oraz krytyczna refleksja na temat wielkich opóźnień cywilizacyjnych kraju rodzinnego, konieczność realizacji ambitnego planu uprzemysłowienia opartego na wewnętrznej energii społecznej.

Droga do kariery politycznej

Praca w Chorzowie nie była łatwa. Niemcy oddali wprawdzie państwu polskiemu Fabryki Związków Azotowych, lecz starali się sparaliżować ich normalne funkcjonowanie. Dokumentacja techniczna została zabrana przez personel inżynieryjno-techniczny, który w olbrzymiej większości opuścił terytorium ówczesnego państwa polskiego. Dla Chorzowa trzeba było znaleźć rytmiczne dostawy surowców, a przede wszystkim odbiorcę — konsumenta produktów fabryki. Kwiatkowski, korzystając z pomocy inżynierów Boyenia i Kuszewskiego, wziął w swoje ręce wewnętrzną organizację kombinatu oraz całą ekonomiczną stronę jego funkcjonowania, i to w bardzo trudnych warunkach hiperinflacji, a następnie reform stabilizacyjnych Władysława Grabskiego. Najwyższe wskaźniki produkcyjne fabryki w 1914 zostały przekroczone już w 1925, kiedy to produkcja przekroczyła 86 tys. ton nawozów sztucznych (w 1914 wynosiła 70 tys.). Szybko odbudowane po zniszczeniach wojennych polskie rolnictwo stało się chłonnym konsumentem produktów Chorzowa.

W trakcie śląskich zmagań Kwiatkowskiego narastał problem formowania się założeń polityki morskiej. Już 23 września 1923 Sejm podjął uchwałę o budowie portu morskiego w Gdyni. Powołane wówczas do realizacji uchwały konsorcjum polsko-francuskie nie posiadało dostatecznych środków do przeprowadzenia śmielszych inwestycji. W czerwcu 1925 na plenarnym posiedzeniu senatu Czesław Klarner, świadom politycznych celów rozpętanej przez Niemców wojny gospodarczej przeciw Polsce, domagał się aktywizacji polskiego eksportu przez Gdynię i Gdańsk; 30 września tegoż roku Rada Ministrów wyraziła pogląd, że uzdrowienie życia gospodarczego wymaga uprzywilejowania handlu zagranicznego kosztem rynku wewnętrznego. „Rada Ministrów — podkreśla Bogdan Dopie-

rała — stanęła na stanowisku, że wojnę gospodarczą z Niemcami należy przetrzymać poprzez uniezależnienie się od rynku niemieckiego, a więc rozwój eksportu do innych krajów. Znaczna ich część leżała za morzami z czego wynikała konieczność prowadzenia przez rząd własnej polityki morskiej. Musiało się to wyrazić m.in. w kosztownych inwestycjach przeprowadzonych w portach polskich na prowadzących do nich szlakach komunikacyjnych oraz na morzu — w postaci własnej floty handlowej."[3] Kwiatkowski jako dyrektor chorzowskich zakładów walczący o zagraniczne rynki zbytu śledził te wszystkie deklaracje i wypowiedzi. W 1924 w artykule „Zagadnienia główne Polski współczesnej" opublikowanym w 2. zeszycie „Dróg Polskich" zwrócił uwagę na konieczność aktywnej polityki morskiej, bez której Polska nie będzie mogła przeciwstawić się wojnie gospodarczej wydanej jej przez Niemcy. Trzymał się jednocześnie na uboczu namiętnych sporów politycznych, w atmosferze których Piłsudski zorganizował przewrót majowy. Gdy jego bezpośredni szef Ignacy Mościcki, po rezygnacji Piłsudskiego z prezydentury, został obrany głową państwa, otworzyły się przed nim drzwi do wielkiej kariery politycznej. Mościcki pozostający do 12 maja 1935 w cieniu Komendanta chciał mieć także swoich ludzi w Warszawie. Toteż doprowadził do nominacji Kwiatkowskiego (8 czerwca 1926) na stanowisko ministra przemysłu i handlu.

Bilans dokonań Kwiatkowskiego jako kierownika resortu przemysłu i handlu w latach 1926—1930

Po kłopotach stabilizacyjnych i przezwyciężeniu recesji 1925 gospodarka Polski, jak i większość krajów kapitalistycznych, przeżywała w latach 1926—1929 wzmożone ożywienie gospodarcze. Ogólny wskaźnik produkcji przemysłowej (1928 = 100) rośnie w tym czasie z 80 do 102. Wskaźnik produkcji stali wzrósł z 55 do 96, a produkcja energii elektrycznej z 76 do 116.[4] Najintensywniej w tym czasie rozwija się przemysł Warszawy i Warszawskiego Okręgu Przemysłowego.

W samej Warszawie w latach 1926—1929 liczba czynnych zawodowo robotników wzrosła szacunkowo z 232 tys. do 269 tys., w tym liczba robotników zarejestrowanych w Inspekcji Pracy wzrosła z 60 tys. do 96 tys. Za tym wzrostem kryła się przede wszystkim inspirowana i kierowana przez Kwiatkowskiego budowa lub rozbudowa państwowych zakładów przemysłowych, takich jak: Państwowe Zakłady Lotnicze „Paluch", Państwowe Zakłady Lotnicze „Okęcie", Fabryka Karabinów PWU, Państwowe Zakłady Tele- i Radiotechniczne, Zakłady Amunicyjne „Pocisk", Polskie Zakłady Optyczne, Fabryka Samochodów Osobowych i Półciężarowych Państwowych Zakładów Inżynierskich, Wytwórnia Amunicji Nr 1 oraz Wojskowa Fabryka Sprawdzianów.[5]

W 1927 powołał Kwiatkowski Biuro Fabryki Związków Azotowych pod Tarnowem (w Mościcach). W styczniu 1930 nowy zakład dał na rynek pierwsze produkty. Również w tym czasie z jego inspiracji powstała fabryka amoniaku syntetycznego w Chorzowie.

Ogółem w latach 1926—1929 liczba wykupionych świadectw przemysłowych (od I do VII kategorii) wzrosła z 27 807 do 34 661. Nie zapomniał w tym czasie Kwiatkowski ani o rozbudowie bazy energetycznej, ani o rozwoju motoryzacji, ani o inwestycjach kolejowych. Długość eksploatacyjna linii normalnotorowych PKP wzrosła w tym czasie o 364 km dzięki oddaniu do użytku takich odcinków jak: Kalety—Podzamcze—Łuck—Stojanów, Czersk—Bąk, Kościerzyna, Herby—Karsznice—Zduńska Wola, Maksymilianowo—Bąk, Kościerzyna—Gdynia. W latach 1926—1930 przyrost zarejestrowanych samochodów w Polsce wynosił blisko 23 tys. Rozbudowano w tym czasie transport lotniczy i radiofonię.

Największe osiągnięcia miał jednak w polityce morskiej. Nie był on, moim zdaniem, jak sugeruje Bogdan Dopierała, a za nim Jerzy Tomaszewski, prostym kontynuatorem polityki morskiej zapoczątkowanej przez drugi gabinet Władysława Grabskiego. Wniósł on do tej polityki oryginalne wartości i potrafił deklaracje wprowadzić w czyn. A to jest w polityce gospodarczej najważniejsze. Novum w polityce morskiej Kwiatkowskiego, było przede wszystkim efektywne działanie. O ile w Gdyni w 1924 przeładowano 10 tys. ton, o tyle w 1933 ponad 6 mln. Anulował on starą umowę z konsorcjum w sprawie budowy Gdyni. Nowa, podpisana m.in. z duńską firmą Hojgaard i Schultz, była bardziej korzystna dla kraju. Nacisk położył Kwiatkowski na budowę portu handlowego w Gdyni i rozbudowę miasta. O ile w latach 1925—1926 rząd wydatkował na budowę portu gdyńskiego 6,5 mln zł., o tyle w latach 1927—1928 już 34,8 mln. „W okresie, kiedy Kwiatkowski był ministrem przemysłu i handlu, wartość robót inwestycyjnych w porcie gdyńskim wynosiła 88 mln zł."[6]

Z inicjatywy Kwiatkowskiego rozpoczęto budowę portu rybackiego w Gdyni, budowę gmachu Urzędu Marynarki Handlowej. Już w 1927 w związku z rozbudową portu gdyńskiego Komitet Ekonomiczny ustalił zasady eksploatacji portu w okresie budowy. Intensywnie pracowano wówczas nad szczegółowymi planami rozbudowy miasta Gdyni, które dotyczyły m.in. włączenia terenów państwowych w obręb miasta, rozwinięcia na szerszą skalę ruchu budowlanego w Gdyni. Przygotowywano ustawę o popieraniu gospodarczego rozwoju Gdyni. Przystąpiono także do opracowania jednolitego planu dla całego Wybrzeża, mając na względzie potrzeby i interesy miejscowej ludności rybackiej. Kwiatkowski, podobnie jak jego poprzednicy, podkreślał konieczność pełnego wykorzystania Gdańska przez polskie życie gospodarcze. Myślał o rozbudowie stoczni gdańskiej, gdańskich domów handlowych i innych instytucji. Pamiętał

również o Tczewie, gdzie istniała szkoła morska kształcąca kadry dla polskiej floty handlowej. W 1926 powołano przedsiębiorstwo handlowe „Żegluga Morska", które dysponowało pięcioma statkami handlowymi po 3 tys. ton rej.

Z jego inspiracji Bank Gospodarstwa Krajowego opracował program wsparcia kredytowego rozbudowy floty handlowej między Polską a krajami Europy Południowej i Wschodniej. Przedsiębiorstwa prywatne partycypowały w obsłudze handlowej eksportu węgla.

Wiele czasu i energii poświęcał Kwiatkowski akcji propagującej morze w społeczeństwie polskim, szczególnie wśród młodzieży, której starał się zaszczepić romantykę kontaktu z morzem. Propagandzie polskiego dynamizmu gospodarczego służyć miały przede wszystkim obchody dziesięciolecia odzyskania niepodległości, a następnie Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu. „Stoi zadanie — pisał w księdze pamiątkowej na „Dziesięciolecie Polski odrodzonej" — wytworzenia nowego człowieka w Polsce. Człowieka zorganizowanego i zdyscyplinowanego w imię ideałów społecznych i państwowych, człowieka wierzącego w swoje siły, a więc stanowczego i odważnego, człowieka o głębokim poczuciu praw innego człowieka i innych państw, człowieka znajdującego szczęście w swojej pracy i w swym trudzie."[7]

Wielką wagę przywiązywał Kwiatkowski do rozbudowy zaplecza intelektualnego polityki gospodarczej. Patronował rozwinięciu programu badawczego Głównego Urzędu Statystycznego, powołaniu Komisji Ankietowej, Instytutu Badania Koniunktur Gospodarczych i Cen oraz Instytutu Eksportowego.

Ostatni rok w resorcie przemysłu i handlu przyniósł Kwiatkowskiemu szereg rozczarowań. Koniunktura gospodarcza załamała się. Dotychczasowe metody polityki ekonomicznej państwa i resortu nie dały oczekiwanych rezultatów. W referacie wygłoszonym na Kongresie Izb Przemysłowo-Handlowych we Lwowie 3 września 1930 mówił o błędach i ociężałości aparatu biurokratycznego, o słabości organizacji towarowej rolnictwa, o gwałtownym spadku eksportu oraz o dyrektywie obrony równowagi budżetowej i stabilizacji waluty.[8]

Kryzys rodził frustracje, a także krytycyzm wobec ministra, którego winiono za nadmierne rozkręcenie inwestycji prowadzących do kosztownego importu i ujemnego bilansu handlowego.

Kwiatkowski — poseł na Sejm II kadencji, związany z względnie liberalnymi metodami rządzenia prof. Kazimierza Bartla, a także utrzymujący przyjacielski kontakt z przedstawicielami demokratycznej opozycji — nie mógł się zgodzić z brutalnymi metodami walki z przywódcami Centrolewu oraz tzw. brzeskimi wyborami. W takiej sytuacji nieuchronnie musiało dojść do konfliktu Kwiatkowskiego z Piłsudskim i jego najbliższym

otoczeniem. Władysław Pobóg-Malinowski tak pisze o tym konflikcie: „W sierpniu 1930 w przededniu Brześcia wybuchnął Piłsudski gniewem na Kwiatkowskiego za jego daleko idące «flirty» z opozycją. Stało się to jednym z głównych powodów do usunięcia Kwiatkowskiego z rządu. Prezydent po roku 1930 parokrotnie próbował wprowadzić Kwiatkowskiego do rządu, wycofał się jednak gdy ze strony Piłsudskiego spotkał się w tych wypadkach tylko z milczeniem przy gniewnym ściągnięciu brwi."[9]

Myśl morską Kwiatkowskiego, gdy kierował resortem przemysłu i handlu obrazują fragmenty publikowanych w niniejszym wyborze prac: Zagadnienia morskie 1927, Przemówienie na plenum Sejmu w dniu 8 lutego 1927 (Warszawa 1927), Postęp gospodarczy Polski na morzu w 1928, Postęp gospodarczy Polski (Warszawa 1928), Polska na morzu (Warszawa 1928), Polska gospodarcza w 1928 (Warszawa 1928), Powrót Polski nad Bałtyk (Warszawa 1930).

W pracach tych Kwiatkowski nie tylko informuje o efektach rozbudowy Gdyni jako portu i miasta, o dynamice polskiego handlu morskiego, o aktywizacji zaplecza portów polskiego obszaru celnego, ale określa cele strategiczne towarzyszące polskiej polityce morskiej. Pisze m.in.: „Naród, który nie ma treści życia, który nie realizuje nowych koncepcji, który nie czuje rezultatu swoich wysiłków, który nie walczy i nie zwycięża — musi cofnąć się w rozwoju, musi być zepchnięty przez inne narody na niższy szczebel cywilizacji."[10]

Kwiatkowski przypomniał Sejmowi, że uchwały jego Komisji Morskiej i plenum nie znajdowały odbicia w decyzjach budżetowych, stąd efekty polityki morskiej w latach 1919—1926 były bardzo skromne. Od lipca 1926 sytuacja zaczęła się zmieniać zdecydowanie m.in. dzięki szerokiej skali ruchu budowlanego w Gdyni, opracowaniu jednolitego planu dla całego Wybrzeża, umiejętnemu wykorzystaniu potencjału portu gdańskiego.

Dzięki zabiegom Kwiatkowskiego Gdynia i Gdańsk skutecznie zaczęły konkurować ze Szczecinem, Hamburgiem, Bremą, Triestem w obsłudze polskiego zaplecza, w tym przede wszystkim w obsłudze importu bawełny i towarów kolonialnych.

Dzięki aktywnej polityce morskiej, a szczególnie Gdyni, Polska nie ugięła się przed wojną celną wydaną przez Niemcy w 1925, ale — podkreślał w 1928 Kwiatkowski — wybiła sobie „nowe okno na świat przez małe wybrzeże morskie. Pęd ten nie tylko pozwolił na skompensowane ograniczenia lub utraty kilku dawnych rynków zbytu dla Polski, ale otworzył nowe, szerokie prawie niewyczerpane i nieograniczone horyzonty przed handlem polskim, wprowadził i umocnił już pozycję nowych towarów polskich na nowych rynkach zbytu, wypracował dla nich dobrą

renomę, dziś handel polski morski nie da się już łatwo ograniczyć lub ścieśnić."[11]

Kwiatkowski swój program morski szerzej przedstawił 9 grudnia 1928 w odczycie wygłoszonym w auli Uniwersytetu Poznańskiego zatytułowanym „Polska na morzu". Po przedstawieniu zarysu historycznego polskiego stosunku do Bałtyku zwracał uwagę, że rozwój handlu zagranicznego drogą morską był warunkiem istnienia II Rzeczypospolitej. Udział procentowy morskiego obrotu towarowego w polskim handlu zagranicznym wzrósł z 13,1 w 1924 do 38,0% w 1928.[12]

Mówiąc o roli Gdańska podkreślał: „Gdańsk — podobnie jak to już czyni Gdynia — musi sam organizować i rozwijać handel wewnętrzny w oparciu o rynek polski. Bierna rola, rola ekspedytora i inkasenta opłat portowych, czysta rola pośrednika pracującego na wysokiej prowizji, mogłaby przynieść w przyszłości bardzo ujemne następstwa."[13]

Kwiatkowski, skrępowany ówczesnymi ograniczeniami budżetowymi, ubolewał nad skromnym rezultatem rozbudowy polskiej floty handlowej i starał się zaangażować kapitały koncernów przemysłowych w tej rozbudowie. Rozumiał także wagę rybołówstwa morskiego powołując do życia w 1928 Morski Instytut Rybacki.

„Polska bez morza — podkreślał — stałaby się naczyniem zamkniętym, w którym ciśnienie gospodarcze rośnie. Zabicie źródła tego ciśnienia byłoby skazaniem wielkiego państwa na stały kryzys gospodarczy, a w konsekwencji na kryzys polityczny, socjalny (...) Morze — to dłużnik wyjątkowy. Każdy rzetelny wkład, każdy kapitał, każdą pracę zwraca najprędzej z lichwiarsko potężnym procentem."[14]

Mimo znacznego postępu w dziedzinie rozbudowy gospodarki morskiej w latach 1926—1930 Kwiatkowski z dystansem i krytycyzmem patrzył na ten postęp sugerując przede wszystkim rozwinięcie sieci komunikacyjnej na zapleczu polskich portów, przyspieszenie tempa rozwoju gospodarczego na polskim Pomorzu, powołanie, głównie w Gdyni, wyspecjalizowanych przedsiębiorstw maklerskich.[15]

W okresie ostrej rewizjonistycznej kampanii, głównie prasy niemieckiej, w sprawie tzw. korytarza niemieckiego Kwiatkowski 7 stycznia 1930 wygłosił w Toruniu referat pt. „Powrót Polski nad Bałtyk". Obok wątków historycznych, wyeksponowanych w tym referacie, na uwagę zasługuje podkreślenie myśli, że aktywny udział całego społeczeństwa w realizowaniu jego aspiracji morskich może stworzyć jedną z ważnych podstaw dla przebudowy psychiki narodowej — wiary w możliwości uzyskania sukcesu.[16]

Wśród konkretnych planów do realizacji w zakresie gospodarki morskiej w 1930 Kwiatkowski wymieniał: stworzenie strefy wolnocłowej w Gdyni, wyposażenie jej w najnowsze urządzenia przeładunkowo-techni-

czne i przetwórcze, intensyfikowanie rozbudowy polskiej floty handlowej, unowocześnienie Gdyni jako miasta przez danie jej nowoczesnej infrastruktury techniczno-ekonomicznej.

„Chcemy trzymać się morza! — podkreślał Kwiatkowski. Jest to potrzebą i koniecznością niezłomną całego państwa i całego społeczeństwa. Ten wielki poemat, krystalizujący się dziś koło Gdyni, a mający się stopniowo rozszerzać coraz dalej, na całe polskie Wybrzeże — jest poematem pracy pokojowej, gospodarczej, budującej nowe fundamenty naszego postępu na drodze cywilizacji."[17]

Na marginesie elity rządowej

W grudniu 1930 opuścił Kwiatkowski Warszawę i wyjechał do Tarnowa. Tutaj pełnił funkcję dyrektora naczelnego Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach (obecnie Zakłady Azotowe w Tarnowie). Na swoim odcinku dzielnie walczył z kryzysem, mimo bolesnej konieczności redukcji personelu, czym się naraził m.in. Bolesławowi Drobnerowi, chemikowi i socjaliście o wielkim temperamencie politycznym.

W 1932 nastąpiło z inicjatywy Kwiatkowskiego połączenie Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Chorzowie z Państwową Fabryką Związków Azotowych w Mościcach i Spółką Akcyjną „Azot" w Borach. Tak powstało kierowane przez Kwiatkowskiego Zjednoczenie Państwowych Fabryk Związków Azotowych w Chorzowie i Mościcach z siedzibą w Mościcach.

Opinia publiczna nie zapomniała Kwiatkowskiego. W 1931 miasto Gdynia ofiarowało mu honorowe obywatelstwo. Ludzie myślący realistycznie i samodzielnie z wielką satysfakcją przyjęli główne tezy bogatego eseju Kwiatkowskiego „Dysproporcje. Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej" wydanego w Krakowie w 1931.

Kwiatkowski z dystansem i realistycznie przedstawił w swej książce zacofanie cywilizacyjno-społeczne kraju, tragedię rolnictwa polskiego mogącego wybić się na nowoczesność, nożyce cen, potrzebę reformy rolnej. Przyszłość Polski wiązał z reformą rolną i intensywnym uprzemysłowieniem. Domagał się humanitarnego traktowania potrzeb świata robotniczego. Krytykując bierne oczekiwanie na wyjście z kryzysu lat trzydziestych, pisał: „Władza ginie tylko od wewnątrz, gdy kości, nerwy i krew tworzące jej organizm przestają być żywotne, czynne, wciąż odnawiane."[18] Ostro krytykował mimozowatą partię rządzącą — Bezpartyjny Blok Współpracy z Rządem — za ściąganie karierowiczów i za fanatyczny stosunek do przeciwników, za nieumiejętność wykorzystania ich inteligencji i energii dla dobra państwa.

Zafascynowany japońskim dynamizmem, japońską cywilizacją i kultu-

rą pracy podkreślał wielokrotnie, że „nie zwycięży nigdy naród rozdarty przez wewnętrzne nienawiści".

Dla odnowy polityki gospodarczej i społecznej proponował nowe metody, jak:

— szybkość decyzji i konsekwentne jej realizowanie,
— poszanowanie opinii publicznej,
— ograniczenie nadmiernej centralizacji władzy, która rodzi nieuchronnie biurokrację i łamanie prawa,
— rozszerzenie dobrych stosunków z wszystkimi krajami, a w tym także ze Związkiem Radzieckim, którego pozytywne doświadczenia w dziedzinie planowania gospodarczego (pięciolatek) powinny być przez Polskę wykorzystane,
— wyzyskanie dla polskich interesów państwowych dynamizmu Polonii, w tym przede wszystkim Polonii amerykańskiej.

Polska — podkreślał Kwiatkowski — nie może być krajem hałaśliwego patriotyzmu i jednocześnie całkowitej negacji najelementarniejszych obowiązków wobec państwa.

W „Dysproporcjach" Kwiatkowski szeroko przedstawił problem Gdańska wskazując, że jego status jako Wolnego Miasta przy jednocześnie obsesyjnej polityce wzmacniania żywiołu niemieckiego w mieście i jego więzi z Rzeszą są źródłami wielu konfliktów i napięć.

Sytuacja społeczno-gospodarcza Gdańska jest ściśle związana z sytuacją gospodarczą Polski. Działanie więc na szkodę polskiej gospodarki narodowej obiektywnie uderza w interesy Wolnego Miasta Gdańska. Kwiatkowski, pomny negatywnych reperkusji przywilejów Kazimierza Jagiellończyka, kwestionował roszczenia władz gdańskich do monopolu obsługi polskiego handlu zamorskiego. Przypomniał on antypolskie działania tych władz w okresie wojny polsko-radzieckiej i polsko-niemieckiej wojny celnej w latach dwudziestych. Porównując miejsce Gdańska z miejscem Gdyni w polskiej gospodarce morskiej Kwiatkowski pisał: „Z jednej strony więź organizmu o starych, wyrobionych tradycjach handlowych, o wielkim doświadczeniu, sprawności, o wspaniałych urządzeniach, związany nerwem Wisły z całą Polską i tylko Polską, zorganizowany na dysonansie elementów politycznych i handlowych, wpatrzony z trwogą w swe sito, aby przypadkiem ze strumieniem siedmiu milionów ton towarów nie przedostał się do wnętrza «groźny» element polski, z drugiej zaś wolny wodospad, czyniący jeszcze różne błędy i pomyłki, ale związany żywiołowo, każdym nerwem, z całym organizmem Polski, z jej prawem, jej polityką handlową, jej walutą, jej celami i potrzebami. Czyż w tych warunkach można uczciwie obwiniać Polskę, że Gdynia rośnie jak na drożdżach, że dziś wykazuje zdolność przeładunkową trzykrotnie większą niż Gdańsk w okresie przedwojennym."[19]

POLITECHNIKA GDAŃSKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA

Ożywiona dyskusja nad „Dysproporcjami" była dla niego wielką satysfakcją; odtąd coraz częściej był zapraszany przez różne środowiska twórcze i naukowe.

W okresie intensywnej propagandy rewizjonistycznej w sprawie korytarza Uniwersytet Warszawski poprosił Kwiatkowskiego o prelekcję na temat bałtyckiej polityki państwa polskiego. Kwiatkowski mówił o znaczeniu dla Polski gospodarki morskiej i morskiego transportu, bez którego suwerenność gospodarcza będzie fikcją.[20]

W 1934 Kwiatkowski został powołany na członka Akademii Nauk Technicznych w Warszawie, a kiedy był już ministrem skarbu i wicepremierem w 1936, został honorowym członkiem Polskiego Towarzystwa Chemicznego, a w 1937 członkiem zwyczajnym Warszawskiego Towarzystwa Naukowego i prezesem Kuratorium (Rady Naukowej) Chemicznego Instytutu Badawczego.

Ścisła więź z liberalnymi środowiskami naukowymi, a także kontakty z ludowcami, za pośrednictwem Franciszka Bujaka, i socjalistami, poprzez Michała Kaczorowskiego, wywarły istotny wpływ na jego pozycję społeczną w następnym okresie, tj. w latach 1935—1939. Program walki z kryzysem zaprezentowany w 1935 nie zawierał żadnych rewelacji intelektualnych. W pracy „Kryzys współczesny i zagadnienie odbudowy życia gospodarczego" musiał stwierdzić: „W oczach naszych obalane są kolejno wszystkie najbardziej istotne i zasadnicze podstawy gospodarki liberalno-kapitalistycznej (...). Rządy państw stają się stopniowo naczelną dyrekcją olbrzymiego i niezharmonizowanego gospodarstwa narodowego, mimowolnym szefem giganta statystycznego pragnącego zachować pozory gospodarki indywidualnej i liberalnej."[21] W swym programie walki z kryzysem Kwiatkowski postulował powołanie Naczelnej Rady Gospodarki, która by poddała gruntownej analizie realną wartość polityki deflacyjnej celem dostosowania jej do nowych warunków. Sugerował także rozwinięcie robót publicznych i zakupów interwencyjnych oraz głęboką rewizję polityki rolnej. „Musimy więc — podkreślał — w sposób radykalny skierować swą uwagę na chłopa polskiego, musimy dopomóc wsi do programowego budowania własnych sił organizacyjnych i gospodarczych."[22] Kwiatkowski bronił bezkrytycznie zasady stabilizacji waluty, odrzucając ideę inflacyjnego nakręcania koniunktury.

„Wielka mocarstwowość — pisał w 1935 — która się opiera na nędzy mas i wielki demokratyzm, który w bezpłodnej opozycji walczy o formę rzeczy, a gubi istotne treści życia ludzkiego, jest bezwartościowym frazesem."[23]

Kwiatkowski jako Naczelny Dyrektor Mościc pozostał wierny swym zainteresowaniom morskim. Wyrazem tego jest jego esej „Polityka morska Polski" opublikowany w 1934.

Pisał w nim o wielkich polskich błędach w polityce bałtyckiej. Do nich zalicza sprowadzenie Krzyżaków na pogranicze polsko-pruskie, obcych kolonistów do miast polskich oraz urządzenie ich według obcego prawa. Po utracie w 1309 Pomorza zaodrzańskiego poddane ono zostało brutalnym procesom germanizacji.

Po powrocie Pomorza nadwiślańskiego do Polski w 1466 Kazimierz Jagiellończyk toleruje fakt, iż gdańszczanie uchwycili w swe ręce monopol handlu zagranicznego Polski. Monopol ten chciał ograniczyć Zygmunt I. Później Zygmunt August organizował flotę wojenną w czasie wojny o Inflanty, a prawa Polski w Gdańsku badała w latach 1569—1570 komisja Karnkowskiego.

Monopol handlu Gdańska starał się przełamać Stefan Batory preferując dynamiczny rozwój konkurencyjnego Elbląga. Za czasów Zygmunta III w polityce morskiej dominują nie momenty gospodarcze, ale dynastyczne.

W 1629 przy pomocy króla Gdańsk uzyskał nowe przywileje. Bardziej wszechstronną politykę morską prowadził Władysław IV, który próbował usadowić się w Pucku, rozbudować port Władysławowo na Helu. Poprzez cła Władysław IV starał się zdobyć środki na usamodzielnienie się Polski na morzu. Chciał mieć własną flotę i własne porty. Senatorowie polscy bojkotowali zamiary króla przyjmując z zadowoleniem działania floty duńskiej paraliżującej wprowadzenie ceł królewskich.

Ostatnie przebłyski samodzielnej polityki morskiej miał Jan III Sobieski, który spowodował, iż poczta gdańska znajdowała się w zarządzie komisarza królewskiego. Po Janie III Rzeczpospolita szlachecka nie zdobyła się na oryginalną, własną myśl morską. Wraz ze schyłkiem tej Rzeczypospolitej upadła też potęga Gdańska.

„Prusy wysunęły przeciwko interesom gdańskim zainteresowania portów rdzennie niemieckich, tj. narodowo i gospodarczo niemieckich. Budowane linie kolejowe omijały przez pewien czas port gdański, traktaty były układami z wyraźnym pokrzywdzeniem interesów gdańskich."[24]

Pisząc o dylematach II Rzeczypospolitej Kwiatkowski zaznaczał, że modernizujący się ZSRR nie potrzebuje przemysłowych towarów polskich, oczekuje on przede wszystkim na długotrwałe kredyty inwestycyjne, natomiast na rynkach zachodnioeuropejskich artykuły przemysłowe i rolne Polski są mało konkurencyjne. Stąd pozostaje nakaz zdobycia nowych rynków zbytu dla polskich towarów poprzez drogę morską. Po powtórzeniu swoich dotychczasowych opinii o problemie Gdańska Kwiatkowski podkreślał, że przed polityką morską Polski stoją do rozwiązania następujące kwestie: zakończenie budowy magistrali węglowej Śląsk—Gdynia, utworzenie wielkiego basenu wolnocłowego w Gdyni, zdobycie środków na uporządkowanie stosunków finansowych Gdyni, utrzymanie wprowadzo-

nych w 1932 morskich ceł preferencyjnych i radykalne zwiększenie udziału własnej floty w obsłudze polskiego handlu morskiego. Dodajmy, że w 1931 flotę polską reprezentowało 31 statków o tonażu 65 tys. ton.

„Ja osobiście jestem przepojony wiarą — podkreślał Kwiatkowski — że wielki czyn kulturalny i gospodarczy, wyrosły z woli całego narodu, związany organicznie z polską ludnością Pomorza, stanie się naszym obrońcą, kombatantem nie mniej silnym od armat i krwi ludzkiej."[25]

Ponownie w sprawie polityki morskiej zabrał głos Kwiatkowski jako dyrektor Mościc w 1935 w albumie „Polska na morzu 1924—1934" (Warszawa 1935), w którym zaznaczył: „Mogą może istnieć i rozwijać się państwa ściśle lądowe, takie jak Szwajcaria, Czechosłowacja lub Austria. Olbrzymi organizm gospodarczy Polski, związany z masowym ruchem surowców, otoczony martwymi granicami lądowymi, bez dostępu do morza istnieć nie może. Zabrać Polsce kilometr wybrzeża morskiego, to prawie to samo pod względem gospodarczym, co zniszczyć 100 km naszej granicy lądowej."[26]

Polityka ofensywy gospodarczej lat 1936—1939

W okresie od 13 października 1935 do 30 września 1939 Kwiatkowski pełnił funkcję wicepremiera do spraw gospodarczych i ministra skarbu. Miał więc możność wprowadzić w życie idee gospodarcze sformułowane wcześniej. Jego działalność z tego okresu przedstawiłem szczegółowo w rozprawie „Polityka gospodarcza rządu polskiego 1936—1939" (Warszawa 1963).

Korzystając z ogólnoświatowej poprawy koniunktury gospodarczej, kontynuował politykę deflacyjną zwalczaną przez lewicę i postępową myśl ekonomiczną. Przez drastyczne oszczędności, godzące w dochody pracowniczo-robotnicze, uzyskał równowagę budżetową. Późno, bo dopiero 27 kwietnia 1936 wprowadził ostrą reglamentację dewizową i rozpoczął pracę nad planem inwestycyjnym. Pierwszy zarys planu inwestycji publicznych zatwierdził Sejm w czerwcu 1936, a w styczniu 1937, po uzyskaniu zbrojeniowej pożyczki francuskiej i wejściu w życie ustawy o dotacji 1 mld zł na rzecz Funduszu Obrony Narodowej podwyższył pierwotny wariant planu z 1800 do 2400 mln zł.

Materialne efekty realizacji wspomnianego planu, którego głównym celem było wzmocnienie obronności kraju, związane były przede wszystkim z dalszą rozbudową Warszawskiego Okręgu Przemysłowego i budową w widłach Wisły i Sanu Centralnego Okręgu Przemysłowego. W latach 1937—1939 w COP powstało około 110 tys. nowych miejsc pracy w związku z budową Stalowej Woli, rozbudową przemysłu w Tarnowie, Dębicy,

Mielcu, Rzeszowie, Przemyślu, Sanoku, Kraśniku, Ostrowcu Świętokrzyskim, Radomiu, Skarżysku.

Kwiatkowski wspólnie z Juliuszem Poniatowskim, Wojciechem Świętosławskim należał do tej grupy elity rządowej, która chciała metodą kompromisów łagodzić konflikty z opozycją. Prowadząc tajne rozmowy z Maciejem Ratajem — urzędującym prezesem Stronnictwa Ludowego — i Janem Dębskim, starał się doprowadzić do powrotu Wincentego Witosa i innych więźniów brzeskich do kraju, zmiany ordynacji wyborczej do sejmu i senatu i zagwarantowania demokratycznych metod w wyborach samorządowych na przełomie 1938—1939.

Podobnie jak Poniatowski był w konflikcie z tezami gospodarczymi Obozu Zjednoczenia Narodowego. Po ostrych konfrontacjach na posiedzeniach Rady Ministrów i Sejmu, wielokrotnie sugerujących wprowadzenie kontrolowanej inflacji, zgłaszał dymisję wycofywaną na skutek perswazji Ignacego Mościckiego.

W 1939 wprowadzając bardzo późno, bo dopiero w czerwcu, tzw. emisję fiduicjarną (opartą na zaufaniu) Kwiatkowski zgodził się na inflacyjne przygotowania obronne.

We wrześniu 1939 zachował się godnie. Wyjechał jako ostatni spośród członków rządu, chroniąc zasoby złota i wspierając finansowo Robotniczy Komitet Samopomocy Społecznej i Robotnicze Bataliony Obrony Warszawy.

Polityka gospodarcza Kwiatkowskiego respektująca zasadę stałości waluty (i ówczesne wpływowe grupy nacisku), mimo korzystnych rezultatów, nie była w stanie rozładować istniejącego bezrobocia na wsi i w mieście. Poza tym obciążyła ona głównie wieś kosztami przyspieszonej industrializacji i urbanizacji kraju. Toteż wzrastały głębokie napięcia społeczne, które dały znać o sobie przede wszystkim w sierpniowym strajku chłopskim w 1937 i próbach jego powtórzenia w 1938.

Kwiatkowski jesienią 1938 nie uległ psychozie „zaolziańskiego sukcesu" polegającego na likwidacji suwerenności państwowej południowego sąsiada. Okazało się to tylko propagandowym sukcesem kilku miesięcy, zweryfikowanym przez brutalną rzeczywistość. Był on zdecydowanym przeciwnikiem ultimatum Becka.

W napisanym w latach siedemdziesiątych szkicu o Józefie Becku, który był odpowiedzialny za prowadzenie polityki zagranicznej, Kwiatkowski poddaje krytyce metody tej polityki w okresie konferencji monachijskiej i po jej zakończeniu.

Wspominając spotkanie na Zamku Królewskim w sprawie Zaolzia 30 września 1938 pisze m.in.: „Ostre spięcie powstało dopiero wówczas, gdy jeden z uczestników — minister skarbu — sprzeciwił się ultymatywnej formie polskiego występowania, w chwili wyjątkowo nieodpowiedniej,

dającej pozory merytorycznego i taktycznego współdziałania z agresorem hitlerowskim przeciwko Czechosłowacji. Apelował on, by zastosować w tym przypadku normalną procedurę dyplomatyczną i wytworzyć możliwie spokojną, rzeczową atmosferę. Szło po pierwsze o to, aby w opinii publicznej nie identyfikować postępowania polskiego z niemieckim, po wtóre, aby nie działać zbyt pospiesznie i ponadto w warunkach dysharmonii z naszymi przyjaciółmi na zachodzie, wreszcie po trzecie, aby nie stwarzać niebezpiecznego pretekstu dla interwencji Związku Radzieckiego, związanego przecież układem o warunkowej pomocy dla Czechosłowacji."[27]

Kwiatkowski od wielu lat pracował nad zbliżeniem polsko-czechosłowackim. Był wielbicielem twórczości naukowej Jana Masaryka. Na naradzie zamkowej 30 września 1938 postawa jego nie znalazła uznania. Beck, przy poparciu marszałka Rydza-Śmigłego, przeforsował swoje ultimatum, które — jak przewidywał Kwiatkowski — poważnie osłabiło międzynarodowy prestiż Polski.

Spór z Beckiem prowadził Kwiatkowski w sprawie polityki gdańskiej. Uważał, że Beck nie dostrzegł w porę gry dyplomatycznej Hitlera i jego gdańskich zwolenników, która prowadziła do stałego ograniczenia praw Polski w Gdańsku. Tak pisze o tej polityce: „Wbrew złej woli sterujących polityką gdańską nazistów, oczekujących tylko sygnału z Berlina do „Anschlussu" Wolnego Miasta z Reichem, Beck bronił interesów gdańskich sporadycznie, nawet wbrew Gdyni, której jeszcze w ostatniej, już wojennej publikacji książkowej poświęcił kilka krytycznych i niesłusznych słów. Polskiemu ministrowi spraw zagranicznych nie dał do myślenia tak jaskrawy fakt, że w czasie gdy on z trybuny Ligi Narodów brał w obronę gdańskich nazistów H. Schacht 28 stycznia 1936 wygłosił w Bytomiu gwałtowną mowę antypolską i rewizjonistyczną. Całkowite ocknięcie się z tej pajęczyny niemieckich złudzeń nastąpiło u Becka dość późno, bo na przełomie 1938—1939 i było dla niego wstrząsające."[28]

Oddziaływanie Kwiatkowskiego na politykę morską w latach 1935—1939 uległo poważnemu zawężeniu ze względu na kierowniczą rolę Becka w prowadzeniu polityki gdańskiej i wpływu Becka na ówczesnego ministra przemysłu i handlu Antoniego Roma. Czteroletni plan inwestycyjny Kwiatkowskiego i sześcioletni plan rozbudowy Polskich Sił Zbrojnych preferował nie rozbudowę Gdyni, ale rozbudowę przemysłu obronnego głównie na terenie Centralnego Okręgu Przemysłowego i Warszawskiego Okręgu Przemysłowego. Pamiętając o tym, nie sposób pominąć znaczące działania Kwiatkowskiego związane z rozbudową gospodarki morskiej.

Na zorganizowanej przez resort skarbu naradzie gospodarczej 28 lutego 1936 mówiąc o handlu zagranicznym zaznaczył: „Być może, że i u nas

opieka państwa poszła za daleko i osłabiła siły i wysiłki inicjatywy prywatnej."[29]

W marcu 1936 na łamach popularnego miesięcznika „Morze" Kwiatkowski opublikował artykuł „Gdynia symbol buntu". Napisał w nim, że znaczenie Gdyni nie leży tylko w faktach materialnych, ale także w czym innym. „Jest ona bowiem symbolem buntu, który zrodził się świadomie w psychice całego narodu i społeczeństwa polskiego i który jest reakcją przeciwko wiekowej eksploatacji Polski przez obce elementy i siły, eksploatacji, która systematycznie spychała nas w Europie do rzędu elementu wyzyskiwanego i niesamodzielnego, do tego poziomu biedy, która panuje w słomą krytej chacie chłopa polskiego, tego abnegata wszelkiej konsumpcji, lub na poddaszu polskiego pracownika pragnącego bezskutecznie sprzedać swe siły i zdolności na środki najmarniejszej egzystencji życiowej."[30]

Przez Gdynię — zdaniem Kwiatkowskiego — przebiegał w latach trzydziestych naszego stulecia główny nerw gospodarczego życia polskiego, przecięcie tego nerwu groziło paraliżem całego organizmu polskiego.

Kwiatkowski wspierał w tym czasie swym autorytetem działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej. Między innymi na Walnym Zjeździe Delegatów Ligi w Poznaniu 8 maja 1937 wygłosił przemówienie, w którym pamiętając o ostrych podziałach społeczeństwa polskiego powiedział: „Wydaje się, że nadszedł szczególny moment, w którym naród polski powinien podać sobie rękę i powinien wyczuć, że jest jakiś obowiązek szczególnej solidarności narodowej dla każdego, kto powiada: Jestem Polakiem! Gdybyśmy więc chcieli wyciągnąć wnioski z Gdyni, morza, polityki morskiej, to wydaje się, że w pracy dookoła tych zagadnień istotnie można znaleźć pozytywne wskaźniki dla naszej przyszłości."[31]

Kwiatkowski w 1937 wspólnie z prezydentem Mościckim troszczył się o powstanie ambitnego planu urbanistycznej zabudowy Gdyni, o stabilizację sytuacji prawnej i politycznej tego miasta, w którym istotne wpływy mieli socjaliści związani z PPS i klasowym ruchem zawodowym kontrolowanym przez Komisję Centralną Związków Zawodowych.

Uroczyście obchodziła Polska Święto Morza w 1938 połączone z dwudziestą rocznicą odzyskania niepodległości. Z tej okazji Kwiatkowski wydał specjalne oświadczenie, w którym czytamy m.in.: „Wysiłek Polski na morzu, wysiłek skonkretyzowany w imponującej rozbudowie Gdyni, w rozkwicie całego Wybrzeża, w uruchomieniu floty handlowej i pasażerskiej, w rozwoju bandery wojennej, w zwycięskim osiągnięciu praw państwa morskiego w świecie, stał się wielkim walorem moralnym współczesnego pokolenia Polaków. (...) Toteż jestem najgłębiej przekonany, że bez Gdyni nie skonkretyzowałaby się w Polsce idea Centralnego Okręgu Przemysłowego."[32]

Prestiż Kwiatkowskiego wzrósł poważnie, gdy na kilku spotkaniach publicznych organizowanych w związku z wyborami samorządowymi i parlamentarnymi przez Obóz Zjednoczenia Narodowego podniósł sprawę konieczności rewizji ordynacji wyborczej do sejmu i senatu celem ułatwienia konsolidacji narodowej z udziałem socjalistów, ludowców i narodowców.

Mówiąc o potrzebie tej konsolidacji w Poznaniu 30 października 1938 zauważył: „Narody skłócone i uzbrojone do walki wewnętrznej w broń insynuacji i złej woli, których linię podziału stanowią nazwiska małych i rozdętych ambicją ludzi, których najwyższym gatunkiem radości jest klęska ich wewnętrznych przeciwników, które ponad elementy pozytywne przenoszą zawsze hasła negacji i bojkotu, które zatraciły zdolność zapominania błędów przeszłości, a nie dostrzegają własnych narodowych osiągnięć i zdobyczy w teraźniejszości — takie narody nie mogą liczyć w przyszłości na nic innego jak tylko na druzgocącą klęskę i podeptanie ich wolności i ich honoru."[33]

Wcześniej, na podobnym spotkaniu odbytym w Katowicach 16 października 1938, Kwiatkowski podkreślał z całą mocą: „Obecna ordynacja wyborcza uczyniła dużo złego i pragniemy naprawienia tego błędu."[34]

W cytowanym przemówieniu znalazło się wiele nowych akcentów, które dotychczas nie występowały w jego wystąpieniach publicznych. Była tam deklaracja solidarności Kwiatkowskiego z Obozem Zjednoczenia Narodowego, krytyka „demokracji masońsko-liberalnej", wielokrotne przypominanie apelu zjednoczeniowego marszałka Rydza-Śmigłego.

Przemawiając w Sejmie 29 grudnia 1938 Kwiatkowski rzucił myśl opracowania 15-letniego planu gospodarczego podzielonego na 5 okresów 3-letnich.

W pierwszym okresie (1939—1942) dominować miały inwestycje obronne, na które przeznaczano 60% środków inwestycyjnych. W drugim okresie (1942—1945) priorytetowo należałoby potraktować zagadnienia komunikacyjne. W tym czasie przewidywał Kwiatkowski dalszy skok w rozbudowie Gdyni, przystąpienie do seryjnej produkcji polskich samochodów. W okresie trzecim (1945—1948) głównie miały powstawać inwestycje w rolnictwie i oświacie ludowej; w okresie czwartym (1948—1951) położono by nacisk na problemy urbanizacji, a w okresie piątym (1951—1954) na ujednolicenie struktury i dynamiki gospodarczej w Polsce.[35]

Traktując o roli planowania Kwiatkowski zaznaczył m.in.: „Przeszliśmy już 20-letni okres samodzielności państwowej bez ustalenia planu generalnego. Dziś wiemy, że stosując nowoczesne metody długofalowego planowania, nawet przy użyciu tych samych środków pieniężnych, bylibyśmy dziś znacznie bardziej zmobilizowani gospodarczo, niż jesteśmy. Pieniądze wydawane bezplanowo dają małe rezultaty!"[36]

W 1939 z niepokojem śledził Kwiatkowski, wraz ze swymi współpracownikami, agresywną politykę III Rzeszy i senatu Wolnego Miasta Gdańska wobec Polski, a w szczególności wypowiedzenie przez Hitlera polsko-niemieckiej deklaracji o neutralności. W liście, skierowanym 20 maja 1939 do Delegatów na VIII Walny Zjazd Ligi Morskiej i Kolonialnej obradujący w Toruniu, pisał m.in.: „W chwili obecnej wyłoniły się nowe trudności i nowe napięcia. Nie ominęły one i naszego państwa. Jeśli jednak przeciwstawimy tym trudnościom naszą upartą i zdecydowaną wolę, nasz dojrzały spokój, nasze lekceważenie kłamliwej propagandy antypolskiej, to zapewniam, że zdołamy przemienić obecne trudności, na nowe i trwałe wartości polityczne i gospodarcze, i moralne."[37]

Liga kierowana przez Józefa Kożuchowskiego, który był zastępcą Kwiatkowskiego i jego przyjacielem, w uchwale podstawowej zwróciła na VIII Zjeździe uwagę, że Polska jest okrążana przez III Rzeszę zarówno od strony Morza Bałtyckiego jak i Karpat w związku z protektoratem Czech i Moraw i powołaniem satelickiej Słowacji.[38]

29 czerwca 1939 w Gdyni uroczyście obchodzono Święto Morza, które spontanicznie przekształcono w mobilizację obrony praw Polski do Bałtyku. Uczestniczący w obchodach E. Kwiatkowski wraz z dziesiątkami tysięcy innych uczestników uroczystości złożył następujące ślubowanie:

„Przysięgamy odwiecznych praw Polski do Bałtyku i morskich przeznaczeń Rzeczypospolitej strzec! Nad ujściem Wisły straż niezłomną trzymać! Dorobek Polski na Wybrzeżu i morzu stale pomnażać! Braci naszych za kordonem, nierozerwalną część narodu polskiego, wspomagać i bronić! Tak nam dopomóż Bóg!"[39]

Delegatura

Po przekroczeniu granicy rumuńskiej 18 września 1939 Kwiatkowski został internowany wraz z żoną Leokadią i córką Ewą w Slanic Moldova. Starsza córka Anna pozostała w kraju, początkowo w Dębach Wielkich, a następnie w Owczarach koło Skały.

W czasie pobytu w Baile Herculane otrzymał wiadomość o śmierci syna Jana Jerzego (ur. 3 lipca 1914), który poległ tragicznie we wsi Sakryn koło Hrubieszowa 20 września 1939.

Na przełomie 1939/1940 Kwiatkowski chorował przez dłuższy czas. Jego oferty współpracy z gabinetem gen. Władysława Sikorskiego spotkały się z głuchym milczeniem. Poświęcił się więc pracy dydaktycznej, prowadząc zajęcia w szkole dla młodzieży polskiej oraz studium naukowym. Ich owocem był m.in. „Zarys dziejów gospodarczych świata" wydany przez PIW w 1947.

Po wyzwoleniu, w mieście Craiova w Rumunii, przyjął z rąk redak-

tora Jerzego Borejszy propozycję Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej objęcia kierownictwa Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża.

W czerwcu powrócił do kraju i szybko z Warszawy udał się na Wybrzeże. Uzyskał jako delegat szerokie pełnomocnictwo ze strony Prezydium Krajowej Rady Narodowej oraz premiera Edwarda Osóbki-Morawskiego. Były to przede wszystkim kredyty interwencyjne, które pomagały szybko przezwyciężać szczególnie skomplikowane problemy inwestycyjno-remontowe.

Kwiatkowski oddał nowej Polsce cały swój talent, energię i entuzjazm. Był wszędzie, gdzie dyskutowano o problemach gospodarki morskiej. Walczył o kompleksowy program rozbudowy systemu komunikacyjnego kraju. W programie tym widział perspektywicznie regulację Wisły i jej dopływów, budowę kanału na zachód od Koźla, łączącego Odrę przez Racibórz i Morawską Ostrawę z Dunajem. Opowiadał się za rozbudową bazy rybołówstwa morskiego oraz budowę portu do przeładunków i rafinerii ropy naftowej.

O ile w 1945 Gdańsk i Gdynia obsłużyły tylko 917,4 ton przeładunku, o tyle w 1947 już 9.693,1 tys. ton. Za tym wzrostem kryje się olbrzymi trud Delegatury i osobisty Kwiatkowskiego.

Po uzyskaniu nominacji na Delegata Rządu 12 września 1945 Kwiatkowski już 21 października wygłosił obszerny referat „O przyszłość Polski nad morzem" w czasie obrad Komisji Morskiej KRN w Gdańsku. Wyeksponował w tym referacie następujące tezy:

1. Żaden element w państwie nie jest związany tak silnie i tak organicznie z założeniami polityki gospodarstwa planowego, jak własne porty morskie.

2. Porty te muszą obsłużyć nową strukturę geopolityczną i gospodarczą nowej Polski, zasadniczo różną od Polski przedwojennej.

3. Należy zakończyć właściwą odbudowę portów polskich do 1949.

4. Istnieje pilna potrzeba zwiększenia kredytów na odbudowę miast portowych już w 1946.[40]

Bardzo optymistycznie rysował Kwiatkowski przyszłość Polski w cytowanym referacie: „Możemy podwoić lub potroić wartość produkcji przemysłowej w okresie życia jednego pokolenia. Możemy w wyniku uporczywej, ale zorganizowanej pracy świadomej celu, wyprzeć doszczętnie nędzę z chat chłopskich i z mansard robotniczych. Możemy podwyższyć poważnie dobrobyt społeczny. Możemy przekształcić nasz lądowy zaścianek; zaścianek myśli, przesądów, działań i organizacji, na kraj morski, nowoczesny, zachodnioeuropejski, dumny z wyników własnej pracy, żyjący w atmosferze prawdziwej demokracji, fundujący swe działania na podstawie prawa powszechnego, szanujący człowieka i rezultat jego uczciwej pracy."[41]

Pierwsze miesiące swej działalności w charakterze Komisarza Rządu dla Spraw Wybrzeża podsumował w broszurze „Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem" (Warszawa 1945). Pisał w niej m.in.: „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."[42]

Pisząc o idealnym wzorcu gospodarki planowej Kwiatkowski akcentował, że model ten musi uwzględniać zdrowe przejawy indywidualizmu leżącego u podstaw charakteru narodowego, polskiego, ponieważ próby zabicia tego indywidualizmu i zastąpienie go stuprocentowym planem mogą doprowadzić do znacznego spadku wydajności pracy. „Można i należy — pisał — dopuścić do współdziałania inicjatywę prywatną, należy ją otoczyć opieką władzy państwowej, należy jej otworzyć drogę uczciwej pracy, indywidualnego wysiłku. Wówczas pocznie 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, a w szczególności anglosaskich i skandynawskich zainteresowanych w odbudowie gospodarstwa na ziemiach nowej Polski."[43]

Kreśląc wstępny mały program morski Kwiatkowski zwracał uwagę na konieczność dostosowania Gdyni, Gdańska i Szczecina do przyjęcia dostaw UNRRA i rudy żelazanej w imporcie oraz przeładunków węgla w eksporcie.

„W Szczecinie — podkreślał — po przejęciu portu w administrację polską i po doprowadzeniu żeglugi na Kanale Śląskim i Odrze do porządku — można by przeładowywać w znaczniejszych ilościach węgiel i koks, i niektóre wytwory hutnictwa i metalurgii oraz odbierać towary tranzytowe głównie dla Czechosłowacji."[44]

Wielki program morski Kwiatkowskiego w 1945 zakładał organiczne powiązanie całego zaplecza polskiego z morzem i przekształcenie strukturalne Polski na państwo morskie. W tym programie była jedna wielka niewiadoma — charakter przyszłych głównych powiązań handlowych. Powiązania te to był handel z ZSRR, Czechosłowacją i radziecką strefą okupacyjną w Niemczech, a następnie NRD, głównie poprzez granice lądowe. Rola portów w obsłudze polskiego handlu zagranicznego uległa zmniejszeniu, w latach czterdziestych i pięćdziesiątych w porównaniu z latami dwudziestymi i trzydziestymi naszego stulecia.

W tym czasie, w okresie nieustabilizowanej jeszcze w pełni sytuacji Szczecina, Kwiatkowski pisał: „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 peryferiach państwa. Polityka ta musi mieć mocny kręgosłup, wyraźny pion, musi posiadać swoją dźwignię sterową i niech nimi pozostaną Gdynia i Gdańsk."[45]

Po przejęciu przez władze polskie portu szczecińskiego stosunek Kwiatkowskiego do tego portu i miasta był coraz bardziej serdeczny i troskliwy. Potwierdzeniem tej tezy jest zapis w „Dzienniku Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża", którego oryginał znajduje się w archiwum domowym rodziny Kwiatkowskich, a kopia w zbiorach autora niniejszego wyboru.

Już na pierwszej wewnętrznej konferencji Delegatury (13 listopada 1945) Kwiatkowski mówił o konieczności objęcia jej działalnością Szczecina i całego Pomorza Szczecińskiego.[46]

W końcu listopada i na początku grudnia 1945 wizytował Słupsk, Kołobrzeg, Koszalin i Szczecin, zapoznając się z akcją odbudowy tych miast.

2 grudnia 1945 brał udział w patriotycznym wiecu polskiej ludności Szczecina. Nazajutrz po zwiedzeniu miasta i portu miał konferencję w Zarządzie Miasta, kierowanym przez prezydenta inż. Piotra Zarembę, z wicewojewodą szczecińskim Kaniowskim, z kierownikiem delegatury Głównego Urzędu Morskiego w Szczecinie, komandorem podporucznikiem Łuszczkiewiczem i znakomitym architektem Leonardem Tomaszewskim. Konferował także z dyrekcją nowo powstałej w Szczecinie Rozgłośni Polskiego Radia. Wszystkie rozmowy dotyczyły przyspieszenia odbudowy Szczecina i zwiększenia jego udziału w kredytach inwestycyjnych którymi dysponowała Delegatura dla Spraw Wybrzeża.[47] Kredyty te były wykorzystane w tym czasie przede wszystkim na odbudowę instytucji i przedsiębiorstw użyteczności publicznej. Postulaty Szczecina Kwiatkowski przedstawił KRN oraz ministrowi skarbu (16 grudnia 1945) uzyskując dla tego miasta nowe kredyty oraz zgodę prezydenta Bolesława Bieruta i premiera Edwarda Osóbki-Morawskiego na otwarcie w Szczecinie ekspozytury Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża. Kandydatem Kwiatkowskiego na szefa tej Delegatury był kpt. Bartoszyński.

Mówiąc o celach tej ekspozytury na konferencji 8 stycznia 1946 Kwiatkowski podkreślał: „Celem tej ekspozytury będzie: a) ścisłe współdziałanie w akcji odbudowy miasta Szczecina; b) współdziałanie w akcji przejmowania portu, urządzeń portowych, przemysłu i taboru pływającego; c) gromadzenie wszystkich materiałów dot. wykorzystania drogi wodnej Odry; d) wnioskowanie za pośrednictwem Delegatury do władz i instytucji centralnych, co do wykorzystania portu szczecińskiego; e) współdziałanie w akcji usuwania Niemców z Pomorza Zachodniego i pilnowanie

akcji osiedleńczej polskiej; f) informowanie Delegatury o stanie gospodarczym, aprowizacyjnym, organizacyjnym na terenie Pomorza Zachodniego; g) ewidencjonowanie finansowych nakładów państwowych; h) czuwanie nad rozbudową komunikacyjną na Pomorzu Zachodnim; i) kontrolowanie kredytów rozprowadzanych przez Delegaturę na tym terenie; j) czuwanie nad przygotowaniem przyszłych planów odbudowy."[48]

Ekspozyturę powołano w lutym 1946, na jej czele stanął bliski współpracownik Kwiatkowskiego dyr. B. Nagórski, a jego zastępcą został kpt. Bartoszyński pracujący dotychczas w Delegaturze Głównego Urzędu Morskiego w Szczecinie.

W 1946 Kwiatkowski wielokrotnie występował na łamach czasopism takich jak: „Życie Słowiańskie", „Problemy", „Wiatr od Morza", „Biuletyn Informacyjny Wybrzeża", „Przegląd Zachodni", „Życie Gospodarcze", by bronić nowych koncepcji polskiej polityki morskiej po drugiej wojnie światowej. W sposób syntetyczny przedstawił je w broszurze Spółdzielni Wydawniczej „Wiedza" (wydawnictwo PPS) pt. „Wczoraj, dziś i jutro Polski na morzu" (Warszawa 1946). Treść broszury stanowił jego referat wygłoszony 12 lipca 1946 w sali Ratusza Staromiejskiego w Gdańsku na I Zjeździe Związku Gospodarczego Miast Morskich. Idea tego Związku, której treścią była pozioma koordynacja różnych dziedzin gospodarki miejskiej, nie zyskała aprobaty KC PPR, Ministerstwa Ziem Odzyskanych kierowanego przez Władysława Gomułkę oraz innych ministerstw, a także lokalnej administracji gdańskiej z niepokojem obserwującej wzrost autorytetu Kwiatkowskiego i jego dynamiczne inicjatywy gospodarcze.

„Realizacja polityki morskiej w każdym państwie i w każdym ustroju — pisał wówczas Kwiatkowski — 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, jego handel zewnętrzny, wreszcie musi się skodyfikować dla własnej ekspansji gospodarczej w systemie traktatów handlowych."[49]

Tych wielorakich funkcji polityki morskiej nie mogło i nie może udźwignąć samo państwo. Istotną rolę ma tu do spełnienia inicjatywa samorządowa współpracujących ze sobą miast morskich w nowych granicach państwowych znacznie bardziej korzystnych niż granice II Rzeczypospolitej. „Jesteśmy więc zobowiązani — podkreślał Kwiatkowski — do udowodnienia w okresie życia jednego pokolenia, że Ziemie Odzyskane, po-

łączone organicznie z wybrzeżem morza w nowej strukturze politycznej i gospodarczej będą żyć i lepiej i intensywniej niż w rozdartej szachownicy prusko-polskiej."[50]

Polacy jako naród, który ma się stać narodem morskim, będą stopniowo przechodzić metamorfozę swej psychiki narodowej. „Morze — bowiem nie zna granic i nie zna podziałów, zmusza zespoły ludzkie do zdyscyplinowanej kolaboracji, a jednostki 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."[51]

W 1946 Kwiatkowski rysował perspektywy dynamicznego rozwoju wszystkich polskich miast morskich, rozbudowy żeglugi przybrzeżnej. „Nowa Polska — zaznaczał — podejmuje 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 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."[52]

Myślą przewodnią cytowanego referatu Kwiatkowskiego była sugestia, by wszystkie miasta, osiedla i wsie polskiego Wybrzeża wciągnięte były w dynamicznie rozwijającą się gospodarkę narodową. Symbolem woli tego dynamizmu miała być bałtycka bandera Miast Morskich Rzeczypospolitej, łącząca w sobie godło Polski z godłem piastowskiego Pomorza.

Dla Kwiatkowskiego 1946 był rokiem bardzo intensywnej pracy zawodowej i społecznej. Wiele energii poświęcał akcji osadniczej, tj. przemieszczania na zachód ludności niemieckiej, prowadzenia całymi zespołami osadnictwa wiejskiego, dopilnowania, by inwentarz żywy UNRRA w maksymalnej części pozostawał w województwach pomorskich i zwiększenia kredytów dla osadników.[53]

Koncentrując się na odbudowie zespołu portowego Gdynia—Gdańsk Kwiatkowski zmierzał do wykonywania poszczególnych zadań budowlanych kompleksowo, bez kosztownej dekoncentracji wysiłku wielu przedsiębiorstw i instytucji.

Minister Odbudowy, Michał Kaczorowski, mianował go przewodniczącym Komisji Planu Odbudowy Okręgu Gdańsk—Sopot—Gdynia. Z tego tytułu spadły na Kwiatkowskiego nowe, poważne zadania.[54]

W lutym 1946 gościł na Wybrzeżu premier Edward Osóbka-Morawski, który akceptował myśl utworzenia Związku Miast Morskich RP. Generalnie rzecz biorąc socjaliści udzielali Kwiatkowskiemu życzliwej pomocy. Obok premiera byli to ministrowie: Kaczorowski (odbudowy), Dąbrowski (skarbu) i Bobrowski (prezes Centralnego Urzędu Planowania).

Na wewnętrznej konferencji Delegatury 12 marca 1946 Kwiatkowski zaznaczał: „Szczególne znaczenie posiada w chwili obecnej sprawa Szczecina i Odry — zarówno ze względów politycznych jak i gospodarczych. Na przejętych obiektach ma być podjęta praca niezwłocznie. Rozmiar prac, sprawa dyspozycji terminu, organizacja władz lokalnych — będą załatwione przez Komisję Międzyministerialną. Skład: dyr. Michalewski z GUM, przedstawiciel CUP, przedstawiciel Ministerstwa Przemysłu, wojewoda Borkowicz i kpt. Bartoszyński."[55]

28 marca 1946 Kwiatkowski przybył do Szczecina w radosnym nastroju po przejęciu znacznej części portu przez władze polskie. Konferował w tej sprawie z prezydentem Zarembą, szczecińską ekspozyturą Delegatury. Następnie zapoznał się ze stanem robót miejskich. Przewodniczył specjalnej konferencji w sprawie odbudowy Szczecina informując, że Delegatura dla Spraw Wybrzeża przeznacza na ten cel 40 mln zł.

Nazajutrz Kwiatkowski zwiedził część portu szczecińskiego przekazanego władzom polskim. Po zwiedzeniu przewodniczył konferencji z Międzyministerialną Komisją Portową, na której ustalono konkretne plany odbudowy i eksploatacji głównych obiektów portowych. Na marzec i kwiecień Delegatura przeznaczyła na te cele dodatkowo 4,5 mln zł. Później funkcjonować one miały w oparciu o normalne zasady budżetowe.

W kwietniu 1946 Kwiatkowski stanął na czele Gdańskiego Wojewódzkiego Komitetu Obywatelskiego Premiowej Pożyczki Odbudowy Kraju, którym bardzo efektywnie kierował.

W tym czasie, gdy wiele energii poświęcał także sprawie odbudowy stoczni, wspólnie z dyrektorem Wojnarem, 7 maja 1946 spadł na niego nieoczekiwany cios. Wojewoda gdański Zrałek zakomunikował mu, że pragnie utworzyć Inspektorat Morski przy Urzędzie Wojewódzkim z analogicznymi zadaniami jakie posiada Delegatura. Kierować pracami mieli szefowie zagadnień z Delegatury z ramienia wojewody. Kwiatkowski kategorycznie odmówił uczestnictwa w realizacji tego pomysłu, który podważał sens istnienia Delegatury. Od tego czasu wojewoda Zrałek zaczął go zwalczać różnymi metodami.

9 maja Kwiatkowski w prezydium KRN, w obecności prezydenta Bieruta poruszył te problemy składając sprawozdanie z prac Delegatury. Postulował przejęcie terenów rolnych na Pomorzu Zachodnim, przejściowo użytkowanych przez władze radzieckie. Prosił o poparcie idei Związku Gospodarczego Miast Morskich. Prezydent m.st. Warszawy prosił wów-

czas Kwiatkowskiego o wyjazd do Stanów Zjednoczonych w sprawie akcji odbudowy Warszawy. Władze państwowe jednak nie wyraziły zgody na ten wyjazd.[56]

Na miesięcznej konferencji sprawozdawczej Delegatury 12 sierpnia 1946 Kwiatkowski rzucił hasło, by porty Gdańsk—Gdynia doprowadzić do zdolności przeładunkowej normalnej, tj. 1,2 mln ton miesięcznie, a port szczeciński do 300 tys. ton miesięcznie, podnieść o 50% zdolność wytwórczą przemysłu Wybrzeża.[57] Upomniał się też o szersze możliwości inicjatywy prywatnej, by wciągnąć wszystkie siły do spotęgowania procesów gospodarczych.

20 sierpnia 1946 Kwiatkowski ponownie przybył do Szczecina na konferencję w Zarządzie Miasta z wojewodą i delegacjami portowych instytucji. Po zapoznaniu się ze stanem robót miejskich odwiedził następnie Nowe Warpno, Świnoujście i Kamień.[58]

W planie Delegatury na rok 1947 Kwiatkowski uwzględniał kredyty na potrzeby Wybrzeża w wysokości 400 mln zł z budżetu państwa i 200 mln zł z Centralnego Urzędu Planowania. Z kredytów płynących z budżetu centralnego Wybrzeże Zachodnie miało otrzymać 120 mln zł, 120 mln Wybrzeże Środkowe, 80 mln Wybrzeże Wschodnie. Pozostałe 80 mln zł miało pozostać do dyspozycji Delegatury.

Podział kredytów CUP planowano następująco: 50 mln zł dla przemysłu, 50 mln zł na zagospodarowanie terenów wschodniego Wybrzeża, 50 mln zł na zakup materiałów i maszyn na odbudowę, 25 mln zł na odbudowę oświaty i 25 mln zł na odbudowę komunikacji.[59]

Na wewnętrznej konferencji Delegatury 12 września 1946 Kwiatkowski z całą mocą podkreślał: „Granica zachodnia może stanąć w niedalekiej przyszłości w ogniu walki dyplomatycznej. Granica ta posiada fundamentalne znaczenie dla bytu państwa i narodu polskiego. Istota sprawy sprowadza się do tego, czy ziemie te, a w szczególności ośrodki nadmorskie, poczną się żywiołowo dźwigać z ruiny gospodarczej w ramach naszego władania. Jest obowiązkiem nas wszystkich uczynić maksymalny wysiłek w tym zakresie. Apeluję do wszystkich instytucji, by z tego nowego punktu widzenia przemyślały jak spotęgować tam niezwłocznie wysiłek gospodarczy. Ze swej strony przedstawiłem rządowi odpowiednie wnioski. Instytucje, których działalność rozciąga się na Pomorze Zachodnie mogą liczyć na współdziałanie Delegatury, w granicach jej możliwości w tej sprawie. W sierpniu rozpoczął się mały ruch przeładunkowy polski w porcie szczecińskim. Weszło tam 10 małych statków, które zabrały ok. 3000 ton węgla do Szwecji."[60]

Plan przeładunków w portach Gdyni i Gdańska w 1946 został przekroczony o 10% wynosząc 7736 tys. ton, z tego 36% przypadało na im-

port, 64% na eksport. Ponad połowę importu stanowiły towary UNRRA. W eksporcie prawie 95% stanowił węgiel i pochodne.[61]

W pierwszych miesiącach 1947, na skutek mroźnej zimy, ruch w portach polskich został sparaliżowany. Olbrzymie kłopoty miał także transport kolejowy. Dlatego w tym okresie wykonano zaledwie 32% planu przeładunkowego.[62]

Ten kryzys przeładunków portowych — obok zastrzeżeń ideologicznych — spowodował wzrost krytycyzmu wobec Kwiatkowskiego, szczególnie ze strony resortów kierowanych przez działaczy politycznych, którzy mieli pretensje za jego wystąpienia w kampanii wyborczej do Sejmu Ustawodawczego.

W przemówieniu przedwyborczym do robotników stoczni w Gdyni Kwiatkowski stwierdził m.in.: „Rzesze obywateli bezpartyjnych, nieraz niedostrzegalnie dla siebie samych, zbliżają się ustawicznie do tradycyjnego programu PPS. Jesteśmy dziś po dwu niszczących procesach wojennych sproletaryzowani masowo. W imię tempa odbudowy kraju, w imię solidaryzowania milionowych rzesz ludzkich z państwem, w imię głębokich celów narodowych, o których śnił Kościuszko, Mickiewicz, Wyspiański, Żeromski olbrzymia większość społeczeństwa solidaryzuje się wewnętrznie i z dokonaną reformą rolą, i z uspołecznieniem głównych środków produkcji, i z kodeksem ustaw socjalnych chroniących najcenniejszy skarb narodowy, tj. pracę."[63] W tradycji PPS widział Kwiatkowski uzasadnienie walki o godność człowieka, o niepodległość, o polityczne i ekonomiczne wyzwolenie mas ludowych, walkę o jawność polityki, o wolność przekonań w słowie i w piśmie, o tajność wyborów.

W trakcie kampanii wyborczej, która przyniosła bezpartyjnemu Kwiatkowskiemu mandat poselski do Sejmu Ustawodawczego lat 1947—1952, Centralny Urząd Planowania zorganizował w Gdańsku w dniach 5—6 stycznia 1947 zjazd Wybrzeża poświęcony sprawom odbudowy i zagospodarowania terenów nadmorskich i portów w ramach Narodowego Planu Gospodarczego. Na zjeździe E. Kwiatkowski wygłosił referat pt. „Perspektywy gospodarczego rozwoju Wybrzeża".[64] Powtórzył w nim zasadnicze myśli przedstawione na IV Sesji Rady Naukowej dla Ziem Odzyskanych w dniach 18—21 grudnia 1946 w referacie: „Morze jako instrument polityki gospodarczej nowej Polski".

„Realna polityka morska — podkreślał Kwiatkowski — wymaga wielkich ciągłości, działa funkcyjnie na całą strukturę gospodarczą. Oddziaływanie to będzie tym silniejsze, tym bardziej bezpośrednie im intensywniej będzie powiązane wybrzeże morskie drogami komunikacyjnymi z głębokim i gospodarczo zainwestowanym zapleczem. Jeżeli przyjmiemy, że cała spławna Odra podlegać będzie jednolitej dyspozycji administracyjnej polskiej, że będzie ona prawdziwie wolną arterią komu-

nikacyjną, a nie granicą podziałową, to wówczas możemy oczekiwać, że Szczecin w nowej sytuacji gospodarczej wykaże rozwój, jaki nigdy w przeszłości nie mógł być jego udziałem."[65]

Z dumą mówił Kwiatkowski o osiągnięciach Szczecina, którego ludność polska zwiększyła się z 30 tys. w kwietniu do ponad 120 tys. w grudniu 1946. Szybko uruchomiono w tym mieście przemysł, przedsiębiorstwa gospodarki komunalnej oraz usługi portowe w części przekazanej administracji polskiej.

Kwiatkowski głęboko emocjonalnie związany z Krakowem przyjął z entuzjazmem inicjatywę profesury i studentów Uniwersytetu Jagiellońskiego i Akademii Górniczej w Krakowie zorganizowania cyklu wykładów na temat Ziem Zachodnich. Sam jako Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża wygłosił i opublikował wykład pt. „Polska i jej morze". Mówiąc w nim o Szczecinie zaznaczył, że to „miasto, które za rok liczyć będzie może 200 tysięcy serc polskich, miasto, w którym rozsiadły się uparte dusze i gwary ze wszystkich kresów polskich z Wilnem i Lwowem na czele. Kto by sądził, że pod wpływem jakiegoś dekretu od zielonego stołu usunie się stamtąd choćby jeden z tych Polaków-pionierów, ten żyje w świecie najfałszywszych złudzeń, błędnych wyobrażeń. Zrujnowany i opuszczony Szczecin, niezależnie od naszych praw historycznych, jest odszkodowaniem Polski za zrujnowany port gdyński, za zburzony Gdańsk, tak samo jak granica na Odrze i Nysie Łużyckiej jest wyrównaniem za zburzoną i spaloną Warszawę, za skopany Zamek Królewski i katedrę św. Jana, za Starówkę, za rozkradzione fabryki, koleje, biblioteki, muzea, za skradziony dobytek domowy milionowych rzesz ludzkich, za wysiedlenie setek tysięcy naszych braci i naszych dzieci, w zimie, w nie opalonych wagonach, za zadręczenie milionów Polaków w niemieckich obozach koncentracyjnych i w obozach pracy za to tylko, że nie chcieli oni stać się złamanymi w karku sługami obcego państwa i obcych ciemnych sił wrogiego imperializmu. Toteż Szczecin już dziś stanowi i stanowić będzie na przyszłość nieodłączną część regenerującego się z klęsk wojennych narodu polskiego."[66]

Nieobca była Kwiatkowskiemu historia polskiej polityki morskiej. Był jej wnikliwym krytykiem. Ukazał ją m.in. w części pierwszej „Zarysu dziejów gospodarczych świata" obejmującej okres od starożytności do Wielkiej Rewolucji Francuskiej. Pisał o przebłyskach świetności Rzeczypospolitej, której wyrazem był fakt, iż około 25 procent obrotów towarowych giełdy amsterdamskiej w pierwszej połowie XVII wieku dotyczyło obrotów handlowych z Polską. W tym czasie pojawiła się na Morzu Bałtyckim flota wojenna pod banderą króla polskiego, która w bitwie pod Oliwą w 1627 święciła swoje zwycięstwo.[67] Później niestety kierownicze warstwy społeczeństwa polskiego zapomniały, że „utrwalenie bytu, roz-

woju, powodzenia narodu jest sprawą najtrudniejszą, bo opartą na fundamencie nieustannego, własnego obowiązku"[68]. Handel morski zmonopolizował Gdańsk, armia polska stopniowo topniała, oświata przechodziła pod opiekę i zarząd konserwatywnych klasztorów, przemysł stopniowo zanikał, chełpiono się prymitywnym porzekadłem „może Polak nie wiedzieć co morze, gdy pilnie orze".

W działalności Delegatury w 1947, po zimowym kryzysie przeładunków, nastały czasy niepewności. Na konferencji w Belwederze 13 czerwca Kwiatkowski pokazał prezydentowi Bierutowi odnalezione plany niemieckie całkowitej modernizacji portu szczecińskiego. Postulował, by Polska zdobyła się na własny plan wielkiej modernizacji tego portu.[69]

Po tej wizycie, na wewnętrznej konferencji Delegatury 11 sierpnia 1947, Kwiatkowski poinformował swych współpracowników, że sprawa egzystencji Delegatury w 1948 jest niejasna.

Delegatura w tym czasie zwracała szczególną uwagę na odbudowę centrum Gdańska, zapewnienie odpowiednich lokali dla rozwijającej się Politechniki Gdańskiej i Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Sopocie, na odbudowę Elbląga oraz małych portów i miast na Pomorzu Zachodnim i Wschodnim.

W dniach 29—30 października 1947 odbyła się konferencja sprawozdawczo-programowa Wybrzeża, której celem była krytyczna analiza wykonania zadań planu trzyletniego w dziedzinie gospodarki morskiej. Kwiatkowski wygłosił referat pt. „Powiązania funkcjonalne w polityce gospodarczego planowania na Wybrzeżu". Zwrócił w nim uwagę na dysproporcje pomiędzy wyposażeniem technicznym portów polskich a ich zadaniami, a więc na konieczność inwestycji modernizujących te porty. Poza tym był wówczas zwolennikiem szybkiej odbudowy małych portów na całym polskim Wybrzeżu. Przestrzegał także społeczeństwo przed magią liczb, wskaźników traktujących o wysokości przeładunków portowych. Istota „uprawy morza" nie polega na wielkości tych przeładunków, ale na jakości usług i funkcji portowych.

„To nie urządzenia przemysłowe, techniczne, usługowe, komunikacyjne — podkreślał — były potęgą tych środowisk ludzkich, to nie kapitał usymbolizowany w bankach i w określonych warsztatach pracy był ich siłą, ale ich mózgi, ich doświadczenia, ich energia i śmiałość, ich żądza pracy, czynu i sukcesu osobistego, poprzez ustawiczną czynność, ryzykanctwo, stanowiły rdzeń tych wartości, które wynikają z uprawy morza. Przejęcie i uspołecznienie tych cech w ramach gospodarki planowej nie jest zagadnieniem prostej i mechanicznej sukcesji. Te wartości musimy sami wypracować na nowo i w zgodzie z nowymi założeniami, a posiew tej pracy musi się znaleźć i przewijać w ramach planu narodowego, planu odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża."[70]

Na wspomnianej konferencji dyrektor Wysocki mówił o odbudowie i eksploatacji portu szczecińskiego, prezydent Zaremba o odbudowie i potrzebach miasta Szczecina, a Witold Bublewski o odbudowie i uruchomieniu małych portów.

Po wizycie Kwiatkowskiego u premiera Józefa Cyrankiewicza i nowego ministra żeglugi Adama Rapackiego 26 września 1947, los Delegatury został przesądzony. Miała ona pracować do końca 1947, a następnie wejść w fazę likwidacji. Preliminarz kredytów na 1948 został złożony w wysokości 600 mln zł. Budził on zastrzeżenia centralnych władz państwowych.[71]

W dniach 7—9 września 1947 Kwiatkowski uczestniczył w wielkim zjeździe przemysłowym Ziem Odzyskanych zorganizowanym przez ministra Władysława Gomułkę w Szczecinie. Na zjeździe tym eksponowano tezę o konieczności koncentracji wysiłku gospodarczego na Pomorzu Zachodnim i Wschodnim, na Warmii i Mazurach oraz o konieczności zwiększenia wydajności pracy wzorem górników i włókniarzy.[72]

W końcowej fazie swego urządowania w charakterze Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża Kwiatkowski zwrócił szczególną uwagę na intensyfikację odbudowy Pomorza Wschodniego. Wielokrotnie odwiedzał Elbląg, Olsztyn, Ostródę, Kętrzyn, Giżycko i Węgorzewo.

Symptomatyczna była uchwała tzw. prezydium Komitetu Ekonomicznego Ministrów z 5 września 1947. Przewidywano w niej wyeksportowanie w 1949 przez Szczecin 5,5 mln ton węgla oraz zaimportowanie około 2 mln ton rudy. W związku z tym postanowiono w budżecie dodatkowym na 1947, przeznaczyć na inwestycje w Szczecinie 284 mln zł. Na ten cel nowe kredyty uzyskało także Ministerstwo Żeglugi, którym dysponować miała specjalna Komisja Aktywizacji Szczecina.[73]

Port szczeciński w tym czasie przeładowując około 100 tys. ton ładunków miesięcznie zasilony został fachowcami z Wybrzeża Centralnego.

„Port szczeciński — mówił na konferencji sprawozdawczej Wybrzeża 16 grudnia 1947 Kwiatkowski — wchodzi w fazę wielkiego ruchu inwestycyjnego. Trzeba dokładnie zrozumieć, że port ten znajduje się w tej chwili w organizacji technicznej i handlowej, natomiast nacisk na wyniki eksploatacyjne jest w tej fazie zagadnieniem zupełnie drugorzędnym."[74]

Uchwałą Rady Ministrów 13 stycznia 1948 Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża uległa likwidacji, o czym powiadomił Kwiatkowskiego w krótkim, formalnym piśmie premier Józef Cyrankiewicz, który nie zdobył się nawet na podziękowanie za kilkuletni owocny wysiłek adresata pisma w dziedzinie odbudowy gospodarki morskiej.

Nie wiemy czy doszło do planowanej w styczniu 1948 wizyty Kwiatkowskiego w Szczecinie, Kołobrzegu, Darłowie, Ustce i Pucku.[75]

Władze zakazały Kwiatkowskiemu mieszkać na Wybrzeżu i w Warszawie. Musiał więc, mimo immunitetu poselskiego, opuścić z rodziną Sopot i przenieść się do Krakowa.

Po przejściu na emeryturę w lutym 1948 głosił interesujące poglądy na temat gospodarki planowej, którą traktował jako gospodarkę kierowaną przez nadrzędnego dysponenta według jednolitego planu ku określonym z góry celom. Podkreślał, że nie ma uniwersalnego wzoru i modelu tej gospodarki, że plan powinien umieć uruchamiać energię wszystkich sektorów gospodarczych. Powinien zakładać szeroki udział czynnika społecznego w jego opracowaniu i oczywiście bieżącej realizacji i modyfikacji. Istotą planu jest zagwarantowanie równowagi między siłą nabywczą a strumieniem zaplanowanej i zrealizowanej podaży dóbr i usług, równowagi w bilansach surowcowych, siły roboczej i handlu.

Plan jest strukturą funkcjonalnych, dynamicznych powiązań wszystkich elementów życia gospodarczego. Jego rezultat ostateczny i sumaryczny uzależniony jest zawsze od tego składnika, który będzie w minimum do dyspozycji. W latach czterdziestych były to przede wszystkim zdolności przewozowe.

W końcowej refleksji wyrażał niepokój, czy decydent uszanuje źródła energetyczne wszystkich podmiotów gospodarczych i antykonformizm innowacyjny nowatorów i pionierów postępu technologiczno-organizacyjnego.[76]

Ostatnie lata życia nie należały do łatwych. W trudnych czasach stalinowskich praktyk Kwiatkowski nie miał możliwości występować publicznie w sprawach polityki morskiej; wrócił więc, w zaciszu domowym, do swego dawnego zawodu — inżyniera chemika. W 1954 w Państwowym Wydawnictwie Technicznym wydał „Zarys technologii chemicznej węgla kamiennego" (Warszawa 1954), a w trzy lata później opublikował w tymże wydawnictwie cenną monografię „Nowoczesna chemia, podstawy i kierunki rozwoju" (Warszawa 1957).

Z nadzieją przyjął Październik 1956, chociaż odrzucił propozycję wstąpienia do Rady Ekonomicznej nie mając pewności co do uzyskania pełnej informacji o stanie gospodarki narodowej.

Na prośbę środowiska naukowo-technicznego, związanego z morzem, napisał do „Techniki i gospodarki morskiej" list, w którym podkreślając, że jako 69-letni człowiek nie ma żadnych osobistych ambicji, zaznacza jednocześnie, że w polityce morskiej lat 1948—1956 zerwano z zasadą planowości, przestano troszczyć się o rozwój i modernizację własnej floty handlowej. „Rodzi się i pogłębia — może niesłusznie — obawa, że ogólny światopogląd, na którym zapuszcza korzenie nasza polityka gospodarcza, odwrócił się od morza, że za wzorem Polski staroszlacheckiej, przedrozbiorowej zwraca się na szlaki czysto lądowe. (...) Od kilku mie-

sięcy ster spraw morskich w Polsce dzierżą ludzie najlepiej do tego przygotowani, fachowi, o dobrej woli i jasnym rozumie."[77]

Kwiatkowski nie odmawiał pomocy ludziom dobrej woli, którzy chcieli wykorzystać jego doświadczenie, erudycję zarówno z zakresu gospodarki morskiej jak i polityki gospodarczej w ogóle oraz historii. W 1957 prezydium PAN powołało go na członka Komitetu Elektryfikacji Polski.

W 1962 udzielił redakcji „Tygodnika Powszechnego" (1962 nr 43) interesującego wywiadu na temat 40-lecia Gdyni jako portu. W tymże roku opublikował „Dzieje chemii i przemysłu chemicznego" (Warszawa 1962).

Lata sześćdziesiąte, mimo pogarszającego się stanu zdrowia, były dla Kwiatkowskiego latami wytężonej pracy oraz bogatej korespondencji. W tym czasie opracował cykl biogramów wielkich postaci historii powszechnej i historii Polski związanych z historią XX wieku (Churchill, Stalin, Hitler, Piłsudski, Sikorski, Mościcki, Beck).

W 1968 na łamach kwartalnika IH PAN „Polska Ludowa" opublikował interesujące sprawozdanie pt. „Akcja odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża polskiego w latach 1945—1947" (Polska Ludowa 1968 T. 7 s. 45—57), a na łamach miesięcznika „Polska" artykuł pt. „U narodzin Polski morskiej" (Polska 1968 nr 11, s. 26—27).

W atmosferze ożywionego zainteresowania opinii publicznej dziełem Kwiatkowskiego dostrzeżono też jego zasługi w związku z budową Portu Północnego w Gdańsku. Nadano mu Krzyż Komandorski z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski, tytuł Zasłużonego Pracownika Morza i doktorat honoris causa nowo powołanego Uniwersytetu Gdańskiego.

Eugeniusz Kwiatkowski zmarł 22 sierpnia 1974 w Krakowie i został pochowany przez kardynała Karola Wojtyłę, który żegnając go na cmentarzu Rakowickim wysoko ocenił jego pracę dla ojczyzny i Kościoła.

Po śmierci Kwiatkowskiego wielu publicystów i historyków przypomniało jego działalność, a Lucyna Smolińska i Mieczysław Sroka poświęcili mu starannie przygotowany film dokumentalny. Jego imię nadano jednemu z nowoczesnych semikontenerowców PLO obsługujących linię dalekowschodnią.

Olbrzymi dorobek intelektualny Kwiatkowskiego zawarty w jego opublikowanych i nie opublikowanych pracach, a także w jego bogatej korespondencji czeka na upowszechnienie.

* * *

Niniejszy wybór powstał w oparciu o zbiory archiwum rodzinnego E. Kwiatkowskiego oraz zbiory Biblioteki Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie i Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego. Podstawą wyboru

jest prezentacja poglądów Kwiatkowskiego dotyczących problematyki morskiej, zarówno czasów II Rzeczypospolitej jak i czasów powojennych.

Formy wyrażania tych poglądów były różne, a mianowicie artykuły, wystąpienia sejmowe, wywiady, oświadczenia i listy. Wszystkie uznałem za jednakowo interesujące. Publikuję je w układzie chronologicznym, z punktu widzenia czasu ich powstawania. Rozmiary wydawnictwa zmusiły autora wyboru do dokonania niezbędnych skrótów z zaznaczeniem fragmentów opuszczonych.

Choć każdy z drukowanych w niniejszym wyborze przyczynków powstał w określonym kontekście historycznym na przestrzeni lat 1924—1968, to jest rzeczą zastanawiającą jak wiele idei polskiej polityki morskiej pozostało niezmiennych w tym okresie czasu i jak wiele jest aktualnych dzisiaj.

Mam nadzieję, że niniejszy wybór będzie służył nowym dyskusjom i poczynaniom zmierzającym do umocnienia miejsca Polski wśród współczesnych państw morskich.

Warszawa—Szczecin
grudzień 1983

M.M.D.

Przypisy

[1] Zarzewie 1909—1920. Wybór dokumentów i przypisy A. Garlicki. Warszawa 1973, s. 97.

[2] E. Kwiatkowski, Zagadnienia przemysłu chemicznego na tle wielkiej wojny. Warszawa—Lwów 1923, s. 169.

[3] B. Dopierała, Wokół polityki morskiej drugiej Rzeczypospolitej. Poznań 1978, s. 284—285.

[4] Mały rocznik statystyczny 1939, s. 3 tabl. 2.

[5] M. Drozdowski, Klasa robotnicza Warszawy 1918—1939. Skład i struktura społeczna. Warszawa, 1968 s. 293.

[6] B. Dopierała, op. cit., s. 290.

[7] Dziesięciolecie Polski odrodzonej. Księga pamiątkowa 1918—1929 pod red. M. Dąbrowskiego. Kraków 1928, s. 1145.

[8] E. Kwiatkowski, Tendencje i postulaty rozwoju gospodarczego Polski. Warszawa 1930.

[9] W. Pobóg-Malinowski, Najnowsza historia polityczna Polski, t. II. Londyn 1967, s. 776.

[10] E. Kwiatkowski, Przemówienie na plenum Sejmu w dniu 8 II 1927. Warszawa 1927, s. 31.

[11] E. Kwiatkowski, Polska gospodarcza w roku 1928. Warszawa 1928, s. 21—22.

[12] E. Kwiatkowski, Polska na morzu. Warszawa 1929, s. 10.

[13] Tamże, s. 12.
[14] Tamże, s. 16.
[15] E. Kwiatkowski, Postęp gospodarczy Polski. Warszawa 1928, s. 51.
[16] E. Kwiatkowski, Powrót Polski nad Bałtyk. Warszawa 1930, s. 16.
[17] Tamże, s. 27.
[18] E. Kwiatkowski, Dysproporcje. Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej. Kraków 1931, s. 262—263.
[19] Tamże, s. 178—179.
[20] E. Kwiatkowski, The Baltic Policy of Poland. Warsaw 1933.
[21] E. Kwiatkowski, Kryzys współczesny i zagadnienia odbudowy życia gospodarczego. Warszawa 1935, s. 13—15.
[22] Tamże, s. 46.
[23] Tamże, s. 47.
[24] E. Kwiatkowski, Polityka morska Polski. Warszawa 1934, s. 13.
[25] Tamże, s. 23.
[26] Polska na morzu 1924—1934. Warszawa 1935, s. 22.
[27] E. Kwiatkowski, Józef Beck, (maszynopis s. 18). Ze zbiorów archiwum domowego Kwiatkowskiego.
[28] Tamże, s. 9.
[29] E. Kwiatkowski, Walka o nową Polskę. Warszawa 1936, s. 17.
[30] E. Kwiatkowski, Gdynia symbolem buntu, „Morze" 1936 nr 3, s. 4—6.
[31] E. Kwiatkowski, Morze pracy, morze zadań, „Morze" 1937 nr 6, s. 3.
[32] E. Kwiatkowski, Oświadczenie z okazji „Dni Morza", „Morze" 1938 nr 8, s. 1.
[33] E. Kwiatkowski, Rzecz najważniejsza, Polska. Warszawa 1938, s. 8—9.
[34] E. Kwiatkowski, Przez zjednoczenie ku potężnej Polsce. Warszawa 1938, s. 28.
[35] E. Kwiatkowski, O wielkość Rzeczypospolitej. Warszawa 1938, s. 58—59.
[36] Tamże, s. 59.
[37] „Morze" 1939 nr 6, s. 25.
[38] Tamże, s. 26.
[39] „Morze" 1939 nr 8, s. 6.
[40] E. Kwiatkowski, O przyszłość Polski nad morzem. Warszawa 1945, s. 15—16.
[41] Tamże, s. 29.
[42] E. Kwiatkowski, Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem. Warszawa 1945, s. 12.
[43] Tamże, s. 23—24.
[44] Tamże, s. 27.
[45] Tamże, s. 36.
[46] E. Kwiatkowski, Dziennik Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża, s. 4. Zbiory archiwum domowego Kwiatkowskiego.
[47] Tamże, s. 31.
[48] Tamże, s. 51.
[49] E. Kwiatkowski, Wczoraj dziś i jutro Polski na morzu. Warszwa 1946, s. 9.
[50] Tamże, s. 24.
[51] Tamże, s. 25.
[52] Tamże, s. 28.
[53] Dziennik Delegata Rządu..., s. 53—54.
[54] Tamże, s. 87.

[55] Tamże, s. 99.
[56] Tamże, s. 114—115.
[57] Tamże, s. 133.
[58] Tamże, s. 134.
[59] Tamże, s. 184—185.
[60] Tamże, s. 190—191.
[61] Tamże, s. 220.
[62] Tamże, s. 273.
[63] E. Kwiatkowski, Droga do Polski Ludowej. Warszawa 1947, s. 22.
[64] E. Kwiatkowski, Perspektywy gospodarczego rozwoju Wybrzeża. Morski Przegląd Gospodarczy 1947 nr 1, s. 3—5.
[65] E. Kwiatkowski, Morze jako instrument polityki gospodarczej nowej Polski. W: IV sesja Rady Naukowej dla Ziem Odzyskanych 18—21 grudnia 1946. Kraków 1947, s. 19.
[66] E. Kwiatkowski. Polska. Jej morze. Kraków 1947, s. 16.
[67] E. Kwiatkowski, Zarys dziejów gospodarczych świata. Warszawa 1947, s. 182.
[68] Tamże.
[69] Dziennik Delegata Rządu..., s. 265.
[70] E. Kwiatkowski, Powiązania funkcjonalne w polityce gospodarczego planowania na Wybrzeżu. Gdańsk 1948, s. 13—14.
[71] Dziennik Delegata Rządu..., s. 298.
[72] Tamże, s. 311—312.
[73] Tamże, s. 315—316.
[74] Tamże, s. 348.
[75] Tamże, s. 359.
[76] E. Kwiatkowski, Powiązania funkcjonalne gospodarki planowej na Wybrzeżu, s. 21—24.
[77] E. Kwiatkowski, W sprawie gospodarki morskiej. Technika i Gospodarka Morska 1957 nr 6, s. 164.

SYTUACJA POLSKI PO WIELKIEJ INFLACJI*

(...)[a] Popełnilibyśmy błąd wobec państwa i przyszłości, gdybyśmy szerzyli przekonanie, że byt Polski jest na wiele dziesięcioleci zapewniony, że nasza wewnętrzna siła moralna, że potęgująca się świadomość narodowa i polityczna, że stworzona przez nas organizacja wewnętrzna i zewnętrzny system przymierzy wystarcza do utrwalenia naszej państwowej pozycji w Europie.**

Przeciwnie, sytuacja nasza jest niezwykle ciężka, trudna, skomplikowana, najeżona wprost niebezpieczeństwami i to takimi, które żadnym porywem zapału, żadną ofiarnością jednorazową, żadnym cięciem miecza — załatwić się lub choćby opanować nie dadzą.

Od zachodu, północy i wschodu, granice nasze, nie tylko, że nie przedstawiają jakiegokolwiek naturalnego zabezpieczenia, ale wprost przeciwnie są liniami zetknięcia sprzecznych, zdecydowanie wrogich interesów. I sprzeczności tych nie zdoła stępić, wygładzić, wymazać, najszybszy, najszczerszy nawet postęp idei demilitaryzacji świata. O ile trybunały międzynarodowe zdołają istotnie przełamać w mózgach i duszach ludzkich prawo miecza, to walka ta będzie miała tu tylko inny, bezkrwawy charakter. Nikt zaś bardziej chyba jak Polska, nie może powitać z entuzjazmem i szczerością wszelkich tendencji i wysiłków w kierunku stworzenia podstaw trwałego pokoju i powszechnego rozbrojenia. Te tendencje — jak świeżo i dobitnie podkreślił polski minister spraw zagranicznych w Genewie — mają w Polsce źródło nie tylko w obecnej konieczności poświęcenia się organicznej pracy, ale nie mniej w dawnych, przedrozbiorowych tradycjach państwowych. Ale właśnie nikt może z narodów nie ma tak uzasadnionych praw do pewnej rezerwy wobec idei demilitaryzacji jak Polska, która świeżo dopiero otrząsnęła z siebie wiekową niewolę milita-

* Tytuły pochodzą od autora niniejszego wyboru — M.M. Drozdowskiego. (Przyp. red.)

** W opracowaniu redakcyjnym bez zmian pozostawiono leksykę i składnię, natomiast fleksję, interpunkcję i ortografię poprawiono zgodnie z aktualnymi normami i zasadami pisowni. (Przyp. red.).

ryzmu państw zaborczych, narzuconą jej głównie z powodu jej przedwczesnych aspiracji rozbrojeniowych. Jeżeli więc nie prawo arbitrażu, ale prawo miecza, nie idea pokoju, ale idea odwetu, nie zdobycze kultury, ale kultura zdobyczy owładną Europą, to nowy krwawy, największy pożar już tli w ukryciu na granicach państwa polskiego. Tli jednak nie wewnątrz, ale zewnątrz tych granic.

Któreż bowiem pokolenie pruskie — w wierze i kulcie militaryzmu chowane — zechce zapomnieć i wyrzec się polskiego Śląska i żyznego Pomorza? Kiedy znajdą się ci Niemcy, którzy powiedzą „polski Śląsk", a nie „Ost-Schlesien", którzy uznają, że Katowice, Huta Królewska, Grudziądz, Toruń czy Poznań to miasta polskie, którzy pogodzą się z rozdziałem Brandenburgii i Prus Wschodnich przez klin polskiego Pomorza? Gdzie znajdą się w Prusach ci ludzie, którzy pokojowe i handlowe parcie Polski ku morzu, ku temu warsztatowi dobrobytu i postępu zechcą uznać jako słuszne i prawne. Kiedyż zjawić się mogą ci politycy niemieccy, którzy nie powrócą do koncepcji szukania początków odwetu na zwycięskiej Francji w granicach Polski, którzy wyrzekną się budzenia i potęgowania napięcia niechęci między Rosją, Litwą, Ukrainą a Polską?

W każdym razie ludzi tych nie wyda pokolenie obecne i przyszłe wychowane w atmosferze wojny. W atmosferze nie tylko tej wojny światowej, która minęła, ale tej, która się toczy i obecnie; na razie, wobec ogólnej sytuacji politycznej, jeszcze w bardzo skromnych rozmiarach. Ale czy to wielka kampania prasowa szkalująca Polskę jako kraj bezprawia i bezrządu, czy to zaostrzenie kryzysu wewnętrznego przez celowe i systematyczne utrudnianie wywozu śląskiego do Niemiec — wszystko to wyraźne, choć luźne momenty tej walki.

Walka ta od roku 1919 stale się wzmaga i obejmuje wciąż nowe dziedziny życia. I jakkolwiek nie odbywa się w zgiełku oręża i nie rzuca do bezpośredniej walki milionów zmobilizowanych ludzi, to jednak jest nie mniej ważka i ciężka dla Polski. Szczególnie dla Polski odradzającej się z olbrzymiego zniszczenia wojennego i ruiny wewnętrznej, spowodowanej faktem wiekowego podziału ziem, stanowiących zamknięty w sobie, jednolity, kompensujący się organizm polityczny i gospodarczy. Gdyby ponadto w obecnej, nietrwałej równowadze ekspansji i sił europejskich pękła któraś ze sprężyn, gdyby wypadło jedno ważniejsze kółko, sam charakter walki uległby natychmiast zupełnej przemianie i jak za naciśnięciem włącznika elektrycznego zerwałyby się milionowe szeregi zbrojne we wszystkie nowoczesne, dochodzące do absurdu doskonałości, techniczne środki walki, szeregi opasujące od zachodu przez północ i przez całą granicę wschodnią państwo polskie, by postawić przed całym narodem jasno jedyne główne zagadnienie, zagadnienie bytu państwa.

Ten nakreślony właśnie, wstrząsający obraz nie ma jednak nic wspólnego zarówno z tendencją niepokojenia wojennego opinii polskiej, jak też z chęcią przypisywania jakichkolwiek specjalnych, ujemnych cech charakterowi narodowemu Niemiec. Ewentualności te są raczej nieuchronną konsekwencją istniejących sprzeczności zmagających się jawnie lub skrycie od wielu wieków.

I nie zaprzeczy tej logice życie, tej konsekwencji historycznej, tej grawitacji walki, temu przecięciu się linii sprzeczności, ani wzmożona jeszcze bardziej propaganda rozbrojeniowa, ani wzrastający słusznie autorytet Ligi Narodów i idei arbitrażu, ani codzienna deklaracja pokojowa Polski, ani nawet doszczętne rozbrojenie i najdalsza ustępliwość naszego państwa.

Czynników stabilizacji obecnych stosunków politycznych musi szukać Polska gdzie indziej! Mimo wszystko bowiem mogą stopniowo utrwalać się i wzmacniać te warunki, które — mimo ścierania się antagonizmów, mimo walki sprzecznych interesów, nakreślają właśnie granice tej walce, przesuną jej cel z treści zagadnienia głównego, na liczne zagadnienia drugiego rzędu, zepchną samą walkę na zupełnie inną płaszczyznę. Wówczas i sam byt państwa, w obecnych granicach i przy realizacji swoich historycznych zadań, będzie stokrotnie odporniejszy na wszelkie burze i na wszelkie kataklizmy mogące zrodzić się z każdej zmiany tak nietrwałej równowagi politycznej. (...)[b]

(...)[b] Jednakże nie w skali bezwzględnej stanu ekonomicznego i rozkwitu cywilizacji leży miernik wartości żywotnej i siły odpornej państw. Kryterium tego należy szukać w cyfrach względnych rozwoju. Wyraźnie rysuje się to na konkretnym przykładzie np. Japonii. W r. 1905, wśród 12 najbardziej gospodarczo rozwiniętych państw świata, Japonia zajmowała jedenaste miejsce pod względem zużycia węgla na jednego mieszkańca, a w r. 1900 nawet miejsce ostatnie, po Rosji. Cyfra ta jest jedną z najcharakterystyczniejszych i najpewniejszych wskazówek o stanie ekonomicznym kraju. Dla oceny żywotnej siły Japonii należy jednak przede wszystkim zważyć, że gdy cyfra ta między r. 1885 wzrosła np. dla Wielkiej Brytanii o ok. 10%, dla Niemiec o ok. 80%, dla Stanów Zjednoczonych o ok. 150%, to w Japonii zużycie węgla na 1 mieszkańca w tym samym czasie wzrosło o 900%.

O tę ewolucję, o ten stopniowy, ale stały, nieodparty rozwój w kierunku świadomie wyznaczonym idzie dziś w Polsce współczesnej. Wszelkie materialne czynniki tego rozwoju twórczego są w ręku państwa. Jeżeli dawne granice zaborcze były same w sobie czynnikiem hamującym wszelki rozwój, to odwrotnie zjednoczenie dzielnic stwarza fundamentalne podstawy szybkiego rozwoju. Równomierność i obfitość surowców w Polsce jest — na stosunki europejskie — niezwykła. Węgiel, nie wy-

zyskane jeszcze siły wodne, ropa naftowa, gazy ziemne, łupki bitumiczne, sól zwykła i potasowa, drzewo, rudy, surowce rolnicze etc. są do dyspozycji w bardzo znacznych ilościach. Wielkie organizacje i doświadczenia przemysłowe czekają na podporządkowanie się idei państwowej. Organizacja administracji, prawodawstwa, armii, kolei, sanacja skarbu i wprowadzenie wartościowej waluty, organizacja zwycięstw w wojnie z lat 1920—21 — oto wielkie dzieła już dokonane przez państwo.

Musimy jednak ponadto przepoić całe polskie społeczeństwo ambicją współzawodnictwa w twórczej, codziennej pracy, w wysiłku przełamującym wciąż trudności i opory życia, w organizacji państwa i jego polityki. Musimy tempo rozwojowe zrównać z miarami państw zachodnioeuropejskich. Jeżeli bowiem zagadnieniem głównym państwa jest sama kwestia jego bytu w określonych warunkach, a głównym niebezpieczeństwem jest groźba naruszenia tej stabilizacji ze strony niemieckiej, to pracując nad rozwiązaniem tego zagadnienia w kierunku zachodnim, rozwiązujemy je i we wszystkich innych kierunkach.

Linie i rozmiary rozwoju życia w Niemczech oceniliśmy. Nie mamy prawa protestować przeciwko temu rozwojowi. Zresztą nie to jest dla nas ważne, co koalicja, czy jakiekolwiek inne kompetentne ciało międzynarodowe Niemcom zabroni lub w czym je papierowo ograniczy; ważne i decydujące dla nas jest tylko to, co my u siebie sami stworzymy, ile wydobędziemy z siebie twórczej mocy w dziedzinie organizacji i produkcji, jak głęboko przeorzemy zróżniczkowane zaborami dzielnice dla stworzenia jednolitego organizmu, rozwijającego się wszechstronnie i zgodnie z wymaganiami polityki państwowej.

Potęgowanie sumy wewnętrznej energii i pracy twórczej jest równoznaczne z pokonywaniem i opanowywaniem niebezpieczeństwa zewnętrznego. Każde zaniedbanie na tym polu byłoby błędem wobec przyszłości Polski. A błąd — jak mówi były prezydent Francji Poincaré[1] — jest czasem gorszy od zbrodni.

E. KWIATKOWSKI: *Zagadnienia główne Polski współczesnej.* Drogi Polski 1924, z. 2 s. 150—153, 166—167

Przypisy

[a-a] Opuszczono fragment eksponujący tezę, że państwowy program terytorialny Polski jest spełniony.

[b-b] Opuszczono rozważania autora na temat potencjału przemysłowego sąsiadów Polski.

[1] Poincaré Raymond, 1860—1934 francuski mąż stanu, adwokat, członek Zgromadzenia Narodowego, senatu, wielokrotny minister z ramienia republikanów, prezydent Republiki Francuskiej (1913), współarchitekt Ententy i zwycięskiej wojny z państwami centralnymi, premier Francji z ramienia „bloku narodowego" (1922—24) członek Akademii Francuskiej (1909).

PROBLEMY POLITYKI MORSKIEJ W 1927 ROKU

(...)[a] Wielka wojna światowa, kończąc się pod naciskiem hasła przywrócenia sprawiedliwości w stosunkach międzynarodowych, wypisała wielki postulat narodu polskiego, podniosła sztandar z napisem: „Nieskrępowany dostęp do morza dla Polski". Te same państwa i narody, które rozwinęły swój byt, swoją ekspansję swój dobrobyt w wolności, bez sztucznych zapór, oceniły, jak wielką wartość posiada morze dla samodzielnej egzystencji i rozkwitu gospodarczego każdego z państw. Z biegiem jednak formalizowania wielkich haseł wojennych, praktyczne i sprzeczne interesy międzynarodowe zredukowały kardynalny postulat polski do skromnych rozmiarów. Tak więc odzyskaliśmy stukilometrowy pas polskiego wybrzeża kaszubskiego, nie rozbudowanego jako instrument gospodarczy, oraz dostęp do morza przez Wolne Miasto Gdańsk, sprecyzowany następnie formalnie przez konwencję polsko-gdańską z 9 listopada 1920 r. oraz przez powołanie do życia organizacji polsko-gdańskiej, pn. „Rada Portu i Dróg Wodnych Gdańska", administrującej portem.

W związku z tym rozstrzygnięciem powstały przed Polską nowe wielkie zadania, niestety w okresie największych, tak naturalnych, początkowych trudności gospodarczych Polski. Toteż w ciągu kilku lat rysowała się pewna chwiejność w tej dziedzinie programu państwowego. Wprawdzie ciała ustawodawcze między rokiem 1919 a rokiem 1926 stworzyły szereg podstawowych i zasadniczych ustaw, jednakże uchwały Komisji Morskiej i plenum nie znajdowały odpowiedniego wyrazu w budżetach. Mimo niebywale trudnych warunków ogólnych musimy jednak zdobyć się na stopniowe ustalenie zasad i niezłomne realizowanie państwowej polityki morskiej. Domagają się od nas tego w pierwszym rzędzie przesłanki natury gospodarczej, tak świetnie ilustrowane od połowy 1925 r. Towar dowieziony do morza, załadowany na okręt, zdobywa nieporównanie większą zdolność zbytu, niż towar na lądzie. Uleglibyśmy w walce węglowej, gdybyśmy nie mogli dotrzeć z nim do morza. Własne porty handlowe, własna flota, to nowe czynniki w życiu gospodarczym, nowe czynniki w bilansie płatniczym państwa. Niemniej jednak ważne są przesłanki

natury politycznej w realnym ujęciu problemu morza i wybrzeża. Wyczuwa to każdy Polak, zrozumie to każdy cudzoziemiec, iż każdy realny, twórczy czyn w stosunku do morza wiąże i spaja te dzielnice niewidzialnymi, lecz mocnymi węzłami w jedno spiżowe trwałe państwo. Wreszcie w rozbudowie tego programu niemałą rolę odgrywają czynniki psychiczne. Należy zarysować przed społeczeństwem współczesnym wielkie zadania, wielkie trudne cele i prace do realizacji. Naród, który nie ma treści życia, który nie realizuje nowych koncepcji, który nie czuje rezultatu swoich wysiłków, który nie walczy i nie zwycięża, musi cofać się w rozwoju, musi być zepchnięty przez inne narody na niższy szczebel cywilizacji.

Rok 1926 — dzięki przyjaznym okolicznościom gospodarczym — zezwolił na pewien postęp w tej dziedzinie, choć niewątpliwie w skali bezwzględnej wysiłki nasze i ich rezultaty są jeszcze najzupełniej nikłe. Zostały może tylko nakreślone linie, po których biec musi w ciągu całych dziesięcioleci stały wysiłek i nieprzerwana praca zarówno rządu, ciał ustawodawczych, jak i całego społeczeństwa.

Najważniejszą z tych prac jest budowa portu handlowego w Gdyni i rozbudowa miasta. Charakterystykę nowej umowy podałem do wiadomości Komisji Morskiej. Od lipca prace posuwają się w tempie zupełnie zadowalającym. Wartość wykonanych robót przewyższała do 1 I 1927 r. o zł 350 000 prace zakreślone programem. Oprócz robót hydrotechnicznych przeprowadzono budowę szeregu urządzeń portowych, jak dźwigi, tory kolejowe, wodociągi, na sumę ok. zł 1,5 mln wykupiono grunty pod budowę portu, rozpoczęto budowę portu rybackiego w Gdyni, budowę gmachu Urzędu Marynarki Handlowej, wreszcie przeprowadzono sieć elektryczną w porcie.

W związku z rozbudową portu gdyńskiego Komitet Ekonomiczny ustalił zasady eksploatacji portu w okresie budowy. W przygotowaniu zaś są prace, dotyczące szczegółowych planów rozbudowy miasta Gdyni, włączenia terenów państwowych w obręb miasta, rozwinięcia na szerszą skalę ruchu budowlanego w Gdyni, wreszcie w toku są prace nad ustawą o popieraniu gospodarczego rozwoju Gdyni oraz projekty przyciągnięcia poważnych grup prywatnych do współpracy nad rozbudową urządzeń technicznych, głównie przeładunkowych w nowym porcie. W najbliższym czasie otwarta tam zostanie filia Banku Gospodarstwa Krajowego.

Drugim zagadnieniem jest sprawa programu rozbudowy i wyzyskania całego polskiego Wybrzeża. Z powodu braku ustalonych wytycznych ścierały się ze sobą na jednym miejscu sprzeczne interesy, np. portu handlowego, letniska i osady rybackiej. Obecnie przystąpiliśmy do opracowania ogólnego, jednolitego planu dla całego Wybrzeża, mając na oku również interesy miejscowej ludności rybackiej. Będą w br. rozbudowane

przystanie okrętowe na całym wybrzeżu oraz bazy operacyjne dla początków rozwoju rybactwa, a to w ścisłym porozumieniu z zainteresowanymi resortami.

Również nasz stosunek do Gdańska wspiera się coraz mocniej na zrozumieniu wielkich i wspólnych interesów gospodarczych. Chcemy całą szerokością dostępu naszego do morza pracować jak najintensywniej w dziedzinie gospodarczej. Chcemy pracować sami i innym tę pracę ułatwić. Toteż pozytywnie ustosunkowujemy się do wszystkich racjonalnych projektów rozbudowy portu gdańskiego. Dziś porty morskie i linie kolejowe w kierunku morza są w tyle poza możliwościami, a nawet potrzebami naszego gospodarstwa narodowego. Musimy tę sytuację w ciągu najkrótszych lat definitywnie zmienić. Toteż z prawdziwą radością widzimy, że praca portu gdańskiego przekracza dziś znacznie cyfry, które w najlepszych okresach przedwojennych były udziałem Gdańska. Równolegle z rozwojem pracy na wybrzeżu i w Gdańsku niewątpliwie rozwijać się zaczną wielkie przedsiębiorstwa przemysłowe, jak np. stocznia gdańska oraz domy handlowe stwarzając tym samym jak najkorzystniejsze warunki pracy dla gdańskich rzesz robotniczych.

Znacznym sukcesem w dziedzinie tych zagadnień może się też poszczycić inicjatywa prywatna. Towarzystwo „Wisła—Bałtyk" stworzyło port przeładunkowy i morski w Tczewie, który w okresie koniunktury węglowej odegrał niemałą rolę. Obecnie Towarzystwo to zakupiło i uruchomiło pod banderą polską kilkanaście holowników i barek.

W Tczewie istnieje też ważna placówka polska, szkoła morska, wykazująca pod fachowym kierownictwem doskonały rozwój.

Wreszcie chcę poświęcić parę słów sprawie naszej floty handlowej. Powstanie zaczątków polskiej floty handlowej — w obecnej sytuacji gospodarczej i tonażowej w świecie — jest niewątpliwie zagadnieniem bardzo trudnym i skomplikowanym. Jeszcze dziś szereg starych państw morskich utrzymuje swą flotę handlową dzięki poważnym subwencjom. Nasze trudności są jeszcze większe, gdyż nie posiadamy organizacji maklerskich, brak nam w miastach portowych odpowiednich konsulatów, brak nam fachowców w dziedzinie handlowo-morskiej. Niemniej jednak stan dotychczasowy w tej sprawie nie mógł być dłużej tolerowany. Chcąc przełamać bierność w tej dziedzinie, zakupiliśmy pięć okrętów po 3.000 ton rej. opierając ten skromny zaczątek floty handlowej o silną organizację państwową. Niebawem powstaną jeszcze dwie grupy floty handlowej, jedna pod egidą Banku Gospodarstwa Krajowego, obierając sobie jako cel rozwój handlu między Polską i krajami Europy Południowej i Wschodniej, druga — w ręku przedsiębiorstwa prywatnego, dla rozwoju eksportu węglowego. Liczę, iż na początku 1928 r. tonaż morski, pracujący pod flagą polską, przekroczy 40.000 t.

Jednakże zagadnienie morza, portów i floty naszej nie może się rozwinąć we właściwej skali bez zdecydowanego i wytrwałego poparcia całego społeczeństwa. Przed wojną żyło społeczeństwo ideą i pragnieniem odzyskania swych praw państwowych. Obecnie winno wytężyć wszystkie siły dla rozwoju gospodarczego Polski, a w tym opanowanie i wyzyskanie morza winno zająć jedno z naczelnych miejsc. To, co uczyniliśmy dotychczas jest bardzo skromnym wysiłkiem, który zostałby zmarnowany, gdyby konsekwentnie nie następowały dalsze czyny. Toteż powitać należy z uznaniem przebudowanie „Komitetu Floty Narodowej" stojącego pod przewodnictwem pana Marszałka Sejmu[1], przebudowanie organizacyjne, umożliwiające pociągnięcie do realnej współpracy dla morza wszystkich chętnych i ofiarnych, umiejących patrzeć w przyszłość sfer społecznych.

Dobrą zapowiedzią tej ofiarnej współpracy niech będzie wiadomość, iż rybacka gmina Gdynia, gdzie nieraz głód zagląda pod dach rybacki, złożyła swoje oszczędności w kwocie zł 1.000 na cele państwowej floty handlowej i polskich marynarzy. (...)[b]

E. KWIATKOWSKI: *Przemówienie na plenum sejmu 8 II 1927.* Przemysł i Handel 1927 z. 7, 8 II 1927. Warszawa 1927 s. 30—35.

[a–a] Opuszczono fragment przemówienia dotyczący ogólnej sytuacji gospodarczej kraju na przełomie 1926/1927.

[b–b] Opuszczono fragment dotyczący budowy Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach pod Tarnowem.

[1] Marszałkiem Sejmu był wówczas Maciej Rataj, 1884—1940, działacz ruchu ludowego, publicysta, nauczyciel, członek PSL (1913), współtwórca Centrolewu, rzecznik zjednoczenia ruchu ludowego, 1935—39 prezes SL, współtwórca Służby Zwycięstwu Polski i konspiracyjnego kierownictwa ruchu ludowego „Roch". Aresztowany w marcu 1940, rozstrzelany w Palmirach 21 VI tegoż roku.

POSTĘPY GOSPODARKI MORSKIEJ W 1928 ROKU

(...)[a] Nowym zagadnieniem, które wyrosło przed Polską niepodległą, jest kwestia organicznej samowystarczalności i celowości dróg komunikacyjnych. Środowiska gospodarcze, które jak gdyby sterowały całym ruchem towarowym zewnętrznym ziem polskich, leżały dawniej, w okresie zaborów, poza terenem Polski. Towary kolonialne, bawełna, morski eksport — wszystko to było kierowane do dalszych portów niemieckich, jak Szczecin, Hamburg, Brema lub do Triestu, lub do portów rosyjskich. Arterie komunikacyjne wyjściowe z Polski nie miały na ogół charakteru magistrali obsługujących cele gospodarstwa polskiego, a były w znacznej części jak gdyby liniami tranzytowymi. Ponieważ na dawnym pograniczu państw zaborczych, a więc w ośrodku organizmu gospodarczego Polski, ścierały się różne tendencje i myśli polityczne, przeto szereg linii komunikacyjnych zbudowano pod kątem widzenia interesów strategicznych, nie zaś gospodarczych. Linie te raczej miały na celu utrudnić, przeciąć, przerwać, zahamować komunikację z jednego zaboru polskiego do drugiego, niż ruch ten i wymianę ułatwić lub też celowo rozwinąć. Z tych samych powodów pewnych linii kolejowych, gospodarczo niezbędnych, nie pobudowano wcale. Jest to jedna z głównych przyczyn tłumaczących nieskie cyfry gospodarcze Polski, mierzone w skali bezwzględnej.

Z tego punktu widzenia rozbudowa środków komunikacyjnych, przedstawiających logiczny cel gospodarczy, zezwalających na przeprowadzenie produkcji polskiej, prowadzenie normalnych procesów inwestycyjnych oraz dających wyjście i ujście produkcji polskiej na zewnątrz, przedstawia zagadnienie pierwszorzędnej doniosłości. Taki charakter posiada budowa nowoczesnych linii kolejowych łączących Śląsk z wybrzeżem morskim oraz projektowana wielka linia ze Śląska na wschód, takie zasadnicze znaczenie posiada dla Polski rozbudowa portu i urządzeń przeładunkowych w Gdańsku, a przede wszystkim budowa wielkiego portu handlowego w Gdyni i pomocniczego portu morsko-rzecznego w Tczewie.

Wszystkie te zadania znajdują się dopiero w początkowej fazie realizacji. W normalnych warunkach istotnie, rezultaty mogłyby się wyraźniej przejawić dopiero za kilka lat, gdy przynajmniej część prac inwe-

stycyjnych zostanie zakończona. W Polsce, pierwsze objawy okrzepnięcia życia gospodarczego, produkcji i handlu stworzyły nieprzeparty nacisk w kierunku punktów stycznych z handlem międzynarodowym. Toteż każda z tych inwestycji staje się w pełni wyzyskana, nieomal jeszcze przed jej wykończeniem. Tę ekspansję wyraźnie charakteryzują cyfry.

Gdy więc szereg portów europejskich o znakomitych tradycjach i urządzeniach walczy z trudnościami gospodarczymi, gdy zarządy ich wysilają się na szukanie sposobów przyciągania ruchu towarowego, to Gdańsk, nieomal automatycznie, dawno już i znacznie przekroczył cyfry tonażu przedwojennego i staje się w gospodarczym związku z Polską z roku na rok portem o coraz poważniejszym międzynarodowym znaczeniu. Wskazują na to wszystkie badania i zestawienia cyfrowe.

Rozwój tonażu statków, odchodzących z Gdańska, przedstawia następująca tabela (w netto rej. tonach):

	Tonaż sumaryczny	Tonaż średnio mies.	Wzrost procentowy
1913	931.000	77.580	100
1920	979.860	81.670	105
1922	1.428.820	119.070	153
1924	1.648.023	137.330	178
1926	3.432.480	286.040	370
1927 (III kwart.)	—	343.200	443

Rozwój portu gdańskiego i miasta, jako ośrodka handlowego, rysuje się jeszcze wyraźniej przy zestawieniu tonażu towarowego. W 1922 r. wywóz towarów przez Gdańsk osiągnął cyfrę 504.400 ton. W 1926 r. eksport ten doszedł do poważnej cyfry 5.659.600 ton, tzn. wzrósł w ciągu pięciu lat ponad jedenastokrotnie.

Gdyby obok tych cyfr zestawić rozwój tak poważnych i renomowanych portów jak Hamburg, Brema, Kopenhaga, Szczecin lub Kłajpeda, to okazałoby się, że w okresie między 1913 rokiem a rokiem 1926, dla portów kontynentu wyjątkowo korzystnym, tonaż okrętowy:

Hamburga, przy założeniu, iż stan w 1913 r. = 100, wzrósł w 1926 r. do 120,

Bremy, przy założeniu, iż stan w 1913 r. = 100, wzrósł w 1926 r. do 143,

Kopenhagi, przy założeniu, iż stan w 1913 r. = 100, wzrósł w 1926 r. do 110,

Szczecina, przy założeniu, iż stan w 1913 r. = 100, wzrósł w 1926 r. do 127,

Kłajpedy, przy założeniu, iż stan w 1913 r. = 100, zmalał w 1926 r. do 55.

W ostatnim roku pewien postęp dokonał się również w dziedzinie pracy własnego polskiego tonażu okrętowego w Gdańsku. Gdy bowiem flaga polska jeszcze w 1926 r. zajmowała w porcie gdańskim 11 miejsce z udziałem tonażowym 1,1%, to w I kwartale 1927 r. flaga polska pod względem ilości okrętów osiągnęła 5,9%, pod względem tonażu 4,1%, zajmując przejściowo 6 miejsce, między innymi przed flagą gdańską. W II półr. 1927 r. przy rozszerzeniu pracy polskiej floty handlowej na dalsze rejsy oraz przy rozwinięciu intensywniejszej działalności w porcie gdańskim, flaga polska w Gdańsku osiągnęła 8 miejsce.

W opisanych warunkach staje się jasne, iż nawet najszybsze tempo rozwojowe Gdańska nie mogłoby zaspokoić potrzeb handlowych i transportowych Polski w tej mierze, w jakiej to jest niezbędne przy dalszym rozwoju życia gospodarczego. Toteż rozbudowa Gdyni, a następnie Tczewa, staje się jednym z tych kardynalnych postulatów gospodarczych i komunikacyjnych państwa, które przeszły ogniową próbę czasu.

Rozbudowa portu handlowego w Gdyni przybrała szybsze tempo dopiero w drugiej połowie 1926 r. Gdy bowiem w pierwszych dwu latach wydatkowano na same prace hydrograficzne średnio półrocznie po 900 tys. zł fr., to w II półr. 1926 wykonano prace na sumę ponad 3.000.000 zł fr., a w 1927 r. za ponad 7 mln zł fr. Ponadto rozwinięto wielki program inwestycyjny w dziedzinie urządzeń portowych, bez których nabrzeża nie przedstawiają aktywnej wartości gospodarczej. Dopiero pod koniec 1928 r. wszystkie ustalone już, zakontraktowane i zadatkowane nowe prace i inwestycje oraz planowa akcja innych ministerstw współdziałających ściśle w tej sprawie z Ministerstwem Przemysłu i Handlu, doprowadza do takiego stanu, iż będzie można mówić o definitywnym otwarciu portu dla wielkiego ruchu handlowego. Obecnie praca portu gdyńskiego może być tylko doraźna i fragmentaryczna, w granicach, na które zezwala powyższy cel: budowa portu. Mimo to postęp i w tej dziedzinie wykazuje niemałe sukcesy.

Tak więc, gdy w 1925 r. średnio miesięcznie wychodziło z portu gdańskiego z towarem zaledwie 6 okrętów, a w 1926 r. 25 okrętów, to w miesiącu sierpniu 1927 r. wyszło 49 okrętów, a we wrześniu 64 okręty. W 1925 r. zabierano średnio miesięcznie ok. 4.200 ton ładunku, w 1926 r. prawie 34.500 ton, natomiast w I półr. 1927 r. średnio miesięcznie zabierano już 54.000 ton, a np. w miesiącu wrześniu ponad 99.000 ton. Za rok zdolność przeładunkowa Gdyni zostanie niewątpliwie podwojona.

Wagonów towarowych, nadesłanych na stację kolejową Gdynia, w styczniu 1925 r. było 240, w styczniu 1926 r. już 1.400, w styczniu 1927 r. 2.577, we wrześniu 1927 r. 6.238.

Na jeden dzień postoju statku w Gdyni ładowano w 1926 r. średnio

317 ton, w drugiej połowie 1927 r. cyfra ta waha się już w granicach 450—500 ton, mimo niezmontowania jeszcze nowych, wielkich urządzeń przeładunkowych. Byłoby niesłuszne jednak uważać dokonany rozwój w dziedzinie polityki morskiej jako pokonanie głównych trudności. Cały szereg zagadnień w tej dziedzinie domaga się zasadniczego rozstrzygnięcia i daleko idącego oparcia materialnego. Prawidłowa rozbudowa miasta Gdyni, organizacja eksploatacji portu, związanie go rozwiniętą siecią komunikacyjną z resztą Pomorza i Wybrzeża, zainicjowanie organizacji polskiej maklerki etc. — wszystko to wymaga znacznych i szybkich nakładów i pomocy całego państwa, jeżeli ten wielki problem morski ma się doczekać niepołowicznego rozwiązania. (...)[b]

E. KWIATKOWSKI: *Postęp gospodarczy Polski.* Przemysł i Handel. Wyd. 2. Warszawa 1928 s. 48—50

[a–a] Opuszczono fragment traktujący o postępie gospodarczym lat 1925—27.
[b–b] Opuszczono fragment o innych środkach transportu i komunikacji.

BAŁTYCKIE ASPEKTY POLITYKI II RZECZYPOSPOLITEJ

Wiele jest faktów w historii, faktów doniosłych lub małych, wiekopomnych lub przemijających, wiele jest zwycięstw oręża i zwycięstw myśli ludzkiej, wiele czynów indywidualnych i czynów zbiorowych, bohaterskiego życia lub bohaterskiej śmierci, które zostały utrwalone w pamięci współczesnych i przyszłych pokoleń w architekturze kamienia lub brązu. Już nieraz pamięć faktu lub człowieka ginie, ale symbol niezniszczalny trwa całe tysiąclecia i świadczy swoją wymową, że tam rozgrywał się jakiś etap historii ludzkiej.

W połowie br. podjęta została myśl budowy pomnika „Zjednoczenia Ziem Polskich" w Gdyni, w tej światowej bramie, prowadzącej do Polski, w tym najmłodszym mieście naszym, na dźwięk imienia którego żywiej musi zabić serce każdego Polaka, u źródła niespokojnych fal morskich, otwierających niewyczerpane możliwości pracy polskiej dla własnej przyszłości, własnego rozwoju i postępu. Będzie to pomnik mający usymbolizować cześć Polski dawnej, dzisiejszej i przyszłej dla własnego morza, mający usymbolizować myśl, że nie ma bodaj zakątka w całej Rzeczypospolitej, który by nie był nerwami pracy gospodarczej związany z polskim morzem, mający usymbolizować fakt sprawiedliwości dziejowej, która oddała Polsce ten warsztat pracy, bez którego w polskich warunkach geograficznych nie można mówić i myśleć o prawdziwym rozwoju ekonomicznym, o podniesieniu cywilizacyjnym i kulturalnym tego społeczeństwa, które przez swą własną pracę chce się złączyć jak najściślej z cywilizacją i kulturą Europy Zachodniej.

Już dziś można zapewnić, że myśl ta będzie zrealizowana w ciągu kilku lat, gdyż ofiarność społeczna na ten cel jest duża i poważne środki materialne już zostały zebrane, choć jest to dopiero początek akcji. Ale fakt ten sam w sobie ma znaczenie drugorzędne, nawet jako symbol historii polskiej, rozgrywającej się od tylu wieków nad brzegami Bałtyku.

Istotna i głęboka treść pomnika gdyńskiego — to jego myśl wewnętrzna wiodąca swój rodowód od dwóch wielkich ideałów ludzkich — od ideału prawa i ideału pokoju.

Czyż bowiem w tych dwóch słowach nie zamyka się cały program

polityki morskiej Polski? Czyż nie są one treścią naszych wysiłków i naszych rezultatów pracy na tym pięknym odcinku polskiego wybrzeża?

Te dwa najbardziej bezbronne słowa posiadają hart kamienia i hart spiżu. Są one punktem wyjściowym wielkich konsekwencji. Są one wielką wartością i wielką mocą naszą.

Pokój jest niezbędną, jedynie możliwą atmosferą prawa. Prawo jest fundamentem pokoju. Ale i prawo może mieć różne pochodzenie. Jest więc prawo zwycięzcy, prawo miecza, siły i faktu dokonanego, jest również prawo w naturze i biologii stosunków, jest prawo sprawiedliwości i prawdy, prawo obiektywnej historii. Prawo pierwsze, prawo zwycięzcy — jest zwykle przemijające; drugie jest zawsze trwałe i niezniszczalne. W historii epok ludzkości zwycięskie prawo zawsze bowiem jest silniejsze od prawa zwycięzcy. Jakież więc prawa Polski tkwią nad brzegami Bałtyku? Szedł ku morzu, ku falom Bałtyku i Bolesław Śmiały, i Bolesław Krzywousty, szedł Władysław Łokietek i Władysław Jagiełło święcąc wielkie triumfy orężne. Od połowy XV wieku, od pokoju toruńskiego dzierży Polska we władaniu Pomorze Gdańskie aż prawie po koniec XVIII wieku. Ale nie wojny były legitymacją Polski nad Bałtykiem. Akcja samej ludności, samego społeczeństwa, akcja takich związków jaszczurczych, wspólnota rasowa i plemienna sięgająca zamierzchłych czasów historii i wspólnota pracy gospodarczej — to najdawniejsze źródło praw polskich. Jeżeli gdzie, to nad Bałtykiem dawna, historyczna Polska nie szukała zaborów, lecz jedynie broniła, broniła słabo, swoich naturalnych praw, swojej ludności, swoich uprawnień do życia. A słabość tej obrony, obrony prawa słuszności przed prawem zwycięzców — zwycięzców nie tyle orężnych, ile zwycięzców w codziennej, ekspansywnej, organizacyjnej i zaborczej pracy — nie tylko ścieśniła w ostatecznym bilansie prawa Polski do nieznacznego skrawka wybrzeża morskiego, ale najistotniej i najmocniej przyczyniła się do samego upadku politycznego dawnej Polski.

I dziś nie miecz, lecz prawo i sprawiedliwość dziejowa oddała Polsce władanie nad skromnym odcinkiem wybrzeża bałtyckiego. Z dawnych wielkich praw bałtyckich Polski pozostała tylko resztka, tylko okruch, tylko kilkudziesięciokilometrowy pas zetknięcia z morzem — i jest to dziś całe prawo Polski. I jako prawo musi być uszanowane. Jednakże na tym małym prawie może być zbudowana wielka przyszłość — wielką, trwałą i niezłomną, celową i ofiarną, świadomą i powszechną pracą. Oto istotne źródło, oto fundament, oto założenie naszej polityki morskiej. Czynimy też wysiłki nad przekształceniem tego pięknego, pustego wybrzeża, wybrzeża lasów, piasków, urwisk i fal — w narzędzie gospodarcze, w narzędzie handlu i przemysłu, w warsztat pracy nad podniesieniem poziomu ekonomicznego społeczeństwa. Martwy obraz zapełnić chcemy

życiem, niesiemy tam — z takim trudem zaoszczędzony — kapitał społeczny polski, polską pracę i myśl, otwierając szeroko dla swobodnej współpracy międzynarodowej nasze drzwi morskie. Nie symbol miecza przynosimy falom Bałtyku, lecz symbol bandery handlowej. Nie prawo walki, lecz prawo pokoju. Jeżeli jakiegoś zwycięstwa pragniemy tam, na wybrzeżu morskim — to jedynie zwycięstwa prawa i pokoju, i zwycięstwa nad sobą! Jest to bowiem współcześnie nasz najważniejszy, największy, najbardziej podstawowy postulat dziejowy.

Musimy pokonać martwotę naszych bogactw naturalnych, naszych surowców rolniczych i przemysłowych. Musimy przemienić je w dobra społecznie użyteczne. Musimy pokonać nędzę naszej ludności, rozwinąć jej potrzeby i jej konsumpcję. Musimy zabezpieczyć prawo do pracy milionom obywateli i tym setkom tysięcy, które corocznie przyrastają i muszą w kraju pozostać. Musimy nastawić myśli i wysiłki naszego społeczeństwa na zagadnienia produkcji i handlu, bo w tym leży zdrowy rozwój organizacji państwowych. Musimy pogłębić zrozumienie wartości współpracy międzynarodowej, musimy postawić ją na najwyższym i najwłaściwszym poziomie. Musimy na podstawie rozwoju gospodarczego, na podstawie podniesienia normy życia i dobrobytu społecznego przeorać do głębi twórcze pierwiastki naszej kultury i cywilizacji. Musimy zaszczepić jak najgłębiej poczucie wartości pokoju i wartości prawa w społeczeństwie, przy otwarciu mu nieskrępowanej możliwości rozwoju gospodarczego we własnym państwie. Musimy więc zbudować własnym wysiłkiem nową, od podstaw aż po szczyty nową Polskę świadomą swej idei państwowej i historycznej. Wydaje mi się, że jednym z najważniejszych czynników tej rekonstrukcji wewnętrznej, rekonstrukcji psychicznej i materialnej społeczeństwa jest pchnięcie Polski w kierunku realizacji dalekosiężnej w konsekwencji polityki morskiej.

W pierwszych latach niepodległości Polski, bezpośrednio po zakończeniu procesu całkowania ziem i dzielnic w jednolite państwo, wartość własnego wybrzeża morskiego i potrzeba określonej polityki morskiej z natury rzeczy i położenia nie mogły wyraźniej się przejawić. Tysiące najprymitywniejszych potrzeb życia wołało o realizację. Całą uwagę społeczną wiązały sprawy wyżywienia ludności, odbudowania setek tysięcy spalonych siedzib ludzkich, stworzenia związków organizacji państwa, jego administracji, bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego, stworzenia jednolitego prawodawstwa, waluty, zrównoważenia budżetu. Zagadnienie morza zabłysło tylko przypadkowo i fragmentarycznie, gdy w czasie wojny sowiecko-polskiej okazało się, że dostęp Polski do morza przez Gdańsk nie jest zupełnie nieskrępowany, gdy wyładunek amunicji w groźnej chwili obrony Polski przed zagładą napotkał na niespodziewane trudności.

Jakkolwiek moment ten już nigdy nie zatrze się w pamięci Polski, to jednak inne względy zaważyły decydująco na podjęciu przez państwo czynnej polityki morskiej. Były to względy natury polityczno-gospodarczej.

Tym motorem, wyrzucającym na porządek dzienny zagadnienie polityki morskiej, jako zagadnienie nie tylko aktualne, ale zagadnienie wprost życiowe — stał się potęgujący się stopniowo rozwój przemysłu i handlu. Ruch drobin gospodarczych w zamkniętym organizmie Polski wzrasta. Powiększa się stale ilość warsztatów pracy i ilość produkcji, a więc wzrasta ilość tych drobin, atomów gospodarczych wysyłających — jak ciało promieniotwórcze — emanację swojej pracy w postaci towarów; również potęguje się obrót towarowy, wzrasta szybkość ruchu tej emanacji. Rolę tę spełnia handel. Wielka część tej emanacji towarowej jest absorbowana przez rynek wewnętrzny. Mimo szybkiego wzrostu zdolności absorbcyjnej rynku wewnętrznego, część tych drobin pozostaje niezaabsorbowana. Wzrasta więc wewnętrzne ciśnienie gospodarcze. To ciśnienie gospodarcze musi wyjść przez jakiś wentyl bezpieczeństwa na zewnątrz, gdyż inaczej grozi pogłębienie się i stabilizacja kryzysu gospodarczego. Sprawę samą pogarsza nie tylko nadmiar surowców i nadmiar nie zatrudnionych rąk do pracy, ale również nieodparta konieczność rozwoju importu do Polski. Państwo „drewniane" przestawia się w szybkim tempie na państwo „murowane". Wygłodzona ludność przychodzi stopniowo do głosu jako konsument. Wzrasta więc dowóz maszyn i środków produkcji, surowców i materiałów pomocniczych, wzrasta import towarów nie wytwarzanych w Polsce, a stanowiących przedmiot szerokiej konsumpcji. Polska natomiast nie posiada wolnych kapitałów ulokowanych za granicą, których odsetki pozwoliłyby na zapłacenie ceny importu. Jeden tylko wielki kapitał posiada Polska za granicą — swoją emigrację. Ale koniunktura dla tego drogocennego kapitału jest zła, a saldo jego dochodów dopływających do Polski maleje. A więc eksport towarów staje się koniecznością życiową Polski. Musi on dla produkcji uzupełnić konsumpcję rynku krajowego i dać możliwie pełne obciążenie i wyzyskanie warsztatów pracy, musi on zaabsorbować choćby część wolnych rąk poszukujących zatrudnienia, musi on zwiększyć stopień wyzyskania bogactwa własnych surowców, musi on zapłacić ponad trzymiliardowy rachunek importu.

Tymczasem zasięg gospodarczych obrotów towarowych, zasięg handlu międzynarodowego Polski jeszcze z okresu przedwojennego jest bardzo mały, sztucznie ścieśniony prawie do granic dawnych państw zaborczych. Pośrednictwo rynków sąsiednich powoduje trzy ważne konsekwencje. Cena importu wzrasta o koszt pośrednictwa, cena eksportu maleje o ten sam współczynnik z tego samego powodu. Saldo wartości w tym obrocie

kurczy się na niekorzyść Polski. To dwie współrzędne konsekwencje. A trzecia jest jeszcze dotkliwsza. Koniunktura obrotu towarowego z zagranicą podlega bezpośrednio tym wszystkim fluktuacjom, które te rynki dla przeróżnych przyczyn wytwarzają. Wprawdzie bowiem stosunki wymiany handlowej z Czechosłowacją, Łotwą i Rumunią rozwijają się stale i niezawodnie ku obopólnej korzyści, ale łączna długość granicy z tymi sąsiadami wynosi zaledwie ok. 1.000 km. Granica z Rosją Sowiecką, wynosząca również ok. 1.000 km, pozostaje od szeregu lat dla polsko-rosyjskiego obrotu towarowego prawie martwa. Wywozimy dziś ok. 1% wartości eksportu obecnej Polski do obecnej Rosji, w porównaniu z okresem przedwojennym. Stosunki gospodarcze na granicy polsko-niemieckiej wynoszącej ok. 1.400 km — jakkolwiek bardzo żywe — pozostawiają też bardzo dużo do życzenia od czasu podjęcia przez Niemcy zarządzeń prohibicyjnych przeciwko importowi węgla polskiego i następnie zaostrzenia stosunków celnych, wbrew biologii obu uzupełniających się rynków. Osmoza towarowa i tu napotyka na opory w mechanice cyrkulacji handlowej, a ciśnienie gospodarczych drobin wyładować się i wyrównać i na tej granicy nie może. Wreszcie granica litewska wynosząca ok. 400 km, otoczona jest drutem kolczastym dla racjonalnej wymiany towarowej. Gdzież więc jest wyjście z tych trudności, gdzież leży przyszłość pracy, gdzież możność wyładowania własnego ciśnienia gospodarczego, niezbędna dla coraz szerszego otwarcia własnego rynku dla dwustronnej gospodarczej współpracy międzynarodowej? Już wątpliwości ulegać nie może, iż te jedyne możliwości leżą właśnie na tym małym skrawku wybrzeża polskiego, na tej ruchliwej i płynnej granicy łączącej Polskę z całym światem, na tej granicy nie znającej wojen celnych i murów chińskich, uzdolnionej najbardziej do poddania się czystym imperatywom praw ekonomicznych.

Małą wartość miałoby opisywanie tych wszystkich codziennych tysiącznych trudności i oporów, które napotyka realizacja polskiej polityki morskiej. Trudności i przeszkody są właśnie po to, aby je pokonywać i zwyciężać. Analiza ta może być rolą przyszłego historyka. Dla nas wystarczy stwierdzenie faktu, że pewna część programu została z powodzeniem zrealizowana w ciągu krótkiego okresu kilku lat oraz że olbrzymi program, obejmujący pracę kilku pokoleń, czeka jeszcze na swą realizację. To, co dziś wydaje nam się w realizacji naszej pracy wielkie, musi się stać małe wobec nieodpartych zadań przyszłości.

Dotychczasowy postęp wyraźnie oświetlają następujące zestawienia cyfrowe. Gdybyśmy więc rok 1925, tj. rok, w którym rozpoczął się już intensywniejszy przeładunek w Gdyni, przyjęli jako rok porównawczy, wyrażając obrót towarowy w tym roku w portach w Gdyni i Gdańsku jako równy 100, to sumaryczny przeładunek w obu tych portach wyrazi

się w latach następnych następującymi wskaźnikami: w 1926 r. — 241, w 1927 r. — 317 i w 1928 r. (w przelicz. na podstawie 10 mies.) — 360. Oddzielnie te same wskaźniki, przy tym samym założeniu, wykazują w latach 1926—1928: dla Gdańska liczby 232, 290 i 294 oraz dla Gdyni — 800, 1.723 i 3.846.

Jakąż jednak rolę odgrywają oba te porty w stosunku do całego życia gospodarczego Polski? Dopiero bowiem ta charakterystyka jest w stanie zarysować wagę zagadnienia morskiego Polski. Tak więc w 1922 r. obrót towarowy Polski przez wybrzeże morskie wynosił zaledwie 970.000 ton, przy sumarycznym obrocie towarowym w handlu zagranicznym wynoszącym 13.268.000 t. Oznaczało to, iż zaledwie 7,3% przeszło przez polski dostęp do morza. Od 1924 r. następują bardzo charakterystyczne zmiany. Analizę tych zjawisk syntetyzują dobitnie następujące liczby (w tys. ton):

	Sumaryczny obrót w handlu zagranicznym	Z tego przez:		Udział % obrotu towar. morskiego
		wszystkie granice lądowe	granicę morską	
1924	18.153	15.768	2.385	13,1
1925	17.013	14.238	2.775	16,3
1926	24.742	18.028	6.714	27,1
1927	25.259	16.465	8.794	35,0
1928*	26.400	16.400	10.000	38,0

Liczby te mówią już bardzo wiele. Eksport polski dopiero się formuje i organizuje. Zadania jego są coraz większe wobec rozwoju importu. Tymczasem granice lądowe nie wykazują już silniejszego rozwoju w absorbcji towarowej. Nawet wojna celna niemiecka — z wyjątkiem przejściowego okresu 1925 r. — nie zdołała osłabić widocznie i poważnie tego ruchu, tak jak z drugiej strony rozwój koniunktury wewnętrznej nie zdołał jej ożywić. Liczby wykazują znaczną stabilizację. Jeden kilometr granicy lądowej przepuszcza rocznie w obie strony ok. 4.400 ton towarów. Natomiast niezwykle silny rozwój zdolności osmotycznej towarów wykazuje granica morska. Udział jej w handlu międzynarodowym Polski wzrasta zarówno w skali procentowej, jak też w skali bezwzględnej. Jeden kilometr granicy morskiej przepuszcza w 1928 r. 137.000 ton towarów, co oznacza, że w ruchu towarowym już obecnie granica morska przedstawia wartość 31 razy większą niż ten sam odcinek granicy lądowej.

Liczby te wyrażają również rezultat prac dokonanych w Gdyni. W cią-

* Liczby przybliżone (przyp. autora E. K.)

gu ostatnich dwóch lat zostały zmobilizowane bardzo poważne kapitały państwowe i prywatne dla rozbudowy Gdyni-portu i Gdyni-miasta i dały duży rezultat gospodarczy. Można powiedzieć, że bardzo znaczna część eksportu przeprowadzonego przez Gdynię nie mogłaby w ogóle być zrealizowana na innej drodze. Można też obiektywnie stwierdzić, iż pomyślne zneutralizowanie skutków wojny celnej niemieckiej zawdzięczamy wyłącznie tym dwom czynnikom: ożywieniu konsumpcji na rynku wewnętrznym i rozwinięciu handlu morskiego.

Jednakże zadania, ciążące zarówno na czynnikach państwowych, jak czynnikach społecznych, pozostają w dalszym ciągu olbrzymie. Rozwój gospodarstwa polskiego znajduje się dopiero w zarodku, a następować on będzie tym prędzej, tym niezawodniej, tym potężniej, im silniej zwiąże się państwo z pozytywną pracą gospodarczą na morzu. Gdynia nie może być tylko bramą przepustową dla towarów polskich. Musi być ona aktywnym inicjatorem w dziedzinie handlu morskiego. Musi ona współdziałać w organizowaniu polskiego handlu morskiego, polskiego eksportu i importu bezpośredniego do Polski. Liczne i ważne towary przychodzą do nas jeszcze przez porty obce bez specjalnych uzasadnień gospodarczych.

Ta sama rola przypada w udziale Gdańskowi. Świetny rozwój Gdańska i jego pomyślna przyszłość leży w aktywnie pojętej kolaboracji z rozwojem życia gospodarczego Polski. I Gdańsk — podobnie jak to już czyni Gdynia — musi sam organizować i rozwijać handel wewnętrzny w oparciu o rynek polski. Bierna rola, rola ekspedytora i inkasenta opłat portowych, czysta rola pośrednika pracującego na wysokiej prowizji, mogłaby przynieść w przyszłości bardzo ujemne następstwa. Już dziś należy zdawać sobie sprawę z tego, że w przyszłości eksport drzewa i węgla może i powinien ulec redukcji. Te dwa towary zaś stanowią dziś główną podstawę tonażu obu portów: Gdańska i Gdyni. Jest to więc korzystny okres przejściowy, w którym muszą być zmobilizowane środki organizacyjne i techniczne dla zróżniczkowania pracy i charakteru jakościowego handlu morskiego, dla nawiązania najszerszego i bezpośredniego kontaktu z tak korzystnymi i pojemnymi rynkami zbytu i rynkami zaopatrzenia, jak rynek angielski, francuski, amerykański, lewantyński i rynki wszystkich państw bałtyckich i północnych. Możliwości tej pracy są wprost nieograniczone. Odczuwamy to wyraźnie w pracy naszej na terenie Gdyni. Nie program prac stanowi tu trudność, nie troska o brak towaru, ale wyłącznie ograniczenie środków materialnych dla realizacji tych programów decyduje o określonej skali rezultatów. Może więc istnieć wielkie, nieskrępowane pole do pracy dla obu portów w imię wspólnego interesu i wspólnego dobra, z wykluczeniem szkodliwej konkurencji, pod warunkiem głębokiego zrozumienia, iż nie tylko Polsce i jej gospodarstwu są potrzebne oba porty morskie, ale równocześnie, że w in-

teresie tych portów leży aktywne współdziałanie dla najszerszego rozwoju gospodarczego rynku polskiego.

Tak pojmuje swoje obowiązki wobec państwa port gdyński. Organizuje on aktywnie eksport polski, budując obok nadbrzeży szereg składów, urządzeń przeładunkowych, fabryk, chłodni, komunikacji oraz organizując wciąż nowe linie okrętowe własne i obce, przedsiębiorstwa i agentury handlowe. On wczuwa się w aktualne potrzeby rynku polskiego, potrzeby nowe i nie zaspokojone jeszcze, dostosowuje do tego swój program i budżet realizując swe prace w tempie możliwie śpiesznym.

Pierwszy, zamknięty w sobie, program rozbudowy Gdyni będzie wykonany pod koniec przyszłego roku. Zmieni on zupełnie dzisiejszy charakter Gdyni i nada jej wszelkie cechy dużego, nowoczesnego portu, wyposażonego w niezbędne urządzenia techniczne. Port ten jest własnym dziełem współczesnej Polski; łącznie z Gdańskiem stanowi on jednak punkt węzłowy najkrótszej linii, przecinającej najmniejszą ilość granic państwowych z północy i zachodu w kierunku Morza Czarnego i Bliskiego Wschodu. Toteż porty te mogą się stać również instrumentem współpracy gospodarczej innych państw z rynkami Południa i Wschodu, a Polska tym interesom chce i może w najszerszej mierze uczynić zadość.

Znacznie skromniejszymi rezultatami wykazać się może nasza praca w kierunku rozbudowy polskiej floty handlowej. O jej przeszłości, o kilku z góry skazanych na niepowodzenie próbach organizacji floty handlowej pod banderą polską można mówić tylko jako o wysiłkach mających znaczenie propagandowe. Dopiero stworzenie w 1926 r. przedsiębiorstwa państwowego o charakterze pionierskim, opartego na silnych podstawach finansowych i dobrej organizacji, skupiającej ludzi ideowych i oddanych każdym nerwem pracy morskiej, przełamało łańcuch drobnych inicjatyw i dużych niepowodzeń zarazem. W ciągu 2 lat istnienia przedsiębiorstwo to doszło do posiadania 14 statków pasażerskich i towarowych, a w tym są poważniejsze jednostki, jak statek „Wisła" i „Niemen" po ponad 5.000 ton, „Warta" — 4.000 t. i 5 statków po 2.600 t. W najbliższym zaś czasie „Żegluga Polska" przystępuje do uruchomienia nowej 4-okrętowej stałej linii łączącej Gdynię z Anglią i Francją. Linia oparta o kolaborację „Żeglugi Polskiej" z kapitałem angielskim, posiadać będzie statki pasażersko-towarowe z nowoczesnymi urządzeniami chłodniczymi dla przewożenia łatwo psujących się towarów spożywczych. Dalsze 4 okręty zostaną zbudowane w roku przyszłym dla „Żeglugi Polskiej", prawdopodobnie przez stocznię gdańską, z inicjatywy województwa śląskiego i na jego rachunek.

Statki „Żeglugi Polskiej" przewiozły w 1927 r. około 300.000 ton różnych towarów w eksporcie i imporcie. W tym okresie odbyły statki nasze 117 podróży, a długość średnia jednej podróży wynosiła 590 mil mor-

skich. W 1928 r. statki nasze przewiozą ok. 450.000 t. towarów, a średnia długość jednej podróży wynosi prawie 1.000 mil morskich. Zasięg naszej ekspansji towarowej wzrasta więc szybko. W pierwszych dziewięciu miesiącach br. statki nasze odwiedziły już 39 razy porty Morza Śródziemnego.

Oprócz „Żeglugi Polskiej" w fazie organizacji znajduje się kilka przedsiębiorstw prywatnych opartych na silnych finansowo koncernach, na podstawie kontraktów z Ministerstwem Przemysłu i Handlu. Przypuszczalnie w ciągu 1,5—2 lat nasza flota handlowa i pasażerska przekroczy w swoim tonażu 100.000 t. Wreszcie przyciągamy do współpracy w tej dziedzinie firmy nawigacyjne obce: francuskie, angielskie, amerykańskie, szwedzkie, norweskie, holenderskie i finlandzkie, uzgadniając z powodzeniem program naszych własnych prac celem unikania, o ile możności, zbędnej i niezdrowej konkurencji.

Dla całokształtu zaś obrazu nie można pominąć współpracy innych resortów rozbudowujących energicznie linie komunikacyjne, wiążące nowymi drogami kolejowymi, telegraficznymi i telefonicznymi Gdynię i Gdańsk z całą Polską, a głównie z ośrodkami polskiego eksportu oraz zapoczątkowane prace w rozbudowie polskiego rybactwa morskiego, szkolnictwa morskiego i in.

Oto więc kilka rysów charakterystycznych pracy polskiej na polskim morzu. Zagadnienie jest tak doniosłe, że w pracy tej muszą się zjednoczyć wszystkie wysiłki społeczne. Całe społeczeństwo musi trwale kierować swoją uwagę na ten historyczny problem pozostawiony współczesności jako nie rozwiązany przez dawną, niepodległą Polskę. Takich problemów powstało w spadku dziejowym wiele, ale ten jest jednym z najważniejszych. W tej właśnie dziedzinie istnieje jeden fenomen historyczny. Ilekroć Polska szła ku rozwojowi, ilekroć budził się duch organizacji i myśli państwowej, ilekroć konsolidował się rząd polski na płaszczyźnie twórczej pracy — tylekroć Polska zwracała swe oczy ku Bałtykowi, a drogi handlu morskiego ożywiały się. Ilekroć Polska szła ku upadkowi i dezorganizacji — tylekroć, jako państwo i społeczeństwo, zapominała o swych wielkich zadaniach na morzu. Mieli program morski królowie polscy XIV i XV wieku, Stefan Batory próbował ugruntować rozwój Elbląga jako polskiego portu handlowego; organizuje zaczątki floty polskiej i Zygmunt August, i Władysław IV. Ten ostatni buduje porty wojenne w Pucku i na Helu. Ale ówczesny Gdańsk, pilnując swego monopolowego stanowiska, przy każdej nadarzającej się okazji — niszczył porty polskie i likwidował flotę polską. Nie w jednym wypadku uciekał się do siły.

Dzisiejsza sytuacja jest zupełnie inna. Polska ma świadomość swego prawa pokojowej, twórczej, gospodarczej pracy na własnym odcinku morskim. Nikt tej pracy, budującej dobrobyt i pomyślność w atmosfe-

rze prawa i pokoju 30-milionowego państwa, utrudniać nie może. Równocześnie Wolny Gdańsk, którego rozwój w ostatnich 30 latach przedwojennych był czterokrotnie mniejszy niż Hamburg, trzykrotnie mniejszy niż Szczecin, dwukrotnie mniejszy niż Królewiec, uzyskał możność wielkiego rozwoju w oparciu o gospodarczy rynek polski. I Polska jego rozwoju pragnie, bo rozwój ten jest wyrazem potęgowania własnych sił gospodarczych.

Ale równocześnie wszędzie musi być obudzone zrozumienie, że program polskiej pracy na polskim morzu, realizowany w bardzo trudnych warunkach z niemałym powodzeniem, to zagadnienie znacznie obszerniejsze i sięgające głębiej, w samą istotę programu wewnętrznej przebudowy Polski.

Polska bez morza stałaby się naczyniem zamkniętym, w którym ciśnienie gospodarcze rośnie. Zabicie źródła tego ciśnienia byłoby skazaniem wielkiego państwa na stały kryzys gospodarczy, a w konsekwencji na kryzys polityczny i socjalny. Rosłaby i potęgowałaby się sytuacja bez wyjścia. Dzisiejszy program europeizacji stosunków gospodarczych w Polsce, utrwalania ich na zasadach międzynarodowej współpracy, w zharmonizowaniu ideałów prawa i ideałów wewnętrznego pokoju, byłby absurdem. Naszemu pokoleniu dane jest utrwalać, budować, rozwijać, umacniać podstawy przyszłego bytu państwa. Mamy zdać historyczny rachunek z wykonania naszych obowiązków. Nie wiemy, czy przyszłe dziesięciolecia będą dla nas łatwiejsze czy trudniejsze. Wiemy natomiast czym jest dziś, więc żadnej siły pozytywnej zmarnować nam nie wolno.

Morze — to dłużnik wyjątkowy. Każdy rzetelny wkład, każdy kapitał, każdą pracę zwraca najprędzej z lichwiarsko potężnym procentem. Wiedzą to dobrze narody, które morze ukochały i jemu poświęciły swą pracę. A procenty te same tworzą procenty. A prace te budzą rezultaty nie tylko w dziedzinie gospodarczej, ale i na wielu innych polach.

Czyż może więc Polska dzisiejsza utrzymać się na drodze podjętej działalności, czyż może powstrzymać prace zrastania się wszystkich nerwów swoich z polskim morzem?

E. KWIATKOWSKI: *Polska morzu. Odczyt wygłoszony w auli Uniwersytetu Poznańskiego 8 XII 1928.* Przemysł i Handel. Warszawa 1928 s. 1—16.

HANDEL MORSKI W 1928 ROKU

(...)[a] Naładunek dzienny w wagonach 15-tonowych w miesiącu październiku każdego z następujących lat wynosił:

w r. 1925 . .	13,0	tys. wag.
„ „ 1926 . .	15,1	„
„ „ 1927 . .	16,6	„
„ „ 1928 . .	20,0	„

Również charakterystyczny jest wskaźnik ruchu towarowego przez polskie wybrzeże morskie, tj. przez porty w Gdańsku i Gdyni. Zagadnienie to reprezentuje szczególnie ważkie zjawiska i fakty, stwierdzając niezłomnie, że życie gospodarcze Polski, postawione w niezwykle trudne — a w 1924 r. mogło się nawet wydawać, że beznadziejne — warunki zewnętrzne, zamykające wielką część granicy lądowej dla wymiany towarowej, nie poddało się temu naciskowi, nie załamało się, nawet nie ugięło się, lecz wybiło sobie swą własną pracą nowe okno na świat przez małe wybrzeże morskie. Pęd ten nie tylko pozwolił na skompensowanie ograniczenia lub utraty kilku dawnych rynków zbytu dla Polski, ale otworzył nowe, szerokie, prawie niewyczerpane i nieograniczone horyzonty przed handlem polskim, wprowadził i umocnił już pozycję nowych towarów polskich na nowych rynkach zbytu, wypracował dla nich dobrą renomę i dziś handel polski morski nie da się już łatwo ograniczyć lub ścieśnić. Poznanie wartości tego handlu, łączącego bezpośrednio Polskę z całym cywilizowanym światem, dającego przez swą bezpośredniość największą sumę korzyści do rąk obywatela polskiego, polskiego przemysłowca i polskiego kupca, przedstawia zdobycz historycznie tak wielką i doniosłą w dalsze konsekwencje, iż nie ma wprost ceny, której nie warto by za tę naukę zapłacić. Ale powiedzmy sobie wyraźnie, iż zapłaciliśmy stosunkowo bardzo mało, a koszt ten już dziś przynosi poważne odsetki.

Rezultat tej pracy wyraża się w następujących cyfrach:

Obrót towarowy przez Gdańsk i Gdynię (w tys. ton)

	Eksport	Import	Obrót sumaryczny
1924	1.646	739	2.385
1925	2.082	692	2.774
1926	6.073	641	6.714
1927	7.270	1.523	8.793
1928*.	8.402	1.570	9.972

Oznacza to, iż dziś 38% całkowitego obrotu towarowego zewnętrznego Polski przechodzi przez te dwa porty. Jeżeli zaś chcielibyśmy wymierzyć postęp, który tu się dokonał w ciągu pięciu lat, to należy zaznaczyć, iż oznaczając morski ruch towarowy w r. 1924 = 100, otrzymujemy dla r. 1928 wskaźnik 420. Jest to postęp, którego w dziejach Europy nie wykazał jeszcze żaden port. Jest to zmiana linii kierunkowych handlu, dokonana w rekordowym czasie i w rekordowych wymiarach. Gdyby zaś szło o zanalizowanie oddzielne cyfr dotyczących Gdyni, to w 1924 r. Gdynia jako port handlowy właściwie zupełnie nie istniała. Sumaryczny przeładunek towarów wynosił bowiem wówczas zaledwie 10.348 ton. W 1927 r. osiągnęliśmy 896.000 ton, a w 1928 r. przeładunek w Gdyni, na podstawie dotychczas rozporządzalnych cyfr, wyrazi się sumą 1.970.000 ton. Jest to cyfra niedużo mniejsza od sumarycznego przeładunku w Gdańsku i Gdyni w latach 1924 lub 1925.

* Przeliczone na podstawie 10 miesięcy (przyp. autora E. K).

E. KWIATKOWSKI: *Polska gospodarcza w roku 1928. Wykład wygłoszony 2 XII 1928 roku we Lwowie.* Przemysł i Handel. Warszawa 1928 s. 21—22

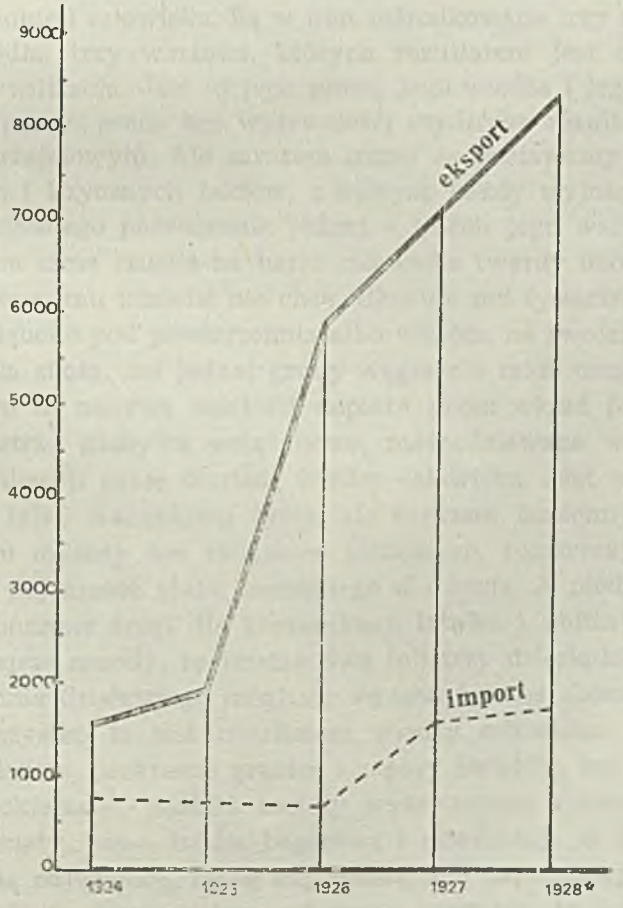
Przypisy

[a–a] Opuszczono pierwszy wykład na inauguracji w Wyższej Szkole Handlu Zagranicznego we Lwowie. W wykładzie tym znalazł się następujący fragment poświęcony polityce morskiej: „Tak jak niejedna z reakcji chemicznych wymaga tzw. katalizatora organizmu, przyśpieszającego bieg reakcji, tak i w życiu gospodarczym istnieją takie katalizatory. Czyż np. wobec naszej strategii gospodarczej, wobec utrudnień, które napotyka nasz handel zewnętrzny na rynkach sąsiednich budowa portu w Gdyni nie jest takim dodatnim i pozytywnym katalizatorem? Czyż zagadnienie inwestycji na polskim wybrzeżu morskim, czyż podporządkowanie dyscyplinie polityki morskiej szeregu czynności gospodarczych państ-

wa mogłoby być rozstrzygane pod kątem widzenia celów eksploatacji prywatnokapitalistycznej, gdy zestawi się, iż między 1924 i 1928 podnieśliśmy przeładunek w Gdańsku i Gdyni z 2 mln ton rocznie na 10 mln ton? Czyż nie jest tym katalizatorem gospodarczym rozbudowa wielkich państwowych fabryk nawozów azotowych, które dadzą przyrost roczny wartości produkcji rolnej idący w setki milionów złotych? Fabryki te — dobrze zorganizowane i administrowane dają dziś państwu bardzo znaczny zysk, gdyby jednak dały nawet stratę kilku milionów zł, czyż ich znaczenie społeczne, znaczenie katalizatora potęgującego dobrobyt społeczeństwa, byłoby przez to w czymkolwiek umniejszone?" Opuszczono także fragmenty nie związane z polityką morską.

TRANSPORT PRZEZ POLSKIE WYBRZEŻE MORSKIE W LATACH 1924—1928

(w tysiącach ton)



POWRÓT POLSKI NA BAŁTYK

Historia cywilizacji — to historia twórczej pracy człowieka. Człowiek i cywilizacja — to dwie funkcje współzależne, splecione tysiącem wzajemnych węzłów. Państwo i organizacja społeczna, kultura duchowa i materialna — to jego własne dzieła tworzące fundament dla dalszej i doskonalszej ewolucji człowieka. Są w nim ześrodkowane trzy siły motoryczne, trzy źródła, trzy wartości, których rezultatem jest cała dzisiejsza i przyszła cywilizacja. Jest to jego praca, jego wiedza i jego wytrwałość. Wiedza bez pracy, praca bez wytrwałości czyniłyby rezultat życia ludzkiego bezwartościowym. Ale zarazem został on postawiony wobec trzech materialnych i fizycznych faktów, z których każdy wymaga szczególnej służby, szczególnego poświęcenia jednej z trzech jego wartości.

Oto ziemia sama rzuciła na barki człowieka twardy obowiązek pracy. Bez niej niczego mu udzielić nie chce. Ukazuje mu tysiączne swoje skarby ukryte głęboko pod powierzchnią albo utajone na swojej nawierzchni, ale ani źdźbła zboża, ani jednej grudy węgla nie może osiągnąć bez pracy. Bogactwo to nabywa wartości dopiero przez wkład pracy ludzkiej. A oto powietrze zdobywa wciąż nowe, niespodziewane walory dla życia, dla cywilizacji przez wartość wiedzy człowieka. Jest ono współcześnie już nie tylko warunkiem życia, ale zarazem bezcennym surowcem stwarzającym miliony ton związków azotowych, rozszerzającym w nieskończoność pojemność globu ziemskiego dla życia. A niedawno otwarło swoje nieskończone drogi dla komunikacji lotniczej, zbliżającej tak ściśle najodleglejsze narody, że jeszcze dwa lub trzy dziesiątki lat temu realny obraz dnia dzisiejszego mógł się wydawać jakąś chorobliwą fantasmagorią. Wszystko to jest rezultatem wiedzy człowieka. A oto morza olbrzymie, dawne, bezkresne granice i zapory światów, burzliwe, niebezpieczne, nieokiełzane, podbite zostały wytrwałością człowieka, otwarły mu nowe światy, nowe źródła bogactwa i cywilizacji. A że wytrwałość jest wartością największą, cechą najrzadszą, siłą najbardziej wartościową, że wytrwałość to suma większa od pracy i wiedzy, to źródło potężniej bijące, choć z obu pierwszych czynników wynikające, przeto i opanowa-

nie żywiołu morskiego przyniosło człowiekowi największe dobra do wielkiego skarbu cywilizacji.

Wystarczy najpobieżniej rzucić okiem na historię rozwoju ludzkości, na ewolucję potęgi państw, na historię akumulacji bogactw, dobrobytu, rozrostu i nagromadzenia pomników kultury, by stwierdzić, że od zarania cywilizacji świata, od pierwszych słów jego historii, wydobytej i wydobywanej wciąż z wykopalisk kamiennych i dokumentów, umiejętne i wytrwałe wyzyskanie morza i żeglugi było czynnikiem twórczym, najbardziej podstawowym i decydującym.

Starożytna Fenicja i Kartagina, starożytna Grecja i Rzym, a później Hiszpania i Portugalia, Wenecja i Genua, Dania, Holandia, Belgia, Francja, Niemcy, Anglia i Stany Zjednoczone, Japonia — to organizmy państwowe, które przez swą świadomą, celową i wytrwałą pracę na morzu wyrąbały granitowe drogowskazy w historii rozwoju ludzkości, które znaczyły swym rozwojem epoki postępu cywilizacji.

W Europie wokoło dwóch mórz narastały najpoważniejsze wypadki historyczne, zarówno w dziedzinie politycznej, jak i gospodarczej. Pierwszy ośrodek cywilizacji — to Morze Śródziemne; drugi — to Bałtyk wiążący się z historią związku hanzeatyckiego, z historią Danii, państw skandynawskich, walk krzyżacko-polskich, z narodzinami potęgi rosyjskiej.

W przeszłości historycznej i imię Polski nieraz się stawało głośne nad Bałtykiem. Były to rapsody historyczne, ale tylko epizodyczne, tylko chwilowe, nie oparte na pracy wytrwałej, choć nieraz nie pozbawione waloru świadomości politycznej i historycznej tego zagadnienia.

Wzrok polityczny dawnej Polski kierował się głównie na wschód. Był to niewątpliwie błąd, gdyż źródła siły polskiej leżały i leżą zawsze na zachodzie, gdzie jedynie mogła powstać siła, zdolna do zabezpieczenia rubieży wschodnich. Pokój, zawarty przed 464 laty w Toruniu, oddał Polsce, na przeciąg kilku wieków, Pomorze z Gdańskiem, Ziemię Chełmińską i Michałowską, Malbork, Sztum, Elbląg i Warmię, a więc uczynił z niej państwo nadbałtyckie.[1] Cóż z tego, gdy już prawie dziewięć lat przedtem w przywileju Kazimierzowskim Polska oddała Gdańskowi niejako monopol eksploatacji wybrzeża morskiego, choć morza — nie tylko pod grozą utraty wszelkich korzyści, ale nawet pod grozą zwrócenia jego przemożnej potęgi przeciwko sobie samemu — ani w pacht oddać, ani wydzierżawić nie można!

„Błąd popełniony przez Kazimierza Jagiellończyka można było naprawić, ale brakło do tego silnej woli, energii, poparcia narodu i środków materialnych. Że tak się stało, że Polska nie mogła stworzyć potęgi morskiej, wiele różnych na to złożyło się powodów. Tkwiły one zarówno w charakterze narodowym, jak i w ogólnym położeniu geograficz-

nym i w państwowo-społecznym ustroju" pisze dr Czołowski w swej pięknej książce pt. „Marynarka w Polsce".

Nieświadomość ówczesnej warstwy rządzącej, że państwo, że jego byt, rozwój i potęga tylko własnym wysiłkiem narodu mogą być utrzymane, wprowadziła zwyczaj przerzucania przy akcie elekcyjnym wielu ciężarów materialnych na króla-elektora. W rzędzie tych postulatów znalazło się i zagadnienie wyzyskania morza i stworzenia marynarki. Było to rzeczywiście zbytnie uproszczenie ciążącego na państwie obowiązku w imię jego własnej racji stanu, by mogło wydać pozytywny rezultat tam zwłaszcza, gdzie decyduje wytrwałość. Toteż przebłyski porywów morskich, podejmowanych zwykle dopiero w obliczu konieczności politycznych, bez odczucia gospodarczych wartości, związanych z eksploatacją morza, jak organizacja kaprów pod banderą królewsko-polską, jak próby budowy polskich portów w Elblągu, w Pucku i na Helu, jak zainteresowania morskie i Zygmunta Augusta, i Henryka Walezjusza, i Stefana Batorego, i Władysława IV — nie pozostawiają po sobie trwalszych śladów, nawet w psychicznym nastawieniu społeczeństwa polskiego.

Drugim podstawowym błędem Polski historycznej było oddanie słowiańskiej ludności nadbałtyckiej na pastwę wynarodowienia. Przez całe stulecia — dawne i bliższe nam — odbywał się tam proces zacierania, kurczenia się, dławienia polskości ludu nadbałtyckiego. Warstwa panująca, zapatrzona egoistycznie w swój zawód rolniczy, podniesiony niejako do godności kapłaństwa, wydzielała miasta we własnym państwie z jednolitego organizmu narodowego. Nie one szukały tej odrębności, odrębność ta utrzymywana była przez sam ustrój państwowy. Takim miastem był również Gdańsk, który — jak mówił w II połowie XVI wieku na ratuszu gdańskim wojewoda Jan Sierakowski[2] — „Polską zawżdy stał, bez Polski obejść się nie mógł i nie może. Nami stoicie, nami żywiecie!" Mimo to jednak — przeprowadzając przez Gdańsk olbrzymie bogactwa swe — Polska ani nie umiała, ani nie chciała organicznego, narodowego z nim zespolenia. Miasta te promieniowały wokoło obcą kulturą, a wobec sprawnej administracji i dobrobytu narastającego z handlu morskiego posiadały już same przez się olbrzymią siłę atrakcyjną dla ubogiej ludności nadbrzeżnej, o której los prawie nikt w Polsce nie dbał. Reszty dokonywała siła, stosowana z taką bezwzględną konsekwencją przez Krzyżaków.

Czyż więc w tych warunkach, w rezultacie z jednej strony wiekowego braku wytrwałości, braku niezłomnej polityki morskiej, braku opieki nad Wybrzeżem i jego ludnością ze strony polskiej, a z drugiej strony wobec systematycznej akcji wynaradawiania, utrwalania swej potęgi i swej pracy nad Bałtykiem przez żywioł obcy, nie jest jak gdyby cudem, dowodem głębokiej siły rasowej, że przecież choć na małym skrawku kil-

kudziesięciu kilometrów wybrzeża został mocny żywioł polski, który umożliwił powrót Polski do rodziny państw bałtyckich, nad polskie — jakże piękne i bezcenne — morze?

Tej prawdy istnienia silnego polskiego żywiołu na naszym Wybrzeżu nikt kwestionować nie może. Wszystkie bezstronne, nawet niemieckie dokumenty ten fakt stwierdzają, a nawet stronnicze, preparowane dla celów politycznych, materiały raczej wskazują i biadają na nie dokończony proces germanizacji polskiej ludności tworzącej zwartą i mocną ławicę od wybrzeża ku najbardziej rdzennie polskim ziemiom, niżby się odważyły zaprzeczyć temu faktowi. Dopiero po restytucji państwa polskiego szuka się dowodów odmienności plemiennej ludności pomorskiej, ludności Wybrzeża. Ale ta akcja propagandowa nie tylko przeczy oczywistym faktom, ale nawet wielu naukowym źródłom niemieckim. Niech mi wolno będzie tylko dla przykładu wybrać właśnie najmniej znaną pracę dr. Herm. Wünsche pt. „Studien auf der Halbinsel Hela", przyjętą w r. 1903 przez wydział filozoficzno-historyczny Uniwersytetu Lipskiego, na podstawie oceny wydziału jako praca doktorska. W rozdziale pt. „Nationalität" na str. 45 autor twierdzi: „Większa część ludności półwyspu, prawie trzy czwarte, jest polskiej narodowości". Następnie autor opisuje, że ludność miejscowa czuje się obrażona, gdy się ją nazywa „kaszubską", a w spisach urzędowych dokonanych w r. 1900 w wielu miejscowościach mieszkańcy zapisali się bez wyjątku jako „Polacy", nie chcąc nic wiedzieć o narodowości „kaszubskiej". W Wielkiej Wsi miało wówczas dojść nawet do rozruchów, gdy nauczyciel i naczelnik gminy usiłowali zapisać ludność do ksiąg jako Kaszubów.

Dzięki patriotyzmowi i wytrwałości tej ludności wróciliśmy przed dziesięciu laty na mocy prawa i sprawiedliwości dziejowej po raz trzeci nad fale Bałtyku. Przyszliśmy z kapitałem większego uświadomienia o wartości morza, o obowiązku, który jego posiadanie na nas nakłada, niż kiedykolwiek przedtem. Ale wartość tego uświadomienia nie jest zasługą nas współczesnych. Jesteśmy bowiem i tu — jak w wielu innych dziedzinach życia państwowego — tylko wykonawcami wskazań, programu, pozostawionego nam w spuściźnie przeszłości.

Szedł więc siew na Polskę od najdawniejszych czasów, od mężów stanu, od historyków, poetów i pisarzy przenikających swym rozumem i wzrokiem nie tylko chwilę bieżącą, ale i daleką przyszłość państwa, który wskazywał na doniosłość aktywnej polityki morskiej. Sprawy te nie były obce i Mikołajowi Rejowi, i Kochanowskiemu, i Janowi Dantyszkowi[3], zajmowali się nim czynnie i Stanisław Karnkowski[4] i Jan Kostka[5], a biskup i senator Dymitr Solikowski[6] pisał w r. 1573: „Każdemu panu i narodowi więcej na morskim państwie zależy, niźli na ziemskim, kto ma państwo morskie, a nie używa go albo da sobie wydzierać, wszyst-

kie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego — niewolnikiem się staje, z bogatego — ubogim". I tak przez orędzie króla Batorego, przez wysiłki Władysława IV, przez książki wielu pisarzy przesącza się myśl o wartości morza, o potrzebie rozbudzenia pracy polskiej nad Bałtykiem, o potrzebie obrony wynaradawianej ludności, coraz głębiej i głębiej do świadomości społecznej, aż krystalizuje się najjaśniej może w dwóch hasłach rzuconych przez Stanisława Staszica. Pierwsze, zawarte w „Uwagach nad życiem J. Zamoyskiego" mówi: „Prócz Gdańska, trzeba się starać o jak najwięcej portów", a w „Przestrogach dla Polski" trzy słowa streszczają cały wielki, żywotny program: „Trzymajmy się morza". I później jeszcze od żołnierzy Legionów Dąbrowskiego, którzy promienieli dziecinną radością na widok Zatoki Gdańskiej, od prac Wybickiego[7] na Pomorzu przez opowieści Tomasza Święcickiego[8] o kaprach i o zwycięstwie oliwskim, przez działalność Floriana Cejnowy[9], Derdowskiego[10], Ks. Kujota[11] aż do Majkowskiego[12] i jego „Gryfa" biegnie nierozerwalna nić wiążąca coraz silniej i silniej dusze i umysły polskie z morzem.

Polityka morska — to nowy i trudny dla nas temat. Więc też i wiele wody wiślanej musiało zginąć w Bałtyku, zanim i uwaga całego społeczeństwa z naturalnym biegiem nurtu polskiej rzeki zawędrowała aż nad morze! Ale siew stuleci całych, ale nauka gorzkich doświadczeń nie przepadły. Zmienił się kierunek wiatru w Polsce, bo nie jest to już „wiatr od morza", ale „wiatr ku morzu".

Za błędy, za brak wytrwałości naszych przodków zapłaciliśmy już karę sowitą. Pozostaje dziś we władaniu naszym mały skrawek wybrzeża reprezentujący już tylko ok. 3% naszej granicy państwowej. Ale wielkość „jakościowa" tej granicy morskiej tylko od nas samych zależy, od sumy pracy, wiedzy i wytrwałości, którą nad Bałtyk przyniesiemy.

Zagadnienia polityki morskiej można ujmować z dwóch punktów widzenia: politycznego i gospodarczego.

Należy jak najdobitniej uświadomić społeczeństwu całemu, że siła obronna państwa nie leży współcześnie wyłącznie w jego pogotowiu zbrojnym, w jego uczuciach patriotycznych, w jego historycznych i etnograficznych prawach. Jakkolwiek idea pokojowego rozwiązywania zatargów i przeciwieństw państwowych coraz widoczniej i coraz silniej się gruntuje w umysłach ludzkości, jakkolwiek rozbudowują się instytucje prawa międzynarodowego, to jednak w każdym organizmie państwowym wybijają się okresy wzmocnienia i osłabienia jego organizacji obronnej, a prawo nieraz jeszcze poddaje się wpływowi siły. Sprzeczności i przeciwieństwa interesów międzypaństwowych nad Morzem Bałtyckim są wyjątkowo skomplikowane.

Krzyżują się tu rozbieżne interesy polityczne tak samo, jak krzyżo-

wały się już od XIV wieku. Tylko dynamika ich jest tylekroć potężniejsza, ilekroć pomnożył się rozwój życia społecznego i gospodarczego w Europie Środkowej. Największą siłą moralną, mogącą zawsze odwołać się do działania prawa, jest związanie woli większości mieszkańców z niezaprzeczoną sumą wkładu własnej, twórczej pracy. Jest to prawda, której żywotność rozumiał już Solikowski, w II połowie XVI wieku ostrzegając: „Kto ma państwo morskie, a nie używa go, ten wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego niewolnikiem się staje". Tak więc już sam polityczny punkt widzenia stawiałby postulat zogniskowania największych, niezłomnych wysiłków zakrojonych programowo na życie wielu pokoleń, które całe Wybrzeże polskie, każdy hektar, każdy metr kwadratowy uczynić mają w przyszłości użytecznym dla państwa morskiego. Te miasta i miasteczka, nowoczesne wsie rybackie związane jednolitym węzłem wszelkich komunikacji, letniska i miejsca wypoczynkowe wydzierające sobie wzajemnie po prostu każdy metr, każdą piędź zetknięcia z morzem — to będzie zawsze najpotężniejszy, niezniszczalny bastion polskości na Bałtyku.

Ale jakże drugorzędne muszą się wydać wszelkie motywy natury politycznej wobec wielkich zagadnień gospodarczych wiążących Polskę z wybrzeżem morskim tak silnie, jak żadne chyba inne państwo.

Trzy zasadnicze powody domagają się szerokiego uprzemysłowienia Polski. Powody te stanowią równocześnie najbardziej zdrowe i logiczne warunki rozwoju produkcji przemysłowej w państwie. Już więc dotychczasowy bieg wypadków przekonał całe społeczeństwo dostatecznie, że powodzenie rolnictwa należy związać przede wszystkim z rozwojem potrzeb rynku wewnętrznego. Jeżeli uzależnimy zbytnio wytwórczość rolną od samych fluktuacji na rynkach zagranicznych, to powtarzające się w ostrych formach kryzysy podkopią byt tej najważniejszej dziś i na długo jeszcze dziedziny produkcji. Kryzys rolniczy daje zarazem silne refleksy na stan konsumpcji wyrobów przemysłowych, a więc w ten sposób najmniejsze zachwianie się równowagi w dziedzinie rolniczej musi stopniowo ogarniać całe gospodarstwo społeczne państwa. Odwrotnie, przy właściwej rozbudowie produkcji przemysłowej powstaje natychmiast podwójna reasekuracja tworząca na rynku polskim silną i ustabilizowaną sytuację, bardziej odporną na wpływy wciąż zmieniających się koniunktur. Cały rynek wewnętrzny rozszerzy się, zbyt produktów rolniczych w miastach, produktów przemysłowych na wsi stanie się podstawą kalkulacji i powodzenia wszelkiej wytwórczości. Jest też aksjomatem, że intensywna gospodarka rolna wymaga współmiernego rozwoju produkcji przemysłowej.

Drugim czynnikiem, domagającym się rozbudowy produkcji fabrycznej w Polsce, jest szybki i silny przyrost ludnościowy. Emigracja roz-

wiązuje to zagadnienie w sposób najgorszy, najmniej celowy, zabierając jednostki najtęższe, najdzielniejsze. Jest ona zresztą coraz częściej reglamentowana; tworząc w ten sposób filtr, zaporę nie pozwalającą na automatyczne wyrównanie ciśnień ludnościowych i społecznych. Również rozdrabnianie i tak karłowaciejącej własności rolnej nie stanowi rozwiązania problemu. Raczej przeciwnie, akumuluje ono w zarodku olbrzymie niebezpieczeństwa i nieuniknione wstrząsy socjalne. Jednym zdrowym wyjściem jest pochłonięcie nadmiaru rąk roboczych przez wytwórczość przemysłową. Już sam nierównomiernie szybki proces uprzemysłowienia kraju w stosunku do przyrostu ludności jest szkodliwy, gdyż pozostawiając pewien odsetek nie wyzyskanych rąk roboczych, stwarza stałą dekoniunkturę dla świata pracy. Jest to prawo fizyki ekonomicznej, że nadmierna podaż stwarza niską cenę, toteż żadne prawa socjalne nie są w stanie tak zasadniczo zaradzić złu, jak fakt zwiększonego popytu na pracę ludzką. A więc i ten podstawowy wzgląd musi nakierowywać coraz bardziej zdecydowanie politykę gospodarczą państwa i społeczeństwa w kierunku rozbudowy produkcji przemysłowej.

Trzecim wreszcie elementem, stwarzającym postulat uprzemysłowienia, jest bogactwo posiadanych surowców. Mało który kraj na świecie posiada tak różnorodne, tak obficie zgromadzone surowce w stosunku do swej przestrzeni i swego zaludnienia. Ponadto jednak wielkie przestrzenie państwa nie zostały dokładnie pod względem geologicznym zbadane, a podejmowane coraz systematyczniej próby w bardzo wielu wypadkach naprowadzają na możliwość i prawdopodobieństwo bardzo doniosłych rezultatów. Jeżeli więc zważy się, że przy przetwarzaniu np. węgla, drzewa, żelaza na związki azotowe czy barwniki syntetyczne, na meble czy na maszyny rolnicze, na sprężyny czy igły wzrasta wartość produktu nieraz kilka tysięcy razy, gdy stwierdza się z jednej strony biedę społeczeństwa polskiego, a z drugiej nadmiar rąk, łaknących pracy i najmarniejszego choćby zarobku, to oczywiście polityki konsumpcji i eksportu surowców na długą metę tolerować nie można i nie wolno.

Droga uprzemysłowienia kraju, rozwoju produkcji przemysłowej idzie pozornie po linii tendencji tzw. samowystarczalności. Istotnie jednak kryje się tu jeden z najbardziej prawdziwych paradoksów. Realizacja hasła samowystarczalności, idąca przez rozbudowę własnej produkcji i konsumpcji, przez fakt szybkiego rozwoju i różniczkowania zapotrzebowań i spożycia prowadzi w rezultacie do znakomitego zwiększenia ogólnych obrotów handlu zagranicznego tego państwa, powiększa jego eksport i import, czy pozornie zmniejsza stan samowystarczalności. Jeżeli w inwestycjach gospodarczych społeczeństwo danego kraju nie bierze samo udziału, jeśli jego inicjatywa jest ograniczona w znikomym procencie, jeżeli import zapotrzebowań produkcyjnych odbywa się w okresie inwestycji

równolegle z importem obcego kapitału, państwo to zyskuje formalnie lub choćby tylko faktycznie, miano kolonii. O ile zaś samo w tym procesie uprzemysłowienia ma wziąć wybitniejszy udział, to znaczną część rachunku importowego musi pokryć wartością swego eksportu.

Droga więc w kierunku uprzemysłowienia państwa prowadzi do ożywienia i rozwoju międzynarodowej wymiany towarowej, do wzrostu importu oraz powiększenia eksportu. Im zaś eksport jest większy i bardziej wartościowy, tym prędzej wzrastać będzie dynamika gospodarstwa, a więc i procesu dalszego uprzemysłowienia. Co więcej, wchodzi tu w grę prawo biologii obiegu kredytów międzynarodowych, które uczy, że kredyty te tym obficiej, tym łatwiej i na tym dogodniejszych warunkach przepływają samorzutnie do pracy produkcyjnej, im więcej zdolności organizacyjnych, im więcej ekspansji wykaże samo społeczeństwo danego kraju. Taka właśnie była sytuacja Stanów Zjednoczonych w krajach przesyconych kapitałem, w Europie przedwojennej, taka jest dziś sytuacja silnych gospodarczo państw europejskich na rynku finansowym amerykańskim, przynajmniej w okresach normalnego położenia finansowego.

Poddajmy obecnie analizie naszą obecną sytuację handlową z punktu widzenia dotychczasowych rozważań. Eksport dzisiejszej Polski przed wojną był prawie trzykrotnie większy niż obecny, sięgając lub przekraczając obecnych zł 7,5 mld. Import był również znacznie większy, gdyż prawie dwukrotnie większy od obecnego pod względem wartości. Obecnie wielką część importu zastąpiliśmy własną produkcją, konsumując poważną część dawnego eksportu. Ale istota kwestii leży w tym, iż cały prawie obrót towarowy zewnętrzny ziem polskich koncentrował się na rynkach państw zaborczych. Obrót towarowy z innymi państwami wahał się w granicach ok. 8% wartości obrotu sumarycznego. Stosunki powojenne uległy znacznym zmianom, ale z punktu widzenia interesów polskich zmianom na gorsze, przynajmniej z punktu widzenia chwili bieżącej.

Tak więc wszelkie wyroby gotowe, zawierające w swej wartości największy współczynnik pracy ludzkiej i zysku, nie mogą na ogół konkurować na rynkach państw zachodnioeuropejskich przesyconych towarem i lokujących swe własne wyroby tylko przy pomocy niezwykle rozwiniętego systemu kredytowego, któremu przeciwstawić się jako kraj cierpiący na głód kredytowy — nie możemy. Rynki wschodnie, stanowiące niejako naturalnego odbiorcę wyrobów przemysłowych polskich, zostały poddane specjalnym prawom ekonomicznym lub tak ścieśnione, że na długi okres czasu dla większego obrotu towarowego w rachubę nie wchodzą. Granica południowa stanowi dość poważną naturalną przeszkodę dla wymiany towarowej, z wyjątkiem dwóch drzwi otwartych na krańcu zachodnim i wschodnim: do Czechosłowacji i do Rumunii. Niemcy współ-

czesne również i w zakresie surowców i produktów rolniczych przestawiają wyraźnie swoją politykę, posługując się w tej dziedzinie reglamentacją o charakterze prohibicyjnym. Trzy czwarte naszej granicy lądowej otacza więc mur zarówno dla wyrobów gotowych, jak też surowców przemysłowych i rolniczych oraz produktów hodowlanych.

I oto już zarysowuje się w całej pełni waga problemu morskiego dla gospodarstwa polskiego. Cały problem stopniowej, konsekwentnej i świadomej rozbudowy ekonomicznej Polski pozostałby bez zużytkowania wybrzeża morskiego utopią, mimo nagromadzenia tylu realnych i istotnych warunków rozwoju. Bez swobodnego wyjścia na morze i przez morze udusilibyśmy się gospodarczo i politycznie. Bez bezpośredniego, nieskrępowanego związku z morzem moglibyśmy zasiąść na urodzajnej ziemi, kryjącej w swym wnętrzu tak nieprzebrane bogactwa i skarby, umierając z głodu jak ostatni nędzarze, przeklinając gorzko skarb nadmiaru ludzi lub wegetować wedle wskazań i dyspozycji obcej polityki.

Ale w rachubę ekonomiczną muszą wejść ponadto i inne czynniki. Oto posiadamy w odległych krajach zamorskich tak wielką liczebnie i wartościową ekonomicznie emigrację, że złączona mogłaby stanowić całkowitą ludność niejednego z suwerennych i samodzielnych państw, nawet europejskich. Tylko przez własne drogi morskie, przez własną flotę możemy zbudować trwałą nić związku naszych rodaków na obczyźnie z ich ojczyzną. Czyż możemy nawet dokładnie ocenić i obliczyć, co się staje w duszy człowieka, oddalonego od Polski o parę tysięcy kilometrów lub urodzonego na obczyźnie, gdy ujrzy on nagle widomy symbol istnienia i potęgi Rzeczypospolitej, który jeszcze przed kilku dniami dotykał realnie jej brzegów, a teraz pod rozpostartą banderą biało-czerwoną wiąże z nim kontakt przez bezmiary oceanu? Wydaje mi się, że gdyby taki fakt uderzył w oczy człowieka, który już był zdecydowany wczoraj wyrzec się swej narodowości dla celów utylitarnych, to wznieciłby w duszy jego taką burzę, że zapędziłaby go ona nieuchronnie na nowo w szeregi polskie. Czyż możemy być obojętni, nieczuli, niezainteresowani tym olbrzymim państwem Polaków pozbawionych obecnie własnej ojczyzny? Morze polskie zaś zbliża ich ku ojczyźnie, tworzy niewidzialną, ale jakże mocną więź.

A następnie inny fakt gospodarczy. Oto po wyeliminowaniu niskowartościowych materiałów budowlanych, importowanych do Polski przeważnie z pogranicznych miejscowości, prawie 50% naszego importu powinno przyjść do Polski drogą morską. Droga morska eliminuje albo skraca łańcuch kosztownego i obcego pośrednictwa, a więc towar importowany daje taniej, towar eksportowany pozwala sprzedać drożej. W ten sposób zarazem zasięg zdolności konkurencyjnej towaru polskiego w niezwykły sposób się rozszerza. Towar, który drogą lądową nie może dotrzeć

z Polski do granic Persji, absorbując i koszty dodatkowego pośrednictwa i droższy przewóz kolejowy, drogą morską może zdobyć zdolność konkurencyjną nawet na dalszych odległościach.

Wreszcie — w moim rozumieniu sprawy — nie bez poważnego znaczenia jest czynnik moralny w stosunku do polskiego zagadnienia morskiego. Społeczeństwo, któremu losy nie oszczędziły oglądania w historii i w teraźniejszości tylu klęsk i zawodów, przeniknięte jest brakiem poczucia własnej siły, wartości własnej pracy, tak nieraz wydajnej i dobrej. Tam, na polskim Wybrzeżu właśnie, skoncentrowany wysiłek, obrazujący widocznie rezultat pracy, może stworzyć jedną z ważnych podstaw dla przebudowy tej psychiki polskiej. Tam, u wrót Bałtyku, mogą powstać pierwiastki budzące usprawiedliwioną wiarę społeczeństwa w jego własne siły, w zdolności rozwiązywania najtrudniejszych, najbardziej skomplikowanych problemów, może zaistnieć sprawdzian uzdolnienia do twórczej pracy w organizacji państwowej. Dla ludności zaś Wybrzeża stanie się ta praca potwierdzeniem słuszności i prawdy, jej opornej wiary trwania przy Polsce, mimo tylu lat ucisku i niewoli.

Stąd już wynika sama przez się linia kierunkowa, rzucająca perspektywę na dalekie lata przyszłości polskiej pracy i polityki na wybrzeżu morskim. Winno się ono stać na całej swojej przestrzeni, na każdej przybrzeżnej piędzi ziemi czy piasku jednym, wielkim płucem całej Polski. Musi się ono organicznie związać siecią komunikacji i siecią zainteresowania z całym krajem, aż po Śląsk polski, po podnóża Karpat, po dalekie ziemie Wołynia i Wilna. I Polska również ma się ustawić frontem do swego wybrzeża morskiego, a każda sprawa, każda operacja gospodarcza, która logicznie i ekonomicznie da się dodatnio załatwić przez polskie Wybrzeże, polskie porty handlowe, polskie linie okrętowe towarowe i pasażerskie, polskie stacje klimatyczne na wybrzeżu, a nię zostanie w ten właśnie sposób załatwiona, ma być poczytana w zdrowej opinii publicznej za grzech narodowy.

Jest to, oczywiście, tylko zasada naczelna — nie zaś program konkretny. Ten musi być zharmonizowany z warunkami i środkami chwili bieżącej. Środki materialne państwa w stosunku do jego potrzeb są szczupłe, a mobilizacja ich na poszczególne cele niesłychanie utrudniona. Toteż dla osiągnięcia największych pozytywnych rezultatów program ten musi ulec daleko posuniętej koncentracji oraz musi szereg zagadnień pozostawić wyłącznym wysiłkom inicjatywy prywatnej.

Pierwsze miejsce w programie tym zajmuje budowa portu w Gdyni. Wprawdzie Polska w szerokiej mierze może korzystać z urządzeń portowych i aparatu handlowego w Gdańsku, posiadającym świetne i stare tradycje handlu morskiego, wprawdzie Gdańsk jest i dziś, jak mawiano w Polsce już w XVI wieku „okiem, którym korona Polska na świat

patrzy", ale jednym okiem źle się widzi, więc lepiej jest patrzeć na świat dwoma. Był moment w r. 1919, przy zawieraniu tzw. umowy warszawskiej między Gdańskiem i Polską, że omal nie powtórzono błędu z przywileju Kazimierza Jagiellończyka, oddając Gdańskowi monopol eksploatacji handlu morskiego. Na szczęście błąd ten nie przybrał kształtów realnych. Ekonomicznie jest rzeczą pożyteczną i zdrową, gdy Gdynia powstaje w trudnych warunkach, zmuszających ją do przystosowania się do świetnie zorganizowanego aparatu handlowego Gdańska, analogicznie dla rozwoju Gdańska istnienie Gdyni oznacza nie tylko konieczność trwałego doskonalenia swej organizacji, modernizowania swych urządzeń technicznych, podejmowania inicjatywy w dziedzinie ekspansji gospodarczej, ale zarazem zmniejsza dla niego psychologiczne, a w zagadnieniach ekonomicznych tak szkodliwe, nastawianie się na odpór wobec możliwości procesu polonizacji, gdyby był tylko jednym portem Rzeczypospolitej. Już obecnie, przez gospodarczy związek z Polską, ruch towarowy w Gdańsku jest kilkakrotnie większy niż kiedykolwiek dawniej przed wojną. Im bardziej zaś Gdańsk zbliży się gospodarczo do Polski, zharmonizuje swą politykę handlową z polityką polską, chwilami może ciężką, ale wynikającą wyłącznie ze szczególnej, wyjątkowej sytuacji, tym większe korzyści materialne z tej współpracy wyniknąć mogą dla Gdańska, tak jak nieraz wynikały w długich wiekach wspólnej historii, co mimo odrębności narodowej nie przeszkadzało wspomnianemu już wojewodzie łączyckiemu Janowi Sierakowskiemu stwierdzić w Gdańsku w XVI w. że „nam też dobrze z wami i radzi wam przyznajemy wiarę i uczynność przodków waszych ku przodkom króla naszego w czasach trudnych przeciw nieprzyjaciołom waszym i koronnym".

Dziś jednak, ze względu na wszystkie tak żywotne dla Polski powody, samodzielnej, wytężonej i wytrwałej pracy na naszym polskim Wybrzeżu wyrzec się nie możemy i nigdy się nie wyrzekniemy.

Budowa portu gdyńskiego, posiadającego tak znakomite naturalne warunki, osłoniętego przez naturę i następnie powtórnie przez falochrony, posiadającego nie zamulone morze o znacznych głębokościach w bezpośrednim zetknięciu z portem i nieograniczone wprost możliwości rozbudowy — rozłożona jest na szereg etapów. Pierwszy etap jest już prawie całkowicie poza nami. Poza rozległym i nowoczesnym awanportem, otoczonym żelazobetonowymi falochronami i kilkoma basenami zewnętrznymi, istnieje już pierwszy wielki basen wewnętrzny i kanał przemysłowy, na którego osi wyrastać będą dalsze baseny wewnętrzne. Wykonanie tego programu wyczerpuje prawie o rok wcześniej, przed ustalonym terminem, dwa kontrakty zawarte z konsorcjum francusko-polskim w II połowie r. 1926 i w r. 1928. Umowa o dalszą budowę portu znajduje się w Radzie Ministrów, a odpowiednie kredyty przewidziane zostały w nowym bu-

dżecie Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Szybkie tempo rozbudowy nabrzeży i urządzeń pomocniczych będzie więc i na przyszły rok budżetowy 1930/1931 zabezpieczone.

W ten sposób na rok bieżący dojrzała do rozstrzygnięcia kwestia zorganizowania naczelnej administracji portu gdyńskiego, wyposażonej w szeroką autonomię i kompetencje zezwalające na szybkie regulowanie wszystkich postulatów w miarę rozwoju nowych potrzeb wynikających z rozwoju znaczenia gospodarczego i handlowego Gdyni. W opracowaniu znajduje się również projekt nadania drugiemu basenowi wewnętrznemu charakteru wolnocłowego, co posiada pierwszorzędne znaczenie dla skupienia w Gdyni inicjatywy w handlu pośredniczącym i jej dalszej rozbudowy przemysłowej.

Następnym zagadnieniem, wiążącym się ściśle z rozbudową portu i jego zdolnością przeładunkową, jest sprawa wyposażenia gotowych, nabrzeży w urządzenia techniczne, przeładunkowe, w magazyny, tory kolejowe i wytwórnie, pracujące szczególnie korzystnie w ośrodkach morskich. Część tego programu obciąża bądź to skarb państwa, za pośrednictwem budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, bądź też instytucje rządowe.

Tak powstało przy pierwszym basenie wewnętrznym kilka olbrzymich składów towarowych, tą drogą zainstalowano szereg wielkich kranów przeładunkowych i sieć torów kolejowych, a w programie najbliższym przewidziana została budowa dworca towarowego. Państwowy Bank Rolny podjął w r. 1929 budowę olbrzymiej nowoczesnej chłodni portowej, która już w pierwszych miesiącach br. zostanie oddana do użytku, celem ułatwienia i wzmożenia eksportu jaj, masła, mięsa, bekonów i innych towarów wymagających przechowania w niskiej temperaturze, a Państwowy Monopol Tytoniowy przystępuje do budowy własnych obszernych składów. Obok tych inwestycji również prywatne życie gospodarcze przyjęło wybitny udział w rozbudowie i eksploatacji urządzeń w Gdyni. Tak więc powstała tam już w r. 1928 ogromna łuszczarnia ryżu wyposażona w najnowsze urządzenia mechaniczne i składy mogące pomieścić kilkadziesiąt tysięcy ton ryżu nie łuszczonego, sprowadzanego od dwóch lat bezpośrednio z Indii. Szereg największych koncernów węglowych, głównie śląskich, objęło w długoletnią dzierżawę partie nabrzeży mola węglowego, zobowiązując się do przeładowania określonych, a znacznych ilości węgla w ciągu całego okresu dzierżawnego, przy czym firma śląska „Robur" zainstalowała już, obok dwóch wielkich kranów, wielką wywrotnicę przeładowującą cały wagon węgla bezpośrednio na okręt w ciągu 4 minut. Ponadto powstały już nowe składy prywatne, powstała pierwsza stocznia oraz w budowie znajduje się wielka olejarnia, a z szeregiem wielkich przedsiębiorstw przemysłowych, krajowych i zagranicznych toczą się właśnie pertraktacje o budowę nowych, o doniosłym zna-

czeniu ekonomicznym, potężnych zakładów przemysłowych w porcie gdyńskim. W latach 1926 i 1927 cały wysiłek w Gdyni koncentrował się jeszcze wyłącznie prawie na zagadnieniu eksportu węgla. Gdy ten problem został na mocy zawartych kontraktów dostatecznie silnie związany z Gdynią, rozszerzyliśmy nasz program i nasze aspiracje i na inne tematy. Stopniowo więc w dziedzinie eksportu wiążemy Gdynię coraz silniej z potrzebami przemysłu rolniczo-przetwórczego, mając uzasadnioną podstawę do twierdzenia, że już w roku bieżącym bardzo poważne ilości cukru, mięsa, jaj i masła oraz w mniejszych ilościach i wielu innych produktów przewieziemy przez port gdyński. Wreszcie od r. 1928 podjęte zostały zabiegi celem skierowania również obcego eksportu, przeznaczonego dla Polski, do naszego wybrzeża, a w skutkach tej polityki niemałym udziałem partycypuje już obecnie i Gdynia. Tak więc z roku na rok przewozimy do Polski przez Gdynię coraz większe ilości nawozów sztucznych, ryżu, złomu żelaznego, rudy i wielu innych. Oczywiście, dążeniem naszym musi być, by nie tylko rozbudować jakościowo i ilościowo eksport nasz, za pośrednictwem komunikacji morskiej, na rynki pochłaniające łatwiej nasze wyroby niż niektóre rynki sąsiednie, ale równocześnie jak największe ilości towarów importowanych do Polski skierować przez Gdynię i Gdańsk, gdyż zadecyduje to o powodzeniu i rozwoju naturalnym floty handlowej. Tak więc np. muszą być czynione wysiłki skierowania przez nasze porty importu bawełny, śledzi, pszenicy amerykańskiej, kawy i herbaty, tłuszczów jadalnych i technicznych, nasion oleistych, tytoniu, gumy, rud, nawozów sztucznych, części żelastwa, automobili, miedzi, maszyn, owoców południowych i wielu innych.

Tak więc przy usilnej i wytrwałej, programowej pracy możemy się na długie lata nie obawiać, iż przy szerszej rozbudowie wybrzeża polskiego, a przede wszystkim portu w Gdyni, może zabraknąć dla niego towarów i pracy.

Jakie zaś rezultaty zdołaliśmy na tym odcinku pracy osiągnąć dotychczas? Oddaję głos w tej sprawie samej wymowie liczb:

	Sumaryczny eksport towarowy Polski przez wyb. mor. tys. ton	Udział % w stosunku do całego eksp. Polski	Przeładunek towar. eksport. przez Gdynię tys. ton
1924 r.	1.646	10,5	9
1925 „	2.082	15,3	50
1926 „	6.130	27,5	414
1927 „	7.413	36,4	891
1928 „	8.513	41,6	1.765
1929 (11 m-cy)	9.231	45,2	2.492

Od r. 1926 do r. 1929 eksport polski drogą morską wzrósł więc ogólnie o 50%, w samej Gdyni zaś prawie o 60%. Analogicznie przedstawia się rozwój liczb importu do Polski przez nasze porty, przy czym również Gdynia wykazuje szczególnie silną ewolucję. Tak więc nasz import morski w r. 1926 reprezentował sumarycznie 641 tys. ton, w r. 1927 — 1.524 tys. ton, w r. 1928 — 1.801 tys. t, a w ciągu 11 miesięcy r. 1929 już 1.797 tys. t tj. prawie 36% całkowitego importu drogą lądową i morską. Gdynia w r. 1926 nie grała jeszcze żadnej roli w zakresie importu, w r. 1927 liczba importu przez Gdynię wynosi zaledwie 6.700 ton, w r. 1928 — 1919 tys. ton, a w ciągu 11 miesięcy 1929 r. 313 tys. ton.

Jeszcze charakterystyczniejsze zjawiska obserwować możemy na innym odcinku zestawień statystycznych. Tak więc obserwujemy szczególnie w r. 1929 najsilniejszy wzrost eksportu polskiego do tych państw, do których musimy docierać bezpośrednio lub pośrednio drogą morską. Eksport nasz np. w ciągu pierwszych 10 miesięcy r. 1928 do Anglii reprezentował wartość zł 174 mln, w r. 1929 za te same miesiące zł 237 mln, na rynkach azjatyckiego wschodu odpowiednie liczby wynoszą zł 27 1/2 mln i ponad zł 40 mln, w Ameryce Północnej zł 16 i 28 mln, w Ameryce Połudn. zł 8,5 i ponad 15 mln, w Afryce zł 6 i 10 mln itp.

Osiągnięte rezultaty w omawianych dziedzinach należy w znacznej części przypisać i współdziałaniu własnej floty handlowej. Po szeregu nieudanych prób pierwsze zawiązki polskiej floty handlowej zrealizowane zostały w grudniu 1926 r. Zakupione zostały wówczas we Francji okręty: „Toruń", „Poznań", „Kraków", „Katowice" i „Wilno", każdy ok. 3000 t pojemności oraz zorganizowane zostało przedsiębiorstwo państwowe pn. „Żegluga Polska". Obecnie „Żegluga Polska" posiada 9 jednostek handlowych 5 większych i mniejszych statków pasażerskich oraz reprezentuje 75% udział w nowo zorganizowanym i doskonale się rozwijającym przedsiębiorstwie „Linii Polsko-Brytyjskiej" rozporządzającej 4 własnymi statkami pasażersko-towarowymi, tworzącymi pierwszą regularną linię pod banderą polską, łączącą Polskę z Anglią. Statki te wyposażone są w chłodnie okrętowe i oddają rzeczywiście poważne usługi w rozwoju eksportu polskich wytworów spożywczych do Wielkiej Brytanii. Ponadto „Żegluga Polska" posiada swój własny gmach w Gdyni, jest głównym współwłaścicielem pierwszej Polskiej Agencji Morskiej zajmującej się maklerstwem oraz posiada szereg reprezentacji w kraju i za granicą. Ponadto port gdyński posiada szereg własnych holowników, a obecnie poczyna w coraz szerszym zakresie tworzyć się i pracować pod banderą polską flota handlowa, powołana do życia przez inicjatywę prywatną. Tak więc firma „Robur" eksploatuje już obecnie 6 statków handlowych. „Skarboferme" przystępuje do nabycia dwóch statków węglowych, a łuszczarnia ryżu zamierza zakupić dla własnych celów jeden statek. Zrozu-

mienie wartości posiadania we własnym porcie handlowym własnej marynarki wydało też pozytywne rezultaty w dziedzinie akcji społecznej. Pierwsze pospieszyło z podjęciem tej akcji województwo śląskie, które już złożyło poważną kwotę w gotówce na nabycie 2—4 dużych okrętów handlowych dla marynarki handlowej polskiej, drugie wystąpiło z akcją województwo pomorskie, które w związku z organizacją Komitetu Floty Narodowej zakupiło samodzielnie statek szkolny „Pomorze" mający zastąpić weterana o tak pięknej tradycji w wychowaniu pierwszej polskiej kadry dla marynarki handlowej — statek szkolny „Lwów". Ale i to ogólne zestawienie nie wyczerpuje jeszcze w pełni naszego trzyletniego dorobku w dziedzinie nawigacyjnej w ciągu ostatniego 3-lecia. Między Gdynią a portami Europy oraz Ameryki Północnej i Południowej utrzymuje regularną komunikację 6 obcych linii okrętowych, towarowych i pasażerskich tworząc z naszego portu coraz ważniejszy węzeł komunikacji międzynarodowej. Wreszcie niech mi wolno będzie wspomnieć, że olbrzymią i systematyczną pracę rozwija na wybrzeżu nasza marynarka wojenna stająca się dziś nie tylko ważnym czynnikiem obrony wybrzeża, ale zarazem pierwszorzędną szkołą i rezerwą przygotowującą personel marynarki dla floty handlowej.

Cóż mamy w tej dziedzinie czynić na przyszłość? Program nie może być tu ustalony z taką wyrazistością, jak np. w zakresie budowy portu. Program opublikowany wytworzyłby niejedną trudność mogącą go zupełnie zniweczyć. Posunięcia w tej dziedzinie muszą mieć na razie charakter skoków. Jedno jest tylko ważne: nie powinien, nie może minąć rok, w którym by Polska nie mogła znaleźć środków na powiększenie swej floty, zarówno handlowej, jak i wojennej. Ciągłość działania w tej dziedzinie decyduje o powodzeniu. A więc i rok 1930, tak jak wszystkie lata poprzednie od chwili uruchomienia pierwszych okrętów handlowych, musi mieć swój aktywny rachunek w dziedzinie rozwoju polskiej marynarki. Prace przygotowawcze są w biegu, a gdyby choć tylko część możliwości została zrealizowana, to rok 1930 niewątpliwie stałby się ważnym momentem w historii rodzącej się żeglugi morskiej.

Dalszym zagadnieniem, związanym nierozdzielnie z pracą na wybrzeżu polskim, zagadnieniem zupełnie niedrugorzędnym, jest rozbudowa miasta Gdyni. I w tej dziedzinie całe państwo, które wywołało przez budowę portu konieczność szybkiej rozbudowy miasta, musi współdziałać na całej linii i ponieść część ciężarów związanych z nieodzownymi inwestycjami miejskimi. Port bez miasta, to głowa bez organizmu. Całokształt programu morskiego musi tworzyć logicznie zamknięte ogniwo. Należy przyznać, iż mimo bardzo znacznych trudności i niedostatecznej finansowej pomocy ze strony państwa i na tym odcinku zrobiono dużo. Miasto więc posiada szereg dobrze założonych ulic, posiada plan regulacyjny i zabu-

dowy, prowadzi roboty kanalizacyjne i wodociągowe. Szereg gmachów nowoczesnych wzniosły tam instytucje państwowe, banki, przedsiębiorcy prywatni, rozpoczęta została rozbudowa kolonii robotniczej, buduje się kompleks szkół morskich i handlowych, zbudowana i uruchomiona została wielka stacja elektryczna przesyłkowa, związana z elektrownią pomorską w Gródku. Są to wszystko dopiero fragmenty luźne i optycznie nie łączące się w obraz jednolitego planu zmierzającego do stworzenia wielkiego i poważnego ośrodka miejskiego, rozwiniętego wszechstronnie i równolegle do wzrastających potrzeb portu i żeglugi.

Niewątpliwie brak jest tu jeszcze wielu konkretnych elementów w realizacji programu rozbudowy miasta. Rysy i błędy są widoczne, a podejmowana — jak na stosunki polskie nawet dość oględna — krytyka podnosi wiele słusznych momentów. A więc stosunki w dziedzinie administracji miejskiej muszą być na czas dłuższy ustabilizowane i dostosowane ściśle do sposobów realizacji budżetu miejskiego i jego wykonania, musi być zrealizowany całkowity program budowy ulic, szkół, oświetlenia, kanalizacji i wodociągów, budowy szpitala miejskiego, rozbudowy straży ogniowej, stworzenia centrali elektrycznej w samej Gdyni, a następnie gazowni odpowiadającej istotnym potrzebom kolonii robotniczej, połączeń komunikacyjnych elektrycznych i wielu innych.

Wreszcie w jeszcze szerszym zakresie muszą być zmobilizowane dla Gdyni kredyty budowlane, a akcja społeczna całej Polski powinna dopomóc temu najmłodszemu swemu miastu, wzrastającemu w niebywale szybkim tempie, do realizacji tych postulatów, które na innej drodze urzeczywistnione być nie mogą, jak budowa monumentalnego kościoła w Gdyni, budowa domu marynarza polskiego, budowa Pomnika Zjednoczenia Ziem Polskich, które wspólnie nadadzą charakter zewnętrzny temu miastu, przez które już dziś przewija się najliczniejszy szereg obcokrajowców wytwarzających sobie opinię i pogląd na całe państwo jedynie z wrażeń odniesionych w Gdyni.

Śledząc to samo zasadnicze zagadnienie, musimy program naszych prac, wysiłków, rozszerzać coraz dalej i dalej. Tak więc pełnego życia portowi handlowemu nie może dać samo przez się związane z nim miasto. Odpowiednia polityka handlowa, podatkowa, taryfowo-komunikacyjna musi stworzyć współdziałanie całego państwa z akcją wyzyskania walorów portu w Gdyni. Na dziś musi się ona skoncentrować na dwóch zagadnieniach głównych, tj. na szybkiej rozbudowie linii kolejowej łączącej wszystkie dzielnice zachodnio-południowe państwa w sposób najprostszy i najbardziej bezpośredni z portem oraz na związaniu z pracą gospodarczą w Gdyni jej najbliższego ośrodka, tj. Pomorza.

Pewna akcja w tej ostatniej dziedzinie już została zapoczątkowana. Izba Przemysłowo-Handlowa w Grudziądzu uzyskuje coraz poważniej-

szy wpływ na rozwój i kształtowanie się polityki handlowo-morskiej, a z biegiem czasu wpływ ten winien się pogłębić i rozszerzyć. Również w dziedzinie reglamentacji towarowej zapoczątkowana została akcja mająca na celu wzmocnienie żywiołu kupieckiego w województwie pomorskim, a w szczególności kupiectwa osiadłego na stałe w Gdyni, przez przydział specjalnych kontyngentów importowych dla towarów przychodzących do Polski drogą morską.

Wreszcie dla całości obrazu, obejmującego zresztą tylko najważniejsze linie programowe, nieodzowne jest poświęcenie kilku słów wielkiemu, a niedocenianemu na ogół zagadnieniu rybackiemu. Import ryb i śledzi do Polski reprezentuje wartość roczną ok. zł 70 mln, tj. tyle, ile wynosi wartość rocznego importu np. samochodów. Ponadto jednak jest to zagadnienie, które tradycyjnie wiąże się z bytem sporej garści ludzi zamieszkujących na Wybrzeżu, mogących tworzyć najsilniejszą i najlepszą, dziedzicznie z morzem zżytą, kadrę dla marynarki handlowej. I to zagadnienie ruszyło już z martwego punktu. Powstał w Ministerstwie Przemysłu i Handlu specjalny wydział rybołówstwa morskiego, a Ministerstwo Reform Rolnych zbudowało na Helu pierwszą wzorową kolonię rybacką złożoną z 65 domów. Wartość statków i narzędzi rybackich między r. 1926 i r. 1929 wzrosła prawie dwukrotnie, liczba kutrów motorowych, przy pomocy kredytu gdyńskiego oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego, wzrosła z 86 w r. 1927 do 123 w r. 1929, a wartość połowów, dokonanych przez rybaków polskich, wzrosła w tym samym czasie z zł 2,6 mln do zł 3,7 mln.

Tak więc zebrałem garść informacji, liczb, argumentów, wskazań na najbliższą przyszłość, które oświetlają stosunek realny Polski dzisiejszej do zagadnienia morskiego, do obowiązków wynikających z naszego powrotu nad Bałtyk.

Chcemy trzymać się morza! Jest to potrzebą i koniecznością niezłomną całego państwa i całego społeczeństwa. Ten wielki poemat, krystalizujący się dziś koło Gdyni, a mający się stopniowo rozszerzać coraz dalej, na całe polskie Wybrzeże, jest poematem pracy pokojowej, gospodarczej, budującej nowe fundamenty naszego postępu na drodze cywilizacji. Jest to najważniejsze nasze wyjście na świat, otwierane przez nas dla nieskrępowanej, wolnej, prawdziwej i uczciwej współpracy międzynarodowej. Witamy tam każdą zdrową inicjatywę gospodarczą, nacechowaną chęcią pokojowej współpracy, z całą radością i przyjaźnią, niezależnie czy wychodzi ona ze strony polskiej, czy też od obcych, zagranicznych naszych przyjaciół. Ale ponad to wszystko ważniejsze jest, że dziś Gdynia stanowi własność duchową i własność pracy, wysiłku — z takim niezmierzonym trudem zebranego kapitału — całego społeczeństwa polskiego. Myśl, rzucona w pierwszych już latach naszej samodzielności gos-

podarczej i politycznej, przenikała coraz głębiej i coraz dalej, aż stała się nieodpartą koniecznością, niezłomną wolą całej Polski i tylko w oparciu o tę wolę i konieczność może być w obecnym tempie realizowana. Stała się ona naczelnym przykazaniem wiary państwowej.

Tak „wiatr od morza" siłą swego potężnego tchnienia zbudził w Polsce zrozumienie i wytrwałość w pracy dla tego największego skarbu naszej niepodległości. Przychodzi więc nowe, nieznane dotychczas życie nad szare piaski i wzgórza Bałtyku.

„Ten niewysłowionej piękności poemat, jak woła Żeromski, tworzony w drzewie, kamieniu, betonie i żelazie, ten przepotężny dramat ukazujący wydzieranie morzu jego wód, siły, głębi i władzy, ta wspaniała powieść o rozdarciu ramieniem człowieka dziejów ziemi i kisnącego ze stulecia na stulecie jej rozwoju, aby go w ciągu krótkich lat przekształcić na narzędzie własne, posłuszne woli, jako wół, koń i pies — to nowe w polskiej lądowej duszy zatoczone dzieło, stawało się w oczach, z dnia na dzień ukazywało swe strofy nieznane."

A strofy z biegiem lat, miesięcy i dni następować muszą wciąż nowe, wciąż piękniejsze i potężniejsze.

E. KWIATKOWSKI: *Powrót Polski nad Bałtyk.* Polska gospodarcza 1930 z. 2 s. 1—28

Przypisy

[1] Pisząc o pokoju toruńskim prof. Stanisław Trawkowski podkreśla: „19 X 1466 zawarto w Toruniu traktat pokojowy między Królestwem Polskim a wielkim mistrzem Zakonu Niemieckiego. Pomorze Gdańskie, Ziemia Michałowska i Chełmińska, Żuławy wraz z Malborkiem i Elblągiem zostały przyłączone do Polski jako Prusy Królewskie cieszące się znaczną autonomią, podobnie jak złączone z nimi warmińskie władztwo biskupie Lębork, Bytów wraz z okręgami otrzymał od Polski książę słupski Eryk II jako dziedziczne nadanie do «wiernych rąk». (...) Olbrzymi wkład finansowy i militarny Elbląga, Torunia i Gdańska we wspólne zwycięstwo nad Zakonem został już w toku wojny wynagrodzony licznymi nadaniami i przywilejami. Gdańszczanie zyskali przy tym dominującą rolę pośredników, poprzez których kantory przeprowadzany będzie w przyszłości wielki import i eksport polski przez Bałtyk. Zaciążyć to miało w przyszłości silnie nad gospodarką polską". (Zarys historii Polski. Red. J. Tazbir Warszawa 1979 s. 149—150).

[2] Sierakowski Jan, 1498—1589, referendarz koronny i wojewoda łęczycki, marszałek w izbie poselskiej (1548). Ułożył dla Elbląga niektóre prawa i zarządzenia zamieszczone w „Statucie" Januszowskiego. Zygmunt August mianował go kasztelanem kaliskim, a wkrótce wojewodą łęczyckim. (Zob. Samuel Orgelbarand: Encyklopedia powszechna. Tom 13 Warszawa 1902 s. 489).

[3] Dantyszek Jan, 1485—1548, biskup chełmiński, warmiński, dyplomata, poeta polsko-łaciński. Pochodził z osiadłej w Gdańsku rodziny niemieckiej von Höfen. Po licznych podróżach poselskich główny doradca Zygmunta I i Bony. Jako biskup warmiński zasłynął stworzeniem w Lidzbarku biblioteki, galerii obrazów i centrum nauki.

[4] Karnkowski Stanisław, 1520—1603, biskup włocławski (1567) i arcybiskup gnieźnieński (1581), sekretarz wielki koronny (1565), referendarz. W okresie sporu Zygmunta Augusta z Gdańskiem przewodniczył komisji sejmowej do spraw Gdańska (1569—1570), która doprowadziła do potwierdzenia zwierzchnich praw Polski w Gdańsku konstytucją sejmową (1570).

[5] Kostka Jan ok. 1529—1581, sekretarz królewski (1554), podskarbi ziem pruskich, kasztelan gdański (1555), znawca spraw morskich. Brał czynny udział w organizowaniu floty w Gdańsku (1556), wystąpił z ideą utworzenia niezależnego od Gdańska portu w Pucku (1561). Zygmunt August mianował go prezesem komisji morskiej (1568). Kandydował do korony polskiej (1574—75).

[6] Solikowski Jan Dymitr, 1539—1603, publicysta, sekretarz królewski (1564), odegrał wybitną rolę w okresie bezkrólewia (1572—73), arcybiskup lwowski (1583), jeden z współtwórców Unii Brzeskiej.

[7] Wybicki Józef, 1747—1822, działacz polityczny, publicysta, autor hymnu narodowego, uczestnik konfederacji barskiej, działacz Komisji Edukacji Narodowej, sekretarz zespołu opracowującego projekt tzw. Kodeksu Zamoyskiego.

[8] Święcicki Tomasz, 1774—1837, historyk, sędzia, adwokat. Autor dzieła „Wiadomości historyczne o Ziemi Pomorskiej" (1811), „Opis starożytnej Polski" (1816). Po jego śmierci J. Bartoszewicz opublikował „Tomasza Święcickiego historyczne pamiątki znamienitych rodzin i osób dawnej Polski" (1858—1859).

[9] Cenowa (Cejnowa) Florian Stanisław, 1817—1881, badacz folkloru i dialektu kaszubskiego. Uczestnik walk niepodległościowych pod Starogardem (1846). Ukończył studia medyczne w Berlinie. Prowadził etnograficzne i językowe badania regionu kaszubskiego (1856) budząc wśród Kaszubów szacunek dla własnej mowy, co miało istotny wpływ na rozwój wśród nich polskiej świadomości narodowej.

[10] Derdowski Hieronim (Jarosz), 1852—1902, kaszubski poeta i publicysta, współpracownik „Gazety Toruńskiej" i „Przyjaciela". Osiadł w Stanach Zjednoczonych (1885), redagował w Detroit „Pielgrzyma". Wydał m.in. poemat epicki o Ziemi Kaszubskiej „O panu Czorlińscim".

[11] Kujot Stanisław, 1845—1917, ksiądz, historyk, prof. seminarium w Pelplinie. Badacz dziejów Pomorza, wieloletni prezes Towarzystwa Naukowego w Toruniu.

[12] Majkowski Aleksander, 1876—1938, lekarz, pisarz kaszubski. Założył w Kościerzynie pismo „Gryf" (1908), Towarzystwo Czytelni Ludowych, w Sopocie Muzeum Kaszubsko-Pomorskie (1913). Walczył o wcielenie Kaszub do państwa polskiego (1918—20).

WOLNE MIASTO GDAŃSK A POLSKA

(...)[a] Niemcy mają w opinii politycznej kredyt na rachunku otwartym, my mamy tylko kredyt hipoteczny, lichwiarsko oprocentowany. Niemcy w razie potrzeby uzyskują pomoc nawet od swych politycznych przeciwników, my nie możemy uzyskać tej pomocy nawet od przyjaciół. Niemcy mają uznane prawo nawet do agresji, nasze prawo do obrony jest stawiane pod znakiem zapytania. Dla Niemiec wydaje się za mało miejsca nawet w potężnym, czterofrontowym domu; dla nas ma być za dużo we własnym, ciasnym „korytarzu".

To jest atmosfera psychiczna, którą żyje współczesny świat; skorygowanie jej wymaga od nas wysiłku, powagi w każdym działaniu, wytrwałości i czasu.

Tak więc z powrotem Rzeczypospolitej Polskiej na kartę polityczną Europy wraca ponownie stary, zachodni problem, stary konflikt wciągający powtórnie w grę najbardziej żywotne i najbardziej zasadnicze podstawy bytu i niepodległości państwa. Jest on naładowany napięciem tym silniejszym, im głębsza jest dziś świadomość potęgi wewnętrznej Prus, im głębsza jest ich potrzeba hegemonii gospodarczej i politycznej w Europie, im bardziej dzisiejsza Rzeczpospolita Polska jest zdecydowana bronić swych przyrodzonych i żywotnych praw do każdej piędzi polskiej ziemi, niż mogła to uczynić w wieku XVIII. Tu więc wyrasta pierwszy, najrozleglejszy zwał raf i min podwodnych, który wyminąć i usunąć — bez szczególnych, bez skoncentrowanych i świadomych wysiłków całej załogi tego polskiego statku — niepodobna. Oczywiście, iż stoi przed nami otwarta i prosta droga aktywnego przeciwdziałania skutkom propagandy niemieckiej, paraliżowania wielu — nie należących zawsze do rzędu najzręczniejszych — posunięć dyplomacji pruskiej, demaskowania fałszywej gry politycznej na terenie międzynarodowym i jej niedwuznacznych dywersji nawet w granicach Polski*; samego jednak problemu z powierzchni życia nie usuniemy ani prędko, ani łatwo. Ani przez dobrowolne drob-

* Taką np. kontrakcję prowadzi systematycznie i z dużym talentem dziennikarz londyński Augur. (Przyp. aut. E.K.)

ne ustępstwa, przez ułamkowe rezygnacje, ani przez ignorowanie akcji niemieckiej, ani przez ograniczanie płaszczyzny tarć, rezultatu pozytywnego, tj. usunięcia konfliktu, nie osiągniemy tak samo, jak nie wygramy go przez bezcelowe zaostrzanie stosunków w życiu codziennym i gospodarczym obu narodów lub przez naśladowanie butnej polityki pruskich nacjonalistów. Obrona właściwa leży bowiem na całkiem innej płaszczyźnie, a musi być budowana krok za krokiem, konsekwentnie i wytrwale, z dnia na dzień, z roku na rok, z dziesięciolecia na dziesięciolecie przez całe społeczeństwo polskie w jednolitym, harmonijnym i świadomym wysiłku.

W tym wielkim kompleksie trudności zagadnienie polsko-gdańskie jest tylko szczególnym i drastycznym wypadkiem. W latach 1918—1919 nikt z zainteresowanych takiego rozwiązania nie pragnął. Ani Niemcy, ani Gdańsk, ani Polska. Nikt też nie może odmawiać Gdańskowi współczesnemu, charakteru niemieckiego z etnograficznego punktu widzenia. Nie mogą się jednak znaleźć wszyscy, bez reszty Polacy w granicach państwa polskiego; w okręgu karwińskim znajduje się zwarty element polski, którego przynależność państwową do Czechosłowacji uznajemy i szanujemy; są na Śląsku Górnym niemieckim okręgi, które przy plebiscycie wykazały większość polską, ale uznajemy stan istniejący jako nienaruszalny. Są zwarte okręgi niemieckie w Czechosłowacji i Szwajcarii, których przynależność do tych państw jest poparta takimi argumentami, jakich nigdy Niemcy przytoczyć nie mogą w odniesieniu do polskiego Pomorza lub Śląska. Gdyby wszystkie zagadnienia terytorialne w Europie chcieć realizować z szowinistyczno-nacjonalistycznego punktu widzenia, ludzkość nie złożyłaby prędzej broni, aż wymordowalibyśmy się wszyscy doszczętnie. Charakter sytuacji Gdańska jest całkowicie wyjątkowy. Należało w r. 1919 decydować się na wybór zupełnie jasnej i zdecydowanej zasady przy rozstrzyganiu problemu gdańskiego. Jeżeli miały decydować względy narodowościowe i niewątpliwa wola narodowa większości ludności, tak jak to się stało w odniesieniu do polskiego Pomorza, to należało pozostawić Gdańsk w ramach Rzeszy Niemieckiej. Z tego punktu widzenia Gdańsk miał ku temu bezsporne prawo; względy historyczne bowiem, przemawiające za Polską z każdego kamienia gdańskiego, mogą być współcześnie brane w rachubę tylko jako argument pomocniczy, szczególnie tam, gdzie struktura ludnościowa została zmieniona sztucznie lub w wyniku aktów gwałtu i bezprawia. W stosunku do Gdańska zarzutu tego uczynić nie można. Jeżeli zaś argumentem decydującym miały być względy gospodarcze, to oczywiście musiałby być Gdańsk włączony integralnie do Polski. Najbardziej obiektywna, sumienna i systematyczna analiza wskazuje, że każdy okres ścisłego, gospodarczego związku z Polską stanowił automatycznie rozwój gospodarczy Gdań-

ska. Każde oddzielenie od Polski rozwój ten powstrzymywało, a nieraz cofało Gdańsk w tym rozwoju wstecz*. Obecny ustrój prawno-polityczny Gdańska oparł się o obie zasady tworząc kompromis, który stał się powodem ustawicznych tarć i nieporozumień. W Gdańsku wytworzył on stan chorobliwej psychozy narodowej. Myślą, z którą budzi się i zasypia każdy prezydent W. Miasta, każdy senator, każdy polityk niemiecki, każdy urzędnik, jest obawa czy w ciągu nocy lub dnia nie przybył tu jeden nowy Polak, czy nie będzie on kiedyś obwiniony, że właśnie za jego przyczyną wzmocnił się element polski w Gdańsku. Wydaje się każdemu z nich, iż zostali postawieni jak żołnierze przy samotnej reducie, a honor ich wymaga namiętnej obrony każdej relikwii ducha niemieckiego. Jest to oczywiście przesada patologiczna; tym niemniej jednak uczucia te muszą być rozumiane przez nas, szczególnie przez nas, którzy w obronę naszego narodowego stanu posiadania wkładaliśmy tyle sentymentu i niemal religijnego uczucia.

Te momenty psychiczne, odgrywające w rozwoju współżycia gdańsko-polskiego całkiem poważną rolę, nie są jednak ani w Gdańsku, ani w Polsce dostatecznie doceniane. Konsekwencje zaś są całkiem poważne. Jest ustalonym aksjomatem, że handel i towar są nierozdzielnie związane z człowiekiem. Wytwarzać atmosferę wrogą lub niechętną przeciwko kupiectwu, a równocześnie dążyć do rozkwitu handlu jest absurdem. Tymczasem Gdańsk tak właśnie absurdalnie usiłuje rozwiązać swój problem egzystencji. Tendencją jego jest narodowy i polityczny związek z Rzeszą Niemiecką. W konstrukcji Wolnego Miasta widzi on już przecięcie połowy więzów, które łączyły go z Niemcami, a na podstawie samego prawa kontrastu obawia się, że już w połowie stał się organizmem narodowo polskim. Toteż wszystkie usiłowania senatu, biurokracji i partii politycznych z tym większym uporem zmierzają do celu odwrotnego, tj. do wzmocnienia więzów z Rzeszą Niemiecką, a rozluźnienia z Polską. W imię tej właśnie separacji od Polski Wolne Miasto Gdańsk nie omija żadnej sposobności, najbardziej nawet błahej formalności, by podkreślić wobec Polski swą suwerenność wolnego państwa. Równocześnie łamie codziennie tę zasadę wobec Niemiec. W polityce zewnętrznej i wewnętrznej, w życiu organizacyjno-politycznym i finansowym, w polityce handlowej przestrzega się tam tej łączności wszechniemieckiej na każdym kroku. Nawet urzędnicy, nie wyłączając najwyższych, przenoszeni są z Gdańska do Niemiec i odwrotnie, tak jak gdyby organizmy te stano-

* Przedmiot ten wyczerpuje praca dr. St. Sławskiego: „Gdańsk, Polska a Niemcy" (1926) w sposób tak rzeczowy, przejrzysty i gruntowny, a zarazem tak spokojny i obiektywny, iż do argumentów autora żadnej nowej myśli dodać nie można. (Przyp. aut. E.K.)

wiły jedność z punktu widzenia prawno-politycznego. W imię tej samej tendencji witane są gorąco w Gdańsku wszystkie zjazdy i kongresy wszechniemieckie, a szczególnie te, których ostrze skierowane jest wybitnie przeciwko Polsce. W imię tych samych przesłanek czynił Gdańsk największe wysiłki i to nie bez poważnego i realnego skutku, by już w konwencji paryskiej z listopada 1920 r., a jeszcze bardziej w umowie warszawskiej z dnia 24 października 1921 r. podważyć na niekorzyść Polski zasadnicze stypulacje, wynikające z traktatu wersalskiego. Ponadto w artykule 104, punkcie 5. tego traktatu zastrzeżone jest wyraźnie, że „żadne różnice nie będą czynione w Gdańsku na szkodę obywateli polskich i innych osób pochodzenia polskiego", praktycznie jednak zobowiązanie to stało się całkowitą fikcją. Łatwiejsze jest osiedlenie się Polaka w Prusach, a nawet w Sowietach, niż w Gdańsku. Trudno wreszcie domagać się cytowania istniejących jednak dokumentów i dowodów wykazujących, że wszystkie organizacje antypolskie i antypaństwowe znajdują przytułek właśnie w Gdańsku. Solidaryzując się bowiem jak najpełniej i całkowicie z antypolską polityką Prus, Gdańsk pragnąłby w imię interesów narodowo-niemieckich jak największego osłabienia Polski, rozkruszenia jej siły wewnętrznej, a więc jej upadku gospodarczego i politycznego. Z drugiej zaś strony, zamykając oczy na wszystkie te impedimenta, Gdańsk chciałby nadal korzystać w całej pełni z przywileju Kazimierza Jagiellończyka, chciałby być na zawsze monopolowym portem Polski, głównym pośrednikiem w jej eksporcie, a nawet apodyktycznym importerem, niekrępowanym polityką handlową państwa polskiego. Te dwie sprzeczne tendencje pogodzić się nie dadzą, są biologicznie przeciwstawne i wrogie sobie. Rząd pruski stosował swego czasu politykę wyjątkową mającą na celu ułatwienie konkurencji rdzennie niemieckim portom z Gdańskiem. Tak np. fracht kolejowy na zboże ze Lwowa do Gdańska wynosił w roku 1875 za 100 km mk. 6.40, ze Lwowa do Szczecina mk. 3.92, za 100 km*. Przykładów takich można by zacytować znacznie więcej. Polska takich metod politycznych wobec Gdańska nie zastosowała, a przypadkowe niedokładności natychmiast wyrównywała. Ponadto zagwarantowała pożyczki potrzebne na rozbudowę portu w Gdańsku, przyznała Gdańskowi poważny udział w dochodach celnych. Gdyby jednak rząd polski z własnej inicjatywy uczynił i dwukrotnie więcej dla Gdańska i jego życia gospodarczego, to jednak problem ten nie zostanie rozwiązany nawet w zakresie czysto gospodarczym. Port handlowy Polski musi bowiem zająć zdecydowanie aktywne stanowisko w stosunku do gospodarstwa wielkiego zaplecza. On musi inicjować nowe linie okrę-

*Por. pracę dr. S. Sławskiego „Gdańsk, Polska a Niemcy", str. 38, Dysproporcje. (Przyp. aut. E.K.)

towe, on musi badać potrzeby i trudności gospodarcze Polski, on musi je usuwać, inwestując nieraz z perspektywą 10 lat naprzód, on musi wyrywać z Polski zagadnienia gospodarcze, a nie biernie cedzić je przez swój filtr z nieustanną obawą, czy nie odda przez to większej usługi Polsce niż sobie.

Zjawia się np. fakt wojny polsko-rosyjskiej, przybywają do Gdańska okręty z amunicją, której sprawny wyładunek decydować może o życiu i bycie państwa. Ale Gdańsk nie wie, czy ma zająć stanowisko portu polskiego czy miasta pruskiego. Oba stanowiska są całkowicie sprzeczne, a więc wybiera drugie stanowisko i czyni wszystkie możliwe trudności Polsce. Zjawia się następnie na horyzoncie wojna celna niemiecko-polska. Najostrzejszy cios spada na węgiel polski. Czyż może mieć do nas pretensję — choćby najżarliwszy patriota niemiecki — że ginąć pod ciosami tej wojny gospodarczej nie chcemy? Że nie pozwalamy na zniszczenia zainwestowanych i przez Niemców kapitałów na Śląsku? Gdyby wówczas sam Gdańsk podjął inicjatywę eksportu węgla morzem, byłby związał organicznie ten olbrzymi handel ze sobą na trwałe. Ale czyż może on współdziałać z Polską w jej największych zapasach gospodarczych z Prusami, do których „Frankfurter Ztg." przywiązuje tak decydujące znaczenie? Odwrotnie, w Gdyni zjawiają się gdańszczanie i chcą budować wielką olejarnię. Uzyskują szybko wszystkie prawnie możliwe przywileje. A potem przychodzą do Gdyni Duńczycy, Holendrzy, Anglicy, Francuzi, nawet Niemcy, a każdy, kto ma zdrową i słuszną inicjatywę pracuje, zarabia, rozwija się. Ten mały parweniusz w rodzinie Hanzeatyckiej, mający za sobą 7 czy 8 lat życia dopiero, posiada jednak stare, hanzeatyckie usposobienie. Promienna radość ogarnia na widok, jak ten 8-letni malec, Gdynia, nauczył się już wymawiać i rozumieć słowo „business", jak wpatruje się w całą Polskę od morza do Karpat, czy nie zamierza ona czegoś przywieźć lub wyeksportować, jak sobie dobiera najruchliwsze elementy z całej Polski, byle tylko pobić rekord przeładunkowy jednego roku w roku następnym. Z jednej strony więc organizm o starych, wyrobionych tradycjach handlowych, o wielkim doświadczeniu i sprawności, o wspaniałych urządzeniach, związany nerwem Wisły z całą Polską i tylko Polską, zorganizowany na dysonansie elementów politycznych i handlowych, wpatrzony z trwogą w swe sito, aby przypadkiem ze strumieniem siedmiu milionów ton towarów nie przedostał się do wnętrza „groźny" element polski, z drugiej zaś wolny wodospad, czyniący jeszcze różne błędy i pomyłki, ale związany żywiołowo, każdym nerwem z całym organizmem Polski, z jej prawem, jej polityką handlową, jej walutą, jej celami i potrzebami. Czyż w tych warunkach można uczciwie obwiniać Polskę, że Gdynia rośnie jak na drożdżach, że

dziś wykazuje zdolność przeładunkową trzykrotnie większą, niż Gdańsk w okresie przedwojennym?

Oto więc nowy i ciężki problem Polski współczesnej, nowy, związany z poprzednim łańcuch raf podwodnych. Bez żadnego wpływu z naszej strony, bez jakiejkolwiek konkretnej i dysponowanej politycznie akcji polonizacyjnej, wzmaga on napięcie wielkiego konfliktu niemiecko-polskiego, ustawicznie i świadomie wykrusza i załamuje naszą politykę handlową, a w szczególności celną, ułatwia wszelką akcję antypaństwową, a w końcu staje się coraz częściej odrębnym czynnikiem „polityki szpilek" i nieprawdopodobnie złośliwej propagandy przeciwko Polsce.

E. KWIATKOWSKI: *Dysproporcje. Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej.* Kraków 1931 s. 173—179

Przypisy

[a-a] Z bogatej problematyki poruszonej przez E. Kwiatkowskiego w „Dysproporcjach" przedstawiamy jedynie fragment poświęcony stanowisku Wolnego Miasta Gdańska wobec Polski.

POLITYKA MORSKA POLSKI DAWNEJ I II RZECZYPOSPOLITEJ

Jest to powszechnie znane, że słupy graniczne cywilizacji starożytnej i współczesnej stawiane były przez te społeczeństwa, które dzierżyły prymat w sprawach morskich.

Badając podstawy ewolucji państw i podstawy historii narodów, możemy też stwierdzić, że rozstrzygającym elementem w wyścigu narodów niekoniecznie i nie zawsze jest tylko sama liczba ludności, sam obszar, samo posiadanie bogactw naturalnych, nawet może nie pracowitość i nie odwaga bojowa jej mieszkańców; często o losie narodów decyduje bardziej jego polityka albo, powiedzmy ściślej, polityka jego przywódców, aniżeli same tylko czynniki materialne lub statystyczne.

Gdybyśmy sobie ustalili, dla łatwiejszego porozumienia się, że polityka jest sztuką właściwego rozwiązywania problemów, to musielibyśmy zarazem stwierdzić, że polityka dawnej, historycznej Polski była nieraz błędna lub nie przewidująca przyszłości. Obok wielkich historycznych zwycięstw miała momenty, w których przez fałszywe ujęcie zagadnienia stwarzała zarodki przyszłych wielkich klęsk narodu i państwa.

Jednym z takich problemów dawnej Rzeczypospolitej był stosunek do morza i Pomorza. Ten problem ongiś, u zarania dziejów i bytu państwowego, był problemem bardzo wielkim. Najstarsze kroniki wspominają o wielkiej roli Słowian i szczepów zbliżonych do Polaków na Bałtyku. Istnieć miało wielkie miasto w tradycjach Weneda, inne nazywały się Julin, Wolin, Jamsborg, które miało być w IX wieku jednym z największych miast w Europie. T. Czacki[1] w jednym ze swoich dzieł wspomina o złotych monetach tego miasta, które znajdują się w muzeach. Miało ono leżeć w pobliżu dzisiejszego Szczecina. Wielu innych autorów wspominało, że u zarania dziejów wiele okrętów słowiańskich pokrywało Morze Bałtyckie. W każdym razie w okresie Mieszka I, Bolesława Chrobrego, za czasów Bolesława Krzywoustego, państwo polskie miało silne oparcie o wybrzeże Bałtyku na całej przestrzeni od ujścia Odry do ujścia Wisły, a więc na przestrzeni kilkuset km. Niestety, wskutek braku świadomości, że obowiązkiem dziejowym Polaków jest zjednoczenie wszystkich pobratymców Słowian i zabezpieczenie wybrzeża morza dla formu-

jącego się państwa polskiego, z biegiem czasu traciliśmy coraz większe tereny na zachodzie i szczególnie coraz większe tereny przy brzegach Morza Bałtyckiego.

Przeciwnie przedstawia się dynamika i ekspansja niemiecka na tych terenach. Historyk niemiecki Albert Ludwig Ewald, w czterotomowym dziele pod tytułem „Die Eroberung Preussens durch die Deutsche" z lat 70 ubiegłego wieku, mówi z dumą o tym, jak wiele terenów słowiańskich zagarnęły Prusy i Niemcy; wspomina on, że od roku 789 parł do wybrzeża Morza Bałtyckiego Karol Wielki, król Franków, rozprawiając się ogniem i mieczem z każdą próbą oporu. Już wówczas utworzone zostały podstawy niemieckiego panowania nad bałtyckimi Wenedami. Jednakże polskie pochodzenie tych okręgów przez długi czas nie było kwestionowane nawet przez Niemców. „Pomerellisches Urkundenbund" z r. 1882 stwierdza: „Przy wstępie do dziejów, Pomorze było częścią składową państwa polskiego". Istnieje poza tym bardzo wiele dokumentów, które niewątpliwie ustalają i wskazują na to, że u zarania dziejów Pomorze było częścią składową państwa polskiego. Tomasz Święcicki, który w r. 1811 wydał drukiem piękne studium, pt. „Panowanie Polaków nad Morzem Bałtyckim", pisze: „Za szczęśliwego panowania Zygmunta Augusta, kiedy naród nasz panem brzegów Morza Bałtyckiego od ujścia Odry aż do odnogi Finlandzkiej stał się, miasta Hanzeatyckie króla polskiego o protekcję na morzu w r. 1557 upraszały". Skoro więc na zachodzie i na północy mieliśmy w różnych czasach historii tak szerokie granice morskie, skoro byliśmy państwem potężnym i wielkim, w którym nieraz na ustach czołowych polityków było zawołanie: Polska od morza do morza! — to oczywiście musiały powstawać i wielkie problemy koncentrujące się u wybrzeża Bałtyku i wiążące się z pojęciem polityki morskiej.

Tak np. dość wcześnie powstał problem zabezpieczenia praw polskich u ujścia Wisły, skoro to była właściwie główna i w wielu okresach historii prawie jedyna arteria komunikacji dla całej Rzeczypospolitej Polskiej. Z tym problemem wiązało się logicznie zagadnienie stworzenia własnego portu, własnej floty handlowej, własnej floty wojennej dla zabezpieczenia interesów olbrzymiego państwa i wielkiego gospodarstwa, które za pośrednictwem Wisły ciążyło w kierunku morza.

Drugim wielkim i podstawowym zagadnieniem był problem uczynienia z ekspansji handlowej osi naszej polityki państwowej. Wobec olbrzymich bogactw naturalnych i nadmiaru produkcji w ówczesnej Polsce, wobec stałej tendencji eksportowej i dość dużej konsumpcji towarów obcych na terenie Rzeczypospolitej, kwestia handlu była jedną z najważniejszych. A przecież wiemy dziś dobrze, że prawie nic z tych zagadnień nie zostało rozstrzygnięte i rozwiązane w sposób właściwy, tj. do samego końca. Można by powiedzieć, że przyjęliśmy dziwny system wysługiwa-

nia się w naszych własnych historycznych obowiązkach obcym elementem, który miał wykonać za nas naszą pracę. Tak więc można by powiedzieć, że do środka tego czysto polskiego zagadnienia morskiego zostali wpuszczeni Krzyżacy i im przekazaliśmy zagadnienie wprowadzenia cywilizacji chrześcijańskiej wśród Prusaków; że tam, gdzie szło o zagadnienie handlu, a handel koncentrował się w miastach, zadowoliliśmy się, że miasta w znacznej mierze powstały na podstawie obcego prawa i przy współdziałaniu obcych kolonistów; że tam, gdzie szło o ekspansję handlową, posłużyliśmy się obcym elementem i przynajmniej w odniesieniu do handlu zewnętrznego dopuściliśmy, że Gdańsk stał się niejako monopolistycznym pośrednikiem Polski na zewnątrz.

Jeżeli będziemy studiowali zagadnienie morskiej polityki dawnej Polski, to stwierdzimy, że właśnie u nas ekspansja polityczna i gospodarcza nie rozwijały się równomiernie. Jest ogólnie wiadome, że do początków XIV wieku Pomorze było ściślej lub luźniej związane z Polską. Prof. Zakrzewski[2] w swojej historii Pomorza pisze: „Nie dotrzymywali Bolesławowi, Przemysławowi i Łokietkowi Niemcy w otwartym polu u dolnej Warty i nad Odrą, a jednak darli wciąż pasy z pogranicza W. Polski, niemczyli je i na zawsze od kraju odrywali. Powodu tego zjawiska szukać należy w charakterze obu narodów. Naród niemiecki, jak tylko pamięta historia, był znany z niepohamowanego pragnienia zdobyczy." Odwrotnie Polska. Po utracie Pomorza Zaodrzańskiego — również na pewien okres dziejów, a mianowicie od 1309 r. aż do pokoju toruńskiego w 1466 r., i Pomorze Nadwiślańskie dostało się pod panowanie Krzyżaków; wraca ono do Polski w 1467 r. po rozbiciu Krzyżaków i pozostaje w zasadzie w związku organicznym z Rzecząpospolitą, aż do czasów rozbiorów. Właśnie w tym samym momencie, w którym Polska wreszcie zdobyła się na siłę, aby rozwiązać swój problem polityczny i zjednoczyć z państwem choć część Pomorza po rozgromieniu Krzyżaków, rozpoczęła zatracać swój problem gospodarczy. Od 1454 r. do 1467 r., w czasie trzynastoletniej wojny z Krzyżakami, powstaje szereg układów z Gdańskiem, tzw. „Privilegia Casimiriana". Formalnie król polski zastrzegł sobie zwierzchnictwo nad portem i morzem, praktycznie jednak gdańszczanie uchwycili w swe ręce monopol handlu zewnętrznego Polski i strzegli go odtąd zazdrośnie. Czacki w dziele „O monopolach" pisze: „Wiadomo jest, że miasto Gdańsk przyswoiło sobie ius stapulae, to jest, że nikt nie może prosto przedawać produktów na morze, ale tylko przez ręce przekupniów gdańskich". Rozkazem Zygmunta I z 1526 r. ius stapulae dla całego szeregu produktów zostało odebrane

Toruniowi, co wywołało wielką radość w Gdańsku, ale to samo prawo przywłaszczyli sobie gdańszczanie.

Zygmunt I po całym szeregu skarg i lamentów na sejmach od r. 1531 aż do r. 1539 rozkazał, aby m. Gdańsk, oskarżone o przywłaszczenie sobie tego prawa, przedłożyło dokumenty udowadniające prawomocność tych przywilejów. Ale Gdańsk tych przywilejów nie przedłożył, bo ich nie posiadał, a powoływał się stale i ogólnie na Privilegia Casimiriana. Trwał więc spór jurysdyczny, a tymczasem gdańszczanie realizowali konsekwentnie i umiejętnie swoją politykę, swój monopol handlu zewnętrznego Polski. Trzeba też przyznać, że Rada Gdańska ze swego punktu widzenia prowadziła niezwykle świadomą politykę morską, że to, co zaniedbywała Polska, tego nie zaniedbywał Gdańsk. Gdańsk stał się najpoważniejszym członkiem Hanzy[3], największym centrum handlowym obok Lubeki, a nawet chwilami przewyższał te miasta, które dzierżyły ster hanzeatycki. Gdańsk budował w wieku XIV i w początkach XV wielkie spichrze, wielkie składy, ogromne żórawie, ogromne jak na owe czasy warsztaty okrętowe, rozbudował miasto, rozbudował cały system portowy składający się z przemyślanych taryf i wzorowych urządzeń. Gdańsk zadzierżgnął bardzo szerokie związki handlowe sięgające przez Morze Śródziemne do Italii i później na Lewant, na wschodzie sięgały te związki aż do Nowogrodu, na południe aż po Węgry i Mołdawię, na północ po Norwegię i Szwecję.

Musimy obecnie przeanalizować i wymierzyć, jaki ciężar gatunkowy posiadał ten właśnie problem morski dla historycznej Rzeczypospolitej.

Jeżeli chodzi o historię handlu nad Bałtykiem, to posiadamy obfity materiał dość ciekawych statystyk. Ograniczę się do najbardziej charakterystycznych.

W XVI wieku Holandia w handlu morskim gra pierwszorzędną rolę. Posiada ona olbrzymią flotę handlową i obsługuje bardzo wiele rynków światowych. Ale na jeden okręt wysłany z Holandii na ocean przypada ponad sto okrętów — jak podają współczesne kroniki i statystyki — wysłanych na Bałtyk. W połowie XVII wieku 3/4 kapitału giełdy amsterdamskiej, a więc największej giełdy ówczesnej Europy, było zaangażowane w handlu bałtyckim. W drugiej połowie XVII wieku liczono na 13.850 statków holenderskich, zaangażowanych w całym handlu światowym, 8.500 statków w handlu bałtyckim. Sumaryczna pojemność floty holenderskiej wynosiła w tym czasie 1.400.000 łasztów (jeden łaszt odpowiada mniej więcej 2 1/2 tonom) z tego ok. 920.000 łasztów było zaangażowanych w handlu bałtyckim, czyli ponad 65%.

Teraz próbujmy ustalić, jaki jest stosunek handlu bałtyckiego do handlu polskiego, który stanowił część handlu na Bałtyku. Cyfry te dadzą się ustalić dość ściśle na podstawie rejestru celnego na Sundzie, gdzie

statki musiały opłacać cło. Otóż na tej podstawie oblicza się, że handel polski stanowił w XVI wieku 60% całego handlu bałtyckiego.

W Gdańsku można było magazynować wówczas ok. 500.000 kwart zboża, to jest około 300.000 łasztów, natomiast w Amsterdamie, który był wówczas największym ośrodkiem handlu zbożowego w Europie, 700.000 kwart.

Możemy też rozróżnić dwa okresy w rozwoju zewnętrznego handlu polskiego. W pierwszej połowie wieku XV głównymi produktami idącymi z Polski przez Gdańsk są: drzewo, popiół, smoła, wosk, czyli głównie produkty leśne. Według statystyki w 1610 r. popiołu wywieziono 10.000 łasztów i ponad 6.000 łasztów smoły. W 1660 r. wywieziono przez Gdańsk popiołu i smoły za milion ówczesnych złotych polskich, co w przeliczeniu według wartości nabywczej produktów wynosiłoby dziś około 20 mln złotych. W 1555 r. miedzi, tylko Wisłą, dostarczono do Gdańska 11.000 centnarów. Ołowiu przechodziło rocznie przez szereg lat w początku XVII wieku ok. 50—60 centnarów.

Od początku XV wieku charakter handlu zaczyna się zmieniać definitywnie i to o tyle, że jakkolwiek w dalszym ciągu bardzo znaczne ilości drzewa i produktów drzewnych przechodzą przez Gdańsk, jednak dominującą rolę zaczyna odgrywać zboże i inne płody rolne i hodowlane. Zboże jest tym produktem, który decyduje teraz o powodzeniu. Bardzo wielu autorów i nie tylko polskich, ale prawie wszystkich narodów (francuskich, holenderskich, niemieckich) stwierdza, że Polska w tych czasach była właśnie głównym spichrzem Europy.

Były lata, a nawet całe dziesięciolecia, w których Polska przeżywała względne lata spokoju, a równocześnie Europa Zachodnia toczyła krwawe i niszczące wojny. Szczególnie okres wojen religijnych w zachodniej Europie był niesłychanie burzliwy, a w tych okresach czasu szczególnie zachodnie połacie Polski przeżywały chwile wybitnie wysokiej koniunktury zbożowej.

Czym był eksport zboża przez Gdańsk? Np. w r. 1608 przewieziono przez Gdańsk 87 tysięcy łasztów, a w r. 1618 (jest to moment najwyższego powodzenia), nawet 116 tysięcy łasztów, czyli około 300 tysięcy ton. Jest to cyfra dla ówczesnego świata wcale poważna! Wartość tego wywozu według dzisiejszej relacji wyniosłaby około 60 milionów złotych polskich średnio rocznie. To była jedna strona obrotu gospodarczego, ale był i duży import, szczególnie towarów włókienniczych, spożywczych, luksusowych i jedwabi przez Gdańsk do Polski.

Tak więc w Gdańsku koncentrowały się olbrzymie zainteresowania gospodarcze Polski. Ten import, który miał być instrumentem powodzenia gospodarczego Rzeczypospolitej, stał się jednak z biegiem czasu ce-

lem samym w sobie. Można powiedzieć — bez przesady — że on pożarł podstawy dobrobytu i procesu kapitalizacji w Polsce.

Tomasz Święcicki w pięknym studium z 1811 r., o którym wspominałem, stwierdza, że gdańszczanie zarabiali sto procent na produktach dowożonych z Polski; pisze on dosłownie: „Kiedy Polacy przedawali w XV wieku zboże, nie mając na przeszkodzie ius stapulae, łaszt pszenicy w Krakowie kosztował 4 złote bez 1/7, a w Gdańsku 7—8 czerwonych złotych". Tę cenę osiągała szlachta, która przywoziła zboże do Gdańska, czyli wówczas ta wielka różnica między ceną krajową a ceną eksportową w znacznej części dostawała się do rąk polskich producentów zboża. W XVII wieku, gdy działała w pełni ius stapulae, łaszt pszenicy w Krakowie kosztował 18 czerwonych złotych, w Gdańsku przy przywozie kosztował 21 zł, a przy wywozie około 40 czerwonych złotych. Prof. Szelągowski przytacza, że gdy gdańszczanie sprzedawali później zboże po 140 złp, szlachcic polski dostawał w najlepszym wypadku, po opłaceniu składowego, 75 do 85 złotych polskich, czyli że 40—50% zarobku szło na rzecz Gdańska. Na samym suknie, importowanym do Polski, gdańszczanie zarabiali rocznie około 3 mln złotych polskich ówczesnych.

Skutki tego stanu rzeczy, trwającego całe wieki, mogą być dobrze zrozumiane dopiero przez nas, współczesnych. Państwo polskie miało stały nadmiar zboża; z wyjątkiem nielicznych lat, w których spustoszenia wojenne, zaraza lub gwałtowny nieurodzaj pozbawiały Polskę nadmiaru zboża, eksport zbożowy był żywotną koniecznością Polski. Cała gospodarka ówczesna, cały ustrój państwowy i ustrój społeczny był nastawiony właśnie na produkcję nadmiaru zboża. Oczywiście, iż w tych warunkach cena eksportowa decydowała o cenie zboża na rynku wewnętrznym, a ta ostatnia o rentowności rolnictwa i jego poziomie. Stałe, sztuczne obniżenie tej ceny przez „filtr gdański", który za swe pośrednictwo zabierał ok. 40% ceny światowej zboża, było jedną z dźwigni spychających Polskę w dół biedy i upadku gospodarczego.

Autor niemiecki Naude w dziele pod tytułem „Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten von 13 bis 18 Jh." pisze: „Przez wyrafinowane sposoby gdańszczanie potrafili tak pokierować, że Polacy, pozostając w nieświadomości stosunków handlowych, odstąpili za bezcen swe zboże gdańszczanom w zamian za importowane towary: sól, wina, jedwab, korzenie, śledzie, które równocześnie gdańszczanie, wyłącznie sprzedając im, drogo kazali sobie płacić. Istotą tej sprawy było stałe, uwidoczniające się gospodarcze zubożenie Polski oraz wspaniały rozkwit Gdańska". Dr Aleksander Czołowski w książce pt. „Marynarka w Polsce" pisze: „Wszystko to razem było powodem, że mając morze, zostaliśmy usunięci od wpływu i panowania na nim. Obcy dziwili się temu zawsze. Nie ma drugiego królestwa — mawiali — które by łatwiej mo-

gło budować flotę, jak Polska — wszystkie surowce do budowy floty właśnie dostarczała Polska — a nie buduje żadnej. Sama całej Europie dostarcza drzewa, żelaza, smoły i wszystkich innych potrzeb do budowy okrętów, a o siebie nie dba. Przeto zdana jest na łaskę flot nieprzyjacielskich". Jestem tego zdania, że aż po dzień dzisiejszy odczuwamy realnie i boleśnie skutki tej polityki. Jestem zdania, że dobrobyt jakiegoś narodu, jego wyrobienie ekonomiczne, jego zdolność do ekspansji handlowej nie rodzą się z dnia na dzień, układają się tak, jak opiłki na płycie pod wpływem magnesu w linie magnetyczne, ale bardzo powoli. Jeżeli przez całe wieki ten podstawowy produkt — zboże, prawie waluta w dawnej Polsce, było szacowane poniżej istotnej światowej wartości, to oczywiście nie mogło się akumulować dóbr, tylko się je rozpraszało, nie powstawał i nie narastał kapitał wewnętrzny, tylko się ten kapitał rozpraszał.

Czy nie było żadnych prób oporu wobec tej polityki? Były, było ich nawet wiele i dość ciekawych. Zygmunt August organizuje flotę wojenną w czasie wojny o Inflanty. W 1556 r. buduje 3 okręty wojenne, obite blachą miedzianą, uzbrojone w armaty, i blokuje wybrzeże nieprzyjacielskie. Z powodu szczęśliwego przebiegu początków tej wojny liczba okrętów polskich wzrasta do 18, jednakże zaraz po ukończeniu wojny na żądanie gdańszczan flota ta została zlikwidowana. Została wyłoniona komisja Karnkowskiego w 1569—1570 dla zbadania praw Polski w Gdańsku i nadużywania monopolu przez Gdańsk. Czołowski pisze: „Uchwały komisji Karnkowskiego, zatwierdzone przez sejm i wciągnięte do konstytucji, były stanowczym złamaniem przywilejów Gdańska, były przełomową chwilą, która oddawała Rzeczypospolitej niczym nie skrępowany dostęp do morza. Niestety, uchwały te nigdy nie weszły w życie." Był to wielki moment, w którym nie tylko pojedyncze osoby, ale sejm polski po raz pierwszy zetknął się z wielkością problemu morskiego i to nie tylko z punktu widzenia interesów ekonomicznych samej szlachty i interesów „zboża", ale z punktu widzenia całości obrony państwa, jego przyszłości i niebezpieczeństw, które zaczęły się tam nad morzem koncentrować. Ten sejm postanowił — zgodnie z wnioskiem komisji — rewindykować morskie prawa Polski. Niestety, prawa i konstytucje zostały wciągnięte do akt, a jak to nieraz w Polsce było, do wykonania ich jednak nie doszło.

Stefan Batory rozumiał problem morski bardzo dobrze i próbował przełamać monopol Gdańska w handlu. W kronikach Joachima Bielskiego czytamy, iż Batory zamyślał o drugim porcie, czysto polskim, na Bałtyku w pobliżu Gdańska. Jest to więc pierwszy autor budowy współczesnego portu w Gdyni. Po pewnym czasie, ponieważ trudno było zmobilizować w Polsce pieniądze na budowę nowego portu, wysunął koncepcję konkurencji przeciw Gdańskowi i wówczas to nastąpił niebywały,

cudowny rozwój Elbląga. Świadczą o tym takie cyfry: w r. 1575 wypłynęły z Gdańska 1664 okręty, z Elbląga jeden. W tym czasie zostały nadane w Elblągu przywileje osiadłej tam kompanii wschodniej angielskiej oraz otoczono ten port opieką. Toteż w 5 lat później, w r. 1579 wypłynęło z Gdańska 126 okrętów, a z Elbląga 340. Gdańsk rozpoczął gwałtowną walkę przeciw Elblągowi; zwracał się do obcych mocarstw, skarżył się po obcych dworach, u ujścia rzeczki Elblążki zatopił 60 okrętów, ażeby zniszczyć ten port. Wreszcie w r. 1628 za Zygmunta III Gdańsk uzyskał od sejmu polskiego ugodę, przejął kompanię angielską i otrzymał monopol handlu suknem. Elbląg w tym czasie upadł całkowicie.

Zygmunt III funduje 9 okrętów dla wojny z Szwecją; w tym okresie nastawienie polityki morskiej jest już inne, przeważa interes dynastyczny. W r. 1626 Zygmunt III powołał do życia komisję morską, a w r. 1627 flota polska odnosi piękne zwycięstwo pod Oliwą nad flotą szwedzką. Jednakże w czasie wojny szwedzkiej, tuż przed rozejmem w Altmarku, w r. 1629 Gdańsk uzyskał, za pomoc królowi, nowe przywileje, o których mówiłem poprzednio.

Władysław IV rozpoczyna świadomą celu politykę morską. Jest to również polityka dynastyczna, ale już drugiego pokolenia dynastii, która zżywa się z interesem Polski. Szuka oparcia na polskim wybrzeżu, poza Gdańskiem. Próbuje usadowić się w Pucku, próbuje rozbudować port Władysławowo na Helu, próbuje budować Kazimierzowo. Rozpoczyna się jeden wielki rozdział walki o cła morskie. Mianowicie Władysław IV zwraca się do kraju, do posłów i do sejmu z żądaniem wprowadzenia cła morskiego, cła na wywożone polskie zboże i na przywożone do Polski obce towary. Akcję prowadzi bardzo energicznie Jerzy Ossoliński[1]. Idzie tu o dodatek do ceł gdańskich. Cały ten fundusz miał być przeznaczony na usamodzielnienie się Polski na morzu; miał on złamać monopol Gdańska przy pomocy rozbudowania własnej floty i własnych portów. W porozumieniu z królem duńskim gdańszczanie sparaliżowali te wysiłki. „Okazało się, że wśród senatorów miasto Gdańsk miało więcej zwolenników niż król i Rzeczpospolita" — pisze jeden z historyków. „Szlachta, obawiając się ceł i tolerując przez całe wieki tak wielki wyzysk Gdańska wobec swojego własnego interesu, pozwalała zarobić Gdańskowi, pozwalała zarobić cudzemu, ale nie pozwalała królowi; z zadowoleniem dowiadywała się, że przed portem gdańskim krąży flota duńska i pilnuje, aby cła nie zostały wprowadzone". W tych warunkach sprawa z góry była skazana na przegraną.

Następnym królom wpisywano w „pacta conventa" obowiązek stworzenia jakiejś floty morskiej dla Polski. Janowi Kazimierzowi przed zaofiarowaniem mu korony kazano podpisać, że zastanowi się nad tym, jaka by classis (flota) miała być dla Polski stworzona. Szlachta domaga-

ła się, aby król swoim kosztem tę flotę zbudował, a król przychodził do Polski w tym okresie czasu jako człowiek szukający korony i dochodu.

Jeszcze jeden piękny przebłysk w historii dominium marsi. Za Jana III Sobieskiego w 1677 r. powstaje spór o pocztę w Gdańsku. Pod wpływem osobistej bytności króla w Gdańsku Rada Gdańska zgadza się, aby poczta znajdowała się w zarządzie komisarza królewskiego i w ten sposób ten mały szczegół został wygrany.

Stopniowo, od drugiej połowy XVII wieku, ginie z rynku statek gdański. Oto dalszy skutek monopolu, który Gdańsk dla siebie zagarnął. W pierwszym momencie zdołał Gdańsk zorganizować wszystkie czynniki służące gospodarce w porcie handlowym i ekspansji handlowej, pilnował swoich egoistycznych interesów, aby ani jedna tona towaru nie wymknęła się z zarobków Gdańska. Gdy jednak Gdańsk czuł się pewny swojego monopolu i wiedział, że partner, dostarczający w dalszym ciągu ogromnych ilości towaru, jest politycznie słaby i w każdym wypadku musi ustąpić, wówczas staje się i kupiec gdański wygodny. Nie zapuszcza się już ani po towar, ani z towarem do kraju, ani na zewnątrz. Kupiec gdański — pisze jeden z historyków — umiał nadzwyczaj zręcznie wykorzystać położenie Gdańska, wzmocnić jeszcze możność wyciągnięcia zysków przez prawne przepisy, którymi targ obwarował. Po co miał narażać się na niepewne wyprawy, kiedy na miejscu miał zyski pewne bez żadnego ryzyka.

Arcybiskup lwowski Dymitr Solikowski pisał w r. 1573: „W ciele człowieczem oko jest członkiem najważniejszym a najszlachetniejszym; tego gdy nie masz, człowiek wszystek stawa się niepotrzebnym bałwanem. Tak i Rzeczpospolita, dawszy sobie skazić port gdański, to oko, którem patrzy na wszystek świat, nie co innego będzie, jeno gburstwo a oractwo cudze, a k'temu niedostatek."

Po Janie III już naprawdę rozpoczęło się „oractwo cudze". Głosy wielu pisarzy politycznych już były bez wpływu, wszystkie problemy zatarły się, nikt nie dbał o ich rozwiązanie. Polityka jako sztuka zharmonizowania przeciwstawnych elementów i sztuka rozwiązywania skomplikowanych problemów — kończyła się w Rzeczypospolitej szlacheckiej. Nie słabe siły wewnętrzne, nie siły czysto materialne, nie brak broni, czy brak wojska, ale niezdolność rozwiązywania istotnych i ważnych problemów była przyczyną upadku państwa. W każdym państwie muszą istnieć dwa czynniki, które mają sobie powierzane dwa odmienne zadania, zwykle sprzeczne i przeciwstawne. Jest to czynnik, który ma dbać o dzień jutrzejszy i który normalnie nazywa się rządem i czynnik, który dba o chwilę dzisiejszą, a który nazywa się reprezentacją narodu. Jeden z tych czynników reprezentuje program inwestycji i polityki na dalszą metę, drugi ma chronić od przejaskrawienia obciążeń generacji współ-

czesnej na rzecz pokoleń przyszłych. Polska od dawna pozbawiła się rządu i myśli o przyszłości. I w ten sposób nie zdołała utrwalić skutków swych wysiłków nad Morzem Bałtyckim i u ujścia swej głównej arterii komunikacyjnej, Wisły.

Niechęć do ponoszenia ofiar na rzecz przyszłości, całkowite rozproszenie odpowiedzialności za losy państwa, chroniczne pustki w skarbie, pewna niezdolność do zbiorowej, twórczej pracy — były przyczyną wielu nieszczęść dawnej Polski, a w tym i przyczyną nierozważania w sposób pozytywny i trwały problemu morskiego i pomorskiego.

Równolegle z upadkiem Rzeczypospolitej, osłabła również ekspansja gospodarcza na tym wybrzeżu.

Prusy wysunęły przeciwko interesom Gdańskim zainteresowania portów rdzennie niemieckich, tj. i narodowo, i gospodarczo niemieckich. Budowane linie kolejowe omijały przez pewien czas port Gdański, frachty były układane z wyraźnym pokrzywdzeniem interesów gdańskich.

Z biegiem dziesięcioleci — i to najznamienniejszych w historii gospodarczego rozwoju Europy — ten polski zakątek wybrzeża Bałtyku, położony na zachód od ujścia Wisły, stawał się coraz bardziej krajem bez znaczenia.

Dopiero w rezultacie wielkiej wojny światowej wzbudzone tu zostały ponownie potężne siły. I znów rodzą się u wybrzeża odzyskanego Bałtyku niezwykle doniosłe problemy nowej Polski, od których rozwiązania zależeć będzie przyszłość wielu naszych pokoleń.

Jest to jasne dla każdego, nawet mało wprawnego obserwatora, że musimy w stosunkowo krótkim czasie przebudować Polskę całkowicie. Dzisiejszy stan jest pod każdym względem trudny. Jeżeli bowiem większość ludzi w naszym społeczeństwie poświęca się pracy, której rezultaty gospodarcze są nikłe; jeżeli cyfry struktury zawodowej ludności, cyfry konsumpcji, eksportu i importu na jednego mieszkańca odcinają nas ostro od naszych zachodnich sąsiadów; jeżeli dochód społeczny, wysokość obciążenia budżetowego na mieszkańca stoją poniżej norm w małych państwach nieobarczonych trudnościami politycznymi, to stan ten winien ulec zasadniczej zmianie, o ile nie chcemy ponownie narazić na szwank naszego bytu. Jeśli dodamy do tego, że mamy duży przyrost ludnościowy i rozdrobnioną własność rolną, że emigracja została niebywale utrudniona, że rozporządzamy całą gamą nie wyzyskanych surowców, to zrozumiemy, że tylko drogą uprzemysłowienia państwa i wielkiej ekspansji handlowej możemy dochodzić do zamierzonego celu: przebudowy Polski. Lecz i w tej teoretycznej tendencji napotykamy na nowe, olbrzymie opory. Świat cały ulega radykalnej przemianie, a wokół nas bardziej niż gdzie indziej.

Np. Wschód, dawny nasz wielki odbiorca towarów przemysłowych,

przebudowuje się, chce być właśnie przemysłowy, więc z produktami przemysłowymi na Wschód właściwie iść nie możemy. Mogą zdarzać się większe lub mniejsze transakcje od wypadku do wypadku, tu i ówdzie dostarczymy żelazo, szyny, jakieś maszyny, lecz za 5 czy 6 lat Wschód tych produktów już nie będzie od nas brał. Nie możemy również iść na Wschód z produktami surowymi i agrarnymi, gdyż Wschód je produkuje taniej. Niestety, nie możemy pójść z naszymi surowcami i płodami rolnymi na Zachód, gdyż Zachód postawił sobie jako program właśnie reagraryzację i czyni w tym kierunku znamienne wysiłki. Odwrotnie, z produktami gotowymi nie możemy iść na zachód Europy. Jakkolwiek ceny produktów gotowych nie spadają w czasie kryzysu tak silnie, jak produktów surowych, jednak wymagają one niesłychanej organizacji finansowej. Musielibyśmy iść na Zachód, niosąc w jednym ręku pieniądze, w drugim towar, po to, aby namówić zachodnioeuropejskiego konsumenta, żeby raczył skonsumować nasze produkty poniżej kosztów produkcji za nasze pieniądze. Czy my to możemy zrobić, kiedy w stosunku do własnych obywateli tego nie jesteśmy w stanie zrobić?

Równowaga, która istniała przed wojną dla ziem polskich, przestała obecnie egzystować. Stąd płyną znów bardzo ważne i dalekie konsekwencje. Życie gospodarcze podlega pewnym prawom, zupełnie podobnym do praw fizycznych i niejednokrotnie dokładna znajomość fizyki jest potrzebna, ażeby je zrozumieć. W fizyce z definicji ciśnienia wiemy, że ciśnienie w zamkniętym naczyniu zależy, tj. wzrasta lub maleje, stosownie do ilości drobin i szybkości ich ruchu. Tak samo i w gospodarstwie społecznym jest takie pewne „ciśnienie". Jeżeli bowiem w danym kraju i okresie wzrasta ilość drobin gospodarczych, ich energia, ich szybkość ruchu — ciśnienie rośnie i od czasu do czasu musi się wyładować na zewnątrz.

Zarazem musi się pamiętać, że kto chce wyładowywać swą ekspansję na zewnątrz — ten musi mieć otwarte drogi dla eksportu. Odbudowa Polski wymagać też będzie dużego importu, a przywóz musimy i możemy zapłacić tylko wywozem. Ale gdzież te oba ciśnienia — wewnętrzne i zewnętrzne, eksportowe i importowe, mogą się w Polsce wyładować?

Przypatrzmy się karcie politycznej obecnej Polski. Granica wschodnia — w porównaniu z okresem przedwojennym — jest i będzie martwa. Tu wymiana towarowa nie przekracza kilku procent dawnego obrotu, i to niezależnie od tego, że właśnie stosunki polityczne nasze z Sowietami zostały przyjaźnie unormowane.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę granicę zachodnią i znaczną część granicy północnej, to tu jesteśmy pod obstrzałem wojny gospodarczej. Jeżeli weźmiemy granicę południową, to i ona jest wybitnie antygospodarcza i nieprzystosowana mechanicznie do dużego obrotu towarowego.

Pozostaje więc jedna mała granica, granica morska, która jest jak gdyby odwrotnością wszystkich utrudnień istniejących na granicy lądowej. Tu wymiana towarowa, tu kontakt ze światem jest bezpośredni. Jest to granica, która ma najmniej cech rozdzielania, a najwięcej cech łączenia.

Skutkiem tego zjawiska jest właśnie prawie spontaniczny fakt ogromnego ruchu towarów przez porty w Gdańsku i Gdyni. To właśnie jest to jedyne miejsce, w którym oba ciśnienia gospodarcze wyrównują się prawie automatycznie.

Rozważmy obecnie, z jakim bilansem otwarcia, rozpoczęliśmy po wielkiej wojnie, naszą politykę morską? Sformułowanie Wilsonowskie było proste i dość jasne. Była to teza, że Polska — w swoim specyficznym położeniu geograficznym i wobec olbrzymich trudności gospodarczych — może pozostać państwem naprawdę niepodległym i zjednoczonym tylko o tyle, o ile uzyska nie skrępowany niczym dostęp do morza. Ale później wzięli to sformułowanie na swój warsztat politycy i przerobili tę tezę na paragrafy praktyczne, które sprawę zaciemniły i przesyciły zarodkami konfliktów.

Przede wszystkim więc idzie o stosunek Gdańska do Polski. Gdyby ta sprawa miała być rozstrzygana z punktu widzenia ściśle i jednostronnie narodowościowego, gdyby pod uwagę miała być wzięta wola ludności, to sądzę, że Gdańsk powinien należeć politycznie do Prus Wschodnich. Gdyby natomiast było postawione pytanie, jak należy rozstrzygnąć sprawę Gdańska z punktu widzenia ściśle gospodarczego, i częściowo z uwzględnieniem elementów historycznych lub gospodarczo-historycznych, to trzeba byłoby uczciwie i definitywnie odpowiedzieć: Gdańsk musi być częścią składową Rzeczypospolitej Polskiej bez żadnych zastrzeżeń.

Praktyczne rozstrzygnięcie wersalskie poszło jednak po drodze pośredniej; chciało zadowolić oba punkty widzenia. Dwie następne konwencje polsko-gdańskie, paryska i warszawska — sprawę skomplikowały i pogmatwały. Rząd polski w Spa[5] był zmuszony do poczynienia pewnych bardzo zasadniczych ustępstw, musiał się zgodzić na ograniczenie praw Polski w Gdańsku, musiał się zgodzić na współrządy w porcie, i co gorzej, na współrządy w sprawie ceł i pewien podział dochodów z tego źródła. Zagmatwana została sprawa zarządu kolei, a dla spraw spornych, które już niebawem musiały powstać, nie ustalono instancji, przed którą spory te mają być definitywnie załatwiane.

Chcąc całą sprawę polsko-gdańską osądzić obiektywnie, trzeba też zrozumieć, że Gdańsk psychicznie został postawiony na rozdrożu. Jego interes gospodarczy wymagałby popierania interesów Polski, natomiast interes polityczny wymagał konfliktów i przeciwstawiania się Polsce. Jeżeli chcemy osądzić przeciwnika, obowiązani jesteśmy postawić się

w jego położenie. Tak np. rozpoczyna się wojna celna polsko-niemiecka. Prasa niemiecka najpoważniejsza, np. „Frankfurter Zeitung", zapowiedziała, że Polska wyjdzie z tej wojny celnej całkowicie rozgromiona. Ale Polska chce się bronić, a ponieważ granice lądowe są zamknięte, przeto usiłuje wydostać się przez morze. Sytuacja Polski jest jasna, ale Gdańsk wpada w trudny, wewnętrzny konflikt; chciałby oczywiście zarobić na eksporcie polskiego węgla i wielu innych towarów, ale pomagając Polsce w eksporcie węgla, paraliżuje politykę niemiecką wojny celnej, a gdyby miał pomagać Niemcom, musi uniemożliwić sobie ekspansję gospodarczą.

Te wszystkie momenty domagały się coraz wyraźniej i coraz natarczywiej stworzenia w Polsce podstaw własnej, na wskroś polskiej, polityki morskiej, tak twórczej i i tak aktywnej, jak wielkie były trudności znalezienia równowagi gospodarczej nowego państwa poprzez wielkie granice lądowe.

Obserwując i analizując przedwojenną strukturę gospodarstwa polskiego, można by powiedzieć, że przez szereg dziesięcioleci polityka ta układała się automatycznie horyzontalnie, tj. była nastawiona w kierunku zachodnim i wschodnim. Cały prawie obrót handlowy rozwijał się do Polski i z Polski w kierunku zachodu i wschodu.

Po wojnie, pod wpływem zasadniczych zmian, które zaszły poza granicami Polski, z konieczności zaczęła się oś polityki polskiej skręcać i musi się skręcić wreszcie o 90°; z horyzontalnej staje się i stać się musi wertykalną. To znaczy, gdy przedtem Polska szukała ekspansji gospodarczej w kierunku Niemiec i zdawało się, że nie będzie można żyć bez traktatu handlowego z Rzeszą Niemiecką, gdy ongiś wydawało się, że wraz z utratą tzw. rynków wschodnich całe gospodarstwo Polski się zawali, to obecnie ta dyskusja staje się coraz mniej aktualna. Natomiast otwierają się wzajemnie nowe możliwości, nieznane dawniej, w kierunku Norwegii, Szwecji albo w kierunku Francji, Belgii, Danii, Holandii, Hiszpanii itd. w stosunku do państw, do których towary muszą iść przez morze. Z drugiej strony i rynki południowe: Czechosłowacji, Austrii, Rumunii, Węgier, Italii, Jugosławii poczynają odgrywać coraz poważniejszą rolę w życiu Polski, a na horyzoncie rysują się już możliwości kontaktu gospodarstwa Polski z komunikacją na Dunaju i w kierunku Morza Czarnego.

Początkowa faza aktywizacji polskiej polityki morskiej napotkała jednak na szereg trudności, zwłaszcza gdy jej naturalną podstawą był tylko i jedynie Gdańsk. Wspomnę kwestię wyładowania amunicji w czasie wojny bolszewickiej, był to jednak tylko znamienny incydent. Później, gdy Polska chciała i musiała korzystać z portu gdańskiego — mającego monopolowe stanowisko wobec naszego gospodarstwa — przyszły uderzenia i to z dwu stron. Gdańsk sam wyznawał hasło: lass man Po-

len zahlen! i czynił się miastem drogim ze wszystkimi ujemnymi konsekwencjami tej drożyzny. Z drugiej, rząd niemiecki, a mianowicie koleje niemieckie, podjęły ostrą walkę taryfową przeciwko kolejom polskim i Gdańskowi. Tak np. w r. 1925 dla juty frachty kolejowe na odległość Gdańsk—Bielsko, wynoszącej 692 km, wynosiły 86.10 zł za jedną tonę, a w tym okresie frachty na odległości Hamburg—Bielsko, wynoszącej 838 km, wynosiły 54 zł 40 gr, czyli o 32 zł taniej. Wełna: Gdańsk—Częstochowa, odległość — 450 km, koszt frachtu — 61,40 zł, gdy Hamburg—Częstochowa, przy odległości 793 km — 52.00 zł. Bawełna: Gdańsk—Bielsko, przy odległości 692 km, koszt 75,50 zł; Brema—Bielsko, prawie 900 km odległość a koszt — 53,40 zł. Wyjątkowe taryfy niemieckie zostały wprowadzone na jutę w Hamburgu, na rudę żelazną w Szczecinie, na bawełnę w Bremie itd. Samej rudy przeszło przez Szczecin i koleje niemieckie 670.000 ton, a tylko za frachty kolejowe, bez uwzględnienia zarobku portu, zapłacono wtedy Niemcom 9 mln zł. Z drugiej strony w r. 1924 powstały trudności w Gdańsku przy eksporcie drzewa. W 1925 r. w grudniu składy portowe nie mogły pomieścić zboża, które stało przez miesiąc prawie w wagonach kolejowych. W r. 1926 szwankował eksport węgla, a narzekania były dość powszechne. W r. 1927 i 1928 cukier nie mógł się pomieścić w Gdańsku i wędrował przez porty niemieckie. Wszystkie te momenty biły w świadomość państwową Polski jak taranem i to był ostatni etap, który skłonił nas do szybkiej rozbudowy portu. Przyznane Polsce własne etnograficznie wybrzeże miało, bez Helu, 73 km długości, to jest prawie 2% sumarycznej granicy polskiej. Ale musimy sobie powiedzieć, że nie procent granicy znaczy, nie jej fizyczna długość, tylko sposób jej wyzyskania i wyinwestowania pod względem gospodarczym.

Można rozróżnić 3 fazy w budowie portu: pierwsza faza trwa od początku, to jest od 1921 do 1923. W tym okresie budowano port we własnym zarządzie państwowym. W ciągu 3 lat wydano 1.100.000 zł. Był tu oczywiście brak stosunku między wielkością zagadnienia a między ilością pieniędzy na ten cel wydanych. Skutkiem tego było to, że część pieniędzy zmarnowano. Drugą fazę stanowi okres od 1924—1926, w którym port Gdyński budowało konsorcjum francusko-polskie na podstawie umowy kredytowej. Jednakże niebawem wyłoniły się poważne zatargi. Jakieś nieszczęście prześladowało wówczas tę budowę. W październiku 1925 r. zatonęła największa draga, która wybierała torf i piasek dla pogłębienia basenów; na jej miejsce sprowadzono z Kopenhagi dwie inne dragi, jednakże w drodze zatonęły obie w czasie burzy; sprowadzono więc niebawem czwartą dragę z Gdańska, ale i ta draga natychmiast po przyjściu zatonęła. Konsorcjum wykonało szereg prac i przedstawiło ministerstwu rachunek na 4 i pół miliona zł. Ministerstwo z powodu

tego, że nie wszystko, co było wykonane było równocześnie użyteczne, obniżyło rachunek do 1.600.000 zł. Powstał bardzo długi spór, a z powodu tego sporu konsorcjum zawiesiło pracę.

Trzeci okres rozpoczyna się od połowy roku 1926. Postanowiono wówczas zlikwidować zarówno dawne i istniejące spory, jak i dawną zasadę umowy, budowania Gdyni na kredyt. Od tej pory przeznaczono na ten cel sumy z budżetu.

Co zostało dotychczas wykonane i jak pracuje port gdyński, to jest dość powszechnie znane. Jednakże chcę wyraźnie podkreślić, że ten rezultat, którym chętnie wszyscy lubimy się szczycić, nie powinien nigdy, ani na chwilę, zaciemniać nam obrazu, że wszystko jest jedynie wstępem do rozwiązania problemu, nie samym rozwiązaniem.

Jak ten rezultat wygląda cyfrowo? Przytoczę niektóre podstawowe cyfry: w r. 1926 import przez Gdynię jeszcze nie istniał, a eksport średnio miesięcznie dochodził do 34.500 ton. W tym samym roku gdański import wynosił średnio miesięcznie 53.400, eksport zaś — 471.600, czyli razem 525.000 ton średnio miesięcznie. Jest to zjawisko niesłychanie charakterystyczne, że Gdańsk do tego momentu, w którym polityka gospodarcza Polski nie była nastawiona na zagadnienie morza i Gdyni, przeładowywał zaledwie tę cyfrę, która była jego udziałem przed wojną, a mianowicie około 2—2,5 mln ton rocznie. W tym samym momencie, kiedy zaczęła się zdecydowana budowa Gdyni, przeładunek Gdańska podskoczył do 6 mln ton rocznie. Był to bodaj jedyny port w Europie, który pracował wówczas na trzy zmiany. A więc gdy rozpoczęła się nasza polityka morska, zaczęła ona wychodzić na dobre i Gdańskowi. Dopiero gdy kryzys gospodarczy począł cofać cyfry wstecz, mamy to zjawisko, że i przeładunek Gdańska się cofa, a Gdynia rośnie w dalszym ciągu, gdyż nie posiada tych zapór politycznych, którymi posługuje się Gdańsk. Tak więc w r. 1930 średnio miesięcznie Gdynia importuje 42.200 ton, eksportuje zaś 260.000 ton, czyli razem 302.400 ton. Gdański tonaż importowy jest dwa razy większy wynosząc 90.900 ton średnio miesięcznie, eksportowy zaś wynosi 593.500 ton, razem 684.400 ton. Weźmy następnie dla przykładu lipiec 1933 r. Gdynia w imporcie miała 92.500 ton, w eksporcie 505.700 ton, czyli razem 598.200 ton, okrągło 600.000 ton. Natomiast Gdańsk w miesiącu lipcu miał w imporcie 38.800 ton, prawie trzecią część tego, co miała Gdynia, w eksporcie 372.000, razem 409.800 ton, czyli mniej od Gdyni. W ciągu jednego tygodnia października 33 r. (od 23—29) przeładunek w porcie gdyńskim osiągnął rekord 161.000 ton, gdyby to przeliczyć na stosunek roczny, to cyfra reprezentuje praktyczną zdolność przeładunkową portu w wysokości 8 i pół miliona ton rocznie, czyli 4 razy więcej, niż zdolność Gdańska w 1913 r. Nie dajmy się jednak uśpić wymowie tych cyfr. Za panowania Stefana Batorego Elbląg

w przeciągu 5 lat niesłychanie się rozwinął, stał się wielkim portem, jednakże potem z powodu wycofania się Polski z samodzielnej polityki morskiej za jednym zamachem wszystko się zmieniło.

Tak więc obecnie mniej więcej 70% sumarycznego eksportu Polski idzie przez morze, a 30% eksportu idzie przez stosunkowo olbrzymią granicę lądową. W imporcie mniej więcej 32% idzie przez morze, a 68% idzie granicą lądową. W imporcie decyduje polityka importerów, w eksporcie decydujemy najczęściej sami, a do decyzji skłania nas taniość drogi morskiej, szczególnie przez Gdynię.

Jakże odmiennie postępował rząd pruski w stosunku do Gdańska. Polska ustaliła zasadnicze warunki rozwojowe identyczne dla Gdańska i Gdyni, gdyż oba te porty mają być nie celem samym w sobie, lecz narzędziem rozwoju gospodarstwa Polski. Wszystkie frachty kolejowe były obliczone identycznie do Gdańska i do Gdyni, wszystkie zasadnicze przywileje, które dawaliśmy Gdyni, obowiązywały również w Gdańsku. Rząd pruski zdecydował się na budowę Kanału Bydgoskiego w XIX wieku po to, ażeby połączyć dorzecze Wisły z dorzeczem Odry. Celem jego było skierować ruch towarowy z dorzecza Wisły do Szczecina, a odebrać go Gdańskowi. Jak się przedstawiały cyfry obrotu? Są tak charakterystyczne, że warto je tu przytoczyć. W r. 1883 obrót towarowy Gdańska wynosił 1.100.000 ton, obrót towarowy Szczecina wynosił również 1.100.000 ton, w 20 lat później w 1903 r. obrót towarowy Gdańska wynosił 1.350.000 ton, obrót towarowy Szczecina 3.250.000 ton; w r. 1913 obrót towarowy Gdańska wynosił 2.110.000 ton, obrót towarowy Szczecina 6.250.000 ton. Zaznacza się więc wyraźna linia odbierania Gdańskowi tonażu towarowego, a kierowania go do Szczecina. W r. 1926 obrót towarowy Gdańska wynosi 6.300.000 ton, Szczecina 5.800.000 ton. W r. 1931 w Gdańsku przeładowano 8.300 tysięcy ton, w Szczecinie 3.760.000 ton. Więc główne zagadnienie rozgrywa się tu kosztem towarów polskich. Kto eksploatuje i eksportuje surowce i tanie produkty spożywcze, musi mieć idealnie tanio technicznie wyposażone porty. To zadanie musi spełnić Gdynia i to musi być bodźcem dla Gdańska. Toteż nie byłoby większego błędu, niż chcieć utworzyć kartel Gdańsk—Gdynia.

W 1912 r. posiadał Gdańsk 16 żórawi o nośności 32 ton, obecnie ma ich 76 o nośności 304 ton, plus 3 żórawie pływające i 3 mosty przeładunkowe. Dziesięciokrotnie zdolność przeładunkowa Gdańska, pod wpływem konkurencji Gdyni, została rozbudowana i dlatego nie należy tego zdrowego zjawiska hamować.

Gdynia posiada obecnie 45 kranów najnowszej konstrukcji i ponad 600 drobnych przedsiębiorstw przemysłowych, handlowych, bankowych, spedycyjnych i maklerskich.

Gdynia miała następującą frekwencję okrętów wychodzących: w

1924 r. — 2 okręty, w 1926 r. — 303 okręty, w 1930 r. — 2.219 okrętów, w 1931 r. — 3.148 okrętów. Równocześnie wzmógł się średni tonaż okrętów: w 1926 r. średni tonaż okrętów wynosił 687 ton, w 1930 r. — 979 ton. Obecnie w Gdyni średni tonaż jest większy niż w Gdańsku, gdyż Gdynia ma bardziej nowocześnie urządzone wybrzeże i każdy — nawet największy — okręt może przybić do mola.

Stylem telegraficznym wymienię jeszcze, jakie zagadnienia stoją na przyszłość przed polityką morską Polski. Pierwszym zagadnieniem i najważniejszym, jest rozbudowa i dokończenie, co się zresztą odbywa, magistrali węglowej i ogólnotowarowej Śląsk—Gdynia. Skróci to drogę dla masowych i tanich towarów o 90 km i stworzy pierwszą wielką linię, która będzie wiązała Polskę przemysłową z głównym ośrodkiem handlu, tj. Gdynią. Jeżeli cały nasz obrót towarowy zmienił swój kierunek, oczywiście i drogi komunikacyjne muszą zmienić kierunek.

Drugim zagadnieniem jest utworzenie wielkiego basenu wolnocłowego w Gdyni. Jest to zagadnienie niezmiernie wielkiej doniosłości. To tzw. porto franco daje możność magazynowania towarów bez opłacania cła oraz możność czekania na koniunkturę i szukania rynków.

Trzecim zagadnieniem jest wzorowe postawienie kwestii finansów miasta. Ta polityka, która stworzyła port, powołała do życia i miasto Gdynię, tymczasem jest ono zaszeregowane do normalnych miast w Polsce. Muszą się znaleźć środki, by uporządkować stronę finansową miasta nie będącego w stanie podołać olbrzymim potrzebom inwestycyjnym.

W 1932 r. wprowadziliśmy morskie cła preferencyjne, jest to zagadnienie ważne, należy je utrzymać. Będziemy spotykali się z atakami na to cło i dlatego utrzymanie tej zasady w mocy, przynajmniej na okres rozwoju portu w Gdyni, pozostaje i nadal ważnym zagadnieniem.

Ale najważniejsze w tym wszystkim jest to, że w polityce morskiej nie możemy popełniać tego błędu, który leży w naszym narodowym charakterze. Jesteśmy z natury bardzo niecierpliwi i bardzo wrażliwi. Np. został popełniony jakiś mały błąd w wielkiej sprawie, już gotowi jesteśmy zniechęcić się i z danego zagadnienia wycofać się. W polityce morskiej, gdzie powstaje wielka działalność, musi powstać pewna ilość błędów i nie ma narodu na świecie i nie było go w przeszłości, który by uniknął absolutnie błędów. Błąd musi być szybko oceniony i naprawiony, ale nie może być powodem zniechęcenia.

Jest jeszcze zagadnienie marynarki handlowej. Gdy udział floty pod własną banderą w handlu morskim wynosił np. w Jugosławii 74%, w Danii 63%, w Niemczech 47%, w Estonii 30%, na Łotwie 14%, w Turcji 9%, w Polsce w 1926 r. zbliżał się do zera. Obecnie przy pełnym wyzyskaniu naszej istniejącej floty handlowej zaledwie 7% obrotu morskiego możemy wykonać na polskich statkach. Małe przykłady mogą po-

uczyć, jak wielką wagę posiada własna flota handlowa w organizacji własnej ekspansji handlowej.

Tak np. „Przemysł i Handel" z 1925 r. (zeszyt 48) przytacza fakt, że maszyny rolnicze z Polski, przeznaczone na Bliski Wschód, przyszły na okręcie niemieckim w stanie niezdatnym do użytku ze względów konkurencyjnych. Wiele podobnych wypadków cytuje „Przemysł i Handel". Gdy normalny fracht za węgiel na Bałtyku wynosił 5 1/2 sh za tonę, z portów polskich kosztował 7 sh. Obcej flocie płacimy rocznie za przewóz naszych towarów od 4—5 mln funtów szterlingów złotych.

W zrozumieniu wagi własnej bandery, główne państwa morskie asygnują znaczne sumy na popieranie żeglugi morskiej pod własną banderą: Anglia ponad 7 milionów funt. szterl., Jugosławia 6 milionów zł, Estonia przeznacza 4 miliony zł, itp.

W styczniu 1927 r. mieliśmy 10 statków o pojemności 14.700 brutto ton, 1931 r., w styczniu nasza flota państwowa i prywatna reprezentowała 31 statków o tonażu 65.100 t. Obecnie tonaż nieco zmalał i ilość okrętów zmalała: jeden zatonął, jeden oddano wojsku. Natomiast została zadecydowana budowa kilku nowych i nowoczesnych statków pasażerskich i handlowych za granicą. Te nowe statki będą wielką zdobyczą w dziele realizacji polityki morskiej.

W zagadnieniu floty najbardziej zasadniczym elementem, mającym najściślejszy związek z możliwościami rozrostu ekspansji gospodarczej, są linie stałe. Jest to zagadnienie bardzo skomplikowane. Linie stałe powstają łatwo wówczas, gdy istnieje ściśle zdefiniowana ekspansja towarowa w określonym kierunku. Tymczasem ta ekspansja towarowa nie powstanie samorzutnie, jeżeli nie ma stałych linii okrętowych. Jeżeli towar przychodzi do portu i musi szukać dorywczej możliwości, to połowa możliwości eksportowych nie zrealizuje się. Sprawa wywozu tzw. „drobnicy", gwarancja terminów dostawy, koszt frachtu etc., wszystko to wiąże się z istnieniem linii stałych. Rekapitulując mogę stwierdzić, że zagadnienie i polityka morska różnią się wyraźnie od wszystkich innych zagadnień tym mianowicie, że wymagają bardzo dalekiej perspektywy i wielkiej wytrwałości. Mussolini w pracy swej pt. „Rzym starożytny na morzu" przedstawia historię wysiłków Rzymu celem stworzenia potęgi morskiej. Opisuje on, jak temu starożytnemu Rzymowi nie szczęściło się na morzu, jak fatum jakieś przynosiło tu jedną klęskę za drugą, rozczarowanie jedno za drugim. Można by sądzić, że ta demokracja rzymska, wyrosła w obliczu spraw lądowych, miała prawo zrazić się i powiedzieć: dość eksperymentów, za dużo kosztuje to życia ludzkiego i pieniędzy. Rzym jednak doszedł w końcu do panowania na morzu, doszedł tylko niesłychanym uporem i niezachwianą wytrwałością.

Jeden ze starych autorów powiada tak: „Sprawę zagadnienia mor-

skiego utrudniał w Polsce charakter rządu, który był jak gdyby czymś wydzielonym z sejmu i był oparty o łańcuch organizacji reprezentacyjno-stanowych, sejmiki i wszystkie dalsze wiązania reprezentacyjne. Taki rząd nie był w stanie zdobyć się na poważniejsze inwestycje, gdyż powstaje przy tym wielki konflikt interesów dnia bieżącego i przyszłości. W tych konfliktach zmarnował się wówczas — z wielką szkodą dla Polski dawnej i dzisiejszej — wielki problem morski i handlowy.

Obecnie stoimy ponownie wobec problemu, który ma i mieć będzie niesłychaną wagę dla przyszłości Polski. Ja osobiście jestem przepojony wiarą, że wielki czyn kulturalny i gospodarczy wyrosły z woli całego narodu, związany organicznie z polską ludnością Pomorza, stanie się naszym obrońcą i kombatantem nie mniej silnym od armat i krwi ludzkiej. Dlatego pracy twórczej na wybrzeżu Bałtyku nie wolno nam opuścić ani zaniedbać, ani dziś ani w przyszłości. Gdynia, to nie tylko nowy i nowoczesny port, wyrosły wśród pustkowi i piachów, to nie tylko miasto młode i piękne, to nie tylko okręty pod polską banderą, ale to symbol pracy nowej Polski, przełamującej krok za krokiem zwał trudności, którymi została otoczona.

E. KWIATKOWSKI: *Polityka morska Polski.* (mies.) Polityka narodów. Warszawa 1934 s. 1—23

Przypisy

[1] Czacki Tadeusz, 1765—1813, historyk, działacz oświatowy i gospodarczy. Współzałożyciel Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Warszawie (1800), twórca Liceum Krzemienieckiego (1805), przy którym zorganizował zawodową szkołę geometrów i mechaników. Specjalizując się w zakresie historii prawa opublikował m.in. „Obraz panowania Zygmunta Augusta".

[2] Zakrzewski Stanisław, 1873—1936, historyk prof. Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie (1904). Autor monografii „Mieszko I" (Lwów 1921) i „Bolesław Chrobry" (Lwów 1925).

[3] Hanza — związek kupców lub poszczególnych miast w Europie średniowiecznej mający na celu uzyskiwanie przywilejów i ułatwień w handlu. Z miast polskich do Hanzy należały m.in. Gdańsk, Elbląg, Toruń i Kraków. Pierwszy wolny zjazd miast hanzeatyckich odbył się w 1358, ostatni w 1669.

[4] Ossoliński Jerzy, 1595—1650, kanclerz wielki koronny, polityk i dyplomata, najbliższy doradca Władysława IV, zwolennik ukrócenia feudalnej anarchii. Popierał króla w sprawie wprowadzenia stałych ceł morskich.

[5] Pisząc o konferencji w Spa prof. Wacław Jędrzejewicz zaznacza: „Podczas swego pobytu w Spa prezydent ministrów Grabski, pod naciskiem rządów Ententy,

a zwłaszcza premiera Anglii Lloyd George'a i pogarszającej się sytuacji militarnej w Polsce, podpisał układ, w którym Polska zgodziła się na zainicjowanie i podpisanie rozejmu z bolszewikami na linii Curzona (8 XII 1919), oddanie Wilna Litwinom, wysłanie pełnomocników do Londynu na konferencję, która ma się tam odbyć możliwie szybko, i przyjęcie decyzji Rady Najwyższej w sprawie granicy litewskiej, przyszłości Galicji Wschodniej, sprawy Cieszyńskiego i przyszłego traktatu gdańsko-polskiego". (W. Jędrzejewicz: Kronika życia Józefa Piłsudskiego 1867—1935. Tom 1, 1867—1920, Londyn 1977 s. 500—501).

POLSKA NA MORZU W LATACH 1924–1934

Gdy dziś stajemy na naszym szczupłym wybrzeżu morskim, gdy z Gdyni dostrzegamy jasne światła Gdańska, a wprost przed sobą latarnię na Helu i czasem błyski latarni rozewskiej, te słupy świetlne, zamykające gospodarczo czynne granice morskie Polski, to jakże niesamowicie błąkają się w mózgu i duszy słowa Tomasza Święcickiego, zawarte w jego pięknej broszurze wydanej w r. 1811 „O panowaniu Polaków na Morzu Bałtyckim": „Za szczęśliwego panowania Zygmunta Augusta, kiedy naród nasz panem brzegów Morza Bałtyckiego od ujścia Odry aż do odnogi finlandzkiej stał się, miasta Anzeatyckie króla polskiego o protekcję na morzu w r. 1557 upraszali".

Tuż przed wielką wojną w r. 1914 mogło się wydawać, że wystarczy jeszcze kilka dziesięcioleci, a już zaginą ostatnie szczątki spraw polskich nad brzegami Bałtyku. Przemyślany nacisk działalności germanizacyjnej szedł z obu stron; był wyposażony we wszystkie narzędzia niszczenia polskości. Szkoła i kościół, wojsko i administracja, podatki i kredyty, komisja kolonizacyjna, prawa wyjątkowe, cała sieć niemieckich związków społecznych i gospodarczych — wszystko to stanęło, już nie do walki z polskością dawnego Pomorza, bo tę walkę już uważano za wygraną, ale do zatracenia wszystkich śladów prawa polskiego do tej ziemi i wybrzeża. Ale właśnie zabrakło tych niezbędnych kilku dziesięcioleci. Wyrok w tym wielkim procesie dziejowym zapadł — z pruskiego stanowiska — o dwa pokolenia za wcześnie. Jeszcze bowiem matki tych drobnych obywateli, tych licznych tysięcy małych, szarych ludzi, włościan, rybaków, robotników najemnych, uczyły swe dzieci modlitwy polskiej, jeszcze pamiętały jakieś resztki legendy o dawnej wielkości i sławie Polski, jeszcze umiały szczepić bohaterski hart wytrwania przy własnej mowie i przy własnym, odrębnym poczuciu narodowym, w tym zalewie zewnętrznej potęgi germańskiej.

W wyniku tego cichego i upartego, a wciąż jeszcze zwycięskiego bohaterstwa ludności Pomorza mogła Polska przed kilkunastu laty powrócić nad wody Bałtyku, mogła docisnąć się do tego naturalnego źródła bogactwa i handlu, jakim było od tysiącleci, jest dziś i będzie zawsze

morze. Przyznane Polsce rodzime etnograficznie wybrzeże morskie stanowi zaledwie około 2% całej granicy Rzeczypospolitej. Prawa nasze w ciągu wieków uległy znacznemu ograniczeniu. Ale nie ilość kilometrów brzegu morskiego rozstrzyga o wartości i wynikach polityki morskiej narodów. Tu czynnikiem rozstrzygającym jest zdolność twórcza samego społeczeństwa; jego odzew na potrzeby gospodarcze, jego wola i siła.

Dla nowej Polski właśnie na tym małym skrawku wybrzeża morskiego zbiegły się najważniejsze elementy jej polityki. Choć jeszcze często podświadomie, choć jeszcze nieraz nie dość wyraźnie, a już w milionach ludzi, w milionach serc i umysłów poczyna się gruntować ta prawda, że tu, u zbiegu polskiej ziemi do wód Bałtyku, dokonało się istotne i jedynie prawdziwe zjednoczenie ziem polskich w jeden cały, wystarczający i niezależny organizm państwowy; że odwrotnie, bez tego własnego i bezpośredniego dostępu do morza, przez obszar etnograficznie polski nie mogłaby być zakończona czynna walka o zjednoczenie Polski, choćby stworzono wszystkie kunsztowne i prawne pozory dostępu przez obce nam duchowo i gospodarczo porty. Tu, w tym symbolicznym, a zarazem tak konkretnym słowie Gdynia, urzeczywistnia się nasza łączność z całym światem, tu granice najodleglejszych państw przybliżają się do nas, tu zbiega się prawdziwe sąsiedztwo z licznymi narodami świata, tu możemy budować prawdziwą opinię obcych o prawdziwej Polsce przy pracy.

Tu właśnie, nad Bałtykiem, między ujściem Wisły a brzegiem Żarnowieckiego Jeziora, ześrodkowały się najważniejsze zagadnienia gospodarcze współczesnej i przyszłej Polski. Chcieć uruchomić bogactwo polskich surowców, chcieć zapewnić pracę dla milionów rąk w Polsce, chcieć zabezpieczyć prawa dla przyrastającej corocznie ludności, chcieć pchnąć życie nasze o krok naprzód, podnieść wskaźniki wytwórczości i spożycia, wywozu i przywozu, zdolności podatkowej i budżetowej, kapitalizacji i cywilizacji, to znaczy chcieć rozewrzeć szeroko wrota działalności handlowej. Ale Polska — jak żadne inne bodaj państwo w Europie — jest otoczona martwymi gospodarczo granicami lądowymi. Przez nie i towar, i każde najdrobniejsze zagadnienie gospodarcze zaledwie się przeciska, nie płynie, ale sączy się z największą trudnością. Na jednej granicy tli się od szeregu lat pozycyjna wojna celna, na innej wymiana towarowa prawie nie dochodzi do skutku z powodu braku dynamiki konsumpcyjnej, na innej jeszcze nastąpiły takie zmiany strukturalno-gospodarcze, że wszelki ruch towarowy zamarł. Aż dopiero tu, na tej małej granicy bałtyckiej, przedarła się ta martwa zapora i lawina wagonów z towarami polskimi runęła w świat. Ale ile jeszcze pozamaterialnych wartości ta właśnie granica, ten właśnie symbol, nazywający się Gdynia, może wykazać na swoim rachunku? Przecież tu właśnie powstaje wielka akade-

mia handlu międzynarodowego dla całej Polski. Te braki, które pozostawiła w instynkcie naszym dawna, historyczna, szlachecka Rzeczpospolita i te, które przybyły w okresie wielkiej niewoli, gdy byliśmy przedmiotem wyzysku gospodarczego, usuwa obecnie własna twórcza praca na Wybrzeżu i na morzu. Tu — pod naciskiem wojny celnej — musiał przyjść Śląsk ze swym węglem i w oparciu o morze własną pracą zdobył rynki światowe, o których dawniej nie mógł nawet marzyć. Tu przybyły potężne huty polskie, gdy gdzie indziej napotkały trudności w zaopatrzeniu się w rudę żelazną i łom. Tu dotarły cukrownie polskie z wywozem cukru, tu Łódź i inne ośrodki włókiennicze przyszły po bawełnę, tu poczęły się skupiać zainteresowania przemysłu spożywczego, tu rodziły się nowe inicjatywy wytwórcze i handlowe. Czyż nie zaszedł tu cud nauki w tej symbolicznej polskiej akademii handlowej, która zwie się „Morze", „Gdynia", „Gdańsk", gdy dziś jeden z wybitnych przedstawicieli wielkiego koncernu przemysłowego na Śląsku stwierdził, że najbardziej opłacającą się gałęzią pracy w okresie przesilenia są tylko wielkie inwestycje, dokonane przez ten koncern w Gdyni? I jeszcze coś ważniejszego. Tu dokonało się i dokonuje dalej zjednoczenie wszystkich ugrupowań polskich; wobec tego zagadnienia cichną wszystkie spory i nieporozumienia; wszyscy, którzy noszą imię Polaków, gotowi są do obrony swego skarbu narodowego, symbolu swojej niepodległości — morza.

Tu wreszcie w oczach całego społeczeństwa wciela się potęga woli i świadomej polityki państwa, tu cała Polska widzi jak w zwierciadle, że stać ją na dokonanie wielkiego dzieła, gdy chce; tu budzi szacunek obcych dla swej pracy i woli. Tak więc i w polityce państwa i w duszach najszerszych warstw społeczeństwa polskiego dokonało się doniosłe przeobrażenie w stosunku do zagadnienia morskiego. Można by powiedzieć, że ekspansja i międzynarodowa współpraca gospodarcza Polski, zmierzająca od wielu dziesięcioleci w kierunku na wschód i zachód, poczęła się nastawiać na kierunek północ i południe. Każda statystyka ruchu towarów mówi o tym dokonującym się coraz bardziej wyraźnie przeobrażeniu. Jednocześnie linie magnetyczne zainteresowań gospodarczych coraz bardziej układają się w kierunku naszego morza i portów polskich w Gdyni i Gdańsku. Podobne przeobrażenia zachodzą w stosunku całego społeczeństwa i całego narodu do spraw morskich. Jeszcze przecież tak niedawno zagadnienie to było prawie obce opinii publicznej. Dziś żywotne zainteresowania gospodarcze, związane z polityką morską, krystalizują się na obszarze całego państwa. Nie ma dziś zakątka w Polsce tak zapadłego, tak odciętego od świata, w którym nie znano by dobrze słowa Gdynia. W tych okolicznościach osiągnięte wyniki muszą być poważne. Ujmijmy w liczby najważniejsze wyniki naszej polityki morskiej. Gdy więc np. w r. 1926 przechodziło średnio miesięcznie przez Gdańsk

525,0 tys. ton, a przez Gdynię zaledwie 34,5 tysięcy ton towarów, to w r. 1930 Gdańsk przeładował średnio miesięcznie 684,4 tys. ton, a Gdynia 302,4 tysiące ton. W lipcu 1933 r. Gdynia w przeładunku osiągnęła 598,2 tys. ton, a Gdańsk spadł do liczby 409,8 tysięcy ton obrotu w wywozie i przywozie. Zdolność przeładunkowa Gdyni — wedle liczb osiągniętych istotnie pod koniec października ub.r. — przekracza 8 milionów ton w stosunku rocznym, to znaczy jest prawie czterokrotnie większa niż istotny przeładunek Gdańska tuż przed wojną i ponad dwukrotnie większa niż przeładunek dokonany w Szczecinie w r. 1931. W ciągu 7 lat praktyczna zdolność przeładunkowa Gdyni wzrosła prawie dwudziestokrotnie!

W stosunku do ogólnego międzynarodowego obrotu towarowego Polski, tj. do jej całkowitego przywozu i wywozu, wybrzeże morskie do r. 1925 nie grało jeszcze poważniejszej roli. W r. 1929 drogą morską, tj. przez Gdynię i Gdańsk, szło już 44% naszego wywozu według wagi towarów i 27% według wartości. Za pierwsze półrocze 1932 r. drogą morską przeszło prawie 69% całego polskiego wywozu, a obecnie liczba ta przekracza nawet 70%. Tak więc w ekspansji wywozowej kilometr wybrzeża morskiego jest już obecnie przeszło stokrotnie donioślejszy dla nas, niż kilometr granicy lądowej, a przecież w twórczym wysiłku polskiej polityki morskiej jesteśmy właściwie dopiero u samych początków.

W roku 1924 wyszły z Gdyni zaledwie 24 okręty, w r. 1931 liczba ta wzrosła ponad stokrotnie, gdyż doszła do 3.150 okrętów, przy czym średni tonaż okrętu wzrósł prawie o 50%. Gdynia posiada obecnie około 50 kranów najnowszej konstrukcji oraz duży szereg przedsiębiorstw przemysłowych, handlowych, ekspedycyjnych, bankowych i maklerskich. Podobny rozwój wykazał również port gdański, gdyż zasadnicze przestawienie kierunków ekspansji handlu polskiego leżało i leży również w interesie tego portu.

Nie łudźmy się i nie upajajmy triumfem, że te zdumiewające wyniki, nie mające wprost przykładu w świecie, przekraczające nawet wyobrażenia amerykańskie z okresu najświetniejszej prosperity, są wynikiem tylko naszych zasług, naszych wielkich pociągnięć i naszych nakładów. Raczej przeciwnie, musimy zawsze pamiętać, że wysiłki i trudy nasze na wybrzeżu morskim są dopiero w okresie początkowym, że jeszcze powstawać tam będą trudne, ciężkie i kosztowne zagadnienia w ciągu całych dziesięcioleci, że polityka morska na długo jeszcze będzie sprawdzianem charakteru ludzi i mężów stanu, że osiągnięcia ostoją się pod naporem trudności tylko przy niezłomnym i uporczywym trwaniu na raz obranej drodze, że nowe powodzenia będą wymagały nowych nakładów, coraz większych i coraz trudniejszych. Takie bowiem jest prawo wcielania w życie każdego programu, że początek idzie dość łatwo, pierwsze

osiągnięcia przychodzą szybko, a każde następne powodzenie, każdy następny wynik coraz trudniej.

Z tego znamiennego faktu, że nasza mała granica morska wykazała tak szybko tak niezwykłą, tak nie spotykaną nigdzie i nigdy w Europie żywotność, że nasze porty handlowe wykazały rozwój, który bodaj nie ma drugiego przykładu w historii gospodarczej, należy wyprowadzić inne, nie mniej ważne dla nas wnioski. Przede wszystkim więc możemy stwierdzić, że olbrzymi ruch towarowy w kierunku morza powstał u nas wskutek tego, że odwrotnie nasze granice lądowe były tak oporne wobec celów gospodarczych i międzynarodowej wymiany towarowej, jak żadne inne w Europie Zachodniej. Stąd wypływa drugi wniosek. Mogą może istnieć i rozwijać się państwa ściśle lądowe, takie jak Szwajcaria, Czechosłowacja lub Austria. Olbrzymi organizm gospodarczy Polski, związany z masowym ruchem surowców, otoczony martwymi granicami lądowymi, bez dostępu do morza istnieć nie może. Zabrać Polsce kilometr wybrzeża morskiego, to prawie to samo pod względem gospodarczym, co zniszczyć 100 km naszej granicy lądowej. Ta właśnie świadomość wagi i wartości samodzielnej polityki morskiej nowej Polski, w imię potrzeby gospodarczej przebudowy państwa od podstaw, od fundamentów, musi przeniknąć do głębi całe nasze społeczeństwo, musi stać się prawidłem i nakazem moralnym polityki państwowej, uzasadnieniem nieprzerwanych inwestycji w Gdyni i na wybrzeżu polskim.

Pracować nad polskim skrawkiem Bałtyku tak, aby przetworzyć go w wielki i technicznie wyposażony instrument gospodarczy oraz bronić praw Polski do niczym nie skrępowanego dostępu do morza polskiego, to hasła, które dzisiejsze pokolenie ma przekazać następnym, jako niczym nie wzruszony dogmat.

E. KWIATKOWSKI: *Polska na morzu 1924—1928.* W: Polska na morzu 1924—1934. Warszawa 1935 s. 12—22

DZIESIĘĆ PRAWD O GDYNI

Z perspektywy piętnastu lat dzielących nas od chwili objęcia morza i wybrzeża Bałtyku we władanie Polski, z perspektywy — niedocenionego może dziś faktu dziejowego — trzeciego powrotu Polski do rodziny państw bałtyckich, winniśmy sobie uświadomić następujące prawdy historyczne:

1. Jest tylko jeden rzetelny i istotny sprawdzian żywotności wszystkich państw i narodów, sprawdzian wieczny i niezniszczalny jak długo istnieć będzie człowiek i cywilizacja na Ziemi. Jest to zdolność przełamywania i opanowywania — wbrew piętrzącym się oporom — przez pracę twórczą i wytrwałą wielkich zagadnień życia i postępu.

2. Nie stan, lecz ruch decyduje o wartości wewnętrznej społeczeństw. Państwa nawet biedne, zniszczone, nie zorganizowane, obarczone ciężarem wielkich, wewnętrznych i zewnętrznych trudności mogą zdobyć wprost niezwykły rozwój i powodzenie, jeżeli wysiłek woli i ich pracy reprezentuje ruch jednokierunkowy; odwrotnie najbogatsze i najpotężniejsze społeczeństwa upadają, gdy zakrzepną na wyżynie swego rozwoju albo rozproszą swe wysiłki na setki nie zharmonizowanych celów.

3. Przed kilkunastu laty, w wyniku fantastycznych i niepowtarzalnych niespodzianek historycznych oraz w rezultacie własnych wysiłków i ofiar, zdobyliśmy ponownie państwo wolne, niepodległe, zjednoczone, posiadające własny dostęp do morza, przez obszary rdzennie polskiego Pomorza, zamknięte w granicach warunkujących podstawy życia i rozwoju. Uzyskaliśmy ramy formalne dla naszej zbiorowej egzystencji. Obecnie stoimy wobec zadania nie mniej trudnego. Mamy wypełnić formę Polski treścią własnej i twórczej pracy.

4. Na przestrzeni całego ubiegłego tysiąclecia Polska tylko w tych okresach była państwem rządnym i silnym, pewnym swojej przyszłości i świadomym swego znaczenia, w których umiała zharmonizować swoje wysiłki polityczne i gospodarcze. Zawsze i niezmiennie dynamika gospodarcza szła równolegle z narastaniem potęgi politycznej, a upadek gospodarczy wyprzedzał klęski polityczne. Wszystkie wartości gospodarcze

uruchamia handel tak samo, jak nerwy uruchamiają organizm zdrowego człowieka. Handel Polski zaś ciążył zawsze ku morzu.

5. Ostatnie piętnastolecie powtórzyło ten pewnik z matematyczną ścisłością. Wartości gospodarczych nie można jednak uruchomić w sposób sztuczny. Jest to wynikiem praw biologii gospodarczej, że najkapitalniejsze zagadnienia handlu zewnętrznego Polski koncentrują się w Gdyni i w Gdańsku. Tysiące nowych, nie zharmonizowanych praw ekonomicznych w świecie wywołało nie notowany dotychczas paraliż aparatu handlowego. Wbrew tym objawom Gdynia wykazuje taką żywotność rozwoju gospodarczego i handlowego, jak gdyby świat cały przeżywał okres nieprawdopodobnej wprost koniunktury i pomyślności.

6. Gdynia więc staje się w oczach naszego pokolenia realnym i zrozumiałym w całym świecie symbolem żywotności nowej Polski. Ona budzi szacunek dla zdecydowanej, programowej i upartej pracy polskiej.

7. Gdynia więc staje się namacalnym wyrazem wartości zjednoczenia i niepodległości Polski. Wiekowa walka nasza o wyzwolenie się z niewoli, nasz bunt przeciwko rozbiorom Rzeczypospolitej tu właśnie dokumentują wobec całego świata, że niepodległość i zjednoczenie Polski nie były czczą ambicją lub doktryną polityczną, ale prostą i rzetelną potrzebą naszego życia. Odeprzeć Polskę dzisiejszą od programu twórczej pracy na własnym wybrzeżu morskim, to synonim programu stabilizacji nędzy i zacofania w samym środku Europy.

8. Gdynia więc staje się stopniowo szkołą nowego, psychicznego nastawienia społeczeństwa polskiego. Ona wypełnia nierównomierność w budowie społecznej Polski, ona otwiera nam drogi gospodarczej współpracy z całym światem, ona podkreśla ustawicznie niedomagania gospodarcze, ona związała organicznie wielomilionowe skupienia emigracji polskiej z krajem.

9. Gdynia staje się ponadto jednym z najważniejszych czynników burzących dawne kordony zaborcze wbite przemocą w jednolity organizm gospodarczy i polityczny Polski. Ona bowiem rozbudziła identyczne zainteresowania gospodarcze i skoncentrowaną ekspansję zarówno w Poznaniu i Katowicach, w Warszawie i Wilnie, jak też i we Lwowie, i w Krakowie, w Łodzi i w Lublinie, w Bielsku i w Białymstoku. Buduje ją cała Polska i całe społeczeństwo, w obliczu Gdyni poczuwa się do pełnej i nie zmąconej niczym solidarności. Ona jest i będzie dzieckiem całej Rzeczypospolitej, wyrazem inicjatywy rządowej i prywatnej, wyrazem ofiar i wysiłku pokolenia dzisiejszego na rzecz pokoleń przyszłych.

10. Gdynia wreszcie jest symbolem naszej woli politycznej i dokumentem wiary, że Ziemia Pomorska jest dziś tak samo nasza, jak była nią przed wielu wiekami. Ten skoncentrowany rezultat pracy polskiej, utrwalający nasze dobre i słuszne prawa do Pomorza, nie utrudnił nam

skomplikowanych stosunków politycznych, ale przeciwnie ułatwił je nam jak bodaj żaden inny fakt. Szereg niemało ważnych rozstrzygnięć politycznych nie mogłoby istnieć dziś bez Gdyni. A więc w nowym piętnastoleciu będziemy tam pracować i tworzyć z tym samym uporem jak obecnie.

E. KWIATKOWSKI: *Dziesięć historycznych prawd polskich*. Wiadomości Portu Gdyńskiego 1935 nr 2 s. 1—2

GDYNIA SYMBOLEM BUNTU

To, co w całej przeszłości naszej, w historii dawnej Rzeczypospolitej stanowi — szczególnie w okresie XVII i XVIII wieku — zjawisko dominujące i najbardziej charakterystyczne, a zarazem najbardziej ujemne, to fakt rozproszenia odpowiedzialności za przyszłe losy narodu i państwa, to brak jakiejkolwiek ciągłości w najważniejszych programowych wysiłkach i zamiarach.

Świadomość potęgującego się zła w życiu zbiorowym przenikała z pokolenia w pokolenie coraz głębiej; upadek dawnej potęgi — we wszystkich przejawach politycznych, gospodarczych i społecznych — rysował się coraz dobitniej i coraz wyraźniej. Dokoła Rzeczypospolitej wyrastały nowe potęgi militarne, ale w Polsce nikt nie potrafił się zdobyć na przymus niepopularnej ofiary, wyrażającej się w organizacji stałej armii dla ratowania zagrożonej niepodległości. Rządy wielu państw europejskich czyniły w tym czasie największe wysiłki dla rozwoju własnego gospodarstwa narodowego, a u nas wszelkie wysiłki tonęły w powodzi krytyki, narzekań, oporów, destrukcji i anarchii możnych, bez jakiegokolwiek realnego rezultatu. Skarb państwowy u naszych sąsiadów na wschodzie i na zachodzie reorganizował się i napełniał, u nas był chronicznie pusty, chronicznie deficytowy i uniemożliwiał podjęcie jakiejkolwiek aktywniejszej i odważniejszej polityki. Każda próba reformy skarbowej, od czasu wojen kozackich i szwedzkich, aż do okresu Sejmu Czteroletniego, spotykała się z niezmiennym oporem prawie całego społeczeństwa. Ani magnaci polscy, ani szlachta, ani dygnitarze i urzędnicy koronni, ani reprezentanci narodu, ani przedstawiciele gospodarstwa społecznego — nie zdołali rozbudzić w sobie tej świadomości, że pusty skarb nie napełnia się cudem, a tylko ofiarą i obciążeniem obywateli. Ubożejące systematycznie rolnictwo domagało się na sejmach równania cen przemysłowych w dół, wyznaczało wciąż nowe taksy na wytwory kupowane w miastach, a równocześnie antygospodarcze ustawodawstwo niszczyło miasta i handel, ścieśniało możliwości konsumpcyjne, a tym samym osłabiało ponownie rolnictwo. Przedstawiciele szlachty domagali się wolnego importu towarów zagranicznych, gdy import ten niszczył walutę polską, a wszystkie

państwa sąsiednie w oparciu o cła rozbudowywały coraz wszechstronniej własną produkcję, protestowali oni przeciwko wszelkim inwestycjom państwowym podejmowanym nieśmiało to na wybrzeżu morskim, to wewnątrz kraju, obawiając się, że ten — jakbyśmy to dziś powiedzieli — „etatyzm", ogranicza swobodę, nie realizowanej zresztą, prywatnej ekspansji i może spowodować jakieś obciążenia podatkowe lub celne. Taką charakterystyczną kampanię i polemikę prowadzono w okresie Władysława IV przeciwko cłom morskim mającym stworzyć fundusze dla ufortyfikowania wybrzeża morskiego i rozbudowy floty polskiej.

A gdy nawet zjawiała się na horyzoncie życia publicznego jakaś wybitna, historyczna jednostka, gdy próbowała ona mocą swego autorytetu narzucić elementy odpowiedzialności za losy państwa, przystosować jego politykę i jego organizację do zadań i przeciwności, którym Polska musi „stawić czoła", gdy usiłowała złamać ostrze ciasnego i krótkowzrocznego egoizmu różnych mafii, to cały wysiłek rozpraszał się w nicości ponownie, po jej zgonie lub zejściu z areny publicznej działalności.

Państwo nasze odznaczało się bowiem dawniej szczególnie słabym instynktem samoobronnym i samozachowawczym, toteż i społeczeństwo było eksploatowane przez całe wieki ze wszystkich stron.

Jeżeli dziś my współcześni przyglądamy się z goryczą i czasem z apatią objawom naszej gospodarczej niedoli, gdy stwierdzamy jak bardzo i jak daleko w tyle pozostaliśmy poza długim szeregiem narodów europejskich w odniesieniu do głównych sprawdzianów siły, to prawie zawsze zapominamy, że połowa naszej współczesnej niedoli i biedy wyrasta z dawno minionej przeszłości. Zapominamy, że tak samo jak losy przyszłych pokoleń i przyszłej Polski kształtować się będą na fundamencie naszej dzisiejszej pracy, naszego hartu, naszej zdolności do współdziałania i naszego stanu rozumu, naszej wytrwałości i ofiarności, tak samo nasze dzieje współczesne muszą się zmagać w trudzie i w wysiłku z tym, co stało się ciężką spuścizną przeszłości.

Przeglądając — własne i obce — źródła historyczne, możemy z nie ulegającym wątpliwości obiektywizmem stwierdzić, że żywioł słowiańsko-polski, przy zlekceważeniu naczelnych i naturalnych tendencji politycznych i gospodarczych, był systematycznie w ciągu wielu wieków odpychany od wybrzeża morskiego i ze swych siedzib zachodnich na wschód.

Morze Bałtyckie — jako podstawa aktywizmu handlowego i aktywizmu strategicznego — było związane organicznie i strukturalnie z naczelnymi postulatami polityki Rzeczypospolitej Polskiej.

Jakże jasne jest dziś właśnie dla nas, że rolnictwo, nie oparte o zorganizowany handel wewnętrzny i eksportowy, pomimo dobrych warun-

ków naturalnych, nie może się stać właściwym akumulatorem bogactwa narodowego.

Tak jest dziś i tak samo było w przeszłości. A w przeszłości Polski ten właśnie problem był może jeszcze ważniejszy niż dziś. Cała Polska była wówczas nastawiona prawie wyłącznie na rolnictwo, a zarazem była spichrzem dla Europy Zachodniej. Posiadamy dokumentarne stwierdzenia, iż w połowie XVII wieku trzy czwarte kapitałów najpotężniejszej giełdy amsterdamskiej zaangażowane było w handlu bałtyckim. Stosunek zaś handlu z Polską za pośrednictwem portu gdańskiego w porównaniu z całym międzynarodowym handlem na Bałtyku, ustalony na podstawie rejestru celnego w Sundzie, stanowił pod koniec XVI wieku prawie 60% ogółu statków. Sam eksport zboża z Polski przez Gdańsk wahał się wówczas w granicach ok. 300.000 ton, a były lata, w których cyfra ta bardzo znacznie wzrastała. Istniały wówczas w teorii znakomite koniunktury światowe dla rolnictwa polskiego; były całe dziesięciolecia pokoju w Polsce, gdy równocześnie Europa Zachodnia toczyła krwawe i niszczące wojny. Ceny zboża dochodziły wówczas do bardzo wysokiego poziomu. Ale handel zbożowy — wbrew oczywistej potrzebie i sytuacji — dla strony polskiej urywał się w połowie swego programu na Wiśle, przed bramami Gdańska. Port handlowy przestał być dawno instrumentem pomocniczym ekspansji handlowej Polski, a stał się celem samym w sobie, stał się uprzywilejowanym i wyłącznym pośrednikiem, umiejącym zgarniać wszystkie ekonomiczne korzyści dla siebie. Mechanizm pośredniczący centryfugował sam wszystkie zyski pozostawiając produkcji ceny najniższego kosztu własnego.

Już ten jeden fakt posiadał doniosłość tak wielką i w skutkach swych tak powszechną, że po dzień dzisiejszy od nich uwolnić się nie możemy. Ale podobnych zagadnień i podobnych faktów historia Polski notuje znacznie więcej. Można bez obawy o przesadę twierdzić, że zaniedbanie w zakresie realizacji własnej, polskiej polityki morskiej i własnej ekspansji handlowej zubożało dawne państwo o wielomiliardowe wartości, zwęziło nasze granice etnograficzne, zaważyło ujemnie na naszym rozwoju społecznym i wreszcie stało się jedną z przyczyn upadku.

Fakt powstania po wielkiej wojnie światowej nowej Polski, wolnej i zjednoczonej, związanej bezpośrednio z Bałtykiem, powstrzymał nagle wiele procesów eksploatacyjnych, zahamował systematyczny wyzysk ziem polskich; musiał więc stworzyć całą falę nienawiści ku nowemu państwu zrywającemu wszystkie pęta służby, jak gdyby kolonialnej, i budzącemu poczucie własnych praw narodowych w zakresie gospodarczym i politycznym. Terytorialnie najważniejsze elementy gospodarczej samodzielności Polski są związane z województwami: śląskim i pomorskim. Pierwsze może i powinno się stać punktem wyjścia dla systematycznego

rozwoju przemysłu w Polsce, tak zasobnej w nie wyzyskane surowce, posiadającej rynek wewnętrzny o nieograniczonych wprost możliwościach konsumpcyjnych i ogromny przyrost ludnościowy; drugie, tj. Pomorze, musi stworzyć podstawy własnego handlu w skali międzynarodowej. Odbudowa Polski, zjednoczenie trzech dzielnic pod względem gospodarczym i społecznym i nastawienie ich rozwoju na typ zachodnioeuropejski nie jest możliwe bez swobodnego kontaktu handlowego z całym cywilizowanym światem. Tej samodzielności — w szczególnych warunkach Polski, ustalonych już w ciągu wieków — nie zabezpieczy żaden, choćby najkorzystniejszy traktat, nie zabezpieczy obcy port handlowy i obcy element kupiecki. To wszystko musi stworzyć programowo sama Polska, swym własnym, upartym i niezłomnym wysiłkiem i nakładem materialnym.

Z tego też punktu widzenia Gdynia stanowi wyjątkowo wielki i ważny symbol programu nowej, odrodzonej Polski. Oczywiście, iż możemy się cieszyć czy chlubić, że Gdynia w ciągu kilku zaledwie lat stała się jednym z największych portów na Bałtyku, że odzyskanych praw narodowych na piaszczystym wybrzeżu polskim nie zmarnowaliśmy w tych pierwszych kilkunastu latach, pomimo wszystkich trudności; że Gdańsk, w oparciu o gospodarstwo polskie, szczególnie jako port, wykazuje bardzo poważny rozwój i nawet w latach najcięższego kryzysu ma ruch towarowy ponad dwa razy większy niż w najlepszych latach przedwojennych, przy odcięciu go od gospodarczego zaplecza Polski. Jednakże istotne, najgłębsze znaczenie Gdyni nie leży w samych faktach materialnych. Tego decydującego znaczenia nie posiada ani fakt nadzwyczajnego rozwoju miasta Gdyni, ani fakt powstania polskich linii okrętowych, zajmujących w porcie polskim coraz bardziej dominujące znaczenie i niosących już banderę polską do wszystkich najważniejszych portów świata, ani nawet fakt — nieznany początkowo Polsce — wykazujący większy obrót towarowy na mikroskopijnym wybrzeżu morskim niż na całej długości potężnej granicy lądowej, ani ilość kilometrów gotowych i pięknych nabrzeży w Gdyni, ani rosnąca z roku na rok ilość kranów przeładunkowych, wielkich i nowocześnie urządzonych magazynów, chłodni i fabryk czy może urządzeń kolejowych.

Istota znaczenia Gdyni leży w czym innym. Jest ona bowiem symbolem buntu, który zrodził się świadomie w psychice całego narodu i społeczeństwa polskiego i który jest reakcją przeciwko wiekowej eksploatacji Polski przez obce elementy i siły, eksploatacji, która systematycznie spychała nas w Europie do rzędu elementu wyzyskiwanego i niesamodzielnego, do tego poziomu biedy, która panuje w słomą krytej chacie chłopa polskiego, tego abnegata wszelkiej konsumpcji, lub na poddaszu

polskiego pracownika pragnącego bezskutecznie sprzedać swe siły i zdolności za środki najmarniejszej egzystencji życiowej.

Nic bardziej, jak Gdynia i konsekwentna polityka morska, nie nauczyło nas rozumieć, że tak długo nie podźwigniemy własnego społeczeństwa z dna nędzy, nie oderwiemy się od roli pariasów, jak długo nie zdobędziemy się na takie samo uzbrojenie ekonomiczne, jakie zdobyły systematyczną i programową pracą inne, wielkie i cywilizowane narody Europy.

Drogi handlowe na wschód i na zachód przez granice lądowe zacieśniły się bezpowrotnie. Na ich rozwarcie się nie mogą już wpłynąć decydująco normalne i poprawne stosunki sąsiedzkie. Sama bowiem struktura gospodarcza tych rynków uległa zasadniczej zmianie w okresie tych kilkunastu lat, które przywróciły bałtyckie prawa Polsce.

Jeśli chcemy żyć jak naród naprawdę niepodległy i niezależny, i politycznie, i gospodarczo, musimy zbudować i wyposażyć technicznie i organizacyjnie szeroką drogę komunikacji gospodarczej ze światem. W warunkach polskich istnieje tylko jedna możliwość budowy tej drogi: przez Gdynię. Jednakże Gdynia uda się nam naprawdę tylko wtedy, gdy słowo to stanie się programem całej Polski i to programem trwałym, niezłomnym, programem zawsze żywym i aktualnym, wciąż ulepszanym, doskonalonym i rozszerzanym.

Musimy zrozumieć, że właśnie przez Gdynię, przez Pomorze i Śląsk przebiega główny nerw gospodarczego życia polskiego, że przecięcie tego nerwu, to paraliż całego organizmu, to stabilizacja nędzy wielu pokoleń, to niemożność wydobycia się z pęt tych powikłań, które tak jaskrawo rysują się przed oczyma współczesnego pokolenia.

Jeśli chcemy żyć i dalej prowadzić dzieło wyzwolenia Polski, to muszą stanąć zwarte i karne szeregi najlepszych ludzi w Polsce, którzy z pokolenia na pokolenie przekazywać będą hasło nastawiania zdolności obrony i zdolności twórczej pracy w kierunku Gdyni i Bałtyku przez etnograficznie polskie Pomorze.

Każda rocznica odzyskania dostępu naszego do morza, to dzień, który ma zawierać w sobie nie tyle świadomość osiągniętych rezultatów, ile raczej świadomość, że dzieło nasze i nasz obowiązek daleki jest od zakończenia, że temu programowi służyć musimy wytrwale i solidarnie my i nasi następcy przez szereg pokoleń.

E. KWIATKOWSKI: *Gdynia symbolem buntu.* Morze 1936 nr 3 s. 4—6

DZIAŁALNOŚĆ LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Szanowni Koledzy i Współtowarzysze pracy morskiej![a] Możemy dzisiaj na siebie spoglądać już jako starzy działacze morscy i moglibyśmy niemal obchodzić w Polsce w tym roku jubileusz pracy twórczej, konkretnej, rzetelnej na naszym polskim Wybrzeżu. Przed kilkunastu laty powstała idea budowy portu. Dziesięć lat temu w styczniu 1927 r. przybyło do Polski pierwszych 5 statków handlowych prawdziwie polskich, pod polską banderą, opierających się na polskim państwowym kapitale. Przed kilkunastu laty postawiliśmy pierwsze zręby marynarki wojennej. Dziś, gdy oglądamy się wstecz, gdy patrzymy na to 10- czy 15-lecie dzieła, to widzimy, w jak trudnych, w jak niezwykle trudnych czasem warunkach powstawały pierwsze zręby tej pracy.

Nie w tym leżało zło, że trudno było zmobilizować pierwsze pieniądze na okręty polskie, ale trudność istotna leżała w tym, że dookoła tej sprawy istniała wówczas jeszcze atmosfera niewiary. Jedni mówili, że to jest w ogóle nonsens, iż Polska porywa się na własną flotę handlową; inni mówili, że nie można zaczynać od pięciu okrętów, tylko od 150. W parlamencie dyskusja toczyła się na temat środka ciężkości okrętów. Ale przecież wszystkie trudności zostały przezwyciężone, a Liga Morska i Kolonialna, i ten człowiek, który jest wyrażony w tym portrecie (śp. gen. G. Orlicz-Dreszer[1] — przyp. red. [„Morza"]), a którego po raz pierwszy na Zjeździe Ligi Morskiej i Kolonialnej nie ma fizycznie, pomagali w rozbudowie programu morskiego. Dziś, gdybyśmy mieli odpowiedzieć na pytanie, czego Polsce brakuje, na co Polska cierpi, nigdy bym nie odpowiedział, że jej brak pieniędzy, brak fabryk, urządzeń, maszyn, że brak zjawisk materialnych. Odpowiedziałbym tylko, że brak jest przede wszystkim odpowiedniej duszy i zdolności do współdziałania. Brak nie pojedynczego człowieka, ale brak ludzi, którzy by w zbiorowym wysiłku i harmonijnym zespoleniu potrafili niezłomnie, jak nieznani żołnierze, tworzyć wielkość i potęgę swej ojczyzny.

I oto w tych trudnych bojach i szarpaniach o każdy grosz, o każde sto tysięcy, o każdy milion, o każdy nowy okręt, molo, skład, nową linię kolejową i nowy dźwig w Gdyni, zjawiła się ku pomocy Liga Morska

i Kolonialna. Ona tworzyła psychikę morską w Polsce, zaczęła przerabiać miliony mózgów ludzkich nastawionych na sprawy lądowe, odwróconych od morza, nie rozumiejących wartości; mózgów, które nie były nastawione na trwałość wysiłku w kierunku morza. Właśnie ta organizacja zaczęła wszczepiać to przekonanie, że tam leży jeden z kamieni węgielnych bytu i przyszłości Polski. Zaczęła wszczepiać pogląd, że bez tego małego skrawka wybrzeża nie ma zjednoczonej Polski, że gdyby ktoś wyciągnął rękę po jeden metr ziemi, to cała Polska musi stanąć w jego obronie.

I wówczas powoli powstała ta właśnie atmosfera zrozumienia, że Gdynia to nie jest jakieś jedno z setek miast Polski, to nie jakiś warsztat pracy i handlu, lecz symbol twórczości i woli całego społeczeństwa i narodu polskiego, że jest to wykwit naszej kultury XX w., że jest to rzetelnie odzyskane prawo, które mieliśmy niegdyś na Bałtyku i które teraz skoncentrowane zostało w postaci słowa „Gdynia"!

To wszystko przyczyniło się, że realizacja programu morskiego stawała się łatwiejsza. Znalazłem kiedyś jakąś opowieść z końca XVIII w., w której gromadka ludzi kłóci się i sprzecza o rozmaite poglądy filozoficzne. Jedni są wyrazicielami optymizmu, a drudzy pesymizmu. Jedni mówią, dlaczego jest tak źle, skoro jest dobrze; inni mówią, że ponieważ jest tak, jak jest i inaczej być nie może, dlatego jest to najlepszy świat. Prowadzili spory i wpychali się wzajemnie w nieszczęścia i niedole. A gdy dochodzili do starości, zobaczyli, że życie im ucieka. Zabrali się wtedy do zwykłej, codziennej pracy. Zakupili sobie kawałek roli i zaczęli od rana do nocy pracować. Po pewnym czasie wykonywania tej pracy wzajemnie spojrzeli sobie w oczy i powiedzieli: oto teraz odnaleźliśmy szczęście ludzkie. Leży ono w pracy i wysiłku, a nie w kłótniach i sporach teoretycznych.

Czyż ten obraz nie przypomina nam niejednokrotnie naszej współczesnej sytuacji? Gdziekolwiek się zwrócimy pod stopami naszymi zobaczymy na przestrzeni całej Polski, od morza po Karpaty, i od Katowic do Wilna, morze pracy i morze zadań. Codziennie możemy harmonizować nasze wysiłki i tworzyć lepszą przyszłość, możemy pracować dla siebie samych i twórczo dla naszej ojczyzny, możemy i musimy codziennie podciągać ją wzwyż.

Toteż, gdy obserwujemy ten typ pracy, który wiąże się z naszym wybrzeżem i który w ciągu mniej niż jednego pokolenia, w ciągu kilkunastu lat dał tak niezwykłe wyniki, który pokazał nam, że społeczeństwo polskie jest zdolne do wysiłku i potrafi stworzyć warsztat pracy wcale nie gorzej pracujący niż stare miasta hanzeatyckie, to dochodzimy do wniosku, że to wszystko może się stać rzeczywistością i w każdej innej dziedzinie naszego zbiorowego życia.

W jednym ze swych przemówień powiedział Mussolini, że chciałby, aby jego stronnikami byli ci, którzy umieją odmieniać słowo „chcieć" w czasie teraźniejszym, a ci, którzy odmieniają to słowo w innych czasach niech zostaną obojętni lub przeciwnikami.

Oto, co Polsce potrzebne, oto zagadnienie jedno z największych. Przechodziliśmy wraz z całym światem wielki kryzys gospodarczy. Przeszedł on jak morowe powietrze przez kulę ziemską, jak woda niszcząca, przede wszystkim niszcząc te kraje, których gospodarstwo było słabsze i związane z rolnictwem. A przecież w ciągu tego kryzysu mogliśmy obserwować, że były pewne warsztaty pracy, pewne organizacje i instytucje, w których uporczywy wysiłek człowieka umiał w tej walce przystosować się do warunków. Tylko człowiek, który walczył i nie wywieszał białego sztandaru poddania się — zwyciężał. Dziś, na jakiś okres czasu, wytworzyła się sytuacja znacznie lepsza dla całego świata i dla Polski. Wyzyskujemy ją dość intensywnie. Ale czy to jest istota zagadnienia? Czy, gdybym zacytował tu legion cyfr, które by mówiły, że na jakimś odcinku poprawiło się o 10 czy 15 procent, czy to jest istota rzeczy? Mnie się wydaje, że najistotniejszym zagadnieniem i sprawą dzisiejszej Polski jest nastawienie psychiczne całego społeczeństwa. Wydaje się, że nadszedł szczególny moment, w którym naród polski powinien podać sobie rękę i powinien wyczuć, że jest jakiś obowiązek szczególnej solidarności narodowej dla każdego, kto powiada: Jestem Polakiem!

Gdybyśmy więc chcieli wyciągnąć wnioski z Gdyni, morza, polityki morskiej, to wydaje się, że w pracy dookoła tych zagadnień istotnie można znaleźć pozytywne wskazania dla naszej przyszłości. Jeżeli wzbudzimy wiarę w siebie, we własne swoje wysiłki, jeżeli wzbudzimy przekonanie, że to, co polskie, to musi być dobre, a co jest złe w Polsce, to musimy poprawić, że to, co polskie, to już jest fundamentem i podstawą dla porozumienia się i współdziałania, jeżeli potrafimy przekreślić przed oczami tysiące drobnych szczegółów, które nas rażą i potrafimy zobaczyć jeden wielki syntetyczny obraz, jeżeli w duszy własnej potrafimy przekreślić te elementy anarchii i indywidualizmu, które drzemią na dnie duszy polskiej, jeżeli je zdołamy opanować, to jestem przekonany, że nie miną dwa pokolenia, a cała Polska będzie tak wielka, tak pewna siebie, tak dumna ze swej pracy, jak dumni jesteśmy z tego wszystkiego, co mianujemy symbolicznym słowem „Gdynia"!

E. KWIATKOWSKI: *Morze pracy i morze zadań.* Morze 1937 nr 6 s. 2—3

Przypisy

[a-a] Było to przemówienie E. Kwiatkowskiego, członka honorowego Ligi Morskiej i Kolonialnej do uczestników Walnego Zjazdu Ligi wygłoszone 8 V 1937.

[1] Dreszer Gustaw (pseud. Orlicz), 1889—1936, generał, działacz polityczny. Uczestnik ruchu niepodległościowego (1906—14). Służył w I Brygadzie Legionów (1914—17), internowany w Szczypiornie i Havelbergu. Generał Wojska Polskiego (1918), inspektor armii (1930—35), inspektor lotnictwa (1936). Zginął pod Orłowem koło Gdyni w katastrofie lotniczej. Jako wybitny działacz Ligi Morskiej i Kolonialnej cieszył się dużym autorytetem, szczególnie wśród młodzieży zafascynowanej romantyką morza.

O ŚMIAŁY PROGRAM MORSKI

Po kilkunastu latach pracy zdołaliśmy pogłębić szeroko w społeczeństwie polskim światopogląd morski. Jesteśmy dziś — w zasięgu tego zagadnienia — zupełnie innym narodem, niż w r. 1920, gdy obejmowaliśmy polski skrawek Bałtyku w posiadanie.

Znamy realną wartość wybrzeża morskiego spojonego wysiłkiem pracy i świadomością narodową z całym państwem. Znamy realną wartość Gdyni-portu i Gdyni-miasta, wiemy jakie usługi oddaje Polsce flota handlowa i morska siła zbrojna. Ambicje morskie naszego narodu przerastają już dziś Gdynię, obejmują całe polskie wybrzeże morskie, wszystkie nasze prawa bałtyckie i biegną ku tym milionom Polaków, którzy w szerokim świecie pełnią honorową straż przy sztandarze, na którym widnieje symbol orła polskiego.

Zdajemy sobie — jakże dokładnie i jasno — sprawę z tego, że nie może minąć ani jeden rok bez nowego wysiłku i nakładu w Gdyni, bez nowego podmurowania i rozszerzenia patriotyzmu morskiego w Polsce. Nie powinien minąć ani jeden dzień, w którym nie pogłębiłaby się świadomość, że nasze prawa bałtyckie równoznaczne są z prawem do niepodległości politycznej i gospodarczej i muszą być zawsze przez każde pokolenie bronione z takim zapałem i z taką wiarą, jak sam byt państwa i narodu.

Obecnie — w dwudziestolecie odzyskania niepodległości — niechże wolno będzie stwierdzić jeszcze jedno. Wysiłek Polski na morzu, wysiłek skonkretyzowany w imponującej rozbudowie Gdyni, w rozkwicie całego Wybrzeża, w uruchomieniu floty handlowej i pasażerskiej, w rozwoju bandery wojennej, w zwycięskim osiągnięciu praw państwa morskiego w świecie stał się wielkim walorem moralnym współczesnego pokolenia Polski.

Po stuleciu niewiary we własne siły odzyskaliśmy bezcenny skarb — świadomość, że nie tylko możemy bić wroga na polu bitwy lepiej i skuteczniej niż niejeden „stary" naród w Europie, ale również możemy rozwiązywać pomyślnie wielkie zadania gospodarcze i kulturalne. Toteż

jestem najgłębiej przekonany, że bez Gdyni nie skonkretyzowałaby się w Polsce idea Centralnego Okręgu Przemysłowego.

Legiony pionierów polityki morskiej budzą i budzić będą nadal do nowych czynów nowe generacje, tak samo, jak pierwsze walki o niepodległość Polski prowadziły konsekwentnie do dziejowego zwycięstwa Piłsudskiego i do „cudu nad Wisłą".[1]

Oświadczenie wicepremiera E. Kwiatkowskiego z okazji Dni Morza. Morze 1938 nr 8 s. 1

Przypisy

[1] Pojęcie dziejowego zwycięstwa Piłsudskiego jest symbolem zwycięstwa narodu polskiego w walce o niepodległość prowadzonej różnymi metodami i z różnym natężeniem w poszczególnych zaborach. Natomiast „cud nad Wisłą" to nic innego jak wielki manewr operacyjny, opracowany przez Naczelnego Wodza Józefa Piłsudskiego, polegający na skoncentrowaniu głównych sił nieprzyjaciela na przedpolach Warszawy, kontrataku znad Wieprza na skrzydło i tyły wojsk radzieckich dowodzonych przez gen. Tuchaczewskiego. Manewr ten przeprowadzony wzorowo stał się momentem przełomowym w wojnie polsko-radzieckiej zakończonej traktatem ryskim (18 III 1921).

PORTY POLSKIE W SŁUŻBIE NOWYCH ZADAŃ GOSPODARCZYCH

(...)[a] Obok wstrząsających wspomnień osobistych i narodowych, pozostały nam tylko mózgi i ręce do pracy, pozostała buntownicza wola nie mogąca się pogodzić z istniejącym obrazem życia. Jesteśmy ludźmi XX wieku przerzuconymi brutalnie do warunków bytu, który był udziałem ludzi w połowie XVII wieku, w części Europy kończącej ówczesną wojnę trzydziestoletnią. Wbrew wszystkim przeszkodom i trudnościom musimy powrócić do własnej epoki. Musimy powrócić i powracamy.

Oto dziś podejmujemy ważkie obrady w Gdańsku o przyszłości Polski nad morzem. Obradujemy w obliczu potwornych ruin w tym właśnie mieście, w którym z każdego zawalonego muru, z wielu rozbitych dzieł sztuki i kultury, z oparów morza, emanuje wielowiekowa historia Polski przypominająca i naszemu pokoleniu twardy obowiązek w obliczu własnego wybrzeża morskiego. Zarazem stoimy tu dziś wobec niezawodnego sprawdzianu żywotności narodu polskiego. Jest już nam dziś trudno cofnąć się myślą wstecz, choćby tylko o okres 6 miesięcy.

Oba nasze główne porty leżące w Zatoce Wiślanej, Gdynia i Gdańsk, były wówczas tak zniszczone i zdewastowane, że zupełnie nie nadawały się do eksploatacji. 80% nowoczesnych żelazobetonowych falochronów, 60% nabrzeży i urządzeń przeładunkowych, 50% magazynów portowych, 40% budynków przemysłowych, administracyjnych i mieszkalnych w porcie gdyńskim leżało w gruzach. To, co ocalało było fragmentaryczne, silnie uszkodowane, zdekompletowane i nie nadawało się do użytku. Choć nabrzeża portu gdańskiego zewnętrznie wyglądały korzystniej, to natomiast nie pozostał tam cały ani jeden magazyn, ani jeden budynek w porcie. Pozostało zaledwie dwadzieścia kilka dźwigów, ale ani jeden nie nadawał się do eksploatacji. Utraciliśmy tu 100% taboru pływającego, 100% wyposażeń warsztatowych, 100% taboru kołowego. Porty i wody terytorialne nasze były wówczas 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, a cenny i wykwalifiko-

wany nasz materiał ludzki wymordowany lub rozpędzony na cztery strony świata. Wszystkie najważniejsze ośrodki życia gospodarczego nad morzem uległy podobnemu losowi. Centrum Szczecina leży w gruzach, a do portu tego nie mamy jeszcze dostępu. W Kołobrzegu, w Elblągu, w Malborku i w tylu innych miastach i osiedlach nadmorskich sterczą upiorne gruzy i zgliszcza. Jeżeli zaś gdzieś tu ocalały mury domów, fabryk, stoczni okrętowych, magazynów, elewatorów, chłodni, to zamiast życia, ruchu, produkcji i sprzętu — świeciła w nich pustka i martwota.

I morze nasze, ongiś tak pełne ruchu i życia, stało się wówczas jedną wielką pustynią wodną. Te skupiska ludzkie, wyszczerbione i zamarłe w ruchu, zatarasowane gruzami i pyłem, bez portu, bez własnej floty handlowej, bez nieustannego łomotu dźwigów stalowych, taśmowców i wywrotnic, bez dźwięku syren okrętowych, bez wielobarwnej sygnalizacji świetlnej, bez tłumu robotników portowych, bez ruchu fabryk i magazynów, kolei i samochodów, bez ludzi-entuzjastów morza, wydane na pastwę najazdu szabrowniczego przedstawiały wówczas ponure miasta-widma.

I dziś, po upływie 6 miesięcy od tego czasu, nikt nie może być zadowolony ze stanu rzeczy na Wybrzeżu. Toczy się tu bez przerwy zmaganie się z olbrzymim naporem trudności zarówno od nas niezależnych, jak nieraz i wynikających z naszej własnej konstrukcji umysłowej. Bezmiar zniszczeń i niedomiar pieniędzy, braki materiałowe i nadmiary pilnych potrzeb, transport i aprowizacja, brak mieszkań i nadmiar egoizmu ludzkiego, warunki bezpieczeństwa i nędza ludzka są jeszcze sprzymierzone przeciwko życiu rodzącemu się na Wybrzeżu.

Wszystko to jest prawdą, którą widzą z całą wyrazistością i władze, i społeczeństwo. Ale jest obiektywną prawdą również, że nie to jest treścią sześciu miesięcy zmagań polskiej pracy na naszym Wybrzeżu. Są tu duże i pozytywne osiągnięcia, niejednokrotnie zdumiewające dla obcych, o których mogę dziś mówić z tym większą pewnością i śmiałością, że instytucja, którą sam tu reprezentuję, a która została powołana do życia dopiero w drugiej połowie września, nie może jeszcze nic z tego pozytywnego rachunku zapisać na własne konto.

Gdyby się ograniczyć tylko do zagadnień natury materialnej, należy stwierdzić, że wszystkie instytucje kierujące akcją odbudowy i rekonstrukcji życia gospodarczego mają tu swój rzetelny udział w tym wysiłku. I Główny Urząd Morski, i Biuro Odbudowy Portów, i Gdańska Dyrekcja Odbudowy, i Zjednoczenie Stoczni Polskich, i Dyrekcja Kolei Państwowych, i Zjednoczenie Przedsiębiorstw Budowlanych, i Centrala Zbytu Produktów Węglowych, i Główny Urząd Rybacki, i Związek Elektrowni Pomorskich, i Zarządy Miast, i Związki Zawodowe, i Organizacje Spółdzielcze, i olbrzymia większość pracowników państwowych pracujących tu z zapałem w bardzo ciężkich, osobistych warunkach; kładą od szeregu

miesięcy jedną cegłę po drugiej dla odbudowy fundamentów życia polskiego na Wybrzeżu.

I rzeczywiście dziś — ten pierwszy okres pracy — od kwietnia do pierwszych dni lipca br. wydaje się tak odległy, jakby przedzielała go od współczesności cała epoka geologiczna.

Te pierwsze gromady ludzi przybyły na Wybrzeże tylko z „gołymi rękami" do pracy, przepojone poczuciem obowiązku narodowego, poczuciem inicjatywy, dobrej woli i hartu, bez narzędzi pracy, bez środków transportowych, najczęściej bez pożywienia, by rekonstruować życie, by ratować resztki mienia państwowego przed nową klęską zrodzoną z dzikiej wojny i z „ładu" hitlerowskiego, przed najazdem haniebnego szabrownictwa.

Praca ta poczęła się od grzebania tysięcy trupów gnijących na wybrzeżu i w wodach przybrzeżnych, od oczyszczania dróg, zasypywania dołów i rowów, od usuwania przeszkód i gór śmieci, rumowisk i gruzów, od oczyszczania torów kolejowych, od rozrywania splątanych węzłów żelastwa, od zdobywania schronisk pod dachem dla formujących się urzędów i instytucji, od zdobywania wody do picia i najmarniejszego pożywienia. A potem zbierano z całego Wybrzeża, spod gruzów i śmiecia, różne materiały, sprzęt i narządzia, oczyszczono i remontowano wodociągi i sieć kanalizacyjną, ściągano rozbite wozy samochodowe, usuwano zapory z rozbitych czołgów, naprawiano tory kolejowe i linie elektryczne, zakładano nowe kable, reperowano zniszczone stacje transformatorowe, uruchamiano pierwsze warsztaty portowe, kuźnie i stolarnie, jednym słowem rozszerzano podstawę wciąż narastającej pracy. Wreszcie można było przystąpić do zorganizowanej pracy mającej na celu boskie dzieło: tchnięcie duszy w martwy organizm portowy. Dziś, po upływie sześciu miesięcy pracy, instytucje te składają raport rządowi i narodowi.

Przy pracach na Wybrzeżu Gdańskim zatrudnionych jest łącznie prawie 15 tysięcy robotników oraz cztery i pół tysiąca pracowników umysłowych związanych bezpośrednio z akcją odbudowy i eksploatacji urządzeń morskich. W Gdyni i w Gdańsku uporządkowano 4.000 m nadbrzeża, wyremontowano magazyny portowe o powierzchni 32 tys. m^2, odbudowano 5.000 m^2 magazynów, wykonano całkowity remont 33 dźwigów i taśmowców, zdemontowano 6 dźwigów zniszczonych, w remoncie zaś znajdują się 22 dźwigi. Rozebrano 3.000 m^3 zniszczonych wiaduktów żelbetonowych i 25 tys. m^3 zrujnowanych kompletnie magazynów i budowli w porcie. Z ważniejszych elementów uruchomione są w Gdyni: 2 taśmowce i 8 dźwigów drobnicowych na Nabrzeżu Polskim, 1 dźwig drobnicowy na Nabrzeżu Francuskim, 1 dźwig na Nabrzeżu Holenderskim, 2 dźwigi mostowe na Nabrzeżu Szwedzkim. Na początku bm. zdolność przeładunkowa Gdyni, przy 8-godzinnym dniu pracy, wynosiła na Nadbrzeżu Duńskim i Szwedzkim

7 tys. węgla; na Nabrzeżu Polskim i Holenderskim 2 tys. ton drobnicy. W porcie gdańskim są już czynne: na wybrzeżu Dworca Wiślanego 4 dźwigi, w strefie wolnocłowej 2 dźwigi, w Basenie Górniczym 7 dźwigów, 1 taśmowiec i 1 dźwig mostowy dla rudy. Na ukończeniu w Basenie Górniczym jest 1 taśmowiec, 1 dźwig mostowy, a w kanale portowym jeden dźwig drobnicowy. Zdolność przeładunkowa portu gdańskiego przekracza już 6 tys. ton dziennie.

Porty są normalnie zasilone w dostateczną ilość energii elektrycznej, w wodę do picia, a ostatnio rozporządzają już 5 wydzierżawionymi i własnymi holownikami i 7 motorówkami. Część taboru pływającego znajduje się jeszcze w remoncie. Te rezultaty znalazły swój aktywny wyraz w pracy naszych portów.

Dnia 18 lipca br. rekonwalescencja naszych portów wiślanych zakończyła się. Powróciły one do życia, jedne z pierwszych pośród zniszczonych portów w Europie, pomimo iż zadane im rany śmiertelne były głębsze i liczniejsze, niż gdziekolwiek indziej.

Tego dnia pierwszy statek naładowany węglem polskim opuścił polski port dokumentując światu, że nowa Polska żyje i pracuje w głębi kraju i nad swoim morzem!

Od tego dnia do 10 października, tj. w okresie 85 dni, do obu naszych portów w Zatoce Wiślanej weszło i wyszło 909 statków handlowych. Mianowicie w lipcu weszło i wyszło 45 statków, w sierpniu 326 statków, we wrześniu 420 statków, w pierwszej dekadzie października — wobec zmniejszającego się dowozu węgla eksportowego — 118 statków. Z sumarycznej ilości za cały okres Gdynia zarejestrowała 536 statków, Gdańsk 373 statki.

Równocześnie wzrasta zasięg naszych obrotów handlowych. Do chwili obecnej porty nasze gościły siedem bander państwowych: polską, szwedzką, fińską, radziecką, amerykańską, brytyjską i norweską. Obroty towarowe w Gdyni i Gdańsku wyniosły w tym czasie: w lipcu 18,8 tys. ton, w sierpniu 101,8 tys. ton, we wrześniu 160,6 tys. ton, w I dekadzie października 61,1 tys. ton, łącznie 342,3 tys. ton. Równocześnie i import, i eksport stale się różniczkują. W wywozie notowaliśmy początkowo tylko węgiel, obecnie doszedł również koks hutniczy i cement. Proporcjonalnie import morski rozwija się jeszcze silniej i ilościowo, i jakościowo. W sierpniu przybyły pierwsze, nieznaczne partie towarów do naszych portów. We wrześniu import osiągnął już 41,3 tys. ton, a w pierwszej dekadzie października dowóz obcych towarów wyniósł 20 tys. ton. Obok znacznej ilości towarów UNRRA[1] otrzymujemy bardzo znaczne ilości rudy, np. w I dekadzie października około 9 tys. ton, a ponadto przychodzi tu papier, celuloza, zwierzęta żywe hodowlane z Kanady, azbest i bawełna. W I dekadzie października przybyło też drogą morską około 900 pasażerów, tj. reemigrantów naszych ze Szwecji. Są to prawie wyłącznie

nieszczęsne ofiary obozów udręki i katorgi w Niemczech hitlerowskich, które przez rząd i społeczeństwo szwedzkie zostały z tych potwornych warunków wydobyte i otoczone najlepszą opieką humanitarną w Szwecji. Wielu z nich zawdzięcza swe życie opiece szwedzkiego Czerwonego Krzyża. Wszyscy wracają dobrze odżywieni i zaopatrzeni w ciepłą odzież oraz prowiant na 10 dni.

Toteż niech mi wolno będzie w tej chwili — w obecności najwyższych władz państwa — stwierdzić ten fakt czynnej przyjaźni okazywanej naszym nieszczęśliwym braciom przez naród, który wraz z nami należy do rodziny bałtyckiej. Wreszcie mogę dodać, że odbiór reemigrantów przez powołane władze polskie w Gdyni — czynił dodatnie wrażenie, był sprawny i pełen troskliwej opieki nad powracającymi rodakami. Te osiągnięcia materialne nie wyczerpują jednak całości strony aktywnej polskiej pracy na wybrzeżu. Akcja usuwania Niemców z naszego terenu przymorskiego osiągnęła w wielu miejscach całkowicie korzystne rezultaty. Cały sens polityczny nowej sytuacji państwa polskiego może być odnaleziony przede wszystkim w tym, że na przyszłość mamy być organizmem narodowo jednorodnym, wolnym od wszelkich powikłań narodowościowych. Ponadto nie my, ale oni wykopali bezdenną przepaść pomiędzy naszymi narodami. Świeżej, a tak potwornej przeszłości żadna siła już nie wymaże ze świadomości narodowej. Każdy Niemiec stał się symbolem zbrodni popełnionej na zimno, z wyrachowaniem na naszym narodzie.[2] Zbrodnia ta nie może spłynąć bez konsekwencji. Musimy więc iść zdecydowanie do celu, który jest dziś fundamentem państwowej racji stanu: nie ma miejsca w Polsce ani dla jednego Niemca! Statystyki nasze nie są jeszcze zbyt dokładne. W grubych zarysach stan faktyczny z początkiem sierpnia przedstawiał się następująco: w okręgach staropolskich obecnego województwa gdańskiego zamieszkiwało przed wojną prawie 581 tys. mieszkańców, w tym było ok. 7% Niemców. Obecnie cyfra ludności wynosi ok. 443 tys. w tym ok. 5% stanowią Niemcy. Najbardziej polskim okręgiem, tak jak i poprzednio, jest miasto Gdynia, gdzie cyfra Niemców nie sięga 1/2%. Na terenie dawnego Wolnego M. Gdańska cyfra ludności obniżyła się z 490 tys. na 223 tys., w tym ok. 50% stanowią jeszcze Niemcy. Jedynie Sopot zapisuje na swoją chwałę fakt statystyczny, że Niemców nie ma tam zupełnie. W okręgu dawnych Prus Wschodnich mieszkało przed wojną ponad 303 tys. ludzi. Obecnie powiaty te są silnie wyludnione, a na ogólną cyfrę mieszkańców 82 tys. przypada ok. 40 tys. Polaków. Wreszcie powiaty zachodnie województwa: Lębork, Słupsk, Sławno, Miastko i Bytów, które przed wojną liczyły 327 tys. mieszkańców, posiadają obecnie 238 tys., w tym na razie 43 tys. Polaków. We wszystkich okręgach tego województwa znajduje się jeszcze ponad 230 tys. ha ziemi do przejęcia przez rolników polskich. Osadzono jednak na tych ziemiach

ponad 20 tys. rodzin chłopów polskich, co jest rezultatem dość poważnym, jeżeli oceni się wszelkie trudności obiektywne tej akcji. Obecnie idzie o to, by akcję kontynuować z całym naciskiem, a każda miejscowość powinna by uroczyście obchodzić ten dzień, gdy ostatni Niemiec wywędruje do swego „Vaterlandu".

Jeżeli nawet jest tak, że na powierzchni naszego narodowego życia obcy obserwator odnalazłby znamiona i fakty łatwej krytyki, to jednak jestem głęboko przekonany, że każdy obiektywny badacz kopiąc w głąb naszego społeczeństwa odnalazłby wartościowe złoża niespotykane w wielu innych narodach.

Wśród jakich to warunków i okoliczności narastała tu na Wybrzeżu pozytywna, twórcza praca jednostek i całych zespołów ludzkich? Warunki te przed niedawnym czasem były wprost beznadziejne. A przecież z głębi żywotności narodowej wydobyli się ludzie — szaleńcy, którzy ruiny napełnili życiem, bezwład przemienili w pracę, z zera tworzyli wartości. Tak powstała Politechnika polska w Gdańsku, wspaniała Akademia Medyczna, tak powstały rozliczne szkoły ogólnokształcące i zawodowe, tak wraca do życia Instytut Bałtycki, tak powstanie niebawem Akademia Handlu Morskiego w Gdyni, tak tętnią życiem i kipiącymi zagadnieniami różne wykłady akademickie, tak powstał wspaniały zespół Filharmonii Bałtyckiej grający — wśród ruin i zgliszczy wybrzeża Bałtyku, nieraz w chłodzie i głodzie, przy rozblasku świec — arcytwory Moniuszki i Szopena.

Życie Wybrzeża pulsuje więc z każdym dniem żywiej. I na tym tle rysuje się jeszcze jedno, jakże charakterystyczne zjawisko. Nowe życie nasze kształtuje dopiero swoje formy. Każdy taki okres musi być z natury okresem dysonansów, sporów zasadniczych, walk kompetencyjnych, przerostów biurokratycznych, ujęć jednostronnych i niechęci grupowych. Wybrzeże polskie jest taką samą częścią organiczną Polski, jak każda inna ziemia. Ulegamy tym samym błędom i wykazujemy analogiczne zalety ogólnopolskie. Ale gdy na porządku dziennym stoją nasze sprawy morskie, gdy mówimy o przyszłej roli Wybrzeża i portów od Świnoujścia i Szczecina aż po Elbląg i porty rybackie Zatoki Elbląskiej czujemy się wszyscy tak samo solidarni jak w obliczu drugiego naczelnego zagadnienia: zagadnienia ufundowania odzyskanej niepodległości państwa. Wówczas istnieje w atmosferze tylko jedno kryterium: dobrej woli i uczciwej pracy dla realizacji państwowego programu polityki morskiej. Dotychczas na tej właśnie podstawie zdajemy tu swój egzamin zdolności zbiorowej współpracy.

Tym stanem rzeczy zamyka się pierwszy, wstępny, przygotowawczy okres pracy. Musimy obecnie wejść w fazę nową, bardziej planowego, skoordynowanego wysiłku. Zadanie to na Wybrzeżu jest wielokrotnie trudniejsze, niż w innych działach gospodarstwa narodowego.

Można by prowadzić dyskusje, iż w pewnym sensie każda produkcja, np. agrarna, każda fabryka, każda zapora wodna, jest celem sama w sobie. Oczywiście, iż jest ona wbudowana w całokształt organizmu państwowego; że czerpie siły z innych źródeł i służy innym celom. Ale w swoim wewnętrznym samopoczuciu może żyć i pracować jako cel zamknięty w sobie. Porty morskie zaś — ze wszystkimi swoimi skomplikowanymi urządzeniami — są tylko narzędziem bogactwa społecznego dla swego zaplecza. Inwestycja dokonana w głębi kraju jest dla nich często wielokrotnie ważniejsza, obfitsza w skutki, niż dokonana wewnątrz portów. Wszystko stapia się tu nad morzem w jedno nierozdzielne zagadnienie: i linie żeglugowe, i porty i przydatność ich urządzeń technicznych, i koleje, i stocznie, i fabryki, i miasta, i charakter ich ludzności, i inicjatywa kupiecka, i stan gospodarczy zaplecza, i traktaty handlowe, i rynki zbytu, i waluta, i banki, i giełdy, i kryzysy międzynarodowe, i koniunktury. Port handlowy nowoczesny i właściwie geograficznie usytuowany, to kondensat życia gospodarczego całego swego zaplecza, to ognisko skupiające wszystkie cechy charakteru narodowego, to polityka wytrwała i dalekowzroczna, to instrument dobrobytu narodowego.

Żaden element w państwie nie jest związany tak silnie i tak organicznie z założeniami polityki gospodarstwa planowego, jak właśnie wszystkie porty morskie. Ich wartość i użyteczność społeczna wzrasta nie tylko w proporcji prostej do nakładów w samych portach, ale ponadto w proporcji geometrycznej do tych wszystkich nakładów, które spajają w jedną, organiczną całość gospodarstwo zalepcza z ich właściwymi portami. To jest pierwsza i podstawowa teza polityki morskiej.

Druga teza wynikać musi jednak z całą konsekwencją z faktu, że struktura geopolityczna i gospodarcza nowej Polski uległa całkowitej i zasadniczej zmianie w stosunku do okresu Polski przedwojennej. Obecnie do tych wytycznych, zarysowanych tu najogólniej, dopracowuje się konkretne przedłożenia budżetowe.

Tak więc teza trzecia sprowadza się do postulatów zakończenia właściwej odbudowy portów i ich uporządkowania, tj. usunięcia z terenów portowych obrazu zniszczeń i dewastacji w ciągu najbliższych czterech lat, tj. do roku 1949.

Teza czwarta sprowadza się do tendencji odbudowania ok. 10% zniszczeń w miastach portowych w r. 1946. Przed postulatem tym piętrzą się bardzo znaczne trudności. Kredyty na odbudowę są małe. W br. Gdańska Dyrekcja Odbudowy, ponosząca odpowiedzialność za to zagadnienie na terenie wszystkich miast wydzielonych, rozporządzała sumą zaledwie kilkudziesięciu milionów złotych, tj. sumą, którą pochłania odbudowa jednej większej fabryki. Plany zabudowy na ogół nie są jeszcze wykończone i zatwierdzone. Odczuwa się dotkliwie brak niektórych materiałów bu-

dowlanych. Ale w roku 1946 winien być dokonany szczególnie wielki wysiłek na terenie Wybrzeża.

Ani pracownicy państwowi, ani robotnicy portowi, ani marynarze nie znajdują już możliwych do zamieszkania lokali. Walka o dach nad głową przybrała tu wprost funkcje walki biologicznej. Silniejszy usuwa słabszego z jego mieszkania. Wszelkie zarządzenia są tylko paliatywami. Tu trzeba wzmocnić ruch budowlany. Prace przygotowawcze są w toku. Szczególnie Gdańsk i Elbląg, mające najcięższe zniszczenia w centrum miast, muszą przystąpić wczesną wiosną r. 1946 do odbudowy.

Dopiero doświadczenia roku 1946 umożliwią i w tej dziedzinie zestawienie planu 3-letniego, który zezwoli na realną ocenę w jakim czasie moglibyśmy przywrócić miasta nadmorskie, szczególnie eksponowane, do ich dawnej świetności i porządku.

Spoglądając w perspektywy przyszłości nie możemy jednak ograniczyć się do ustalenia zasad na najbliższą przyszłość. Musimy wciąż kontrolować nasze wysiłki, nasze osiągnięcia, nasze nowe zamiary przy pomocy pionu długofalowego programu polityki morskiej. Gdyż polityka morska — jak i nas pouczyło doświadczenie historii — jest skuteczna tylko o tyle, o ile potrafi skupić przy sobie całe zastępy ludzi świadomych jej wielkich celów, szerokich w koncepcji i upartych w działaniu.

Zadaniem tego wielkiego i długofalowego planu musi być nie co innego, tylko ścisłe i organiczne powiązanie całego zaplecza polskiego z morzem, celem jego musi być przekształcenie strukturalne Polski na państwo kładące nacisk na dynamiczny rozwój swego gospodarstwa, na spotęgowanie rezultatów pracy ludzkiej i podniesienia stopy życiowej obywatela, poprzez wykorzystanie bogactw naturalnych i nowych warunków produkcyjno-przemysłowych.

Aby ten wielki cel mógł być realizowany musimy — obok rozlicznych akcji szczegółowych wciąż usprawniających naszą ekspansję morską, cyzelujących uzbrojenie techniczne naszych portów — ustalić kilka wytycznych o kapitalnym znaczeniu dla przyszłej ewolucji gospodarstwa narodowego Polski.

Tak więc z punktu widzenia gospodarczego zagadnienie dróg żelaznych musi być obecnie postawione na jednym z naczelnych miejsc. Sytuacja doraźna jest powszechnie znana i nie może być przeoczona żadna okazja do poprawienia istniejącego stanu rzeczy. To nie wyczerpuje jednak zagadnienia. Główne założenia linii komunikacyjnych na ziemiach obecnej Polski były w znacznej mierze dziełem polityki i interesów państw zaborczych. Te tendencje ustawiły się w poprzek do potrzeb gospodarczych narodu polskiego. Nawet więc najpełniejsza i najbliższa odbudowa

stanu istniejącego nie może zharmonizować się z wiązań międzynarodowych w zakresie dostaw węgla. Port ten w warunkach związku z gospodarstwem Polski mógłby szybko przekroczyć normy obrotów towarowych z okresu przedwojennego. Ale winniśmy ustalić dla siebie dalszą, niewzruszalną tezę, że nie gdzie indziej, tylko tu w Gdyni i w Gdańsku muszą się koncentrować źródła i dyspozycje gospodarcze, finansowe, żeglugowe i organizacyjne oparte silnie o interes narodowy polski, na całe nasze wybrzeże, od Szczecina po Elbląg.

Wreszcie nie należy zapominać, że w realizowaniu inwestycji portowych i przy ustalaniu ich zadań wyłaniają się zupełnie nowe zagadnienia, nie istniejące przed wojną. Musimy je rozwiązać w sposób właściwy i samodzielnie. Przykładowo można przytoczyć, że narastać będą, podobnie jak z wielkimi państwami Zachodu, nowe możliwości współpracy z portami wschodniobałtyckimi, w szczególności z portami Związku Radzieckiego, dla których porty nasze mogą się stać jak gdyby magazynem konsygnacyjnym. Szczególnie w okresie zimowym możemy przyjmować tu towary zagraniczne, przewożone następnie kolejami lub liniami pomocniczymi do Rosji.

Z zagadnień gospodarczych wyłania się już obecnie myśl zbudowania w Gdyni, przy kanale przemysłowym, dużej rafinerii produktów naftowych z ropy dowożonej własnymi statkami-cysternami, celem pokrycia potrzeb motoryzacyjnych, lądowych, morskich i lotniczych tego okręgu.

Wreszcie kilka słów o innych ważnych zagadnieniach z zakresu polityki morskiej. Mają one wagę zupełnie pierwszorzędną. Tym niemniej nie wymagają one dyskusji generalnej i ustalenia postulatów w formie tez. Będą one wymagać zajęcia konkretnego stanowiska w szczegółowych programach realizacyjnych.

Do rzędu tych problemów należy np. sprawa rozbudowy własnej floty handlowej we wszystkich jej działach: linii nieregularnych, linii regularnych europejskich i dalekobieżnych, linii przybrzeżnych itp.

Jesteśmy wszyscy zgodni z tym, że rozwój własnej żeglugi, że udział własnej bandery w obsłudze własnego gospodarstwa musi być znacznie wzmocniony. Nie może żadna zasada stać dziś na przeszkodzie dla uwielokrotnienia dawnego naszego tonażu handlowego. Na dyskusję zasadniczą, co do granicy maksymalnego rozwoju naszej floty, mamy praktycznie dużo jeszcze czasu. Natomiast dyskusji ściśle fachowej może i winien podlegać każdy konkretny projekt nowych statków z punktu widzenia ich przydatności dla warunków polskich oraz z punktu widzenia rezultatów finansowych.

Mamy też dziś większe możliwości swobodnej decyzji w tej sprawie, gdyż posiadamy w ręku państwa szereg wielkich stoczni okrętowych, które już się odbudowywują i z każdym rokiem rozszerzać będą program

swej pracy. Te stocznie przede wszystkim winniśmy dokładnie i celowo wykorzystać.

Identycznie przedstawiają się takie zagadnienia jak rozwój rybołówstwa morskiego, jak wykorzystanie licznych mniejszych i większych portów rybackich na naszym Wybrzeżu, jak zagadnienia turystyczno-morskie, jak oddziaływanie morza na wychowanie młodzieży itp. Sama istota polityki morskiej nie polega na zinwentaryzowaniu i wyczerpaniu aż do samego dna wszystkich zagadnień, wszystkich bolączek i postulatów.

Referat niniejszy pominął świadomie wiele zagadnień istotnych. Przedstawione tu tezy nie mają też charakteru dogmatów. Ich zadaniem jest współdziałanie w otwarciu wielkiej dyskusji morskiej w państwie, które ma skrystalizowaną ambicję stania się — w wyniku własnej pracy, własnych wysiłków i nakładów — państwem morskim.

Jedno tylko uświadomienie jest tu naprawdę fundamentalnie ważne i niezbędne. Oto najistotniejszym probierzem wartości każdego narodu jest jego zdolność pozytywnego wykorzystania każdej nowej sytuacji politycznej i geograficznej, narzuconej mu przez wypadki historyczne, oraz zdolność przełamywania trudności piętrzących się na drodze jego życia. Albowiem każda radykalna zmiana sytuacji potęguje radykalnie trudności; każdy wielki cel realizuje się przez wielki i długotrwały wysiłek; każdy wielki plan wymaga koncentracji zbiorowej woli i skoordynowanej pracy całego narodu.

U podstaw każdego wysiłku musi jednak leżeć zupełna świadomość sytuacji i zadań, które mają być zrealizowane. Na takim właśnie fundamencie rozwija się myśl polityczna Anglii, gdy już na początku XVI w. przekształca się ona w państwo morskie rozumiejące, iż przez odkrycie lądu amerykańskiego jej sytuacja geograficzna uległa radykalnej przemianie. Na takim podłożu Ameryka Lincolna i Roosevelta funduje swą metamorfozę na organizm nowoczesnej demokracji i przodującego w świecie dynamizmu gospodarczego. Z tych samych źródeł wypływał sowiecki plan przebudowy struktury przemysłowej państwa, który w krótkim czasie doprowadził do tak zdumiewających świat rezultatów. Tę samą świadomą dedukcję celów i metod działania, z warunków politycznych i gospodarczych, realizują i inne, bardzo różnorodne organizmy narodowe i państwowe jak Holandia, Dania, Szwecja, Szwajcaria, Czechosłowacja itd.

Cóż więc fundamentalnie nowego leży w naszej, polskiej sytuacji geograficzno-politycznej i ekonomicznej? W czym może być odnaleziony pozytywny sens tych wielkich i bolesnych przemian, które w wyniku burzy dziejowej rozpętanej przez szaleńczy i zbrodniczy hitleryzm, dokonały się w tej części Europy?

W sytuacji przedwojennej państwa polskiego mogliśmy odnotować sto-

sunkowo znaczny obszar państwowy, wielką cyfrę ludności, pracowitość i oszczędność wielkich mas naszego społeczeństwa, wielki stopień samowystarczalności w zakresie wyżywienia i dość znaczną produkcję przemysłową. Żaden jednak z tych wielkich aktywów nie wykazywał dostatecznego ciężaru gatunkowego, każdy bowiem był osłabiony jakimś refleksem pasywnym. Wielki organizm terytorialny państwa ledwie dociskał się do życiodajnego wybrzeża morskiego; cyfrę ludności deprymował skład narodowościowy; pracowitość była spętana przez strukturę społeczną i gospodarczą. Samowystarczalność aprowizacyjna stała się przekleństwem rolnika i wsi. Produkcja o charakterze surowcowym — sama przez się niezależnie od innych przyczyn — stała się hamulcem na drodze do dobrobytu warstw pracujących.

W tych dziedzinach nowo ustalone granice państwa oferują nam teoretycznie duże szanse i pozytywne korektury. Marsz ku realizacji tych nowych celów i przyszłej, nowej rzeczywistości przesłaniają nam jeszcze ruiny i spustoszenia, cmentarzyska milionów ludzi wymordowanych w ogniu walki lub zadręczonych na zimno, odłogi i zdewastowane całkowicie warsztaty pracy. Być może nawet, że jeszcze nie dostrzegamy w całej wyrazistości strasznego dziedzictwa tej wojny, które pokazuje dziś swoim następcom najbardziej krwawe i krwiożercze pokolenie, jakie wydała ludzkość na przestrzeni całej historii.

Poprzez przejawy wielkiego chaosu powojennego, musimy jednak dostrzec nowe, pozytywne możliwości, nowe drogowskazy narodowe, by możliwości przemienić największym i własnym wysiłkiem, codziennym zmaganiem się z trudnościami — w realną rzeczywistość. Te drogowskazy wbija nam dziś historia tu nad morzem i tam na wielkim Śląsku.

Możemy stać się państwem jednolitym narodowo. Możemy podwoić lub potroić wartość produkcji przemysłowej w okresie życia jednego pokolenia. Możemy w wyniku uporczywej, ale zorganizowanej pracy, świadomej celu, wyprzeć doszczętnie nędzę z chat chłopskich i z mansard robotniczych. Możemy podwyższyć poważnie dobrobyt społeczny. Możemy przekształcić nasz lądowy zaścianek, zaścianek myśli, przesądów, działań i organizacji, na kraj morski, nowoczesny, zachodnioeuropejski, dumny z wyników własnej pracy, żyjący w atmosferze prawdziwej demokracji, fundujący swe działania na podstawie prawa powszechnego, szanujący człowieka i rezultat jego uczciwej pracy. Możemy stać się państwem o dużym oddechu morskim i czerpać stąd nie tylko dotychczas nieznane bogactwa materialne i psychiczne dla naszego narodu, ale równocześnie wnosić nowe wartości do skarbnicy cywilizacji ludzkiej. Cała ta esencjonalna litania naszych możliwości spoczywa jednak jak poczwara jedwabnika, omotana stumilową nicią sceptycyzmu. Poprzez łzy zwróco-

ne ku świeżej przeszłości przedziera się to jedno nieme pytanie: Czy naprawdę możemy?

Czyż to nie jest zbyt piękne, by było prawdziwe? Jak uporać się z tymi trudnościami, które jak wielopudowe ciężary uczepiły się rąk i nóg człowieka mocującego się z falą na bezdennych głębinach wzburzonej współczesności?

Nikt na to nie może konkretnie i dogmatycznie odpowiedzieć. Tylko jedno: Przyjdźcie nieufni tu do naszej strasznie okaleczonej Gdyni. Twarze wam się rozświecą, gdy zobaczycie jak ten poszczerbiony inwalida, ten połamaniec z przetrąconymi żebrami bije dziś rekord za rekordem, ku zdumieniu swoich i obcych, jak na rumowiskach nabrzeży wśród powalonych magazynów, spalonych budowli, ociemniałych latarni sapią krany i taśmowce, jak pracują ludzie, by raz jeszcze z morza i gruzów wydobyć na powierzchnię polskiego życia nowy, piękny i wielki, tęższy niż kiedykolwiek w przeszłości. Tu zobaczycie jakie są metody praktyczne zmagania się z trudnościami. A wówczas uwierzycie w niezniszczalną moc własnego narodu!

E. KWIATKOWSKI: *O przyszłość Polski nad morzem. Przemówienie w czasie obrad Komisji Morskiej KRN w Gdańsku 21 X 1945*, Gdynia 1945 s. 4—24

Przypisy

[a-a] Opuszczono fragment traktujący ogólnie o kataklizmie wojennym.

[1] UNRRA — United Nations Relief and Rehabilitation Administration (Administracja Narodów Zjednoczonych do Spraw Pomocy i Odbudowy) organizacja utworzona w Atlantic City z inicjatywy USA (9 XI 1943) i innych państw Koalicji Antyhitlerowskiej. Przejęta przez ONZ (1945), udzieliła znacznej pomocy Polsce (o wartości ponad 700 mln dolarów).

[2] Teza nieadekwatna do rzeczywistości. Istniał niemiecki ruch antyhitlerowski, a poza tym istnieli Niemcy, którzy mimo totalistycznego systemu potrafili przestrzegać ogólnoludzkich norm moralnych. Kwiatkowski przemawiał (1945) pod naciskiem presji psychologicznej zbrodni niemieckich nie mających precedensu w historii.

BUDUJEMY NOWĄ POLSKĘ NAD BAŁTYKIEM

(...)[a] **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 zastoju 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 niezmiennej 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 możnością 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 br. wytwórczość wielu działów przemysłowych wzrosła trzykrotnie. Dalszy rozwój gospodarczy uzależ-

niony 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 w komunikacji krajowej 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 przejęciu 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 uruchomio-

ne; 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. Urządzenia 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 Odrze, 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 publicznej, 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.

* 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. (Przyp. aut. E. K.).

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 września na robotach kierowanych przez Dyrekcję Biura Odbudowy Portów oraz na robotach finansowych i organizowanych przez Gdańską Dyrekcję Odbudowy pracowało już łącznie ok. 12 tys. pracowników fizycznych i umysłowych. Szereg prac we własnym zakresie, w uzgodnieniu jednak z planem ogólnym, prowadzą i inne instytucje państwowe jak: Główny Urząd Morski, Gł. Urząd Rybacki, Gdańska Dyrekcja Kolejowa, Zjednoczenie Elektrowni, 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 funkcjonariuszy 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.

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 ścisłe 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 zależeć 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 należałoby 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.

Przede wszystkim więc musi być dokonany proces całkowitej i bezwzględnej polonizacji okręgu delty Wisły oraz proces maksymalnej polonizacji okręgu 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 odznaleziony tylko w tym jednym fakcie zbudowania państwa na wskroś narodowego, nie wplątanego w zagadnienia mniejszości narodowych. W nowej Polsce musimy pozostać jedynymi gospodarzami wolnymi od wszelkiej ingerencji zewnętrznej. Nie możemy nigdy zapomnieć o 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 upadku materialnego i kulturalnego.

Na tle istniejących zrębów i założeń portowych urządzenia techniczne muszą być odbudowane i przystosowywane nieustannie do formu-

jących 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 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:

1. Porty polskie, a więc porty pierwszej klasy: Gdynia, Gdańsk i Szczecin oraz porty II i III klasy jak Świnoujście, Kołobrzeg, Darłowo, 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. Sztokholm, Helsinki, Rostok, 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 bardzo poważna. Tym niemniej jest to cyfra, która po uporządkowaniu portów i zagospodarowaniu Polski winna by być ponownie osiągnięta, a może nawet przekroczona. Równa się ona przeładunkowi jednego tylko Hamburga w okresie przedwojennym, a niższa jest od przeładunku Antwerpii i zaledwie przekracza cyfrę połowy przeładunku w porcie rotterdamskim. W r. 1938 z wywozu Polski przechodziło prawie 81% przez Gdynię i Gdańsk, z przywozu 64,5%. Potencjał eksportowy Polski, choć jakościowo ulegnie przeobrażeniom, winien by raczej wykazać silną tendencję rozwojową. Z to-

warów masowych eksport węgla i koksu na pewno ulegnie spotęgowaniu (...)[b]

(...)[b] 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 zachodnioeuropejskie i lewantyńskie, gdyż te właśnie porty poza obsłużeniem zaplecza centralnej i wschodniej Polski mogą się stać dodatkowo bazą szerokiej gospodarczej współpracy z portami skandynawskimi i wschodniobałtyckimi. 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 peryferiach państwa. Polityka ta musi mieć mocny kręgosłup, wyraźny pion, musi posiadać swoją dźwignię sterową: niech nimi pozostaną Gdynia i Gdańsk.[c]

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, uczącą społeczeństwo realnego nastawienia do wysiłków polityki morskiej.

W zakresie rozbudowy własnej floty handlowej myśl polska po pierwszej wojnie światowej zagubiła się początkowo na manowcach. Mieliśmy 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 przedsięwzięcie ulegnie zmianie, ale na pozyskanych doświadczeniach można oprzeć dalszą rozbudowę. Sumaryczny udział bandery polskiej w stosunku do morskiego obrotu towarowego Polski był przed wojną nieznaczny. 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 mln 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 dosięgał zaledwie 700 tys. ton. Są to więc statki dość nowoczesne, zwłaszcza że znaczny rozwój przypadał na lata bezpośrednio przedwojenne. (...)[c]

(...)[c] Cały wysiłek gospodarczy i finansowy państwa, wysiłek wielki i długotrwały uległby spaczeniu, 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 wchodzą 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 najpeł-

niejsze 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 posiada 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 należałoby 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 niezwykłej wagi, by po okresie narodowego zapału nie wygasić 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 należałoby rozpracować program oświatowy w zakresie szkolnictwa specjalnego i dla wszystkich ośrodków miejsko-portowych Wybrzeża, w szczególności dla Szczecina, Kołobrzegu i Elbląga. (...)[d]

E. KWIATKOWSKI: *Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem.* Warszawa 1946 s. 25—33, 36—37, 48—49

Przypisy

[a-a] Opuszczono fragment traktujący o implikacjach politycznych i gospodarczych nowego miejsca Polski na mapie Europy.

[b-b] Opuszczono fragment dotyczący porozumień międzynarodowych.

[c-c] Opuszczono rozważania o flocie.

[d-d] Opuszczono fragment o pośredniej efektywności.

[1] Wspomniany pogląd formułował Kwiatkowski w warunkach, kiedy władze polskie nie administrowały jeszcze portem szczecińskim i odrzańską drogą wodną.

WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO POLSKI NA MORZU

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 rusza, i rozum i sentyment wypełniają nasze morze obfitą treścią. Oczyma wyobraźni widzimy wszyscy potężne krainy 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 maszyn, 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 Frombork gotowi jesteśmy 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 przyzwyczajenia, 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 nawiasów. 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 skuteczność jego 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 być również zawarty 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 komunikacyj-

ne 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, ścieśniające swobodę akcji i 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, nastąpiło 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 najbardziej od-

powiednim punkcie wybrzeża 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 — m i a s t o i m o r z e* — 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. Taka 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 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. P r z e c i w n i e, i p o r t y m o r s k i e, i m i a s t a m u s z ą b y ć w c i ą ż w p a t r z o n e w j e d e n z a s a d n i c z y c e l, a c e l e m t y m j e s t r o z w ó j g o s p o d a r s t w a n a r o d o w e g o, z w i ę k s z e n i e i l o ś c i o w e i z r ó ż n i c z k o w a n i e j a k o ś c i o w e p r a c y, p o m n o ż e n i e p o t ę g i p a ń s t w a, p r z e k s z t a ł c e n i e s t r u k t u r y n a s z e j

* Podkr. aut. E. K.

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 nowo odzyskanych, 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

* Podkr. aut. E. K.

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 piętno 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 w 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 poprowiłoby 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 w Europie konkurenta. 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 by-

liśmy przed wojną pod względem tzw. s t o p n i a m o r s k o ś c i* 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—90 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 ponad 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[1] w swym dziele „Historia miast w Polszcze" przytacza, że wówczas żegluga słowiańska na Bałtyku była silnie rozwinięta. Od Wolina Odrą, Wartą i Gopłem szła wielka trasa handlowa, a liczne statki dowoziły wówczas do Polski sól jako główny produkt konsumpcyjny. 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 in-

* Podkr. aut. E. K.

dyjskie 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 zaangażowanych było w handlu bałtyckim. Wedle zaś wykazów rejestru cła zundzkiego 60 proc. obrotów handlowych na całym Bałtyku wiązało się wyłącznie z portem gdańskim. 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 morskiego 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.

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 jest przejawianie nieuzasadnionych i złudnych zwykle, odświętnych i krasomówczych 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 opadła. 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, koło 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 nieruszalności 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 ak-

tywnych 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 inne 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 dla zdobycia niezbędnych dewiz wyprzedawać majątku narodowego w obce ręce. 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 zmianie. Na Śląsku, w Dąbrowie, w Łodzi, w Warszawie forma dyspozycji gospodarczych uległa zasadniczej zmianie. Struktura gospodarstwa pozostaje tam w istocia 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 samodzielnej 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 mogłoby 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 problem 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 wielkoprzestrzennych, 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 dokonują 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 nie zastąpioną rolę w tej dziedzinie odegrać mogą miasta morskie Rzeczypospolitej 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 chaotycznie. 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 ogólnopaństwową, 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 zarów-

no 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 ludności wiejskiej wzrosła tam o ok. 35 proc., cyfra ludności miejskiej o 70 proc. Ten ruch doprowadził do idealnej prawie równowagi 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 w szybkości swej regeneracji wszystkie dawne rekordy. 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 napływającego 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 zabiła 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 ban-

dera 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.

E. KWIATKOWSKI: *Wczoraj, dziś i jutro Polski na morzu. Referat wygłoszony 12 VII 1946 w sali Ratusza Staromiejskiego w Gdańsku na I Zjeździe Związku Gospodarczego Miast Morskich.* Warszawa 1946 s. 5—29

Przypisy

[1] Surowiecki Wawrzyniec, 1769—1827, ekonomista i historyk, członek Warszawskiego Towarzystwa Królewskiego Przyjaciół Nauk (1807), sekretarz generalny Dyrekcji Edukacji Narodowej (1811—1815). Autor wielu prac m.in.: „Uwagi względem poddanych w Polsce" (1810), „O rzekach i spławach Księstwa Warszawskiego" (1811), „Śledzenie początku narodów słowiańskich" (1820).

Z DZIEJÓW POLSKIEGO HANDLU MORSKIEGO

(...)[a] Na początku XVII wieku ukazała się w Amsterdamie mała w formacie książeczka o Polsce, o jej historii, obszarze i ludności, o jej ustroju i jej gospodarstwie. Był to istny prototyp dzisiejszego bedekera dla Holendrów o naszym państwie. Nieco później wydano tam szereg dzieł o Polsce. Dziś moglibyśmy zastanawiać się nad tym, skąd budziło się w Holandii XVII wieku tak znaczne zainteresowanie się Polską. Wówczas było to zupełnie naturalne i zrozumiałe. Dziś nie możemy sobie wprost zdać sprawy z tego, czym była Polska ówczesna, jedno z największych państw europejskich żyjące jeszcze tradycją złotego wieku w nauce i w kulturze, ludne i zamożne, kształcące liczne zastępy młodzieży na uniwersytetach polskich i zagranicznych, rozpowszechniające drukiem bogatą literaturę własną i obcą, pożądane w sojuszach, a groźne dla przeciwników, importujące i eksportujące olbrzymie ilości towarów. Cikowski[1] pisze w publikacji z r. 1602: „Krajom niemieckim bez towarów polskich piskorz był." Przez sam Gdańsk przechodziło ok. pół miliona ton zboża corocznie; eksportowano bydło, konie, drzewo, wełnę, sól, potaż, przewożono metale z Węgier i przywożono z zagranicy rozliczne towary. Na Ratuszu Gdańskim obywatelom tego miasta mówił senator polski: „Nami żywiecie, nami stoicie". Od Królewca po Rygę wszystkie porty nadbałtyckie żyły z produkcji i zapotrzebowania Polski. Badacze stosunków gospodarczych z pierwszej połowy XVII wieku przytaczają, że około 25 procent obrotów towarowych giełdy amsterdamskiej dotyczyło obrotów handlowych z Polską. Na początku tego wieku poczyna się pojawiać na Morzu Bałtyckim flota wojenna pod banderą króla polskiego i święci nawet zwycięstwo morskie w r. 1627 pod Oliwą.[2] Ale były to już tylko przebłyski jasne z okresu świetności Rzeczypospolitej, świetności ufundowanej przez Piastów i Jagiellonów, rozwiniętej w stuleciu XV i doprowadzonej do zenitu w wieku następnym.

W potędze i powodzeniu kierownicze warstwy społeczeństwa polskiego zapomniały już, że nie zdobycie potęgi, ale utrwalenie bytu, rozwoju i powodzenia narodu jest sprawą najtrudniejszą, bo opartą na fundamencie nieustannego, własnego obowiązku. Obowiązki te poczęły się stopniowo,

początkowo niedostrzegalnie, bezkrytycznie przesuwać w ręce obce, choć w obowiązkach naród nigdy i nikim się wyręczyć nie może.

Armia polska stopniowo topnieje lub przechodzi w ręce i władanie możnowładców skłóconych i anarchizujących, a łączących się w zgodnym wysiłku tylko wówczas, gdy chodziło o zagrożenie ich przywilejów. Oświata przechodzi pod opiekę i zarząd klasztorów. Gospodarstwa skoncentrowane w miastach, o których Surowiecki pisze, iż w XIV i XV wieku były ludne, urządzone, kwitnące i zasiedlone rodzimym elementem, przechodzi stopniowo w obce ręce, a byt samych miast opiera się na obcym prawie. Przemysł stopniowo zanika. Są ślady w literaturze gospodarczej, że w okręgu sandomierskim istniała ongi poważna produkcja metalurgiczna, coś w rodzaju centralnego okręgu przemysłowego, która z upływem czasu zamarła. Handel morski przejmuje Gdańsk utwierdzając stopniowo w walkach ekonomicznych z miastami polskimi swoje monopolowe stanowisko w stosunku do rynku polskiego. Utrwala się najbłędniejsza zasada, iż „może Polak nie wiedzieć co morze, gdy pilnie orze". Obowiązek podatkowy zanika i przesuwa się w głąb warstw społecznych, które nie mają żadnego wpływu na bieg historii państwa.

Drogi życia dwu współpracujących gospodarczo ze sobą narodów, Polski i Holandii, poczynają się ustawiać od połowy XVII w. prostopadle do siebie. W obu wypadkach trudności wewnętrzne i niebezpieczeństwa zewnętrzne są niemałe. Ale reakcja warstw kierowniczych jest w obu krajach diametralnie różna. Różne też są rezultaty.

Błąd warstwy szlacheckiej kosztuje już półtora wieku krwawych wysiłków i bezgranicznych ofiar inny naród polski, liczniejszy, szerszy, wydobywający się z przesądów stanowych, rozrosły w pełny organizm społeczny, tężejący w swej ambicji gospodarczej, naród pracujący na roli i w miastach, w fabrykach i w warsztatach rzemieślniczych, na lądzie i na morzu, w administracji i w szkolnictwie, w Polsce i w bezkształtnym rozproszeniu po całej kuli ziemskiej. Dla narodu bowiem żywotnego i rozumnego nie ma w historii błędów nie do naprawienia.

E. KWIATKOWSKI: *Zarys dziejów gospodarczych świata. Część pierwsza. Od starożytności do wybuchu Wielkiej Rewolucji Francuskiej.* Warszawa 1947 s. 181—183

Przypisy

a–a Publikujemy jedynie większy fragment poświęcony historii gospodarczej Polski.

[1] Cikowski Stanisław,? — 1617, podkomorzy krakowski, walczył z dążeniami gdańszczan do ograniczenia praw Polski na morzu. Administrator ceł koronnych. W polityce handlowej propagował kierunek merkantylistyczno-fiskalny.

[2] Bitwa pod Oliwą wiąże się z konfliktem polsko-szwedzkim. Polska w tym konflikcie utraciła dużą część Inflant i ujście Wisły. Walki na Pomorzu trwały trzy lata, prowadzone ze zmiennym szczęściem. Polacy uzyskali zwycięstwo pod Gniewnem (1626) oraz w bitwie morskiej pod Oliwą (1627), Szwedzi natomiast wygrali bitwę pod Górznem (1629). Zawarto rozejm w Altmarku (1629), na mocy którego Szwecja zatrzymała porty pruskie (z wyjątkiem Pucka, Gdańska, Królewca) oraz tereny Inflant na północ od Dźwiny. Poza tym Szwedzi uzyskali prawo do pobierania ceł z handlu polskiego korzystającego z wiślanej drogi wodnej.

W OBRONIE POLSKIEJ RACJI STANU

(...)[a] Musi być jakiś powód szczególnie ważny, jeżeli człowiek bezpartyjny, odsuwający się z całą premedytacją od wszelkich codziennych rozgrywek politycznych, człowiek mający za sobą w okresie ostatniego dwudziestolecia prawie 9 lat ministrowania i 5 lat obozu internowania, a więc długi okres doświadczeń i rozmyślań, dziś już całkowicie obojętny na wszelkie pokusy zaszczytów i władzy, staje tu wśród was, by przemawiać na wielkim wiecu przedwyborczym, pomimo że sam nie kandyduje i kandydować nie będzie w żadnym z okręgów.

Naród nasz przeżywa okres naprawdę ciężki i trudny. Życie wewnątrzpolityczne ma oczywiście swoje prawa. Przejawia się ono w działalności partii politycznych, a każda z nich ma swój program, swoje tradycje, swoje idee, swoich wypróbowanych bojowników, swoją indywidualność, swoją odrębną duszę, którą odróżnia się od innych partii i ugrupowań.

Celem partii jest wywieranie bezpośredniego wpływu na politykę państwa. Polityka zaś jest sztuką przewidywania przyszłości. Przeszłość i teraźniejszość są znane, są oczywiste, są sprawdzalne. Ale przyszłość jest nieznana, zakryta, uzależniona od tysiąca przypadków. I dlatego jej formowanie jest zawsze sporne i wątpliwe. Przecież w r. 1939 olbrzymia większość wytrawnych mężów stanu świata oceniała zupełnie fałszywie nawet najbliższą przyszłość. Do tego dołączają się jakże głęboko sprzeczne zainteresowania gospodarcze i społeczne różnych grup obywateli, chłopów i robotników, kupców i rzemieślników, urzędników i wolnych zawodów. Wszyscy usiłują oddziaływać — wedle własnych wyobrażeń i własnych interesów — na bieg polityki państwowej. Stąd też im ważniejsze sprawy ma rozstrzygnąć w danej chwili polityka państwowa, im głębiej sięga w uczucie i egzystencję narodu, jako klas społecznych i grup politycznych, tym ostrzejsza, tym bezwzględniejsza staje się walka polityczna.

W społeczeństwach wyrobionych politycznie, rzetelnie demokratycznych, moralnie wysoko postawionych, walka ta toczy się dookoła poglądów, idei i praw; w społeczeństwach niewyrobionych koncentruje się dokoła osób. Wówczas staje się ona tym bardziej zażarta, namiętna, nie

przebierająca w środkach. Wówczas powstaje wielkie niebezpieczeństwo, że w zgiełku tej walki osobistej zatraca się jej fundamentalny cel, którym jest dobro całego narodu i społeczeństwa i dobro własnego, niepodległego i samoistnie działającego państwa.

Głęboka troska o przyszłość Polski, tej Polski, w imię której tyle milionów ludzi cierpiało najgorsze katusze, dla której tak ofiarnie ginęła nasza najlepsza młodzież na wszystkich frontach walki jawnej i podziemnej, której imię zwarło nas w braterskie szeregi w czasie okupacji hitlerowskiej, skierowała dziś i mnie tutaj, na wasze zgromadzenie, by odezwać się do was i za waszym pośrednictwem do społeczeństwa polskiego, w którego siły żywotne wierzę i z którym od pierwszej chwili możliwości uważam za kardynalny obowiązek dzielić tu — w kraju — los dobry i zły.

Cały świat przeżywa dziś okres przełomowy i historyczny. Sytuacja wszystkich państw, a w tym i naszego, jest poważna.
Jest ona poważna politycznie,

— gdyż dziś w nowej sytuacji geograficznej państwa ustalamy podstawy naszego bytu na całe stulecia;

— gdyż nowa granica na Odrze i Nysie wykopała drugą przepaść pomiędzy nami i światem germańskim, tak samo głęboką i wieczną, jak barbarzyńskie pastwienie się w czasie wojny nad bezbronnym narodem polskim przez zdziczałe bandy hitlerowskie;

— gdyż hydra pruska zaledwie zdławiona już łasi się obłudnie do swoich zwycięzców, by uzyskać prawo nowej serii agresji, poczynając od chwilowo najsłabszego przeciwnika.

Sytuacja ta jest poważna narodowo,

— gdyż wojna, wytoczyła z nas nieproporcjonalnie dużo krwi,

— rozgromiła najbardziej fachowe i zorganizowane zespoły pracownicze,

— podrzuciła zarazki demoralizacji w nasze szeregi,

— spętała wiele przejawów energii narodowej,

— a wreszcie sponiewierała naszą godność narodową, ugruntowaną na świadomości cywilizacji, dawniejszej i głębszej niż niejednego ze współcześnie wielkich narodów.

Sytuacja ta jest poważna gospodarczo,

— gdyż objęliśmy odzyskane dziedzictwo zrujnowane i zdewastowane w takiej proporcji do naszego majątku narodowego, jaka nie jest udziałem żadnego z narodów świata. Ani pióro, ani słowa, ani łzy, ani przekleństwa nie są w stanie odmalować istotnego obrazu tego szału niszczenia i szału grabieży, który przejawił się w ciągu szeregu lat na ziemiach polskich. Trudności nasze leżą więc w tym, że dzieło gospodarczej od-

budowy, które stoi przed nami, jest obliczone na siły olbrzymów i tytanów, a środki którymi dysponujemy są znikome.

Sytuacja ta jest poważna finansowo,

— gdyż zdani jesteśmy na własne siły,

— gdyż potrzeby i konieczności życia wyrażają się w tysiącach miliardów, a dochody w dziesiątkach,

— gdyż każda dzielnica, każde miasto, każda wieś, każdy warsztat i każda piędź ziemi woła o pomoc materialną, a żadna drugiej tej pomocy udzielić nie może.

Sytuacja ta jest poważna społecznie,

— gdyż w imię najsłuszniejszego interesu narodowego i socjalnego musimy jak najszybciej z milionowych mas robotniczych, pracowniczych i chłopskich uczynić pełnoprawnych obywateli, nie tylko formalnie, ale i materialnie uczynić z nich obywateli pierwszej klasy, zdolnych do zabezpieczenia bytu rodziny i do najpełniejszego wykształcenia dzieci, a równocześnie apelując o zdwojony, potrojony, uwielokrotniony wysiłek nie jesteśmy w stanie w fazie początkowej zapewnić im znośnych, sprawiedliwych warunków bytu. Co gorzej, formując z konieczności doraźnie zręby nowej biurokracji wiemy, że w szeregi te wcisnęli się czasem ludzie, którzy wykrzykując dziś pełnym głosem najradykalniejsze hasła, przybierając maskę najwierniejszych i najkarniejszych synów partii i demokracji, obchodzą się nieraz z człowiekiem uczciwej i ofiarnej pracy tak, jakby się nie poważył carski stupajka w przeszłości.

Sytuacja ta jest poważna psychicznie i uczuciowo,

— gdyż atmosferę naszą nasyciła nieufność wzajemna,

— gdyż tkwi w duszy naszej głęboki żal, iż stojąc niezłomnie w szeregach dobrej sprawy od pierwszego do ostatniego dnia wojny, traktowani jesteśmy nieraz przez obcych jak satelici „osi",

— gdyż nie przeżyliśmy płomiennego momentu pełnego zwycięstwa i błyskawicy entuzjazmu wyzwolenia,

— gdyż nie mogliśmy skropić łzami radości potężnych łuków triumfalnych grasujących ponad ruinami naszej Warszawy, a witających równoczesny powrót z rozwiniętymi sztandarami zwycięstwa i w pełnym uzbrojeniu, braci i bohaterów z Westerplatte i Helu, spod Narwika i Tobruku, spod Lenino i Warszawy, spod Kołobrzegu i Berlina, spod Monte Cassino, znad Londynu i znad oceanów, delegacji naszych organizacji bojowych podziemnych i naszej marynarki wojennej, której działa w ciągu całej wojny ani na chwilę nie zamilkły i wreszcie tych wynędzniałych tłumów idących w setki tysięcy, powracających z kaźni niemieckich obozów koncentracyjnych, suchotniczo-anemicznych inwalidów o promiennej twarzy, gdyż świadomych, że ponad słowem „Polska" nie zezwolili nigdy zawiesić białego sztandaru kapitulacji.

Te wszystkie siły polityczne, rzeczowe i psychiczne ciążą nad naszą dzisiejszą rzeczywistością. A równocześnie najwyższym nakazem chwili dziejowej jest, by w społeczeństwie polskim wyzwolić dziś wszystkie siły twórcze, by rezultaty naszej pracy uwielokrotnić, by społeczeństwo całe zjednoczyć w entuzjazmie pracy i wysiłku, by w tę nową Polskę, którą nam wyroki dziejowe przekazują, wrosnąć i wgryźć się tak mocno, tak zwarcie, tak solidarnie, by żadna moc ludzka bezkarnie nie mogła ani nas wyprzeć z nowych siedzib, ani nami zawładnąć.

Musimy więc zacząć mówić ze sobą innym niż dotychczas językiem. Musimy odstawić na bok małe gry polityczne, codzienne złośliwości i podejścia, musimy usunąć nienawiść, a przywołać to wszystko, co nas łączy w jeden naród, tj. miłość Polski. Musimy usunąć nieraz pierwiastki uczuciowe, emocjonalne, a przywołać do najszerszej współpracy spokojny i zdrowy, chłopski rozum. Musimy spróbować mówić sobie obiektywnie prawdę. Jeżeli na tej płaszczyźnie staniemy, to odnajdziemy w duszy naszej pierwszy nieomylny drogowskaz. Mówi on dobitnie, że nie znajdziemy drogi do wzajemnego porozumienia się tak długo, dopóki nie uznamy całkowicie i bez zastrzeżeń tej dzisiejszej Polski w jej nowych granicach politycznych, w jej nowej strukturze gospodarczej i społecznej na naszą wspólną i drogą nam wolność.

Z punktu widzenia narodowego ponieśliśmy ciężkie straty na wschodzie. To mówi uczucie polskie w duszy każdemu uczciwemu Polakowi. Ale rozum dodaje: to jest cena za prawo Polski do niepodległego bytu państwowego, przegranego i utraconego w r. 1939. To jest cena za prawo Polski do powrotu na ziemie historyczne na zachodzie, za prawo Polski do utworzenia jednolitego narodowo państwa w granicach, które zapewnić mogą wyższy poziom narodowego rozwoju niż granice poprzednie. To jest wreszcie cena za usunięcie pomiędzy Związkiem Radzieckim a Polską zarzewia wciąż zawieszonego w przestrzeni konfliktu, wciąż tlącej nieufności i podejrzliwości.

Gdybym się zapytał waszego instynktu narodowego, prostego i uczuciowego, czy sądzicie, że może nastąpić kiedykolwiek ugoda między Polską i Niemcami na linii polskiej Odry i Nysy Łużyckiej — cóż odpowiecie? — Nie. — I mój instynkt mówi: nie! Nigdy!

Gdybym się zapytał waszego poczucia rzeczywistości, czy Polska może istnieć na trwałe jako niepodległe, wolne i suwerenne państwo, pracujące spokojnie i mnożąc dobrobyt narodowy, jeżeli pozostanie w obliczu dwoistego konfliktu na wschodzie i na zachodzie — cóż odpowiecie? — Nie. — I moje poczucie mówi: Nie, a doświadczenie historyczne za każdym razem, aż po naszą współczesność, ten pewnik realnie potwierdzało.

Gdybym się zapytał waszego sumienia narodowego, czy uważacie z na-

szego, polskiego punktu widzenia za pomyślne, że przy obustronnie dobrej woli możemy odtąd na całą przyszłość utrzymać z naszym wielkim sąsiadem wschodnim wspólny front obronny przeciwko agresji niemieckiej, to odpowiecie niewątpliwie: tak! I moje poczucie odpowiedzialności za przyszłość mówi również: tak!

Ktoś powiedział, że nieodpowiedzialną demagogią jest domaganie się od rządu spełnienia tego, czego nie spełniłby domagający się, gdyby sam rządził, mając poczucie odpowiedzialności za byt i całość państwa. Żaden naród, w całej swej historii nie posiadał jeszcze rządu tak doskonałego, by niepopełniał on błędów, by załatwiając postulaty jednej grupy społecznej nie naruszył interesów drugiej. Rząd należy obiektywnie oceniać na wadze. Jeżeli suma i waga dobra przewyższyła zło — nie jest już najgorzej. Jeśli w narodzie wystawionym na szczególne trudności z powodu złej sytuacji geograficznej rząd załatwia pozytywnie postulaty milionowych rzesz obywateli, choćby to było związane z naruszeniem praw nabytych przez tysiące, to takie stanowisko już nie z punktu widzenia klasowego, ale z narodowego punktu widzenia należy poczytać nie za błąd ale za zasługę, nie za zło, ale za dobro. I uzyskanie granicy na zachodzie i reformy społeczne należy poczytać rządowi za duży sukces.

Tak samo, jak pojedynczy ludzie różnią się pomiędzy sobą charakterem, temperamentem, sposobem myślenia i odczuwania, tak samo różnią się i całe narody pomiędzy sobą. W państwie demokratycznym działalność rządu musi się liczyć z tendencjami panującymi w masach narodowych. Ich postulaty nie są nawet zbyt wielkie, ale są zasadnicze. Naród, który tyle ucierpiał od obcych i w okresie zaborów i w okresie ostatniej wojny, który był prześladowany i politycznie, i ekonomicznie, który był wyzyskiwany i przez obce rządy, i przez obcych kapitalistów, pragnie dziś szerokiej i rzetelnej współpracy międzynarodowej w myśl hasła „równi z równymi", ale zarazem chce widzieć swoje państwo — jako wolne od wszelkich obcych wyzysków czy nacisków. Nawet pozór tego nacisku, podany przez nieumiejętną propagandę, w panującej atmosferze nieufności, będzie natychmiast wykorzystany przeciwko rządowi przez wrogie elementy.

Naród nasz łaknie wolności i swobody krytyki. W naturze każdego z nas tkwi pewien zarodek opozycji. Tylko różnica polega na tym, że my z krytyki i opozycji nie wyciągamy światoburczych wniosków.

Każdy rząd, choćby najbardziej radykalny, ale stojący na gruncie polskim, mówiący do Polaków rzetelnym, prostym i szczerym językiem — zawsze dogada się z polskim społeczeństwem, nawet bez wysyłania uświadamiających delegacji po domach. Jaką wspaniałą próbę prawdziwej demokracji zrealizował Minister Ziem Odzyskanych na odcinku tzw. Rady Naukowej Ziem Odzyskanych, obradującej co kwartał w Krakowie. Bio-

rą w niej liczny udział wybitni ludzie wszystkich kierunków politycznych w Polsce. Każdy, nawet drażliwy temat poruszany tam jest z całą otwartością. Czyż powstała z tego jakakolwiek szkoda dla interesu państwowego? Nie, przeciwnie ten naukowy parlament demonstruje zaszczytną harmonię pracy. Aby tę metodę upowszechnić, potrzebny jest jeden podstawowy warunek. Jest nim spokój w kraju. Ten spokój w chwili obecnej leży na linii najgłębszego interesu Polski.

Jeżeli więc w kilku okręgach ludzie albo obałamuceni i nie rozumiejący sytuacji Polski, albo rekrutujący się z elementu zbrodniczego podejmują próby bratobójczej walki, to musi się to spotkać z kategorycznym i mocnym potępieniem wszystkich czynników rozumnych i odpowiedzialnych za losy państwa. Ta walka może być dziś tylko mętną wodą na młyn wrogów samej Polski.

Naród nasz łaknie atmosfery porządku i prawa, prawa wyrastającego z ducha uspołecznienia i z ducha demokracji, ale prawa, wobec którego wszyscy obywatele stają jako równi, wszyscy wiedzą dokładnie, czego im nie wolno, a co jest ich przyrodzonym i nienaruszalnym przez żaden urząd uprawnieniem. Oni ponadto pragną widzieć codziennie i na każdym kroku, że funkcjonariusze państwowi, choćby nosili mundury „bezpieczeństwa", są sługami tego prawa i tylko tą normą regulują swój stosunek do obywatela.

Wreszcie nie można pominąć tak często omijanego zagadnienia stosunku bezpartyjnej masy obywateli do partii, a raczej ruchów politycznych.

W najlepiej zorganizowanych, w najszczęśliwszych, w długotrwałym pokoju żyjących społeczeństwach kredyt moralny każdej partii oparty jest nie na teraźniejszości, ale na przyszłości. Gdyż nie sam wydrukowany program, ale walka o jego realizację i metoda pracy jedna wiąże szerokie masy obywateli. Jeżeli tę oczywistość stwierdzam, to jestem zupełnie daleki od śladu tendencji, by wedle rumuńskiej recepty przeciwstawiać tzw. „partie historyczne" partiom nowo sformowanym. Wielki wstrząs, który przeżyliśmy jest dostatecznym wyjaśnieniem naturalnego zjawiska powstawania nowych programów, nowych ruchów, czy nowych partii.

Będą one walczyć o swoją pozycję w społeczeństwie i to jest ich dobre prawo. Natomiast na tle tych rozważań podejmuję próbę zrewidowania stosunku ludzi bezpartyjnych do obszerniejszego niż partia przejawu i zagadnienia, tj. do socjalizmu polskiego. Zajmuje on poczesne miejsce w dziejach Polski. Poczucie obiektywizmu nakazuje wyznać, że karty tego ruchu w Polsce były od wielu dziesięcioleci wyjątkowo zaszczytne. Ruch ten stał w pierwszych szeregach walki o niepodległość Polski, o niepodległość pełną, jasną, wyraźną, nie zafałszowaną żadną ugodą, żadnym

trickiem autonomii lokalnej w kraju „prywiślańskim" wedle recepty reakcyjnej.

On walczył o prawa polityczne i ekonomiczne tych szerokich mas ludzkich w Polsce, które żyły i wegetowały opuszczone, w stanie beznadziejnym. On walczył o jawność polityki. On walczył o wolność przekonań w słowie i w piśmie. On wywiesił na swym sztandarze hasło powszechnych i tajnych wyborów, widząc w tym skuteczną broń demokracji przeciwko wszelkiemu naciskowi. On domagał się szacunku dla człowieka pracy w Polsce, on bił taranem w niesprawiedliwości społeczne, on aktywizował gospodarczo masy pracujące za pośrednictwem ruchu spółdzielczego. Za te hasła liczne zastępy pepeesowców oddawały swe życie i swą osobistą wolność.

Jeżeli to dziś przypominam przed wami obywatele — to bynajmniej nie dlatego, bym pragnął głosić pochwałę tej partii i przeciwstawiać ją innym. Z mojej strony byłoby to wysoce niewłaściwe, w obliczu tu zgromadzonych ludzi, z których niejeden może sam był współtwórcą tego ruchu. Mówię to do ludzi stojących rzetelnie na gruncie demokratycznym, ale którzy nie są i z tych czy innych powodów nie chcą być członkami partii socjalistycznej. Chcę mianowicie ustalić dziś tę nową prawdę, że dla wielu powodów dawne różnice poglądów uległy w sposób naturalny zatarciu i niwelowaniu. To zbliżenie się jest raczej jednostronne. Rzesze obywateli bezpartyjnych, nieraz niedostrzegalnie dla siebie samych, zbliżają się ustawicznie do tradycyjnego programu PPS.

Jesteśmy dziś po dwu niszczących procesach wojennych sproletaryzowani masowo. W imię tempa odbudowy kraju, w imię zsolidaryzowania milionowych rzesz ludzkich z państwem, w imię głębokich celów narodowych, o których śnił Kościuszko i Mickiewicz, Wyspiański i Żeromski, olbrzymia większość społeczeństwa solidaryzuje się wewnętrznie i z dokonaną reformą rolną, i z uspołecznieniem głównych środków produkcji, i z kodeksem ustaw socjalnych chroniących najcenniejszy skarb narodowy, tj. pracę.

Po przeżytych doświadczeniach całym rozumem mózgu i całym uczuciem serca ludzkiego jesteśmy w olbrzymiej większości przeciwko wszystkim carom i tyranom, przeciwko faszystom i dyktatorom, tak samo jak od lat całych głosili to socjaliści. Jesteśmy za urzeczywistnieniem zasad pokoju w stosunkach międzynarodowych, tak jak głosił to ich program. Jesteśmy stronnikami wolności słowa i sumienia, równości wobec demokratycznego prawa, poszanowania godności ludzkiej w człowieku, udostępnienia oświaty najszerszym warstwom, tak jak to oni wypisali na swoim sztandarze.

Ale ponad to wszystko rodzi się nowa i jakże głęboka więź. To co głosili socjaliści z punktu widzenia klasowego, to trzeba dziś przekuć na

hasła polityczne i międzynarodowe. Był wyzysk jednej klasy społecznej przez inne, dziś trzeba podnieść sztandar walki przeciwko wyzyskowi jednego narodu przez inne. Nie wolno traktować narodów ograbionych przez pruskie hieny, a więc słabych ekonomicznie, jako państwa drugiej, pośledniej klasy politycznej. Musimy głośno postawić pytanie: Czyż sumienie świata naprawdę będzie spokojne pozostawiając 25-milionowy naród polski na cmentarzysku życia i cywilizacji bez pomocy od r. 1947, wobec faktu, że ginął on masowo i marniał gospodarczo, by ułatwić zwycięstwo sprzymierzonym? Czyż doprawdy będzie to budującą lekcją „zjednoczonych narodów" na przyszłość, gdy okaże się, że w końcu większe poparcie polityczne i większą pomoc materialną otrzymały Austria czy Włochy niż niezłomnie walcząca i zachęcona do walki niespełnionymi gwarancjami Polska?

Niech sztandar sprawiedliwości narodowej stanie obok socjalistycznego sztandaru sprawiedliwości klasowej, a zgromadzą się pod nimi tak potężne masy ludzkie, a wybuchnie tak potężny płomień entuzjazmu, że rzeczy dziś nieosiągalne, wyśnione i wymarzone staną się realną rzeczywistością. Niech czołowi przywódcy wszystkich partii politycznych, definiując głośno swe cele, zamiary i dążenia na przyszłość, ujawnią wiarę w społeczeństwo polskie, w jego zdrowy instynkt polityczny i nie zawodzący nigdy patriotyzm, niech stępią walkę osobistą i pogłębią walkę programową i ideową, a wówczas szeregi partii poczną rozrastać się gwałtownie, a atmosfera nieufności pocznie zanikać.

Realizacja tych prostych postulatów niestety nie jest ani prosta, ani łatwa. Tymczasem dzień 19 stycznia zbliża się z nieubłaganą szybkością.

Musimy wszyscy zająć do niego określone stanowisko. W zasadzie istnieją dwa demokratyczne systemy głosowania przy wyborach do ciał ustawodawczych. Oba mają swoje zalety i wady. W jednym głosuje się na nazwisko kandydata. W walce tej człowiek staje przeciwko człowiekowi. W tym systemie stronnictwo, które rozporządzałoby w całym kraju nieznaczną większością mogłoby zdobyć wszystkie mandaty i unicestwić głos choćby bardzo poważnych grup mniejszości. System proporcjonalny, zastosowany u nas, dąży w zasadzie do sprawiedliwszego wyboru reprezentacji narodowej. Natomiast zamiast nazwiska kandydata daje do rąk wyborcy symboliczny numer całej listy. Mimo to dla wyborcy ważne jest przede wszystkim nazwisko. Członkowie partii politycznych i ich sympatycy spełnią oczywiście w głosowaniu swój obowiązek partyjny. A cóż mają uczynić bezpartyjni?

Na barki naszego nowego sejmu spadnie kilka spraw zasadniczych o historycznym znaczeniu. Zadaniem tego sejmu będzie umocnić i ugruntować świeżo odzyskaną niepodległość i suwerenność państwa; on będzie ratyfikować nowe granice i układ pokojowy z Niemcami; on ma ufundo-

wać nowe prawa konstytucyjne dla narodu, a więc zapewnić społeczeństwu wolności osobiste i powszechne poszanowanie i panowanie prawa; on ma wytyczyć — poprzez budżety coroczne i plany inwestycyjne — program naszej odbudowy gospodarczej i program zagospodarowania Ziem Odzyskanych; on wreszcie ma unormować warunki bytu materialnego ludzi pracy w państwie.

Wobec wagi tych spraw fundamentalnych wszystko inne staje się drugorzędne. Dzieło tego właśnie Sejmu — niezależnie czy on to zrozumie czy nie — będzie historyczne. Drogowskazy wytyczają mu kierunek ku wielkiej sławie.

Każdy Polak, bez względu na przekonania polityczne, życzy temu sejmowi, by z wytyczonej drogi nie zboczył ani na chwilę, by złotymi zgłoskami zapisał w księdze dziejów swoje nazwiska, obok tych wielkich ludzi, którzy niezłomnie stali na straży wielkości i honoru Polski.

Konkluzja, którą chcę wyciągnąć z tych rozważań i z tej sytuacji — wyda się może komuś z was po prostu reakcyjna. Osobiście stawiam na człowieka, a nie na numer. Być może, iż wynika to z faktu, iż w ciągu 25 lat pracy miałem zawsze szczęście do ludzi. I w Chorzowie na Śląsku, i w Mościcach, i w Gdyni, i w Skarbie, i w Centralnym Okręgu Przemysłowym i obecnie tu na Wybrzeżu miałem zawsze licznych i doskonałych współpracowników, ludzi, z którymi rzeczy niemożliwe stawały się możliwością, rzeczy trudne — łatwymi, rzeczy małe — wielkimi. Wyznaję osobiście zasadę, że tylko ludzie czynią państwa potężnymi, społeczeństwa — kulturalnymi, organizacje — doskonałymi, instytucje — żywotnymi, a partie — wartościowymi. Osobiście wolę ludzi, którzy posiadają braki, a obok nich wielkie zalety, niż ludzi płci nijakiej bez zalet i bez błędów. Żadnego zespołu ludzkiego nie można w czambuł potępić i żadnego generalnie wyidealizować. Trzeba przypatrzyć się ludziom, ich charakterom, ich przeszłości, ich czynom i wartościom, które wnoszą do naszego zbiorowego życia.

Dwie listy blokowe Centralnego Wybrzeża prowadzą: w Gdańsku — premier rządu Osóbka-Morawski[1], w Gdyni — Kazimierz Rusinek[2].

Wypowiadam się z całą mocą przekonania za nimi. Znamy ich obu nie od dziś i nie od końca wojny. Nie mam zwyczaju prawienia komukolwiek wyrazów uznania, gdybym sam w nie wewnętrznie nie wierzył. Znam mechanikę spraw politycznych nie tylko z komunikatów i z gazet. Mogę więc stwierdzić, że ob. premier w granicach realizmu politycznego bronił rzetelnie sprawy polskiej na forum międzynarodowym i uzyskał niemały sukces dla Polski. Mogę stwierdzić, że sprawa niepodległości i suwerenności Polski miała w nim gorącego bojownika. Mogę stwierdzić, że wiążąc swój rząd z ruinami Warszawy wpłynął decydująco i pozytywnie

na dzieje jej odbudowy. Mogę stwierdzić, że nie było ani wielkiej, ani małej sprawy na Wybrzeżu, do której nie podszedłby on z sercem, z najlepszą wolą, z realną pomocą. Stojąc na najwyższym szczeblu administracji rządowej dał z siebie przykład wzorowego pracownika, gdyż był sługą państwa i narodu. Mogę wreszcie stwierdzić, że bronił praw człowieka pokrzywdzonego nawet wówczas, gdy szło o jego przeciwnika politycznego. Resztę wiecie o nim sami, lepiej ode mnie, jako jego towarzysze partyjni.

Tę samą ufność polityczną pokłada w osobie Kazimierza Rusinka każdy obiektywny obywatel. Jeżeli wiem, że pionem jego całej i rozległej politycznej i społecznej działalności jest niewzruszona świadomość, że najpierw był i jest Polakiem, a potem dopiero karnym i bojowym członkiem swojej partii, że zna los człowieka pracy w Polsce, że tych warstw, które dziś budują i żywią państwo, które kładą żelazobetonowe podwaliny pod przyszłe powodzenie narodu nigdy nie opuści, to wystarcza, by obdarzyć go pewnym zaufaniem Wybrzeża.

Obywatele! Wiem dobrze, że istnieją ludzie, którzy nicować będą moje pierwsze polityczne przemówienie w odrodzonej Polsce, którzy każdy włos odchylenia od ich własnych wyobrażeń rozdzielać będą na czworo, którzy medytować będą nie nad tym, co dobitnie i jasno powiedziałem, ale nad tym, co pominąłem.

To nie ma wielkiego znaczenia. Natomiast chciałbym jeszcze zapewnić, że nie przybyłem tu, by was zaagitować lub też wspierać kandydaturę premiera. Wiecie wszyscy tak samo dobrze jak ja, że płacąc życzliwością za życzliwość on mandat z Wybrzeża otrzyma z woli samych wyborców, choćby tu dziś ani jedno słowo o nim nie padło. On mojej pomocy nie potrzebuje. Moje dążenie sprowadza się dziś do tego, by stępić nieco ostrze walk personalnych i politycznych, by na konkretnym przykładzie zarysować sposób obiektywnego ustosunkowania się do ludzi wartościowych i patriotów nawet, w tym wypadku, gdyby ktoś w wielu sprawach drugorzędnych wyznawał odmienne poglądy. Jesteśmy narodem tak indywidualnym, że gdyby każdy obywatel chciał znaleźć posła do Sejmu, który by ściśle wyrażał jego poglądy, to każdy z nas znalazłby tylko jednego godnego kandydata, siebie samego. To jest niemożliwe. Ale zarazem to zewnętrzne rozbicie społeczeństwa polskiego na samej powierzchni życia — jak mi się wydaje — jest nieistotne.

W głębi dusz i serc naszych, w głębi naszych myśli — jesteśmy dziś bardziej zjednoczeni niż kiedykolwiek w przeszłości. Bo przecież, gdyby ponownie, jak w r. 1939, wypełzły jakieś wrogie moce przeciwko Polsce, gdyby szło o jej nowe granice państwowe, o jej honor, o jej majątek narodowy, o jej dorobek kulturalny, o jej wybrzeże morskie, o Odrę i Ny-

się, o jej cywilizację chrześcijańską, o jej demokrację, o przyrodzone prawa wolności i godności ludzkiej, ponowi się niezrozumiały dla obcych cud: cud błyskawicznej solidarności narodu polskiego.

E. KWIATKOWSKI: *Droga do Polski Ludowej.* Warszawa 1947 s. 13—27

Przypisy

[a–a] W broszurze opublikowano poza tym przemówienie Edwarda Osóbki-Morawskiego, premiera Rządu Jedności Narodowej, działacza PPS oraz Władysława Dworakowskiego, posła do Krajowej Rady Narodowej członka KC PPR.

[1] Osóbka-Morawski Edward, ur. 1909, członek PPS i TUR (od 1928), działacz spółdzielczy, współzałożyciel Grupy „Barykada Wolności", przewodniczący KC RPPS (1944—45), później wiceprzewodniczący KRN i przewodniczący PKWN, premier Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej i przewodniczący CKW PPS (1945—47).

[2] Rusinek Kazimierz, 1905—1983, członek PPS (1921), redaktor naczelny „Walki Ludu", działacz klasowych związków zawodowych na Pomorzu w latach trzydziestych. Twórca i komendant Czerwonych Gdańskich Kosynierów. Więziony w Prenzlau (1939—45), następnie w Stutthofie i Mauthausen. Członek międzynarodowej organizacji ruchu oporu, członek Rady Naczelnej PPS, przewodniczący CKW PPS (1947—48); od 1948 w PZPR. Minister pracy i opieki społecznej (1947—51), wiceminister kultury i sztuki (1957), a następnie sekretarz generalny ZBoWiD.

POCZĄTKI ODBUDOWY GOSPODARKI MORSKIEJ

(...)[a] Trzeba by zapisać nie jedno dzieło, ale całą bibliotekę, by odzwierciedlić to wszystko, co się stało i co się działo na ziemiach polskich w ciągu sześciu lat najazdu, w obliczu milczącej cywilizacji XX wieku. Obiektem szału niszczenia było wszystko: i ludzie, i fabryki, i domy mieszkalne, i zwierzęta, i lasy, i książki, i dzieła sztuki, i zabytki historyczne, i nawet prawda i uczciwość. Po prostu dziesięć władz piekielnych zostało ustanowionych, by codziennie drwić i łamać te najelementarniejsze, o niezniszczalnej wartości zasady, które zawarte są w dziesięciu przykazaniach. Odwrócony kodeks karny stał się programem polityki nazistowskiej w Polsce. To, co w pojęciu ludzi prawych zasługuje na ściganie karne, było u tych gangsterów szczeblem do awansu. To, co normalnie groziło stryczkiem, było tytułem do nagród i orderów. Ta burza szału zniszczenia uzupełniona akcją szabru w wielkim stylu przeszła i przez wybrzeże polskie. Nabrzeża, falochrony, dźwigi, taśmowce, magazyny, linie kolejowe, elektrownie, wodociągi, linie przesyłowe, stacje transformatorowe, wiadukty, budynki, fabryki, chłodnie, elewatory, stocznie okrętowe, cały tabor pływający — wszystko to było rozbite, połamane, zdewastowane i rozgrabione. Ziemia dziko zarosła, pełna gruzów i trupów, wody zaminowane, wały ochronne rozsadzone i bezmiar ruin — oto dziedzictwo, które Polska obejmować poczęła w r. 1945 na Wybrzeżu.

A przecież wbrew wszelkiej kalkulacji przyszły tam na wybrzeże Bałtyku gromady ludzi, dziś sięgające w setki tysięcy, które wyłącznie i jedynie w imię tego magicznego pojęcia „Polska", które dla milionów obywateli mówi więcej niż rodzina, niż solidarność partyjno-polityczna, niż wszelkie ideały międzynarodowe, niż wszelkie rachuby oportunizmu i wszelkie kombinacje, które bez narzędzi i bez materiałów, wyrzekając się początkowo najelementarniejszych potrzeb ludzkich, często przy zawodzącym kierownictwie, w fatalnych warunkach zdrowotnych i warunkach bezpieczeństwa, pokonały pierwsze ze wszystkich stron spiętrzone trudności i tchnęły życie w martwe Wybrzeże. Dokonał się tam niewiarygodny cud zmartwychwstania.

Ten fakt przyjmuje każdy mieszkaniec Wybrzeża jako naturalną oczy-

wistość i ulega zaniepokojeniu tylko wówczas, gdy słabnie tempo nacisku z wnętrza Polski co do zwiększenia efektywności pracy. Ten fakt nie da się dokładnie opisać, trzeba go osobiście na miejscu przeżywać. Obrót towarowy w portach delty Wisły rozpoczął się 18 lipca 1945 r. Do końca roku 1945 — a więc w ciągu niecałego półrocza — obrót ten przekroczył nieco 900 tys. ton. W roku 1946 wyniósł prawie 8 milionów ton, a więc dziesięciokrotnie więcej niż w r. 1945 i prawie połowę tego, co osiągały porty delty Wisły przed wojną w najpomyślniejszym momencie. Prawie 5000 statków handlowych dotarło do naszego wybrzeża w ciągu r. 1946, reprezentujących 17 bander narodowych. Tego postępu nie zarejestrował żaden z portów Europy.

Byłoby rzeczą wyczerpującą dla słuchacza, a mimo to nie wyczerpującą tematu, gdyby silić się na dokładniejszy opis tych fragmentów, które na spustoszonym Wybrzeżu już zostały zrekonstruowane lub na nowo uruchomione wysiłkiem polskiej pracy. I choć żyjemy nadal pośród ruin, choć ta i owa instytucja lub jednostka nie zdaje swego egzaminu, choć wyłaniają się nowe trudności hamujące dotychczasowe osiągnięcia, życie normalizuje się systematycznie i funkcjonuje coraz sprawniej.

Jeśli powyższe odnosi się do wszystkich miast morskich, to w tym najbardziej ogólnym stwierdzeniu wyodrębnić należy jeden ośrodek, który dla całej Polski stał się dziś szczególnie ważki i cenny, który jest dla nas Polaków symbolem aktu sprawiedliwości dziejowej, który jest dla nas żelazną konsekwencją innych, dokonanych już apodyktycznie rozstrzygnięć terytorialnych, który w obliczu całego świata ma się stać dokumentem i sprawdzianem istnienia moralności publicznej mówiącym, że każda nowa i zbójecka agresja odwołuje prawo przedawnienia agresji dawnej, choćby politycznie zapomnianej. Tym ośrodkiem jest Szczecin, miasto polskie, liczące dziś ponad 120 tysięcy Polaków, miasto, które za rok liczyć będzie może 200 tysięcy serc polskich, miasto, w którym rozsiadły się uparte dusze i gwary ze wszystkich kresów polskich z Wilnem i Lwowem na czele. Kto by sądził, że pod wpływem jakiegoś dekretu od zielonego stołu usunie się stamtąd choćby jeden z tych Polaków-pionierów, ten żyje w świecie najfałszywszych złudzeń i błędnych wyobrażeń. Zrujnowany i opuszczony Szczecin, niezależnie od naszych praw historycznych, jest odszkodowaniem Polski za zrujnowany port gdyński, za zburzony Gdańsk, tak samo jak granica na Odrze i Nysie Łużyckiej jest wyrównaniem za zburzoną i spaloną Warszawę, za skopany Zamek Królewski i katedrę św. Jana, za Starówkę, za rozkradzione fabryki, koleje, biblioteki, muzea, za skradziony dobytek domowy milionowych rzesz ludzkich, za wysiedlanie setek tysięcy naszych braci i naszych dzieci, w zimie, w nie opalonych wagonach, za zadręczenie milionów Polaków w niemieckich obozach koncentracyjnych i obozach pracy za to tylko,

że nie chcieli oni stać się złamanymi w karku sługami obcego państwa i obcych ciemnych sił wrogiego imperializmu. Toteż Szczecin już dziś stanowi i stanowić będzie na przyszłość nieodłączną część regenerującego się z klęsk wojennych narodu polskiego!

Przecież jedyną rzetelną drogą unicestwienia na przyszłość nowych zbójeckich agresji w Europie może być tylko jednomyślna decyzja pozbawiająca każdego agresora cennych terytoriów na rzecz ofiary napaści! Naród bowiem, który ryzykuje śmierć milionów obywateli, nie cofnie się przed agresją wobec widma stu szubienic!

Należy obecnie zastanowić się z ekonomicznego punktu widzenia nad zjawiskiem niezwykle szybkiej regeneracji życia gospodarczego na Wybrzeżu w latach 1945—1946.

Jest niewątpliwe, że bez aktywnej polityki rządowej w stosunku do zagadnień polityki morskiej, osiągnięcia te w ciągu tak krótkiego czasu byłyby niemożliwe do zrealizowania. I poważne nakłady pieniężne ze skarbu państwa wynoszące w roku 1946 ponad 5 miliardów złotych, i osobista ingerencja władz rządowych, i organizacja ludzi, i nadspodziewane usprawnienie komunikacji kolejowej, i zawarte dotychczas traktaty handlowe — obok naturalnej koniunktury powojennej i pomocy UNRRA — odegrały tu czynną i wysoce pozytywną rolę, ale nie były i być nie mogły czynnikami ekonomicznie decydującymi i dostatecznie szybko reagującymi.

Istota rzeczy leży w trzech następujących ważnych faktach ekonomicznych. Po pierwsze — nie należy przeoczyć faktu, że chwilowo pełna aktywność polityki morskiej mogła i musiała się z natury rzeczy skoncentrować na odcinku Gdańsk—Gdynia. Jest to małe Wybrzeże, to samo które dla zaplecza Polski funkcjonowało w okresie przewojennym. Wszystkie siły aktywizujące samoczynnie to Wybrzeże zagrały ponownie. Jeszcze raz zademonstrowało swoje znaczenie omawiane uprzednio ekonomiczne „prawo minimum". Po wtóre oddziałała tu szybko postępująca regeneracja życia na zapleczu. Uruchomione zostały kopalnie i fabryki, zreorganizowane zostały dość sprawnie linie komunikacyjne, zjawiły się rychło potrzeby importowe w zakresie surowców i maszyn dla odbudowującego się przemysłu.

Niemniej widoczne optycznie jest oddziaływanie czynnika trzeciego, najważniejszego, a jest nim organicznie zdrowy układ struktury geograficznej państwa. Wyraża się on zarówno w stosunku granicy lądowej do granicy morskiej, jak też i w stosunku odległości różnych dzielnic państwa od własnych portów morskich. Należy obiektywnie i spokojnie stwierdzić, że nowe państwo polskie jakkolwiek mniejsze, terenowe i sytuacyjnie jest zdrowsze niż przedwojenne. Ponadto już z faktu rozdziału ludności pomiędzy miasta i wieś w województwach nadmorskich i na

Ziemiach Odzyskanych możemy wnioskować, że na obszarze całej nowej Polski struktura ludnościowa ulegnie i ulegać będzie nadal korzystnej zmianie. Już dziś w województwie gdańskim 55% ludności mieszka i pracuje w miastach. Należy zaś pamiętać, że właśnie przemysł, że właśnie sektor miejski reaguje w kierunku aktywizacji polityki morskiej wielokrotnie silniej niż zaplecze o jednostronnej strukturze agrarno-surowcowej.

Z tych stwierdzeń wypływają równocześnie i ważkie wnioski na przyszłość. Tzw. stopień morskości Polski — w nowych jej granicach — wzrasta prawie dziesięciokrotnie. Oznacza to, że morze i jego wybrzeże przestanie reagować automatycznie według prawa minimum. Mamy do dyspozycji trzy duże porty, które przed wojną przeładowywały ok. 25 milionów ton towarów rocznie. Mamy dwa porty średnie i kilkanaście małych, ale korzystnie usytuowanych i zdolnych do adaptacji dla celów transportowo-handlowych. Musimy wszystkie te porty w pełni wykorzystać. Musimy nastawić naszą pracę i naszą ambicję na to, by w obszarze państwa polskiego funkcjonowały one w końcu lepiej i wydajniej, niż to miało miejsce w obrębie polityki pruskiej. Jest to zadanie wielkie i ciężkie. Ale obok tylu klęsk narodowych, historia raz jeszcze zaoferowała nam niezwykłą szansę obalenia u samych podstaw źródeł i przyczyn naszej bezsiły. Ta wielka dysproporcja pomiędzy ambicją polityczną odgrywania roli mocarstwa a bezwładem ekonomicznym, może być obecnie zniwelowana. Bezzasadną ambicję możemy przetworzyć na pozytywne i wartościowe dla narodu fakty ekonomiczne.

Wartość produkcji przemysłowej przed wojną przeliczona na głowę całej ludności miejskiej i wiejskiej wynosiła w Stanach Zjednoczonych ponad 2300 zł rocznie, w Europie średnio 1200 do 1300 zł, w Rosji radzieckiej 300 zł, tj. jedną czwartą średniej europejskiej, a w Polsce wysuniętej na zachód i gospodarczo przeludnionej zaledwie 160 zł, czyli jedną ósmą średniej cyfry dla całej Europy. Wartość produkcji rolniczej na głowę ludności rolniczej wynosiła rocznie w Australii ok. 8.000 zł, w Stanach Zjednoczonych 4.500 zł, w Anglii lub Niemczech po 2.500 zł, w krajach bałtyckich 1.300 zł, a w Polsce 700 zł. Cóż oznaczają te cyfry?

One mówią o wysokim stopniu niedoinwestowania kraju. One są wyrazem — musimy sobie to raz otwarcie i uczciwie powiedzieć — głębokiego zacofania technicznego i cywilizacyjnego u nas, wyrazem braku wyposażenia człowieka w niezbędne nowoczesne narzędzia i metody pracy. Tworzyliśmy enklawę kolonialną w samym środku Europy. Miało to decydujący wpływ na stan wegetacyjny mas pracujących w Polsce, na przeludnienie wsi, na stan zacofania naszych miast, a wreszcie na osłabienie zdolności obronnej w obliczu każdego niebezpieczeństwa i zagrożenia zewnętrznego.

Toteż sama sytuacja narzuca nam dziś wyraźny program działania. Przecież nie chcemy dopuścić do tego, by Polska, jak w XVIII wieku, była przedmiotem dyspozycyjnym codziennych, poniżających rozgrywek w polityce międzynarodowej. Nie chcemy nadal chudnąć przestrzennie jako państwo. Przeciwnie, chcemy utrwalić nasze granice i naszą niepodległość państwową. Chcemy, by granica nasza nie była równoznaczną z rozgraniczeniem dwu światów, dwu różnych poziomów życia, dwu różnych możliwości pracy ekonomicznej, cywilizacyjnej i kulturalnej.

Toteż musimy sami wypracować śmiałą i długofalową politykę gospodarczą. Celem jej musi być przebudowa — głęboka i zasadnicza — całej struktury ekonomicznej kraju. Hasłem jej na okres najbliższy musi być tendencja równego podziału ludności pomiędzy wieś i miasto, pomiędzy produkcję agrarną i przetwórstwo przemysłowe. Gdziekolwiek zwrócić oczy i myśl krytyczną, wszędzie stoją otwarte nieskończone pola do pracy i do reformy. To właśnie my nie mamy motywów dla obwarowania się w granicach konserwatyzmu. Cała treść naszego życia domaga się idei postępu, przebudowy, reformy. Trzeba sobie też zdawać sprawę z tego, że nie ten naród jest silny i szczęśliwy, który pokonał już w przeszłości wszystkie swoje trudności, który jest w stanie zaspokoić wszystkie własne potrzeby, ale ten, który choćby z najniższego poziomu wznosi swe życie w ostrej linii do góry. Nie stan, ale ruch jest najsilniejszym motorem energii narodowej. Trzeba — w imię najwyższych zainteresowań narodowych i przyszłości państwa — zdać sobie również sprawę z tego, że tym łatwiej i pewniej pokonamy nasze dzisiejsze i przyszłe trudności, im bardziej stanowić będziemy narodowo zwarty blok, twardy i jednolity jak granit, zwarty w swej dynamice jak nurt uregulowanej rzeki. Wiotkiej trzciny haseł propagandowych nie możemy zastosować do tego celu dla stworzenia potężnej dźwigni mającej ruszyć z miejsca ciężary pętające ruch naszych mięśni. Tą dźwignią może być tylko wielka, programowa, łatwo dostrzegalna dla każdego praca. Jeśli rzucimy okiem na mapę nowej Polski, dostrzeżemy natychmiast wielki postulat połączenia Śląska kanałem spławnym, biegnącym przez środek Polski na północ przez okolice Kalisza i Bydgoszczy ku morzu. Taka mocna oś, objęta ramami uregulowanej Odry i uregulowanej w przyszłości Wisły tworzyłaby z Polski wyraźną i odrębną indywidualność gospodarczą, czego jej brakowało dotychczas. Na całej długości tego kanału, tej nowej drogi wodnej, poczęłby się samorzutnie formować nowy, inny, wielokrotnie większy centralny okręg przemysłowy, który by przetwarzał surowce idące z południa na północ, na wytwory przemysłowe, akumulujące coraz więcej inteligentnej, a więc opłacalnej pracy ludzkiej. Wielkie wybrzeże morskie zmieniło naszą sytuację geograficzną i polityczną. Ale dopiero w wyniku twórczej i wytrwałej pracy ono może zmienić i strukturę gospodar-

czą Polski i nadać inne wartości pracy ludzkiej na całej przestrzeni pomiędzy Bałtykiem a górami śląskimi, pomiędzy Bugiem i Odrą.

Musimy importować coraz większe ilości maszyn, urządzeń przemysłowych i surowców. Przywóz ten uzależniony jest od naszego potencjału eksportowego. Wybrzeże morskie, gdy tylko zechcemy, otwiera nam możliwości konkretnej współpracy gospodarczej z całym światem.

Teren państwa musi być zelektryfikowany, koleje i drogi muszą być przebudowane, wytwórcze warsztaty pracy muszą być rozbudowane, flota handlowa musi być pomnożona. Do wykonania tego gigantycznego i historycznego zadania nie mamy do dyspozycji innych środków jak tylko teren państwowy z jego zasobami surowców i określonymi założeniami gospodarczymi oraz ludzi zdolnych i pracowitych. Tak właśnie powstała każda, nawet największa, organizacja gospodarstwa narodowego na świecie. Całe zagadnienie wiąże się najściślej z zasobem inteligentnej i zorganizowanej pracy ludzkiej. I w tym zakresie morze oferuje nam niezwykłe wartości. Bo oto 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 myślimy 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, technicznej i finansowej, ale o tym człowieku, który — jak to powiedział jeden z posłów sejmu ustawodawczego — pisze się przez wielkie C. 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 wielkoprzestrzennych, 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. Im bardziej odległe są masy ludzkie od morza, tym bardziej psychika ich jest ciasna i fanatyczna! 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 olbrzymią drogę naprzód. Ale przemiany te nie dokonają się samorzutnie w takim tempie i w takim zasięgu, by w ciągu życia jednego pokolenia przebudować całą Polskę — ludzką i rzeczową — od fundamentów aż po wierzchołki. Wszystko trzeba inaczej wymeblować i ustawić: i nasze domy, i nasze indywidualne gospodarstwa, i nasze schaotyzowane miasta i nasze fabryki, i nasze środki komunikacyjne, i przede wszystkim nasze mózgi, i nasz stosunek człowieka do człowieka! To jest potrzeba bytu i egzystencji Polski, jako wolnego, cywilizowanego, nowoczesnego państwa i twórczego, demokratycznego z ducha społeczeństwa! To jest konieczność dziejowa, opatrzona klauzulą i rygorem zguby i samozatracenia się! To jest warunek odzyskania pionu moralnego przez upokorzony i tak strasznie sponiewierany w swej godności w czasie wojny naród!

Istota rzeczy nie spoczywa jednak w żadnym z fragmentów naszej pracy zbiorowej. Można dziesięć różnych programów ustalić w stosunku do naszego wybrzeża morskiego, do naszych dróg komunikacyjnych, do naszego przemysłu, do struktury agrarnej, do systemu socjalizacji i uspołecznienia produkcji i wymiany; każdy z tych programów może być dobry i skuteczny, i każdy może być w końcu zły i klęskowy. Istota rzeczy polega bowiem na tym, czy obecne pokolenie Polski zda sobie w całej pełni sprawę z tego, jak wielkie możliwości pracy i osiągnięć otwierają się przed naszym narodem w jego nowej sytuacji geopolitycznej, w jego nowej pozycji nad Bałtykiem, nad Odrą, na centralnie usytuowanym obecnie Śląsku, czy też tej świadomości to pokolenie ze siebie nie wydobędzie. Istota rzeczy polega na tym, czy będziemy niewolniczo naśladować obce, a normalnie bezwartościowe dla nas wzory, czy będziemy oscylować pomiędzy cudzymi statutami życia, czy rozbudzimy w sobie ambicję tworzenia własnych form i własnej treści, postępowej, demokratycznej, radykalnej, ale wyrosłej wprost z duszy i z ziemi tej Polski, która w naj-

bliższym czasie obchodzić będzie tysiąclecie swej odrębnej, państwowej cywilizacji? Istota rzeczy polega na tym, czy w naszych zmaganiach i nieodzownych walkach wewnętrznych zajmiemy pozycje na niskim poziomie drobnych rozgrywek, złośliwych insynuacji, walk personalnych, czy też skoncentrujemy je na zagadnieniach o wielkim, historycznym ciężarze gatunkowym?

W sercu i w duszy naszej musimy nieustannie pielęgnować jedną wizję: oto gdyby na nasze ziemie odzyskane na zachodzie, na tereny Pomorza Szczecińskiego, Ziemi Lubuskiej i Śląska Dolnego, po wyparciu Niemców bez reszty przybyli jacykolwiek koloniści wielkiej klasy, podobni do tych, którzy ongiś utworzyli pierwsze stany Ameryki Północnej, to ziemie te w ciągu życia jednego pokolenia stałyby się ośrodkiem wielkiej cywilizacji w nowoczesnej Europie. Byłby to kraj gospodarny i demokratyczny, postępowy i aktywny, kraj pracy i dobrobytu, porządku i organizacji. To, co osiągnęliby inni — możemy osiągnąć i my. Trudności, które pokonaliby oni — są do pokonania i dla nas. Wszystko bowiem, co istnieje na świecie jest dziełem woli, rozumu i wysiłku człowieka.

Tak jak w martwej materii wyzwala dziś energia atomowa przepotężne i nieznane dotychczas siły, tak samo w głębi społecznych warstw naszego narodu wyzwolić możemy nową energię, o niespotykanej i nieskalkulowanej mocy, która dokonać może — gdy zdołamy stworzyć właściwy klimat — cudu wielkiej przebudowy. Wówczas zniknie samorzutnie pojęcie „ziem odzyskanych", w wielkiej pracy zatrą się kontury podziałowe pomiędzy partiami politycznymi a bezpartyjnymi, stępią się rywalizacje osobiste, wygaśnie polaryzacja opinii między krajem a emigracją, nawet milionowe mogiły pokryją się nowym łagodnym kwieciem, a promieniować będzie dla całego narodu tylko jedno wielkie słowo „Polska".

E. KWIATKOWSKI: *Polska i jej morze.* Kraków 1947 s. 14—21

Przypisy

[a–a] Opuszczono fragment charakteryzujący politykę morską przed 1945.

MORZE JAKO INSTRUMENT POLITYKI GOSPODARCZEJ NOWEJ POLSKI

Są momenty w życiu każdego człowieka, które wymagają apodyktycznie zbilansowania całej przeszłości, poddania ścisłej samokrytyce całej linii rozwojowej i ustalenia nowych wytycznych, nowego planu, innej koncentracji wysiłku na przyszłość. Takie same chwile przełomowe zachodzą i w życiu wielkich zbiorowości ludzkich, w życiu całych generacji i narodów. Chwila obecna stawia i przed społeczeństwem polskim identyczne zadanie.

Bilans trzech ostatnich stuleci przyniósł nam wyjątkowo dużo rozczarowań i pasywów. W drugiej połowie siedemnastego wieku przegraliśmy naszą pozycję gospodarczą i kulturalną, w osiemnastym wieku utraciliśmy naszą niepodległość i pozycję polityczną w Europie, wiek dziewiętnasty odsunął nas wstecz w generalnym procesie uprzemysłowienia krajów cywilizowanych i przeprowadził powszechną, dośrodkową likwidację zasięgu przestrzennego żywiołu polskiego, dwudzieste stulecie zrzuciło na nasze barki straszną katastrofę dewastacji najlepszego elementu ludzkiego i dewastacji olbrzymiej części dorobku materialnego i kulturalnego oraz likwidację pozycji polskiej na byłych kresach wschodnich. Rachunek strat i zysków po rok 1944 zamyka się poważnym deficytem. Jeżeli pozycja każdego narodu w świecie zawiera się w określonej przestrzeni i w potencjale ludzkim oraz w uzbrojeniu terenu zezwalającego na wyprodukowanie określonej sumy dóbr materialnych i w uzbrojeniu człowieka w wartości intelektualne, to rachunek nasz w każdej z tych czterech pozycji zamyka się stratą. Terenowo i sytuacyjnie ulegamy procesowi stałego chudnięcia. Cyfra ludności polskiej na ziemiach polskich wykazuje rozwój, niewspółmierny jednak z rozwojem ilościowym dynamicznych i aktywnych narodów, z którymi byliśmy od wieków i obecnie jesteśmy postawieni przymusowo na jednej mecie startu i jednym torze wyścigowym. Co gorzej, pomimo wielkiego niedorozwoju gospodarczego i cywilizacyjnego, nie mogliśmy zabezpieczyć pełnego wykorzystania potencjału pracy naszej ludności. Spowodowało to nie tylko trwały kryzys na wsi, ale również systematyczny odpływ najlepszych sił roboczych za granicę, czyli nowy upływ krwi z anemicznego organizmu narodowe-

go. W dziedzinie uzbrojenia technicznego i produkcji przemysłowej ani w skali względnej, ani w skali bezwzględnej nie mogliśmy, pomimo licznych wysiłków, dopędzić niejednego z tzw. małych narodów zachodnioeuropejskich.

Jeżeli tak było w dawnej i świeżej przeszłości, to musimy z całą powagą, z całym poczuciem odpowiedzialności poszukiwać istotnej przyczyny tego stanu rzeczy. Sam instynkt samozachowawczy stawia przed nami fundamentalny dylemat: czy proces systematycznego niszczenia samych podstaw najgłębszego fundamentu bytu narodowego i państwowego trwa, czy też wreszcie został opanowany i zahamowany? Proces wielowiekowy ma bowiem złowieszczą ciągłość. Jeżeli nawet jedna generacja pchnie poziom życia naprzód, jeżeli naładuje nieco akumulatory energii narodowej, pomnoży nasz zbiorowy dorobek, to następnej generacji wypadki losu odbiorą wszystko, co zostało osiągnięte wprowadzając w stan narodowego posiadania nowe elementy destrukcji.

Przyczyny zjawiska są niewątpliwie bardzo różnorodne. Znaczna ich część ma swe źródła na zewnątrz tego, co firmujemy pojęciem „Polska". Jesteśmy ustawicznie chwytani w wir trybów różnych dynamizmów wyładowujących się w Europie. Czy były to wojny napoleońskie, czy misterne rozgrywki Kongresu Wiedeńskiego na tle zasady równowagi sił i nabytków mocarstw, czy szukanie kompromisu w splotach kwestii wschodniej, czy wybuchy tendencji pangermanizmu, czy wreszcie burze dwu wojen światowych — wszystko to wyładowuje się na naszych ziemiach. Szarpie naszą substancją narodową, niszczy nasz majątek społeczny i indywidualny. Na przestrzeni ostatniego stulecia wszystkie wojny — z wyjątkiem incydentu bałkańskiego — wywołane zostały przez wielkie mocarstwa, a nawet wyjątek bałkański inspirowany był — na odległość — również przez wielkie państwa. Rezultaty tej polityki spadają jednak prawie zawsze na państwa, jeżeli nie mniejsze, to w każdym razie w danych okolicznościach najsłabsze.

Nastawianie naszej psychiki na wielkomocarstwowość było dlatego błędne, że jeszcze dodatkowo i to od wewnątrz przyciągało nas do trybów wielkich spięć ideologicznych, ekonomicznych i politycznych w Europie. W istocie rzeczy nie mamy wpływu na te procesy i od tej strony nie znajdziemy żadnego trwałego i absolutnie zabezpieczającego rozwiązania.

Musimy więc obecnie zejść na węższe pole widzenia. Tu musimy poszukiwać drugiej części przyczyn naszej słabości i źródeł tego zjawiska, że w bilansie historycznym pasywa Polski przewyższają stale aktywa.

I w samej Polsce i na zewnątrz od wielu dziesięcioleci polityka pruska całym kunsztem swej propagandy, wspomagana przez aparat pseudonaukowy, próbowała ustalić w świecie opinię, że wszystko co się dzieje

na ziemiach polskich jest prostym i konsekwentnym rezultatem ujemnych cech psychicznych i wartości organizacyjnych społeczeństwa polskiego. Taka teza była bardzo wygodna i politycznie wydajna. W ten sposób pruski „Drang nach Osten" stawał się synonimem pochodu cywilizacyjnego, proces germanizacji nabierał cech prawie życzliwego dobrodziejstwa, a działalność Komisji Kolonizacyjnej równała się szczepieniu ochronnemu przed destrukcyjną chorobą polską.

Ale przyszedł moment, który w całej pełni zadał kłam tym twierdzeniom. Rzecz oczywista, że posiadamy zakorzenione w naszej psychice wady i w działalności naszej popełniamy wielkie błędy. Na stwierdzenie tej prostej prawdy zezwala nam nasza dojrzałość. Ale właśnie okresy wielkich przełomów, wielkiego ideologicznego zamętu są najlepszym i najniezawodniejszym sprawdzianem wad i wartości wewnętrznych wszystkich narodów. Bilansu w tej skali względnej wcale nie potrzebujemy się wstydzić. Nasze wady i błędy w uwielokrotnionych rozmiarach przejawiły najpotężniejsze narody, narody chełpiące się stopniem swej cywilizacji. Społeczeństwa uważające siebie i uważane czasem przez obcych za krzewicieli kultury okazały się tak barbarzyńskie, że w całej przeszłości historycznej żaden z dzikich narodów nie chciałby się przyznać do pokrewieństwa z nimi. Narody uważane za realistyczne ulegały najfantastyczniejszym iluzjom, narody najbogatsze ujawniły najwyższe zaniedbanie materialnego przygotowania obrony, społeczeństwa szczycące się twardymi charakterami szły na służbę zaborcy, społeczeństwa sławne ze swego zmysłu organizacyjnego i instynktu solidarności zademonstrowały najpełniejszą dezorganizację. Polacy zaś zdobyli wszędzie opinię najlepszych robotników zdolnych do wykonywania najtrudniejszych zadań i najcięższej pracy; w rozproszeniu po świecie demonstrowali nieraz cudowny zmysł organizacyjny, w wojnie wykazali najwyższe bohaterstwo i najsilniejsze przywiązanie do wolności i do własnej ojczyzny; wykazali często niezłomny hart ducha, a w dziele odbudowy, jeżeli zważy się warunki i środki, którymi dysponowali, dokonali w niektórych ośrodkach prawdziwych cudów. Pod zewnętrzną warstwą powojennej destrukcji moralnej, która tak łatwo uderza w oczy każdego obserwatora, moglibyśmy odnaleźć znacznie więcej takich pozytywnych wartości. Widocznie więc nie na karb czynnika ludzkiego należy zapisać nasz szczególnie ciężki los i niski poziom produkcyjno-cywilizacyjny.

W kolejności rzeczy należy zbadać wpływ czynnika terenowego, strukturalno-geograficznego. Występują tu od razu znamiona pasywne. Teren nasz usytuowany jest pomiędzy dwoma blokami absorbującymi. Od wschodu blok przestrzeni — największy, zwarty, podlegający jednolitej dyspozycji blok terenowy na kuli ziemskiej. Od zachodu ciąży blok ustawicznej agresji. Rozbijany niejednokrotnie w przeszłości historycznej, wciąż

się regeneruje i wciąż nawraca do swej tendencji drążenia dla siebie nowej przestrzeni życiowej na wschodzie. Ale i na tym terenie wytworzył naród polski w przeszłości organizację państwową tak potężną, że kulturalnie i gospodarczo mogła ona trwać długo w jednym szeregu z najbardziej cywilizowanymi narodami Europy. Być może, że w okresie zaborów i nawet dziś utraciliśmy zdolność skonkretyzowania we własnej świadomości realnego obrazu tej dawnej Polski „wieku złotego". Wydaje się nam wprost egzageracją, gdy przypominamy okresy, w których oświata w Polsce zajmowała jedno z czołowych miejsc w Europie, w których drukowano u nas więcej książek niż w Anglii, w których język łaciński był bardziej rozpowszechniony u nas niż we Włoszech, w których rozwijał się ożywiony handel morski przez Gdańsk, w których armie polskie i dyplomacja polska święciły nieprzerwany łańcuch triumfów. Te wartości zostały później stracone w wielkiej mierze z winy ówczesnych warstw kierowniczych i rządzących Polską. Gdy zaś przyszedł wiek XIX. wiek rewolucji gospodarczej, wiek wielkiego postępu technicznego i cywilizacyjnego byliśmy nie tylko w niewoli świadomie odsunięci od współuczestnictwa w tym renesansie ekonomicznym, ale ponadto rozbici na trzy marginesowe organizmy, które przez swą strukturę geopolityczną samorzutnie paraliżowały każdy konstrukcyjny wysiłek własnego społeczeństwa.

W każdym razie na tle tych rozważań można ustalić jedno zjawisko zarówno ważne jak i nasycone doniosłymi konsekwencjami. Każda jednostka na każdym szczeblu socjalnym, jeżeli nie chce utonąć w bezimiennej masie ludzkiej, jeżeli nastawia się na marsz po linii rozwojowej, jeżeli pragnie współuczestniczyć w wielkiej walce o formowanie zrębów nowej i doskonalszej cywilizacji, musi posiadać zdefiniowaną indywidualność, musi być przeniknięta świadomością ku czemu dąży i jakimi środkami może swój cel realizować. To samo — w jeszcze głębszym ujęciu — odnosi się również do całych zespołów ludzkich i do całych narodów. Istotnie też w okresie naszego powodzenia państwowego, w okresie „wieku złotego" Polska tworzyła pełną, odrębną i całkowicie wykształconą indywidualność narodową w Europie. Pomimo braku granic naturalnych sformowała ona wówczas wysoki typ cywilizacyjny. Była bowiem zharmonizowana z duchem czasu, była w organizmie międzynarodowym organem o własnych funkcjach, o własnych zadaniach, o odrębnej fizjonomii. Ona była wówczas biologiczną potrzebą Europy. Jej struktura państwowa raczej wyprzedzała państwa tego samego typu kulturalnego. Jej gospodarstwo miało wyraźnie dominującą cechę. Była bowiem wówczas spichrzem Europy, a gospodarstwo typu agrarnego było bezapelacyjnie panującą strukturą w świecie. Jej ustrój społeczny był bardziej postępowy niż w wielu innych państwach Zachodu, jej polityka zewnętrzna wykazywa-

ła momenty konstrukcyjne, jej siła zbrojna nie była ani organizacyjnie ani technicznie zacofana. Ale cywilizacja nie podlega prawom automatyzmu rozwojowego. Nawet utrzymanie osiągniętego poziomu wymaga ustawicznego wysiłku, ustawicznej walki, tak samo jak kultura szlachetnego ziarna oziminy. Wegetacja pozostawiona samoczynnemu procesowi ulega rychło degeneracji.

Struktura polityczna, gospodarcza i społeczna bliższych i dalszych sąsiadów ulegała ciągłym przemianom w myśl starogreckiej zasady: wszystko płynie. Gdy Polska zatrzymała się w wysiłku rozwojowym, stała się rychło anachronizmem w Europie. W tym zjawisku leżała jedna z ważkich przyczyn jej upadku.

Polska odrodzona w r. 1918 miała bardzo trudne zadanie do pokonania. Przez długą symbiozę w obrębie państw zaborczych struktura jej uległa dodatkowemu spaczeniu. Jej indywidualność geopolityczna zatraciła się. Jej cechy charakterystyczne stały się przejściowymi. W konstrukcji swego miąższu państwowego stała się kolektorem różnorodnych pierwiastków, nieskrystalizowanych cech, niewykształconych wyraźnie funkcji. Można ją było uważać zarówno za część organizmu zachodnioeuropejskiego jak i wschodnioeuropejskiego. Rozpiętość znamion strukturalnych była bardzo wielka. Nie była ona ani wyraźnie przemysłowa, ani dominująco rolnicza. Mapa systemów komunikacyjnych lądowych i wodnych demonstrowała na pierwszy rzut oka, że jest to organizm zlepiony z heterogenicznych fragmentów. Nie była ona ani związkiem narodów, ani państwem narodowym. Rozwijała wielką stosunkowo aktywność na morzu, ale była organizmem o najniższym „stopniu morskości" pomiędzy państwami dysponującymi granicą morską. Na 1 km wybrzeża przypadało wówczas 460 tys. mieszkańców na zapleczu. Prawie dziesięć razy więcej niż w Niemczech, a bardzo znaczna wielokrotność tego, co miało miejsce we Francji, Belgii, Danii, Norwegii, Italii czy Szwecji. Prawie jedna trzecia część ludności związana była z obszarami oddalonymi więcej niż 600 km od własnego morza. Małe polskie wybrzeże wciskało się pomiędzy dwie potężne reduty niemieckie, a przy tym Gdańsk reagował jako element wrogi.

Polska międzywojenna posiadała również znaczne bogactwo węgla, ale nie mogła go należycie przetworzyć na czynnik przebudowy struktury gospodarczej, gdyż kopalnie węglowe były ekscentrycznie położone. Był to jeden z ważkich czynników, który spowodował przestrzenną deformację rozwoju przemysłowego w Polsce. Do r. 1936 zachodnia część państwa nazywana — wedle analogii podziału Europy dokonanego przez Ligę Narodów na gospodarczo intensywną i ekstensywną — Polską A, która stanowiąc mniej niż jedną trzecią część obszaru państwa koncentrowała 93% całej produkcji fabrycznej. Część ta była ponadto najbardziej na-

rażona na agresję ze strony sąsiada zachodniego, a po jej utraceniu wszelka obrona stawała się już niemożliwa.

W ten sposób pomiędzy małą częścią zachodnią państwa a częścią wschodnią reprezentującą dwie trzecie obszaru Polski ułożył się stosunek taki, jaki istnieje pomiędzy miastem a wsią, pomiędzy metropolią a jej kolonią.

Toteż mogłoby się wydawać, że same warunki strukturalne kładły akcent rolniczy na charakterze gospodarczym naszego państwa. Ale i to okazało się niebawem zawodne. Już pierwsza wojna światowa przekształciła gruntownie warunki produkcyjne w rolnictwie nowego świata. Stojące tam do dyspozycji wielkie przestrzenie ziemi ornej stały się gigantycznymi i zmechanizowanymi fabrykami płodów rolnych. Konkurencji ich kosztów produkcji i cen sprzedażnych nie mógł wytrzymać mały rzemieślniczy warsztat wytwórczy zapóźniony w rozwoju technicznym. Ponadto, na skutek zahamowania emigracji z Europy do Ameryki, chłopski warsztat pracy w Polsce począł jeszcze silniej rozdrabniać się przy równoczesnym odcinaniu mu dopływu źródeł kredytowych na cele melioracyjne i nakładowe, a pochodzących z pracy zarobkowej za granicami państwa. Na tle tych zjawisk wieś przeżywała permanentny kryzys, który ze swej strony powodował chwiejność procesu rozwoju miast i przemysłu.

Przebywając przestrzeń od zachodu Polski ku jej granicom wschodnim ulegało się naciskowi wrażenia ustawicznej zmienności struktury i charakteru ośrodka.

Z tych rozważań wypływają dwa fundamentalne wnioski. Strona pasywna bilansu otwarcia nowej Polski zdewastowanej populacyjnie, materialnie i moralnie, zwężonej terytorialnie i przerzuconej w nowe warunki geopolityczne jest wyraźna i łatwa do odcyfrowania.

Musimy jednak skontrolować i drugą stronę rachunku, tj. aktywa. I tu narzuca się pytanie mające wielkie znaczenie dla naszej przyszłości. Musimy sobie odpowiedzieć, czy nowe warunki dają Polsce w zasadzie lepsze czy gorsze możliwości sformowania zwartej i pełnej indywidualności, możliwości wyraźnie skrystalizowanej, zdefiniowanej fizjonomii politycznej i gospodarczej? Abstrahując od wszelkich elementów emocjonalnych i wszelkich tendencji propagandowo-politycznych należy obiektywnie stwierdzić, że potencjalnie — z tego zasadniczego punktu widzenia — poprawiliśmy bardzo znacznie naszą narodową pozycję. W materiale terenowym usytuowanym pomiędzy Morzem Bałtyckim, Odrą i Nysą, górami śląskimi i Karpatami, Sanem i Bugiem można własną pracą i trwałym wysiłkiem, świadomą wolą i skoordynowanym działaniem uformować dostatecznie wielkie i odrębne wartości cywilizacyjne i kulturalne, aby państwu naszemu zabezpieczyć lepszą przyszłość, aby powstrzymać długotrwały proces zwiększania deficytów narodowych.

To nowe państwo polskie kondensuje się współcześnie jako twór zasadniczo jednonarodowy. Jest to walor olbrzymiego znaczenia. Nie będziemy odtąd polaryzować naszej własnej racji stanu domieszką obcych sporów, obcych tendencji i obcych interesów. Na całej przestrzeni nowej Polski możemy wytworzyć jednolity typ człowieka zharmonizowanego wewnętrznie z celami i dążeniami państwa.

Jeżeli na dokonany przewrót socjalny zechcemy spojrzeć nie z punktu widzenia współczesnej generacji, ale z historycznego i narodowego punktu widzenia, to odnajdziemy w nich wartości również pozytywne. Nie ma bowiem doktryny, która by miała walory absolutne, bezwzględnie dodatnie niezależnie od warunków i okoliczności.

Przeciwnie, historia poucza nas, że zasady doktrynalne ulegają ustawicznej ewolucji. Czasem dokonuje się ona tak powoli, że uchyla się od konstatacji w wymiarze życia jednostek, czasem przebiega gwałtownie w czasie i w formie. W każdym razie współczesna cywilizacja typu socjalnego charakteryzuje się tym, że zmniejsza rozpiętości w warunkach egzystencji ludzi, że suma dóbr użyteczności indywidualnej proporcjonalnie maleje a wzrasta suma dóbr użyteczności publicznej i zbiorowej. W wyniku kataklizmu dziejowego rozpiętości socjalne uległy w Polsce poważnemu zniwelowaniu, a konsekwencją tego faktu może być wielokrotnie spotęgowana spoistość społeczna narodu polskiego.

Następnie zręby strukturalne Ziem Odzyskanych zakładają wysoce korzystne rozmieszczenie ludności wsi i miast. Stawialiśmy je przed wojną często jako naczelne hasło, jako kierunek naszych wysiłków, ale nie mogliśmy wówczas hasła tego realizować inaczej jak na drodze długofalowego wysiłku. Obecnie przesunięcia terenowe nie tylko usuwają pomiędzy dzielnicami państwa ten obarczony konsekwencjami stosunek ról i funkcji miejsko-przemysłowych na zachodzie i prymitywno-agrarnych na wschodzie państwa, ale ponadto oddziaływać będą samoczynnie w kierunku takiej proporcji zawodowej, która charakteryzuje cywilizację zachodnią. Oto przemysł, handel, komunikacja i administracja publiczna absorbowały przed wojną na Śląsku Dolnym 53,5% ogółu ludności, na Śląsku Opolskim 51,3%, na Pomorzu Zachodnim 55,2%.

Jest to wniosek pierwszy, który mówi, że nagle na skutek szeregu zjawisk i faktów, które pojedynczo mogły nawet zawierać wiele pierwiastków odczuwanych doraźnie jako zło, uzyskaliśmy potencjalne możliwości utworzenia w nowej przestrzeni monolitu narodowego o wyraźnych cechach indywidualnych, zarówno w znaczeniu politycznym jak i ekonomicznym.

Nie mniej ważki jest i drugi wniosek. Sytuacja geopolityczna ułatwia lub utrudnia — niejednokrotnie w bardzo wysokim stopniu — realizację wielkich celów narodowych zarówno w zakresie ekonomicznym jak

i politycznym. Równocześnie jednak miejsce geograficzne zajmowane aktualnie przez jakikolwiek naród narzuca mu nieodparte wymagania i postulaty, które pod grozą najcięższych konsekwencji muszą być zrealizowane. Jeżeli to miejsce jest terenem przejściowym, jeżeli pozbawione jest cech indywidualizmu geograficznego, jeżeli rozrywane jest wielokierunkowo przez swe naturalne ciążenia i zainteresowania, to i wbudowany w nie element ludzki nie może wydobyć z siebie tych cech charakterystycznych, które umacniają jego odrębność cywilizacyjną i ekonomiczną. Jest to właśnie największym rozumem i największą sztuką polityczną, by zharmonizować i skoordynować wysiłek zbiorowy narodu z tendencjami, które narzuca układ warunków geopolitycznych. Czy np. byłoby do pomyślenia, by w okręgu Ruhry, Westfalii lub Belgii uformował się twór polityczny międzynarodowo odizolowany, gospodarczo jałowy, cywilizacyjnie prymitywny, komunikacyjnie zaniedbany? Jakże wielkie różnice w odrębności indywidualizmu strukturalnego wykazują dwa kraje: Belgia i Holandia, tak bliskie siebie, jak dwa sąsiednie województwa polskie. To właśnie wpływ czynnika układu geograficznego wycisnął swoje piętno na ukształtowaniu odrębnych dynamizmów społecznych i gospodarczych.

Gdy więc dziś współczesna generacja Polski znalazła się na wielkim zakręcie dziejowym, gdy w istocie rzeczy rozpoczynamy formować nową epokę historyczną naszego narodu, gdy z przeszłości pozostały tylko szczątki, a w przyszłości są zawarte tylko wielkie szanse losu, musimy sobie dobrze zdać sprawę z tego w jakim kierunku mamy iść, jakie powinniśmy ustawić drogowskazy rozwojowe.

Musimy znać przede wszystkim wymowę ziemi, nowej ziemi, z którą wiąże nas los. Nowy nasz teren państwowy jest charakterystyczny ze względu na to, że stanowi dość zwartą całość hydrograficzną. Lewobrzeżne dopływy Wisły tworzą organiczną sieć wodną z dopływami Odry, Olza zbliża się do zaczątków Wisły, Kłodnica do Przemszy, Warta do Pilicy, Brda Kanałem Bydgoskim przez Noteć i Wartę wiąże Wisłę z Odrą w zwarty układ organiczny. Ten układ hydrograficzny sam wskazuje linie dominującego ruchu od południa w kierunku północy, od podnóża Karpat i Sudetów Śląskich ku Morzu Bałtyckiemu. Wymowa naszej ziemi wskazuje, że dolina zawarta pomiędzy Odrą a Wisłą jest niezwykle korzystnie usytuowanym w Europie torowiskiem ruchu, na którym rozładowywać się mogą największe prądy gospodarcze. Od morza aż do Bramy Morawskiej wytyczyć tu można nawet nowe trasy dróg przy pokonaniu najmniejszych stosunkowo trudności terenowych, przy najniższym nakładzie środków finansowych i przy największym stopniu spławności. Wymowa naszej ziemi mówi nam, że w środku południowej Polski posiadamy jeden z największych zbiorników zakumulo-

wanej w węglu energii mechanicznej w Europie. Jest to najlepszy fundament dla procesu uprzemysłowienia kraju, dla zelektryfikowania i zmechanizowania jego produkcji, a więc dla uwielokrotnienia wartości pracy ludzkiej. Ten sam teren reprezentuje dość znaczne bogactwo innych surowców i poważne zręby wielkiego przemysłu metalurgicznego i chemicznego. A wreszcie jeden z czynników najważniejszych, najbardziej rewolucyjnych, najbardziej uzdolnionych do głębokiej orki zarówno na ugorach naszej struktury gospodarczej jak również naszej psychiki narodowej. Tym czynnikiem jest polskie wybrzeże morskie od Świnoujścia i Szczecina poprzez Kołobrzeg, Gdynię i Gdańsk aż do Elbląga, Tolkmicka i Fromborka. Można by z góry ustalić postulat, że aby ten potężny filar nieograniczonych wprost możliwości wytwórczych i przetwórczych tak silnie umocowanych na południu Polski, na Śląsku Górnym i Dolnym przemienić w wartości kinetyczne, rozprowadzane systemem gospodarczych naczyń krwionośnych po całym organizmie i terenie państwowym, to trzeba stworzyć lub znaleźć na północy silne pole elektromagnetyczne uzdolnione do wywołania reakcji i ruchu ekonomicznego. Tą siłą przyciągającą już jest i będzie nadal nasze wybrzeże morskie. Trzeba nieustannie zdawać sobie sprawę z tego, że tzw. „stopień morskości" naszego państwa uległ obecnie radykalnej zmianie. Dziś przypada na każdy kilometr naszego wybrzeża niecałe 50 tysięcy ludzi. Jest to współczynnik korzystniejszy niż miała go Belgia czy Niemcy przedwojenne. Wybrzeże to jest proporcjonalnie usytuowane w stosunku do całego prawie terenu państwa. Jest ono wyposażone w trzy kolejno najbardziej znaczące porty na Bałtyku. Już dziś ma ono korzystne powiązania komunikacyjne z głębokim zapleczem, a przez budowę w przyszłości dwóch kanałów: północnego łączącego wprost Śląsk przez Bydgoszcz z Morzem Bałtyckim i południowego od Odry przez Racibórz — Bogumin — Morawską Ostrawę i Witkowice do Dunaju, stałoby się przepotężną dźwignią gospodarczego rozwoju Polski. Byłaby to mocna i wyraźna oś pionowa wielkiej rekonstrukcji gospodarstwa narodowego. Element morski spojony organicznie ze swoim naturalnym zapleczem wywołałby automatycznie szereg doniosłych konsekwencji. Ten czynnik uczyniłby stopniowo nasz przemysł hutniczy konkurencyjnym w relacjach międzynarodowych, otworzyłby dla produkcji polskiej nowe rynki zbytu i zakupu, a ponadto osłabiłby poważnie hegemonię gospodarczą Niemiec w Europie przyciągając do nas wielki ruch tranzytowy z północy w kierunku południa. Co ważniejsze jeszcze, w tym powiązaniu morza z zapleczem można odnaleźć rozwiązanie najdonioślejszego i najistotniejszego postulatu, który przez całe wieki był nieosiągalny, a który stanowi historyczne zadanie nowej Polski w najwyższym stylu, mianowicie: przetworzenie struktury naszego państwa na

nową, zdefiniowaną, odrębną i uzasadnioną w swej odrębności pełną indywidualność polityczno-gospodarczą.

Toteż im czynniejsza będzie polityka morska państwa, im umiejętniej wprzęgnie ona wszystkie fachowe i ideowe siły ludzkie do tego programu, im większe stworzy możliwości szerokiej wymiany towarowej z całą zagranicą, im bardziej skoordynuje współdziałanie czynników państwowych, społecznych i prywatnych w imię najwyższej skuteczności wysiłku, tym szerszą falą rozleją się pozytywne skutki na całym zapleczu.

Umiejętna i wytrwała polityka morska wywołuje automatycznie szereg ważkich konsekwencji. Ona powoduje rozrost sieci komunikacyjnych morskich, kolejowych, drogowych, wodnych śródlądowych, lotniczych i telekomunikacyjnych głęboko na obszarach zaplecza. Rozwój sieci komunikacyjnych ożywia handel i potęguje konsumpcję. Rezultatem dalszym tego zjawiska jest rozwój produkcji i nowych inwestycji, które ze swej strony wzmacniają koniunkturę na rynku pracy.

Z tego arsenału zjawisk — tylko dla przykładu — można zacytować fakty z naszych własnych doświadczeń przeszłości. W r. 1926 z całego wywozu z Polski przypadało jeszcze prawie 90% na obszar Europy. Stosunki nasze ze światem były zacieśnione. Przeciętna zaś wartość każdej tony polskiego eksportu reprezentowała znikomą kwotę kilkudziesięciu złotych. Oznaczało to, że bliscy sąsiedzi nasi odbierali od nas tanie surowce, że traktowali nas jako swoją kolonię, która ma dostarczać owoce swej prymitywnej pracy w postaci węgla, cementu, drzewa, prostych produktów agrarnych. W dziesięć lat później polityka morska państwa poczęła wydawać dopiero pierwsze, wstępne, anemiczne jeszcze, ale zupełnie konkretne rezultaty. W r. 1937 już 1/5 wywozu przy poważnym udziale naszej własnej floty handlowej podąża do krajów pozaeuropejskich. W tym wypadku wywozimy już zupełnie inne produkty akumulujące w sobie wielki udział pracy polskiej. Tak więc za jedną tonę naszego wywozu do Indii Brytyjskich uzyskujemy wówczas średnio 500 zł, za jedną tonę eksportowaną do Stanów Zjednoczonych otrzymujemy prawie 1200 zł, do Nowej Zelandii 1500 zł, do Kolumbii prawie 1700 zł, a więc kilkadziesiąt razy więcej niż za surowcowy eksport do przemysłowych krajów Europy.

Obecnie, gdy oba bieguny elektrogospodarcze: południowy i północny, przemysłowy i morski wybitnie podniosły swój potencjał w nowej Polsce, rezultaty — po okresie odbudowy zniszczeń i dewastacji — muszą się uwielokrotnić. To twierdzenie przestało zresztą mieć charakter teoretyczny. Ono już w ciągu pierwszego roku pracy, roku 1946, ujawniło cały swój naturalny i wprost biologiczny dynamizm. Gdy długi łańcuch portów w Europie Zachodniej i Wschodniej prawie jeszcze nie

wyszedł ze stanu martwoty i paraliżu powojennego pomimo znacznie mniejszych zniszczeń niż u nas, pomimo oparcia o bogate zaplecza i wolne kapitały, wybrzeże Polski przechodzi w ciągu tego roku wprost cudowną regenerację. A przecież przed półtora rokiem było ono w stanie beznadziejnego zniszczenia. Wszystkie elementy pracy i wszystkie podstawy życia i w portach, i w miastach portowych, i na ich szlakach komunikacyjnych, i na ich zapleczu zostały zniszczone do fundamentu. A dziś — po kilkunastu miesiącach pracy na Wybrzeżu — posiadamy już w okręgu Gdańsk—Gdynia prawie 12 km gotowych nadbrzeży, mamy tu w portach 450 km czynnych linii kolejowych, rozporządzamy blisko 200 tys. m² gotowych magazynów portowych, zrekonstruowaliśmy 54 dźwigi mechaniczne i taśmowce portowe, w rekonstrukcji lokalnej na Śląsku w budowie znjaduje się ponad 68 dźwigów, w Gdańsku uruchomiono tramwaje wodne na trasie 56 km, autobusy miejskie na trasie 60 km, tramwaje elektryczne obsługują linie długości 50 km, świeżo uruchomione w Gdyni i w Orłowie trolejbusy pracują na przestrzeni 15 km, a wszystkie te środki transportowe międzykomunalne w tym okręgu przewożą łącznie dziennie 130—150 tys. osób. W ciągu 11 miesięcy 1946 r. przeładowano w obu portach delty Wisły siedem milionów dwieście tysięcy ton towarów, a więc ośmiokrotnie więcej niż w drugiej połowie r. 1945 i czterokrotnie więcej niż w r. 1924 — w sześć lat po zakończeniu pierwszej wojny światowej. Siłownie cieplne i wodne tego okręgu rozporządzają dziś sumą prawie 45.000 czynnych kilowatów, odbudowano prawie 340 km linii wysokiego napięcia oraz prawie 3200 km linii średniego i niższego napięcia. W obrębie kuratorium szkolnego w Gdańsku — w zremontowanych szkołach i odbudowanych od podstaw wyższych uczelniach — pobiera naukę prawie 150 tys. dzieci i 5000 młodzieży akademickiej. W samym okręgu Gdańsk—Gdynia ilość ubezpieczonych pracowników w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych przekracza 150 tys. osób. W zespole miast Gdańsk—Sopot—Gdynia żyje już ponad 300 tys. Polaków mając na ogół do dyspozycji mieszkania, wodę, gaz, oświetlenie, urządzenia kanalizacyjne, możliwości komunikacyjne, szkoły, szpitale, sklepy, stołówki — a przede wszystkim pracę.

W Szczecinie, w Świnoujściu, w Darłowie, w Ustce, w Łebie, w Gdańsku, w Malborku, w Elblągu życie ma charakter na wskroś polski. To, co w warunkach normalnych wydawałoby się problemem nierozwiązalnym w ciągu szeregu lat, obecnie dokonało się wprost żywiołowo. Masy ludzkie zaludniły Ziemie Zachodnie. Sam Szczecin, który na wiosnę 1946 r. posiadał zaledwie 30 tys. Polaków, dziś ma ponad 110 tys. ludności polskiej, organizującą się produkcję, funkcjonujący handel, żywotne przedsiębiorstwa użyteczności publicznej i rozpoczął już aktyw-

ną pracę w tych fragmentach portowych, które zostały przekazane administracji polskiej.

Realna polityka morska wymaga wielkich ciągłości i działa funkcyjnie na całą strukturę gospodarczą zaplecza. Oddziaływanie to będzie tym silniejsze, tym bardziej bezpośrednie, im intensywniej będzie powiązane wybrzeże morskie drogami komunikacyjnymi z głębokim i gospodarczo zainwestowanym zapleczem. Jeżeli przyjmiemy, że cała spławna Odra podlegać będzie jednolitej dyspozycji administracyjnej polskiej, że będzie ona prawdziwie wolną arterią komunikacyjną, a nie granicą podziałową, to wówczas możemy oczekiwać, że Szczecin w nowej sytuacji geopolitycznej wykaże rozwój, jaki nigdy w przeszłości nie mógł być jego udziałem. Celem zasadniczym nowej Polski, z punktu widzenia ekonomicznego, musi być szybkie przekształcenie dawnej struktury agrarno-ekstensywnej na dynamiczną strukturę przemysłowo-handlową. Tylko taki twór może mieć rację samoistnego bytu w tym miejscu Europy. Tylko taki twór wypełni postulaty narzucone apodyktycznie przez warunki terenowe. Tylko taki twór pozostanie w harmonii z nowym układem warunków społecznych i politycznych naszego państwa. Narzędziem tych przemian są już dziś oba potencjalne czynniki terenowe: Śląsk i morze. Stanowią one całość organiczną i niepodzielną. Wartość każdego z nich będzie się redukować lub potęgować zależnie od ścisłości wzajemnego powiązania. Ale morze jest również potężnym czynnikiem przebudowy psychiki narodowej. Możemy tę ewolucję obserwować bezpośrednio i na naszym Wybrzeżu. Osiągnięte wyniki są przecież w wielkiej mierze rezultatem zbiorowej pracy wielkich zespołów ludzkich. Tej pracy zespołowej, pracy synchronizowanej nie przymusem, ale rozumem, pracy otwierającej pole do popisu dla inicjatywy jednostki, ale zarazem użytecznej dla zbiorowości — uczy morze. Ono nagina charaktery ludzkie do wytrwałości, do walki z przeciwnościami, ono przyzwyczaja do cierpliwości, do decyzji, do ponoszenia odpowiedzialności. Wszystkie kultury morskie wykazały w przeszłości wielokrotnie większą trwałość istnienia niż lądowe. One wyrzeźbiły w cywilizacji ludzkiej głębsze ślady, one doprowadzały do wyższego rozwoju, do wszechstronniejszego rozkwitu. Start nasz do nowego życia jest niewątpliwie trudny. W rzeczywistości naszej nie ma miejsca na tani optymizm. Ani środki odbudowy, ani idea przebudowy naszej struktury nie dopłyną do nas z zewnątrz. Wszystko musimy wypracować sami w walce z przeciwnościami losu i w ciężkim zmaganiu się z trudnościami materialnymi. Tym niemniej i w tej nowej rzeczywistości historia daje nam nieczęsto spotykaną wielką szansę wygranej. Zwraca nam bowiem — utracone przed wielu wiekami — pozycje na zachodzie. Taki fakt powtarza się tylko zupełnie wyjątkowo w dziejach narodów.

I oto staje przed nami wielki dylemat. Jeżeli zrozumiemy wagę historyczną tego procesu wielkich przemian, jeżeli uczepimy się wszystkimi nerwami naszego nowego wybrzeża, jeżeli zdołamy związać je organicznie tysiącem węzłów z całym polskim zapleczem, jeżeli całą atmosferę przesycić zdołamy twórczą i pozytywną pracą indywidualną i zbiorową, jeżeli wykażemy poprzez wszystkie trudności i przeciwności losu talent polityczny wykorzystania w całej pełni nowej sytuacji, jeżeli zdołamy przestawić się psychicznie, to wojenną klęskę naszą, nasz program materialny i ludnościowy zdołamy stopniowo przekształcić w prawdziwe i wielkie narodowe zwycięstwo. Jeśli tej szansy nie zrozumiemy, nie wyciągniemy z niej właściwych konsekwencji, utkniemy w marazmie niszczącym największe wartości narodowe, bo wartości inteligentnej pracy ludzkiej i egzystencję przyszłych pokoleń Polski.

E. KWIATKOWSKI: *Morze jako instrument polityki gospodarczej nowej Polski*. Kraków 1947 s. 5—20

CECHY PLANOWANIA W GOSPODARCE MORSKIEJ

(...)[a] **Elementy komunikacyjne Wybrzeża.** Jeżeli uznajemy aksjomat, że elementy komunikacyjne są najważniejszym, wstępnym czynnikiem i zarazem sprawdzianem rozwoju i dynamizmu gospodarczego, to musimy stwierdzić następnie, że w okręgach portowych natężenie komunikacyjne jest cechą dominującą. Obok kolei żelaznych, obok gęstej sieci dróg bitych, na których kursuje ponad 7000 własnych pojazdów mechanicznych samego tylko okręgu Gdańsk—Gdynia, obok dróg morskich, okręg ten posiada wielką sieć dróg wodnych śródlądowych, poważne urządzenia i potrzeby telekomunikacyjne i sieć połączeń lotniczych. Jest jasne, że na Wybrzeżu koncentruje się cały ruch towarowy i pasażerski morski. Ale również żaden okręg w Polsce nie posiada tak bogatej i tak jeszcze nie wykorzystanej sieci dróg wodnych śródlądowych, jak okręgi nadmorskie. Prawie 500 km wynoszą tu główne i lokalne, uporządkowane i odbudowane już drogi żeglugowe, na 1245 km takich dróg w całej dzisiejszej Polsce. Drogi komunikacyjne wszelkich typów, wyinwestowane i wyposażone należycie, to właśnie ta najpotężniejsza dźwignia ekonomiczna, która zapisała na kartach historii gospodarczej tyle cudów. To ona przecież przetwarzała kraje pustynne, opuszczone, zaniedbane, zamieszkane przez skrystalizowaną indolencję i obojętność, kraje zapadłych wsi i małych miasteczek, w wielkie nowoczesne centra gospodarcze, w ogniska życia, cywilizacji i kultury, w środowiska handlu światowego i wciąż potęgującego się dobrobytu. Morze zaś jest magnesem, który nawet wbrew zaślepieniu i oporowi ludzkiemu, wbrew jego doraźnym i sztucznym tendencjom, przyciąga ku sobie wszystkie szlaki komunikacyjne. W gospodarstwie planowym, w gospodarstwie dynamicznym i żywotnym, w gospodarstwie kształtowanym świadomą i racjonalistyczną wolą ludzką dla realizacji świadomych celów ta zbieżność tendencji naturalnych i zaplanowanych musi być aksjomatem.

Metamorfoza strukturalna Wybrzeża. Wreszcie trzeba zwórcić uwagę na konsekwencje głębokiej metamorfozy strukturalnej, która zaszła tu na Wybrzeżu w latach 1945—46, i która nie pozostaje bez istotnego wpływu na funkcyjne powiązania w realizacji planu państwowego na

tym terenie. Mamy w nowej Polsce okręgi gospodarcze, które w wypracowaniu dochodu społecznego, w szybkości amortyzowania wkładów finansowych, posiadają bez wątpienia wielokrotnie większy ciężar gatunkowy niż Wybrzeże. Ale tam na Śląsku, na Ziemiach Odzyskanych, w Warszawie, źródła dynamizmu gospodarczego w zasadzie nie uległy zmianie. Przełom tam dokonany przeorał może glebę społeczną aż do samego dna. Zmieniła się osoba dysponenta gospodarczego, zmieniły się zasady rozdziału i wykorzystania dochodu narodowego, zmianie uległy dyspozycje kapitałowe. Ale warsztat pracy pozostał w zasadzie ten sam. Kopalnie wydobywają nadal węgiel i rudę, w fabrykach zatrudnieni są ci sami lub podobni pracownicy umysłowi i fizyczni, huty nadal wytapiają żelazo i produkują stal, urzędnicy pracują lub wymyślają trudności w biurach, koleje wykonują usługi transportowe, a na ziemiach dawnych i nowych orze i sieje chłop polski. Na Wybrzeżu zaś — trzeba to sobie uświadomić z całą jasnością w imię upragnionego sukcesu nowej Polski — zanikły dawne siły dynamizmu rozwojowego aż do najgłębszych korzeni i trzeba je uformować, zregenerować, stworzyć, wypielęgnować od podstaw.

Uprawa morza. To bowiem, co nazywamy dziś tak pięknie „uprawą morza", to co formuje morski instynkt narodu, co za pośrednictwem morza mnoży w całym narodzie wartości gospodarcze, cywilizacyjne i kulturalne, nie sprowadza się jedynie do masowego przeładunku prostych towarów, surowców i półproduktów, przy pomocy urządzeń mechanicznych w portach morskich. Gdyby społeczeństwo polskie tak patrzyło na nieoceniony wprost aktyw, który wnosi do naszej historii, obok Gdyni, nowa Polska w postaci Szczecina i Gdańska, Kołobrzegu i Elbląga, Darłowa i Ustki, to byłby to drugi historyczny błąd, nie mniejszy od błędu „morskiego" Polski staroszlacheckiej. Kraj wybrzeża Bałtyku, ziemia nadmorska nowej Polski, położona prawie w centrum Europy, jest zbyt cenna, zbyt wartościowa, zbyt łakoma dla wszystkich dynamizmów politycznych, by mógł tu egzystować system, choćby potężnego, prymitywu gospodarczego wyrażającego się tylko pracą przeładunkową.

Przed wojną w samym Gdańsku istniało kilka tysięcy towarzystw akcyjnych, spółek z ograniczoną poręką, przedsiębiorstw indywidualnych, instytucji bankowych i usługowych, których pracownicy — nieraz od wielu generacji — żyli i pracowali bezpośrednio na morzu. Oni sami dysponowali i aktywizowali handel morski, oni tworzyli w miarę potrzeby nowe instytucje usługowe, oni badali odległe rynki zamorskie, oni spędzali część życia w służbie funkcji handlowych na statkach, oni w lot chwytali każdą okazję wykorzystania wartości istniejących potencjalnie na morzu. Oni mieli instynktowne, wrośnięte tradycyjnie w korę mózgową i rdzeń pacierzowy poczucie, że porty morskie, że wybrze-

że zainwestowane technicznie jest potężnym, ale tylko jednym z dwu koniecznych biegunów elektrycznych, który dla swej czynności i skuteczności wymaga — poprzez flotowe linie wysokiego napięcia ruchu — wyszukiwania codziennie drugiego bieguna elektrycznego w odległym, nieznanym i rozproszonym świecie. Ten zaś prąd bogactwa narodowego, prąd akumulowania wartości, biegnący poprzez morza, zmienia ustawicznie swoje kierunki, swoje własne szczyty, swoje punkty odbiorcze. To samo co w Gdańsku działo się i w Szczecinie, to samo było „in statu nascendi" w Gdyni, ta sama atmosfera panowała i panuje wiecznie na całym pasie wybrzeża morskiego, gdziekolwiek przylgnął do niego naród rozumiejący funkcje morza i znający metody jego spożytkowania. To nie urządzenia przemysłowe, techniczne, usługowe, komunikacyjne były potęgą tych środowisk ludzkich, to nie kapitał usymbolizowany w bankach i określonych warsztatach pracy był ich siłą, ale ich mózgi, ich doświadczenia, ich energia i śmiałość, ich żądza pracy, czynu i sukcesu osobistego, poprzez ustawiczną czynność i ryzykanctwo, stanowiły rdzeń tych wartości, które wynikają z uprawy morza. Przejęcie i uspołecznienie tych cech w ramach gospodarki planowej nie jest zagadnieniem prostej i mechanicznej sukcesji.

Te wartości musimy sami wypracować na nowo i w zgodzie z nowymi założeniami, a posiew tej pracy musi się znaleźć i przejawić w ramach planu narodowego, planu odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża. Rolnictwo, przemysł, komunikację, urządzenia użyteczności publicznej i zakłady energetyczne możemy odbudować lub nawet rozbudować. Gospodarstwo Wybrzeża jako całość, jako zjawisko zawarte w pojęciu szeroko pomyślanej „uprawy morza", musimy na nowo siać i organizować, tworzyć i pielęgnować od podstaw, zarówno w faktach ekonomicznych, jak i w umysłach ludzkich. Nie możemy w pracy tej maszerować po prostu na śladach rekonstruowania przeszłości. Bezpośrednio po wojnie Wybrzeże było zlepkiem czterech heterogenicznych elementów regionalnych o różnej strukturze gospodarczej i różnej dynamice ekonomicznej. Prawie wszędzie działały tu sztuczne podniety rozwojowe stojące wzajemnie do siebie w funkcjonalnej opozycji. To Wybrzeże w nowych warunkach geopolitycznych musi się stać w ciągu życia jednej generacji zwartym i jednorodnym pasem polskiego wybrzeża, służącego polskim celom gospodarczym.

Treść zadań gospodarczych. Poważnej zmianie uległa tu sama treść zadań gospodarczych, zmieniły się kierunki natężenia ruchu komunikacyjnego, przekształciły się głęboko cele naczelne; przeorane muszą być metody pracy, skorygowane mają być błędy narosłe w czasie i w przestrzeni. Toteż zadanie nasze na Wybrzeżu wymaga głęboko przemyślanego programu, oczyszczonego z wszelkiej dowolności i niedokładności.

Nasza polityka morska nie może przejawiać się w bezprogramowym preferowaniu, ani w świadomym zaniedbaniu jakiegokolwiek okręgu nadmorskiego uzdolnionego do aktywnej pracy i do służby w imię polskiej racji gospodarczej. Można ustalić jako aksjomat, że dla tak ujętego zagadnienia nie ma tu miejsca na jakikolwiek regionalny patriotyzm inwestycyjny czy eksploatacyjny, nie ma miejsca na sektory hierarchii opiekuńczej, jest i będzie zawsze miejsce w poszczególnych portach dla zdrowej ambicji osiągnięcia najkorzystniejszych rezultatów pracy przy zaabsorbowaniu minimum środków materialnych z sumarycznego dochodu społecznego. Centralne dyspozycje polityczne i dyspozycje gospodarcze muszą stanowić więc planową i organiczną całość nacechowaną troską i tendencją maksymalnego wykorzystania każdego czynnego kilometra wybrzeża i każdego zdrowego dynamizmu pracy i inicjatywy ludzkiej. Wówczas okaże się, iż cyfry przeładunkowe we wszystkich portach Polski poczną systematycznie wzrastać, że poczną przekraczać założenia zaplanowane, i to w skali o wiele większej niż miało to miejsce w okresie przedwojennym, i w Gdyni, i w Gdańsku.

Ten rezultat jest możliwy do osiągnięcia, a fragmentarycznie już jest osiągany przy spełnieniu w planie państwowym dwu zasadniczych warunków: uwzględnienia faktu funkcjonalnego powiązania poszczególnych nakładów inwestycyjnych na Wybrzeżu tak, by jedne zjawiska czy sytuacje nie paraliżowały innych oraz terminowego zabezpieczenia środków finansowych stojących w najniezbędniejszej, rzeczowej i realnej proporcji do zamierzonego dzieła czy skutku.

Potrzeby i troski. Musimy wyjść z założenia, że w handlu morskim nowej Polski obroty towarowe będą szybko wzrastały. Potrzeby wyposażenia przemysłu, transportu i odbudowy całego państwa są olbrzymie i w zakresie surowców, i w zakresie technicznym. Pomoc finansowa zagranicy — w wielkim stylu przynajmniej — staje się dla nas coraz bardziej iluzoryczna. Na pewno uzyskamy to tylko, co zapłacimy własnym eksportem. Wyścig wciskania się na dawne i nowe rynki zbytu potęguje się z każdym miesiącem. Sukcesy w dziedzinie eksportowej takich państw europejskich, jak Anglia, Belgia, Holandia, Szwecja, Francja, Czechosłowacja, są zastanawiające, a niejednokrotnie rewelacyjne. W Anglii planuje się już na rok przyszły podjęcie poważnego eksportu węgla. Wraz z regeneracją naszego przemysłu i rolnictwa zarówno ze względów gospodarczo-politycznych jak i walutowych musimy podjąć wielki wysiłek w dziedzinie ilościowego oraz przede wszystkim jakościowego rozszerzenia ram naszego eksportu. W dziedzinie rybołówstwa morskiego osiągnęliśmy w ciągu ostatnich dwu lat niemałe sukcesy doprowadzając sezonowo do 5 1/2 tysiąca ton połowy miesięczne. Ale w chwili obecnej eksploatujemy nasze urządzenia techniczne w por-

tach, urządzenia energetyczne, nasz przestarzały sprzęt rybacki, nasze środki transportowe itd., szczególnie w okresach sezonowego natężenia pracy, do granic ostatecznych.

Istotnie, w szczytowych momentach eksploatacji naszych portów centralnych, portów delty Wisły, zniszczonych tak doszczętnie w połowie 1945 r., w lecie roku 1947 osiągnęliśmy nie sporadycznie, ale w ciągu kilku miesięcy bez przerwy, ponad 82% efektywnej sprawności przeładunkowej w stosunku do maksymalnego natężenia przedwojennego. We fragmentach niektóre inwestycje osiągnęły nawet przekroczenie norm przedwojennych. Przez 6 miesięcy bez przerwy, tj. od maja do października 1947 r., w każdym miesiącu cyfra przeładunku w Gdańsku i w Gdyni łącznie przekraczała 1 milion ton, a w niektórych miesiącach 1.100.000 ton. Odbudowa zaś elementów technicznych, portowo-przeładunkowych i magazynowych nigdzie nie doszła do odzyskania 50% stanu przedwojennego. Już z tego sumarycznego zestawienia widać dysproporcje pomiędzy wyposażeniem technicznym portów a ich zadaniami, których wypełnienia domaga się i plan, i konieczność życiowa naszego państwa. Te dysproporcje — nie opanowane dostatecznie wcześnie i planowo — musiałyby się w niezbyt odległej przyszłości dotkliwie powiększyć. Chwilowo bowiem charakter naszego eksportu jest z konieczności rzeczy i jednostronny, i prymitywny. Same produkty węglowe reprezentują 93—94% sumarycznego wywozu morskiego Polski. Ten stan rzeczy musi ulec stopniowo poważnej zmianie. Rekonstruują i budują się nowe i poważne warsztaty fabryczne, regeneruje się rolnictwo, w skali geometrycznej pocznie się podnosić produkcja hodowlana, a wraz z nią przemysł przetwórczo-rolny. Ilość węgla przeznaczonego na eksport drogą morską — wobec deficytu węglowego, w zasięgu naszych możliwości wynoszącego rocznie 75—85 milionów ton, wobec zaplanowanego potężnego rozwoju produkcji węglowej w Związku Radzieckim — będzie miała również tendencje wzrastające. Ponieważ obecnie możemy i musimy importować z tych krajów, do których kierujemy nasz eksport, przeto eksport morski w ogólnym ujęciu wyznacza również i wielkość naszego importu morskiego. W chwili obecnej stosunek ten wyraża się pod względem wagowym jak 70 do 30. Gdy jednak zróżnicujemy nasz wywóz, gdy w przywozie nastąpi dalsze przesunięcie w kierunku surowcowym, tonaż importu, a następnie i tranzyt, powiększy w skali bezwzględnej i w skali względnej nacisk na nasze porty.

Możliwości i środki. Te zadania w ramach naszego planu państwowego w zasadzie mogą być pomyślnie, szybko i bez nadmiernych obciążeń dochodu społecznego rozwiązane. W porcie szczecińskim, powiązanym z uregulowaną Odrą, zyskujemy zupełnie pierwszorzędny instru-

ment, doskonale na zachód wysunięty bastion naszej pracy na morzu. Jest on jako port znacznie mniej zdewastowany przez wojnę niż np. port gdyński. Posiada on bardzo dogodne położenie geograficzne i wprost nieograniczone możliwości dalszego rozwoju. Ma on tak wyraźne, tak naturalne powiązanie z polskim zapleczem, że pomimo okresu wojennego Niemcy natychmiast po zagarnięciu ziem staropolskich przystąpili do opracowania planów nowej i szeroko pomyślanej rozbudowy tego portu. Obok trzech portów pierwszej klasy, które zajmowały przed wojną trzy pierwsze miejsca na Bałtyku w tonażu handlu międzynarodowego, posiadamy szereg portów mniejszych, które po małych adaptacjach zademonstrują w całej pełni swoją żywotność. To dzieje się zresztą już obecnie. W tej sytuacji, w tej tendencji konkretyzowania przez fakty ekonomiczne założeń polskiej polityki morskiej, musimy ustalić, że punktem wyjściowym planu państwowego na Wybrzeżu będzie na długie lata program inwestycji portowych i nawigacyjnych. On to otwiera całe skomplikowane równanie funkcyjne na Wybrzeżu. Do niego muszą być dopasowane i dociągnięte wszystkie inne elementy aktywizacji Wybrzeża, usunięte na bok te przejawy, które tę zasadniczą tendencję paraliżują lub zniekształcają.

Tych elementów aktywizacji, powiązanych wzajemnymi zależnościami, jest jednak na Wybrzeżu bardzo wiele, równanie funkcyjne jest bardzo długie. Konkretnym wyrazem tego stanu rzeczy jest np. to, że w samym sektorze państwowym i spółdzielczym działa na Wybrzeżu przeszło sto instytucji o odrębnej osobowości prawnej, o odrębnych budżetach, odrębnych dyspozycjach i celach, o odrębnych powiązaniach organizacyjnych, które współdziałają albo winny współdziałać w dziele odbudowy, zagospodarowania i eksploatacji Wybrzeża. Wyzbylibyśmy się chyba w błyskawicznym tempie wszystkich zalet i wszystkich przywar polskich, gdybyśmy przyjęli za aksjomat, że instytucje te samorzutnie ustawią się kolejno wedle hierarchii zadań i ciężaru gatunkowego w obrębie funkcji morskich. To się stać nie może. Przeciwnie, poszukując w odwrotnej proporcji do swej wagi jak najmożniejszych sprzymierzeńców, obstąpiły one w pospolitym ruszeniu instancje emitujące kredyty budżetowe i inwestycyjne, domagając się aprobaty i pierwszeństwa dla swoich indywidualnych postulatów.

Jakże tu w ten nadmiar zjawisk i chaos postulatów wprowadzić ład matematycznych proporcji, jak wnieść tu pewien porządek i pewien głębszy sens ekonomiczny, pewne ustosunkowanie hierarchii celów i metod działania? Jest to przecież zupełnie nieodzowne w ramach polityki gospodarczego planowania, tym bardziej nieodzowne tu na Wybrzeżu, gdzie najbardziej powierzchowna obserwacja wskazuje, że mamy do czynienia z problematyką gospodarczo-polityczną złożoną i skom-

plikowaną. Ten głęboki funkcjonalizm zadań uderza w oczy na każdym kroku na Wybrzeżu. Jest np. cechą znamienną eksploatacji urządzeń portowych, że nie mogą one pracować i nie pracują nigdzie trwale na pełnych obrotach. Wahania skaczą szybko od szczytu aż w pobliże zera, czasem w okresach sezonowych, czasem w obrębie tego samego miesiąca, tygodnia, a nawet dnia. Toteż w warunkach normalnych porty morskie posiadają 20-procentową rezerwę w urządzeniach przeładunkowych i 30-procentową rezerwę w magazynach. Ale i sumaryczna i szczytowa sprawność portu uzależniona jest w jeszcze wyższym stopniu od wielu czynników funkcyjnych, od mechanizmu komunikacyjnego na bezpośrednim zapleczu, od długości nabrzeży, od ich wyposażenia w urządzenia przeładunkowe i magazynowe, od głębokości w basenach, od falochronów, od rozporządzalności źródeł energetycznych, od holowników i lodołamaczy, od dyspozycyjności pokrycia wahającego się zapotrzebowania na pracę ludzką, od jej poziomu kwalifikacyjnego, od wysokości opłat portowych, stanu sygnalizacji itd. Nieznaczna poprawa technicznych urządzeń przeładunkowych spowodowała już obecnie, że przy skróceniu czasu dla przeładunku węgla z wagonów kolejowych w r. 1947 o 12 godz., koszt tzw. postojowego wagonów wyniósł w r. 1947 w portach prawie 1/5 tego, co zapłacono w r. 1946. A przecież postojowe oznacza w relacji rocznej straty bezpośrednie i pośrednie dla gospodarstwa narodowego, wyrażające się w setkach milionów zł, a postojowe dla statków oblicza się w setkach tysięcy dolarów. Minimalne zmechanizowanie przedsiębiorstwa budowy i remontu dróg, pomimo znacznej zwyżki stawek robocizny, obniżyło natychmiast koszt niektórych robót do 1/3. Kosztem wielkich nakładów pieniężnych i nieprzeciętnego wysiłku ludzkiego odwodniono w r. 1947 egipskiej urodzajności Żuławy Gdańskie i Elbląskie. Natychmiast jednak wyrasta cały łańcuch nowych potrzeb, jeżeli odtworzone wartości nie mają pozostać martwe. Jeszcze większy wysiłek został dokonany na wielkiej sieci dróg wodnych śródlądowych w okręgu gdańskim i olsztyńskim. Jednakże jak długo ostatnie ogniwo w łańcuchu równania funkcyjnego tego zagadnienia nie zostanie zamknięte, tak długo wysiłki te wydają tylko szczątkowe, ułamkowo nikłe rezultaty. W każdej dziedzinie planu odnajdujemy tu analogiczne fale wtórnych zjawisk i problemów. Oto np. jeżeli, zgodnie z planem państwowym, w r. 1949 ma się powiększyć przeładunek portowy — w stosunku do stanu obecnego — dwukrotnie, to, niezależnie od konieczności rozszerzenia i modernizacji technicznych urządzeń portowych, wymagać to będzie i w portach, i na kolejach, i w Centrali Zbytu Produktów Węglowych, i w instytucjach usługowych, i w urządzeniach energetycznych uzupełnienia kadr pracowniczych. W samym okręgu gdańskim w r. 1947 wzrost zatrudnienia

wyraził się cyfrą prawie 47 tysięcy osób. Możliwości mieszkaniowe wyczerpane zostały prawie do dna. Nowi pracownicy, to synonim konieczności nowych mieszkań, nowego budownictwa, ze wszystkimi konsekwencjami zjawisk społecznych, kulturalnych, sanitarnych, komunikacyjnych i gospodarczych, związanych ściśle z pojęciem nowoczesnego ośrodka miejskiego.

Charakter powiązań funkcjonalnych. Ale i przytoczone luźne przykłady powiązań funkcyjnych nie wyjaśniają może z dostateczną plastycznością całej wagi zagadnienia ekonomicznego, dotyczącego metody planowania na Wybrzeżu. Funkcjonalizm w ustroju gospodarki planowej jest bowiem zjawiskiem notorycznym. W odbudowie każdego większego miasta, w rozbudowie przemysłu czy linii komunikacyjnych natrafiamy na szeregi zjawisk wstępnych i pochodnych. W analizie szeregów funkcyjnych musimy jednak rozróżnić dwa odmienne typy: funkcji ciągłych i funkcji przerywanych, cyklów zamkniętych w sobie i cyklów otwartych. Otóż w realizacji polityki morskiej spotykamy szczególnie typowy wypadek funkcji pierwszego typu, funkcji ciągłej. Wyraża to myśl, że chcąc uzyskać najkorzystniejsze rozwiązanie, maksymalną skuteczność przy zużyciu minimum środków i energii, musi sobie zapewnić w sposób całkowicie planowy, konsekwentny i precyzyjny: skoordynowany rozwój szeregu elementów, które niezależnie od przynależności resortowej, stanowią istotne ogniwa całości. Albo, odwracając tezę, można by twierdzić, że przez zaniedbanie, przez zlekceważenie czy niedociągnięcie przypadkowe w zakresie choćby jednego z fundamentalnych zadań skutki ujemne będą nieproporcjonalnie większe o cały rezultat funkcyjnego mnożnika.

Prawa szeregu funkcyjnego. W ten sposób dochodzimy do konieczności ustalenia szeregu funkcyjnego w planie odbudowy, zagospodarowania i eksploatacji Wybrzeża i podjęcia próby ustalenia wzajemnej wartości poszczególnych składników tego szeregu.

Badając zjawiska ekonomiczne, odnajdujemy w nich szereg prawideł uderzająco równoległych do praw fizyki czy mechaniki, statyki czy biologii. Oto np. liebigowskie prawo „minimum" odnajdujemy w gospodarstwie społecznym prawie na każdym kroku i ono samo potrafi nieraz oświetlić lub nawet wyjaśnić pozornie niezrozumiałe fenomeny gospodarczego rozwoju, spotykane nieraz na przestrzeni historii. Prawo zamkniętego obwodu elektrycznego i prądów indukcyjnych moglibyśmy wyraźnie obserwować na przykładzie skutków wtórnych uruchomienia fal prądów gospodarczych w przedwojennym Centralnym Okręgu Przemysłowym. Zjawiska inflacyjne i deflacyjne bardzo często rozwijają się wedle fizycznego prawa Boyle'a — Mariotte'a,[1] dotyczącego temperatury, ciśnienia i objętości gazów. Nakład energii w budowę dzieła

gospodarczego odpowiada dość uderzająco i ściśle fazom i proporcji zużycia energii cieplnej dla przejścia od lodu z jego początkową absorbcją ciepła utajonego, przez wodę aż do wyprodukowania użytecznie pracującej w maszynie pary. Oto i w procesach ekonomicznych możemy dostrzec przejawy „prawa działania mas" i „prawa naczyń połączonych" i wielu innych reguł, mających zastosowanie w zjawiskach przyrodniczych. Czyż niejeden z ekonomistów załatwiających sprawę o znaczeniu publicznym w niższych instytucjach biurokratycznych nie jest zmuszony do rozważań na temat prawa Ohma o oporach rosnących w odwrotnie proporcjonalnym stosunku do grubości przewodnika? Czyż nie ujawnia się tak samo prawo skręcenia polaryzacji polityki gospodarczej, gdy przenika ona przez określone środowiska ludzkie, jak prawo Archimedesa w odniesieniu do wagi koncepcji gospodarczej zanurzonej nieraz nieprawidłowo w roztworze doktrynalnym? Być może, że i zagadnienie zjawisk funkcjonalnych w polityce gospodarczego planowania na Wybrzeżu stałoby się bardziej plastyczne, bardziej zrozumiałe, bardziej konkretne i dotykalne po metodologicznym przetransponowaniu go w formy i prawa naturalistyczne.

Dopóki jednak mamy do czynienia z olbrzymim, nie uporządkowanym łańcuchem heterogenicznych zjawisk gospodarczych i planistycznych o bardzo różnym ciężarze gatunkowym i często zupełnie przypadkowo wplecionych w obręb zagadnień morskich, dopóty nie możemy wyekstrahować składników zasadniczych naszego szeregu funkcyjnego. Jak w jakościowej analizie chemicznej musimy tu przeprowadzić „strącenie" wszystkich obcych elementów, wszystkich zanieczyszczeń, a nawet i składników o wielkim ciężarze gatunkowym, ale tylko wtórnie związanych z istotą państwowej polityki morskiej. Wówczas pierwiastki zasadnicze, decydujące i istotnie głęboko funkcyjnie spojone, sprowadzają się zaledwie do kilku. (...)[b]

E. KWIATKOWSKI: *Powiązania funkcjonalne w polityce gospodarczego planowania na Wybrzeżu.* Instytut Bałtycki 1948, s. 9—18

Przypisy

[a–a] Opuszczono fragment dotyczący uwag o roli dominanty w życiu gospodarczym.

[b–b] Opuszczono ogólne rozważania na temat relacji człowiek—morze.

[1] Prawo to odkryte przez Roberta Boyle w 1662 głosi, że objętość gazu jest odwrotnie proporcjonalna do ciśnienia.

Z DZIENNIKA DELEGATA RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA (FRAGMENTY)

(...) Konferencja I. U p.[ana]* prezyd.[enta] Bieruta[1]

Doręczone pisma:

1) Sprawozd.[anie] okresowe Delegatury (pis. I-c/682/45)
2) Sprawozd.[anie] statyst.[yczne] Wybrzeża (pis. 15 XII. I-C. 709/45)
3) Pismo w spr.[awie] planów odb.[udowy] Wybrzeża (pis. 708/45 z 15 XII)
4) Odp.[is] referatu w spr.[awie] Pomorza Zach.[odniego]
5) Pismo w spr.[awie] radziecko-pol.[skiej] z 10 XII. L.dz. 635/45
6) Pismo do Biura Prezyd.[ialnego]. L.dz. 705/45 w spr.[awie] osiedlenia
7) Pismo ob. Banas-Purwina

Do omówienia:

1) Reorg.[anizacja] Delegatury. (Ekspoz.[ytura] w Centr.[alnym] Urz.[ędzie] Plan.[owania] i w Szczecinie) — Bublewski[2]
2) Kredyty zlecone
3) Konferencja w spr.[awie] „Planu A" na r. 1946 (środa 19 XII)
4) Spr.[awa] negocjacji o tabor w Szczecinie
5) Sytuacja w Wojew.[ództwie] Gdańskim
6) Sytuacja pracow.[nicza] na Wybrzeżu

Rozmowa z p. nacz.[elnikiem] Podhorskim w spr.[awie] mieszkań dla Delegatury. (...)

Czwartek 20 XII

1) Konfer.[encja] u p. min. Sztachelskiego[3]
   a) Aprowizacja dla Wybrzeża (10% UNRRA)
   b) Organizacja przeładunku i transportów UNRRA

* Rozwiązania skrótów, ujęte w nawiasy kwadratowe, pochodzą od autora niniejszego wyboru — M. M. Drozdowskiego.

1) Akord przy wyładunku
2) Zaufani przy wyładunku i naładunku (bezpieczeństwo)
3) Premie za sprawność. Utworzyć fundusz premiowy 10 zł/tony
4) Premie dla kolejarzy i dla konwoju 1‰ towaru i 1 zł od tony za term.[inowe] podstawienie i zabieranie wagonów
5) Po załadunku dyspozycje o kierunku transportu
6) Próba z konkurencją firm spedycyjnych
7) Właściwa organizacja. (Decyzje na miejscu. Sprawozdawczość. Kary za przetrzymywanie towarów z UNRRA — dłużej niż 2 tyg. w magazynach przy odejmowaniu premii)
8) Delegat U.[rzędu] Bezpieczeństwa

Gdyby Delegat.[ura] miała współdziałać — konieczność określenia kompetencji na piśmie z ramienia zainteresowanych ministrów.

2) Konfer.[encja] u p.w.[ice] prez.[ydenta] Szwalbego[4]
   a) Plan gospodarczy Wybrzeża. Argumenty zewn.[ętrzno]-polit.[yczne] i wew.[nętrzno]-polityczne.
   b) Administracja — w wojew.[ództwie] Gdańskim i w wojew.[ództwie] Zachodnio-Pomorskim
   c) Sprawa p. Bublewskiego
   d) Spr.[awa] p. Sittauer — Bonkowicza[5]
3) Konfer.[encja] z w.[ice] min. dr. Wasilewskim
   a) List w spr.[awie] Szczecina — akcja Delegatury, życzenie Ministerstwa
   b) W razie potrzeby posługiwanie się Delegaturą
   c) Zazębianie się kompetencji Delegatury i Ministerstwa
   d) Nadużycia podrzędnych władz na terenie wojew.[ództwa] Gdańskiego
4) Konfer.[encja] z zastępcą mgr. Radlińskiego[6] w spr.[awach] telekomunikacyjnych
5) Konfer.[encja] z dyr.[ektorem] Dep.[artamentu] Mor.[skiego] — Wojnarem. Propoz.[ycja] na szefa ekspozyt.[ury] szczecińskiej kap. Bartoszyńskiego
6) List do min. Rabanowskiego[7] w spr.[awie] in. Chołodzińskiego. (...)

Konferencja wew.[nętrzna] Delegatury dn. 8 I 1946

Można stwierdzić, że w r. 1945 kilka akcji przeprowadzonych przez Delegaturę wykonaliśmy jako zespół pozytywnie i z rezultatem dodatnim. Do rzędu tych spraw należą: a) przepracowanie planu odbudowy na r. 1946/47 b) uruchomienie akcji kredytów rezerwowych w obu swych aspektach: uzyskanie tych kredytów w przeszłości i na przysz-

łość oraz rozprowadzenie tych kredytów w terenie, c) załatwiliśmy korzystnie spr.[awę] budżetu wewn.[ętrznego] Delegatury z możnością rozwoju naszych prac i tworzenia ekspozytury w Szczecinie, d) uzyskaliśmy bezpośredni kontakt z instytucjami całego Wybrzeża, e) konferencje Kom.[isji] Morskiej KRN zmontowane zostały dość dobrze, f) niektóre elementy sprawozdawczości naszej poczęły funkcjonować (np. w spr.[awach] osiedleńczych), g) załatwiliśmy szereg drobnych spraw jak np. akcja ziemniaczana, różne interwencje itp.

To wszystko nie wypełnia normalnych pozycji obowiązków Delegatury. Organizacyjnie nie stoimy na poziomie wymaganym przez zadania, które mamy wypełnić. Usytuowanie naszych współpracowników pod względem materialnym — w skali względnej — jest tylko tak długo usprawiedliwione, jak długo możemy twierdzić, że rozporządzamy personelem pierwszorzędnej wartości. Od tego rodzaju instytucji i od pierwszorzędnego personelu musi się oczekiwać ustawicznej inicjatywy pracy.

Trzeba tylko mieć niezamąconą świadomość tego, co to jest inicjatywa pracy. W warunkach tak niezwykłych jak obecne inicjatywa — sama dla siebie — jest najtańszym i najpowszechniejszym towarem. Taka inicjatywa rozpoczyna się zawsze trybem warunkowym „gdyby". Odbudowa i inicjatywa prywatna, wolny handel i rozwój gospodarczy, współpraca kapitałów zagr.[anicznych] i modernizacja portów, pożyczka zagr.[aniczna] i sympatyczna polityka rządu, aż do cyklów myślowych: gdyby UNRRA lepiej funkcjonowała obdzielając kolejarzy i pracowników, byłyby i wagony, i konwoje, i załadunek, a w rezultacie UNRRA funkcjonowałaby sprawnie, pieniądze — wydajność pracy — produkcja — pieniądze itd. aż do małych inicjatyw zdobycia mieszkań, mebli, samochodów, przydziałów etc.

Otóż gdyby nawet taka inicjatywa była pożądana fragmentarycznie, to nie o nią idzie. Trzeba znać warunki, w których żyjemy i działamy, nie wolno tracić ani na chwilę z pola widzenia zadań, które ma wypełnić nasza instytucja, należy wciąż kontrolować właściwość i dopuszczalność każdej akcji podejmowanej w imieniu Delegatury i dopiero w tych kleszczach zdobyć się na inicjatywę. Taka inicjatywa jest trudna, gdyż zmierza do określonych rezultatów, wyładowuje się nie w konferencjach i dyskusjach, ale w realnych celach i osiągnięciach.

Od personelu kierowniczego muszę oczekiwać wciąż takiej inicjatywy, od personelu pomocniczego najwyższej ścisłości w wykonywaniu zadań. Tak jak w Delegaturze nie mogę tolerować żadnych kombinacji finansowych czy rzeczowych, tak też dyskwalifikuje się wobec mnie urzędnik, który by wniósł do ksiąg lub asygnat fałszywe cyfry, wypłacił lekkomyślnie najmniejszą sumę pieniędzy państwowych lub na zewnątrz

nie zachowywał się z największą solidnością i godnością. Z mojej strony nigdy nie będzie trudności dla zwolnienia nie nadających się osób.

W r. 1946 zadania główne, które stoją przed nami są następujące:

[I] (organizacyjne zawsze w granicach zatwierdzonego budżetu)

a) w styczniu wszystkie referaty Delegatury mają być obsadzone. P.[an] dyr.[ektor] Strzegocki[8] zorientuje się czy kandydaci, na których oczekujemy mogą to zapewnić. W przeciwnym wypadku szukamy nowych. Zgadzam się na ew.[entualne] ogłoszenie konkursu.

b) w lutym ma być sformowana ekspozytura Delegatury w Szczecinie, której kierownictwo obejmie p. dyr. Nagórski[9] zast.[ępcą] kierownika będzie p. kap.[itan] Bartoszyński z Deleg.[atury] GUM Głównego Urzędu Morskiego w Szczecinie. Celem tej ekspozytury będzie: a) ścisłe współdziałanie w akcji odbudowy miasta Szczecina, b) współdział.[anie] w akcji przejmowania portu, urządzeń portowych, przemysłu i taboru pływającego, c) gromadzenie wszystkich materiałów dotyczących wykorzystania drogi wodnej Odry, d) wnioskowanie za pośredn.[ictwem] Delegatury do władz i instyt[ucji] centralnych, co do wykorzystania portu szczecińskiego, e) współdziałanie w akcji usuwania Niemców z Pomorza Zach.[odniego] i pilnowanie akcji osiedleńczej polskiej, f) informowanie Delegatury o stanie gospodarczym, aprowizacyjnym, organizacyjnym na terenie zach.[odnim], g) ewidencjonowanie finansowych nakładów państwowych, h) czuwanie nad rozbudową komunikacyjną na Pomorzu Zach.[odnim] i) kontrolowanie kredytów rozprowadzanych przez Deleg.[aturę] na tym terenie, j) czuwanie nad przygotowywaniem przyszłych planów odbudowy. P. nacz. inż. Szymborski czuwa nad spr.[awnym] rozładunkiem w portach (UNRRA) — uch.[wała] K.[omitetu] Ekon.[omicznego].
Do statystyki pragnie powrócić p. Kowalik

c) Zorganizować jak najprędzej tabor samochodowy Delegatury, ew.[entualnie] przedstawić w Warszawie p. min. skarbu wniosek na kredyt do 100.000 zł na remont naszego garażu i założenie podręcz.[nego] warsztatu z sum na odbudowę. (Ważne ze względu na Szczecin i Pomorze Zach.[odnie].)

d) Zmontować statystykę

e) Zaprosić rzeczoznawcę z Banku Narod.[owego] lub ze Zw.[iązku] Przys.[ięgłych] Księgowych dla zaopiniowania naszych ksiąg, rachunków i formalistyki kredytów zleconych.

f) P. dyr. Strzegocki podejmie akcję uruchomienia faktycznego komórki interwencyjnej w Warsz.[awie] dla Spraw Wybrzeża (C.[entralnego U.[rzędu] Plan.[owania] — kap.[itan] — Szedrowicz).

g) Referat naukowo-sprawozd.[awczy] w Delegaturze (1 pis.[mo] ang.[ielskie], 1 ameryk.[ańskie], 1 franc.[uskie], ew.[entualnie] 1 rosyj.[skie]).

II. Odbudowa miast. Poszukiwanie nowych metod pracy. Cele.
a) W Gdańsku: „Miasto 1946"
b) Gdynia: maksymalny wysiłek rekonstrukcyjny. Zewnętrzny porządek. Koszary. Szkoła Handlu Morskiego. Trolejbusy. Instytucje użyteczności pub.[licznej]. Domy robotnicze i pracownicze
c) W innych miastach kontynuowanie odbudowy
d) Kolumna porządkowa (usunięcie obrazy zmysłu porządku). Pierwsza akcja na drodze Gdańsk—Gdynia
e) Spółdzielnia mieszk.[aniowo]-pracownicza w Gdańsku
f) Domy dla marynarzy
g) Obiekty specjalne (szkoły, politech.[nika], szpitale)

III. Odbudowa portów i przemysłu, wedle planów GUM i B.[iura] O.[dbudowy] P.[ortów].
a) Odbudowa dźwigów — zamówienia wg dyspozycji Min.[isterstwa] Żeglugi
b) Odbud.[owa] magazynów
c) Odbud.[owa] mniejszych portów w poroz.[umieniu] z GUM i G.[łównym] M.[orskim] Urz.[ędem] Rybac.[kim]
d) Współdziałanie w przyciąganiu do współpracy firm obcych — technicznych, falochron, nabrzeża, sygnalizacja, oczyszczenie i pogłębienie
e) Żegluga przybrzeżna
f) Żegluga kanałowa Gdańsk—Elbląg i tramwaje wodne w Gdańsku
g) Eksploatacja portów (wzrost imp.[ortu] i eks.[portu], technika przeład.[unku]), UNRRA
h) Ewidencja uruchomienia przemysłu, stocznie.
i) Elektryfikacja portów i miast portowych

IV. Zagadnienie osiedleńcze zyskuje ponownie na znaczeniu. Postulat usunięcia Niemców z naszego terenu musi być zrealizowany z całą bezwzględnością. Akcja osiedleńcza winna być przeprowadzona nie tylko lepiej niż w r. ub. ale i uczciwiej. Stąd wyłaniają się nastę.[pujące] wskazania, którymi chwilowo — przy współpr.[acy] p. dyr. Nagórskiego — może mógłby się opiekować p. dr Piwocki. Wskazania są następujące:
1) Delegatura nie udzieli w żadnej formie poparcia dla zatrzymania jakiegokolwiek tzw. fachowca niemieckiego, ani też w sprawie ochrony mienia niem.[ieckiego].
2) Deleg.[atura] będzie nalegać już teraz na zabezpieczenie dla państwa mienia poniemieckiego. (Wnioski dla rządu należy opracować).

3) Instytucje gospodarcze — przemysłowe, handlowe i portowe oraz miasta winny przygotować listę zapotrzebowania fachowych sił polskich na osiedlenie.
4) Osadnictwo wiejskie należy prowadzić całymi zespołami.
5) Dopilnować, by z inwentarza żywego UNRRA maksymalna część pozostała w wojew.[ództwach] przymorskich.
6) Zainteresować się wcześnie sprawą ziarna siewnego.
7) Z P.[aństwowym] Bankiem Rol.[nym] omówić spr.[awę] kredytów na zagospodarowanie (narzędzia roln.[icze]).
8) Z Wojew.[ódzkim] Wydz.[iałem] Odbudowy omówić akcję odbudowy wsi (są kredyty w Min.[isterstwie] Odbud.[owy]).

V. Kredyty zlecone. Wskazania tylko orientacyjne na I kwartał: G.[dańska] D.[yrekcja] O.[dbudowy] winna by się skoncentrować na nast.[ępujących] akcjach: w Gdańsku odbudowa „Miasto 1946" (własne kredyty), w Gdyni i w Gdańsku winno finansować odbudowę urządzeń użyt.[eczności] publ.[icznej] oraz odbud.[owę] kolonii robotniczych i odb.[udowę] obiektów specjalnych.

Delegatura w I kwart.[ale] 1946 odciążyłaby GDO finansowo przy dotowaniu szeregu akcji (preliminarz wstępny):

Gdynia na uporządk.[owanie] miasta	5 mln zł
Elbląg — kontynuowanie odbudowy	5 mln zł
Spółdzielnia Pracownicza w Gdańsku	3 mln zł
Kolumna porządkowa na trasie Gdańsk—Gdynia	3 mln zł
Politechnika Gdańska dodatkowo (el.[ewacja] centr.[alna])	5 mln zł
Trolejbusy Gdyni	2 mln zł
Most w Tczewie dodatk.[owo]	1 mln zł
Osiedle Marynarskie dodatk.[owo]	1 mln zł
Sopot — odb.[udowa] urządze.[ń] i uporząd.[kowanie] miasta	2 mln zł
Rezerwa	3 mln zł
	30 mln zł
Ponadto:	
Odb.[udowa] m. Szczecina, dodatk.[owo] do Szcz.[ecińskiej] D.[yrekcji] O.[dbudowy] M.[iasta]	7,5 mln zł
Odb.[udowa] Kołobrzegu	2,5 mln zł
Akcja odbudowy małych portów	3,0 mln zł
Żegluga przybrzeżna	2,0 mln zł
Razem	45,0 mln zł

Gdyby powstała opinia, że kredyty celowo nie mogą być zużyte należałoby przesunąć część pieniędzy na mobil.[izację] mater.[iałów] budowlanych na wiosnę r. 1946.

W chwili obecnej jestem alarmowany z wielu stron, tj. od ludzi postronnych, że akcja odbudowy, nawet wewnętrzna, z kredytów Delegatury, urąga wszelkiemu zmysłowi sprawności, energii i organizacji.

Proszę, by Izba Kontroli Morskiej otrzymała wszystkie materiały dla akcji rozprowadzania kredytów zleconych i podjęła kontrolę poszczeg. [ólnych] robót.

Proszę wciąż pamiętać o naczelnej zasadzie gospodarczej: trwały, skoncentrowany i jednokierunkowy wysiłek daje rezultaty wzrastające automatycznie w skali geometrycznej. Apeluję do panów o koncentrowanie swych wysiłków na określonych celach. Wszystko inne jest trzeciorzędne.

Terminy:
10 I konfer.[encja] w spr.[awie] inwestyc.[ji] (przygot.[owanie] organizacyjne).
P. dyr. Strzegocki wyjeżdża 13 bm. do Warszawy. (Koncentr.[acja] pism i spraw).
Czy p. dyr. Mysłowski mógłby na 13/14 pojechać do Postomina razem z dyr. M.[orskiego] I.[nstytutu] R.[ybackiego].
W okresie 21—26 bm. p. dyr. Strzegocki uruchomi prace nad planem „B". Wskazówki dla tej pracy przygotuję.
Ok. 6 II wyjazd ekspozytury (Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża — oddział w Szczecinie) naszej do Szczecina.
17 (niedziela) II wyjazd mój do Warszawy. Powrót 21 II.
3 III wyjazd do Szczecina.
(...) 27 II. Informacja od kap.[itana] Bartoszyńskiego. Przyjazd kdr. Łuszczkiewicza ze Szczecina.

Władze radzieckie zgadzają się na przekazanie zarządu i ekspl.[oatację] terenu portowego Dolnej Odry, tj. pasa nabrzeża lewego dolnej Odry na północ od portu i miasta, na długość 4 km (pomiędzy stocznią Colnor i zakł.[adami] chemicz.[nymi] „Union") w ręce polskie.

W pasie tym leżą: cementownia, olejarnia, Hedwigshütte, Silos i Baltic-Werft, wszystko w stanie zupełnego zniszczenia. Zwołałem konfer. [encję] GUM, BOP, kdr Łuszczkiewicz i Delegatura. Postanowiono niezwłocznie wysłać komisje do Szczecina z ramienia GUM i BOP celem tymczas.[owej] adaptacji terenu dla naszych celów. Ew.[entualnie] początkowe kredyty uruchomi Delegatura. Przesłałem telefonogram do min. Jędrychowskiego.[10] (...)

13 IX. Konferencja wewnętrzna

Pierwszy i drugi kwartał r.b.[ieżącego] przyniosły nam w rezultacie pracy na Wybrzeżu i współpracy z ośrodkami dyspozycyjnymi centralnymi znaczne osiągnięcia w przeładunku obu głównych portów delty Wisły. Miesiąc po miesiącu przynosiły postęp i intensyfikację pracy portów.

W trzecim kwartale rysuje się stabilizacja ruchu portowego. Jest to w zasadzie zrozumiałe, gdy zagadnienia techniczne odbudowy przesuwają się stopniowo na wyższy poziom. Co więcej, stabilizacja dokonała się na wysokim poziomie, planowanym jako szczytowy rezultat na koniec roku 1946. Tym niemniej dokładniejsza analiza obrotów towarowych w portach sygnalizuje nam wnioski, nad którymi trzeba się zawczasu zastanowić.

Sumaryczny przeładunek w chwili obecnej daje nam w relacji rocznej ok. 10 mln ton. Jest to więc osiągnięcie w stosunku do r. 1938/39 bardzo poważne. Trzeba jednak zważyć fakty następujące: w I półroczu 1946 import w stosunku do I półr. 1939 r. wagowo, ilościowo przekroczył 95%, natomiast nasz wywóz, zestawiony dla identycznych okresów półrocznych, nie dosięga 30% eksportu przedwojennego.

Tak wysoka cyfra stosunkowa przywozu nie jest wynikiem naturalnego rozwoju stosunków handlowych. W I półr. br. w stosunku do całego importu dowóz towarów UNRRA stanowił 71%. Ta relacja dla importu pozaunrrowskiego nie jest już tak niekorzystna w lipcu. Ale okresy nie są porównywalne.

W granicach naszych możliwości musimy oddziałać, by w portach naszych obroty rozwijały się równocześnie i planowo i nie miały charakteru kryzysowego w r. następnym, tj. 1947. Jeżeli byście się koledzy zgodzili, to proszę o przyjęcie mego wniosku, by powołać małą komisję miejscową do życia, dla wypracowania uwag w tej sprawie dla rządu. Proponuję skład następujący:

1) Dyr. GUM lub jego zastępca
2) Dyr. Butler z Centr.[ali] Węgl.[owej]
3) Kdr Poznański
4) Prof. Ocioszyński[11]
5) Dyr. Mysłowski
6) Dyr. Morliński

z możnością powoływania rzeczozn.[awców] dla zagad.[nień] szczegółowych

W dniach ostatnich przez administrację polską przejęte zostały poważniejsze obiekty w porcie szczecińskim z 3 kranami funkcjonującymi i 1 nadającym się do remontu oraz część portu w Świnoujściu.

Dn. 12 sierpnia w Nowej Soli, na podstawie protokołu podpisanego z władzami radzieckimi przejęła administr.[acja] polska rzekę Odrę wraz z urządzeniami i zatopionymi obiektami. Do chwili obecnej wydobyto już kilkadziesiąt jednostek pływających.

Granica zachodnia może stanąć w niedalekiej przyszłości w ogniu walki dyplomatycznej. Granica ta posiada fundamentalne znaczenie dla bytu państwa i narodu polskiego. Istota sprawy sprowadza się do tego czy ziemie te, a w szczególności ośrodki nadmorskie, poczną się żywiołowo dźwigać z ruiny gospodarczej w ramach naszego władania.

Jest obowiązkiem nas wszystkich uczynić w tym zakresie maksymalny wysiłek. Apeluję do wszystkich instytucji, by z tego nowego punktu widzenia przemyślały jak spotęgować tam niezwłocznie wysiłek gospodarczy. Ze swej strony przedstawiłem rządowi odpowiednie wnioski. Instytucje, których działalność rozciąga się i na Pomorze Zachodnie, mogą liczyć na współdziałanie Delegatury w granicach jej możliwości.

W mies.[iącu] sierpniu rozpoczął się mały ruch przeładunkowy polski w porcie szczecińskim. Weszło tam 10 małych statków, które zabrały ok. 3000 t węgla dla Szwecji. Wyszło również 19 berlinek zabierając 2740 t. towarów (gipsu, drobnicy, klinkieru, węgla). Przybył też pierwszy transport UNRRA dla rolnictwa, z żywym inwentarzem (we wrześniu). Te cyfry muszą być jak najrychlej uwielokrotnione.

W dniach najbliższych podejmiemy prace dla skoordynowania programu odbudowy i zagospodarowania w r. 1947.

W dziedzinie odbudowy dwa niedociągnięcia rzucały się w oczy. Nie są to zarzuty, ale proste konstatacje. Prace budowlane rozwijały się powoli i dopiero obecnie pod koniec sezonu wzrosło nasilenie dość poważnie. Po wtóre przy usuwaniu gruzów i destrukcji, przy odbudowie poziom techniczny robót był niski. (Film o odbudowie Polski w Ameryce. Tempo odbudowy Niemiec wzrasta niepokojąco). Należy już dziś myśleć o lepszym przygotowaniu sezonu prac w r. 1947. Sprawozdawczość, księgowość szwankują. Inwentarze wykazują braki. Przykre konsekwencje dla kierownictwa instytucji.

W sezonie zimowym należałoby zorganizować kursy przodowników celem uzyskania lepszego współczynnika wydajności pracy. Taka inicjatywa mogłaby również liczyć na pomoc Delegatury.

Wreszcie pragnę zwrócić uwagę jeszcze na jedno. W terenie wciąż spotyka się wiele miejsc w stanie całkowitego zaniedbania. Często małym wysiłkiem pracy, przy zmyśle porządku i gospodarności można by terenom tym nadać zupełnie inny wygląd. W kilku wypadkach pojedynczy obywatele zdołali zmobilizować samorzutnie prace porządkowe. W takich wypadkach p. min. skarbu polecił wypłacić nadzwyczajną premię

tym inicjatorom porządku i pisemnie im podziękować. Proszę i na to zwrócić baczną uwagę. (...)

Warszawa 11—13 czerwca 1947 r. Konfer.[encja] w Belwederze

1. Rezultaty za mies.[iąc] maj okr.[ęgu] gdańsko—gdyńskiego
2. Metoda interwencji Delegat.[ury]:
   a) w sezonie martwym
   b) w sezonie pracy
   Sprawozdanie z każdej akcji bieżąco idzie do Izby Kontroli do Min. Skarbu (wzgl.[ędnie] CUP z jego kredytów). Wyjaśnienie wątpliwości. Frombork—Elbląg.
3. Zagadnienie Szczecina. Udział w akcji Delegatury. Odnalezione plany niem.[ieckie] całkowitej modernizacji portu. Idzie o decyzje zasadnicze.
4. Rozbudowa portu gdańskiego zgodnie z planem przeładunku.
5. Błędy:
   a) reorganizacje (kolej., GDO, traktory etc.)
   b) ceny (2 załączniki)
   c) późne otwarcie kredytów w r. 1947 (3 zał.)
   d) metoda zatwierdzania planów (1 zał.)
   e) sytuacja ruchu budowlanego (1 zał.)
6. Inform.[acja] min. Jędrychowskiego. (...)

Konferencja wewnętrzna Delegatury 11 VIII 1947

I. Sprawa egzystencji delegat.[ury] na rok 1948 nie jest wyjaśniona. Oficjalnie żadna decyzja nie zapadła i w związku z tym składamy oba wnioski budżetowe (budż.[et] admini.[stracyjny] i budż.[et] inwestycyjny) w sposób normalny na r. [19]48. Przypuszczam, że decyzja musi zapaść w ciągu września. Musimy jednak liczyć się z tym, że decyzja co do likwidacji Deleg[atury] w partii rządzącej zapadła i będzie istniał nacisk co do jej wykonania. Tym niemniej do końca pracować będziemy normalnie i planowo. Każdą decyzję w tej sprawie podam natychmiast do wiadomości współpracowników. Teoretycznie mogą zajść trzy wypadki:

a) Decyzja likwidacji. Akcja ta przebiegałaby w sposób następujący: w pierwszej fazie uległoby likwidacji wszystko z wyjątkiem działu finansowego i kontroli, statystycznego, księgowości, portów

I klasy, odbud.[owy] Wybrz.[eża] Central.[nego], wydz.[iału] społeczno-prawnego, biura, ref.[eratu] samochodowego, sekretariatu i kierownictwa Delegatury. W drugiej fazie likwidacja objęłaby: część wydz.[iału] statystycznego i kontroli, część biura i ref.[eratu] samochodowego, dział portowy, dział odb.[udowy] Wybrz.[eża] Centr.[alnego], dział społeczno-prawny, sekretariat i kierownictwo Deleg.[atury]. Wówczas byłby desygnowany likwidator, współprac.[ujący] z działem finansowym oraz pozostała część kontroli i statystyki, biura i ref.[eratu] gosp.[odarczo]-samochodowego.

b) Może zapaść decyzja co do przekształcenia Deleg.[atury] w zacieśnieniu funkcji terenowych i rozszerzenia tematów pracy. Stosunek mój byłby pozytywny do takiej koncepcji.

c) Może przez czas dłuższy nie zapaść żadna konkretna decyzja.

II. Prace najważniejsze na okres najbliższy.

a) Nowy plan finansowy na rok bież.[ący]. Mamy przyrzeczenie Min. Skarbu uzupełnienia z r.b.[ieżącym] kredytów rezerwowych Delegatury. w związku z tym proszę p. dyr. Bonarka o przygot.[owanie] materiału na koniec bm.

1) Wykonanie dotychcz.[asowe] planów należy poddać rewizji i ocenić sumę kredytów, które nie będą wykorzystane.

2) Możliwie nie zaczynać nowych prac, nie przyjmować nowych zaangażowań, lecz kończyć prace rozpoczęte.

3) Prace, które nie mogą być zamknięte w tym roku należy zaawansować jak najprędzej.
Fragmenty centrum Gdańska (1946/47),
Politechnika — Wyż.[sza] Szkoła Handlu Morskiego — fragment nowej drogi we Wrzeszczu — zabezpieczenie budynków nadających się do odb.[udowy]
Elbląg — małe porty i miasta okr.[ęgu] zachodn.[iego] i wschodniego, żegluga przybrzeżna i lodołamacze, wreszcie te fragmenty które życiowo są ważne, a nie mogą zmieścić się w planie państwowym.
Kredyty inwest.[ycyjne] winny być do 1 IV 1948 wykorzystane całkowicie.

b) Opracowania związane z planem państw. na r. 1948 (prace dla CUP). Organizacja oddz. CUP. Kurs 3-dniowy o gospodarcz.[ym] planowaniu.

c) Organizacja konferencji „Sprawozdawczo-programowej Wybrzeża na tle planu narodowego na r. 1948". Pracami kierują: p. prez. Strzegocki — p. dyr. Mysłowski — p. dyr. Bonarek — p. dyr. Szymborski — p. dyr. Skotnicki.

Zaproszeni: Prez. CUP min. Bobrowski[12]
Min. Żeglugi Rapacki[13]
Min. Przem. i Handlu Minc[14]
Min. Odbudowy Kaczorowski[15]
W. min. Z.[iem] Odz.[yskanych] Czajkowski[16]
Termin: 29—30 października
Miejsce: sala Rady Narod.[owej] w Sopocie.
Cel: Zreferowanie czynnikom rządowym od strony instyt.[ucji] terenowych stanu odbudowy i postulatów planowych na r. 1948.
Technika: W zasadzie instytucje składają krótkie ref.[eraty] na piśmie.

Program:

I dzień obrad
1) funkcjonalne powiązania w realizacji polityki morskiej
— deleg.[at] rządu 45 min.
2) Odbudowa portów Wybrzeża Centralnego
— dyr. Szedrowicz 45 min.
3) Program prac Zj.[ednoczenia] Stoczni Polskich nr r. 1945 30 min.
4) Odbudowa miast Wybrzeża Centralnego
a) doktryna — prof. Tomaszewski 30 min.
b) wykonanie — dyr. Welczer 30 min.
5) Trudności napotykane w wykonaniu planu 30 min.

Przerwa obiadowa.:
Po przerwie: 10 min. sprawozdania instytucji
1) Rybołówstwo morskie
2) Drogi wodne
3) Rolnictwo
4) Komunikacja kolej.[owa]
5) Komunikacja innych typów
6) Żegluga przybrzeżna
7) Przemysł
8) Spółdzielczość
9) Nauka i kultura
10) Instytut Rzemieślniczy
11) Rola inicjatywy prywatnej
12) Udział Deleg.[atury] Rządu w akcji odb.[udowy] i zagosp.[odarowania] Wybrz.[eża] — dyr. Bonarek

II dzień obrad
1) Odbud.[owa] i eksploatacja portu szczecińskiego — dyr. Wysocki
1b) Odbudowa i potrzeby miast woj.[ewództwa] szczec.[ińskiego] — prez.[ydent] Zaremba[17]

2) Odb.[udowa] i uruchomienie małych portów — dyr. Bublewski
3) Perspektywy zagospodarowania i rozwoju Wybrzeża Wschodniego — dyr. Bonkowicz
4) Sytuacja pracowników fiz.[ycznych] i umysłowych na Wybrzeżu.

III. Spr.[awa] oddziałów w Szczecinie i Elblągu — p. dyr. Strzegocki

IV. Terminy:
Sierpień 12 — Konfer.[encja] sprawozd.[awcza] Wybrzeża
14 — Konf.[erencja] w Woj.[ewódzkiej] R.[adzie] Nar.[odowej] w spr.[awie] Żuław
19 — Zwiedzenie prac port.[owych] w Gdyni
21 — rob.[oty] bud.[owlane] w Gdańsku
24 — wyjazd do Warszawy
3 IX — Konfer.[encja] architektów i planistów (prof. Tomasz.[ewski] — dyr. Różański — dyr. Lisowski — prof. Czerny — inż. Welczer — inż. Rygiel)
9 IX Konfer.[encja] z referentami planu CUP
12[IX] Sprawozdanie
15—16 IX Olsztyn
23—26 IX Warszawa — Konfer.[encja] w Radzie Państwa
2—4 X Kurs w spr.[awie] gosp.[odarczego] planowania
29—30 X Konfer.[encja] sprawozd.[awczo]-progr.[amowa] Wybrzeża.

V. Lokal nasz doprowadzić do porządku. [...]

Konferencja sprawozdawcza Wybrzeża 12 VIII 1947

Pomimo rozlicznych trudności rekonstrukcja gospodarstwa w świecie postępuje szybko naprzód.

Ruch budowlany w Rosji Radz.[ieckiej] (prod.[ukcja] mat.[eriałów] budowl.[anych] od 150—200% stanu przedw.[ojennego], plan na r. [19]47: 253 tys. domów w miastach, 67 tys. na wsi), Anglii, Belgii, Holandii, Włoszech, w zachodnich i południ.[iowych] Niemczech potęguje się ustawicznie. Handel zagr.[aniczny] rozwija się coraz intensywniej, a w państwach zniszczonych dominuje import. Jeżeli r. 1938 określi się wskaźnikiem 100, a wartość towarów wyrazi się w dolarach, to r. 1946 dał następ.[ujące] wskaźniki:

	W. Bryt.[ania]	Szwajc.[aria]	Szwecja	Belgia	Francja
Eksport	160	206	167	93	97
Import	116	219	140	158	149

Olbrzymią dynamikę w handlu zagr.[anicznym] rozwija Czechosłow.[acja]. Raport urzęd.[owy] z Holandii podaje: po zakończeniu wojny Hol.[andia] miała 229 tys. ha zalanych wodą, wzwyż 23% domów mieszk.[alnych] zniszczonych (510 tys.). Zdewastowano 18 tys. przedsięb.[iorstw] produkc.[yjnych], 70 mostów kolej.[owych] i drogowych zniszczono, w portach morskich w Rotterd.[amie] i Amsterdamie zrujnowano całkowicie 253 tys. m^2 magazynów, 387 kranów stałych, 58 kranów pływających. Połowa marynarki handl.[owej] została zatopiona. Drogi kolejowe zniszczone w 62%. Obecnie rząd podał do wiadomości: zalewy na terenach zostały całkowicie usunięte. Osiągnięte zbiory przewyższyły średnie z 10-lecia przedwoj.[ennego]. Sieć kolejowa została odbudowana całkowicie. Wszystkie mosty zostały zrekonstruowane. Zdolność przeład.[unkowa] portów została przywrócona w skali przedwoj.[ennej]. Magazyny, dźwigi stałe i pływające, chłodnie, silosy zbożowe, zbiorniki na paliwo płynne są całkowicie odbudowane.

Od zakończenia wojny Włochy podwoiły swoją flotę handl.[ową]. Przyrost floty włos.[kiej] w ciągu 2 lat wyniósł 350 ton (gros ton), norweskiej 700 tys. t, duńskiej 200 tys. t. Aktywność w stoczniach jest obecnie większa, niż była kiedykolwiek dawniej w czas.[ach] pokojowych.

Niezależnie od tego, że USA potroiły swoją flotę handlową (1939 : : 9 mln t, 1947 : 27 mln t) i ponadto w pogotowiu trzymają bez użycia 11 mln t — budownictwo okrętowe w świecie jest w pełni obciążone. W kwietniu br. było w budowie 1096 statków handl.[owych], w tym w W. Bryt.[anii] 456, w Hol.[andii] 97, we Francji (niezależnie od zakup.[ionych] 71 stat.[ków] Liberty) 80, w Italii 78. Pod względem wielkości tonażu kolejno największe zamówienia są: w Bryt.[anii], w Szwecji, we Francji, w USA, w Holandii.

5-letni plan radziecki przewiduje, w stos.[unku] do okresu przedwoj.[ennego], 20-krotny wzrost floty handl.[owej] bałtyckiej. Przewiduje się wzrost morskich przewozów bawełny w stos.[unku] do okr.[esu] przedwoj.[ennego] 3 1/2-krotny, węgla 2,2-krotny, ryb 3-krotny, cementu 2-krotny. Pospiesznie buduje się dwie nowe stocznie — jedną na Bałtyku i 1 na Morzu Czar.[nym] wyposażone w najnowocześ.[niejsze] urządzenia.

W zespole portowym Gdynia—Gdańsk przeładunek towarowy osiągnął w lipcu nowy rekord powojenny. Obrót Gdańska wyniósł prawie 605 tys. t, obrót Gdyni wzwyż 541 tys. t, razem 1146 tys. t. Wywóz węgla, bunkru i koksu wyniósł prawie 759 tys. t (max.[imum] w okr.[esie] powojennym). Wywóz węgla w lipcu jest większy od łącznej sumy eksportu w okresie styczeń-kwiecień br. i większy niż w maju lub czerwcu. Import wyniósł prawie 369 tys. t. Łącznie w ciągu 7 miesięcy br. wywieziono węgla przez porty Gd.[ynia]—Gd.[ańsk] niecałe 1800 tys. t, stoimy więc znacznie poniżej normy nakreślonej planem.

Port w Ustce pracuje wcale pomyślnie. Od 200 t dziennego przeładunku doszedł do 1100 t przeładunku węgla, a obok tego pojawiać się poczynają i inne towary. Należy uczynić wszystko, co leży w ludzkiej mocy, by uruchomić przeładunek węgla — początkowo próbnie — w Darłowie i w Kołobrzegu.

Port szczeciński na razie przeładowuje ok. 60 tys. t węgla miesięcznie. Istnieje uzasadniona nadzieja, że niebawem port ten pocznie odgrywać poważniejszą rolę w życiu gosp.[odarczym] Polski.

Ruch budowlany w ostatnich tygodniach poczyna wykazywać większe natężenie. Apeluję do wszystkich instytucji, by w r.b.[ieżącym] szczególną uwagę zwrócić na linię najwyższego natężenia ruchu Gdańsk—Gdynia i poprawić zewnętrzny wygląd domów, ogrodzeń, usunąć zaśmiecenia, oczyścić ogrody, usuwać obraz zniszczeń i upadku.

W mies.[iącu] wrześniu należy przekontrolować własne plany poszczególnych instytucji z punktu widzenia stanu zatrudnienia w zimie. Idzie o to, by do żadnych zjawisk szerszego bezrobocia nie dopuścić. Należy przepracować plan robót zastępczych, które mogłyby być wykonywane w zimie, dając maksimum zatrudnienia.

Wielką pomocą i w tej akcji będzie, jeżeli instytucje Wybrzeża wysyłając plany gospodarcze i finansowe na r. 1948 opracują je terminowo i dokładnie, przewidując prace porządkowe w okresie zimowym, podkreślając konieczność zatrudnienia znacznej liczby pracowników.

Zgodnie z wezwaniem na konfer.[encji] poprzedniej i z treścią pisemnego zawiadomienia o dzisiejszej konferencji proszę o uwzględnienie w sprawozdaniach momentu, w jakim % tegoroczny plan finansowy został zrealizowany w I półroczu oraz o stanie prac nad planem inwestycyjnym na r. 1948. (...)

25 IX 1947
Konfer.[encja] u prezyd.[enta] Rzpl.[Rzeczypospolitej]

1) Stan prawny i faktyczny likwidacji Del.[egatury] Rządu:
   a) Ustne oświadczenie premiera: stan aktywny kończy się 31 XII

1947. Pisemnie spr.[awa] nie jest załatwiona dotychczas, pociąga to za sobą pewne konsekwencje budżetowe, gdyż trzeba likwidować personel.

b) Opracowany jest szczegółowy plan likwidacji:
Etap I — na 31 XII 47—powstrzymanie aktywnej działal.[ności].
Etap II — 31 III 47—zlikwidowanie znacznej części personelu — sprawozdanie ogólne, ustąpienie delegata rządu, mianowanie likwidatora.
Etap III — 30 VI 48—likwidacja wszystkich branż za wyj.[ątkiem] części wydz.[iału] finansowego i kilku osób pomocniczych (razem 15 osób).
Etap IV — 30 IX 48 — zamknięcie sprawozd.[ania] finansowego i aktów dotacyjnych, protokół z Izbą Kontroli, zamknięcie wszystkich agend.

c) Rządowi złożyłem dwa budżety na r. 1948:
I. Wniosek dotacyjny na 600 mln zł i normalny budżet administracyjny (ze wzgl.[ędów] formalnych).
II. Prelim.[inarz] budżetu admin.[istracyjno]-likwidacyjnego, bez dotacji.

d) Wnioski przedłożone rządowi w kilku alternatywach:

1) Mianowanie likwidatora uzgodnionego politycznie z zachowaniem pewnego kredytu rezerwowego w ramach budżetu Min.[isterstwa]Skarbu. Likwidator mógłby przedkładać nagłe wnioski dotacyjne, a w razie aprobaty kredyt byłby jeszcze uruchamiany (tym b.[ardziej] zagad.[nienie] UNRRA). W tym wypadku likwidacja przeciągnęłaby się do 30 VI 49.

2) Zachowanie normalnego toku likwidacji, ale również zachowanie w budżecie Min. Skarbu kredytu rezerwowego dla Wybrzeża 400—600 mln zł wyczerpywanego przez poszczególne resorty na podstawie konkretnych umotywowanych wniosków.

3) Ograniczenie Delegat.[ury] do okr.[ęgu] Elbląg—Mazury:

a) Naświetlenie potrzeby kred.[ytów] rezerwowych. Samo Wybrz.[eże] Centralne złożyło do nas wnioski na r. 1948 w kwocie ok. 20 miliardów zł. Przeprowadzamy pierwszą kompresję tylko z punktu widzenia hierarchii potrzeb. Obniży to preliminarz inwestycyjny do granic 13—14 miliardów. Ale okręg zachodni (Szczecin) i wschodni (Elbląg—Mazury) wystąpią łącznie z wnioskiem na 6—7 miliardów zł. To nie będzie mogło być akceptowane. Postulaty zostaną znacznie obniżone. Obecnie spotykamy wciąż b.[ardzo] jaskrawe przykłady koniecznej, natychmiastowej interwencji, gdyż plan się rwie (magazyn i nabrzeże; wypadki losowe; magazyn i oświetl.[enie]; basen i ścieki; linia elektryf.[ikacyjna] koło Kałdowa urwana z powodu

braku 700 tys. zł tuż przed osiągnięciem celu; obserwatorium morskie w Szczecinie — brak 130 tys. zł do uruchomienia etc.). Konieczność w tych warunkach posiadania rezerwy budżetowej. Mieszkania robotn.[icze], szkoły, specjal.[ne] zagadn.[ienia] Elbląga. Plan na r. 1949 zmusi do zwiększenia zatrudnionych na Wybrz.[eżu] Gdań.[skim] i Szczec.[ińskim] o ok. 30 tys. pracowników, tj. co najmniej 100 tys. ludzi. Spowoduje to cały łańcuch konieczności wydatków inwestycyjnych. Sprawa szkół, szpitali, wodociągów, kanalizacji, nawet ustępów miejskich. Przy tak znacznej redukcji budżetu sprawy te nie mogą znaleźć rozwiązania, tym bardziej, że są dopiero konsekwencje realizacji planu. Planowanie w małych miastach na b. niskim poziomie.

Zjawiska generalne (choroby dziecinne planowania):

a) Od góry ustala się b. szczegółowe plany rzeczowe i finansowe, ale kredyty generalnie opóźniają się i ceny się zmieniają. (Przykład GDO. Kredyty przyznane, uruchomione, wydane). Powstaje pozór niezdolności realnego przepracowania kredytów (to zjawisko potęguje wagę kredytów rzeczowych).

b) Opóźnienia w dostawach urządzeń i materiałów, braku kwalifikowanego personelu wywołuje konieczność korygowania planu w terenie.

c) Wyrażam obawę, że plan na r. 1949, szczególnie w zakresie eksportu węgla, uruchomienia Odry, pracy prod.[ukcyjnej] w stoczniach nie będzie wykonany.

1) Stan faktyczny likwidacji:

a) Oddz.[iał] Deleg.[atury] w Szczecinie. Likwiduję ze względu na powołanie nowej Delegatury w Szczecinie (przydzielić kred.[yt] rezerw.[owy] 200 mln zł).

b) Proponuję min. Mincowi zorganizowanie inspektoratu w okr.[ęgu] Elbląg—Olsztyn dla aktywizacji zapowiedzianej na Zjeździe Przem.[ysłowym] — dla podpracowywania zjawisk wtórnych przydzielić kred.[yt] rezerw.[owy] 120—150 mln zł. Oczywiście bez mego czynnego udziału.

c) Sama Delegatura winna być zlikwidowana.

2) W listopadzie lub grudniu proponuję sprawozdanie końcowe na Radzie Państwa.

3) Spr.[awa] mostu w Tczewie. Znaczenie tego mostu wiąże się z planem inż. Minca. Preliminowano początkowo w r. 1945 — 12 mln zł z 1939 r., co czyniło wówczas 360 mln zł.

Preliminowano	Otrzymano
w r. 1946 — 124.6 mln	86.8 mln zł
w r. 1947 — 120.8 „	100.3 . „
245.4 „	187.1 „
Brak	58.3 mln zł
Wzrost cen w 2 latach	+ 62.2 „
Nowe, nieprzewidziane roboty	±500 „
	170.5 mln

Aby most uruchomić w r.b.[ieżącym] koniec grud.[nia] lub stycz.[nia]) potrzeba nieodzownie:

należną ratę na IV kwart. [19]47	—20.0 mln zł
+ dodatkowo	±55.0 „
	75 mln zł

CUP właśnie odmówił kred.[ytu] dodatkowego.

Konfer.[encja] w Olsztynie 14, 15 i 16 bm.

B. dodatnie wrażenie. Dobra pozycja nowego wojewody (Jaśkiewicz). B. znaczne zaniedbanie terenu. Ludzie dość aktywni i intelig.[entni]. Referaty b.[ardzo] dobre.

Sprawozd.[anie] Wybrzeża

Obroty w Gd.[ańsku] i Gdyni

r. 1945	917 tys. t
r. 1946	7737 tys. t
w 8 mies. 1947 r.	5537 tys. t
w tym stycz.[eń]—marzec	687 tys. t
kwiecień—sierp.[ień]	4850 tys. t

	Gdańsk	Gdynia
1945	354 tys. t	563 tys. t
1946	3994 „	3743 „
6 mies. 1947	2796 „	2702 „
w tym przewóz UNRRA (w tys. t)	inne	
w r. 1946	1535.2 „	1256.6 „
(gros w II kwart.) w r. 1947 (8 mies.)	247.0 „	1430.4 ”

Port w Ustce przeładował w sierp.[niu] 23 tys. t węgla.
Obrót towar. portu szczec. w sierp.[niu] 81 tys. t towar.,
w tym wyeksp.[ortowano] 58 tys. t węgla.

Uruchomienie Kanału Warmińskiego od Wisły przez Malbork do Elbląga 28 bm.

Czy p.[an] prez.[ydent] ma tendencję odbycia konfer.[encji] na Wybrzeżu? (...)

Dziennik Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża str. 39, 44—45, 48—50, 89, 187—192, 269—270, 278—285, 286—292, 317—323. Zbiory archiwum domowego E. Kwiatkowskiego

Przypisy

[1] Bierut Bolesław, 1892—1956, działacz ruchu robotniczego, od 1912 w PPS-Lewicy, od 1918 członek KPP, organizator Rad Delegatów Robotniczych w Warszawie i Lublinie, po ukończeniu szkoły Międzynarodówki Komunistycznej im. Lenina skierowany (1930) przez Komitet Wykonawczy tej organizacji do Bułgarii, Czechosłowacji i Austrii, przewodniczący konspiracyjnej KRN, prezydent PRL (1947—52), zmarł (1956) w Moskwie, gdzie przebywał na czele delegacji PZPR na XX Zjazd KPZR.

[2] Bublewski Witold, bliski współpracownik E. Kwiatkowskiego po 1946, w Delegaturze Rządu dla Spraw Wybrzeża dyrektor Wydziału Pomorza Zachodniego, zaangażowany w tworzeniu Związku Gospodarczego Miast Morskich.

[3] Sztachelski Jerzy, działacz komunistycznej lewicy studenckiej, sekretarz generalny Związku Patriotów Polskich, po wojnie wojewoda białostocki, w latach sześćdziesiątych minister zdrowia.

[4] Szwalbe Stanisław, 1898, członek PPS (od 1917), działacz Związku Robotniczych Stowarzyszeń Spółdzielczych (1919—25), w czasie okupacji jeden z przywódców Robotniczej Partii Polskich Socjalistów, wiceprezydent KRN (1945—47), wicemarszałek Sejmu (1947—52), działacz Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, Społecznego Przedsiębiorstwa Budowlanego, związany z Wolną Wszechnicą Polską i z Instytutem Gospodarstwa Społecznego.

[5] Sittauer-Bonkowicz nieżyjący już jeden z pracowników Delegatury.

[6] Radliński, Kierownik Biura Warszawskiego Polskiej Misji Ekonomicznej w Ameryce Północnej.

[7] Rabanowski Jan, minister komunikacji w Rządzie Tymczasowym, członek Rady Naczelnej Stronnictwa Demokratycznego.

[8] Strzegocki, zastępca E. Kwiatkowskiego w Delegaturze Rządu dla Spraw Wybrzeża.

[9] Nagórski Bogdan, bliski współpracownik E. Kwiatkowskiego w latach trzydziestych, następnie dyrektor w Delegaturze Rządu dla Spraw Wybrzeża, kierownik jej szczecińskiej ekspozytury.

[10] Jędrychowski Stefan, 1910, członek wileńskiej grupy „Po prostu", jeden z organizatorów Związku Patriotów Polskich i I Dywizji im. T. Kościuszki, kierownik resortu informacji i propagandy w PKWN, reprezentant PKWN przy rządzie radzieckim, minister żeglugi i handlu zagranicznego (1945—47).

[11] Ocioszyński Tadeusz, długoletni naczelnik Wydziału Żeglugi w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, współorganizator tajnych studiów ekonomicznych morskich przy Uniwersytecie Ziem Zachodnich, twórca naukowej ekonomiki żeglugi morskiej, wiceminister żeglugi (1956—57).

[12] Bobrowski Czesław, 1904, ekonomista, redaktor „Gospodarki Narodowej" (1930—39), po wojnie prezes Centralnego Urzędu Planowania (1945—48), członek Komisji do Spraw Reformy Gospodarczej (1980—82).

[13] Rapacki Adam, 1909—70, działacz ZNMS i TUR, od 1945 członek PPS i organizator ruchu spółdzielczego, poseł na Sejm, minister żeglugi (1947—50), minister spraw zagranicznych (1956—68).

[14] Minc Hilary, 1905—74, działacz KPP, współorganizator Związku Patriotów Polskich, szef Biura Ekonomicznego PKWN, minister przemysłu i handlu (1945—49), wicepremier (1948—56).

[15] Kaczorowski Michał, 1897—1975, działacz ZNMS i PPS, uczestnik II i III Powstania Śląskiego, w latach trzydziestych pracownik Ministerstwa Skarbu, po wojnie pierwszy minister odbudowy.

[16] Czajkowski Zbigniew, wiceminister Ziem Odzyskanych w Tymczasowym Rządzie Jedności Narodowej.

[17] Zaremba Piotr, 1910, urbanista, pierwszy prezydent Szczecina, prof. Politechniki Szczecińskiej.

KOSZTY BŁĘDÓW W POLITYCE MORSKIEJ

W. Szanowny Panie Redaktorze!

Potwierdzam z podziękowaniem odbiór egzemplarza czasopisma „Technika i Gospodarka Morska" nr 4/1957 zawierającego tak cenne materiały z odbytego w marcu br. w Sopocie Zjazdu Ekonomistów Morskich oraz listu z dn. 17 kwietnia br., wzywającego mnie do napisania dla „Techniki i Gospodarki Morskiej" artykułu na temat wyników powojennej polityki morskiej i jej perspektyw na przyszłość. Wykonanie tego zadania nie jest dla mnie zbyt proste i łatwe, zwłaszcza że nie chcę ani wypowiadać oklepanych sloganów i truizmów ani też uczestniczyć w krytyce istniejącego, a zatrważającego stanu rzeczy w polskiej polityce morskiej, chyba że mogłaby ona przyczynić się realnie do zasadniczej melioracji stosunków.

Aby wypełnić rzetelnie warunek pierwszy nie wystarcza, że w zakresie „uprawy morza" miałem w przeszłości możność zakumulowania pewnej ilości doświadczenia; w przypadku licznych dyscyplin wiedzy, takich jak polityka, ekonomia czy technika, fachowość nie jest właściwością nabywaną jednorazowo na całą przyszłość. Kompetencja nie regenerowana ustawicznie i umiejętnie może łatwo — jak świadczą codzienne przykłady — przerodzić się w ciężkie niedomaganie, w nowotwór wegetujący na pograniczu rutyny i biurokratyzmu. Aby dochodzić do ocen niewzruszalnych, a zarazem obiektywnych trzeba nieustannie i to w ciągu wielu lat trzymać rękę na pulsie danego zagadnienia, trzeba śledzić metodycznie wciąż zmieniające się przyczyny powodujące nowe skutki. Takiej właśnie gwałtownej ewolucji podlega również współczesna problematyka morska we wszystkich swoich zróżnicowanych aspektach. Otóż — jako jednostka prywatna — jestem od lat dziesięciu nie tylko odcięty od najważniejszych źródeł wiadomości dotyczących polityki i administracji morskiej, wiadomości, których gromadzenie było przecież do niedawna poczytywane za przestępstwo, ale ponadto musiałem zająć się inną problematyką naukowo-pisarską, która oddaliła mnie

jeszcze bardziej od zagadnień ekonomiczno-morskich. W rezultacie trafność mojej oceny może być względna.

Założenie drugie jest w danym przypadku wyjątkowo ważne, a nawet i drażliwe. Trzeba to raz wreszcie powiedzieć wyraźnie, że gniazdo szerszeni, które w ub. dziesięcioleciu obsiadło wszystkie fragmenty „uprawy morza": polityczne, społeczne, techniczne, gospodarcze, naukowe i propagandowe, nie było zdolne dostrzec w krytyce innych motywów, innej tendencji jak tylko ślepego narzędzia podjazdowej walki o intratne bezpośrednio lub pośrednio stanowiska. Stwierdzam więc kategorycznie, że nawet w najodleglejszej przenośni nie jestem konkurentem do jakiegokolwiek stanowiska i nie żywię w 69 roku życia jakichkolwiek osobistych postulatów czy ambicji subiektywnych. Zapytany jednak o zdanie nie mogę — niestety — sklasyfikować rezultatów polskiej polityki morskiej aż po 1956 r. inaczej jak: działanie z punktu widzenia polskiej racji stanu zgubne, a często również nieudolne.

Przypuszczam, że niejeden z obywateli pamięta jeszcze, iż na wiele lat przed wojną propagowałem i częściowo realizowałem pewnego rodzaju planowość w gospodarce państwowej; że wyznawałem publicznie zasadę, iż organizm gospodarczy państwa stanowi jedną, niepodzielną całość, czyli że prawdziwe i trwałe powodzenie nie może być osiągnięte ani w rolnictwie, ani w przemyśle, ani w handlu, ani w finansach, ani w komunikacji, ani nawet w zakresie realnego podwyższenia stopy życiowej mas pracujących, gdy równocześnie zaniedbywane będą trwale inne ważkie funkcje gospodarczo-społeczne; że wreszcie w ramach administracji państwowej, przynajmniej usiłowałem wcielać w życie zasadę Alberta Thomasa, szefa Międzynarodowego Biura Pracy, który głosił: „Obowiązkiem naszym jest nie dać obezwładnić się w pracy publicznej rutynie i biurokracji". Cóż więc mogę sądzić o takiej polityce morskiej, która opierała się właśnie na codziennym gwałceniu i deptaniu tych trzech zasad stanowiących dla mnie istotną treść i ważny pion działania. W ciągu dziesięciu lat polityka ta lekceważyła zasadę planowości, odrzuciła tezę integralności zjawisk gospodarczych, odrzuciła nawet rutynę, by pielęgnować polipa biurokracji.

Któż z ludzi myślących może podjąć się obrony tezy, że polityka morska była w ub. dziesięcioleciu częścią składową polityki planowej? Przeciwnie, ona była jawnie zaprzeczeniem planowości. Pierwszorzędni fachowcy, reprezentujący od kilku miesięcy rządowy resort morski, nie mogli nie stwierdzić na Zjeździe Ekonomistów Morskich, że kolejne plany państwowe zamiast podwyższać procentowy udział bandery polskiej w obsłudze zamorskiej wymiany towarowej, obniżały go. Co gorsze, padły na zjeździe miarodajne oświadczenia, że w omawianym zakresie stan realny nawet w przybliżeniu nie odpowiada ustalonym w planie

założeniom, gdyż liczby oparte są na zupełnej dowolności i nie obowiązują nikogo. Analizując stronę ilościową i jakościową naszego tonażu morskiego uzyskujemy obraz następujący: w 1939 r. jako jedno z najmłodszych państw morskich mieliśmy statki przeważnie nowe; tonaż, którego okres pracy przekraczał 20 lat, wynosił wówczas 18,8%. Wzwyż 80% sumarycznego tonażu światowego w 1956 r. składa się z jednostek nowych, wysokosprawnych mechanicznie i dysponujących wszelkimi zdobyczami nowoczesnej techniki. Nasza obecna flota handlowa jest niestety w dużej części stara: 43% tonażu przepracowało już wzwyż 20 lat, a kilka jednostek doszło do prawdziwie sędziwego wieku. Jest to wynikiem nie zbiegu niekorzystnych okoliczności, ale rezultatem świadomej polityki polegającej na kupowaniu obcych, starych, czasem zdeklasowanych statków, a eksportowaniu nowych, budowanych we własnych stoczniach, nawet takich, które wedle planu przeznaczone były dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych. Gdyby zaś szło o chrakter usługowy naszej marynarki handlowej, to jest ona dokumentarnym świadectwem braku zrozumienia zarówno istotnych potrzeb gospodarstwa polskiego, jak też i głębokiej ewolucji zachodzącej w strukturze floty światowej.

Podobnie można przeanalizować fragment za fragmentem tej polityki, by stwierdzić na każdym kroku zaprzeczenie wszelkiego zmysłu planistycznego. Tak np. dużym nakładem środków państwowych kształcono pełną zapału młodzież w szkołach techniczno-morskich i ekonomiczno-morskich. Cóż z tego, gdy obecnie rejestruje się urzędowo ok. 3000 oficerów, marynarzy, absolwentów WSHM nie znajdujących zatrudnienia zgodnie z umiłowanym zawodem i posiadanymi w zasadzie kwalifikacjami. Za lat 5, 6, 7 utracą oni potencjalne wartości fachowe. Polityka walutowa zaś w interpretacji morskich potrzeb inwestycyjnych, importu i eksportu towarowego, usług portowych, frachtów i taryf tranzytowych była serią uderzeń w podstawowe elementy rozwoju własnych portów, własnej floty, własnych interesów walutowych, gdyby one były konstruowane na nieco dalszą metę. Stała się ona natomiast doskonałą pożywką dla wszelkiej spekulacji.

Nie mniej fatalne skutki spowodował fakt, że zwarty organizm gospodarczy podzielony został na organy pierwszej, drugiej, trzeciej... i ostatniej klasy. Symboliczny, rodzimy biolog zaplanował dla gospodarki polskiej ustaloną kolejność wzrostu żołądka, wątroby, nóg, rąk i wreszcie głowy. Na takiej podstawie już bez większego namysłu kwoty inwestycyjne przyznane początkowo organom drugiej i trzeciej klasy, przerzucano w biegu wykonania na rzecz organu czołowego, pierwszoplanowego, tj. przemysłu ciężkiego oraz na zakup za granicą urządzeń inwestycyjnych nieprzemyślanych i źle skalkulowanych, które na długą przyszłość legną wielkim ciężarem na gospodarstwie polskim. Wyniki takiej

polityki w zakresie morskim są aż nadto wyraźne. Zestawiając liczby statystyczne za dwa 12-letnie okresy: 1926—1938 i 1945—1957 charakteryzujące rolę portów polskich na Bałtyku albo udział portów w sumarycznym eksporcie i imporcie polskim, albo wskaźnik pojemności statków na wyjściu z naszych portów, albo wskaźnik wzrostu wyposażenia mechanicznego portów łącznie z takimi urządzeniami jak chłodnie, przetwórnie, magazyny krótko- i długoterminowe, etc., etc., rodzi się i pogłębia — może niesłusznie — obawa, że ogólny światopogląd, na którym zapuszcza korzenie nasza polityka gospodarcza odwrócił się od morza, że za wzorem Polski staroszlacheckiej, przedrozbiorowej zawraca na szlaki czysto lądowe. Przecież w okresie międzywojennym wszystkie urządzenia portowe, kolejowe, żeglugowe były wciąż i wciąż za małe, niewystarczające i domagały się głośno nowych i wzmożonych nakładów inwestycyjnych. Dziś wydaje się jak gdyby urządzenia trzech naszych wielkich portów, nie nadążających już za współczesnym technicznym postępem świata, były za duże. Odwleka się przecież najpilniejsze i najkonieczniejsze inwestycje, a nawet podstawowe remonty decydujące o klasie portu. Na Zjeździe Ekonomistów mówiło się o dekapitalizacji Odry, a wiadomo co to znaczy dla przyszłości Szczecina; mówiło się o odłożeniu ad calendas graecas pogłębienia w Gdańsku kanału portowego. Z liczb i charakteru obrotu towarowego w naszych portach można by wnioskować, że na dyspozycje centralne nie mają już obecnie wpływu takie elementy jak poziom urządzeń technicznych, jak istotny koszt własny, jak fachowość zatrudnionego personelu itp. Prawdopodobnie powoduje to straty idące w miliony złotych, których brak na zagospodarowanie Wybrzeża. Jak beznadziejnie długą drogę przebyliśmy w ciągu tych złowieszczych 12 lat dzielących nas od chwili urzędowego entuzjazmu z powodu odzyskania 500-kilometrowego wybrzeża.

Teraz, po odnowicielskim przełomie, przyjętym tak gorąco i szczerze w październiku przez cały naród, poczyna dyskutować się i pisać wypracowania na temat „nowego modelu gospodarczego". Wedle mego głębokiego przekonania skuteczna i twórcza polityka morska może być realizowana w ramach każdego modelu. W danym wypadku nie o nowy model idzie, ale o zdrowy rozsądek. On może rozstrzygnąć każdy, nawet najbardziej zawikłany dylemat.

Od kilku miesięcy ster spraw morskich w Polsce dzierżą ludzie najlepiej do tego przygotowani, fachowi, o dobrej woli i jasnym rozumie. Na podstawie ich wieloletniej działalności można dedukować, że całą problematykę morską doceniają należycie. Może więc istotnie na tym odcinku pracy państwowej, odcinku tak ważnym, tak eksponowanym, tak politycznie, społecznie i gospodarczo rentownym nastąpi obecnie era tak wzmożonego postępu i rozwoju, że wszystko to, co zdziałał nie-

gdyś sanacyjny minister korzystający ze współpracy tak oddanych sprawie fachowców jak Wenda, Hilchen, Rummel, Łęgowski, Pistel, Poznański, Lubecki, Hryniewiecki i setki innych i to, co mógł zdziałać późniejszy Delegat rządu dla Spraw Odbudowy Wybrzeża, Kwiatkowski, okaże się w dalszej perspektywie historycznej całkowicie anemiczne i fragmentaryczne.

Na podstawie wszystkich przesłanek rozumowych i całego instynktu politycznego wyrażam szczere pragnienie, aby tak stało się istotnie.

E. KWIATKOWSKI: *W sprawie gospodarki morskiej.* Technika i Gospodarka Morska 1957 nr 6 s. 164—165

NARODZINY NOWOCZESNEJ MYŚLI MORSKIEJ W POLSCE

Nawet najbardziej wstrząsające wypadki historyczne z upływem czasu tracą wiele ze swej wyrazistości. Toteż — szczególnie syntetyczne — referowanie zniszczeń i dewastacji wojennych po upływie prawie ćwierćwiecza jest zadaniem dość niewdzięcznym: stanowi z konieczności tylko słabe odbicie rzeczywistego stanu rzeczy, a poczytywane jest z reguły za grube przejaskrawienie faktów. Każda zresztą większa i dłuższa wojna dziesiątkowała ludzi i rezultaty ich pracy. Ale obraz dokonanych zniszczeń w czasie II wojny światowej nie miał w przeszłości historycznej żadnej analogii ani pod względem swojego zasięgu czy rozmiarów, ani co do upartej premedytacji, ani co do swoich motywów. Było to istotnie „jednorazowe w dziejach" wydarzenie. A właśnie ta cecha niszczenia z zimną i głęboką premedytacją, niszczenia planowego i prowadzonego z żelazną konsekwencją sprawiła, że jego nasilenie koncentrowało się na określonych obszarach, tych mianowicie, które według oceny władz hitlerowskich stanowiły ośrodki twórczej aktywności narodów i społeczeństw skazanych przez nich na zagładę. Tak uległa na ziemiach polskich całkowitemu zniszczeniu Warszawa, taki los przypadł w udziale całemu Wybrzeżu, od Elbląga po Szczecin i Świnoujście, tak rozprawiły się uchodzące na zachód armie hitlerowskie z węzłowymi ośrodkami, jak Poznań czy Wrocław albo skupienia przemysłowe, które po wojnie miały znaleźć się w granicach Polski.

Ze szczególną dokładnością dewastowane było wybrzeże morskie usytuowane w Zatoce Gdańskiej, które w latach dwudziestych tak walnie dopomagało Polsce do pomyślnego odparcia i opanowania ujemnych skutków gospodarczych, wynikających z narzuconej jej w 1924 r. i w latach następnych wojny celnej. Wówczas to handel zewnętrzny Polski zablokowany przez Niemcy na drogach lądowych znalazł otwartą i wolną drogę morską, która stopniowo doprowadziła do rekordowych osiągnięć. W portach gdyńskim i gdańskim koncentrowało się w latach trzydziestych wagowo przeszło 78%, a wartościowo ok. 66% całego handlu zagranicznego polskiego uwalniając zarazem rynek nasz od supremacji niemieckiej[1]).

Stan faktyczny, który władze polskie zastały w 1945 r. na Wybrzeżu, przekraczał najbardziej pesymistyczne przypuszczenia. Porty w delcie Wisły: Gdańsk i Gdynia zostały nie tylko doszczętnie zdewastowane, ale i całkowicie odcięte zarówno od strony lądu, jak i morza. Zostały zniszczone wszystkie magazyny i urządzenia przeładunkowe, elewatory zbożowe i chłodnie, wspaniałe gdyńskie falochrony oraz cała sieć kolejowa, elektryczna, wodociągowa, kanalizacyjna i gazowa. W obrębie portu gdańskiego wysadzono w powietrze 14 mostów kolejowych, drogi dojazdowe do portów zablokowano gruzem i zniszczono wszelkie urządzenia pomocnicze, jak zbiorniki na paliwo płynne, latarnie morskie, światła sygnalizacyjne i ostrzegawcze, boje, telefony. Zaminowano nabrzeża, baseny i kanały portowe. W centrum wód portowych Gdańska zatopiono szereg większych statków dla zatarasowania przejścia, kilka statków osadzono w tym samym celu na dnie kanału portowego. W porcie gdyńskim sytuacja była jeszcze gorsza. Wejście do portu zostało zablokowane przez zatopienie potężnego i ciężkiego pancernika niemieckiego „Gneisenau", a rozsadzone na głębokości falochrony uniemożliwiały bezpieczne ładowanie i rozładowywanie statków. Wody przybrzeżne zaminowano i zatopiono w nich skrzynie z ciężką amunicją oraz uszkodzony sprzęt wojenny. Wszystkie obsługujące porty jednostki pływające wywieziono do Niemiec lub zatopiono. Według wstępnej oceny dokonanej przez Biuro Odbudowy Portów (BOP) szkody wyrządzone tylko w portach Gdyni i Gdańska sięgały kwoty 1,3 miliarda złotych przedwojennych (tj. 260 mln dol.). Jednakże z postępem prac inwentaryzacyjnych suma strat i szkód stale wzrastała. We wszystkich dziedzinach tak bujnego przed wojną życia w tych portach dokonano potwornych spustoszeń. Narzędzia pracy i środki transportowe wywieziono lub po prostu rozgrabiono; instytucje użyteczności publicznej, szpitale, szkoły, kościoły, mieszkania i budynki administracyjne przemieniły się w zwały gruzów. Archiwa spalono, a bezcenne zbiory biblioteczne Gdańska ukryto. Rejestr ten stanowi tylko część pasywów w bilansie otwarcia nowego życia na Wybrzeżu polskim w 1945 r. Przede wszystkim całe — bliższe i dalsze — zaplecze naszych wielkich portów morskich: Gdyni, Gdańska i Szczecina, a także kilku mniejszych portów, zostało gruntownie zdewastowane. Śródmieście Gdańska z cennymi zabytkami historycznymi i architektonicznymi zostało zniszczone w 90%. Około 6000 budynków gdańskich legło w gruzach; kanały i drogi wodne śródlądowe były zrujnowane; sieć tramwajowa zniszczona w 80%, mosty i wiadukty w 75%. Wcale nie lepsza była sytuacja w Szczecinie, Elblągu, Kołobrzegu oraz w licznych miastach i miasteczkach Wybrzeża Wschodniego i Zachodniego. Na terenie woj. gdańskiego zniszczono 42 stacje pomp i 7 wielkich śluz, rozkopano obwałowania ziemne terenów położonych poniżej

poziomu morza, zatapiając najurodzajniejsze obszary żywiące od dawna gęsto zaludnione obszary Gdańska.

Uległo zniszczeniu całe rolnictwo bliskiego zaplecza Wybrzeża. Początkowo szczególnie niepokojący był stan inwentarza żywego na tych terenach. Pomimo dopływu pomocy z całej Polski, a także dostaw UNRRA, w porównaniu ze stanem z początku wojny rolnictwo woj. gdańskiego — niegdyś tak zasobne — pod koniec 1945 r. posiadało ogółem 31% koni, 13% krów i zaledwie 4% nierogacizny. Istniały okręgi a nawet całe powiaty na Pomorzu Wschodnim i Zachodnim, w których stan całego inwentarza żywego nie sięgał 5% stanu przedwojennego. W powiecie Sławno zarejestrowano wówczas sumarycznie ok. 100 koni i 56 sztuk nierogacizny, a w powiecie elbląskim jeden koń przypadał na 67 ha uprawnej ziemi. W tym okręgu widywałem grupy ludzi — mężczyzn i kobiet — ciągnących z braku koni pług. Sytuację pogarszała potworna plaga myszy, głównie w czterech powiatach przymorskich Pomorza Wschodniego.

Podobnie katastrofalnie przedstawiała się sytuacja w zakresie przemysłu. Zjednoczenie Przedsiębiorstw Portowych Gdańska i Gdyni zarejestrowało po wojnie 181 samodzielnych jednostek wytwórczych, z których zaledwie 8 zdołano zremontować i uruchomić w ciągu 1945/1946, 25 innych zakwalifikowano do odbudowy w latach następnych, a 148 — wobec ogromu ich zniszczeń — trzeba było przeznaczyć do likwidacji bądź na złom. W dużych stoczniach Wybrzeża zdemontowano, wywieziono lub całkowicie zniszczono prawie 90% istniejących tam maszyn i urządzeń mechanicznych. Identycznie przedstawiała się sytuacja w dość rozwiniętych przed wojną przemysłach: metalowym, elektrotechnicznym, chemicznym i spożywczym.

Również rybołówstwo morskie nie ochroniło się przed niszczącą furią nazistowską. W porównaniu ze stanem przedwojennym zachowało się bezpośrednio po wojnie zaledwie 5% kutrów i łodzi motorowych w stanie używalności, 15% łodzi żaglowych i wiosłowych, a tabor pływający przeznaczony do połowów dalekomorskich — a więc trawlery i lugry — został w całości wywieziony lub zatopiony.

Wszystko to zmierzało do jednego celu: zahamowania, a przynajmniej jak największego opóźnienia regeneracji żywotnych sił społeczeństwa polskiego. Tylko tym można wyjaśnić wyraźną tendencję systematycznego niszczenia nie tyle urządzeń militarnych i obiektów strategicznych, ale właśnie całego mechanizmu życia i pracy cywilnej, życia gospodarczego i kulturalnego oraz urządzeń użyteczności publicznej na ziemiach polskich.

Odmiennie kształtowały się — świadomie i podświadomie — wysiłki i cele narodu polskiego przy wygasaniu wojny. Sprowadzały się one

do tego, by w możliwie najkrótszym czasie wytworzyć atmosferę ładu i porządku w Polsce i na jej wybrzeżu, by przywrócić elementarne warunki życia i pracy gospodarczej, uruchomić choćby prowizorycznie porty morskie oraz międzynarodową wymianę handlową. Prawie każdy Polak odczuwał, że od spełnienia tego zasadniczego postulatu w najwyższym stopniu zależało i tempo odbudowy całego kraju, i wyżywienie jego ludności, a częściowo i zaludnienie zdewastowanych i opustoszałych terenów przymorskich. Eksportowany drogą morską początkowo głównie węgiel, a później i inne produkty polskie, to dodatkowa możliwość przywozu tak niezbędnych Polsce surowców, urządzeń przemysłowych i energetycznych, maszyn, samochodów, lekarstw, a częściowo również artykułów spożywczych, to znaczne przyspieszenie cennych dostaw UNRRA, to — przerwany od sześciu lat — kontakt z całym cywilizowanym światem, to umożliwienie repatriacji dla wielu obywateli polskich, którzy w wyniku działań wojennych zostali rozsypani w różnych krajach Wschodu i Zachodu.

Ta wola powrotu do pełni życia, choćby kosztem znacznych ofiar i ogromnego wysiłku, była dostrzegalna i sprawdzalna na każdym kroku w całej Polsce, a więc i na Wybrzeżu. Instynkty „szabrownicze" krzewiły się — jako produkt demoralizacji wojennej — tylko na marginesie ówczesnego życia; przejawem powszechnym był silny zryw twórczy, była wola pracy symbolizowana przez ów pług ciągniony zbiorowym wysiłkiem ludzkim. Przed tym historycznym zadaniem masowego wyścigu pracy nad odbudową zniszczonego kraju piętrzyły się jednak różnorodne i niemałe trudności. Przede wszystkim w pierwszym okresie powojennym dawał się dotkliwie odczuwać brak wytrawnych i kwalifikowanych fachowców i to począwszy od personelu kierowniczego i planującego aż do sił wykonawczych, tj. wszelkiej kategorii techników, majstrów, rzemieślników, urzędników administracyjnych oraz robotników wywożonych masowo z ziem polskich do Niemiec w ciągu kilku lat. Równocześnie zaszedł przełomowy proces przestawienia całej polityki ekonomicznej na system gospodarki uspołecznionej i centralnie planowanej. Nie było to równoznaczne z rychłym zanikiem bujnego indywidualizmu polskiego. Gdy więc do energicznej odbudowy zniszczonego Wybrzeża stanęło ponad trzydzieści różnych instytucji państwowych, komunalnych i spółdzielczych, powstała obawa czy zharmonizowana akcja planistyczna zostanie prawidłowo i skutecznie wykonana w terenie. Te trudności, niedomagania „dziecięce" nowego systemu mogły w skutkach okazać się groźne na Wybrzeżu, gdzie z natury rzeczy ma się do czynienia ze szczególnie dużą koncentracją funkcyjnie powiązanych ze sobą zagadnień. Tę tezę można uzupełnić przykładami. Oto np. przyjęcie większego statku do rozładowania w porcie wymaga nie tylko odpowiedniej

głębokości wody przy wyznaczonym nabrzeżu, odpowiednich kranów i magazynów, ale również sieci torów kolejowych, dróg bitych oraz wiaduktów, doprowadzenia wody do picia, energii elektrycznej, oświetlenia, a przede wszystkim dysponowania odpowiednio sprawną i liczną obsługą. Każde nowo zaplanowane sto tysięcy ton przeładunku w porcie wymaga nowych urządzeń portowych i różnorodnych zespołów pracowniczych, a łącznie z tym nowych urządzeń portowych i energetycznych, przyspieszenia tempa odbudowy całych osiedli i poszczególnych mieszkań pracowniczych, a w dalszej konsekwencji rozbudowy sieci komunikacyjnych, rozbudowy szkół i szpitali, wodociągów i kanalizacji, oświetlenia oraz nowych wytwórni pomocniczych przedsiębiorstw usługowych i aprowizacyjnych. Natężenie pracy w zespole portowym Gdynia—Gdańsk było wciąż zmienne; wiele rozwiązań technicznych i komunikacyjnych musiało uwzględniać ten stan rzeczy. Można by wskazać na wiele innych węzłów gordyjskich, a wówczas zagadnienie koordynacji w planowaniu rekonstrukcji normalnych funkcji Wybrzeża zarysowałoby się z całą wyrazistością.

W tych warunkach powstała i została zrealizowana myśl o powołaniu do życia na pewien, ograniczony okres czasu Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża z siedzibą w Gdańsku. Do zadań tej instytucji, stworzonej uchwałą Rady Ministrów z 12 września 1945 r., należeć miał nadzór i synchronizacja wysiłku podejmowanego przez istniejące już na Wybrzeżu organizacje robocze państwowe i samorządowe odnośnie do: odbudowy i praktycznego wykorzystania polskich portów handlowych; odbudowy zniszczonych miast Wybrzeża; odbudowy i uruchomienia przemysłu nadmorskiego; współdziałania w akcji osiedleńczej w miastach nadmorskich; koordynowania wniosków do preliminarzy budżetowych na cele odbudowy i zagospodarowania tych terenów.

Delegatura ta, podlegająca bezpośrednio Prezesowi Rady Ministrów, była instytucją personalnie małą*, fachową, ruchliwą w terenie, nie wyposażoną w żadną inną władzę jak tylko tę, którą daje rzeczowa argumentacja i możność bezpośredniego odwołania się do decyzji właściwego ministra resortowego. Podjęła ona swoje czynności na Wybrzeżu 1 października 1945 r. Współpracowała od początku z wszystkimi instytucjami i urzędami, działającymi w zakresie odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża. Wielką pomocą w tej akcji było przyznanie Delegaturze, przez ówczesnego ministra skarbu K. Dąbrowskiego, funduszów rezerwowych; stanowiły one nieduży odsetek (8—10%) kredytów inwestycyjnych wydatkowanych planowo przez rząd za pośrednictwem in-

* Łącznie z placówkami w Szczecinie i w Elblągu 58 pracowników, w tym 9 szoferów. (Przyp. aut. E. K.)

stytucji realizujących w terenie odbudowę, ale miały tę zaletę, że uruchamiane były na miejscu, szybko i dość sprawnie. Akcja ta odnosiła się do przypadków, w których albo odpowiednie kredyty nie zostały wcześniej zaplanowane, albo zostały przyznane w niedostatecznej wysokości lub też ich potrzeba zjawiała się doraźnie jako konsekwencja napływu ludności polskiej itp. Z tych kredytów rezerwowych korzystać mogły oczywiście tylko instytucje państwowe lub samorządowe na ściśle określone cele, gdy interes państwowy wymagał szybkiego usunięcia wyłaniających się trudności finansowych, a realizacja tego fragmentu kazała oczekiwać pomnożenia wartości gospodarczych, technicznych lub społecznych na Wybrzeżu. O przyznawanych dotacjach z funduszów rezerwowych Delegatura informowała niezwłocznie Ministerstwo Skarbu, a także odpowiednie zainteresowane resorty oraz Oddział Gdański Najwyższej Izby Kontroli Państwa.

Zasadą, którą kierowała się Delegatura, było ograniczenie do minimum jej ingerencji wszędzie tam, gdzie można było skonstatować wysoką sprawność w realizowaniu zaplanowanych zadań w zakresie odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża i gdzie przyznawane na te cele kredyty inwestycyjne odpowiadały potrzebie oraz zdolności przerobu danej instytucji. Do takich należały przede wszystkim: Biuro Odbudowy Portów, Gdańska Dyrekcja Kolei, Główny Urząd Morski, Dyrekcja Dróg Wodnych, Główny Morski Urząd Rybacki i niektóre inne. Dobre rezultaty wydała decyzja — zrealizowana po raz pierwszy w marcu 1946 r. i kontynuowana odtąd systematycznie — odbywania miesięcznych wspólnych konferencji sprawozdawczych i problemowych przedstawicieli wszystkich instytucji i urzędów, które współpracowały w akcji odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża. Na takich naradach harmonizowano doraźnie aktualne plany pracy, omawiano wyłaniające się trudności i sposoby ich przezwyciężenia oraz zainicjowano sprawozdawczość dość dokładną, gdyż kontrolowaną wzajemnie przez liczne organizacje robocze, zainteresowane — z różnych punktów widzenia — tymi samymi zagadnieniami. Równocześnie informacje o sprawności i postępie w odbudowie portów morskich przesyłano za pośrednictwem MSZ naszym placówkom w tych krajach, które na drodze morskiej rozwijały z nami współpracę handlową.

Z rozwojem akcji odbudowy wyłaniały się jednak wciąż nowe trudności. Wprawdzie wobec widocznych efektów tej akcji, a wraz z tym i normalizacji życia na Wybrzeżu, uwielokrotnił się dopływ sił fachowych, ale za to zrodziły się inne poważne trudności. Na całym obszarze przymorza dał się odczuwać ostry niedobór takich niezbędnych materiałów, jak cement, blacha, żelazo do konstrukcji, szkło okienne, gwoździe, papa smołowa, asfalt, materiał elektroniczny, rury gazowe

i wodociągowe i wiele innych. Co gorsza, po zaplanowaniu robót i zestawieniu kosztorysów, tuż przed samym sezonem pracy, dostawcy materiałów budowlanych przeprowadzili znaczne podwyżki cen, często przekraczające 100%, a sporadycznie mające obowiązywać wstecz. Przez odwołanie się do Centralnego Urzędu Planowania uzyskano pewne skorygowanie tych żądań. Z kolei wyłoniło się dalsze, jeszcze bardziej niepokojące zjawisko. Mianowicie brak było elementarnych zmechanizowanych narzędzi pracy. Najpoważniejsze przedsiębiorstwa remontowe i budowlane pracowały wówczas najbardziej prymitywnymi narzędziami, a więc powoli, drogo i niewydajnie. Nierzadkie były przypadki rozbierania zawalonych mostów żelazobetonowych czy wiaduktów zwykłym dłutem i ręcznym młotkiem albo usuwania ciężkich gruzów przy użyciu taczek i małych wózków na śmiecie. Często nie było do dyspozycji ani samochodów ciężarowych, ani nawet wozów konnych. Kredyty rezerwowe Delegatury przez zakup pewnej ilości sprężarek, spychaczy, koparek, przecinaczy elektrycznych, betoniarek tylko w niedużym stopniu przyczyniły się do polepszenia tego stanu rzeczy. Również i na odcinku organizacyjnym można było stwierdzić pewne błędy i niedociągnięcia. Gdy czołowe instytucje, jak BOP czy Gdańska Dyrekcja Kolei planowały swoje zadania dostatecznie wcześnie i realistycznie, to inne przygotowywały niedokładne lub nierealne plany w spóźnionych terminach pracując wciąż pod naciskiem doraźnych a bezplanowych konieczności. W tych właśnie instytucjach przejawiała się z reguły zgubna płynność kadr pracowniczych nie pozostająca bez następstw dla tempa odbudowy Wybrzeża. Wreszcie niemałe utrudnienia powodował fakt spóźnionego realizowania przyznanych w zasadzie kredytów inwestycyjnych dla Wybrzeża, choć trzeba obiektywnie przyznać, że instytucje pierwszoplanowe, wykonujące fragmenty zasadniczego planu państwowego, nie cierpiały prawie nigdy na brak płynnych środków finansowych.

A przecież mimo tych trudności, a nawet popełniania błędów, pozytywne, a w niektórych działach zdumiewające osiągnięcia w zakresie odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża zrealizowane zostały w ciągu bardzo krótkiego czasu. Było to spowodowane — jak można sądzić — przez równoczesne oddziaływanie trzech ważnych faktów. Pierwszym z nich był stale wzrastający nacisk na porty morskie tej części polskiego zaplecza, której cofające się armie hitlerowskie nie zdołały dość gruntownie zdewastować tak, by na czas dłuższy zahamować szybką regenerację gospodarczą. Takim okręgiem było zagłębie węglowe. Gdy tylko do zagłębia dotarła wiadomość, że 18 lipca 1945 r. w portach delty Wisły ruch przeładunkowy został ponownie podjęty, węgiel przeznaczony na eksport począł docierać tam w dość znacznych ilościach. Były dnie, kiedy po kilkaset wagonów węgla polskiego oczekiwało w kolejkach

na przeładunek na statki. Drugim motorem przyspieszającym proces odrodzenia i aktywności Wybrzeża, a w szczególności naszych portów morskich, był wysoki stopień koncentracji nakładów państwowych na ściśle określone i zaplanowane cele. Dotacje inwestycyjne na odbudowę aparatu komunikacyjnego i energetycznego oraz na konstrukcję, odbudowę i modernizację portów handlowych, stoczni okrętowych i rybołówstwa morskiego sięgały w pierwszych latach powojennych 80% sumarycznych nakładów skarbowych przydzielanych na odbudowę i zagospodarowanie Wybrzeża. Ta polityka koncentrowania wysiłku i nakładów finansowych na określone grupy zagadnień, budząca początkowo pewne zastrzeżenia, okazała się trafna i skuteczna. Trzecim — i jak się wydaje najważniejszym czynnikiem decydującym o rekordowych osiągnięciach — był entuzjazm pracy, który opanował społeczeństwo Wybrzeża. Stwierdzali to powszechnie nie tylko Polacy przybywający tu z innych dzielnic, ale nawet obcy, nie zawsze ustosunkowani przychylnie do przemian ustrojowych zachodzących w naszym kraju.

Oto w imię interesu publicznego i społecznego elektrycy odszukiwali i wydobywali zakopane przez hitlerowców w piaskach nadmorskich generatory elektryczne, motory czy transformatory, inni wydobywali dziesiątki i setki zatopionych w morzu łodzi, kutrów i przeróżnych statków, jeszcze inni przekazywali uczelniom cenny sprzęt i pomoce naukowe ukryte przez Polaków w ostatniej chwili przed zniszczeniem; błyskawicznie zmontowano rozbite elektrownie i doprowadzono prąd do portów, z tygodnia na tydzień uruchamiano sieci wodociągowe i gazowe, remontowano magazyny i dźwigi, samochody i tramwaje, przywracano dla ruchu linie kolejowe i drogi bite, mosty i wiadukty, mieszkania i gmachy administracyjne, przekraczając często dobrowolnie 8-godzinny dzień roboczy. Gdzie tylko warunki techniczne na to zezwalały, przekraczano znacznie zaplanowane wydajności. Tak np. kierujący pracą dźwigów portowych w Gdyni osiągali średnio 200% norm przedwojennych. Fala wielkiego wysiłku zbiorowego i nowo powstającego bujnego życia, przesłaniała szybko obraz zniszczeń i martwoty. Taka była rzeczywistość Wybrzeża w latach 1945—1946.

Ten zryw pracy przełożony na liczby i fakty statystyczne można zbilansować w wielkim skrócie na dzień 31 grudnia 1945 r. następująco: długość eksploatowanych nabrzeży w porcie gdyńskim i gdańskim wynosiła przed wojną łącznie 34,2 km, a powierzchnia składów portowych 563 tys. m^2; w tym czasie oba porty dysponowały 170 różnymi mechanicznymi dźwigami. Do końca 1945 r. zdołano oddać do eksploatacji ponad 30% nabrzeży oraz ok. 21% powierzchni składowej nowych lub odbudowanych magazynów. W tym samym czasie uruchomiono w portach 42 dźwigi; odbudowano też 240 tys. m^3 budynków admi-

nistracyjnych i gospodarczych oraz przeszło 200 mieszkań dla pracowników portowych. W porcie gdyńskim usunięto olbrzymią ilość gruzów, zrekonstruowano 15 km wodociągu portowego, 8 km sieci kanalizacyjnej, rozprowadzono nowe sieci elektryczne wysokiego i niskiego napięcia, a czynny portowy tabor pływający dysponował już 22 jednostkami o łącznej mocy ok. 3240 KM. Przeładunek towarów — w dowozie i wywozie — w obu tak niedawno martwych portach przekroczył 900 tys. ton, z czego na sierpień 1945 r. przypadało 102 tys. ton, a na grudzień już 218 tys. ton. Morski Instytut Rybacki zdołał zremontować i uruchomić w tym czasie 7 stoczni rybackich na Wybrzeżu i rejestrował na koniec roku: 46 czynnych kutrów, 42 łodzie motorowe oraz 460 łodzi niezmotoryzowanych. W obu portach delty Wisły przepracowano we wrześniu 1945 r. 7900 robotnikodniówek, a w grudniu prawie sześciokrotnie więcej, bo 44.200. Ogromne efekty pracy miała w tym czasie Gdańska Dyrekcja Kolejowa. Zrekonstruowano wówczas setki kilometrów torów kolejowych, tysiące wagonów, urządzeń nastawniczych i sygnalizacyjnych, wiele stacji oraz budynków administracyjnych i mieszkalnych, a wpływy kasowe za przewóz towarów i ludzi wzrastały lawinowo; na koniec 1945 r. Dyrekcja ta zatrudniała ok. 45 tys. pracowników. Zjednoczenie Przemysłu Metalowego na Wybrzeżu odbudowało i uruchomiło w tym krótkim okresie czasu 21 zakładów fabrycznych. W stoczniach portowych we wrześniu 1945 r. tylko 6% robotnikodniówek przypadało na prace zlecone w oddziałach produkcyjnych, a 94% pochłaniały prace remontowe samych stoczni; w grudniu tego roku sytuacja w stoczniach uległa radykalnej zmianie: ok. 32% przepracowanych dniówek dotyczyło działów ściśle produkcyjnych. W miastach nadmorskich oczyszczono z gruzów jezdnie, odbudowano i oddano do użytku część urządzeń użyteczności publicznej, zrekonstruowano wiele mostów i wiaduktów, przywrócono komunikację miejską i międzymiastową, odbudowano wiele gmachów administracyjnych, szkolnych wszelkiego typu, szpitali, zieleńców, zorganizowano fundamenty handlu i aprowizacji, zabezpieczono uszkodzone obiekty o wartości historycznej czy artystycznej i wykonano wiele innych ważnych życiowo prac.

Przejawy tego szybkiego postępu, regeneracji i ożywienia można skontrolować jeszcze przy użyciu innej sondy. W Izbie Skarbowej gdańskiej wpływy z podatków bezpośrednich — zupełnie znikome w pierwszej połowie 1945 r. — na koniec tego roku wynosiły 93 mln zł; w szczecińskiej Izbie Skarbowej wpływy z tytułu podatków bezpośrednich wyniosły w lipcu zaledwie 9 tys. zł, a w grudniu prawie 5 mln zł. Ważnym miernikiem ogólnego ożywienia mogą być wpływy do kas Dyrekcji Poczt i Telegrafów; oddział gdański uzyskał w kwietniu 1945 r. 1300 tys. zł, a w grudniu dziesięciokrotnie więcej, bo 12.600 tys. zł. Tak kończył się na

Wybrzeżu pierwszy, pracowity, uciążliwy i bardzo trudny rok 1945. Skutki nieprzeciętnego wysiłku pracy ludzkiej widoczne były na każdym kroku: wybrzeże polskie na całej swojej ponad 500-kilometrowej długości budziło się do życia i poczynało służyć skutecznie i coraz wydajniej swojemu polskiemu zapleczu.

W ciągu 1946 r. charakter zadań i prac, potrzeb i metod ulegał stopniowo znacznym zmianom. W zakresie odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża postulaty i naciski doraźnych konieczności usuwały się teraz wyraźnie na plan dalszy; zagadnienia planowej i perspektywicznej celowości poczynały zdecydowanie dominować. W oparciu o wprowadzony w życie 1 kwietnia 1946 r. Państwowy Plan Inwestycyjny akcja odbudowy dysponowała coraz większymi zespołami pracowników, coraz znaczniejszymi dotacjami pieniężnymi, coraz większym zrozumieniem potrzeb i środków prowadzących do ich zaspokojenia. W rezultacie, w portach delty Wisły wzrosła dość znacznie długość eksploatacyjnych nabrzeży, powierzchnia gotowych magazynów podwoiła się dochodząc prawie do 170 tys. m^2, liczba mechanicznych urządzeń przeładunkowych wzrosła do 56, odbudowane zostały dwa wielkie elewatory zbożowe, zbiorniki na paliwo płynne o pojemności 50 tys. m^3 itd.

Przeprowadzone w portach Wybrzeża Centralnego remonty, adaptacje i inwestycje kapitalne okazały swoją praktyczną wartość już w najbliższych miesiącach. Przeładunek w 1946 r. w portach Gdyni i Gdańska — wzrastając w porównaniu z drugą połową 1945 r. ponad ośmiokrotnie — był wprost rekordowy; w przywozie i wywozie przekroczył on 7,7 mln ton sięgając 47% najwyższego przeładunku rocznego w okresie międzywojennym. Do obu tych portów zawinęło w tym roku 4480 statków reprezentujących 17 bander narodowych. Bezpieczeństwo nawigacyjne w portach okazało się dobre i żadnych poważniejszych awarii nie zanotowano. Ważna zmiana zaszła w tej dziedzinie na Pomorzu Zachodnim. Wojskowe władze radzieckie przekazały w marcu administracji polskiej znaczniejsze części portu szczecińskiego. Wobec ogromu zniszczeń wojennych, pierwsze doraźne prace remontowe zostały wykonane tu z kredytów rezerwowych Delegatury; stopniowo przekazywane były władzom polskim dalsze części tego portu, a poważniejsze inwestycje wykonywane były od połowy 1946 r. przez odpowiednie instytucje państwowe. Port szczeciński przyjął w roku sprawozdawczym ok. 200 statków z polskimi repatriantami, a od sierpnia tego roku rozpoczął przeładunek towarowy.

W tym samym czasie dość żywy ruch porządkowy i rekonstrukcyjny zapanował również w miastach i osiedlach całego Wybrzeża. Obszar trzech ówczesnych województw nadmorskich: zachodniopomorskiego, gdańskiego i mazurskiego zamieszkiwało pod koniec 1946 r. ok. 2220 tys.

ludzi, w czym 82% narodowości polskiej. Proces emigracji Niemców i imigracji ludności polskiej trwał nadal. Struktura ludnościowa w tych województwach poczęła się samorzutnie formować na wzór krajów uprzemysłowionych; pomimo ogromnego zniszczenia okręgów miejskich, ludność koncentrowała się wyraźnie w miastach. W procesie tym przodowało najbardziej polskie województwo gdańskie, gdzie mieszkańcy miast reprezentowali już 55% ogółu ludności tej dzielnicy. W głównych miastach Wybrzeża stworzono robocze kolumny porządkowe wyposażone w tabor samochodowy, które usuwały zwaliska gruzów, wraków, złomu żelaznego, szczątki zniszczonych baraków betonowych i drewnianych, które splantowały znaczne tereny, ekshumowały wiele rozsianych wszędzie grobów wojennych, poprawiały jezdnie i chodniki. W czterech miastach wydzielonych województwa, a więc w Gdańsku, Gdyni, Sopocie i Elblągu, zrekonstruowano w tym czasie 460 km sieci wodociągowej, 490 km kanalizacji, 190 km przewozów gazowych, zremontowano 7 tys. izb mieszkalnych i ponad 100 gmachów administracyjnych i społecznych, w tym obiekty tak ważne i wielkie, jak politechnika i akademia lekarska w Gdańsku albo szpital powszechny i szpital chorób zakaźnych, szkoły morskie i hale targowe w Gdyni oraz kilkanaście szpitali, kilkadziesiąt szkół na terenie Wybrzeża Centralnego.

Dalsze znaczne osiągnięcia rejestrowała Gdańska Dyrekcja Kolei. Odbudowała ona lub zbudowała na nowo — we własnym zakresie — nie tylko 316 km torów kolejowych i 81 mostów i wiaduktów, ale również 425 tys. m^3 budynków administracyjnych i 290 tys. m^3 budynków mieszkalnych dla własnych pracowników. Dla obsłużenia obu portów w ciągu 1946 r. Dyrekcja przewiozła 426 tys. wagonów towarowych, tj. ok. 1,5 tys. wagonów na dobę; w tym samym roku tylko w ruchu podmiejskim przewieziono 30 mln pasażerów, a do kas Dyrekcji z tytułu ruchu towarowego i osobowego wpłynęło ponad 2250 mln zł. Również i Dyrekcja Dróg Wodnych w Gdańsku zarejestrowała w tym roku poważne sukcesy. Instytucja ta wydobyła ok. 250 zatopionych obiektów pływających, z których 183 jednostki poddano gruntownemu remontowi odzyskując w krótkim czasie liczne holowniki, statki żeglugi przybrzeżnej i kanałowej oraz lodołamacze. Umożliwiło to otwarcie żeglugi zarówno na Wiśle i jej odnogach, jak i na kanałach mazurskich, a częściowo na Kanale Warmińskim. Można też tu zaznaczyć, że tabor lądowy i wodny Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych w okręgu Gdańsk—Gdynia przewiózł w tym roku 37 mln pasażerów, przy wpływie kasowym 212 mln zł.

W dorobku techniczno-gospodarczym całego Wybrzeża niemały udział miała w tym roku energetyka. Od połowy 1945 r. do końca 1946 r. wy-

twórczość prądu elektrycznego wzrosła tu dwudziestokrotnie osiągając w grudniu 1946 r. 14 mln KWh, przy 113 tys. odbiorców.

Biorąc pod uwagę straty wojenne i zniszczenia w zakresie rybołówstwa morskiego przekraczające 95% wszystkich urządzeń nawigacyjnych i zasobów technicznych oraz pomocniczych, osiągnięcia w tej dziedzinie w 1946 r. należy uznać za wyjątkowo wysokie. Pod koniec roku sprawozdawczego czynnych już było na polskim wybrzeżu 130 kutrów motorowych, 1100 łodzi żaglowych i motorowych oraz 7 trawlerów dla połowów dalekomorskich. Tylko w niedużej części było to skutkiem akcji rewindykacyjnej oraz dostaw UNRRA; Morski Instytut Rybacki uruchomił w Gdyni, Gdańsku, Łebie, Ustce, Darłowie, Kołobrzegu, Świnoujściu i w kilku innych osiedlach nadmorskich własne stocznie rybackie, w których remontowano wydobyte z morza jednostki, a także rozpoczęto budowę 43 nowych i nowoczesnych kutrów. Połowy bałtyckie i dalekomorskie dostarczały Polsce w tym roku ponad 23 tys. ton ryb wartości ok. 600 mln zł.

Wreszcie sześć naszych stoczni okrętowych zatrudniając ok. 7600 pracowników, przełamując piętrzące się zewsząd trudności przesuwało systematycznie swoje główne zainteresowania z zagadnienia remontu własnych urządzeń na prace zlecone, remontowe i budowlane. Pod koniec tego roku już 70% sumarycznie przepracowanych w stoczniach robotnikodniówek przypadło na cele produkcyjne.

Ten dynamizm w zakresie regeneracji życia i twórczej pracy jest więc zjawiskiem powszechnym i ogólnym na całym wybrzeżu polskim; przejawia się on coraz wyraźniej nie tylko w Gdyni i Gdańsku, ale również w Szczecinie, Elblągu, Wrzeszczu, Oliwie, Kołobrzegu, Darłowie, Ustce, Pucku i w wielu innych miejscowościach nadmorskich. Jeżeli pierwsza połowa 1945 r. była okresem potwornych zniszczeń, ustawicznych dewastacji, niewymownych cierpień i nieszczęść ludzkich, okresem pogromu wszelkich wartości społecznych, kulturalnych, gospodarczych, technicznych i cywilizacyjnych na południowym wybrzeżu Bałtyku, to rok 1946 zapisał się w historii tego pasa przymorskiego jako triumfalny rok pracy i twórczego zrywu społeczeństwa polskiego. Dzieło, zainicjowane przy braku wszelkich środków pomocniczych, przy braku materiałów budowlanych i narzędzi pracy, urządzeń komunikacyjnych i pieniędzy, przy unicestwieniu podstaw energetycznych i rozbiciu więzów organizacyjnych, przy skurczeniu się do minimum aparatu aprowizacyjnego, z upływem tygodni i miesięcy doskonaliło się wszechstronnie, potężniało i wydawało dorodne owoce. Było to wielkie i rzetelne zwycięstwo narodu polskiego nad ciosami zadawanymi mu z premedytacją przez hitlerowską maszynę wojenną.

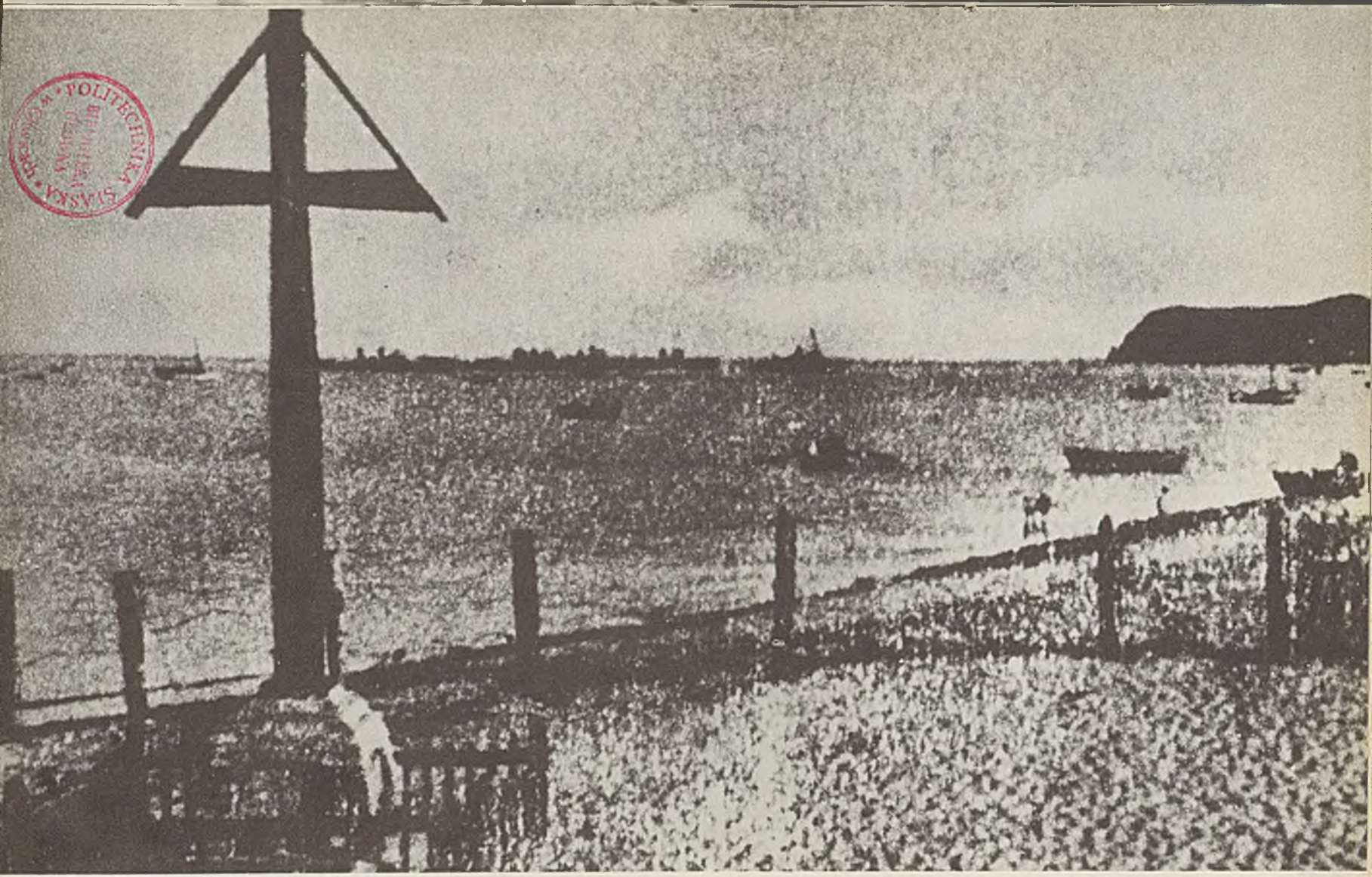
Rok 1947, drugi rok państwowego planu odbudowy i nakładów in-

INŻ. EUGENJUSZ KWIATKOWSKI

Minister Przemysłu i Handlu

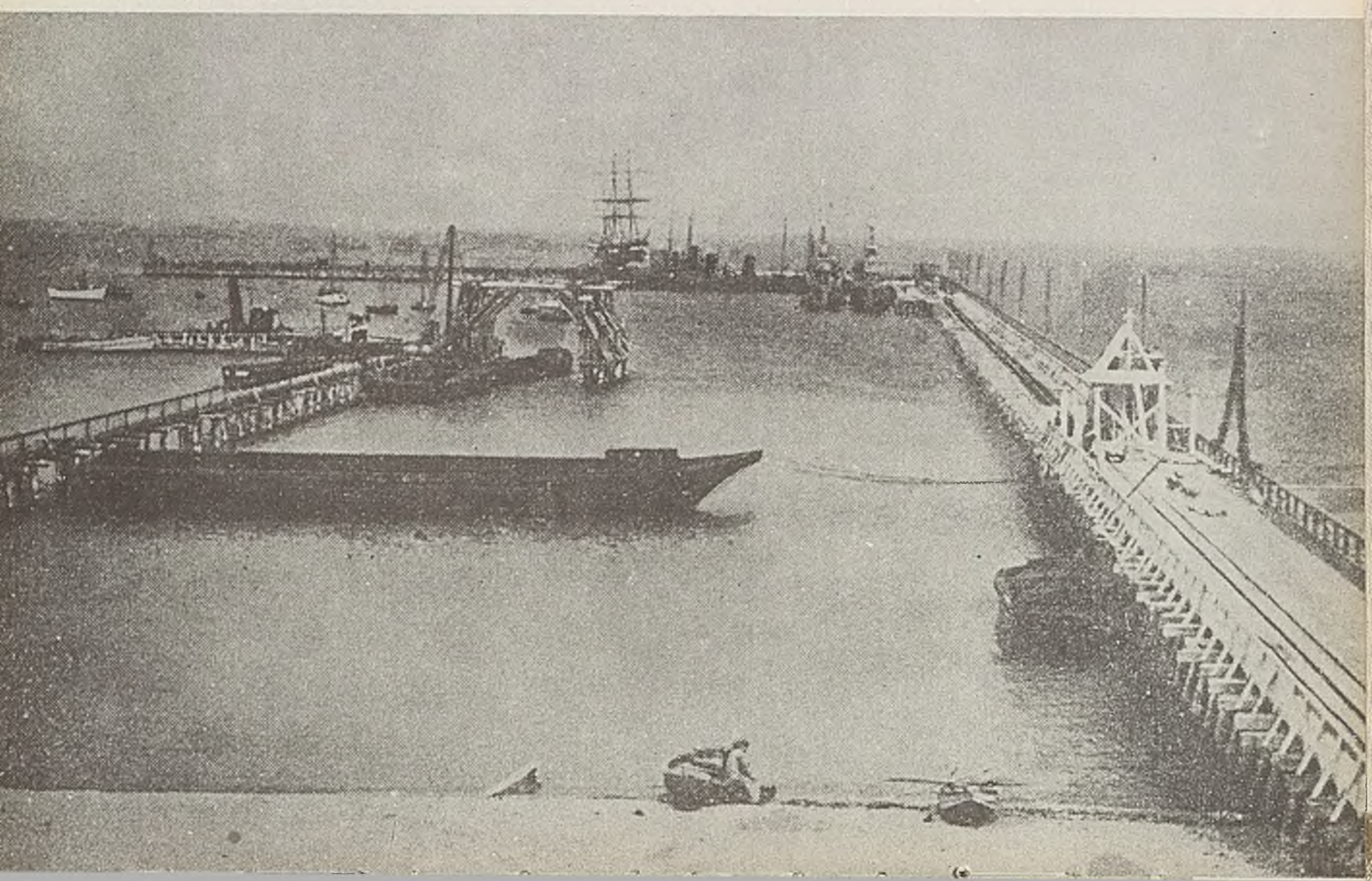
POLITECHNIKA ŚLĄSKA
w Gliwicach

Eugeniusz Kwiatkowski z rodziną w Orłowie w 1930 r.

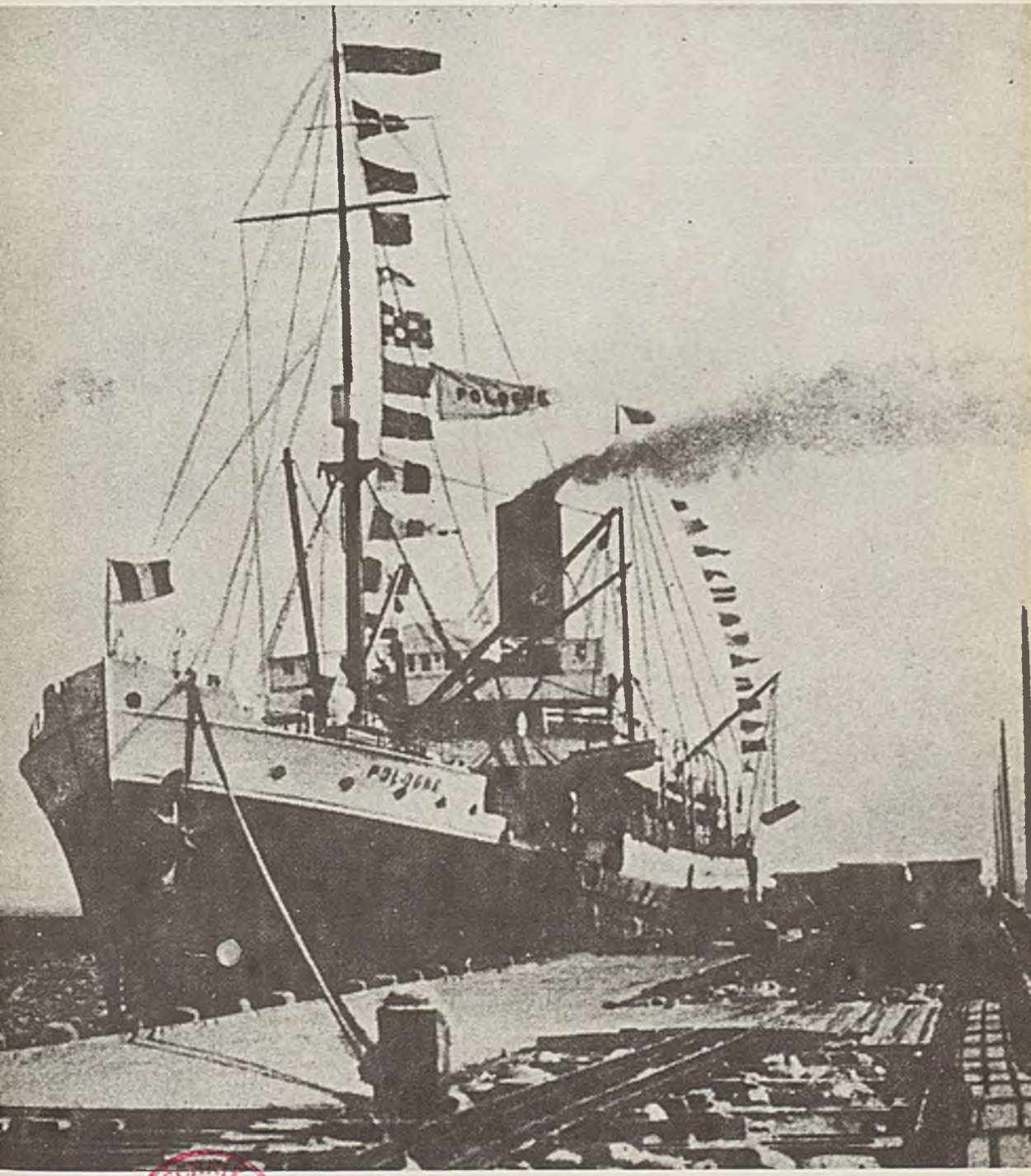


Tak wyglądało miejsce, na którym zbudowano port gdyński

Port tymczasowy w 1923 r.

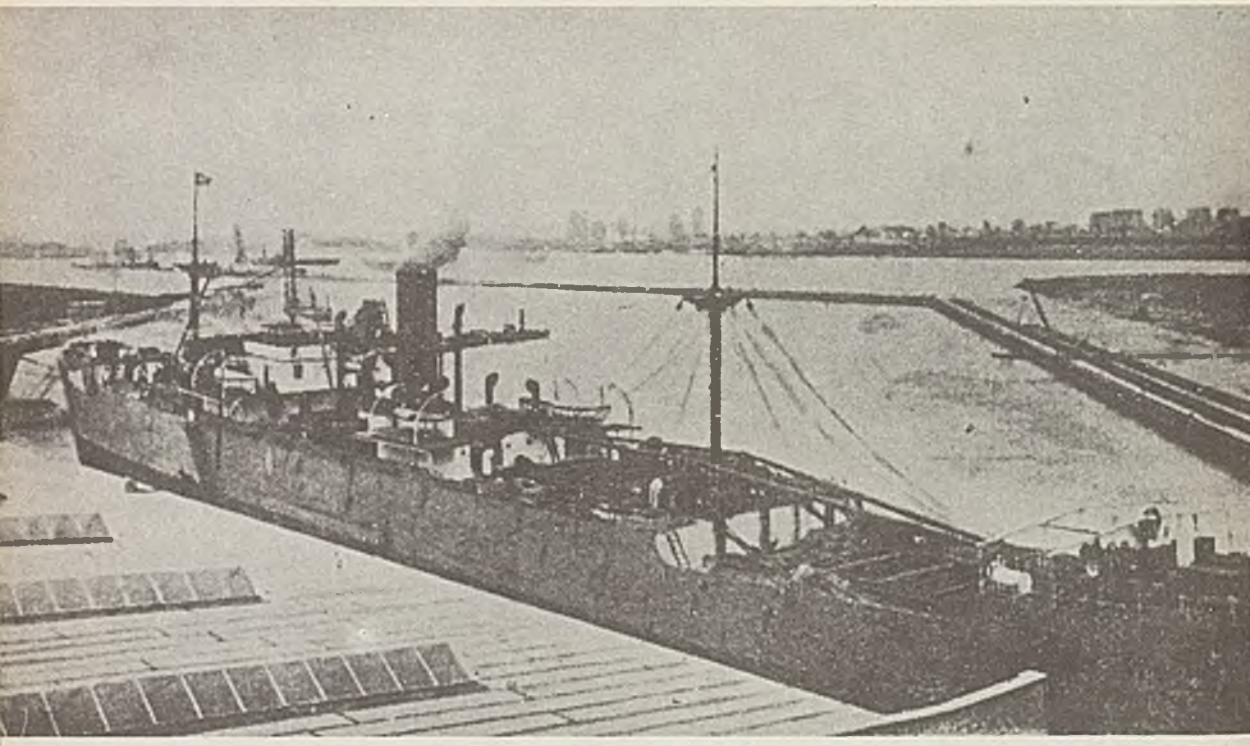


Pierwszy statek transoceaniczny w porcie gdyńskim — lato 1923 r.



POLITECHNIKA ŚLĄSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
w Gliwicach

Gdyński port wewnętrzny w 1928 r. Basen im. Marszałka Piłsudskiego



Rozbudowa marynarki wojennej jest najlepszą rękojmią mocarstwowego rozwoju państwa i kwitnącej pomyślności narodu.

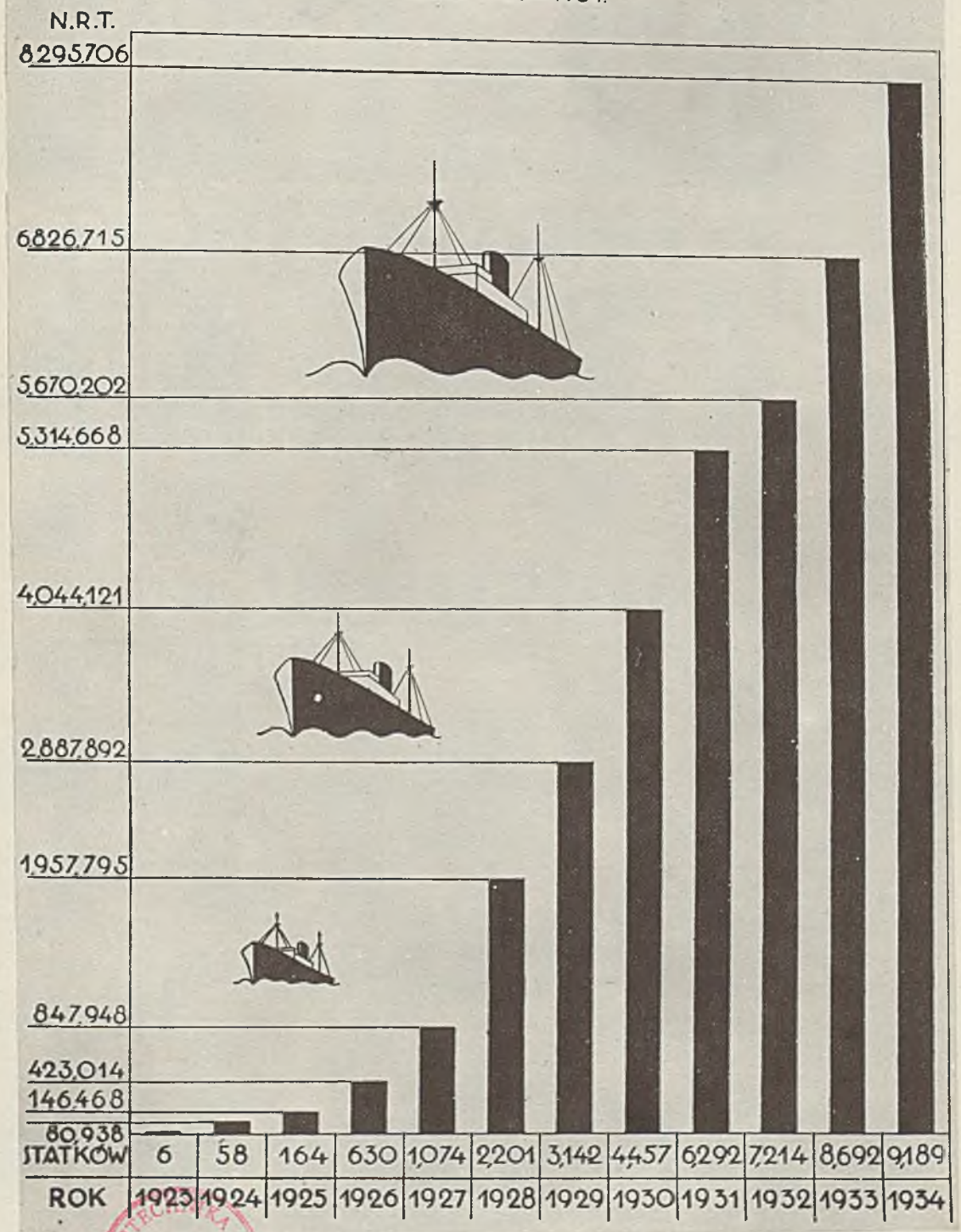
J. Piłsudski

Marszałek Józef Piłsudski i minister Eugeniusz Kwiatkowski na pokładzie statku „Jadwiga". Gdynia 1928 r.

POLITECHNIKA ŚLĄSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
w Gliwicach

Uroczystości w Gdyni w dziesiątą rocznicę odzyskania Pomorza — maj 1930 r.

Ruch statków w porcie gdyńskim
w latach 1923 – 1934.



POLITECHNIKA ŚLĄSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
w Gliwicach

UDZIAŁ PORTÓW POLSKICH W HANDLU ZAGRANICZNYM

Cyfry oparte na danych G. U. S. bez uwzględnienia obrotów przybrzeżnych oraz tranzytu

POLSKA FLOTA HANDLOWA

W LATACH 1922 – 1936

ROK NA DZIEŃ 1.I.	ILOŚĆ STATKÓW	TONAŻ BRUTTO	TONAŻ NETTO
1922	3	5.371	3.320
1923	14	12.725	7.561
1924	20	12.883	7.670
1925	20	10.652	6.309
1926	19	9.544	5.636
1927	32	14.191	8.908
1928	38	26.801	16.337
1929	31	24.816	13.611
1930	37	38.498	22.134
1931	45	68.128	39.207
1932	48	66.332	38.181
1933	51	66.426	37.770
1934	54	64.763	36.596
1935	56	66.139	37.355
1936	99	82.259	46.743
NA DZIEŃ 1 - VI 1938	101	96.819	54.910

Tonaż rejestrowy brutto – jest to całkowita pojemność statku łącznie z wszystkiemi pomieszczeniami, służącemi do prowadzenia i napędu statku (maszynownia, kotłownia, pomieszczenia dla załogi nadbudówki i t. p.).

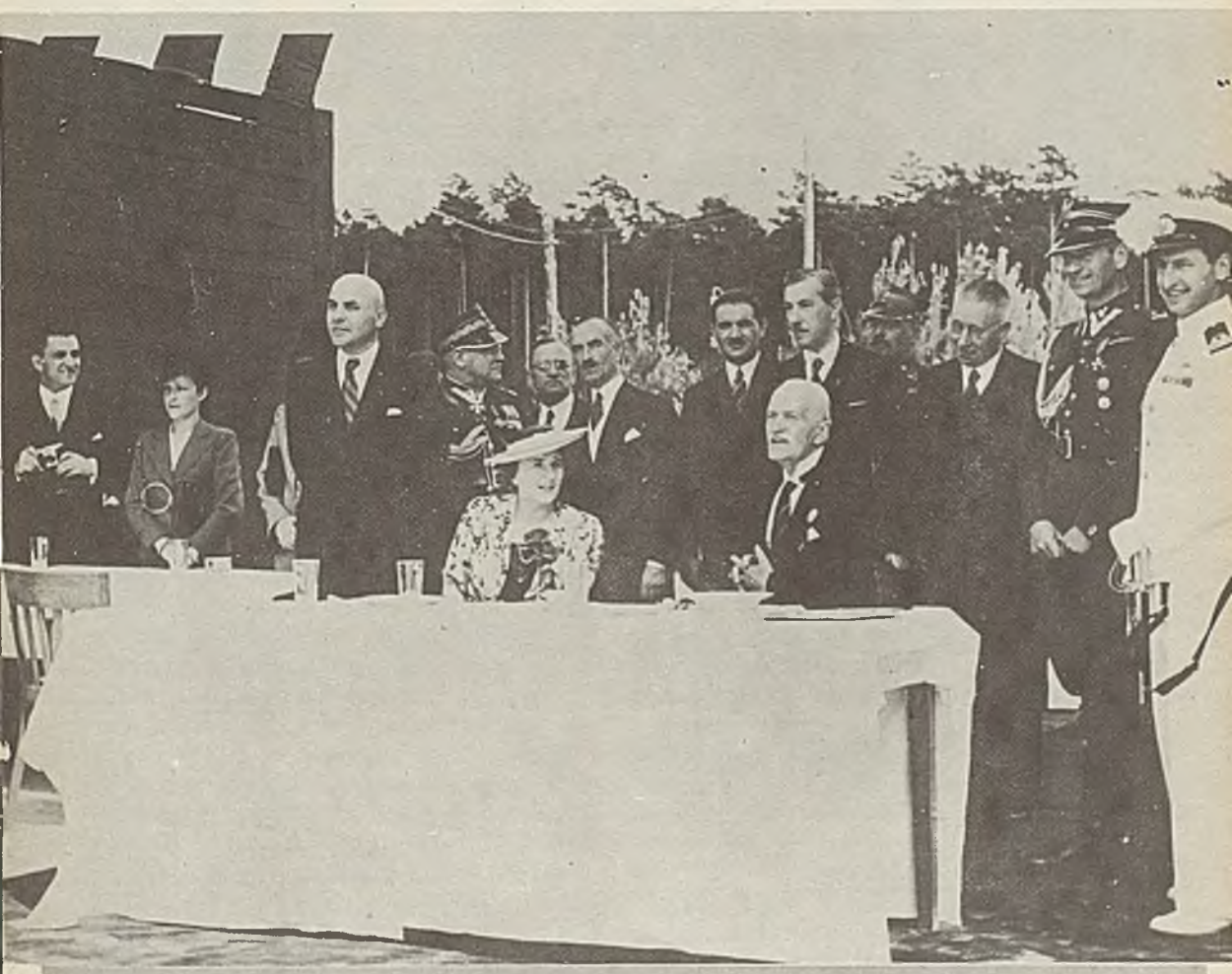
Tonaż rejestrowy netto – jest to pojemność tej części statku, która może być wyzyskana handlowo (ładunek, pasażerowie).

Tonna rejestrowa – jednostka objętości - 2,83m³.

GŁÓWNA * W Gliwicach *

Eugeniusz Kwiatkowski w towarzystwie Marii Mościckiej i współpracowników prezydenta w czasie wycieczki po terenach COP — czerwiec 1938 r.

Prezydent Ignacy Mościcki z żoną, z tyłu stoi Eugeniusz Kwiatkowski. Stalowa Wola — 8 czerwca 1938 r.



Miłość morza jest źródłem, z którego czerpać
będą swą moc przyszłe pokolenia Polski.

I. Mościcki

POLITECHNIKA ŚLĄSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
w Gliwicach

rzez długie, długie lata ani jedna fala morska nie rozbijała się o brzeg, będący własnością Państwa Polskiego. — Wiatrów nie chwytał ani jeden polski żagiel. — Ani jeden z miljona wirów, które za szlakami statków powstają, nie był wirem po polskim okręcie. — I jak mało było serc polskich, ujarzmionych miłością do niezniszczalnego morza. — A dziś corocznie obchodzimy Ś w i ę t a M o r z a. — Są one jakby ekspijacją za minione nasze śmiertelne wobec m o r z a grzechy i w doroczne całego Narodu ślubowania się zamieniają, że nas już nikt i nic z rzędu państw morskich nie usunie. — A ślubowania te nie są tylko rotą czczych słów, bośmy dowiedli, że umiemy w miarę swych sił być wierni przyrzeczeniom. — Wielkim wysiłkiem całego Narodu w krótkim czasie sprawiliśmy, że wichry morskie coraz częściej grają swoje hymny na żaglach polskich; coraz liczniejsze rzesze kutrów rybackich zapuszczają się na dalekie morza; co rok coraz więcej żelaznych serc bije w żelaznych ciałach naszych parowców, które, żywione polskim czarnym węglem, oddychające czerwonemi płomieniami, buchają radośnie białą parą, okalającą bandery Państwa Polskiego i niosą je po wszystkich morzach. — Morze otworzyło nam bramy na świat szeroki, ono zrównało nas z innemi narodami, ono dało nam wolność i prawo bycia tam wszędzie, gdzie morze jest i niebo. — Wyciągamy gotową do współpracy dłoń ku narodom, z któremi zbliżyło nas wspólne sąsiedztwo mórz, a w pierwszym rzędzie ku tym, których wybrzeża pospołu z naszemi oblewają fale Bałtyku. — Staliśmy się Państwem morskiem, dzięki czynowi, któremu imię: Gdynia. — Ona sprawiła, że nasze i obce kotwice mogą w polski grunt się wżerać, ona daje i dawać będzie mężne załogi, które wieść będą polskie okręty do określonego celu poprzez mgły i sztormy. — Załogi, które oby żadnym nawałnicom nie pozwoliły polskich statków ogołocić z masztów, załogi, które oby zawsze pamiętały, że cechą dobrego marynarza jest pełna wiara w siebie, a równocześnie niemamienie się nigdy zawodnem poczuciem bezpieczeństwa. — Niech te zalety dobrego marynarza staną się własnością duszy całego Narodu. — Wtedy, patrząc na to, co się dziś dzieje na świecie, zrozumiemy wszyscy, że, aby dzieło pokojowej pracy, odbudowy lepszych form współżycia narodów i postępu nie zostało zagrożone, potrzeba, abyśmy, pospołu ze wszystkimi pragnącymi pokoju, potrafili w razie potrzeby skutecznie stanąć w jego obronie. — Widzimy, że tylko z silnym liczy się świat, że żadne gwarancje, żadne układy nie zapewnią narodowi niezależności w tym stopniu, co jego własna moc. — Tak, jak stanęliśmy wszyscy przy budowie wyjścia na wolne gościńce świata, świadomi, że bez tego zbiorowego wysiłku nie spełniłoby się dzieło, na które dzisiaj z dumą spoglądamy, tak i za obronnością tego dorobku i zapewnieniem mu dalszego spokojnego rozwoju, musi stanąć czujna i troskliwa o przyszłość myśl nasza i celowo zorganizowany wysiłek.

(Przemówienie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, wygłoszone z okazji Ś w i ę t a M o r z a w dniu 29 czerwca 1936 roku)

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 8 Warszawa, sierpień 1936 r. Rok XI.

STWIERDZAMY

Wystąpienie przywódcy gdańskiej partji narodowo-socjalistycznej przeciwko Komisarzowi Ligi Narodów w Gdańsku — poprzedzone manifestacyjnem pominięciem Wysokiego Komisarza przy składaniu wizyt przez dowódcę niemieckiego krążownika „Leipzig", który w końcu ubiegłego miesiąca odwiedził port gdański, odbiły się głośnem echem w całej Europie. W wystąpieniach tych, wielu zagranicznych polityków i publicystów widzi zapowiedź gwałtownej zmiany stanu prawnego w ujściu Wisły, zapowiedź powrotu Wolnego Miasta do Rzeszy. Niektóre pisma zagraniczne przyniosły nawet rewelacyjne wiadomości o przygotowaniach niemieckich dywizyj w Królewcu do marszu na Gdańsk. W związku z powyższemi wydarzeniami, stwierdzamy:

Statut Wolnego Miasta powstał w wyniku kompromisu pomiędzy żądaniami Polski, uznanemi przez Komisję Konferencji Pokojowej w Wersalu, — żądaniomi włączenia Gdańska do organizmu politycznego Rzeczpospolitej, a nieprzychylnemi Polsce tendencjami, które, osłaniając się argumentem co do niemieckiego charakteru Gdańska — nie chciały dopuścić do mocnego oparcia się Polski o Bałtyk. Wyodrębniony jako Wolne Miasto, włączony tylko do celnych granic Rzplitej — Gdańsk, co było do przewidzenia, stał się wkrótce najjaskrawszem narzędziem w rękach odwetowo-rewizjonistycznej polityki niemieckiej, a sprawy polsko-gdańskie — nieprzerwanym tematem obrad Ligi Narodów.

Jasne i zdecydowane stanowisko Polski wobec uroszczeń i prowokacyj niemieckich, a w szczególności wobec zakusów na nasz stan posiadania nad Bałtykiem — musiało wkońcu znaleźć swój wymowny wyraz i w manifestacyjnem wzmocnieniu naszej załogi wojskowej na Westerplatte. Realna ocena sił i możliwości przez stronę niemiecką doprowadziła w niedługim czasie do odprężenia w stosunkach polsko-niemieckich, co nie mogło nie odbić się na stosunkach polsko-gdańskich. Jest zgodne z prawdą, że od tego czasu zadania Komisarza Ligi Narodów i samej Ligi zostały poważnie odciążone. Życie pokazało, że niema takich trudności, które nie dałyby się przezwyciężyć w bezpośrednich rozmowach i pertraktacjach polsko-gdańskich. Nowe metody współpracy zadały kłam dotychczasowej tezie niemieckiej, że u ujścia Wisły zaistniał stan niemożliwy do utrzymania, że Gdańsk nie może żyć i rozwijać się w związku z Polską. Jest również prawdą, że Polska, chociaż niezadowolona z załatwienia sprawy dostępu do morza na odcinku gdańskim, przystosowała się do postanowień traktatowych, a nawet późniejszych umów, zwężających te postanowienia, strzegąc tylko nieustępliwie przyznanych jej praw w porcie, w dysponowaniu środkami komunikacji i aparatem celnym, strzegąc praw obywateli polskich w Gdańsku i Polaków — mieszkańców Wolnego Miasta. Do życia Wolnego Miasta, do jego stosunków wewnętrznych, — nigdy się nie mieszała i nie wtrąca. Nie znaczy to jednak, by Polsce obojętne były sprawy konstytucji Wolnego Miasta, by zwłaszcza ktoś chciał samowolnie przesądzać o innej zależności politycznej Wolnego Miasta. Dzisiaj ta zależność i związek podzielone są pomiędzy Ligę Narodów i Rzeczpospolitę, którą reprezentuje Wolne Miasto nazewnątrz i ma obowiązek bronić Gdańsk przed napaścią zewnętrzną. Gdyby ktokolwiek chciał ten stan prawny zmienić, zmienić go może tylko za zgodą Polski. Ale chyba nikt w świecie niema złudzeń co do tego, że Polska mogłaby się zgodzić na rozluźnienie dotychczasowego związku Gdańska z Polską, na wprowadzenie jakiegoś nowego, obcego czynnika w stosunki polsko-gdańskie. Tym czynnikiem może być tylko Ligo Narodów i jej Wysoki Komisarz, ale nikt inny. Niech nikt przeto na świecie nie ma żadnych złudzeń co do tego, że Polska komukolwiek pozwoliłaby na przekreślenia jej uprawnień u ujścia Wisły do Bałtyku, uprawnień opartych na wiekowej tradycji i koniecznościach życiowych. Polityka faktów dokonanych musiałaby się spotkać ze strony Polski ze zdecydowanym odporem, który znajdzie oparcie w całym jednomyślnym Narodzie.

★

Incydenty gdańskie stały się przedmiotem obrad Rady Ligi Narodów, która Polsce, jako państwu, prowadzącemu sprawy zewnętrzne Gdańska, powierzyła ich zlikwidowanie. Obrady Rady Ligi w tej sprawie dały okazję Prezydentowi Senatu Gdańskiego do agresywnego w formie i treści wystąpienia przeciwko Lidze, które sam określił „jako pierwszy atak", mający na celu zmianę stosunku Gdańska do Ligi, zmianę, „której domaga się nietylko w imieniu ludności gdańskiej, lecz i w imieniu całego narodu niemieckiego".

Pan Minister Beck, przemawiając dwukrotnie i występując przeciwko nieusprawiedliwionym atakom na Ligę i jej Komisarza, zastrzegł się, że w sprawach ogólnych, poruszonych przez Prezydenta Senatu Gdańskiego, Rząd Polski zajmie stanowisko w chwili, gdy uzna to za stosowne.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

Nakład 150.000 Cena pojedyńczego numeru zł. 1.20

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 8 Warszawa, sierpień 1938 r. Rok XV

kilkunastu latach pracy zdołaliśmy pogłębić szeroko w społeczeństwie polskim światopogląd morski.

Jesteśmy dziś — w zasięgu tego zagadnienia — zupełnie innym narodem, niż w r. 1920, gdy obejmowaliśmy polski skrawek Bałtyku w posiadanie.

Znamy realną wartość wybrzeża morskiego, spojonego wysiłkiem pracy i świadomością narodową z całym państwem. Znamy realną wartość Gdyni-portu i Gdyni-miasta, wiemy, jakie usługi oddaje Polsce flota handlowa i morska siła zbrojna. Ambicje morskie naszego narodu przerastają już dziś Gdynię, obejmują całe polskie wybrzeże morskie, wszystkie nasze prawa bałtyckie i biegną ku tym milionom Polaków, którzy w szerokim świecie pełnią honorową straż przy sztandarze, na ktorym widnieje symbol orła polskiego.

Zdajemy sobie — jakże dokładnie i jasno — sprawę z tego, że nie może minąć ani jeden rok bez nowego wysiłku i nakładu w Gdyni, bez nowego podmurowania i rozszerzenia patriotyzmu morskiego w Polsce. Nie powinien minąć ani jeden dzień, w którym nie pogłębiłaby się świadomość, że nasze prawa bałtyckie równoznaczne są z prawem do niepodległości politycznej i gospodarczej i muszą być zawsze przez każde pokolenie bronione z takim zapałem i z taką wiarą, jak sam byt państwa i narodu.

Obecnie — w dwudziestolecie odzyskania niepodległości — niechże wolno będzie stwierdzić jeszcze jedno.

Wysiłek Polski na morzu, wysiłek skonkretyzowany w imponującej rozbudowie Gdyni, w rozkwicie całego wybrzeża, w uruchomieniu floty handlowej i pasażerskiej, w rozwoju bandery wojennej, w zwycięskim osiągnięciu praw państwa morskiego w świecie, stał się wielkim walorem moralnym współczesnego pokolenia Polski.

Po stuleciu niewiary we własne siły, odzyskaliśmy bezcenny skarb — świadomość, że nie tylko możemy bić wroga na polu bitwy lepiej i skuteczniej niż niejeden „stary" naród w Europie, ale również możemy rozwiązywać pomyślnie wielkie zadania gospodarcze i kulturalne.

Toteż jestem najgłębiej przekonany, że bez Gdyni — nie skonkretyzowałaby się w Polsce idea Centralnego Okręgu Przemysłowego.

Legiony pionierów polityki morskiej — budzą i budzić będą nadal do nowych czynów nowe generacje, tak samo, jak pierwsze walki o niepodległośc Polski prowadziły konsekwentnie do dziejowego zwycięstwa Piłsudskiego i do „cudu nad Wisłą".

(Oświadczenie P. Vicepremiera E. Kwiatkowskiego z okazji „Dni Morza")

Nakład 210.000 Cena pojedyńczego numeru zł 1.20

WAŻNIEJSZE DATY HISTORYCZNE LMK

1.X. 1918 r.: Zebranie organizacyjne stow Bandera Polska w obecności 25 założycieli z kontradmirałem Kazimierzem Porębskim na czele.

24.X. 1918 r.: Uchwalenie przez Walne Zebranie członków Bandery Polskiej planu przejęcia od okupantów żeglugi i taboru rzecznego i złożenie go ministrowi Przemysłu i Handlu.

Maj 1919 r.: Ukazanie się pierwszego numeru miesięcznika „Bandera Polska".

17.VI. 1919 r.: Reorganizacja stowarzyszenia na Ligę Żeglugi Polskiej. Liczba członków 2.000.

21.I. 1924 r.: Początek wielkich manifestacyj o prawa polskie w Gdańsku i o budowę własnego portu w Gdyni; następnie rozpisanie konkursu na plan rozbudowy Gdyni.

27.IV. 1924 r.: Uchwalenie reorganizacji stowarzyszenia Liga Żeglugi Polskiej przez Walne Zebranie członków tego stowarzyszenia, oraz zmiana statutu i nazwy na Ligę Morską i Rzeczną. Liczba członków 5.600.

Listopad 1924 r.: Ukazanie się pierwszego numeru miesięcznika „Morze" o objętości 8 stron i w nakładzie 3 tys. egzemplarzy.

6—14.VI. 1925 r.: Pierwszy tydzień propagandy haseł Ligi w całej Polsce p. n. „Tydzień Bandery".

6.II. 1928 r.: Powstanie Związku Pionierów Kolonialnych jako autonomicznej sekcji Ligi.

20—21.X. 1928 r.: I Walny Zjazd Delegatów w Katowicach — przyjęcie programu kolonialnego.

10.II. 1930 r.: Obchód 10-lecia odzyskania dostępu do morza.

25—27.X. 1930 r.: Uchwalenie zmiany nazwy „Liga Morska i Rzeczna" na „Liga Morska i Kolonialna" przez manifestacyjny III Walny Zjazd Delegatów LMR w Gdyni. Liczba członków 28.000.

Kwiecień 1932 r.: Powstanie Funduszu Akcji Kolonialnej.

Sierpień 1932 r.: Pierwsze Święto Morza w Gdyni.

20.I. 1933 r.: Uchwała Rady Ministrów o przekazaniu Lidze FOM, po zlikwidowaniu Komitetu Floty Narodowej (od 16.II. 1927 r. do 10.III. 1932 r.).

25—27.V. 1933 r.: Uchwalenie planu akcji zbiórkowej na FOM i programu wychowania morskiego młodzieży przez V Walny Zjazd Delegatów LMK.

Sierpień 1933 r.: Pierwszy spływ z całej Polski do Bałtyku.

Luty 1934 r.: Ukazanie się pierwszego numeru miesięcznika popularnego „Polska na Morzu".

Styczeń 1935 r.: Wydanie pierwszego numeru „Szkwału" jako miesięcznika Ligi.

2—4.VI. 1935 r.: Pierwszy odbyty w Gdańsku, VI z kolei Walny Zjazd Delegatów LMK.

Listopad 1934 r.: Wydanie pierwszego numeru kwartalnika „Sprawy Morskie i Kolonialne".

16.VII. 1936 r.: Śmierć prezesa Zarządu Głównego LMK gen. G. Orlicz-Dreszera.

Lipiec — sierpień 1935 r.: Pierwszy spływ do Morza Czarnego Prutem — Dunajem na trasie 1000 km .

Październik 1937 r.: Rozpoczęcie działalności Instytutu Naukowego LMK.

15.I. 1938 r.: Spuszczenie na wodę łodzi podwodnej „Orzeł" budowanej z sum FOM.

1.X. 1938 r.: Dwudziestolecie istnienia organizacji. Liczba członków 827.829.

Wszystkie błędy i niedomagania leżą zawsze na samej powierzchni życia. Dlatego są łatwo dostrzegalne. Wszystkie rzetelne wartości są głęboko ukryte i dlatego muszą być zawsze odkrywane.

Tak odkryliśmy w nowej i wyzwolonej Polsce wartość morza. Zarówno błędy jak i wartości są znamienne tem, że nie podlegają działaniu sumowania; one zawsze mnożą swe walory.

Jeżeli więc do wartości morza dołączymy wartość niezłomnej, upartej, celowej i rozumnej pracy, to realne skutki poczną się mnożyć i potęgować. Dlatego polityka morska winna się stawać organiczną i coraz ważniejszą częścią składową polityki gospodarczej Polski.

Kwiatkowski.

„Wszystkie błędy i niedomagania leżą zawsze na samej powierzchni życia. Dlatego są łatwo dostrzegalne. Wszystkie rzetelne wartości są głęboko ukryte i dlatego muszą być zawsze odkrywane.

Tak odkryliśmy w nowej i wyzwolonej Polsce wartość morza. Zarówno błędy jak i wartości są znamienne tem, że nie podlegają działaniu sumowania; one zawsze mnożą swe walory.

Jeżeli więc do wartości morza dołączymy wartość niezłomnej, upartej, celowej i rozumnej pracy, to realne skutki poczną się mnożyć i potęgować. Dlatego polityka morska winna się stawać organiczną i coraz ważniejszą częścią składową polityki gospodarczej Polski".

(—) E. KWIATKOWSKI

Bolesław Bierut, Eugeniusz Kwiatkowski, z tyłu Stanisław Szwalbe. Gdańsk 1946 r.

POLITECHNIKA ŚLĄSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
w Gliwicach

Eugeniusz Kwiatkowski ze współpracownikami Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża. Gdańsk 1947 r.

Eugeniusz Kwiatkowski, Stefan Jędrychowski, Edward Osóbka-Morawski, wojewoda Zrałek. Gdańsk 1947 r.

POLITECHNIKA ŚLĄSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
w Gliwicach

Kraków, 10 października 1972r.

Wielce Szanowny i Drogi Panie Profesorze!

List z dn. 23 lipca b.r. otrzymałem. Dziękując serdecznie za pamięć i przyjazne słowa skierowane pod moim adresem, przepraszam za tak znaczną zwłokę w mojej odpowiedzi. Przyczyną tego było niedomaganie mojego zdrowia i pobyt na Klinice Krakowskiej. Teraz czuję się nieco lepiej , tak że mogę odrabiać zaległości.

Oczywiście w sprawie odznaczenia mnie przez Radę Państwa uważam siebie za personifikację całego legionu Współpracowników - znanych i nieznanych - którzy z największym zapałem, z inteligentną gorliwością montowali gdyńskie dzieło.

Przypuszczam, że dotarła do rąk Pana recenzja Jego książki „ Polityka Gospodarcza Rządu Polskiego 1936 - 1939, " napisana przez Janusza Rakowskiego. Recenzja ta została wydrukowana w czasopiśmie Niepodległość / w Londynie /, w tomie ósmym z r.1972, str. 211 - 219 Recenzja ta jest życzliwie nastawiona do Autora i Jego dzieła.

W reszcie zawiadamiam, że stosownie do Pańskiego życzenia proszę uprzejmie o odwiedzenie mnie przy okazji pobytu w Krakowie, po uprzednim telef. porozumieniu się /tel. 316 - 56 /. Czasem nie dopisuje zdrowie i pomimo najlepszych chęci - nie mógłbym przeprowadzić dłuższej rozmowy.

Dziękując raz jeszcze za przyjazne słowa w liście, łączę przy serdecznych pozdrowieniach , wyrazy prawdziwego szacunku

E. Kwiatkowski

POLITECHNIKA ŚLĄSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
w Gliwicach

„A jeżeli komu służba droga do [illegible]
Tym co służą ojczyźnie..."
[illegible]

EUGENIUSZ FELICJAN KWIATKOWSKI

* 30-XII-1888 † 22-VIII-1974

CHEMIK, EKONOMISTA
dr h. c. UNIWERSYTETU
GDAŃSKIEGO, MINISTER
PRZEMYSŁU I HANDLU
1926-1930. MIN. SKARBU
I WICEPREMIER 1935-1939.
W LATACH 1945-1947
DELEGAT RZĄDU DLA
SPRAW ODBUDOWY
WYBRZEŻA.

wiernie służył Polsce

Służbę ojczyźnie rozpoczął w organizacjach niepodległościowych przed I wojną światową. Walczy w Legionach. Niepodległej Polsce oddaje całą swą wiedzę i wybitny talent twórczy. Miasto i port Gdynia powstały dzięki jego energii i wierze w siłę wolnego narodu. Był inicjatorem i współtwórcą Centr. Okr. Przem. - największego dzieła Niepodległej Polski.

Jemu to zawdzięcza istnienie nasze miasto Stalowa Wola, powstałe wraz z hutą w latach 1938-1939.

Od 1945-1948 r. pracował z takim samym poświęceniem i wiarą nad odbudową polskiego Wybrzeża.

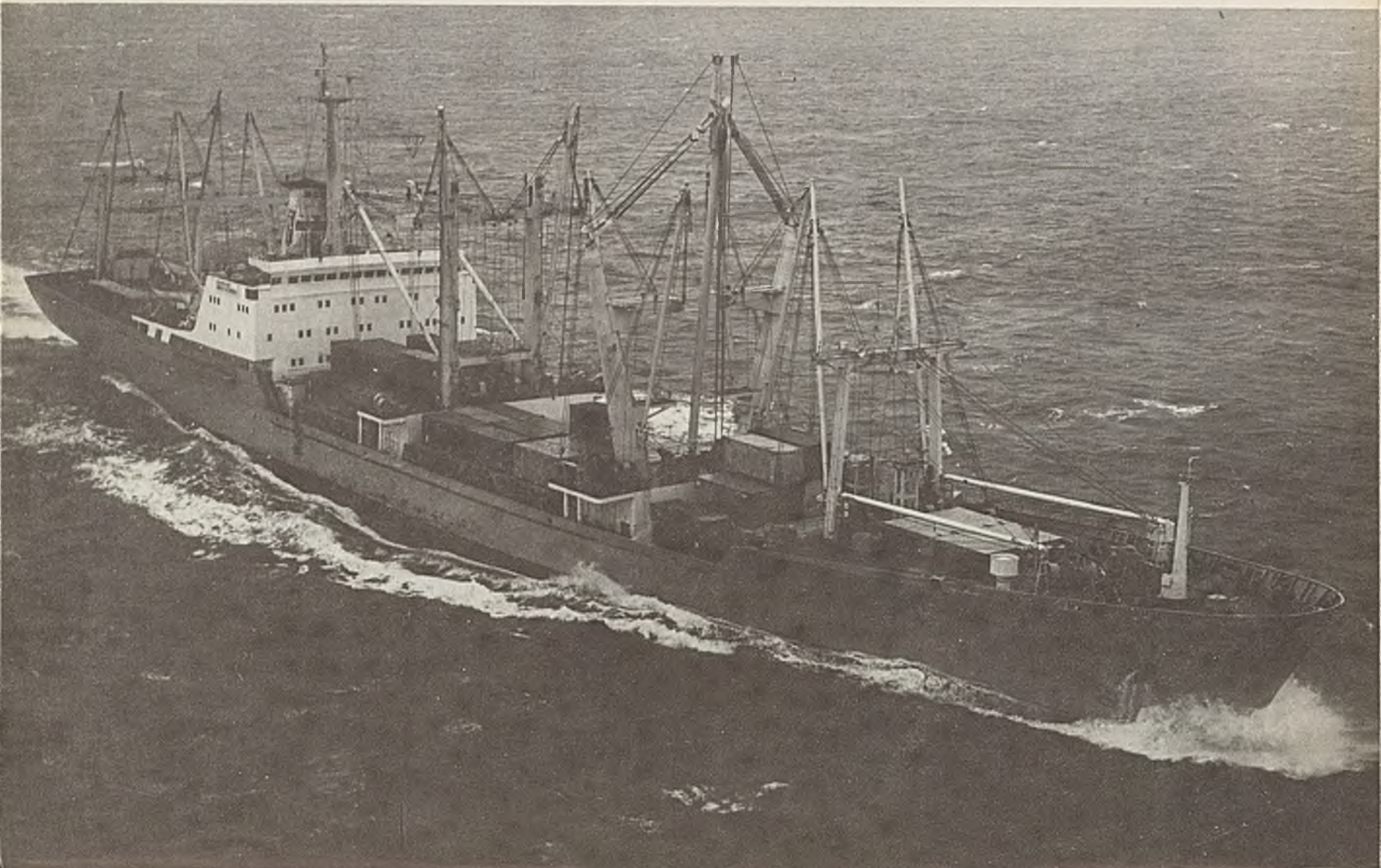
Był zawsze wierny idei jedności narodu i poszanowania godności człowieka w duchu wartości chrześcijańskich. Łączył właściwą Polakom postawę romantyczną z działaniem pozytywistycznym.

Jego życie uczy, że wielkość człowieka to jedność wiary, miłości, myśli i czynu.

Wdzięczne Eugeniuszowi F. Kwiatkowskiemu katolickie społeczeństwo Stalowej Woli

A. D. 1992

Statek Polskich Linii Oceanicznych noszący imię Eugeniusza Kwiatkowskiego



westycyjnych, zaczął się na Wybrzeżu pod nieprzyjaznymi auspicjami. Ostra i długa zima — nie spotykana do dziesięcioleci — dała się tu szczególnie ciężko we znaki. Pod koniec stycznia zamarzły wody Kanału Kilońskiego, Cieśniny Sundu pokryły się grubym lodem, a wody wszystkich portów bałtyckich, w tym Szczecina, Gdyni i Gdańska stały się niedostępne dla żeglugi. Administracja naszych portów morskich nie rozporządzała nawet odpowiednio silnymi lodołamaczami. Wszelki ruch zamarł w portach, a sytuacja ta przeciągnęła się do drugiej połowy marca. Ten wyjątkowy stan faktyczny spowodował niemałe trudności w planach odbudowy Wybrzeża i funkcjonowania portów. Były jednak i inne zagadnienia i niedomagania, które obciążały — przynajmniej na najbliższą przyszłość te fundamentalne zadania.

Przede wszystkim z upływem czasu i z postępem odbudowy, zadania — które wyłaniały się przed administracją polską — stawały się coraz bardziej złożone, coraz kosztowniejsze i bardziej długofalowe. Ponadto zjawiły się w naszych portach zagadnienia związane z potrzebami tranzytu towarowego dla naszych sąsiadów i przyjaciół, szczególnie dla Czechosłowacji i Węgier, które przed wojną szeroko korzystały z usług portów niemieckich i polskich. Korzystny dla nas pod każdym względem program tranzytowy — jeżeli miał być realizowany na szeroką skalę — wymagał modernizacji urządzeń przeładunkowych, odpowiednich magazynów, doskonale funkcjonującej komunikacji, sprawnej obsługi maklerskiej oraz uregulowania sprawy przeliczeń walutowych. Silniejsze uruchamianie przemysłu na Wybrzeżu spotęgowało też falę napływu ludzi z polskiego zaplecza, a zagadnienie spiesznego odbudowywania mieszkań pracowniczych stało się sprawą palącą. Takich — większych i mniejszych — kłopotów na Wybrzeżu było wówczas więcej. Wszystko to jednak nie spętało żywiołowego dynamizmu na tych terenach. Wybrzeże i tym razem zdało dobrze swój egzamin życiowy i w trzech następnych kwartałach 1947 r. nie tylko nadrobiło w dużej mierze przymusowe zaniedbania z okresu zimowego, ale ponadto doprowadziło do normalizacji stosunków organizacyjnych, gospodarczych i kulturalnych do tego stopnia, że dalsza ingerencja i pomoc Delegatury stawała się stopniowo coraz mniej konieczna i celowa. Toteż uchwałą Rady Ministrów z 13 stycznia 1948 r. uległa ona likwidacji.

Tymczasem bilans prac i nakładów państwowych na Wybrzeżu za 1947 r. zamknięty został niemałymi aktywami. Przede wszystkim znaczne osiągnięcia rejestrowały dwa nasze porty centralne Gdynia i Gdańsk. Sumaryczny przeładunek towarowy wzrósł w 1947 r. do 9,7 mln ton, a więc — pomimo martwych miesięcy zimowych — w stosunku do roku poprzedniego powiększył się o 2 mln ton, tj. o 25%. Ale najistotniejsze było to, że o te 2 mln ton wzrósł właśnie wywóz z Polski, a ponad-

to, że porty te w okresie od maja do listopada rejestrowały miesięczny przeładunek zawsze poniżej miliona ton. Oznaczało to, że praktyczna zdolność przeładunkowa tych portów w relacji rocznej wynosiła wówczas 12—13 mln ton. W tym samym czasie startujący dopiero port szczeciński przeładował 725 tys. ton różnych towarów polskich.

Podobne tendencje i rezultaty zapisują na swoim rachunku i inne instytucje działające na Wybrzeżu. Tak np. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku odbudowała w tym roku dalsze 50 km linii kolejowych, wymieniła szyny na trasie 133 km, zremontowała prawie 8 tys. sztuk rozjazdów, poddała naprawie we własnych warsztatach 170 parowozów, odbudowała wiele mostów, przepustów, budynków administracyjnych lub mieszkalnych itd. Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk—Gdynia uruchomiły 16 stycznia 1947 nową i ważną trakcję elektryczną, tramwajowo-trolejbusową łączącą oba główne centra miejskie na tym odcinku Wybrzeża. Ponadto instytucja ta odbudowała w tym roku 4 ważne linie tramwajowe długości ok. 9 km. Ogółem pod koniec roku czynnych już było dwanaście linii tramwajowych, dwie trolejbusowe, sześć autobusowych i dziesięć wodnych. Ogromny postęp zarejestrowano w tym czasie w zakresie odbudowy miast i wsi Wybrzeża, silnie rozwinął się ruch pocztowy, o 160% wzrosły wkłady do PKO, a rybołówstwo morskie dostarczyło prawie 40 tys. ton ryb wartości 1350 mln zł. Wiele zakładów przemysłowych, z działem energetyki na czele, przeszło w tym czasie z okresu organizacyjno-remontowego na produkcyjny, tworząc wciąż nowe i żywotne ogniwa w łańcuchu prac nad odbudową i zagospodarowaniem Wybrzeża.

W każdym wielkim i obliczonym na lata wysiłku dostrzega się wielokrotnie łatwiej i wyraźniej wszelkie błędy i niedomagania niż istotne osiągnięcia, których pełna wartość ujawnia się dopiero po upływie dłuższego czasu. Tak było i z procesem odbudowy Wybrzeża. Potrzeby były natarczywe, środki znaczne, ale ograniczone, a rezultaty — jak się wydawało — były powolne. Z tego punktu widzenia można by może zarzucić niniejszemu sprawozdaniu, że ocenia zbyt korzystnie osiągnięcia społeczeństwa polskiego na Wybrzeżu w pierwszych latach powojennych. Można więc porównać jeszcze rezultaty naszej własnej pracy z wynikami innych społeczeństw, choćby znajdujących się po wojnie w nieporównywalnie korzystniejszej sytuacji niż nasza.

Otóż stan zniszczeń wojennych w głównych portach północno-europejskich był wcale poważny, ale z wyjątkiem Gdyni i Gdańska nigdzie nie przekroczył 70% podstawowych urządzeń portowych, takich jak nabrzeża, falochrony, dźwigi, magazyny i zbiorniki, tabor pływający, sygnalizacja i in. Te właśnie urządzenia w centralnych portach polskich zostały zdewastowane prawie w 100%, podczas gdy np. zniszczony Ham-

burg miał 30% nie uszkodzonych magazynów i czynnych dźwigów; jeszcze lepsza była sytuacja w portach Bremy, Lubeki, Emdenu, Gandawy czy Antwerpii. W połowie 1946 r. porty niemieckie osiągnęły w przeładunku 22% normy przedwojennej; za cały rok 1946 obrót towarowy w Gandawie wyniósł 25% tej normy, w Bremie 42%, a w Antwerpii dosięgnął 46,7%. Hamburg, jeden z najznaczniejszych portów świata, przyjął w tym roku 3338 statków reprezentujących łącznie 2,4 mln NRT. W tym samym czasie zespół portowy Gdańsk—Gdynia przyjął 4500 statków o pojemności ok. 4,8 mln NRT, a więc więcej i większych statków niż Hamburg. W porównaniu z najkorzystniejszym rokiem okresu międzywojennego porty — Gdynia i Gdańsk — wykonały w 1946 r. ogólnie 47% ówczesnego przeładunku, a w okresie letnim 1947 r. ponad 70% tej porównawczej normy.

Można więc z poczuciem pełnego obiektywizmu stwierdzić, że wysiłek pracy zarówno morskiego zaplecza gospodarczego, jak też i kolei żelaznych, i samych portów morskich Polski był w pierwszych latach powojennych znaczny, w wysokim stopniu skuteczny i wytrzymywał porównanie z krajami zamożniejszymi, lepiej usytuowanymi geograficznie i mniej zniszczonymi.

E. KWIATKOWSKI: *Akcja odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża polskiego w latach 1945—1947*. Polska Ludowa. Materiały i Studia, T. 7 Warszawa 1968 s. 47—57

ODBUDOWA I ZAGOSPODAROWANIE WYBRZEŻA

Już w styczniu 1918 r. prezydent W. Wilson[1] definiując przed Kongresem cele wojenne, podkreślił dobitnie prawo nieskrępowanego dostępu do morza przyszłej Polski, a sekretarz stanu R. Lansing[2] stwierdził wyraźnie w swoich pamiętnikach, że oświadczenie prezydenta rozumiano jako oddanie Polsce Gdańska bez jakichkolwiek ograniczeń czy zastrzeżeń. Następnie jednak — w wyniku przetargów i intryg — konferencja wersalska stworzyła ten złowieszczy kompromis zwany „Wolnym Miastem Gdańskiem"[3], który we wrześniu 1939 roku stał się detonatorem drugiej, tak tragicznej wojny światowej. Sprusaczony wówczas Gdańsk stał się nieuchronnie nie pomostem, ale prawdziwą przeszkodą w wymianie handlowej Polski ze światem zewnętrznym. Jeżeli zaś nawet — na podstawie konwencji paryskiej i układu warszawskiego — Polska uzyskiwała formalnie pewne prawa w Gdańsku, to natychmiast były one praktycznie unicestwiane bądź też obracane na szkodę naszego państwa. Taką niechęć przejawił Gdańsk, gdy Polska zainicjowała eksport swojego węgla drogą morską, taki sprzeciw powstał przy próbie stacjonowania polskiej floty wojennej w tym porcie albo przy przeładunku amunicji albo przy kreowaniu giełdy bawełnianej i w wielu innych przypadkach; podział mienia państwowego w Gdańsku, obejmującego m.in. stocznie okrętowe, przemieniał się w koncesje międzynarodowe, a polska taryfa celna miała przetworzyć się w narzędzie spętania rozwoju gospodarczego w naszym kraju. Gdy tylko zjawiła się nagła i pilna potrzeba wymiany towarowej na drodze morskiej, za każdym razem Polska spotykała się ze świadomą i planową obstrukcją ze strony Senatu Gdańskiego. Sam port gdański był wówczas nie tylko najdrożej pracującym portem na Bałtyku, ale i najpowolniejszym i, co najgorsze, najbardziej nieobliczalnym. W rzeczywistości w późnych latach powojennych Gdańskowi nie zależało na melioracji tych warunków; świadom swojej monopolitycznej pozycji w stosunku do polskiego zaplecza, wiedział, że ostatecznie cały rachunek — w ten czy inny sposób — musi pokryć Polska. Już ten jeden fakt domagał się natarczywie szukania radykalnego wyjścia z nad wyraz uciążliwej i gos-

podarczo nieznośnej sytuacji. Ale niestety, faktów tych było znacznie więcej i to o wielkim ciężarze gatunkowym.

Polska należała do rzędu krajów zapóźnionych w rozwoju cywilizacyjnym w okresie długiej niewoli, a zarazem szczególnie silnie zniszczonym technicznie i finansowo w okresie wielkiej wojny; była też względnie przeludniona. Każdy szczegół życia gospodarczego odrodzonej Polski wołał więc wielkim głosem o nakłady inwestycyjne. Przemysł domagał się surowców walutowych i maszyn; rolnictwo żądało nawozów sztucznych i nowoczesnych narzędzi pracy; miasta wołały o szybką rozbudowę urządzeń użyteczności publicznej; handel wysuwał na plan pierwszy postulat rozwoju sieci komunikacyjnych. Wszystko to sprowadzało się ostatecznie do ciągłego wzmagania dowozu zagranicznych surowców i urządzeń technicznych, a dowóz mógł być realizowany na dłuższą metę jedynie w oparciu o dynamicznie rozrastający się eksport. Potencjalnie pozostawał nam do dyspozycji miniaturowy, ale wolny odcinek morski rokujący w nakreślonych warunkach duże powodzenie. Powstawało tylko zagadnienie, kto i jak może wprawić w ruch mechanizm wielostronnych obrotów handlowych poprzez ten skrawek piaszczystego i pustego wybrzeża morskiego pozbawionego — jak się wydawało — fachowców, wszelkich urządzeń technicznych i gospodarczych oraz niezbędnych linii komunikacyjnych lądowych i wodnych?

Kiedy skrystalizowała się w Polsce świadomość tego stanu rzeczy? W latach 1924 i 1925. Najbardziej zasadnicze zniszczenia wojenne były już opanowane. Reforma walutowa została przeprowadzona, a lawina inflacji zahamowana; koleje funkcjonowały coraz sprawniej; przemysł powracał stopniowo do życia; rolnictwo przekraczało już normy przedwojenne; kontakty z nowymi rynkami zagranicznymi były już zadzierzgnięte. Toteż wewnętrzna sytuacja gospodarcza ówczesnej Polski wywiera wciąż wzrastający nacisk w kierunku podjęcia odważnej, samodzielnej i twórczej polityki morskiej. Początkowo była ona bardzo ostrożna i dyktowana raczej przez doraźne potrzeby. Takie konieczności sprawiły, że już w 1920 roku Ministerstwo Spraw Wojskowych zdecydowało się przystąpić do budowy małego portu w Gdyni, który również mógłby służyć celom handlowym. Wybudowano więc między 1921 a 1923 r. przystań dla małych i średnich statków, zabezpieczono ją kawałkiem falochronu oraz wprowadzono pierwszą bocznicę kolejową do portu. Praktyczny efekt tej inicjatywy morskiej był dość skromny. Pomimo rozlicznych trudności na granicach lądowych w 1922 roku tylko niewiele ponad 7% sumarycznego obrotu zewnętrznego korzystało bezpośrednio z drogi morskiej, głównie w porcie gdańskim, a Niemcy były wciąż jeszcze głównym dostawcą i odbiorcą Polski z wszystkimi ujemnymi konsekwencjami takiego monopolu. W samej osadzie Gdynia, nie

posiadającej ani wodociągów, ani nowoczesnego oświetlenia, ani planów zabudowy, dominowały dwie tendencje: rybacka i letniskowa, które tylko z oporem i powoli ustępowały prymatu poczynaniom techniczno-portowym. Dopiero pod wpływem jawnych szykan niemieckich i wzmagającej się opozycji gdańskiej akcja ta poczyna pulsować żywiej w centrum państwa, w Warszawie. Tak więc na skutek usilnych zabiegów Ligi Żeglugi Morskiej[4], sejm podejmuje 23 września 1923 r. zasadniczą uchwałę o budowie portu handlowego w Gdyni. Wstępne badania wykazały, że właśnie tu w Gdyni znajduje się — tak długo nie zauważone — jedno z najodpowiedniejszych miejsc na Bałtyku pod budowę wielkiego i nowoczesnego portu morskiego. Nie występowały tu silniejsze prądy i czasem tak dokuczliwe ruchy piasków na obszarach przybrzeżnych, reda osłonięta półwyspem helskim była wyjątkowo spokojna, tworząc dogodne wejście dla statków o dużym tonażu, głębokości wód morskich były korzystne, a ew. sytuacja lądowa wyjątkowo pomyślna. Po uchwale sejmowej 3 października tego roku Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów upoważnił ministra przemysłu i handlu do prowadzenia wstępnych pertraktacji z odpowiednimi firmami budowlanymi. Istotnie też, dnia 4 lipca 1924 r. podpisana została umowa kredytowa z konsorcjum francusko-polskim na budowę portu w Gdyni. Główny trzon konsorcjum stanowiła Société de Construction des Batignolles oraz Polski Bank Przemysłowy; współdziałała z nim fachowa i znana w świecie duńska firma Hojgard i Schultz oraz holenderska firma bagrownicza Ackermann i Van Harren.

Pierwsza umowa przewidywała rozbudowę portu do zdolności przeładunkowej dwu i pół mln ton rocznie na koniec 1930 r. Prace budowlane szły jednak dość opieszale. Toteż pod koniec lutego 1925 r. rząd zawarł z firmą dodatkowe porozumienie celem przyspieszenia tempa robót. Ministerstwo Spraw Wojskowych zaś, zawarło nieco później z tym samym konsorcjum oraz polskim Towarzystwem Robót Inżynierskich (TRI) umowę na budowę portu i koszar dla marynarki wojennej pod Oksywiem. Program prac w porcie handlowym był zaplanowany dość skromnie; w pierwszej fazie miało się zbudować jeden magazyn drobnicowy, dwa dźwigi mostowe i dwa bramowe, basen rybacki, gmach kapitanatu portu, nowy, większy dworzec kolejowy oraz doprowadzenie wodociągu do portu. Ale i ten mały plan natrafił w realizacji na trudności zarówno finansowe jak i techniczne. Z początkiem 1926 r. sytuacja na odcinku morskim była wprost niepokojąca. Początkowo strajk robotników, a później spór rozliczeniowy z konsorcjum zahamował wykonywanie planu. W dodatku cztery dragi zatonęły, a dwa statki, norweskie w rzeczywistości, jedyne statki pływające pod banderą polską, zostały przez armatora zlikwidowane. Najgorsza była jednak depresja

psychiczna ogarniająca stopniowo sfery kierujące polityką morską. Przejawem tego był m.in. projekt przekształcenia departamentu marynarki handlowej w Ministerstwo Przemysłu i Handlu, departamentu kierowanego przez wytrawnego i wielce zasłużonego pioniera polityki morskiej w Polsce Gabriela Chrzanowskiego[5], na niższy hierarchicznie wydział, celem zaoszczędzenia niewielkiej sumy z dotacji budżetowych. Ale właśnie w 1926 roku nastąpił na naszym Wybrzeżu zasadniczy przełom. Powstały dostatecznie silne i nowe impulsy, które umożliwiły pchnięcie polityki morskiej na nowe tory.

Przede wszystkim sytuacja gospodarcza w całym świecie, a również w Polsce uległa w tym czasie radykalnej koniunkturalnej poprawie; powstała atmosfera psychiczna korzystna dla wielkich inwestycji. Długotrwały strajk węglowy w Wielkiej Brytanii sprawił zaś, że węgiel załadowany na statkach — szczególnie w rejonie Bałtyku i Morza Północnego — stanowił towar najbardziej poszukiwany i rozchwytywany. Wówczas to przystań na Wiśle pod Tczewem stała się chwilowo ważnym portem węglowym obsługiwanym sprawnie przez Polskie Towarzystwo Wisła—Bałtyk. Wielka wartość posiadania własnego portu morskiego i własnej marynarki handlowej ujawniła się teraz z całą oczywistością. Korzystając z tej lekcji poglądowej ówczesny minister przemysłu i handlu, dysponujący w nowych warunkach znaczniejszymi dotacjami budżetowymi, zrealizował dwie nowości; po pierwsze zamiast korzystania z drogiego i zawodnego obcego kredytu, oparł finansowanie rozbudowy portu w Gdyni na gotówkowych dotacjach skarbowych, uzyskując w związku z tym znaczną obniżkę cen kosztorysowych, a równocześnie wprowadził do nowej umowy klauzulę o wypłacie premii za przedterminowe wykonanie gospodarczo użytecznych fragmentów portu ponad zwiększony znacznie program prac realizowanych według planów opracowanych przez współpracownika ministerstwa, inż. Tadeusza Wendę[6], wybitnego i wypróbowanego już w tej dziedzinie poza granicą fachowca; po drugie, pod koniec 1926 r. stworzony został związek polskiej marynarki handlowej przez nabycie we Francji pięciu nowych, bliźniaczych, średniej wielkości statków morskich i powołanie do życia, pod wytrawnym kierownictwem inż. Juliana Rummla[7], przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Żegluga Polska. W nakreślonych warunkach polityczno-ekonomicznych konkretne rezultaty tych decyzji nie dały długo na siebie czekać.

Jeżeli nawet Gdynia-miasto wykazywało w okresie międzywojennym pewne braki i niedociągnięcia, to port gdyński spełniał swoje zadania bez zarzutu, bijąc bez przerwy jeden rekord za drugim. Miasto, oczywiście nie mogło ponosić całej odpowiedzialności za swoje niedomagania; po prostu nie było ono przygotowane do tego, by w ciągu

kilkunastu lat zwiększyć swoją ludność wzwyż stokrotnie. Przyczyną tego zjawiska była szybka rozbudowa portu. A ponieważ rozwój portu współdziałał wyraźnie z celową i pożądaną przebudową struktury gospodarczej i społecznej całego polskiego zaplecza, przeto trzeba było położyć największy nacisk na szybki rozwój portu i tolerować chwilowe zło pozostające w mieście jako produkt uboczny.

Natomiast port gdyński, w ciągu zaledwie kilkunastu lat, zajął przodującą pozycję na Bałtyku, stając się stopniowo na tym obszarze wielkim węzłem handlowym o znaczeniu międzynarodowym. A gdy się zważy, że prawie każda z rozmachem planowana inwestycja, każde pobrzeże i każdy basen portowy, każdy magazyn, każde urządzenie przeładunkowe, chłodnia czy przetwórnia, elewator zbożowy czy linia komunikacyjna okazywała się w praktyce za mała w stosunku do stale rosnących potrzeb i możliwości, to można będzie ocenić obiektywnie i rzetelnie czy ten rodzący się, i tak szybko rozwijający się port gdyński, spełniał dobrze swoje liczne zadania. Aby rzeczywisty obraz Gdyni wypełnić konkretną treścią, trzeba tu odwołać się choćby do najważniejszych danych statystycznych.

Tak więc w grudniu 1926 r. długość nabrzeży portowych wynosiła tu zaledwie 415 metrów, a w 10 lat później trzydzieści razy więcej, bo wzwyż 12.500 m bieżących. W 1928 r. port gdyński dysponował sześcioma mechanicznymi urządzeniami przeładunkowymi, a w 10 lat później 87 o nośności 350 ton. W tym samym czasie liczba magazynów portowych wzrosła 28-krotnie, a ich powierzchnia użytkowa prawie 50-krotnie. Liczba statków wchodzących do Gdyni wynosiła w 1923 r. dosłownie trzy, w 1925 r. 85, w 1938 już 6500. Pod tym względem Gdynia prześcignęła kolejno wszystkie porty na Bałtyku i cztery znaczne, bo o dużych tradycjach historycznych — porty pozabałtyckie, mianowicie Hull, Dunkierkę, Boston i Amsterdam. W 1926 r. obrót towarowy Gdyni sięgał 400 tys. t, za rok 1937 przekroczył 9 mln t. Wagowo w 1938 r. tylko 22,3% sumarycznego obrotu w handlu wewnętrznym Polski przecisnęło się przez 5400-kilometrową granicę lądową, a 77,7%, to znaczy wzwyż trzy czwarte — przeszło przez dwa porty morskie, Gdynię i Gdańsk.

W ostatnich latach przedwojennych port gdyński posiadał regularne połączenia żeglugowe ze 170 portami świata, w czym 67 z portami pozaeuropejskimi. Port gdyński przyczynił się walnie do melioracji struktury i rozszerzenia polskiego handlu zagranicznego; wymiana towarowa z Niemcami — obejmująca przede wszystkim surowce i produkty agrarne — spadła o kilkadziesiąt procent, wzrosła natomiast (do 1937 r.) z Francją i Wielką Brytanią o 125%, z Jugosławią o 130%, z Da-

nią o 140%, z Italią o 170%, ze Szwecją o 460%, itd. Nowoczesny port gdyński pracował szybko i tanio, nie przynosząc skarbowi państwa deficytów eksploatacyjnych. Wielu obcych klientów stwierdzało wówczas publicznie, że obsługa w porcie gdyńskim funkcjonuje bez zarzutu, a młody port nasz uznawany był na międzynarodowych konferencjach żeglugowych jako jeden z portów głównych („basic port"). Polacy, byli marynarze państw zaborczych, utworzyli w Warszawie — jeszcze przed zakończeniem wojny — w 1918 r. — stowarzyszenie pod nazwą Bandera Polska, które przekształciło się później w Ligę Żeglugi Polskiej, a następnie w Ligę Morską i Kolonialną. Instytucja ta rozwinęła wielką działalność wydawniczą i propagandową — słowem drukowanym, mówionym i filmem — na rzecz stworzenia własnej polskiej marynarki handlowej i budowy własnego portu w Gdyni. Od r. 1924 począł ukazywać się piękny miesięcznik „Morze", wydawany przez Ligę. W okresie 1925—1927 z inicjatywy i pod kierownictwem dr. Józefa Borowika[8] został uruchomiony Instytut Bałtycki zajmujący się naukowym badaniem problematyki morskiej i pomorskiej. Z biegiem lat Instytut rozwinął wielostronną działalność wciągając do współpracy kilkuset naukowców tej miary, co S. Askenazy[9], F. Bujak[10], B. Chrzanowski[11], A. Czołowski[12], B. Dembiński[13], J. Feldman[14], K. Górski[15], M. Handelsman[16], Wł. Konopczyński[17], S. Kutrzeba[18], E. Romer[19], S. Srokowski[20] i wielu innych. Do 1939 r. Instytut Bałtycki wydał ponad 500 oryginalnych publikacji książkowych z zakresu zagadnień etnograficznych, historycznych, prawnych, społecznych i ekonomicznych rejonu bałtyckiego. Szeroko pojętą problematyką morską zajęło się również wielce zasłużone Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku wydające od 1927 r. poważne rozmiarami i bogactwem treści Roczniki Gdańskie. Stały się one nie tylko istotną kopalnią wiadomości z zakresu historii, literatury pięknej, demografii i etnografii, ekonomiki itp., ale otwarły również dział krytyczno-polemiczny zajmujący się obcymi, głównie niemieckimi publikacjami, a dotyczącymi spraw Gdańska i Pomorza. Wreszcie — trzeba to stwierdzić obiektywnie — nieocenione usługi sprawie morskiej, rozbudowie Gdyni, floty handlowej i rybołówstwa morskiego oddali wybitni współpracownicy resortowi, jak: T. Wenda, J. Rummel, G. Chrzanowski, J. Poznański[21], T. Nosowicz[22], J. Łęgowski[23], H. Pistel[24], F. Rostkowski[25], F. Hilchen[26], P. Bomas[27], T. Ocioszyński[28], A. Hryniewiecki[29], F. Lubecki[30] i wielu innych, których nazwisk po upływie tylu lat już nie pamiętam.

Dziś patrząc z perspektywy czterdziestu lat na te skromne, lecz pionierskie zaczątki samodzielnej i twórczej polityki morskiej odrodzonego w 1918 r. państwa polskiego, możemy wyrazić głęboką i szczerą ra-

dość, że ambicje twórcze w tej dziedzinie mogą rozwijać się teraz tak szybko, jak bardzo spotęgowały się nasze narodowe prawa w rejonie Morza Bałtyckiego.

E. KWIATKOWSKI: *U narodzin Polski morskiej.* Polska 1968 nr 11 s. 26—27, 49

Przypisy

[1] Wilson Woodrow, 1856—1924, amerykański mąż stanu, działacz partii demokratycznej, prezydent Uniwersytetu w Princeton, gubernator stanu New Jersey, prezydent Stanów Zjednoczonych Ameryki (1912—20). W imię zapewnienia pokoju i ustroju demokratycznego proklamował orędzie (8 I 1918) do kongresu, w którym głosił m.in. prawo Polski do niepodległości z zapewnionym dostępem do morza.

[2] Lansing Robert, 1864—1928, amerykański polityk, działacz partii demokratycznej, prawnik, sekretarz stanu, zwolennik zdecydowanego kursu wobec państw centralnych, członek amerykańskiej delegacji na konferencję pokojową (1919—20).

[3] Wolne Miasto Gdańsk utworzono na mocy traktatu wersalskiego (1919). Obejmowało obszar Gdańska i najbliższych okolic (ok. 1888 km² i 356 tys. mieszkańców). Podstawą prawną WMG był statut i dwie umowy zawarte z Polską (1920—21). Uprawnienia Polski w WMG dotyczyły głównie objęcia jego terytorium polską granicą celną, prowadzenia spraw zagranicznych i ochrony jego obywateli za granicą, prawa i obowiązku obrony wojskowej na wypadek agresji, eksploatacji wewnętrznych linii kolejowych portu gdańskiego, posiadania na jego terenie dalekobieżnej komunikacji pocztowej, telefonicznej i telegraficznej, zmagazynowania na Westerplatte wojskowej przeładunkowej składnicy amunicyjnej. Pełnomocnikiem rządu polskiego w WMG był Komisarz Generalny RP, a Ligę Narodów reprezentował Wysoki Komisarz. Miał on rozstrzygać ewentualne spory między Polską a WMG. Ludność polska lat trzydziestych liczyła w WMG około 50 tys. osób (12%), a jej naczelną organizacją społeczną była Gmina Polska — Związek Polaków w Wolnym Mieście Gdańsku.

[4] Liga Żeglugi Polskiej (a nie Morskiej) powołana 17 VI 1919, powstała ze Stowarzyszenia „Bandera Polska" (1 X 1918), które wydawało miesięcznik „Bandera Polska". LŻP następnie przekształcono w Ligę Morską i Rzeczną (27 IV 1924) liczącą 5600 członków. Organem nowej organizacji był miesięcznik „Morze". Na III Walnym Zjeździe Delegatów LMR w Gdyni (25—27 X 1930) uchwalono zmianę nazwy na Liga Morska i Kolonialna. Liczba członków tej aktywnej i atrakcyjnej organizacji przekroczyła znacznie jeden milion osób (VIII 1939).

[5] Chrzanowski Gabriel bliski współpracownik E. Kwiatkowskiego (1926—30), kierownik Departamentu Marynarki Handlowej w Ministerstwie Przemysłu i Handlu.

[6] Wenda Tadeusz Apolinary, 1863—1948, inżynier komunikacji, kierował budową portu w Gdyni (1920—37), autor wielu publikacji dotyczących historii i technologii budownictwa portowego, bliski współpracownik E. Kwiatkowskiego.

[7] Rummel Julian, 1878—1954, inżynier komunikacji, działacz i publicysta gospodarczy, organizator i dyrektor Ligi Morskiej i Rzecznej „Żeglugi Polskiej" (1926—33), współzałożyciel Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego — Linie Gdynia Ameryka, po II wojnie światowej doradca ministra żeglugi, bliski przyjaciel E. Kwiatkowskiego.

[8] Borowik Józef, inicjator i dyrektor Instytutu Bałtyckiego, z którym bliską więź utrzymywał E. Kwiatkowski. Na prośbę dr. Borowika wygłosił (7 I 1930) w Toruniu wykład inauguracyjny „O Pomorzu" na akademickim kursie dla publicystów i dziennikarzy. Autor pracy „Gdynia — port Rzeczypospolitej" — (Toruń 1934).

[9] Askenazy Szymon, 1866—1935, historyk i dyplomata, uczeń Maxa Lehmanna, członek Polskiej Akademii Umiejętności (1909). Zajmował się badaniem dziejów Polski końca XVIII i połowy XIX wieku, przede wszystkim historią stosunków międzynarodowych i dyplomatycznych. Wśród licznych jego dzieł na uwagę zasługuje „Gdańsk a Polska" (Warszawa 1919). Praca tłumaczona na język niemiecki, angielski i francuski.

[10] Bujak Franciszek, 1875—1953, historyk, prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego, Warszawskiego i Lwowskiego, prezes Polskiego Towarzystwa Historycznego (1932—34) i 1936—37), członek Polskiej Akademii Umiejętności i Polskiej Akademii Nauk, współtwórca, wraz z Janem Rutkowskim, polskiej historii gospodarczej jako odrębnej dyscypliny naukowej. Założyciel serii „Badanie Dziejów Społecznych i Gospodarczych" (1931—50), redaktor roczników „Dzieje Społeczne i Gospodarcze". Zapoczątkował w Polsce monograficzne badania dotyczące wsi. Ideowy zwolennik ruchu ludowego, nieoficjalnie często kontaktujący się z E. Kwiatkowskim (1936—39).

[11] Chrzanowski Bernard, 1861—1944, adwokat, działacz społeczny i kulturalno-oświatowy, jako senator związany z Ignacym Mościckim i E. Kwiatkowskim. Kierował Towarzystwem Gimnastycznym „Sokół" (1895—1921), propagator spraw morskich, zaprzyjaźniony ze Stefanem Żeromskim. Autor prac: „Na kaszubskim brzegu" (1910) oraz „Z wybrzeża i o wybrzeżu (1917).

[12] Czołowski — Sas Aleksander, 1865—1944, lwowski archiwista i historyk, dyrektor Lwowskiego Archiwum Miejskiego (1906—1939). Autor prac: „Pomniki dziejowe Lwowa", (Lwów 1891—1921), „Bitwa pod Obertynem" (Lwów 1890), „Marynarka w Polsce" (Lwów 1922).

[13] Dembiński Bronisław, 1858—1939, historyk, polityk i dyplomata, prezes Poznańskiego Towarzystwa Naukowego (1923), poseł parlamentu wiedeńskiego (1914—18), do Sejmu Ustawodawczego (1919—22), podsekretarz stanu Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego 1919—30). Zajmował się historią powszechną schyłku XVIII w. Wydał m.in.: „Źródła do dziejów drugiego i trzeciego rozbioru Polski" (1902), „Korespondencja Stanisława Augusta z Księciem Józefem Poniatowskim" (1904).

[14] Feldman Józef, 1899—1946, historyk nowożytny Uniwersytetu Jagiellońskiego, uczeń W. Konopczyńskiego. Autor wielu prac dotyczących dziejów powszechnych XVIII—XX wieku, m.in. „Antagonizm polsko-niemiecki w dziejach" (1934), „Bismarck a Polska (1939), „Problem polsko-niemiecki w dziejach" (1946). Współautor „Wielkiej Historii Powszechnej" (1936) oraz „Cambridge History of Poland" (1941).

[15] Górski Konrad, ur. 1895, historyk literatury polskiej, prof. Uniwersytetu S. Batorego w Wilnie, Uniwersytetu Toruńskiego (od 1945). Redaktor „Słownika

Adama Mickiewicza", szereg wydań krytycznych m.in.: Dzieła wszystkie A. Frycza Modrzewskiego" i „Dzieła polskie Piotra z Goniądza".

[16] Handelsman Marceli, 1882—1945, historyk polski, prof. Uniwersytetu Warszawskiego, redaktor „Przeglądu Historycznego", członek Klubu Demokratycznego i Stronnictwa Demokratycznego, współpracownik Biura Informacji i Propagandy Komendy Głównej AK. Twórca szkoły historycznej, którą reprezentują: Tadeusz Manteuffel, Marian Henryk Serejski, Mieczysław Żywczyński, Stefan Kieniewicz, Marian Małowist i Aleksander Gieysztor.

[17] Konopczyński Władysław 1880—1952, historyk, prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego, członek Polskiej Akademii Umiejętności, znawca dziejów politycznych i ustrojowych Polski XVII i XVIII wieku, redaktor Polskiego Słownika Biograficznego (1935—48), autor wielu prac m.in.: „Dzieje Polski nowożytnej" (1936), „Geneza i ustanowienie Rady Nieustającej" (1917), „Liberum veto" (1918), „Konfederacja Barska" (1936—1938), „Kwestia Bałtycka do XX w." (1947).

[18] Kutrzeba Stanisław, 1876—1946, historyk prawa polskiego, prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego, członek Polskiej Akademii Umiejętności, uczestnik paryskiej konferencji pokojowej (1919). Autor około 400 rozpraw i monografii. Poseł KRN (1945), uczestnik moskiewskiej konferencji, w wyniku której powstał Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej.

[19] Romer Eugeniusz 1871—1954, geograf, twórca nowoczesnej kartografii polskiej, prof. Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie i Uniwersytetu Jagiellońskiego, ekspert w czasie rokowań pokojowych w Paryżu (1919) i Rydze (1921). Założyciel Instytutu Kartograficznego „Atlas". Twórca i redaktor „Prac Geograficznych" (1918—1939), „Polskiego Przeglądu Kartograficznego" (1923—1934) i współredaktor „Czasopisma Geograficznego".

[20] Srokowski Stanisław, 1872—1950, geograf, wykłady z geografii gosp. na Uniwersytecie Jagiellońskim (1928—39), w Akademii Nauk Politycznych (1948, na Uniwersytecie Warszawskim, twórca i dyrektor Instytutu Bałtyckiego. Autor prac z geografii gosp. i regionalnej m.in. „Pomorze Zachodnie", „Prusy Wschodnie".

[21] Poznański Józef, jeden z najstarszych współpracowników E. Kwiatkowskiego, naczelnik Urzędu Marynarki Handlowej (1920), późniejszego Urzędu Morskiego, członek Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku. W czasie okupacji współpracował z Delegaturą Rządu. Z inspiracji E. Kwiatkowskiego objął Dyrekcję Głównego Urzędu Morskiego w Gdańsku (1945).

[22] Nosowicz Tadeusz, publicysta morski w latach trzydziestych, działacz gospodarczy Wybrzeża, autor pracy „Polska polityka morska" (1930). Bliski współpracownik E. Kwiatkowskiego.

[23] Łęgowski J. Inicjał imienia prawdopodobnie błędny, chodzi o Stanisława, który był długoletnim dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni. Stanisław Łęgowski był uwięziony przez Niemców wraz ze swymi współpracownikami i zamordowany w Piaśnicy (11 XI 1939).

[24] Pistel Hugon, działacz gospodarczy na Wybrzeżu. Bliski współpracownik E. Kwiatkowskiego w latach II Rzeczypospolitej.

[25] Rostowski Feliks, działacz gospodarczo-administracyjny polskiego Wybrzeża. Bliski współpracownik E. Kwiatkowskiego w latach trzydziestych.

[26] Hilchen Feliks, działacz gospodarczy, publicysta, dydaktyk, członek Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku. Powołany przez E. Kwiatkowskiego na dyrektora Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu (1930).

[27] Bomas Piotr, inżynier komunikacji, naczelnik wydziału Portu w Ministerstwie Przemysłu i Handlu.

[28] Ocioszyński Tadeusz, długoletni naczelnik Wydziału Żeglugi w Ministerstwie Przemysłu i Handlu. Podczas okupacji niemieckiej współorganizator tajnych studiów ekonomiczno-morskich przy Uniwersytecie Ziem Zachodnich w Warszawie. Wiceminister żeglugi (1957—60) współpracujący z E. Kwiatkowskim, recenzent jego pracy „Rozwój żeglugi i myśli morskiej (Gdynia 1968).

[29] Hryniewiecki Antoni, działacz gospodarczy Wybrzeża w latach II Rzeczypospolitej, blisko związany z E. Kwiatkowskim.

[30] Lubecki Franciszek, działacz gospodarczy Wybrzeża. W latach międzywojennych współpracownik E. Kwiatkowskiego.

POLITECHNIKA ŚLĄSKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA w Gliwicach

SPIS TREŚCI

Przedmowa 5
Wstęp 7
Sytuacja Polski po wielkiej inflacji 43
Problemy polityki morskiej w 1927 roku 49
Postępy gospodarki morskiej w 1928 roku 53
Bałtyckie aspekty polityki II Rzeczypospolitej 57
Handel morski w 1928 roku 67
Powrót Polski na Bałtyk 71
Wolne Miasto Gdańsk a Polska 91
Polityka morska Polski dawnej i II Rzeczypospolitej 97
Polska na morzu w latach 1924—1934 117
Dziesięć prawd o Gdyni 123
Gdynia symbolem buntu 127
Działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej 133
O śmiały program morski 137
Porty polskie w służbie nowych zadań gospodarczych 139
Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem 151
Wczoraj, dziś i jutro Polski na morzu 161
Z dziejów polskiego handlu morskiego 179
W obronie polskiej racji stanu 183
Początki odbudowy gospodarki morskiej 195
Morze jako instrument polityki gospodarczej nowej Polski 203
Cechy planowania w gospodarce morskiej 217
Z Dziennika Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża 227
Koszty błędów w polityce morskiej 247
Narodziny nowoczesnej myśli morskiej w Polsce 253
Odbudowa i zagospodarowanie Wybrzeża 269

Projekt okładki, strony tytułowej i opracowanie graficzne
Jarosław Eysymont

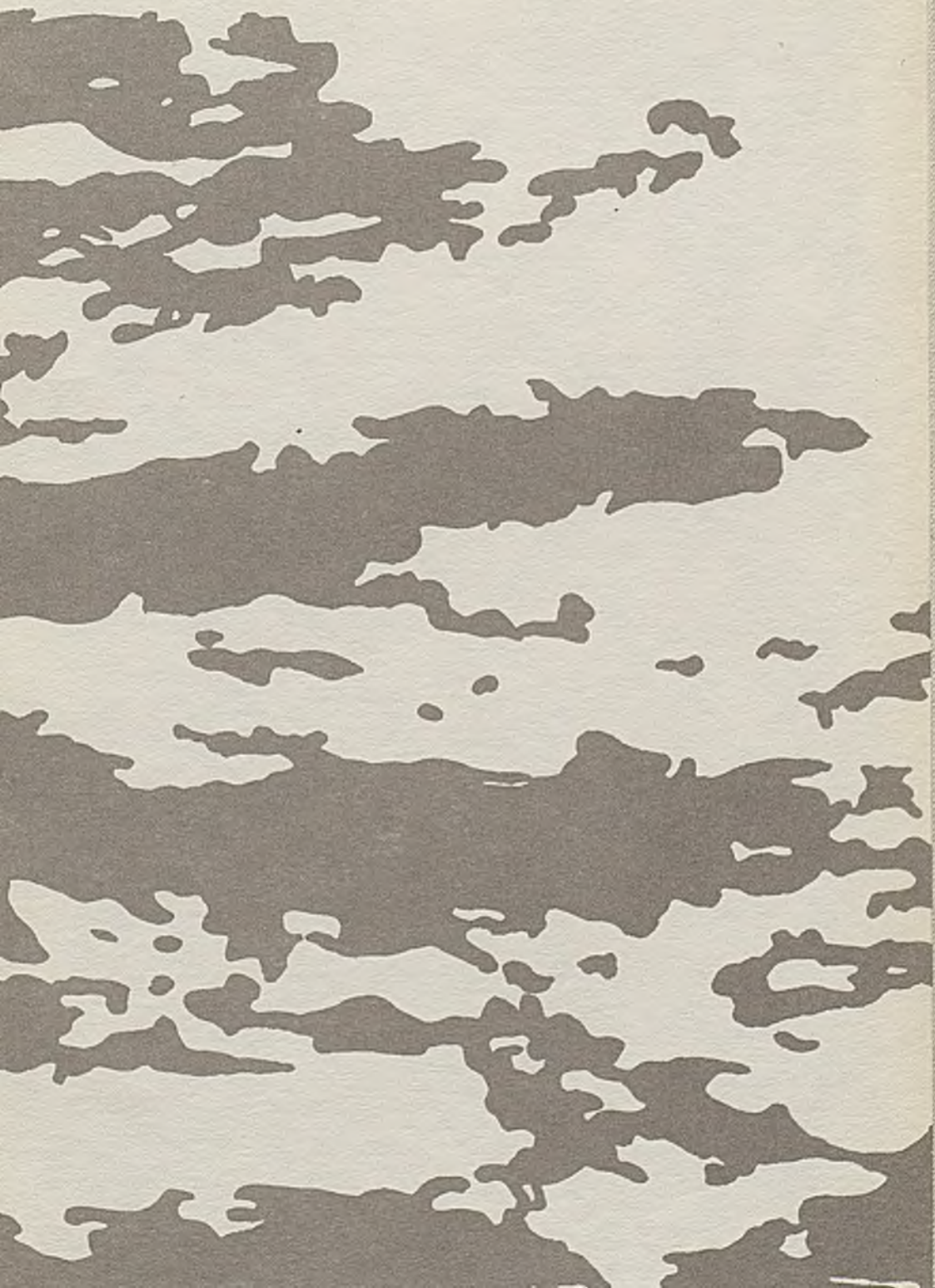
Redaktor
Anna Stankiewicz

Redaktor techniczny
Piotr Fluks

Korektorzy
Anna Malinowska
Agata Pleśniarowicz

Zdjęcia ze zbiorów M. M. Drozdowskiego
nr nr 1—2, 13—14, 21—23 i zdjęcie E. Kwiatkowskiego
Reprodukcje zdjęć
Marek Czasnojć — nr nr 3—10, 15
Bolesław Hulej — nr nr 11—12, 16—20, 24
Zdjęcie nr 25 wykonał Stanisław Michta
Zdjęcie nr 26 ze zbiorów archiwum PLO

© *Copyright by Wydawnictwo „GLOB", Szczecin 1985*

ISBN 83-7007-012-4

Wydawnictwo „GLOB", Szczecin 1985 r.
Wydanie pierwsze
Nakład 4650 + 350 eg.
Ark. wyd. 20,47. Ark. druk 17,5 + wkładki
Papier druk. imp. kl. III, 70 g 70×100
Oddano do składania w październiku 1984 r.
Podpisano do druku w lipcu 1985 r.
Druk ukończono w sierpniu 1985 r.
Skład wykonały Wrocławskie Zakłady Graficzne
Druk i oprawa Szczecińskie Zakłady Graficzne
Zam. nr 545/1800/85 J-4/3
Cena zł 280,—