

FELIKS ROSTKOWSKI.

Suwerenność Polski na morzu.

Polityczna legitymacja nasza nad Bałtykiem jest tak dawna, jak nasze dzieje. Siegała tu już władza pierwszego króla polskiego, właściwego budowniczego narodu, Bolesława Wielkiego; prawnuk jego, Bolesław Krzywousty, rozciągnął swoje posiadłości nad morzem, w pierwszej połowie XII. stulecia, od ujścia Wisły aż poza Szczecin.

Dalsza historia Polski we wszystkich okresach jej samodzielnego istnienia, świadczy o pełnym zrozumieniu doniosłości posiadania własnego wyjścia na morze, własnych dróg prowadzących do świata całego.

Dziś jednak nie rozumiemy—niestety w całej rozciągłości zadań i obowiązków naszych na Bałtyku.

Ani jeden statek, ani jeden okręt przywożący lub wywożący towary z Polski i do Polski nie przybił jeszcze do tego wybrzeża — niema na nim ani jednej przystani — niema na nim portu. Znikomy procent, procent o którym wspominać nie warto, ładunków przywiezione zostało do Gdańska pod banderą polską.

Każdy z letników i wycieczkowiczów, którzy tak licznie się zebrali na wybrzeżu polskim, obserwować mógł dzień w dzień liczne statki wchodzące i wychodzące z portu gdańskiego. Statki te przywoziły i przywożą, wywoziły i wywożą towary dla Polski i z Polski. Któż tego nie zrozumie, że przewóz morzem każdego ładunku daje zyski, z którymi się nie mogą porównać zyski z żadnego innego rodzaju transportu pływającego?

A przecież zyski te, za wywóz naszych lasów i zboża, za przywóz do nas maszyn i nawozów sztucznych, poszły nie do rąk polskich. Niemiec — ten odwieczny wróg narodu naszego, Anglik, Szwed, Norweg — każdy z nich, a najwięcej Niemiec na tem zarobił.

Ze stanu takiego normalnym nazwać nie można chyba udowodnić nie trzeba.

Suwerenność państwa nie składa się jeszcze tylko z suwerenności „de jure”. Suwerenność „de facto” jest bardziej ważną. A takiej suwerenności na morzu jak widzimy do dzisiaj Polska niema.

Skoro zmuszeni jesteśmy posługiwać się organizacją obcą, a nawet nam wrogą, by przywieźć i wywieźć — nie możemy się uważać za suwerenne — niezależne w tej dziedzinie państwo.

Trzy lata suwerenności „de jure” mogłyby być dostateczne dla stworzenia i swojej suwerenności na morzu „de facto” — albo w każdym razie, do założenia kamienia węgielnego, na którymby ta młoda suwerenność nasza mogłaby się oprzeć i wyrosnąć.

Lecz nie ma dziś u nas tak dalece posuniętego zrozumienia konieczności państwowych, potrzeb najpierwszych, najważniejszych dla kraju, jak to było za wielkich królów polskich.

Dziś, kiedy stworzenie własnej floty handlowej oczywistym jest i koniecznym dla całego państwa zagadnieniem, stają na drodze nam nie tylko poważne trudności, które-to by mogły i musiały być pokonane, ale i własna nieudolność, a raczej niezrozumienie tej pierwszorzędnej konieczności pań-



Polska Marynarka Handlowa: Statek szkolny „Lwów” na pełnym morzu. (Zdj. Kier. Marynarki Woj.).

stwowej, jakim jest dla kraju naszego posiadanie własnej floty handlowej.

Trudności są dziś, jak wspomniano poważne. Ogólno-swiatowy stan ekonomiczny — stagnacja handlu i przemysłu jako skutki wojny światowej są właśnie temi trudnościami głównymi, które stanęły nam na drodze, a które pokonać musimy wysiłkiem uzgodnionym rządu i całego społeczeństwa.

Co robią sąsiedzi? Co robią państwa obce od dawna posiadające mniejsze lub większe ilości statków morskich pod banderą własną morza i oceanów przecinające? Skarb państwa ich, czy to Włochy, czy Francja, czy Ameryka, czy Niemcy, przychodzi z pomocą flocie ojczystej przeżywającej okres krytyczny.

By nie zatrzymać budownictwa statków, miliony i setki milionów asygnowane są na subwencje w każdym z tych krajów.

Kiedy Niemcy gorączkowo odbudowują swoją flotę handlową, tonnaż której już dziś sięga prawie półtora miliona tonn i asygnują na dalszą jej budowę 12 milionów marek, my znajdując środki i to nawet niemałe na cele całkiem drugorzędne — na pomoc dla stworzenia floty własnej nie zdobyliśmy się jeszcze.

Nie wolno nam, skoro chcemy stać na straży wszystkich interesów państwowych zaniedbywać jednej z najniezbędniejszych potrzeb państwa całego.

Polska flota handlowa koniecznością jest dla Rzeczypospolitej całej. Kresy nasze, Królestwo, Poznańskie, Galicja — każdy skrawek produkującej ziemi ojczystej potrzebuje, by to co on sprzedaje i to co on kupuje było wywożone i przywożone pod banderą polską. Tylko wtedy będzie on w stanie wytrzymać konkurencję. Tylko wtedy zostanie przed nim odkryta droga dla zdobycia nowych rynków zbytu. Tylko wtedy będzie gwarancja rzeczywista rozwoju ekonomicznego całego państwa.

Jakkolwiek nieraz słyszeliśmy w prasie i Sejmie głosy o konieczności popierania i stworzenia

floty ojczystej — to głosy te zostały głosami wołającego na puszczy.

Wiosna jednak musi już przynieść plony pracy nowego Sejmu i rządu. Wiosną już musi armator polski mieć za sobą prawo gwarantujące mu jak najdalej idącą pomoc rządową bądź to w postaci subwencji, bądź to w gwarancjach lub też w ulgach celnych i przewozowych. Pamiętać przecież musimy, iż jeżeli dziś, w dobie odbudowywania Ojczyzny nie zdołamy sami opanować naszego wywozu i przywozu — zagarną nam go drudzy i wydrzeć go potem tym potężnym trustom żeglugowym z rąk nie da się tak łatwo.

Staniemy wobec konieczności skonstatowania smutnego faktu, iż Polska umiała „de jure” i „de facto” dowieść swej suwerenności na lądzie — nie zdołała jednak udowodnić tego na morzu.

Wstydy nam był wielki, a i krzywda państwu całemu nie mała.

KOMANDOR H. PISTEL.

O polską flotę handlową.

Nie ulega wątpliwości, że Polska ma wszelkie dane na zajęcie poczesnego miejsca wśród państw europejskich. Górnośląski węgiel, małopolska ropa i sól, przemysł włókienniczy i żelazny, rolnictwo, cement powinny nam zapewnić lepszą przyszłość. Polska zatem posiada cenne artykuły eksportowe. Uzyskane z eksportu obce waluty wzmacniają bilans płatniczy Rzeczypospolitej.

Mamy również wszelkie dane dla rozwoju polskiego handlu. Zasadniczymi dlań warunkami są import i eksport. Nader pokąźny w danej chwili import w przyszłości także nie zaniknie, ponieważ nasz przemysł włókienniczy potrzebuje znacznej ilości bawełny, przemysł żelazny — rudy, a rolnictwo — nawozów sztucznych.

Jednakże handel dopiero wtedy może być w zupełności popłatnym, jeśli wszystkie jego obroty pieniężne, a więc i opłata środków lokomocji idą na korzyść Państwa. Wywożąc swe artykuły eksportowe na własnych statkach, nie opłaca się frachtu cudzoziemcom, a zarobek ze sprzedanego towaru zagranicą idzie w całości na korzyść bilansu własnego kraju. Taksamo z importem. Państwo o wielkim eksporcie, nie posiadające własnej floty nie wykorzystuje w zupełności eksportu dla poprawy własnego bilansu płatniczego, bo większa część sum, otrzymanych ze sprzedaży wywożonego towaru, zamiast powiększyć państwowe zasoby złota, idzie na opłatę cudzoziemskiego transportu.

Posiadanie własnej floty handlowej jest więc dla nas rzeczą pilną i konieczną, bo musimy się uniezależnić od zagranicy, zwłaszcza w takich warunkach jak obecnie, — gdzie każda najmniejsza nawet suma w dolarach, czy funtach szterlingów wynosi olbrzymie cyfry w naszej walucie.

Że jednak flota handlowa istnieć może tylko wtedy, jeśli ma najzupełniej realne podstawy — dlatego też tą kwestię rozpatrzyć musimy jedynie z punktu widzenia „businessu” a nie pod względem patriotyzmu, entuzjazmu i t. p.

Takie realne podstawy każda flota handlowa posiadać będzie, jeśli jest ona oparta na zdrowych zasadach handlowych, a więc jeśli jest w należyty sposób finansowana, jeśli ma taki teren działania,



Polska Marynarka Handlowa: Okręt szkolny „Lwów” w doku pływającym. Zdj. Kier. Mar. Woj.