

O POLSK

SIŁ ZBROJN

NA BAŁTYKU

PRACA ZBIOROWA

WARSZAWA 1935

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ



W 2

# O POLSK SIL ZBROJN NA BAŁTYKU

PRACA ZBIOROWA

Biblioteka Jagiello ska



1002658081

**WARSZAWA 1935**

---

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



B 773 818

✓  
✓

Druk. B. Wójcika. Warszawa, Emilji Plater 12. Tel. 9-00-90 i 9-36-72.

Sh. 1850  
K. 58

Bibl. Jagiell.  
2018 D 220/184

## Polska flota wojenna warunkiem trwałego pokoju

Nasze morskie wybrzeże jest dziś jeno łośnym szczytem posiadanych tu niegdy dziedzin. W zamierzchłych, przedhistorycznych czasach nie było tu wcale Niemców, jak wskazują wykopaliska. Za Mieszka I-go nasze prawa i wpływy sięgały a poza Hamburg. Prawa — gdy całe to Pomorze zamieszkiwały pobratymcze nam ludy, wpływy — gdy miecz i mroki królów polskich w obronie współplemienia, sięgały, a, hen, za Łabę.

Bolesław Chrobry Wbijał słupy graniczne swego królestwa w dna rzek: Łaby, jeszcze nie przechrzczonej na „Elb“, i. Odry, której nie zwano jeszcze „Oder“ — Jeszcze na Rugji panowali „rujani“ i sławna ich stolica, „Gród wiatowida“, nacił swymi skarbami a straszył potęg swych zbrojnych statków, które z towarami i wojami docierały do **Anglii**, do Szwecji i do dalekiej Finlandji.

Nieust pliwie jednak parła na wschód zbójecka fala germa ska. Zabierała przedewszystkiem grody nadmorskie — bogate i handlowe; łupiła je, niemczyła, a stare słowia skie stosunki kupieckie przetwarzała we własne narz dzia wymiany i wyzysku. — Bolesław Krzywousty odebrał na czas jaki łupie - com całe Pomorze wraz z miastami: Kołobrzegiem, Kamieniem, Wolinem, Szczecinem, Urnoimem i innymi... Ale wewn trzne niesnaski i udzielne rozbitcie po mierci króla Bolesława osłabiły na długo obron n sił miecza polskiego. Zabrakło Słowianom mocarnych przewodników w walce o byt.

A były to walki wielo-wiekowe i zaiste straszliwe. Wspomnienie takich potworów, jak okrutnika Gerro — bohatera Nibelungów, — jak szeregu margrabiów Brandeburskich, jak przewrotnego kata Słowian, cesarza Henryka Ptasznika, yj po dzi dzie w wyobra ni ludu pomorskiego w postaci czarta Sm tka.

W 1224 roku, nieszcz snej pami ci Konrad Mazowiecki sprowadza Krzy aków. W niedługim czasie zakon ten staje si najwyszym „wykwitem“ uczu i my li germa skich; u wi ca zbrodni , okrucie stwa, gwałty i rzezie, rabunki i zdrad oraz wszelki podst p, jako boskie cnoty, skoro wiod do ujarznienia innych ludów i panowania Niemców nad wiatem. Pozostaj one jednak nieprzebaczalnymi wyst pkami skoro stosowane s do Niemców przez narody, walcz ce z nimi. Wst pem do tej ideologii była rze

dziesi ciu tysi cy Polaków w Gda sku w 1308 r. dokonana podst pnie przez Zakon Krzy owy. Odt d Gda sk staje si „na wieki“ miastem, niemieckiem.

Idee krzy ackie przez setki lat wprowadza w czyn or , ale broni i uzasadnia jednocze nie nauka niemiecka. W czasach obecnych słu jej znani historycy, jak T. Mommsen i H. Treitschke, szuka dla niej podstaw biologicznych E. Haeckel, zgadza si na fałszowanie dla niej archeologii sam wielki Virchow. Admirał von Tirpitz we wst pie do swych „Wspomnie “ twierdzi, e „tak długo jak ziemia zamieszkała jest przez ludzi — w yciu narodów siła postawiona jest ponad prawem. Nie tak dawno, w roku ubiegłym, w Krzy ackim zamku Malbarga kierownik polityki zagranicznej partji hitlerowskiej p. Rosenberg ogłasza, e duch, idee i organizacja Zakonu Krzy owego s jedynym wietlanym wzorem dla zjednoczonego narodu niemieckiego...

Go wobec tego mamy czyni my?...

Powinni my wyzby si wszelkich złudze ! Istnienie Ligi Narodów nie mo e budzi w nas wiary, e w stosunkach mi dzynarodowych zajd niedługo zasadnicze zmiany. Stosunki te po dzi dzie s takie same, jakie istniały wewn trz społecze stw w czasach jaskiniowych. Wówczas ka dy „pragn cy y “ rnu siał spa „z otwartymi oczami“, jak piewa epos ludów pierwotnych. — Pod głów kładł siekier kamienn a u boku wiern , lotn dzid ... Cokolwiek drgn ło w pobl u, ju si budził i chwycił za or ...

Tak samo dzi narody musz spa z otwartemi oczami.

Najsłabszym a jednocze nie najwa niejszym od cinkiem naszych granic jest nasze króciuchne wybrze e. Ono jest tern oknem, przez które oddychamy wolnem powietrzem, ono jest t bram , przez któr wywozimy nadmiar naszych bogactw a sprowadzamy rzeczy nam potrzebne. S siedzi nasi wiedz doskonale, e opanowanie tego okna odda nas w niewol najpierw gospodarcz a nast pnie polityczn , jak to ju było. Musimy si wi c broni od zało enia nam w tern oknie p tli na szyj . I musimy si broni faktycznie a nie traktatowo, musimy w tej bramie naszej niepodległo ci mie dostateczn stra zbrojn ...

Tak stra s statki wojenne i samoloty. Obrona wybrze y Flandrji w czasie Wielkiej Wojny, a bardziej jeszcze obrona Dardaneli w lutym 1915 roku przed poł czonemi siłami Anglji i Francji — wykazały, e skuteczny opór mo e by przeciwstawiony wielkiej pot dze nawet stosunkowo niedu emi siłami. ~~Silny i t jednak~~ ~~tytaniz~~ by !..

Od ich wielko ci i warto ci zale y nietylko powodzenie obrony, lecz i osłabienie mo liwo ci napa ci. Przecie nikt nie w tpi, e zawarte ostatnio przez nas z s siadami paktu nieagresji, s wyrazem naszej

---

) Patrz znakomit prac kdr. ppor. K. Czeczotta „Obrona Wybrze a”. Wojskowy Instytut Naukowo Wydawniczy. Warszawa 1933.



zdolno ci obronnej. Trwało tych traktatów znacznie wzrosło nie je eli jeszcze lepiej obwarujemy najłatwiejszy do nas dost p od strony morza. Najskuteczniej broni go statki wojenne, gdy mog wzgl dem przeciwników na morzu uprawia nietylko obron , lecz i ataki. Sama ilo jednostek bojowych ju jest skutecznem w dzidłem na wrogie zamiary. Nasze w dzidło dotychczas jest bardzo słabe.

Nasz bud et morski jest prawie trzynacie razy mniejszy ni ujawniony bud et marynarki Niemiec (39.100.000 zł. i 500.000.000 zł.), tona naszej floty wojennej (7.500 ton<sup>1</sup>), jest prawie osiemnacie razy mniejszy od tona u floty niemieckiej (133.000 ton<sup>2</sup>), oraz rosyjskiej (168.000 ton<sup>3</sup>). Jest równie mniejszy o 2500 ton od tona u malekiej Finlandji oraz o 9.500 ton od tona u nieduiej Danji i o 55.500 ton od tona u Szwecji. — Pogłównie obci enie ludno ci wydatkami na marynark wojenn wynosi: w Wielkiej Brytanji 31 zł. p., we Francji 23,2 zł., w Szwecji 11,9 zł. w Niemczech 8 zł., w Jugosławji 3 zł., w Polsce 1,26 zł.

To obci enie stanowczo musi zosta powikszone. Haracz jaki musieliby my płaci w razie utraty wybrze a wynosiłby tak olbrzymie sumy, e zwykły rachunek przekonywa nas o konieczno ci

\*) bez okr tów pomocniczych.

2) w tem 69200 ton, zbudowanych ju po Wielkiej wojnie.

3) cała flota (Bałtyk, m. Czarne, Azja).

dokonania w tym kierunku wysiłku, nie biorąc pod uwagę obawy o utratę niepodległości. Przecież już w przeszłości w ciągu stuleci XV, XVI, XVII, Polska wypłaciła Gdańskowi więcej niż **sto miliardów złotych** za samo prawo do handlu zbożem.

**A ile oddała Niemcom i Moskalom w przeciwieństwie do 140 lat niewoli?...**

Uczmy się jednak u tych samych Niemców jak budować swoją flotę. Przecież do połowy ubiegłego stulecia Niemcy miały bardzo małe floty wojenne. Dopiero po zwycięskiej wojnie 1871 roku powstał silny ruch społeczny propagujący rozbudowę marynarki wojennej. Dzięki dobrowolnym ofiarom publicznych zebrano w ciągu krótkiego stosunkowo czasu wielkie sumy pieniędzy, które pozwoliły Niemcom zbudować flotę równającą się prawie w swojej sile i doskonałości flocie angielskiej, czego dowiodła bitwa pod Skagerrakiem.

Materiał ludzki mamy wcale nie gorszy od Niemców. Warunki techniczne potrzebne do własnego budownictwa okrętowego możemy sobie stworzyć przy pewnym moralnym i materialnym wysiłku. Organizację, odpowiednią dla przeprowadzenia propagandy morskiej oraz zbiórki pieniędzy mamy w Łódce Morskiej i Kolonialnej. Chodzi jedynie o dostateczne zrozumienie przez ogół naszego i wielkiej pilności zagadnienia, chodzi o to, aby przyszły historyk nie potrzebował powtórzyć ałosnej przestrogi senatora D. Solikowskiego, który w roku 1873 pisał:

„Ka demu panu i narodowi wi cej na morskiem pa stwie zale y, ni li nà ziemskim. Kto ma pa - stwo morskie, a nie u ywa go, albo da sobie wydziera , wszystkie po ytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego — niewolnikiem si staje, z bogatego ubogim.“ t

Pami tajmy, e ka dy pancernik, kr ownik czy łód podwodna, powi kszej ce flot polsk , to przedłu enie o par lat pokoju, a silna flota polska na Bałtyku — to pokój długi i trwały.

---

## Z dziejów naszej marynarki

Niemieccy historycy przychylni dla której Polacy, choć zbudowali wielkie Państwo, to jednak nigdy nie mogli zdobyć się na własną prawdziwą polską marynarkę, czy to wojenną, czy handlową, — tkwią w krwi i psychologii Polaka. Materiału dowodowego dostarczyli im niektórzy nasi badacze poezji XVI w., którzy doszli do pochopnych uogólnień, że cały nasz naród przenikała i przenika „awersja do morza“.

Czy jednak dusza narodu jest wykuta z brązu i pozostaje naprawdę niezmienna przez lat 1000?! — Nie! —

Wciśnięta przystosowuje, raz bierze w nią górę jedna warstwa, drugi raz inna, raz jeden szczep, drugi raz inny. Duch Spartan nie zawsze dominował w Helladzie, nie zawsze był wyrazem Greków.

---

\*) Vogel, Polen als Seemacht u. Seehandelstaat in der geschichte (Polska na morzu i jej handel w przeszłości) cytuje dr. Pollaka (w dziele zbiorowym: Brackmann, Deutschland u. Polen 1933).

A popatrzmy na Francuzów. W literaturze francuskiej przez długie wieki nie było dostrzec wpływu morza, a dopiero w XIX w. syn Bretanji, romantyk Chateaubriand wybił w niej bramę falom oceanu. (La mer et les écrivains, Temps 27 grudnia 1929 r.).

Zreszt jakie pod tym wzgl. zmiany dokonały się w psychologii polskiej, wymownym jest dowodem tego błyskawicznie zbudowana Gdynia.

Jak pot. wpływ wywierał nawet na nasz szlacht w XVI wieku żywioł morski, najlepszym dowodem wra. enie, jakie wywarła na ni. tragiczna, romantyczna wyprawa morska Jana, z T. czyną, opiewana przez Jana z Czarnolasu. Najwi. ksz. nasz wieszcz wyt. a tu wszystkie struny swej lutni, aby odda. z ca. precyz. pot. g. bałwanów Bałtyku. Napatrzył się tym falom Kochanowski, gdy jak wiadomo, przebywał w Królewcu dwukrotnie, raz jako student uniwersytetu w r. 1552, a drugi raz w latach 1555-6 na dworze księcia Albrechta, kiedy to okiem pełnym fantazji 20-letniego młodzieca widział z tego i cie. „bursztynowego“ wybrzeża jak: „delfinowie g. ci po wierzchu wody graj, połyskujcie złotem, brzegi bursztynem wiec...“. Tak. ywemi barwami namalował poeta ten brzeg bałtycki w swoim drugim utworze p. t. „Proporzec“ — w którym zajmuje się epok. chwil. naszych dziejów, bo ho. dem zło. onym przez Hohenzollernów królowi polskiemu z Prus Ksi. cych. — Przy tej spo-

sobno ci z wielkim rozmachem przedstawia cał historj walk naszych z Niemcami o Pomorze i uj cie Wisły. Je eli za pod koniec poematu w zawarciu (w czasie tego hołdu r. 1569) Unji Lubelskiej dopatruje si triumfu naszego nad Niemcami — a nie jakby si zdawało nad Moskw , to widocznie, e nie zapomina o tern, e wówczas dokonała si nietylko Unja Litwy z Polsk , ale te i zjednoczenie Prus Królewskich i ziemi Kaszubów i wcielenie ich do Korony. Jak wielk wag przywi zywał poeta do tej ziemi kaszubskiej, okazał to w swej najpi kniejszej pie ni, w której maluj c skolei wszystkich polskich władców, na samym czele zwraca si z tak apostrof do naszego „praojca“:

Ktoby Ci nie znał Lechu Słowianinie,  
który najpi e r we j zasiadł w tej krainie  
i opanował m stwem swoim mocne brzegi północne.

Wieszcz z Czarnolasu w tych słowach zaznaczył polsko Kaszubów i wraz z współczesnym kronikarzem ~~Białkajki~~ Strykowskiem — koby pierwotnie Niemcy zamieszkiwali wybrze e bałtyckie. Wieszcz, przewiduj cy znaczenie dotarcia naszej rasy do morza i do uj cia Wisły, jakby przeczuwał nasz dzisiejszy atut, z którym wyst pili my wobec całej Europy na Kongresie Wersalskim (powołuj c si na wybory posłów polskich przez Kaszubów). Do jakiego stopnia słowa Kochanowskiego,

---

\*) Strykowski: „Krainy pomorskie i insze, które dzi Niemcy trzymaj , wszystkie były poddane Polajcom a Lesko., ksi poga ski...“

akcentuj ce jedno rasy Polaków i Pomorzans do  
dzi aktualne dowodem rozprawa o naszej marynar-  
ce, z jak wyst pił wie o profesor berli skiego uni-  
wersytetu, Walter Vogel.

Ten berli ski uczony stara si wykaza , e w od-  
ró nieniu od szczepu Pomorzans, (których nazw  
tłumaczy po niemiecku „Meeranwohner“) Polacy  
stanowili zawsze szczep odr bny, l dowy „der bin-  
nenländisch — centralgelegene Volkstamm“, szczep  
który nie dbał o granice północne — morskie, ale  
l dowe, południowe i wschodnie i wogóle nigdy nie  
okazywał zainteresowania sprawami morza. Na tem  
tle prof. Vogel rozwa a próby Rzplitej polskiej zor-  
ganizowania po pierwsze marynarki wojennej, a po  
drugie — handlowej.

Je li chodzi o marynark handlow , to zdaniem  
prof. Vogla Polska nie posiadała jej we wła ciwym  
sencie, t. j. okr tów polskich z polsk załog i pod  
polsk bander ; zdaniem autora Kaszubi — rybacy  
nie stanowi tu adnego kontrargumentu. Polakom  
wogóle brakowało obytych z morzem marynarzy  
(116 str.).St d prof.Vogel z wielkiem zadowole-  
niem rozpowiada, jak to nasz król Zygmunt August,  
zabieraj c si do stworzenia marynarki wojennej,  
rnusiał si oprze na eglarzach niemieckich, głównie  
gda skich t. zw. kaprach.

Rzecz jest znamienn , powiada prof, berli ski, e  
Zygmunta Augusta do stworzenia tej floty kaprów  
niemieckich pobudził nie kto inny, tylko wła nie

ksią pruski Albrecht, „niemiecki Hohenzollern". Wprawdzie przyznaj autor, że w XVI i XVII w. Polska posiadała królewską flotę wojenną, która nawet nad szwedzką pod Oliwą odniosła zwycięstwo, ale gorliwie ją rozbudowywali także nasi sławni monarchowie jak Zygmunt August, Stefan Batory, Zygmunt III i Władysław IV, ale znalazło się wielu wiatłych młów stanu, którzy rozumieli znaczenie marynarki, ale cóż kiedy miała ona, tak co do załogi jak i komendy, charakter niemiecki (deutsches Gepräge).

Jakie tego wszystkiego powody? Obok wspomnianej psychologicznej rasowej awersji Polaków do morza, prof. Vogel widzi jeszcze jedno źródło tej słabości: oto sławna owa szlachecka „złota wolność". Gdyby bowiem w Polsce umocnił się absolutyzm monarchiczny tak jak w Berlinie, toby w niej zdołała zapuścić korzenie idea morska (der maritime Gedanke). Coprawda hipotezy te niezbyt potwierdzały współcześnie niebujnie rozwinięte marynarki republik szczytych się wolności, jak Stany niderlandzkie i Wenecja, na której ustroju właśnie wzorowała się szlachta polska, budując swój Rzeczpospolity.

Na wszystkie te wywody berlińskiego prof. wymierzył kapitalną odpowiedź dr. Andrzej Wojtkowski (Instytut Bałtycki, komunikat Nr. 91, grudzień 1933), który wykazał, że właśnie w Berlinie brakło zupełnie zrozumienia dla spraw morza, że nie dbał o flotę nawet ten król pruski, który zagrabił Polskę.



Pomorze t. j. Fryderyk II., a Rzesza niemiecka tak małe zainteresowanie okazywała dla spraw floty, a w r. 1848, w czasie wojny z Danją, „Zwiżek niemiecki“ ledwo zbudował 12 okrętów, które w rezultacie stały bezczynnie, tak, a je sprzedał wreszcie na licytacji! Ostatecznie dr. Wojtkowski doszedł do przekonania, a je li chodzi o państwo Holenzollernów, to rozpoczęło ono właściwie rozbudowę potężnej floty niezwykle późno, bo dopiero w r. 1900.

Co do owego cię „niemieckiego charakteru“ floty królów polskich, to bardzo cenne wyjaśnienie dorzucił dr. Bodniak, wykazując, a z nazwisk, które zdają się brzmieć z niemiecka nie można jeszcze sądzić zbyt pochopnie o narodowości niemieckiej królów. Tak dr. Bodniak w

archiwach gdańskich podpisał oryginalnym liście „Stenzel Knebelbart“, to nikt inny jak tylko nasz rdzenny i szczerzy Polak, rycerz zasługi nie tylko na lądzie, ale i na morzu — Stanisław Wsowski, który padł zaszytyłowany przez księcia Meklemburskiego, jako ofiara rozjuszenia teutońskiego.

Wprawdzie prof. Vogel przyznaje, a obok Niemców działały na Polaków także wpływy i innych narodowości, a flotę Zygmunta III zbudował Szkot James Murray, a właściwie marynarki handlowe w Gdańsku stanowili Holendrzy, ale z tym wszyst-

---

\*) Strażnicy morza (księga p. Sobieskiego 1932,34) Dr. Bodniak w rozprawie „Komisja morska“ 1931, 17 wspomina te o wiceadmirał Michale Staroście.

idem berli skiemu prof, wydaje si rzecz jasn jak sło ce, e pierwszy pomysł wojennej floty polskiej mógł urodzi si tylko w głowie „niemieckiego Hohenzollerna“, mianowicie Albrechta ksi cia pruskiego. On to bowiem dawał w tym wzgl dzie od r. 1556 rady wahaj cemu si i sceptycznemu Zygmuntowi Augustowi, któremu wizja floty wojennej zdawała si czem „nowem i niesłychanem“\*) .

Tymczasem, wbrew tym hipotezom prof. Vogła mo na przeciwstawi argumenty dowodz ce, e różdłem pomysłów flotowych był nie tak dwór Hohenzollerna, jak raczej Italja, a mianowicie inicjatyw w tym kierunku podj ła genialna matka Zygmunta Augusta, Włoszka: Bona. Jako ksi niczka miasta Bari, le cego nad morzem Adrjatyckiem, od młodu interesowała si bardzo eglug morski, zbudowała w niem nowe molo i utrzymywała stosunki w Wenecji, która chciała nawet kupi od niej Bari. Bari le ce naprzeciw wybrze a alba skiego, kusilo eglarzy włoskich do przejazdu przez ten przesmyk ku Grecji, rozbudzało w nich przedsi biorczo i miało . St d Bona przeję ta eglarskim duchem tchn ła go i w swego syna. Jak to wykazuje dr. Władysław Pocięcha (w pracy „Królowa Bona“, która uka e si nakładem Miłó ników Krakowa), Bona ju w r. 1539

---

\*) Herzog Albert, der deutsche Hohenzoller, war es sogar, der den skeptischen König Sigismund August, dem eine Kriegsflotte etwas ganz Neues und für Polen Unerhörtes erschien, von dem Nutzen der Flottenrüstung überzeigte".

dla swego syna, młodego króla, sprowadziła z We-  
necji jakie gotowe drewniane cz ci okr tu, wyro-  
bione z cyprysu „Cupressina ligna aedificandae navi  
idonea“. Sprowadzała je l dem przez Wiede , gdzie  
jednak na komorze cesarskiej urz dnicy Habsbur-  
gów (oburzeni w owej chwili na Bon z powodu  
zwi zków jej z Zapolj na W grzech) te drewniane  
cz ci okr tu zatrzymali.

MIM

Jak gor co Bona zajmowała si spraw naszych  
wybrze y morskich i do jakiego stopnia swemi po-  
mysłami wyprzedzała współczesnych m ów stanu  
najlepszym dowodem, e nosiła si z planami wy-  
zwolenia Polski z pod zale no ci handlowej Gda -  
ska i prawdopodobnie zbudowania osobnego portu  
w Pucku, do czego, jak to wykazał wie o dr. Bod-  
niak zabierze si jej syn w r. 1561. Z jej to zapewne  
inicjatywy Zygmunt I. wykupił Puck z zastawu od  
Gda szczan, a 20 lutego 1547 Bona ju pisz do Her-  
kulesa, ksi cia Ferrary, aby jej przysłał do Polski  
in yniera, zdolnego do budowania warowni tak na  
l. dzie, jak i na morzu

Z tego wszystkiego wynika, e ostatni Jagiellon  
wychowany był przez matk w atmosferze tak „mor-  
skiej“ i „marynarskiej“, e rady Albrechta, co do  
budowy floty wojennej wcale go nie zaskoczyły i nie  
wydawały mu si , jak s dził Dr. Vogel „czem nie-

---

> „Un ingeniere sufficiente et pratico di fabriche di castelli tanto in terra ferma com'inacqua“ Wiadomo t zawdzi -  
czam Dr. Władysławowi Pocieszce.

słychanem". Przeciwnie, mo na powiedzie z pewn słuszno ci , e to wła nie dwór polski, a nie królewiecki, wyst pił pierwszy z inicjatyw floty wojennej i on w tym wzgl dzie dał raczej nauki Hohenzo. Hemowi. Je li bowiem Polska, zmuszaj c Alberta w r. 1525 do zgi cia kolan na rynku krakowskim przed majestatem króla polskiego, narzuciła mu, jako swemu lennikowi, obowi zek utrzymania dla obrony wybrze a Prus czterech okr tów wojennych, to ona to wła nie wyst piła tu z inicjatyw , ona ten obowi zek Albrechtowi sama podyktowała, taki ci - ar na nakładała — Albrecht sam przecie by go nie wypraszał. W ten sposób „i cie polski“ był zacz tek floty królewieckiej.

Co za do floty elektorów brandenburskich — kuzynów Albrechta, to w czasach, kiedy flota polska pruła od dawna ju fale Bałtyku i odnosiła nawet sukcesy, oni wci obywali si bez floty, dopiero gdy Hohenzollernowie berli scy zostali w r. 1618 lennikami Polski, wówczas musieli przyj w spadku po Albrechcie obowi zek utrzymywania owych czterech okr tów. W ten sposób i pocz tek floty berli - skiej był „i cie polski“.

Sam nawet „wielki elektor“, na laduj c Zygmunta Augusta, sto lat zgór po Polsce (1675) zycznie tworzy flot podobnie na zasadzie systemu „kaperskiego“.

Ale podczas gdy jeszcze w drugiej połowie xvii w. wielki elektor trzymał si przestarzałego,

dorywczego systemu kaprów, to tymczasem już 2 wiosn r. 1570 Zygmunt August, idąc za wzorem włoskim i natchnieniem swej matki, przystąpił do budowy stałej floty w Elblągu. Budowali jej nie tylko Niemcy, ale Włosi sprowadzeni z Wenecji, tej mistrzyni sztuki wojennej. Główny po włosku zbudowany okręt wojenny, „galeon“, był tak solidnie wykonany, że doczekał się — jak dowiódł dr. Kazimierz Dobrzański — Stefana i przetrwał bitwę morską, stoczoną w r. 1577 z flotą gdańską pod Elblągiem.

Idąc te same za tradycją zapobiegliwej matki, ostatni Jagiellon chciał oprzeć swoją flotę królewską na trwałej finansowej podstawie, i jak armię i dowództwo oparł na „kwarcie“, tak i dla utrzymania marynarki wojennej i swego „dominium maris“ zorganizował specjalnie „fundusz morski“, którym opiekowała się od r. 1568. „Komisja morska“ „mistrzów finansów“ pod przewodnictwem Jana Kostki kasztelana gdańskiego, uposażona głównie z dochodów ekonomii miejskiej. Niestety komisja morska rozchwiała się po śmierci ostatniego Jagiellona i odtąd kwestja obrony naszego wybrzeża morskiego wahała się wciśmiędzy aktywnym programem flotowym królów elekcyjnych a — pustką w skarbie, czyli niechęcią narodu szlacheckiego do opodatkowania się

---

\*) Strażnicy morza, Rocznik Gdański 1934.

\*\*) Stan. Bodniak, Komisja Morska Zygma, Aug, Rocznik Gdański IV 1910.

a rzecz marynarki. W rezultacie o brak pieni dzy rozbiła si nasza flota. Ostatni łamał sobie głow Władysław IV, usiłuj c na cłach gda skiego portu (w walce z Gda skiem a równie w walce z sejmem polskim) oprze budow floty i — przegrał. Banderę polską znikła na Bałtyku!

Szlachta polska umiała na elekcjach wypisywa w warunkach królom elekcyjnym dania budowy floty i ostatni raz stan ł wobec tych d e , Jan Kazimierz, który wobec kompletnej gnu no ci i oboj tno ci szlachty w rezultacie ich nie spełnił, co widz c Szwedzi wdarli si na nasze Pomorze i nast pił „poptop”<sup>1</sup>, czyli pierwsze nasze załamanie na Bałtyku.

To nasze rodzime wybrze e morskie, te jedyne, bezcenne usta naszej Wisły, bez których Polsce grozi natychmiastowe sparali owanie i zastój we wszystkich arterjach, jak wiadomo — tracili my na rzecz Niemiec ju dwukrotnie (zawsze na półtora wieku: raz w r. 1308 na rzecz Krzy aków, drugi raz w pierwszym rozbiornie w r. 1772 na rzecz Hohenzollernów). Dzi jeste my pewni, e „m dry Polak po szkodzi” wyt y wszystkie swe siły, aby nareszcie stworzy „fundusz morski”, tak, aby to nasze wybrze e osłoni murem naszych okr tów i nigdy go ju — nie straci .

---

## Jak wygląda przygotowanie Polski pod względem technicznym do roz- budowy marynarki wojennej

Wykonanie tak skomplikowanej jednostki bojowej, jak jest współczesny okręt wojenny, wymaga wielce różnorodnych urządzeń technicznych, których prac można na podzielić na cztery etapy:

- 1) przygotowanie **materiału** do budowy okrętu,
- 2) wykonanie niezbędnych **urządzeń, maszyn i aparatów**,
- 3) wykonanie **uzbrojenia** okrętu, i
- 4) **budowa korpusu** okrętu, oraz **złożenie całości**.

Pierwsza część zadania przypada hufcom, stalowniom, odlewniom i t. p. zakładom, druga — wytwórczom maszyn i aparatów, trzecia — specjalnym zakładom wyrabiającym uzbrojenie, wreszcie czwarta — właściwym zakładom budowy okrętów, t. j. stocznicom.

Wprawdzie istnieje pewna ilość dawniej powstałych potężnych zakładów przemysłowych, które posiadają swe własne huty, wytwórnie maszyn, broni i stocznie, dzięki czemu mogą podejmować się budowy całych okrętów, jak np. Zakłady Vickers'a w Anglii lub Schneidera we Francji, — to jednak większa część okrętów dla marynarki zarówno wojennej, jak i handlowej, wykonywana jest przy jednoczesnej współpracy wymienionych wyżej czterech rodzajów wytwórni. Podział taki umożliwia specjalizację, w tym ze względu na ekonomię wytwarzania, zwłaszcza wśród zakładów drugiej grupy. Wynikiem takiej specjalizacji jest np. istnienie w Anglii, według urzędowego spisu z r. 1924, około 1000 zakładów, zatrudniających około 145,000 ludzi, wytwarzających maszyny i akcesoria potrzebne stocznicom do budowy i naprawy okrętów.

Przy takim podziale pracy poszczególne kategorie zakładów muszą dostarczać: **huty, stalownie i odlewnie** — odlewy stalowe na części kadłuba, jak dziobnica, tylnica, stery, wsporniki wałów napędowych i t. p.; półwyroby stalowe kute na: wały napędowe, wały korbowe silników, lufy i inne części armat, płyty stalowe walcowane na opancerzenie okrętów, różne rury i inne mniejsze wyroby stalowe; dalej blachy elazne i kształtowniki na poszycie kadłuba; **maszyny i t. p.**

**Wytwórnie maszyn:** kotły parowe i silniki tłokowe, lub dla większych okrętów — turbiny parowe i



skraplacze do nich, przekładnie z bate, silniki spalinowe, maszyny sterowe, d wigi, ró ne podno niki, maszyny pomocnicze, wały i ruby nap dowe, pompy ró nych typów, osprz t dla wody i pary, silniki i aparaty elektryczne, przyrz dy nawigacyjne, sygnałowe i wiele innych.

**Wytwórnice broni** dostarczaj : działa potrzebnych kalibrów i typów, amunicj do nich, przyrz dy do wyrzucania torped, torpedy, miny i t. p.; wreszcie **stocznie** — maj za zadanie wykonanie na pochylni, w celu ułatwienia spustu na wod , korpusu okr tu wraz z opancerzeniem i ustawieniem niektórych mechanizmów; po spuszczeniu za na wod — zło enie pozostałych maszyn i aparatów, uzbrojenie, i wykonanie wielkiej ilo ci ró nych urz dze wewn trznych, niezb dnych dla prawidłowej pracy i bezpiecze stwa statku i wygody załogi, zmuszonej na nim przebywa , oraz zaopatrzenie we wszelkie zapasy, paliwo i wod .

Dla warunków polskich powy szy podział pracy jest równie wskazany, gdy powstanie przedsi biorstwa, mog cego wykonywa kompletne okr ty cho by nawet bez własnej huty, t. zn. ł cz cego wytwórnice maszyn, uzbrojenia i stoczni , w obecnych czasach byłoby niemo liwym, ze wzgl du na potrzeb wielkich kapitałów w celu wyposa enia zakładu w urz dzenia, wielkie maszyny i obrabiarki, niezb dne do wykonywania cz ci turbin, dział, wie pancernych, sterów i t. p. cz ci okr tu. **Dalsze trudno ci spowodowała-**

by niemo no zapewnienia stałego zatrudnienia dla tych kosztownych urządzeń, w wyniku czego koszty wytwarzania musiałyby być wysokie—oraz byłoby potrzeba znacznego kapitału obrotowego, z powodu tego, i czas wykonania rednio wielkiego okrętu trwa do 2 lat, unieruchamiając na ten przecięg czasu znaczne kapitały.

Natomiast rozpoczęcie budowy okrętów przez założenie stoczni, opartej na współpracy z istniejącymi hutami, wytwórniami maszyn i uzbrojenia, uprościłoby zagadnienie tak dalece, że zrealizowanie jego nawet w obecnej sytuacji ekonomicznej może być wykonalnym.

Przyszła stocznia polska powinna się zatem opierać na istniejących hutach, które w większo potrzebnych surowców i półfabrykatów mogą dostarczać bez trudności. Dla dostarczenia całego materiału surowego do budowy okrętów redniej wielkości, np. krówników do 10.000 t. wyporności, a więc takich, które interesują nasz marynark wojenną w pierwszej linii, — byłoby potrzebne pewne uzupełnienia w naszych hutach, które stopniowo, bez nadmiernych trudności mogłyby być wykonane. W międzyczasie musielibyśmy sprowadzać niektóre części, np. wielkie odlewy stalowe, z zagranicy, jak to się wielokrotnie obecnie praktykuje w wielu państwach.

Nasze wytwórnie maszyn mogłyby w większo części niezwłocznie przystąpić do wyrobu wyliczonych wy-

ej aparatów, maszyn i przyrz dów, wi ksze trudno ci przewiduj w zwi zku z wyrobem silników nap - dowych t. j. turbin parowych oraz silników spalino - wych okr towych, dla wyrobu których nale ałoby naby odpowiednie licencje, oraz uzupełni posiada - ne ródki wykonania, przez np. wi ksze obrabiarki, potrzebne przy wyrobie tych maszyn.

Trzecia grupa wytwórni, t. j. nasze wytwórnie uzbrojenia, mog wykonywa potrzeb n dla wspom - nianego typu okr tów bro i amunicj bez adnych trudno ci.

„ Jak widzimy zatem stan techniczny przemysłu **na -** szego jest taki, e budowa rednich okr tów wojen - nych byłaby zupełnie mo liwa, z wyj tkiem niektó - rzych szczegółów, których wyrób w kraju mógłby by rozpocz ty w niedługim czasie, — brak nam je - dynie stoczni, gdy istniej ce cztery, a mianowicie:

**Stocznia** Gdy ska, Warsztaty Portowe **Marynar -** ki Wojennej w Gdyni, Warsztaty Marynarki Wojennej w Pi sku i Stocznia Modli ska, mog **za -** spokaja potrzeby marynarki wojennej jedynie w zakresie małych okr tów.

Przy wskazanym wy ej sposobie **podziału pracy** przy budowie okr tów, nakład na urz dzenie stocz - ni wystarczaj cej do wykonania okr tów wyporno - ci do 10.000 t., nie byłby wielki, gdy warsztaty dla budowy okr tów ® tych warunkach podziału pracy

nie wymagaj ani kosztownych budynków, ani te skomplikowanego wyposażenia. W razie konieczności, można nabyć koszt urządzenia stoczni naszej jeszcze mniejszy, urządzić rysownię profili i przygotowania blach i kształtek na poszycie kadłuba w jednej z naszych wytwórni mostów, lub nawet kotłów, rozporządzać dostateczną powierzchnią warsztatów i składów.

Jak widzimy zatem na przeszkodzie natychmiastowemu rozpoczęciu rozbudowy naszej floty wojennej stoi jedynie brak dostatecznie wielkiej stoczni, — co może być stosunkowo proste i bez wielkiego nakładu pieniędzy wykonane, następnie, — pewne braki w zakresie wytwarzania potrzebnych materiałów, — również trudno, które przez odpowiednie inwestycje w naszych hutach przewyciężyć można w niedługim czasie. Najtrudniejszą sprawą będzie wytwarzanie w kraju silników napędowych, — turbin parowych i silników spalinowych o dużej mocy, która dla współczesnych szybkich okrętów wojennych przewidywanej wielkości wynosi do 100.000 koni mechanicznych i powyżej. Silniki te, a do opóźnienia ich wyrobu w kraju trzeba będzie nabywać zagranicą.

Wreszcie w tym względzie przemawiającym za możliwym szybkim zrealizowaniem sprawy budowy okrętów w kraju, powinien być wzgląd na szczupłą kadrę ludzi, którzy pracują w marynarkach różnych państw, mieli możliwość nabycia wiedzy fachowej w

Zakresie budowy okrętów, — którą to kadr nieubłągany czas uszczupla musi.

Na Zakończenie wspomnie należy, iż sprawa podjęcia budowy większych, niż dotychczas wykonywane, okrętów wojennych, jest nie tylko sprawą nieodzowną dla poparcia rozwoju naszego handlu zamorskiego, i obrony granic morskich w razie potrzeby, lecz jest również zagadnieniem pierwszorzędnej wagi dla techniki i przemysłu polskiego. Ożywienie działalności przemysłowej przez budowę okrętów spowoduje również ożywienie pracy naszych hut i wytwórni maszyn, powoła do życia liczne zakłady pomocnicze, a w pierwszej linii tak wane nowe gałęzie przemysłu maszynowego, jak budowa turbin parowych. Wytwarzanie tych maszyn w kraju uniezależni od obcych nie tylko nasz przemysł budowy okrętów, lecz również ułatwi i przyspieszy elektryfikację kraju.

Nie mogąc w ramach krótkiego artykułu wykazać należyte całej doniosłości zapoczątkowania budowy okrętów wojennych, a co za tym idzie i korzyści handlowych, pragnę zwrócić uwagę na całą doniosłość tego zagadnienia, które należyte rozwinięte przyczyni się znakomicie do podniesienia państwowego, gospodarczego i technicznego naszego kraju, ułatwi stosunki handlowe, zmniejszy bezrobocie, przez pozostawienie wielkich sum w postaci kosztów robocizny, materiałów i inn. i przyczyni się do podniesienia dobrobytu w Polsce.

## Marynarka wojenna

Pokolenie współczesne przeżyło i przeżywa tak wielkie przemiany, wstrząsy, że niema czasu analizować swych przeżyć i tych zdarzeń historycznych, w których brało czynny udział, czy choćby było ich świadkiem.

Do najważniejszych należą odrodzenie naszego państwa i jego rozwój. W rozwoju tym skromne jeszcze miejsce zajmuje sprawa marynarki wojennej, której narodziny poprzedzają objęcia przez Polskę brzegu morskiego. Już w listopadzie 1918 roku, zaledwie kilkanaście dni po odzyskaniu faktycznej niepodległości, ukazuje się dekret, nakazujący stworzenie w Polsce marynarki. Powstaje ona właściwie w teorii, bo Polska nie ma jeszcze dostępu do morza i nie ma okrętów. Są jednak nadzieje, jest garb ludzi, z których tworzą się kadry, są wreszcie rzeki z motorówkami, statkami.

Już w roku 1920 walczy obok polskiego ołnierza garb polskich marynarzy. Walczą oni na lądzie i na rzekach.

komorze 1 brzeg morski obejmuje w przedniej straży naszego wojska — polski marynarz, który na wybrzeżu oddziału strażniczego, obejmuje skromne, pozostawione nam urządzenia eglogowo - nawigacyjne, rozbudowuje je i powiększa pierwszymi okrętami polskimi.

Przez szereg pierwszych lat niepodległości marynarz polski odczuwa społecznie wprawdzie nutę sentymentu, ale prawie całkowite niezrozumienie spraw obrony morza.

Dopiero samoleczenie powoduje, że zagadnienie morskie staje się coraz to bardziej zrozumiałym, coraz bardziej pilnym i niezbicie dowodzącym swego znaczenia.

Zagadnienie morskie w Polsce wybija się na pierwszy plan państwowego. Społecznie stwożone przekonuje się, że tylko państwo, posiadające wolny dostęp do morza znajduje się w warunkach, umożliwiających pełnię samodzielności gospodarczej i politycznej. Nawet państwo, posiadające niewielki kawałek wybrzeża, gdy chce i umie je wykorzystać, ma drzwi otwarte na cały świat. Wolny dostęp do morza niezależnie od jego polityki gospodarczej, z którego wiążą się dobrobyt i rozwój państwa podczas pokoju, a w razie wojny — zapewnia możliwość regulowania wwozu i wywozu,

Polska znaczenie dostępu do morza zrozumiała i wykorzystała przez wybudowanie Gdyni. Szeroki rękaw, wzbierający z roku na rok, z miesiąca na mie-

gi ycie Hasze gospodarcze skierowało Swój nurt na polskie morze, przeinaczaj c w ci gu kilkunastu lat poprzednie, przez półtora wieku trwaj ce zespolenie gospodarcze Polski, z organizmami gospodarczymi trzech pa stw zaborczych.

Wolno nieskr powanej ł czno ci ze wiatem zezwala pa stwu morskiemu na rozwój jego ycia nietylko w obr bie swych granic l dowych, ale na rozbudow swego stanu posiadania do granic jak najdalszych mo liwo ci w dziedzinie wychowawczo kulturalnej, ekonomicznej, społecznej, politycznej, a nawet cz sto i terytorjalnej.

Podobnie jak na l dzie pocz tkiem tworzenia pa stwa musi by siła zbrojna, która potem jest jego osłon i ostoj — tak samo pa stwo morskie musi opiera si na silnej flocie wojennej.

Jeszcze nie było w historii wiata takiego okresu, w którym jakiegolwiek pa stwo mogło si obej bez siły zbrojnej, — nie było takiego pa stwa morskiego, któreby, wykorzystuj c morze, wkładaj c w nie swój trud i kapitał, wyrzekło si stworzenia siły zbrojnej na morzu. Historia daje nam liczne i wymowne przykłady, jak z utrwaleniem pot gi l dowej ci le wi zała si pot ga morska, ubezpieczona odpowiedni sił — jak zaniedbanie tej siły prowadziło do osłabienia i cz sto do upadku pa stwa.

Siła zbrojna na morzu jest wykładnikiem siły pa stwa i miar jego zainteresowa sprawami morskimi.



W czasie wojny stan siły zbrojnej na morzu decydował cz sto o losach narodów — Nierzadko jedna bitwa morska decydowała o dalszym biegu historii wiata.

Dlatego to wszystko, co wi e si z obron naszych praw, naszego posiadania i naszych nadziei z morzem zwi zanych — a co tak jeszcze niedawno zupełnie prawie obce nam było — musi sta si jednym z najbardziej wymagaj cych uwagi i troski społecze stwa — zagadnie pa stwowych.

Czas po temu najwy szy, gdy obrony morskiej, w postaci przedewszystkiem odpowiedniej floty wojennej, nie mo na stworzy w pr dkiem czasie, — zwłaszcza gdy chodzi o budow rozpocz t od podstaw.

W rozwoju naszych urz dze obronnych na wybrze u i w rozwoju naszej floty wojennej daleko jeste my jeszcze od stanu, który jest nam niezb dny.

Prac i du emi kosztami wydarte piaski i torfy wybrze a zapocz tkowały tworzenie naszych baz wojennych dla floty, których stała obrona od strony morza, l du i powietrza jest wielk trosk władz, realizowan konsekwentnie w miar mo liwo ci bud etowych.

Tak czuły i kosztowny organizm, jak flota wojenna, wymagaj cy konsekwentnej, programowej i ci głej rozbudowy, staje si powoli zainteresowaniem i trosk coraz to szerszych mas społecze stwa, które nawet ofiarami dobrowolnemi na rozbudow

floty dokumentuje swoje zrozumienie i przekonanie o konieczności rozbudowy marynarki wojennej.

Dobry zaczątek floty wojennej w postaci kilku nowoczesnych mniejszych jednostek bojowych już posiadamy. Posiadamy w postaci naszej wojennej marynarki już ten cały skomplikowany organizm i ludzki i materiałowy, który zdolny jest wchłonąć dalszą liczbę jednostek bojowych.

Zdawać nam się jednak musi, że budowa okrętów trwa długo, długo trwa ich odbiór, próby, poznanie urządzeń i obsługi, wywiczenie załogi — Dlatego rozbudowa floty musi być stała. Dlatego nie mamy czasu do stracenia. Rozbudowa floty musi być ciągła i programowa. — Musi się odbywać wysiłkiem polskich inżynierów i polskich robotników.

Spółeczeństwo łowić dobrowolnie datki pieniężne na obronę morską podkreśla, że bez protestu przyjmie stałe i powszechne obciążenie materialne na ten cel, który ma być — według słów Pana Pierwszego Marszałka Polski — „Jednym z najmocniejszych ogniw naszej mocarstwowości“.

---

## Akcja społeczna na rzecz obrony morskiej w innych państwach

Gdy do Rzymu zaczęły ongi dolatywać z Sycylii rozpaczliwe głosy Mamertynow», przestrzegających przed niebezpieczeństwem, zagrażającym krajowi ze strony nadciągających Kartagińczyków, podzielił się Senat na dwa obozy. Po jednej stronie stanęli starcy - konserwatyści, przybrani w złociste, haftem ozdobne togi, potępiające wszelkie pomysły co do zbyt pochopnego wysyłania wojsk rzymskich w kierunku Sycylii, po drugiej zaś skupili się gromadnie młodzi, nawołujący do pośpiechu i szybkiego czynu.

**Fortes fortuna adiuvat** — wołali. — Tylko silnym, sprzyja szczęście.

I zwyciężyli młodzi, ale zwyciężyli dopiero siłą argumentu, a skoro wojska Kartaginy nie zostały zaatakowane w Sycylii, trzeba było z nimi stoczyć bój w samym sercu kraju. Przekonał konser-

Watystów, o słuszno ci tego argumentu, nie było łatwo. Przecie — mówiono — zbuntowane przeciwko Rzymowi ludy pobite zostały przez cesarskie legiony, a i silne oddziały Pyrrusa rozgromiły wojska I dowe! Dlaczego by nie miano upora si równie na I dzie z Kartagi czykami ?

Cztery lata toczono walki I dowe z wojskami Kartaginy, mimo zaznaczaj cej si wszak e tu i tam przewagi Rzymian, — zwyci stwa nie osi gni to. Stan ł wi c Rzym wobec alternatywy zbudowania floty wojennej i pobicia Kartaginy na morzu, albo zrezygnowania z dalszych walk. Cóż jednak si dzieje? Po pierwszych sukcesach i powodzeniach spada na Rzymian katastrofalna kl ska. Rozp tane ywioły, huragany i burze niszcza najpi kniejsze i najsilniejsze statki. Senatorów ogarnia przera enie i zaczynaj górowa defety ci.

Potomkowie wielkich m ów, z arci rdz zw tpienia, ywieni Chlebem ci głych utrapie , zacz li blu ni wszelkim ideałom, najwi ksze objawienia cj mózgów i ju miała zatryumfowa my I konserwatystów o wycofaniu si z pola walki nad my I młodych o wolno ci, bo oto wi kszo ci głosów zapadła w Senacie uchwała, e nale y zrezygnowa z dalszej budowy okr tów i prowadzi nadal walk obronn na I dzie...

Sze lat trwały te walki I dowe i przechylały ju szale zwyci stwa ku Kartaginie — gdy wtem zja-

wia si kilku ludzi, którzy stan li na przedzie z sił opadaj cego, zw tpionego narodu. I pocz li karmi naród straw najgł bszego, arem miło ci dla dumy rzymskiej rozpłomionego uczucia, budzili go i podnosili, ucz c jednocze nie własnym przykładem, jakie przynale y w wi tej sprawie nie ofiary. Stawiaj c przed oczy najprzedniejsze wzory, rozniecili tak ywy ogie zapalu, e cały Rzym pobudzili do nowego czynu. W krótkim czasie powstaje za składkowe pieni dze tak pot na flota, e mo na było nietylko natychmiast zadecydowa o zwyci stwie Rzymu nad Kartagin , ale utrwali jednocze nie panowanie jego nad Morzem ródziemnem.

A jak było w staro ytnej Grecji?

Tu ate ski przywódca i m stanu, Temistokles przychodzi do przekonania, e niebezpiecze stwo perskie, zagra aj ce Grecji b dzie mo na za egna jedynie tylko na morzu. Porusza wi c niebo i ziemi , by porwa za sob naród i zach ci go do wielkiego czynu, do ofiarno ci, by w oparciu o masy, stworzy pot n flot morsk . Ucieka si on przytem do jakich tajnych mocy, konspiruje, knuje i intryguje, byle tylko zdoby co potrzeba, a ponadto przez usta wró bitów zapewnia sobie sprzyjanie bogów.

W tych poczynaniach i pomysłach stał Temistokles odosobniony, mo na wi c sobie wyobrazi , co to była za praca dla tego m nego człowieka, przej te-

gó jak fantyczn wiar , e Ate czycy tylko na falach morskich dobieg do nie miertelnej chwały zwycięstwa. Temistokles dzieła dokonał, mimo stawianych mu trudności, mimo, e zamkni to mu skarbcze ze złotem i e zwalcza rnsiał nieugięty upór najwierniejszych, a jednocze nie najuczciwszych adherentów Arystydesa, który wierzył tylko w zwycięstwo hoplitów, walczących pier o pier z lancami i mieczem w rękach.

Kroniki greckie opiewają, e po gorącym apelu Temistoklesa lud grecki zabrał się ze zdumiewającą gorliwością do budowy statków bojowych. Kto miał muła czy osła, zwoził drzewo pod budowę, ci zaś, których nie było stać na inną ofiarę, dwigali na swych spracowanych ramionach bale i deski, tamci znowu w nieprzeliczonych szeregach znosili rozmaity materiał budowlany, kobiety przynosiły w ofierze swoje klejnoty i kosztowności, niejedyn magnat ofiarował swój majątek, by przy pieśnej budowie statku, którego siłą jeszcze zwycięstwa ogląda pragnął. Wszystko, co było i zdolne było do pracy, zacięgało się w szeregi najarliwszych robotników, a nawet kaleki, starcy i drobne dzieci wspomagały pracę, jak mogli.

Przez zwyciężając wszelkie przeszkody, wpajano w naród wiarę, e flota to najbezpieczniejszy i najsilniejszy wał ochronny ojczyzny. Okręty handlowe i statki bojowe posiadali Grecy wprawdzie zawsze,

ale gdy chodziło o wielki czyn, — dokonywali go hoplici. Wobec tego, e sława zwyci stwa pod Maratonem przenikała ka d pier mieszka ców Hellady — trudno było przeciwstawia m nym szeregom hoplitów statki bojowe i przyznawa im wi ksze znaczenie, ani eli armji l dowej. A jednak — powtarzam — my l Temistoklesa zatriumfowała i zdumiony ogół uczył si , jakimi rodkami i zasobami nale y stawia podwaliny pot gi morskiej.

Przejd my teraz do epoki współczesnej i zaczniemy od tych, co rozpocz li od mała, a sko czyli do robkiem, na jaki nie zdobył si bodaj aden inny naród wiata. Mam tu na my li Niemców. W Niemczech, gdzie społecze stwo było specjalnie nastawione i wychowane w umiłowaniu morza oraz wszystkiego, co z morzem zwi za e, gdzie ambitne i dumne d enia ku supremacji na wodach wiata wywoływało nigdzie nie spotykany odruch ofiarności, — trzeba było z pocz tku stacza walk w Sejmie pruskim i Parlamencie niemieckim o ka dy milion na rozbudow floty. Nie było dyskusji na temat budowy nowych okr tów, eby opozycja nie podnosiła zarzutu, jakoby pieni dz, płyn cy na marynark , to pieni dz wyrzucony w błoto i nie przynosz cy najmniejszego oprocentowania.

Badaj c historj , dotycz c pocz tków działalności niemieckiego „Flottenvereinu“, nie mo na wyj z podziwu, « od 1850 do 1888 roku uznanie potrzeby

rozbudowania marynarki nie zdołało przeniknąć do szerokich mas narodu niemieckiego, a o ywczesne tchnienie atmosfery morskiej nie przedarło się do całego kraju. Ka dy ucze gimnazjalny potrafił szczegółowo opisać wszelkie części okrętu, wiedział do czego słu najbardziej skomplikowane w konstrukcji przyrządy i narzędzia, któremi zwykli posługiwać się marynarze, ale przy tem wszystkim ka dy Niemiec pozostawał typowym „szczurem“ i **l-dowym.**

Je eli przypomnimy sobie, e nawet przed wielkimi bitwami morskimi pod Salaminami w roku 480 przed Chrystem Ateńczycy wierzyli uparcie, iż skały Akropolisu stanowiły najbezpieczniejszą warownię w Grecji, oraz że bezpieczeństwo Grecji i e wystarczyłoby opasać je drewnianym płotem, by nie dopuścić do zwycięstwa Persów, — zrozumiał stanie się nam ta opinja filistrów niemieckich o podrażnieniu znaczeniu floty morskiej.

Zobojętnienie dla spraw marynarki było w masach niemieckich zakorzenione a do powstania po raz wtóry odrodzonego „Flottenvereinu“ i tych wszystkich organizacji, które koncentrowały się w głównym „Związku Niemieckiej Ligi Morskiej“ „Flottenverein“ sprawił, e tam, gdzie podnosiły się ongi protesty przeciwko nadmiernemu wyrzucaniu pieniędzy na rzekomo bezcelowe rozbudowy statków, powstawały pó niej gniewne protesty przeciw-<sup>1</sup>



ko tej krótkowzrocznej, tpej i ciasnej kalkulacji, w której myl o budów floty strona została z ołtarza ofiarności i poświęcenia, a w której chciwa ch gromadzenia pieniędzy zagłuszała wszystkie ywsze drgania serc, bijcych gor tszem uczuciem dla morza.

Szkoła i ko ciół, stowarzyszenia i wszelkiego rodzaju organizacje, urz dnicy, rzemie lnicy, kupcy, rolnicy i przemysłowcy skupili si i zł czyli pod jednym sztandarem i działa pocz li w my l naczelnego hasła: **Wszystko dla morza — wszystko dla wielkiej, pot nej floty narodowej!**

Zbiorowa ta akcja pokazała wiatu, co zdiąła mo e wiadoma wola narodu i jego udział w budowie pa stwa.

A Francja. Co Francja?

Po przegranej wojnie w 1870 roku, po utracie dwóch prowincji, po zapłaceniu 5 miliardów franków kontrybucji wojennych — zacz to krzewi mi dzy ludem mniemanie, e do tak sromotnej i poni ajcej pora ki nie byłoby doszło, gdyby si było Niemcom przeciwstawiło zbrojn sił morsk i zagrozon od strony morza drog na szeroki wiat.

Po rozpowszechnieniu takiej — słusznej zreszt opinji, znalazł wzgl dnie łatwy posłuch admirał La Revellière, który proroczem przewidywaniem pisał na łamach najpoczytniejszych gazet francuskich, e najbli sza, a zarazem najzacieklejsza **wojna**, — to wojna mi dzy Francj a Niemcami.

„Trwa ona b dzie kilka lat — dowodził La Revellière — a zako czy si zwyci stwem nie tego, co b - **dzie miał** silniejsz armj — lecz tego, co zdob dzie si na silniejsz marynark “.

Przewiduj cy admirał wychodził—jak widzimy—z zało enia, e kraj, odci ty od wiata, skazany na siły własne i na zasoby własnej ziemi, bez mo liwo ci dowozu z krain zamorskich, b dzie ugi ty i zwyci ony. Wołanie admirała La Revellière'a o zwi kszenie bud etu na marynark i postawienie floty na takiej stopie, by mogła przeciwstawi si nietylko Niemcom, ale równie i sprzymierzonym z nimi Włochom, trafiło do przekonania najszerszych mas i wywołało zbio-row , wielk ofiarno całego społecze stwa<sup>^</sup> działaj cego pod egid **Ligue Maritime et Coloniale** — francuskiej Ligi Morskiej.

Zbyteczne mówi o kolosalnym wysiłku Italji, która tu po wojnie miała zaledwie kilka zdatnych **do** boju kr owników i torpedowców, a dzi nale y **do** najsilniejszych pot g morskich, zbyteczne nade wszystko mówi o entuzjzmie, jaki ogarn ł ostatnimi czasy Japonj , która jedynie tylko dzi ki samoopodatkowaniu si całego narodu i bezustannej ofiarno ci rywalizuje dzisiaj nawet ze Stanami Zjednoczonymi pod wzgl dem ilo ci statków.

A rozmach co do rozbudowy w Japonji floty narodowej jeszcze nie sko czony! Dzie w dzie wskazuje prasa japo ska na konieczno dalszego trwania w wysiłku i dalszego gromadzenia kapitałów, płyn -

cych wszystkimi drogami ofiaro ci narodu na rozbudow marynarki.

Podczas gdy we Włoszech, we Francji, w Niemczech i Japonji z inicjatyw rozbudowy floty występował albo rząd, albo kto do rządu bardzo zbliżony, w państwie, tak nawskroś morskiem, jak Anglja, miała się sprawa wręcz przeciwnie. Czsto rząd angielski, — czy był to rząd konserwatystów czy liberałów, — okazywał w kwestjach obrony kraju wielki optymizm i nie zdobywał się na jakiś spontaniczny odruch w kierunku mobilizacji sił. Jeeli działał, to li tylko pod naciskiem opinji publicznej.

Badając poszczególne fazy wzmacniania marynarki angielskiej od r. 1884 począwszy, zauwamy można jedno: e historia wszystkich etapów rozbudowy floty była zawsze prawie identyczna i powtarzała się niemal we wszystkich szczegółach. I tak n. p. powstawała nagle w narodzie, wskutek całego splotu najrozmaitszych okoliczności w dziedzinie polityki zagranicznej, jaka obawa, jakiś lęk, e główna ostoja brytyjskiego Imperium, — flota angielska, — nie zdoła, w razie ewentualnej wojny, sprostać zadaniu. Wyraz tej obawy i tego lęku spotkać było można w całej prasie angielskiej, na zebraniach publicznych, na wiecach, w Izbach handlowych i t. d. Wskutek tej akcji wnoszono po pewnym czasie w Izbie Gmin odnośne interpelacje, które rząd zbywał zazwyczaj odpowiedzi uspakajając i optymistycznie. Naród nie zadawał się jednak odpowiedzi

rz du, przestrzegał i nawoływał o jaknajszybsze wzmocnienie marynarki. Dopiero po takiej presji ze strony opinji, wyst pował rz d z nowym projektem co do wzmocnienia floty, kosztem tylu to a tylu milionów funtów szterlingów.

Tak było w r. 1884, tak było za czasów lorda Spemera, lorda Hamiltona, lorda Salisbury'ego, a do czasów współczesnych.

To dziwne parcie narodu do rozbudowy floty tłumaczy si tern, e morska polityka Anglji, skazanej na utrzymanie za wszelk cen supremacji na morzach wiata, jest całkiem odmienna od polityki innych pa stw. Skoro si zwa y, e Anglja straciłaby po zepchni ciu jej do roli drugo lub trzeciorz dnej pot gi morskiej odrazu wszelkie posiadłoci zamorskie i kolonje, e byłaby kompletnie zrujnowana, a naród angielski nie mógłby bez handlu zamorskiego wogóle istnie , — staje si ta troska o utrzymanie marynarki na najwyszej stopie pod wzgl dem tona u i siły bojowej, całkiem zrozumiała.

Zbyteczne dodawa , e Anglicy głównie z powodu tej obawy dawali na powi kszenie ilo ci i siły statków ka d sum , jak rz d stawiał w swym preliminarzu bud etowym.

To, co gdzieindziej mogło nosi pozory filantropji, staje si u nas koniecznem opodatkowaniem,— ofiarno , spełniaj ca w innych pa stwach dodatkow , pomocnicz funkcj dla działa rz du—

stanowi u nas d wigni główn . Kto wyłamuje si z pod obowi zku ofiarno ci, temu zaiste oboj tna przyszło ojczyzny, cokolwiekby deklamował o swoich uczuciach. Czy nas nie sta na tak ofiarno , na jak zdobyli si Rzymianie, Grecy, na jak zdobywa si Japonja?

Na granicach naszego morza dokonywuje si obecnie, co dokonywało si ongi na Morzu Egejskim i na wodach s siednich. Nie chciałbym powiedzie , aby Polska miała koniecznie odegra rol Aten, ale w d eniu do wzmo enia naszej pot gi morskiej nie mo emy, jako jedno z wi kszych mocarstw, sta na uboczu, lecz musimy zapewni sobie bezpiecze stwo brzegu morskiego i pracy polskiej na morzu.

Wymieniony tu francuski admirał, La Revellière, rozwa ał koniecznie zdławienia nieprzyjaciela od strony morza i odebrania mu swobody pełnego oddechania poprzez płuca morskie. Polsce nie zagra a wprawdzie takie niebezpiecze stwo, jakie zagra ało ongi Francji, ale z tern niebezpiecze stwem musimy si Uczy i przemy liwa nad rodkami odnalezienia takiej siły, by ka dej chwiU móc odr ci r k , któraby si gała do naszego gardła i naszej piersi.

Je eh naród polski wykazał, e wiekowa niewoła nauczyła go by narodem rozumnym, gospodarnym, patrz cym trze wo w przyszło , je eh wykazał, e zdolen by sob , e zdolen własnemi ramiona-

mi prowadzi ster swego losu i własne rozpiągle, by płynął wartko po dziejowej fali, je eli po latach niewoli zdołał z organizmu chorego przeistoczyć się w organizm pulsujący pełnym i zdrowym życiem, niechaj baczy pilnie, by żal i zubożenie nie wzmogły się w chwili, kiedy pierwiastki dobre wymagają największego napicia.

Zaniebanie rozbudowy naszej marynarki, — jednej z wielu konieczności narodowych — musi być w przyszłości niemiłosiernie; to też baczyć musimy, by właśnie w takiej chwili, jak obecna, kiedy to oczy narodu są zwrócone, siłą rzeczy w jedną wytyczną stronę — nie uronił żadnego ze skarbów, które tworzą wspólnie wewnętrzny trzon wartości naszego społeczeństwa.

Wiele już działała i działa w dalszym ciągu nasza „**Liga Morska i Kolonjalna**”. Dławi się ona dzisiaj dopiero ze skromnych początków, ale wszystko przemawia za tym, że krzewiona przez nią myśl wkorzeni się głęboko w całe społeczeństwo, że rozgałęzi się szeroko, że na tych podwalinach, które daje Lidze szczupłe grono ludzi, wzniesie się szczytny gmach całokształtu myśli polskiej — dostojny i wspinający pomnik marynarki, jak Polska wystawi w swej miłości ku ojczyźnie.

Liga morska i kolonjalna bez oparcia o cały naród nic nie działa. A czas nagli.

Liga sprawiła, że naród zaczyna się budzić. To już nie majaczenie senne, nie błyszcząca rakieta fraze-

ologii, to raczej młot zahaczał w ku ni narodowej i spaja nity naszej floty. Mimo wszystko czyn nasz jest jeszcze czynem jednostek. W naszych zapewnieniach, i oddamy ostatni grosz na marynark, s niestety cz sto czcze słowa. Trzeba nam wi c ducha nowego, trzeba płonki nowych czasów na mocnym pniu zbiorowego czynu narodowego. Od nas zaley, aby akcja Ligi morskiej i kolonjalnej otrzymała namaszczenie i moc.

Je eli, — jak powiedziałem — ockn ła si ju energia narodu, je eli szerokie masy, stoj ce przed plakatami „Ligi Morskiej i Kolonjalnej“ składaj cichy lub, e przyjd jej z pomoc, je eli w kraju setki ty si cy r k składa ju ofiar na flot narodow, je eli słycha **krzyk: wszyscy i wszystka dla naszej marynarki**, — niechaj ta cudowna chwila b dzie zwiastowaniem, e w Polsce sko czyło si zoboj tnienie **dla** naszego morza i e potrafimy zdziała to, co zdziałały potrafiły inne narody.

---



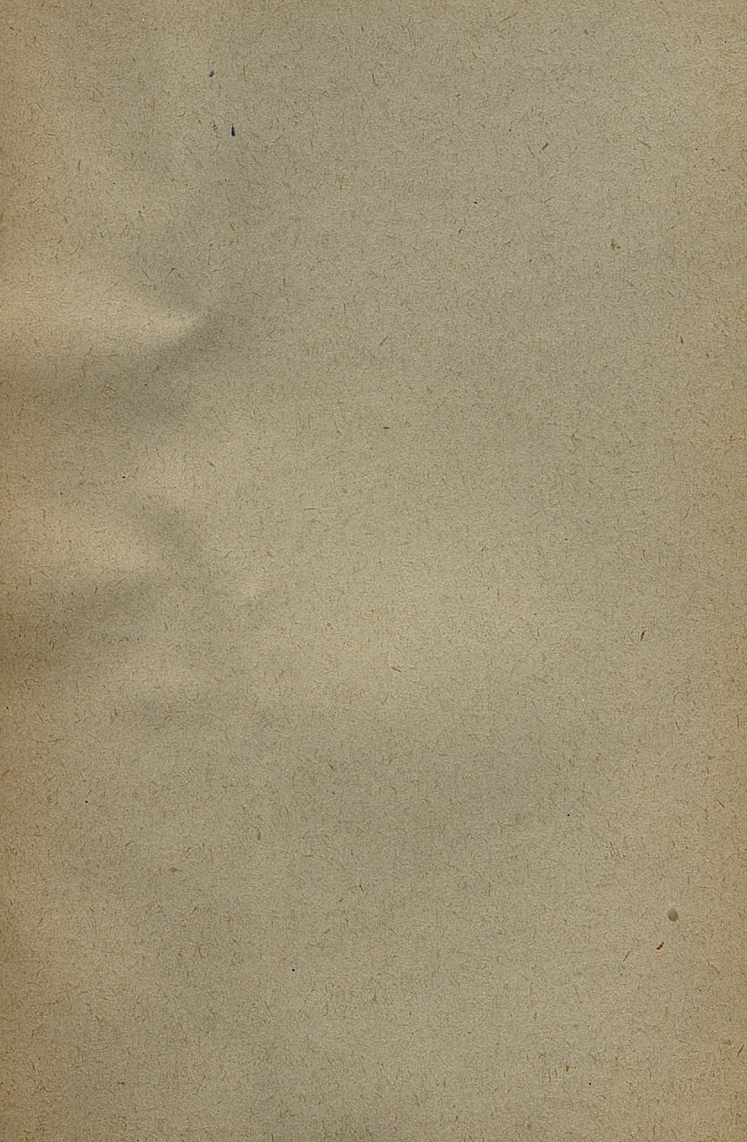


## TRE :

- Wacław Sieroszewski* — Polska flota wojenna warunkiem  
trwałego pokoju.....str. 3
- Prof. Wacław Sobieski* — Z dziejów naszej marynarki „ 10
- Prof. Stanisław Płutański* — Jak wygląda przygotowa-  
nie Polski pod wzgl dem technicznym do  
rozbudowy marynarki wojennej .... „21
- Kdr. por. Karol Korytowski* — Marynarka wojenna . „28
- Nauticus* — Akcja społeczna na rzecz obrony morskiej  
w innych pa stwach.....» , „33

*Ka dy grosz zło ony na  
FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ  
przekuty u) spi dział  
okr towych — zapewni  
bezpiecze stwo i dobrobyt  
Rzeczypospolitej.  
Konto P. K. O. 30680.*





po dezynfekcji