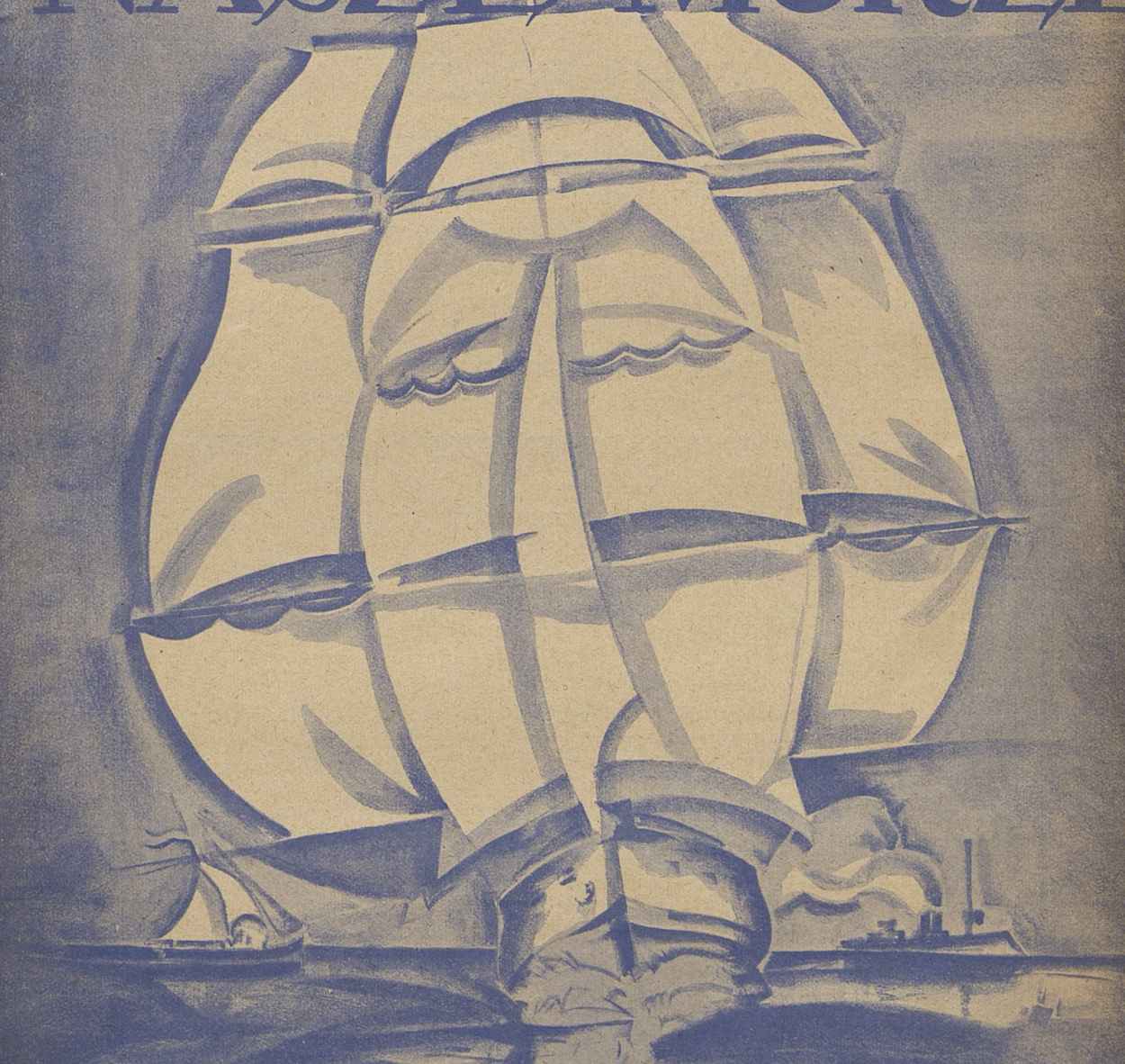


WYSTAWA NASZE MORZE



ZIEMIA

R. 1924.

Nº 8-9.

Niniejszy zeszyt „Ziemi” wydany jest specjalnie z racji wystawy p. t.

„NASZE MORZE”

Inicjatywę tej wystawy rzucił p. Włodzimierz Gorjaczkowski, prof. Szk. Gł. Gosp. Wiejsk., zwracając się z tym projektem do Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, a to ze swej strony zaprosiło do współpracy Ligę Żegluga Polskiej i Związek Obrony Kresów Zachodnich.

Trzy te instytucje zorganizowały wystawę na okres czasu od 6 do 28 września 1924 r. na terenie Politechniki, życzliwie ofiarowanym do dyspozycji Komitetu przez Senat Politechniki Warszawskiej.

Protectorat nad wystawą raczył przyjąć

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
p. STANISŁAW WOJCIECHOWSKI.

KOMITET HONOROWY STANOWIĄ PP.:

Jan Brejski — b. wojewoda Pomorski.
Bernard Chrzanowski — Kurator Okr. Szkoln. Poznańskiego
Gabryel Chrzanowski — Dyrektor Depart. Mar. Handl. Min. Prz. i Handlu.
Franciszek Kręcki — w Gdańsku.
Stanisław Pawłowski — Prof. Uniwersytetu Poznańskiego.
Antoni Ponikowski — b. Prezydent Ministrów.
Kazimierz Porębski — Admirał.
Kazimierz Rouppert — Prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego.
Czesław Skotnicki — Rektor Politechniki Warszawskiej.
Jan Załuska — Prezes Komisji Sejmowej.
Stefan Żeromski — Literat.

KOMITET ORGANIZACYJNY PP.:

F. Bąkowski, J. Borowik, Wł. Gorjaczkowski, W. Hubert, Al. Janowski (Przewodniczący), Józef Kołodziejczyk (Sekretarz), F. Lubbecki, W. Nałęcz, Cz. Petelenz, H. Pistel, W. Poliński, A. Rylke, S. Samsonowicz (Skarbnik), W. Sujkowski, J. Sztolcman, A. Wagner.

DYREKCJA WYSTAWY PP.:

Stanisław Lewicki i Wacław Żenczykowski.

ZIEMIA

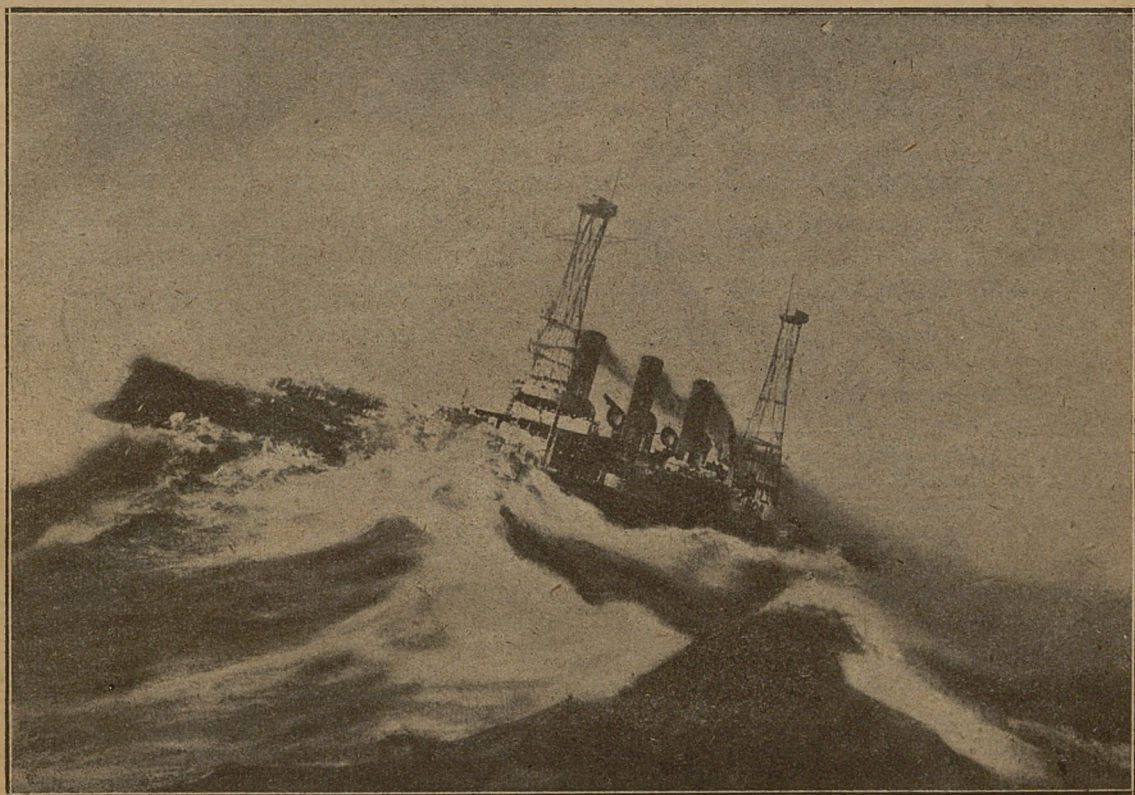
MIESIĘCZNIK KRAJOZNAWCZY ILUSTROWANY

WYDAWANY Z CZĘŚCIOWEJ ZAPOMOGI WYDZIAŁU NAUKI M.W.R.iO.P.

TREŚĆ: *Stanisław Pawłowski:* Znaczenie Bałtyku. — *Cz. Petelenz:* Nasza Marynarka Wojenna. — *Aleksy Majewski:* Marynarka handlowa w Polsce. — *Al. Janowski:* Gdański Prorok. — *St. Łęgowski:* Port Gdyński. — *Józef Borowik:* Rybołówstwo morskie. — Kronika.

„Z tego wybrzeża musimy zrobić przestronną bramę dla swobodnego komunikowania się z całym światem i dać tej bramie opiekę zbrojnego ramienia całego Narodu Polskiego”.

Z mowy Prezydenta Rzeczypospolitej w Gdyni w dn. 29 kwietnia 1923 r.



Ryc. 67.

PANCERNIK U. S. A. „VERMONT” W WALCE Z BURZĄ.

Potężna flota to nasza najważniejsza konieczność państwowa.



*„Przychodzimy na to jałowe wybrzeże z cudownego losów użyczenia,
na skutek przedziwnej zapłaty, ażeby zeń uczynić naszej wolności skarb
bez ceny.*

Przychodzimy, jako spadkobiercy Krzywoustego drużyny.

*Ona przez lasy przerąbała pierwszą drogę dla cichego apostołstwa
synów bożych.*

*Ona szła wielkie rzesze słowiańskie wesprzeć o polskie mocarstwo,
obronić i zachować.*

*My przychodzimy, gdy już rzesze słowiańskie pochłonięte zostały
i zniszczone na wieki.*

Przychodzimy, aby ostatni szczątek od zagłady uchronić.

*Lecz brzmi wśród nas ta sama, nowotna po wsze czasy, cantilena
radosna.*

*Przybywszy na to jałowe wybrzeże, budujemy portowe paliszcza,
wprawiamy w ruch nowe koleje, prowadzimy poprzez błota bite drogi
i zbogacamy mieszkańców.*

Mowę ich bezcenną zachowujemy od zguby.

*Jakoby z ręki legendarnego kaszubskiego wielkoluda, stolema, który
z oksywskiego półwyspu ciskał wielkie głazy w Radłowo, sypią się na
radłowskiem pobrzeżu nowe piękne osiedla.*

*Strzały armat ze statków wojennych łoskot roznoszą po morzu, po
dolinach, po górach, głosząc wszem wobec, iż stopa tępicielea nigdy tu już
nie postanie.*

*Nie przynosimy tu zbrodni, nie przynosimy przemocy, nie przynosimy
tu krzywdy.*

Przynosimy zapomnienie, odpuszczenie i pokój.

Przynosimy dobro i pracę”.

Stefan Żeromski

DONIOSŁY PROJEKT.

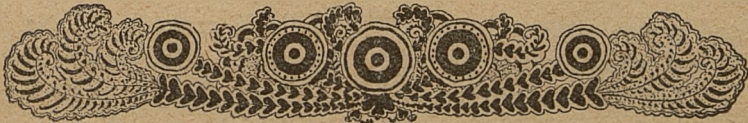
Członek Komitetu Honorowego Wystawy „Nasze Morze”, prof. Uniwersytetu Poznańskiego, dr. Stanisław Pawłowski, przysyłając Redakcji artykuł do specjalnego niniejszego numeru „Ziemi”, rzucił jednocześnie w liście myśl, która powinna duże obudzić zainteresowanie i rychłej doczekać się realizacji.

Prof. Pawłowski pisze:

„Przy okazji Wystawy możnaby pomyśleć o stałej w Warszawie agitacyjnej instytucji, coś w rodzaju Instytutu Morskiego. Możeby Pan Prezydent Rzeczypospolitej zainteresował się tą sprawą i nie odmówił Swego poparcia. Ogromny instytut morski mają Niemcy w Berlinie. Książę Monaco wybudował podobny w Paryżu. Celem i zadaniem takich zakładów jest: zbieranie wiadomości teoretycznych o morzu w postaci map, tablic, wykresów, biblioteki, muzeum i propagowanie przez wykłady i publikacje idei morza. Nasz instytut mógłby się nazywać „Instytut Bałtycki”. W zakres badań wchodziłoby wszystko, a więc i strona handlowa i ekonomiczna. Zainteresowanie mogłoby być bardzo wszechstronne”.

* * *

Uznając projekt powyższy za bardzo doniosły i gorąco pragnąc, aby corychlej można przystąpić do jego realizacji, Rada Krajoznawcza Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego wyznacza z Kasy 200 zł., Redakcja „Ziemi” 50 zł. i Członkowie Rady 50 zł. na początek prac przygotowawczych około organizacji tak potrzebnej dla kraju placówki naukowej.



Stanisław Pawłowski.

ZNACZENIE BAŁTYKU.

Pisząc o znaczeniu Bałtyku, nie wspominam wcale o znaczeniu Bałtyku w stosunku do Polski. Uważam, iż rzecz ta wymaga osobnego oświetlenia. Artykuł niniejszy może w tym względzie spełnić rolę tła, na którym Polska, jako państwo nadbałtyckie, tem jaskrawiej wystąpi. Mówię zatem o znaczeniu Bałtyku wogóle, a to: o jego znaczeniu komunikacyjnym, geograficzno-politycznym, produkcyjnym i handlowym.

Znaczenie komunikacyjne Bałtyku.

Nazywamy zwykle Bałtyk morzem śródziemnym i porównujemy go nawet z morzem śródziemnym Romańskim. Czy słusznie? Morze śródziemne Romańskie jest w stosunku do Bałtyku czemś potężnym. Ma około 3 milj. km.² podczas gdy Bałtyk ma tylko 430.000 km.² powierzchni. Jest więc morzem małym, które zaledwie z morzem Czarnym może iść w porównanie. Sprowadźmy zatem nasze po-

głądy na wielkość Bałtyku do miary właściwej. Nadto morze śródziemne Romańskie — to dzisiaj światowe morze przejściowe. Dzięki kanałowi Sueskiemu stanowi znakomitą i najkrótszą drogę na bliski i daleki Wschód i to drogę ważną nie tylko dla Europy, lecz także dla Ameryki Północnej. Takiego znaczenia w komunikacji światowej Bałtyk ani

zamieniłoby owo morze na kilka jezior. Miałkie cieśniny i mielizny, płytkie dna, najeżone narzuconymi przez lodowiec głazami, należały oddawna i należą do poważnych przeszkód w żegludze. Jako dalsze przeszkody i niebezpieczeństwa, wymienić trzeba bliskie, skaliste nieraz wybrzeża, częste mgły i burze, te

ostatnie w związku z bałtyckim ciągiem cyklonów, których szlak przypada właśnie na południową część naszego morza. To wszystko jest powodem, że na Bałtyku widzimy okręty średnie i małe. Kolosy oceaniczne unikają Bałtyku.

Specjalne zaś warunki żeglugi po morzach o kamienistym dnie lub o skalistym i rozbitym wybrzeżu sprawiają, że wytworzył się osobny typ okrętu i floty rybackiej i przybrzeżnej, co



Ryc. 68.

WYBRZEŻE POD KARWIĄ.

Fot. Z. Marciński.

nigdy nie posiadał, ani nie będzie nigdy posiadał.

Jest bowiem morzem raczej lokalnym, niż światowym, raczej północno-zachodnio-europejskim, niż europejskim. Nie jest to wprawdzie „mare clausum” w takim sensie, jak morze Czarne. Stąd Kopenhaga—to nie Konstantynopol. Walki o Konstantynopol nie znajdują analogii w walkach o Kopenhagę. Bałtyk, który jeszcze w dyluwjalnych czasach posiadał wygodne połączenia z morzem Lodowatym Północnym, a przez południową Szwecję związany był z morzem Północnym, nie jest morzem szczelnie zamkniętym. Posiada nie tylko kilka dogodnych cieśnin, ale łatwe są owe cieśniny do obejścia przez kanał Kiloński dla statków morskich i przez kanał Götoborski i Lubecki dla statków lądowych. Wyminięcie cieśnin duńskich zostało i przez Niemcy i przez Szwecję zrealizowane. Bałtyk nie da się przeto tak zaszpurować, jak morze Czarne. Wynikają zaś z tego faktu bardzo doniosłe geograficzno-polityczne konsekwencje.

Bałtyk jest morzem płytkim. Jest lekkim wgłębem w skorupie ziemskiej, zapełnionym wodą. Już obniżenie się wód Bałtyku o 100 m.

np. widzimy w szwedzkiej flocie szkjerowej. Niewielka odległość wybrzeży od siebie (najszersze miejsce w Środkowym Bałtyku ma zaledwie 350 km.) sprawia, że istnieją tu połączenia kolejowo-promowe, rzecz znana zresztą tylko w cieśninach (Kaletańskiej), na wielkich rzekach (dolna Missisipi), lub na jeziorach (Bodeńskie, Kanadyjskie i inne).

Lecz Bałtyk posiada właściwości, które wyróżniają go od mórz innych. Ma bowiem kształt krzyża, o skośnym ramieniu wschodnio-zachodnim. Zdawałoby się, że dzięki temu specjalnemu kształtowi sięgnąć można przy pomocy Bałtyku szczególnie daleko w głąb europejskiego kontynentu, a więc co najmniej 1300 km. na północ i 1400 km. na wschód. W rzeczywistości jednak owe korzystne rozgałęzienia Bałtyku pozostają przez większą część roku martwe. Zatoka Botnicka i Fińska pokrywają się bowiem prawie każdej zimy lodem, co powstrzymuje, a nawet całkowicie wyklucza żeglugę. Pod względem komunikacyjnym wchodzić przeto może w rachubę przez cały rok tylko południowo-zachodnia część Bałtyku, od wyspy Gotlandji na południe.

Ale i tu w ostre i długie zimy zatoka

Gdańska a nawet cieśniny Duńskie są blokowane przez lody.

Inną, zdawałoby się, bardzo korzystną cechą, wyróżniającą nasze morze od innych, jest rozległe zlewisko morza Bałtyckiego, jest owo mnóstwo rzek żeglownych i spławnych, jakie z różnych stron do Bałtyku się wlewają i nawet jego wody w znacznym stopniu wysładzają. Wśród tych rzek Wisła ze swem, blisko 200.000 km.² liczącem dorzeczem, pierwsze zajmuje miejsce. Zdawałoby się, że dzięki tej okoliczności związek Bałtyku z wnętrzem nadbałtyckich krajów jest w szczególności sposób ułatwiony. Lecz tak nie jest. Rzeki bowiem nadbałtyckie pokrywają się przez znaczną część roku lodem (w szerokości geograficznej Rygi zamarzają średnio z początkiem grudnia, a puszczają w połowie kwietnia), długie drogi wodne Szwecji (przeszło 6000 km.), Finlandji (przeszło 5500 km.), Rosji (40.000 km.), Polski (przeszło 10.000 km.) są w zimie zamknięte dla ruchu.

Dlatego komunikacja lądowa nie traci w krainach nadbałtyckich na znaczeniu. Aktualne są nie tylko połączenia kolejowo-promowe, przecinające Bałtyk i skracające drogę, jak np. połączenia między Niemcami a Danją i Szwecją, między Danją a Szwecją lub między Estonją a Szwecją (projektowane połączenie przez Kappelskjär), ale niemniej ważne są również połączenia podłużne wzdłuż brzegów Bałtyku. Stąd pochodzi, że już dzisiaj objechać można Bałtyk koleją od Malmö w południowej Szwecji aż po Rewel (Tallin) w Estonji, potem od Królewca aż po ostatnie kończyny półwyspu Jutlandzkiego. Że tak rozbudowane koleje odciągają od Bałtyku w porze zimowej zwłaszcza (a nawet i niezimowej) pewną część ruchu, tego nie trzeba dowodzić.

Dzięki drogom wodnym, jakkolwiek zimą zabarykadowanym, dzięki sieci kolejowej, nie najgorzej rozwiniętej, może Bałtyk wpływami swymi sięgać stosunkowo daleko w głąb otaczających go krajów. Tę możliwość powiększa wielka przystępność wybrzeży. Nigdzie wokoło wysokich gór. Wybrzeża, jakkolwiek na

wielu miejscach skaliste i trudno dostępne, jednak, naogół biorąc, w bardzo wielu punktach otwarte dla komunikacji. Dawne i częste były w historii próby opanowania wybrzeży południowych przez mieszkańców wybrzeży północnych. Stąd komunikacyjne wpływy Bałtyku sięgały zawsze po Sudety i po Karpaty, sięgały jednak i dalej, bo w dorzecze Dniepru i Wołgi. Przed wojną docierały nawet do Syberji zachodniej. W całości w rejonie wpływów naszego morza leżą z pośród państw dzisiejszych: Polska, Litwa, Łotwa, Estonia i Szwecja, podczas gdy Niemcy, Danja, Finlandja i Rosja zwracają się ku dwom, a nawet i trzem morzom.

Idące na wschód połączenia okrętowe utrwalac się też dzięki tym dogodnym warunkom zaczęły, przybierając charakter linii stałych. Najwięcej stałych połączeń widać w południowo-zachodniej części Bałtyku i w zatoce Fińskiej. Podzielić je dziś można na: 1) bliskie, przybrzeżne, przeważnie w obrębie tego samego państwa, 2) dalsze pomiędzy



Ryc. 69.

JASTRZĘBIA GÓRA.

Fot. Z. Marcinkowski.

państwami bałtyckimi i 3) jeszcze dalsze z państwami pozabałtyckimi i zaoceanicznymi. Liczba stałych połączeń komunikacyjnych morskich jest dziś większa, niż przed wojną. Większe urozmaicenie polityczno-gospodarcze krajów nadbałtyckich wpłynęło w tym kierunku ożywiająco. Tym połączeniom odpowiada do pewnego stopnia coraz silniejszy rozwój takich środków komunikacyjnych, jak tele-

graf iskrowy i telefon. Kraje nadbałtyckie słyną z tego, że posiadają doskonale rozwiniętą sieć telefonów (Danja przeszło 200.000 miejsc, Szwecja blisko 400.000, Niemcy 1,9 mil. miejsc), a nawet urządzenia telefoniczne fabrykują. Te same kraje starają się usilnie o budowę stacyj iskrowych. Mała Danja posiada 129 stacyj iskrowych (z tego 16 krajowych), Szwecja 127 (9 krajowych), potem następują dopiero, na ilość biorąc, Niemcy, Rosja, Finlandja i Polska.

Ale decydujące znaczenie w komunikacji bałtyckiej posiada flota handlowa. Bałtycka flota handlowa wzrasta dość szybko, ale w układzie jej i w rozdziale pomiędzy państwa dość wielka zaszła zmiana. Stały wzrost floty daje się zauważyć w Niemczech (po wojnie), Szwecji i Danji. Tu budowa okrętów przybrała poważniejsze rozmiary. W Niemczech wybudowano w roku 1921 623.000 t. okrętów brutto, w Danji 85.000 t., w Szwecji 69.000 ton. Są to ilości bardzo znaczne, jeżeli zważymy, że całkowity tonaż floty handlowej niektórych państw bałtyckich nie wynosi tyle, ile wynosi roczny budowlany przyrost okrętów w tych państwach. Szczególnie silny ruch budowlany posiadają Niemcy. Nie dziw, że odbudowały już do połowy swą flotę handlową przedwojenną i zajmują w tym względzie znowu pierwsze miejsce na Bałtyku. Przekonywa nas o tem porównawcze zestawienie floty handlowej w państwach nadbałtyckich w r. 1922.

Niemcy	2,180.000 t. brutto.
Szwecja	1,115.000 " "
Danja	1,040.000 " "
Rosja	410.000 " "
Finlandja	210.000 " "
Gdańsk	110.000 " "
Estonja	45.000 " "
Łotwa	40.000 " "
Polska	15.000 " "

Widzimy z zestawienia, że Niemcy odzyskują powoli swe dawne stanowisko na Bałtyku.

Wprawdzie powie ktoś, że cyfra 2 miliony t. brutto to pojemność całej iloty niemieckiej, ale potencjalnie flota ta mimo wszystkiego zyskuje przewagę nad innymi. Porty i okręty

niemieckie morza Północnego służą w znacznej mierze także interesom morza Bałtyckiego. Ale obok Niemiec najliczniejsze floty (prawie równe) posiadają Szwecja i Danja. Państwa te starają się coraz usilniej o wyłączne w handlu z innymi krajami posługiwanie się własnymi okrętami. I to im się znakomicie udaje. Jaka jest bałtycka flota współczesnej Rosji nie wiemy, ponieważ w ogólnej cyfrze tonażu kryje się także flota handlowa czarnomorska. Finlandja utraciła po wojnie znaczną ilość swoich okrętów. Wybija się nadzwyczajnie Gdańsk ponad pozostałe państwa bałtyckie. Posiadały już w Rosji dość liczne floty porty Estonji i Łotwy. Nawet Litwa, dzięki aneksji Kłajpedy, będzie mogła się wykazać jaką taką flotą.

Porty, jako punkty oparcia floty, są dość licznie na wybrzeżach Bałtyku rozmieszczone. Z natury rzeczy najmniej ich widzimy nad zatoką Botnicką. Należą one do różnych typów geograficznych. A więc są to porty zatokowo-ujściowo-rzeczne (Petersburg, Ryga, Królewiec, Gdańsk, Szczecin), cieśninowe (Kopenhaga, Malmö, Göteborg), zatokowe (Helsingfors, Lubeka, Kilonja, Rewel), sztuczne (Libawa) i inne. Wszystkie ważniejsze porty bałtyckie są zarazem wielkimi miastami Bałtyku. Tych zaś posiada Bałtyk stosunkowo dużo, bo 13. Z nich Petersburg i Kopenhaga (blisko 700.000 mieszk. w obwodzie polic.) przekroczyły już 500.000 mieszkańców, Sztokholm prawie osiąga 500.000, a inne wykazują od 100.000 do 300.000 mieszkańców. Jednakże powstanie nowych państw i zmiana stosunków nie zawsze wpłynęła korzystnie na wzrost ludności w owych portach oraz na ruch okrętów. Większy przyrost ludności w dziesięcioleciu 1910—1921 wykazują tylko porty szwedzkie, potem Kopenhaga, Helsingfors, Rewel, Gdańsk. Znaną jest zaś rzeczą, iż ludność Petersburga, Rygi, nawet Szczecina poważnie się zmniejszyła w tym okresie. Nie posiadamy, niestety, dokładnych danych co do ruchu okrętowego w portach bałtyckich. To tylko wiemy, że ruch ten naogół obniżył się. W żadnym np. porcie Bałtyckim niemieckim nie wrócił do norm przedwojennych, a w Lubece po r. 1921 i 1922 wynosił tylko 30% ruchu przedwojennego. Pozatem ruch

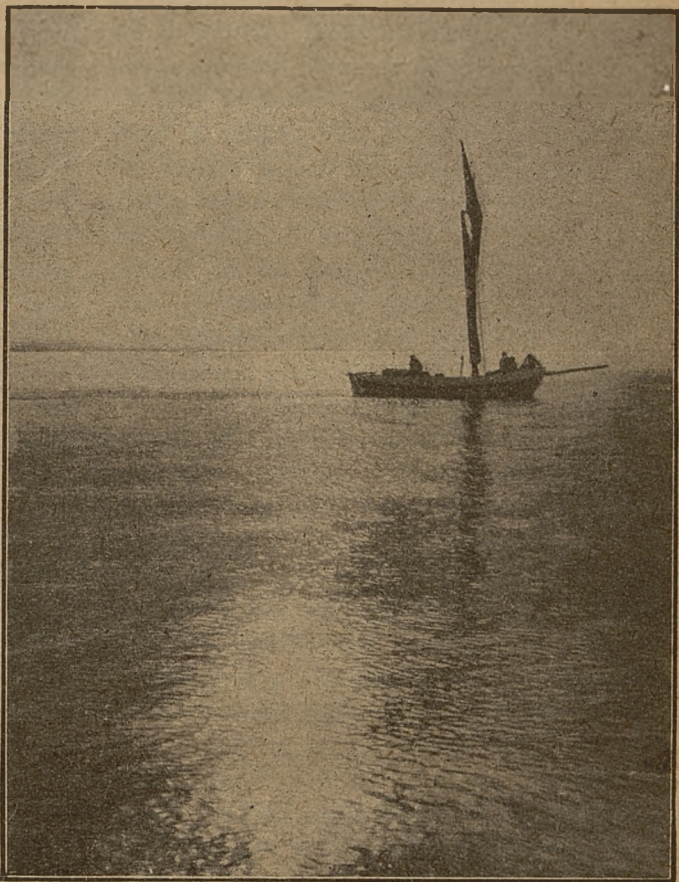
okręgowy doznał bardzo doniosłych zmian. Ruch ten zaś był przed wojną wcale doniosły, kiedy przyjmuje się okrągło 50 mil. t. dla wszystkich portów bałtyckich.

Znaczenie geograficzno-polityczne.

Już za cofającym się na północ lodowcem postępował człowiek i zaludniał ziemie nadbałtyckie. Szedł z południa, ale szedł i ze wschodu i południowego wschodu. Stąd taka wielka różnorodność ras i kultur w krainach nadbałtyckich. Od ostatnich kończyn zatoki Botnickiej po zatokę Ryską mieszka najmłodsza z ras, mongolska, od zatoki Ryskiej do Kurońskiej kto wie czy nie najstarsi z Arjów w Europie — Łotysze i Litwini, nad zatoką Gdańską plemię nasze, pozatem rozsiadły się na najdłuższym wybrzeżu ludy germańskie. Ale dzisiejszy stan etnografii Bałtyku jest tylko słabym odbiciem mapy etnograficznej z początku wieków średnich. Nastąpiły tu bowiem nadzwyczajne przesunięcia narodów i kultur. Odbyły się zaś głównie na wybrzeżu południowym i to głównie kosztem ludności słowiańskiej, lechickiej, na drugim miejscu dopiero pruskiej. Z dawnych Prusów ani śladu, a rasie lechickiej przypada w udziale snutny zaszczyt reprezentowania resztek słowiańszczyzny nad Bałtykiem. Była to zaś słowiańszczyzna nie napływowa i później nad Bałtyk przybyła, jak w wypadku Rosji, ale pierwotna, nad Bałtykiem posiadająca już swą przeszłość, a nawet tradycje panowania nad częścią Bałtyku.

Tak w walce o „dominium maris Baltici” słowianie okazali się rasą najsłabszą, nietyle z racji swej liczebności czy braku kultury, ile przede wszystkim z racji gwałtownego i bezwzględniego nacisku Germanów, któremu nie umieli się oprzeć. Polska, dostawszy się nad Bałtyk, nie miała już naturalnego oparcia o słowiańszczyznę zachodnią i nie potrafiła złamać przewagi elementu germańskiego, opanywującego coraz bardziej morze i jego wybrzeża. Panowanie elementu germańskiego,

jakkolwiek zróżnicowanego pod względem narodowościowym, stało się faktem dokonany. Wyrazem politycznym tego panowania na zewnątrz było długowiekowe usadowienie się Niemców na wybrzeżach południowych i Szwedów na wybrzeżach wschodnich Bałtyku i wciągnięcie tych krajów w krąg germańskiej kultury. O kulturalnej przewadze nic lepiej nie świadczy, niż fakt, iż z wyjątkiem miesz-



Ryc. 70.

BAŁTYK O ZACHODZIE.

Ze zbior. P. T. Krajozn.

kańców Kurlandji, Litwy i polskiego Pomorza, ludność krajów nadbałtyckich jest wyznania luteriańskiego, a to bez względu nawet na rasę i swe językowe pochodzenie.

Rosja zajęła już w 18 stuleciu rolę Polski, jako jedyne państwa słowiańskiego nad Bałtykiem i muru przeciwgermańskiego. Trzeba przyznać, że stworzyła polityczną, choć nigdy kulturalną, przeciwwagę wpływom germańskim i zatrzymała poniekąd proces całkowitego podboju Bałtyku przez ludy ger-

mańskie. To też upadek Rosji oraz pewność zwycięstwa na zachodzie ożywiły wyraźnie nadzieje niemieckie. Pojawia się masowa literatura, artykuły i pisma, reklamujące Bałtyk jako „Germanisches Meer”, jako wyłączny teren panowania germańskiego. Dla krajów nadbałtyckich, dla Rosji proponuje się osobną nazwę „Baltikum” a dla ludności „Baltien”. Zasadniczy jednak zwrot w wypadkach, klęska Niemiec, ich wycofanie się ze wschodu, to wszystko, jak za dotknięciem różeczki czarodziejskiej, przywróciło stosunki polityczne do stanu, jaki tu mniej więcej panował na początku wieków średnich. Oczywiście, z wielkimi zmianami, zwłaszcza na wybrzeżu południowym. Powstało 9 państw nadbałtyckich w miejsce przedwojennych 4. Liczba państw zatem podwoiła się. Państwa to zaś bardzo różnorodne. Trzy z nich to państwa germańskie, dwa fińskie, dwa łotewsko-litewskie, dwa słowiańskie. Wszystkie mają swe najżywotniejsze interesy na Bałtyku.

Pokazało się też raz jeszcze, że Bałtyk, mimo może szczęśliwych pod tym względem warunków geograficznych (dostępność i łańcuch wybrzeży, małe morze), nie sprzyja naogół unifikacji, raczej politycznemu rozbićciu i podziałowi. Bałtyk nie może być domeną jednego narodu. Przeciwnie jest wielką krzyżownicą politycznych i gospodarczych interesów wielu narodów. *Nie może też żadną miarą uchodzić dzisiaj za morze germańskie.* Mimo wszystko około 40% wybrzeży nie znajduje się w posiadaniu ludów germańskich. Szczęśliwy, zdawałoby się, dla Niemców zbieg dziejów powrócił jednak do dawnego koryta.

Rozbicie polityczne krajów nadbałtyckich znajduje swoje wytłumaczenie w fakcie daleko idącego uświadomienia narodowego u ludów nadbałtyckich. Pod tym względem Bałtyk przewyższa nawet morze śródziemne Romańskie i morze Czarne. Ludy te, to nie analfabeci berberyjscy, czy nawet romańscy i tatarscy. To warstwy uświadomione i, bez względu na pochodzenie, posiadające wysokie aspiracje do rozwoju swej rodzimej kultury. Stąd pochodzi, że wszystkie bez wyjątku państwa nadbałtyckie są państwami, pod względem narodowym, prawie jednolitemi,

z udziałem 70 do 99% narodowości panującej.

Razem mieszka nad Bałtykiem przeszło 200 mil. ludzi, w takim liczebnym rozłożeniu, że Rosja, Niemcy i Polska są państwami liczebnie najsilniejszymi (razem 177 mil.), podczas gdy inne państwa są państwami drobnymi (Szwecja 6,0 mil. mieszk., Danja i Finlandja pd 3,4 mil., Litwa 2,2 mil., Łotwa 1,9 mil., Estonja 1,1 mil.). Największe zgęszczenie ludności posiadają Niemcy, Danja i Polska, oraz południowa Szwecja, bo przeszło 50 ludzi na km.². Naogół zaś, gdy nie bierzemy w rachubę wybrzeży północnych zatoki Botnickiej, otrzymamy 20 – 50 ludzi na km.², jako przeciętną cyfrę gęstości zaludnienia pozostałych wybrzeży bałtyckich. W najbliższym sąsiedztwie morza mieszka około 25 milionów mieszkańców. Środek gospodarczego i politycznego ciężenia leży i będzie prawdopodobnie leżał raczej w stronie południowo-zachodniej Bałtyku, aniżeli w stronie wschodniej lub północnej.

Produkcyjne znaczenie Bałtyku i krajów nadbałtyckich.

Bałtyk posiada sam, jako źródło produkcji, znaczenie bardzo małe. Ubogi w ryby, a pozabawiony całkowicie pereł, koralii, gąbek... nie wchodzi w rachubę jako obszar gospodarki produkcyjnej ludzkiej. Nawet soli się zeń nie wydobywa, a bursztyn ma znaczenie tylko lokalne. Wartość połowu ryb zawsze była (przed wojną) oceniona bardzo nisko (na 15 mil. marek rocznie). Nie należy mieć co do tego złudzeń. Nie było ani specjalnych portów i urzędzeń rybołowczych, a trudności lokalne w zastosowaniu sposobów łowieckich np. na morzu Północnym, powiększała w wysokim stopniu wielka nierówność dna.

Za to kraje nadbałtyckie, jakkolwiek nie mogą uchodzić za pierwszorzędne obszary gospodarcze ziemi, jednak przedstawiają poważne tereny pracy ludzkiej, od wieków wykonywane i obrabiane. Bo też kraje nadbałtyckie to nie kraje śródziemnomorskie. Produkcyjno-rolnicza zdolność tych krain jest w każdym razie znaczna, choć nie może się mierzyć w tym względzie z krajami czarnomorskimi. Jakkolwiek zatem nie leżą tu

špicherze zbóż, to jednak produkcja rolnicza dominujące zajmuje stanowisko w gospodarce krajów. Południowa Szwecja, Danja, Niemcy, Polska i Litwa w najbliższem sąsiedztwie Bałtyku mają około 50% powierzchni ziemi zajętej pod uprawę roli. Następują potem Szwecja środkowa, Łotwa, Estonia i południowo-zachodnia Finlandja z 20 do 50% i mało nadające się pod uprawę wybrzeża zatoki Botnickiej (mniej niż 20%). Oczywiście mamy tu na myśli wyłącznie strefę nadbrzeżną, a nie całkowite terytorja państwowe. W niektórych z nich bowiem procent ról (w stosunku do całego obszaru państwowego) znikomą przedstawia wartość (w Finlandji 10%, w Szwecji 9%). Urodzajność gleb raczej średnia i mała, niż wielka. Przeszkody natury klimatycznej są znaczne, zwłaszcza na północy. Ze znanych gatunków zbóż żyto i owies zajmują pierwsze miejsce. Ale ważną odgrywają rolę w dawnych nadbałtyckich prowincjach Rosji len i konopie. W tych krajach znana jest również intensywna produkcja siana. Wogóle zaś o ile w produkcji zbóż, kraje nadbałtyckie nie osiągnęły nigdy rekordów, to jednak w gospodarce handlowej mogą dojść do wyników jak najlepszych. Wskazuje na to i działa zachęcająco przykład Danji. Mały ten kraj posiada, w stosunku do obszaru i do zaludnienia, nietylko wielkie ilości zwierząt domowych, ale produkty hodowlane są podporą jego bilansu handlowego. W północnych krajach nadbałtyckich podstawą gospodarki jest drzewo. Szwecja, Finlandja, Rosja północna to tereny leśne największe w Europie, to, jak dzisiaj, pierwszorzędne obszary produkcyjne tego materiału. W dwóch pierwszych krajach podaje się procentowy udział lasów w ogólnej powierzchni krajów na 50 do 60%. Eksport drzewa ma tu na długo zapewnioną przyszłość. Lepiej zalesione są Niemcy, Polska i Łotwa. Najsłabiej Danja (8% lasów).

Bogactwa mineralne Niemiec, Rosji i Polski są dostatecznie znane. Niemcy i Polska węgiel, a Polska i Rosja swoją naftę mogą, mimo pewnej odległości obszarów eksploatacyjnych od tego morza, rzucić na Bałtyk. Ale niezwykła rola przypada Szwecji, dzięki bogactwu pierwszorzędnych rud żelaznych (6,5 mil. t. rocznie), które w $\frac{2}{3}$ wywozi się

zagranicę. Tylko zupełny brak węgla skłania Szwecję do tego. Dzięki temu bogactwu, jakoteż dzięki bogactwu innych rud (miedzi, ołowiu, cynku), na Szwecję jest zwrócona baczna uwaga świata finansowego Europy. Skromne bogactwa tych samych kruszców posiada Finlandja. Natomiast nadzieje co do bogactw mineralnych Estonji (nafta?) okazały się płonemi.

Brak węgla (poza nielicznymi wystąpieniami węgla brunatnego) jest niewątpliwie przyczyną, iż nie rozwinął się nad Bałtykiem obszar przemysłowy w sensie zachodnio-europejskim. Niemniej jednak uprzemysłowienie społeczeństw i krajów robi szybkie postępy. Pomijając wysoko postawione pod tym względem Niemcy, musimy wymienić Szwecję, jako kraj, który przeszedł w ostatnich dziesiątkach lat wyraźną w tym względzie ewolucję. W kraju tym zajmuje się już 46% ludności przemysłem, 30% ludności mieszka w miastach. Szwecja przestała być krajem wyłącznie rolniczym. Jest krajem nadbałtyckim najbardziej uprzemysłowionym. Jako eksporter wyrobów gotowych (metalowych, maszyn, aparatów i t.p.), stoi obok Niemiec i Polski. W innych krajach poważne widoki rozwoju posiadają przemysły: drzewny, żywnościowy i rolniczy. W kierunku tych gałęzi przemysłu najenergiczniej pracują Danja i Finlandja, a znaczenie ich wyrobów i eksportu sięga już po za Bałtyk.

Znaczenie handlowe Bałtyku.

Zmiana w układzie geograficzno-politycznych stosunków krajów nadbałtyckich nie pozostała bez wpływu na handlową wymianę tych krajów. Zaszły tu zaś przesunięcia i odchylenia bardzo doniosłe.

Aby zdać sobie z tego sprawę, nie należy zapominać o faktach następujących. Szwecja i Danja nie odgrywały przed wojną poważnej roli w handlu na Bałtyku, choć udział ich zawsze był i jest znaczny. Wchodziły w grę tylko dwa państwa: Niemcy i Rosja. Tak więc, gdy w Niemczech w r. 1913 około 30% ruchu okrętowego niemieckiego wogóle przypadało na porty bałtyckie niemieckie, to w Rosji również około $\frac{1}{3}$ obrotów handlu zagranicznego przechodziła przez porty bałtyckie rosyjskie. Znaczenie zatem Bałtyku dla Ro-

sji było szczególnie wielkie. Bałtyk można było nazywać przed wojną wielką drogą handlową Rosji i do Rosji. Poza to trzeba i to dodać, że Rosja była najważniejszym handlowym klientem Niemiec i że znaczna część obrotów między obu krajami rozgrywała się na Bałtyku. Krajem, który obok tych dwóch

Danja, Finlandja potrzebują także środków żywności, przedewszystkiem zboża, niektóre zaś kraje (Estonja, Litwa) soli i cukru.

Ten najogólniejszy obraz stosunków handlowych Bałtyku wskazuje na fakt wielkiej doniosłości, a mianowicie, że kraje nadbałtyckie mogą same sobie w przeważnej części wystarczyć. *Jest zatem możliwy ożywiony międzybałtycki ruch handlowy.* Kraje południowe i północne wzajemnie się mogą w tym kierunku uzupełniać. Pewna część artykułów handlu może jednak iść aż po za Bałtyk. Tu trzeba postawić na pierwszym miejscu drzewo, a potem rudy żelazne, oraz pewne rośliny tkaninowe.

W handlu bałtyckim biorą udział z natury rzeczy państwa bałtyckie. Ale stosunkowo wielka jest ilość państw pozabałtyckich. Wśród nich pierwsze miejsce należy się niewątpliwie Anglii. Potem dopiero idzie Holandja, Belgja, Norwegja, Francja, wreszcie kraje śródziemnomorskie, wśród nich nawet bałkańskie. Z kra-



Ryc. 71. Z OKOLIC PUCKA. Fot. Z. Marcinkowski.

państw odgrywał w stosunkach handlowych pierwszorzędną rolę, była Anglja.

Jak się ukształtowały owe stosunki po wojnie? Wprawdzie ilościowe ustalenie rozmiarów handlu bałtyckiego dość długo jeszcze do urzeczywistnienia trudne, jednak ogólna orientacja, gdy chodzi o jakość przywiezionych towarów, jest poniekąd możliwa. Rozpatrując stosunki wywozowe, można stwierdzić, że, z wyjątkiem Danji, wszystkie kraje wywożą drzewo, nawet produkty drzewne. Ważnym artykułem wywozu jest nadto z Rosji i z dawnych prowincji nadbałtyckich len. Danja wywozi przedewszystkiem (w 78%) produkty zwierzęce, zjawisko, które obserwujemy w mniejszej mierze w Finlandji, Łotwie i Estonji. Nieco wyrobów gotowych do zbycia ma, pomijawszy Niemcy i Polskę, Szwecja.

W przywozie najważniejszymi artykułami są we wszystkich krajach, znowu jednak poza Niemcami i Polską, surowce takie, jak węgiel i nafta. Z pośród wyrobów gotowych we wszystkich krajach znajdują zbyt tkaniny, oraz wyroby metalowe i maszyny (najmniej w Szwecji). Nie można wszakże pomijać, iż Szwecja,

jów pozaeuropejskich zaznaczyły silnie od czasu wielkiej wojny swój przemożny wpływ na Bałtyk Stany Zjednoczone. W tym kierunku dotychczasowe stosunki przedwojenne ulegały zmianom. Przypatrzmy się im bliżej.

Stwierdzić tedy musimy, że *dawna walka konkurencyjna angielsko-niemiecka na Bałtyku podjęta została nanowo w całej pełni.* W walce tej jednak zjawił się trzeci konkurent—Stany Zjednoczone. Ową walkę handlową ilustruje nam najlepiej kilka cyfr, dotyczących udziału Anglii, Stanów i Niemiec w handlu zagranicznym w roku 1921 ważniejszych (poza Rosją) państw bałtyckich.

Przyóz.	Szwecja	Danja	Finlandja	Łotwa
Wielka Brytania	18%	18%	20%	14%
Stany Zjednoczone	20 „	20 „	17 „	9 „
Niemcy	27 „	27 „	34 „	48 „

Wyóz.				
Wielka Brytania	27 „	53 „	34 „	35 „
Stany Zjednoczone	8 „	3 „	8 „	— „
Niemcy	10 „	13 „	11 „	18 „

Dla Wielkiej Brytanji są kraje nadbałtyckie nie tylko miejscem zbytu wielu towarów, o czym

świadczy wysoki udział handlu angielskiego w przywozie (około $\frac{1}{5}$) do wszystkich państw, ale Anglja zaopatruje się w krajach nadbałtyckich w niektóre środki żywności i niektóre surowce (w tłuszcze, jaja—w Danji, w drzewo w innych krajach). Nadto traktuje Anglja Bałtyk w dalszym ciągu jako drogę do północnej i środkowej Rosji i zwraca szczególną uwagę na kraje, które na tej drodze leżą: Litwę, Łotwę i Estonję. Szczególnie Łotwa, jako najlepiej w stosunku do Rosji środkowej położona, jako posiadająca tradycje wielkiego handlu z Rosją, jako dająca w tym kierunku największe ułatwienia, bacznie jest obserwowana przez Anglję. Nie trzeba dodawać, że próby nawiązania z Rosją stosunków handlowych idą po linii przywrócenia Anglji dawnych wpływów z przed wojny, kiedy to przez porty bałtyckie szło (w roku 1913) 30% wywozu do Anglji, a 42% przywozu z Anglji zwracało się tą drogą do Rosji. Anglja usilnie pragnie przeszłość tę wskrzesić.

Stany Zjednoczone zjawiły się po wojnie, jako poważny konkurent Anglji i Niemiec, na Bałtyku. Zjawiły się głównie z żywnością, w mniejszej mierze z wyrobami gotowemi i tu utrzymały się przez lat kilka, jako ważny partner handlowy. Dziś jeszcze kraje północne bałtyckie, wobec odcięcia od Rosji, dostarczycielki zboża, aprowidują się przeważnie w Stanach. Że obok artykułów żywnościowych i towar amerykański przemyka ku nim, co zresztą i przed wojną się działo, nie potrzeba tłumaczyć. Same Stany nie potrzebują natomiast surowców nadbałtyckich i dlatego wywóz do Stanów z obszaru bałtyckiego jest mały. Handel Stanów z krajami nadbałtyckimi wykazuje jednak coraz słabsze tętno i być może wróci powoli do norm przedwojennych.

Przyczyną stać się mogą, obok produkującej zboże Rosji, także Niemcy. Niemcy zajmowały przed wojną w przywozie do wielu krajów nadbałtyckich pierwsze miejsce (Rosja, Danja, Szwecja), w wywozie Szwecji i Danji szły zaraz po Anglji; w wywozie Rosji zajmowały znowu pierwsze miejsce. Tu jednak w handlu morskim przez porty bałtyckie aż do roku 1913 biła ich Anglja, choć z coraz większą przychodziło jej to trudnością. 19% towarów, wywiezionych przez porty bałtyckie

rosyjskie, szło do Niemiec, ale aż 36% towarów przywiezionych pochodziło z Niemiec (na angielskich 42%). Niemcy więc wyzyskiwały, w stosunku do Rosji, nie tylko drogi lądowe, ale i wodne i tu szachowali Anglję bardzo poważnie.

Po wojnie udział Niemiec w handlu nie tylko wzrasta, ale w przywozie do czterech wymienionych krajów wzięły już Niemcy nad Anglją górę. W Łotwie osiągnęli blisko 50% wartości przywozu. Najlepszy dowód, że zwracają swój eksport ku Rosji w sposób daleko intensywniejszy, niż Anglicy. Nie trzeba zaś dodawać, że inne państwa, tu nie wymienione, jak Litwa, Estonja, są prawie wyłącznym terenem eksportu niemieckiego. Słabszy wywóz tych krajów do Niemiec jest wyrazem z jednej strony trudnego finansowego położenia Niemiec (Anglik jest lepszym nabywcą), a z drugiej strony z powodu słabej jeszcze floty handlowej niemieckiej.

Brak niemieckiej floty handlowej na Bałtyku w jej dawnej przedwojennej ilości i postaci, daje się zauważyć na następujących przykładach. Oto ruch okrętowy portów niemieckich z państwami nadbałtyckimi zmalał



Ryc. 72.

Z WIELKIEJ WSI. Fot. Z. Marcinkowski.

w sposób bardzo wyraźny. Według zestawień statystyki niemieckiej dla roku 1921, ruch ten, w stosunku do Rosji i jej portów nadbałtyckich, spadł, w porównaniu z rokiem 1913, na 9,5%, w stosunku do Finlandji na 64%, do Szwecji 49%, do Danji na 52%. W miarę odbudowy floty, udział okrętów niemieckich w przewozie morskim wzrasta i cyfry te wzrastają do przedwo-

jennych. Nadzieja Anglii, że konkurent niemiecki tak prędko się nie odbuduje, staje się z dniem każdym coraz bardziej iluzoryczną.

Na podstawie przytoczonych powyżej szczegółów, można przyjąć, iż jakkolwiek Bałtyk posiada pierwszorzędne znaczenie handlowe dla samych krajów nadbałtyckich, to jednak z drugiej strony jest terenem konkurencyjnej walki między Niemcami a Anglią w dalszym ciągu. Stany Zjednoczone, które po wojnie poniekąd w ten spór się wdały, nie potrafiły zająć miejsca Niemiec. *Niemcy wykazują dziś, jak przed wojną, tendencję do odegrania w handlu krajów nadbałtyckich roli pierwszorzędnej.* One też są i będą tą stroną, z którą i Polska, jako współpartner bałtycki handlowy, liczyć się i zmierzyć musi. Z tego powodu uwaga Polski

nie powinna spoczywać wyłącznie na drogach lądowych. Jasną bowiem jest rzeczą, iż skoro drogi te stały się dla handlu niemieckiego mniej korzystnymi, niż to było przed wojną, kiedy Niemcy posiadały bezpośrednie połączenie z Rosją, to należy przyjąć, iż państwo to dołoży wszelkich starań, ażeby swój handel zagraniczny zwrócić przedewszystkiem na drogi wodne. Nie można przesądzać, jakie będzie dalsze stanowisko Anglii w tej walce.

Dziś to jest tylko jeszcze pewne, że stanowisko Niemiec, czy Anglii, czy innych państw nadbałtyckich względem Polski, jako uczestnika w handlu morskim bałtyckim, nie może być wogóle brane w rachubę, ponieważ — trzeba sobie to jasno powiedzieć — Polski na Bałtyku jeszcze niema.



C. Petelenz, Komandor.

NASZA MARYNARKA WOJENNA.

Zdawałoby się, że siedząc tuż nad południową granicą Rzeczypospolitej, w ciszy staropolskiego dworu, wśród wzgórz podkarpaccich, pokrytych w tej porze kilimem z płatów to pozłocistych, to zielonych, najmniej będzie się miało sposobności do rozmyślenia na temat morza.

A przecież właśnie podróż w te rodzinne strony nasunęła mi wiele refleksji, które sprawiają, iż właśnie tu chwytam za pióro, żeby, spełniając życzenie Zarządu Towarzystwa Krajoznawczego, przedstawić czytelnikom „Ziemi” kwestję naszej marynarki wojennej.

Zdążając od Krakowa przez Tarnów i Stróżę ku południowi, a potem wzdłuż podnóża Karpat ku wschodowi, na każdej stacji spotykam długie szeregi cystern naftowych, naprzemian z platformami pełnymi drzewa z naszych karpaccich lasów.

Od Jasła począwszy, coraz gęstsze grupy wież szybów naftowych, dymiące kominy licznych rafinerji i ogromne zbiorniki nafty, do-

sadnie stawiają mi przed oczy nieprzebrane bogactwa naszej Ojczyzny. Zdają się one wprost prosić, żeby otworzono im wolny odpływ przez otwarty nam teraz dostęp do morza, obiecując wzamian ściągnąć tą samą drogą strumień złota do kraju.

Z drugiej strony zarówno przemysł naftowy, jak i drzewny, potrzebują prócz różnych maszyn, urządzeń i materiałów, które w normalnych czasach najkorzystniej, w razie wojny zaś jedynie, drogą morską mogą im być dostarczane.

Jeżeli weźmiemy jeszcze pod uwagę naszą najgłówniejszą gałąź gospodarki, którą stanowią produkty rolnicze, a których drogę eksportową od wieków wskazuje bieg Wisły, jak palec Boży wskazujący na „polskie morze” — to jako konieczna konsekwencja staje nam przed oczy doniosłość faktu posiadania chociaż skromnego skrawka własnego wybrzeża morskiego.

W lutym b. r. minęły cztery lata od tej

historycznej chwili, kiedy bandera Rzeczypospolitej, po wiekowej przerwie, zaszeleściła znów nad brzegiem Bałtyku.

Radość panowała wówczas ogólna, lecz, niestety, może nie wszyscy zdawali sobie, a może i teraz jeszcze nie zdają sobie sprawę, jakie ten fakt przynieść nam może korzyści i jakie z drugiej strony nakłada na nas poważne obowiązki.

Stanęliśmy nad morzem, nad tym bezbrzeżnym przestworzem wód, który jest równą własnością wszystkich i niczyją, który odległe narody zbliża ku sobie, a nieraz bliskie skutecznie rozdziela.

Stanęła nam otworem wolna droga do rynków światowych, uniezależniliśmy się od łaski lub niełaski sąsiadów: czy zechcą w danym razie przepuszczać nasze transporty przez swoje terytorja, czy też nie.

Ale sam fakt otrzymania dostępu do morza jeszcze nie wystarcza, jeżeli go odpowiednio nie wyzyskamy i nie umocnimy tam naszego stanu posiadania.

Obejmując wybrzeże morskie, osiągnęliśmy podstawę do wielkich korzyści, ale równocześnie spadły na nas bardzo poważne obowiązki.

Musieliśmy przedewszystkiem przejąć i zorganizować, odpowiednio do zmienionych warunków, wszystkie już istniejące urządzenia żeglugowe, jak porty, latarnie i znaki, których utrzymanie w dobrym stanie i sprawnym działaniu, jest nie tylko w naszym własnym interesie, lecz równocześnie naszym obowiązkiem międzynarodowym, gdyż służą one zarówno żeglarzom wszystkich narodowości.

Wobec tego, że Gdańsk nie daje nam tego, czego słusznie mogliśmy się spodziewać i żądać, musieliśmy przystąpić do stworzenia własnego portu na własnym wybrzeżu. Musimy również dążyć do stworzenia własnej marynarki handlowej, ażeby uniezależnić się pod względem transportowym od zagranicy.

Musimy wreszcie otoczyć należyłą pieczęą naszych rybaków, których praca ma wielkie

w naszym bilansie handlowym znaczenie i może w znacznej mierze przyczynić się do dostarczenia zdrowej a taniej żywności.

Ale gdybyśmy nawet jaknajlepiej te wszystkie zadania spełnili, to praca nasza może w każdej chwili pójść na marne, jeżeli w danym razie nie będziemy mogli tego naszego jedyne go wyjścia na świat szeroki także obronić, jeżeli nasza żegluga handlowa i nasze rybołówstwo morskie nie będą miały odpowiedniego oparcia i obrony w starannie zorganizowanej *marynarce wojennej*.

To też od pierwszej chwili powstania Rzeczypospolitej ci, którym, ze względu na ich fachowość, przypadło zajmowanie się sprawa-



Ryc. 73.

MORZE WZBURZONE. Fot. Z. Marcinkowski.

mi morskimi, dokładali i dokładają wszelkich starań, żeby taką siłę zbrojną stworzyć.

Mimo rozlicznych trudności, niejedno już w tej dziedzinie zostało zrobione i dalej się robi. Że praca nie poszła na marne, dowodem dwa nadzwyczaj doniosłe fakty: rozpoczęcie budowy portu w Gdyni i ostatnia rezolucja Wojskowej Komisji Sejmowej, wzywająca Rząd do spiesznego przedłożenia planu budowy ojczystej floty wojennej.

W tej przełomowej chwili warto rzucić okiem na wyniki dotychczasowej pracy i stan obecny marynarki wojennej. Zanim jednak to uczynię, chciałbym wyświetlić kilka zagadnień zasadniczych, które muszą znaleźć zupełnie jasne zrozumienie w całym społeczeństwie,

jeżeli wysiłek nad ugruntowaniem naszych spraw morskich ma być owocnym.

Pierwsze pytanie to: *jakie są zadania marynarki wojennej wogóle?*

Są one dwojakiego rodzaju: *wojenne i pokojowe.*

Podczas wojny zadaniem floty jest utrzymać za wszelką cenę wolną komunikację kraju ojczystego z krajami sprzymierzonymi i neutralnymi przez morze.

Bez takiego połączenia obejść się mogłoby tylko państwo, które na nieograniczony czas jest w możności zaspokoić wszelkie potrzeby armji i ludności przy pomocy własnych zasobów i własnej produkcji. Takiego idealnego kraju jednakże nie ma na kuli ziemskiej i każdy jest mniej lub więcej zależny od dowozu żywności, surowców czy fabrykatów z zewnątrz.

Wojna światowa wykazała dobitnie, jak ważną jest swobodna komunikacja morska.

Można rzec śmiało, że Koalicja tylko dlatego mogła zwyciężyć, że jej zjednoczone floty, broniąc skutecznie połączeń przez morze, umożliwiły jej armiom zaspakajanie w zupełności wszelkich szych potrzeb.

Zadanie to spełnia flota w trojaki sposób: albo przez zniszczenie floty nieprzyjacielskiej, jeżeli się do tego nadarzy sposobność, albo przez unieruchomienie jej, czyli t. zw. blokadę, a wreszcie przez konwojowanie transportów.

Stosownie do tych zadań muszą być przygotowane środki materialne, tak co do jakości, jak i ilości, naturalnie z uwzględnieniem siły i składu floty przypuszczalnego przeciwnika oraz rozległość terenu operacyjnego.

W czasach pokojowych flota wojenna, oprócz pracy nad własną gotowością bojową, jest równocześnie instrumentem polityki zagranicznej, reprezentując państwo na obcych wodach i pokazując tam ojczystą banderę.

Jest ona również stałym łącznikiem z żyjącymi poza granicami państwa ziomekami, którym każdy zjawiający się okręt wojenny przez ojczystą banderę przynosi niejako część ojczystej ziemi i stawia wyraźnie przed oczy potęgę niepodległej Ojczyzny.

Drugim z kolei pytaniem jest: *czy potrzebna nam jest marynarka wojenna?*

Wobec tego, co powiedziałem o zadaniach floty wojennej, to chyba nikt nie może mieć wątpliwości, że *tak.*

Bez dowozu z zagranicy ani armja nasza, ani ludność długo w czasie wojny wytrzymałyby nie mogły. Musimy przytem pamiętać, iż nowoczesna wojna jest przede wszystkim wojną broni technicznych, jak: gazy i lotnictwo, potrzebujących wielkiej ilości surowców, których Polska sama im dostarczyć nie może.

Nasze położenie geograficzne sprawia, że prawie jedyną drogą wolną dla naszych transportów wojennych będzie droga morska. Mieliśmy zresztą tego klasyczny przykład podczas wojny z bolszewikami.

Przeto zabezpieczenie naszych dróg morskich jest kwestją dla nas pierwszorzędnej wagi.

Liczyć jedynie na pomoc floty sprzymierzonej, jak sądzą niektórzy, byłoby bardzo nieopatrznie, gdyż któż może zapewnić, że będzie ona mogła przybyć nam z pomocą, lub że przybędzie na czas?

Pełną gwarancję bezpieczeństwa może nam dać tylko własna flota.

Że potrzebną nam jest również flota wojenna dla wyżej wspomnianych celów pokojowych, tego dowodzą już dotychczasowe doświadczenia. Małe nasze jednostki floty wojennej, wysyłane od czasu do czasu do portów bałtyckich, już wiele dopomogły naszym przedstawicielom zagranicznym, którzy stale w swoich raportach podnoszą ważność takich odwiedzin i dodatnie ich skutki.

Gdy okręt naszej marynarki handlowej „Lwów” zawiązał do portów południowo-amerykańskich, to tamtejsi koloniści Polacy, wstępując na okręt, całowali deski pokładu jako część ojczystej ziemi i wypraszały od marynarzy chleb, ażeby dzieciom, urodzonym na obczyźnie, dać skosztować chleba z ojczystej mąki.

A był to tylko żaglowy okręt handlowy. O ile większe wrażenie wywarłoby przybycie okrętu wojennego, jako symbolu siły Rzeczypospolitej.

Pozostaje jeszcze jedna kwestja, a mianowicie: czy możemy stworzyć potrzebną nam siłę zbrojną na morzu?

Odpowiem na to krótko: że *tak.*

Część materialna, to znaczy okręty, ich uzbrojenie i wyposażenie—to jedynie kwestja finansowa, która, według szczegółowych obliczeń, nie przekracza ram naszej możliwości.

Co do personelu, to jesteśmy w tem szczęśliwym położeniu, że mamy silny zastęp fachowców, którzy nabyli długoletnie doświadczenie w dawnej służbie, mogą przeto wyszkolić swoich następców oraz spełnić całą podstawową pracę organizacyjną.

Oprócz tego wydatną pomoc mamy ze strony sprzymierzonej marynarki francuskiej, która przez wydelegowanego z misją morską Kontradmirala Jolivet, służy nam wszelką radą i pozwala nam co roku posyłać kilku oficerów do Francji na praktykę i specjalne studia.

Nasuwa się wreszcie jeszcze jedno pytanie t. j.: *jaka powinna być nasza flota wojenna?*

Ze zrozumiałych względów nie mogę tu wyłuszczać programów i planów, zaznaczę jedynie, że będziemy się musieli kierować wielką ekonomją i starać się najmniejszym nakładem osiągnąć maksimum siły. Przeto przynajmniej w początku będziemy się musieli oprzeć na „broni słabych” t. zn. łodziach podwodnych i lotnictwie morskiem.

Zresztą technika morska zmienia się tak szybko i opracowanie doświadczeń wielkiej wojny, jeszcze nie zamknięte, tyle przynosi z dnia na dzień nowych poglądów, że trudno byłoby, do chwili zapewnienia środków na budowę floty, robić wiążące projekty.

Teraz, po załatwieniu tych wstępnych kwestji, będę się starał naszkicować rezultaty dotychczasowej pracy nad stworzeniem siły zbrojnej na morzu.

Dotychczasowy dorobek jest i mały i duży, zależnie od tego, z jakiego punktu widzenia będziemy się na to zapatrywali.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę wartość bojową posiadanych obecnie jednostek, to sprawa przedstawia się dość smutnie, skoro zaś

zważywszy, że pracujemy dopiero piąty rok, że w tym okresie były prawie trzy lata ciężkiej wojny, że trzeba było walczyć z przeróżnymi trudnościami, przedewszystkiem z notorycznym brakiem pieniędzy i... brakiem zrozumienia, to zrobiono dużo.

Myślą przewodnią dotychczasowej pracy było: 1-o nie dać się rozproszyć personelowi fachowemu, przybyłemu z flot państw zaborczych; 2-o wyszkolić dla przyszłej floty personel i stworzyć zdrową organizację.

Do utrzymania personelu konieczne było posiadanie choć mniejszej ilości jednostek pływających.

Starania, podjęte zaraz w r. 1918, żeby uzyskać jakąś ilość okrętów z likwidacji floty austr.-węg., przez co bylibyśmy otrzymali od razu materiał ćwiczebny w pewnej wartości bojowej, spełzły, niestety, na niczem.

Natomiast, po długich i mozolnych staraniach, przydzieliła nam Rada Ambasadorów sześć torpedowców niemieckich, bez uzbrojenia, które po przepro-

wadzonym częściowo w Anglii, częściowo zaś w kraju remoncie, stanowią teraz gros naszej floty wojennej na morzu.

Torpedowce te otrzymały nazwy: „Krakowiak”, „Kujawiak”, „Ślązak”, „Mazur”, „Kaszub”, i „Podhalanin”.

Małe te torpedowce (niespełna 400 t.), przy niewielkiej, według dzisiejszych wymagań szybkości (ok. 26 węzłów), nie będą stanowiły, nawet po ustawieniu na nich nowoczesnego uzbrojenia, pełnowartościowych jednostek bojowych. Natomiast będą się one przez długi jeszcze czas nadawały b. dobrze do celów pomocniczych: patrolowania, wyławiania min, ścigania łodzi podwodnych i t. p.

Oprócz torpedowców, w skład naszej floty wchodzi jeszcze dwie kanonierki „Komentant Piłsudski” i „Generał Haller”, cztery trawlerzy (wyławiacze min): „Jaskółka”, „Rybitwa”, „Mewa” i „Czajka”, okręt hydro-



Ryc. 74.

MORZE SPOKOJNE. Fot. W. Sokółowski.

graficzny „Pomorzanin” i transportowiec „Warta”.

Kanonierki zostały zakupione w Abo (Finlandja), trawlerzy zaś z demobilu niemieckiego.

Są to wszystko okręty niewielkie, bo zaledwie 340 t.

Kanonierki, budowane pod koniec wojny światowej dla marynarki rosyjskiej, stanowią niejako nasze „krążowniki” do służby zagranicznej, gdyż trzymają się dobrze na fali i na-

rzeńców materiały wojenne. Po ukończeniu tych transportów będzie O. R. P. „Warta” służył jako okręt-matka dla naszych małych jednostek.

Pojemność jego jest 3000 ton.

Oprócz tych okrętów rozporządza jeszcze Dowództwo floty pewną ilością drobnych statków, holowników, motorówek i łodzi dla służby portowej.

Uzbrojenie naszych okrętów jest jeszcze bardzo słabe, gdyż składa się tymczasem tylko z armat 47 m/m i karabinów maszynowych. Względy budżetowe nie pozwalały dotychczas na zakup odpowiedniego uzbrojenia. Obecnie trudności są przewyciężone i przebrojenie wnet skuteczzone.

Rzecz jasna, że nawet po otrzymaniu pełnowartościowego uzbrojenia, okręty te nie będą przedstawiać poważnej wartości bojowej. Będą one jednak, po wejściu w skład floty prawdziwych jednostek bojowych, oddawać bardzo dobre usługi, jako okręty pomocnicze, bez których żadna marynarka obejść się nie może.

W tym czteroletnim okresie przygotowawczym spełniły one swoje zadanie, gdyż umożliwiły elementarne

ćwiczenia oficerów i marynarzy w służbie morskiej i pozwoliły zatrzymać w służbie czynnej znaczną ilość marynarzy przybyłych z flot państw zaborczych.

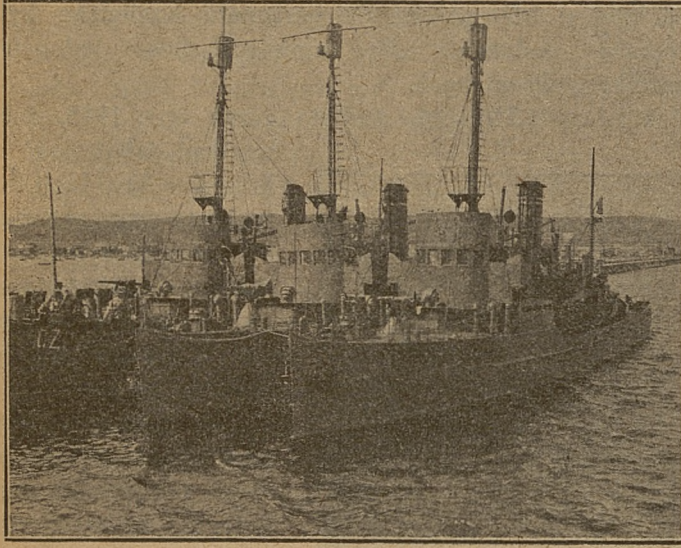
Nie zapomniano też o bardzo ważnym w dzisiejszej wojnie morskiej czynniku, a mianowicie o lotnictwie morskiem. Na lotnisku niegdyś marynarki niemieckiej w Pucku ćwiczą się teraz nasi morskcy lotnicy na aparatach, zakupionych we Włoszech i kilku niemieckich.

Dalsza rozbudowa tego dywizjonu morskiego jest przewidziana.

Oprócz zapoczątkowania siły zbrojnej na morzu, musiała nasza marynarka wojenna zająć się zorganizowaniem flotyli wojennej na rzekach.

Wielkie znaczenie takich oddziałów marynarki na rzekach wewnętrznych kraju okazało się już niejednokrotnie, nie jest jednak zazwyczaj w całej pełni oceniane.

Dość wspomnieć o działaniach flotyli austr. węg. na Dunaju, angielskiej na Eufracie i Dźwi-



Ryc. 75.

TRAWLERY.

Fot. Z. Marclnkowski.

dają się do żeglugi w obrębie morza Bałtyckiego.

Trawlerzy (z ang. „to trawl” = ciągnąć sieci), wyposażone w traty (aparaty do szukania i wyławiania min), służą do szkolenia specjalistów minerów.

Okręt hydrograficzny „Pomorzanin” jest najstarszą jednostką naszej floty morskiej. Zakupiony w Gdańsku zaraz z chwilą objęcia Pomorza, był pierwszą jednostką pływającą na morzu, która w odrodzonej Polsce podniosła banderę wojenną Rzeczypospolitej.

O. R. P. (czytaj: Okręt Rzeczypospolitej Polskiej) „Pomorzanin” służy do robót hydrograficznych, jak: pomiary, kontrola map, zakładanie i usuwanie (na zimę) znaków żeglugowych pływających czyli t. zw. pław.

Najnowszą i zarazem największą jednostką floty jest O. R. P. „Warta”. Nie jest to okręt bojowy, lecz transportowiec, którego zadaniem jest przewozić zakupione u naszych sprzymie-

nie, oraz francuskich kanonierek na rzekach Flandrii i północnej Francji podczas wojny światowej.

Wojna z bolszewikami wykazała konieczność i dla nas posiadania flotyli rzecznej.

Została wówczas zaimprovizowana flotyła z napędce uzbrojonych, przeważnie rekwirowanych statków i motorówek. Oddała ona poważne usługi przy obronie Płocka i pod Bobrownikami oraz na Prypeci i Pinie.

Równocześnie oddano Stoczni Gdańskiej do budowy cztery monitory, według planów opracowanych przez inżynierów Marynarki Wojennej. Monitory te, noszące nazwy: „Warszawa”, „Toruń” (przedtem „Mozyrz”), „Pińsk” i „Horodyszcz”, nie mogły już wziąć udziału w wojnie i stanowią teraz gros naszej flotyli rzecznej, w której skład, oprócz nich, wchodzi jeszcze pewna ilość statków pomocniczych i uzbrojonych motorówek.

Obecnie budują się dwa nowe monitory ulepszonego typu na stoczni firmy Zieleniewski w Krakowie.

Rzecz jasna, że zarówno wyżej opisany początek floty morskiej, jak i flotyle rzeczne, nie mogłyby istnieć bez odpowiednich urządzeń na lądzie t. j. portów, warsztatów i magazynów.

Wobec tego, że w Gdańsku mamy tylko prawo postoju, nie wolno nam jednak tworzyć tam podstawy operacyjnej, musieliśmy narazie urządzić tymczasową bazę w Pucku, która, w miarę postępów portu w Gdyni, zostanie tam przeniesiona.

Dla flotyli Wiślanej jest głównym portem port wojenny Modlin, dla flotyli Pińskiej — Pińsk.

Jak już wspomniałem na początku, głównym celem dotychczasowej pracy było przygotowanie podstaw materialnych i personalnych dla przyszłej floty bojowej. Równocześnie z nabywaniem jednostek pływających i uruchomianiem ich, musiało być przeto zabezpieczone uzupełnienie personelu tak oficerskiego, jak i szeregowego.

Tak zwana Kadra Marynarki Wojennej z siedzibą pierwotnie w Toruniu, teraz zaś w Świe-

ciu nad Wisłą, jest oddziałem macierzystym dla wszystkich szeregowych marynarki. Tam przechodzą oni pierwsze wykształcenie rekruckie.

Personel szeregowy uzupełnia się częścią z ochotników, podpisujących zobowiązanie na 3 lata, częścią zaś z poborowych, odbywających w marynarce wojennej ustawowo przepisana służbę wojskową.

Szkoleniem specjalistów t. j.: artylerzystów, minierów, torpedystów, elektrykarzy, sygnalistów, sterników etc., zajmuje się „Szkoła Specjalistów Mar. Woj.” w Świeciu. Oprócz tego istnieje jeszcze Szkoła Radiotelegrafistów przy Radiostacji Mar. Woj. w Toruniu i Szkoła Nurków.

Należy zaznaczyć, iż nurkowie Marynarki Wojennej oddali już znaczne usługi nie tylko marynarce, ale też i cywilnym władzom, np. przy budowie mostu kolejowego w Grodnie, oraz naszym rybakom morskim, którym wydobyli już wiele zatopionych drogocennych sieci.



Ryc. 77.

KANONIERKA „GENERAL HALLER”. Ze zbior. Ks. Kap. W. Mlegonia.

Oficerowie uzupełniają się z absolwentów szkół średnich, maturzystów, którzy przechodzili dotychczas dwuletni kurs w „Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej” w Toruniu. Obecnie szkoła będzie trwała trzy lata.

W okresie zimowym odbywają się teoretyczne wykłady w Toruniu, w lecie zaś praktyczne szkolenie na flocie i flotylach.

Co roku wysyła się kilku oficerów na

specjalne studia do szkół marynarki francuskiej.

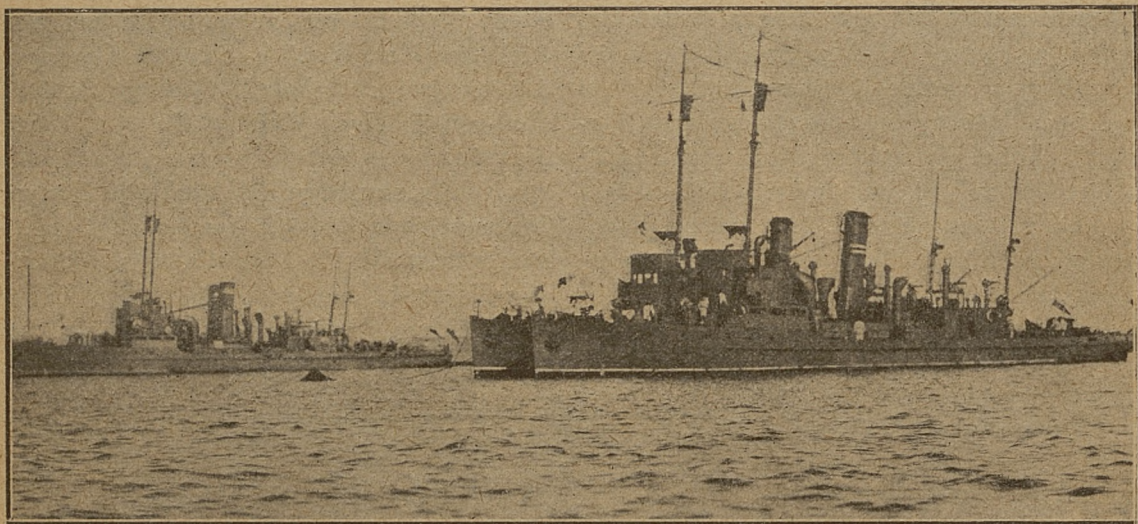
Dla dopełnienia obrazu dzisiejszego stanu marynarki wojennej pozostaje jeszcze skreślić w ogólnych zarysach jej organizację.

Naczelną władzą jest „Kierownictwo Marynarki Wojennej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych”, na czele którego stoi Szef w stopniu wiceadmirała (generała dywizji),

Dowództwo Floty posiada własne terytorjum, na którym D-cy Floty przysługują prawa D-cy O. K.

Tak przedstawiają się wyniki prawie pięcioletniej mozolnej pracy przygotowawczej.

Po ostatniej uchwale Wojskowej Komisji Sejmowej i oświadczeniach, złożonych jej przez p. Ministra Spraw Wojskowych, należy



Ryc. 76.

GRUPA TRAWLERÓW W PUCKU.

Ze zbior. Ks. Wład. Miegonia.

podporządkowany bezpośrednio Ministrowi Spraw Wojskowych.

Kierownictwo Marynarki Wojennej dzieli się na Sztab i Służby.

Szef Sztabu Marynarki jest równocześnie stałym zastępcą Szefa Kierownictwa.

Szefowi Kierownictwa podlegają bezpośrednio: Szef Sztabu Mar., Służby (Techniczna, Gospodarcza, Sanitarna, Prawna i Duszpasterstwo), Dowództwo Floty, D-two Floty Rzecznych, Kadra Marynarki, Szkoły i Port Wojenny Modlin, Służba hydrograficzna i O.R.P. „Warta”.

Dowódcy Floty podlegają wszystkie jednostki pływające Marynarki Wojennej na morzu, z wyjątkiem O.R.P. „Warta” i „Pomorzanin”, Lotnictwo Morskie oraz wszystkie instytucje i urzędy Marynarki Wojennej na wybrzeżu.

się spodziewać, iż okres ten się skończył i że wступujemy w fazę tworzenia rzeczywistej siły zbrojnej na morzu.

Jeżeli jednak praca ta ma być owocną, to potrzeba, ażeby całe społeczeństwo przejęło się ideą morską, której brak w dawnej Polsce doprowadził do ruiny, pozwalając obcym a wrogim czynnikom odciąć nas od życiodajnego żywiołu.

Musimy przestać patrzeć na morze i ten skrawek posiadanego wybrzeża li tylko oczyma turysty, poety, kąpielowcy i t. d., lecz musimy stale zdawać sobie sprawę, iż tam są te płuca, które oddycha cały kraj i których zamknięcie musi spowodować śmierć.

Obrona wybrzeża i połączeń jego ze światem jest podstawą naszego bytu niepodległego.

Wszelkie inne interesy na wybrzeżu odgrywają tylko drugorzędną rolę.



MARYNARKA HANDLOWA W POLSCE.

DZIEJE I WARUNKI ROZWOJU.

Jeszcze do niedawna było rzeczą nader kłopotliwą przemawianie lub pisanie o polskiej marynarce handlowej. Tak już było. Sprawa ta nie cieszyła się ani zrozumieniem ani zbytnią sympatią ogółu. Były nieliczne tylko jednostki, które doskonale rozumiały wagę tego zagadnienia, a pozatem trzeba było silić się na coraz nowsze i silniejsze argumenty, bić, niemi jak taranami, w mury obojętności, wołać, krzyczeć w głos, molestować natarczywie, to znów prosić, tłumaczyć, przedkładać. Każde wołanie w sprawie morza było głosem wołającego na puszczy: nie znajdowało żadnego odgłosu. Każdy argument ześlizgiwał się po pancerzu obojętności i ginął w niepamięci. Nawet ludzie o szerokim polocie i głębokich umysłach niecierpliwie wzruszali ramionami, twierdząc, że mamy bardziej palące sprawy, aniżeli marynarka i morze.

Tak było. Ale bo też od samego początku istnienia państwa historycznego nie mieli Polacy, jako ogół, jako społeczeństwo, dostatecznego zrozumienia dla ważności sprawy posiadania własnych portów morskich i własnej w nich floty — handlowej czy wojennej.

Otwarcie stwierdzić trzeba, że źle byłoby, gdyby nie głęboki instynkt państwowo-twórczy u pierwszych naszych władców — książąt Piastowskich, którzy niemal rok w rok ślali w niedostępne bory pomorskie zwycięskie drużyny rycerstwa, celem zmuszenia do posłuszeństwa krnąbrnych książąt pomorskich. Źle byłoby, gdyby w początkach istnienia naszego państwa historycznego nie stało rozumnego Mieszka I, rycerskiego i wielkiego Bolesława Chrobrego, i najwięcej świadomego celu Bolesława Krzywoustego, który przez cały czas swego panowania wciąż kierował oczy ku morzu, ciągle na Pomorzu toczył boje, a zdobycze wojenne krzyżem utrwalał. Oni to położyli podwaliny pod przyszłą politykę morską Polski, oni to, przyłączwszy do Polski ten cudny szmat kraju, wytknęli swym następcom kierunek działania. Dzięki nim i zaszczepio-

nemu przez nich zrozumieniu ważności posiadania Pomorza — spotykamy się w dalszym ciągu naszych dziejów z długoletnimi wojnami o wydarte przez chytrych krzyżaków Pomorze.

Ale — niestety — zrozumienie zagadnienia Pomorza, a od XVI w. także Inflant, nie było równoznaczne ze zrozumieniem potrzeby stworzenia własnej marynarki i utrwalenia w ten sposób panowania na morzu Bałtyckim, o które walczyła Hanza, Szwecja i Danja, a po-



Ryc. 78. ŁODZIE W KARWI. Fot. Dr. W. Medwecky.

tem także Moskwa. Nie byliśmy i do dziś nie jesteśmy narodem morskim, lecz nawskroś lądowym, kontynentalnym. Niema w nas i nie było zrozumienia ani umiłowania dla spraw, związanych z morzem.

Przyznać trzeba, że w dziejach naszych mamy kilka pięknych „epizodów morskich”, kilka dzielnych potyczek i zwycięstw na morzu, że od czasu do czasu tworzy się jakaś zawiązkowa „Wodna Armata”, jak nasi przodkowie flotę zwali, że nawet Sejm tu i ówdzie interesował się tem zagadnieniem, że było kilku królów, jak Zygmunt August, Zygmunt III, a przede wszystkim Władysław IV, którzy usilnych dokładali starań, aby stworzyć bojową siłę morską i niejednokrotnie z własnej kalety hojnie na ten cel rzucali złoto. Matką tych usiłowań była potrzeba chwili, konieczność obrony, czy atakowania nieprzyjaciół. Usiło-

wania to dorywcze, od wypadku do wypadku, upadające po mniejszej lub większej klęsce, niepopierane przez całe społeczeństwo, przez zgodny i stały wysiłek finansowy.

Zresztą wszystkie te epizody i poczynania dotyczyły tylko marynarki wojennej. Z handlową było znacznie gorzej.

Dzieje polskiej marynarki handlowej dadzą się ująć w dwa niewielkie ustępy. Pierwszy z nich mówić będzie o powstaniu i upadku jej na Bałtyku, drugi o próbach jej stworzenia na morzu Czarnem.

Chcąc mówić o marynarce handlowej na Bałtyku, wystarczyłoby powiedzieć jedno słowo: Gdańsk. To bowiem miasto było stałym ośrodkiem handlowym Polski i najpierw użyczyło gościny nielicznym polskim statkom kupieckim, a potem zagarnęło w swoje wypróbowane ręce cały handel zamorski polski i obwarowało swoje stanowisko zdobytymi per fas et nefas przywilejami.

Początków handlu morskiego w Polsce szukać trzeba za czasów Kazimierza Wielkiego, który potężnie podniósł stan gospodarczy Państwa, swoją rozważną polityką zapewnił długi pokój i skierował wojownicze rycerstwo do mniej poetycznego, ale zyskowniejszego zajęcia, do troskliwej uprawy roli. Od jego czasów Polska staje się na długie lata spichrzem i żywicielką Europy. Doskonała droga rzeczna, prastara Wisła, niesie ku morzu coraz więcej szkut i dubasów, naładowanych workami ze zbożem i solonem mięsiwem, tratwami z drzewem, statków z płótnem, smołą, żywicą, woskiem i ołowiem. Z końcem XIV wieku często zawijają do Gdańska okręty z Holandji, Anglii i Francji, ładujące zboże polskie dla nawiedzonych nieurodzajem i głodem swych krajów. Rośnie sława i znaczenie żywicielki Europy zachodniej. Nie staje zbyt na zawadzie temu rozwojowi handlu, choć usilnie do tego zmierza, nawet przemoc krzyżacka, od zbrodni gdańskiej w 1308 władająca miastem i Pomorzem. Ale oczywiście dopiero wyzwolenie z pod jej pięści Pomorza i Gdańska przez Kazimierza Jagiellończyka otwiera rozległe horyzonty i stwarza podwalinę pod potęgę handlową Gdańska. Niestety—Gdańska, nie Polski. Wprawdzie są jeszcze niektórzy światli, a przedsiębiorczy Polacy

i kupcy wielcy, którzy posiadają własne okręty morskie. Jest Arcybiskup gnieźnieński, Mikołaj Kurowski, którego statki aż do Flandrii dowożą zboże, słoninę i mięsiwo solone. Są rozumni kupcy krakowscy Morsztynowie, których okręty jeszcze dalej się zapuszczały, rozwożąc towary do Holandji, Anglii i Hiszpanji. Są Fukierowie, również własne posiadający statki, na których wywożą zboże, a przewożą wino dla braci szlacheckiej z zamorskich, ciepłych krajów.

Ale powoli handel morski wymyka się z rąk polskich, chwytany zręcznie przez chytrych gdańszczan, którzy nieskłonnie do ryzykownych podróży i przedsięwzięć bierności polskiej narzucają się jako pośrednicy sumieni, punktualni, dobrze i gotówką za towary płacący na miejscu, w Gdańsku, a resztę już sami załatwiać gotowi. Rosnące szybko w znaczenie kupiectwo gdańskie wyzyskuje wady polskiego charakteru i grzebie ze szczerem ideę polskiej marynarki handlowej — na całe długie wieki. Pocóż było budować, utrzymywać własną flotę, trudzić się, kłopotać, drzeć o los statków, kiedy wszystkie trudy chętnie wzięli na swoje barki Gdańszczanie! Niech tam! Byle jednak... handel szedł. I szedł istotnie, ale z dawnych świetnych początków ograniczył się do bezmyślnego spławiania towaru Wisłą do morza. Ster polskiej marynarki handlowej ujęli w swoje ręce flisacy, którzy z pieśnią na ustach płynęli w dół rzeki z bogactwami Polski, oddawali je w ręce obcych, przepijali niejednokrotnie na miejscu zarobione talary i mozolnie znów ciągnęli swe „statki” w górę rzeki. Wiosną i jesienią, z roku na rok, aż wreszcie i oni zniknęli.

Jedyna pociecha w tem, że dla świata nie przestała istnieć bandera polska, za którą powszechnie uważano banderę gdańską. Niósł ją Gdańsk do Danji, Szwecji, Norwegji, Fryzji, Holandji, Brabancji, Belgji, Anglii, Szkocji, Francji, Hiszpanji, Portugalji, nawet do Włoch i do Turcji. Polska nadal zaopatruje w swe zboże całą Europę zachodnią i południową, sprowadza tkaniny, wyroby przemysłowe i towary kolonialne, ale dzieje się to już pod banderą polsko-gdańską, na statkach gdańskich. Aż w końcu i ten stan się zmienił z chwilą utraty bytu niepodległego.

Wspomnieć tu należy także o innych, mniejszych niż Gdańsk, ośrodkach handlowych na wybrzeżu bałtyckim, jak Piława, Królewiec, Kłajpeda, Połaga, Libawa, Windawa, Ryga i Rewel. Porty te faktycznie należały do Polski i mogły odegrać wybitną rolę przy budowie polskiej marynarki handlowej, gdyby było zrozumienie jej potrzeby. Zrozumienia tego jednak nie było, a obywatele wschodniej połaci Rzeczypospolitej nie poszli dalej, niż zachodniej i ograniczali się tylko do spławiania towarów Niemnem i Dźwiną. Zresztą ta część wybrzeża bardziej i częściej była zagrożona zarówno od strony Moskwy, jak i Szwecji, i w znacznej mierze rychło od Polski odpadła.

Znacznie gorzej przedstawiała się sprawa marynarki polskiej na morzu Czarnem. Tu mieliśmy tylko nieliczne statki kupieckie. Ściśle mówiąc, dwukrotnie tylko były tu podejmowane próby stworzenia żeglugi handlowej. Pierwsza za Jagielonów, kiedy Jagiełło słał Dniestrem żywność do przystani w Kuczubeju, każąc wysłać ją dalej do cesarstwa bizantyńskiego, nawiedzonego właśnie głodem, kiedy za jego następców organizują się częściowo na krótki czas niektóre porty, jak Czarnygród-Karawuł, Białygród czyli Akerman, i Oczaków, kiedy za Kazimierza Jagiellończyka na czas niedługi postawiliśmy stopę w Teodozji czyli Kaffie na Krymie, kiedy — krótko mówiąc — organizował się wcale ożywiony handel przez morze Czarne z Włochami, Hiszpanją i Francją, dopóki Turcy i Tatarzy nie wydarli nam tego wybrzeża i tych portów.

Drugą próbę wyzyskania morza Czarnego podjęto po pierwszym rozbiórce Polski, kiedy wprawdzie pozostał przy nas Gdańsk, ale droga doń została niemal zamknięta, bo zagrażały ją liczne komory celne pruskie, ściągające wysokie cła od towarów przewożonych Wisłą. Wobec tego zwrócono się na południe. Powstał plan uspławnienia Dniestru i połączenia go kanałami rzeczными z Wisłą i Niemnem. W roku 1782 zawiązała się Kompanja Czarnomorska, której statki pływają pod polską banderą, która jednak w latach drugiego

i trzeciego rozbioru oraz związanych z niem walk i zamieszek w kraju upadła, grzebiąc równocześnie wskrzeszoną ledwie ideę.

Od tych czasów na długie już dziesiątki lat znikła z mórz i oceanów bandera polska.

Ale przyszła wreszcie chwila, w której wraz z niepodległością uzyskuje Polska jaki taki dostęp do morza, nikły wprawdzie i karykaturalny, bo zagrodzony przez dziwotwór w postaci W. M. Gdańska, jeśli chodzi o starą drogę z głębi kraju Wisłą, a wymagający pracy wielu lat i licznych wkładów, jeśli chodzi o skrawek prawdziwie własnego wybrzeża i budowę na nim własnego portu. Nie wiele tego, ale należało jaknajprędzej wytężyć wszystkie siły i na tym skrawku wybrzeża zorganizować dobrą flotę. Na szczęście, nie



Ryc. 79.

PORT W HELU.

Fot. Z. Marcinkowski.

brakło w Polsce jednostek, które, dzięki doświadczeniu, zdobytemu w służbie w marynarkach państw zaborczych, mogły z powodzeniem wziąć się do organizowania polskiej floty.

Organizacja ta—to faktycznie kręcenie biczka z piasku, tworzenie czegoś z niczego. Poza nielicznymi stateczkami rzeczными, nie odziedziczyła Polska po zaborcach żadnego materiału flotowego. Byli jednak obywatele polscy, którzy mieszkali na obczyźnie i posiadali statki pływające po wodach Dalekiego Wschodu, jak „Albatros”, lub po morzu Czarnem, jak „Polonia”. Statki te podnoszą natychmiast banderę polską, dzięki czemu już z końcem r. 1918 i z początkiem r. 1919

ukazują się na dalekich wodach barwy polskie. W tym samym czasie tworzy się w kraju Tow. Żegluga „Sarmacja”, które zdobywa się na spory statek „Kraków”, pływający po wodach Anglii, Francji, Belgji i Danji. Takie były początki.

Brakło jednak ustawodawstwa morskiego i takiej władzy, któraby zajęła się wyłącznie sprawami polskiej marynarki handlowej i dała podstawy jej przyszłemu rozwojowi. Istniała ledwie sekcja marynarki przy M. S. Wojsk., którą później przekształcono w Departament Spraw Morskich. W tej załączkowej instytucji skupiały się początkowo wszystkie agendy tak marynarki morskiej i rzecznej, jak i marynarki handlowej. Były to czasy wojenne. Państwo nasze żmudnie się budowało. Najaktualniejszym zadaniem była obrona granic, to też w tym kierunku szły wszystkie działania. Marynarka handlowa stała na ostatnim planie i nie miała warunków rozwoju. Zamiast niej, rozwijała się bardzo intensywnie flota wojenna. Jednak i w tych czasach sporo zrobiono dla przyszłego rozwoju marynarki handlowej. Przedewszystkiem rozpoczęto budowę portu w Gdyni (coprawda z myślą o potrzebach floty wojennej), utworzono Szkołę Morską w Tczewie, przeprowadzono ustawę o polskich statkach handlowych, która określa, jaki statek ma prawo podnieść banderę polską, następnie ustawę o hipotekach na statki morskie w walucie zagr. i rozporządzenie R. M. o rejestracji statków morskich.

Praca ta przybrała pełny rozmach dopiero od 1 stycznia 1922 r., kiedy stworzono Departament Marynarki Handlowej przy Min. P. i H. Urząd ten, zajmujący się wyłącznie sprawami floty handlowej, mógł zaopiekować się troskliwie jej rozwojem i propagować go oraz ująć w ręce wszystkie sprawy, związane z marynarką handlową. W ten sposób zaradzono odczuwanemu od samych początków brakowi należytej władzy. Nic też dziwnego, że odtąd marynarka handlowa zaczyna się swolna rozwijać. W przeciągu roku liczba okrętów wzrasta do 23 statków o pojemności 13½ tysięcy ton brutto. Rozwija się Tow. „Sarmacja”, powstają Towarzystwa „Lechja” i „Gryf”, podnoszą polską banderę liczne okręty, będące własnością obywateli polskich,

którzy przebywają poza granicami kraju. Jest życie, ruch, rozmach. Ale ogół społeczeństwa nie rozumie jeszcze potrzeby zajęcia się sprawą floty handlowej. Zawiązuje się wprawdzie Liga Żegluga Polskiej, która różnemi sposobami usiłuje obudzić z odrętwienia ogół narodu, ale działalność jej nie spotyka się z należytem zrozumieniem. Kupiectwo polskie nie rozumie własnego interesu i chętnie oddaje się w ręce pośredników niemieckich i gdańskich. Wartość waluty polskiej spada w sposób zastraszający, co uniemożliwia kalkulację cen i powstrzymuje rozwój interesów handlowych. Stosunki z Gdańskiem niemal z każdym dniem gorsze. Był to właśnie czas, gdy Wolne Miasto zaczynało coraz butniej podnosić głowę w stosunku do Polski, a równocześnie cichaczem szkodziło, jak mogło, rozwojowi floty polskiej. Polskie towarzystwa żeglugowe były na każdym kroku szykanowane przez władze gdańskie, pozbawione prawa nabywania terenów pod składy, krępowane we wszystkich przedsięwzięciach. Rząd, pochłonięty przez sprawy polityczne, zaniedbał stronę gospodarczą naszego życia państwowego i przestał się opiekować w odpowiednich rozmiarach rozwojem handlu morskiego. Nastąpił okres zastoju, który trwał przez cały rok 1923. Początek r. 1924 zaznaczył się pomyslnym faktem pchnięcia na ostateczne tory sprawy budowy portu w Gdyni. Sprawą morza i marynarki zajął się żywiej, niż dotąd, Sejm. Ale nadewszystko w społeczeństwie obudził się zbawczy ruch—zrozumienie konieczności wyzyskania dostępu do morza. Dziś nie można już powiedzieć, że ogół tej sprawy nie rozumie i nie zajmuje się nią. Przeciwnie, zainteresowanie jest wielkie i najbliższy czas przyniesie niewątpliwie poważne wyniki.

Dziś polska flota handlowa składa się z dwudziestu czterech statków o pojemności razem około 8 tys. ton netto, a około 17 tys. ton brutto. W tem 13 parowców, 1 motorowiec i 10 żaglowców. Jest to śmiesznie mało, ale na początek można się i tem zadowolić. Z tych statków wszystkie żaglowce i motorowiec pływają po Bałtyku, oprócz statku szkolnego „Lwów”, który odbywa dalsze podróże. Z parowców statek „Hanamet”, własność pa-

na Grünblatta, kursuje pomiędzy Chinami i zachodnim wybrzeżem Ameryki Półn., statki „Wilno”, „Ville de Nice” i „Ville de Toulon”, własność inżyniera Dunina-Slepścia, kursują po wodach tureckich i greckich. Statki te właściwie tylko z bandery są polskie, bo nie pracują dla handlu polskiego.

W krótkich dziejach marynarki polskiej w odrodzonej Polsce notowane są także straty. Zginęły te statki, które dały początek polskiej marynarce handlowej: „Kraków” zgnieciony przez lody, zatonął w pobliżu Danji. „Albatros” spłonął w Szang-haju. „Polonję” sprzedano. Również Tow. „Sarmacja” sprzedała dwa okręty, gdyż nie nadawały się do dalszej żeglugi.

W kraju, poza wymienionymi już towarzystwami żeglugowemi, powstało jeszcze Towarzystwo akcyjne „Biały Orzeł”, które dotychczas posiada jeden statek „Józef English”.

Tak przedstawiają się dzieje polskiej marynarki od czasów najdawniejszych do dnia dzisiejszego. Powinniśmy wyciągnąć z nich jedno ważne wskazanie: że musimy wyteńczyć wszelkie siły i jak najrychlej zabrać się do stworzenia wielkiej floty handlowej, by nie zmarnować po raz drugi tej wyjątkowej sposobności.

Sądzę, że nie trzeba tracić zbyt wielu słów na dowodzenie, że budowa własnej marynarki handlowej jest dla Polski rzeczą bardzo ważną i bardzo pilną. Polska jest krajem rozległym i bogatym. Była taka zawsze i mimo braku floty handlowej istniała — powiedziałyby ktoś — ale czasy się zmieniły. Państwo nowoczesne musi mieć wysoko postawiony handel, aby móc istnieć i zapewnić obywatelom dobrobyt. Niema zaś handlu bez własnej floty — już choćby dlatego, że droga morska jest najtańsza ze wszystkich dróg handlowych, a następnie dlatego, że posługiwanie się obcemi statkami jest zawsze niewolą, jest wciskaniem w ręce cudzoziemców znakomitych zarobków, które mogą w kraju dać utrzymanie sporemu odsetkowi obywateli, jest dobrowolnem podnoszeniem cen za towary tak importowane, jak i eksportowane (bo przecież pośrednik chce zarobić), a przeto powoduje drożyznę w kraju i utrudnia zbyt nadmiaru własnych fabrykatów.

Własna flota handlowa jest źródłem dobrobytu obywateli także i z tego powodu, że staje się podstawą odrębnej gałęzi przemysłu budowy okrętów, że poza tem zapewnia poważny zbytk krajowemu przemysłowi metalowemu, elektrotechnicznemu a nawet meblowemu, i przedewszystkiem rolnictwu. Prócz tych korzyści natury gospodarczej niemniej ważne są korzyści kulturalne i wychowawcze, gdyż żegluga umożliwiała ludziom wyrwanie się z ciasnych zakątków własnego podwórka, uczy poznawać świat, zbliża nas do tego świata i świat ten do nas. Równie ważne są też korzyści polityczne, gdyż posiadanie potężnej floty handlowej zwiększa ogromnie powagę państwa zagranicą. Dowodzi tego choćby przykład państw skandynawskich — Szwecji czy Norwegji w czasach nowszych, a choćby Wenecji czy Genui w czasach dawniejszych. Rozumieją to bardzo dobrze wszystkie państwa. I tak Anglja wraz z Irlandją i kolonjami ma flotę o pojemności około 21 $\frac{1}{2}$ miliona ton brutto, Stany Zjedn. około 12 $\frac{1}{2}$ milj., Francja około 3 $\frac{1}{2}$ milj., Niemcy 2 $\frac{1}{2}$ milj., Holandja i Włochy przeszło 2 $\frac{1}{2}$ miliona i t. d.

Lecz pocóż mnożyć przykłady i dowody? Każdy Polak inteligentny dobrze wie, że w czasach obecnych sprawa stworzenia i utrzymania własnej floty handlowej jest częścią składową zagadnienia, czy Polska ma być państwem drugorzędnem, czy też mocarstwem światowem, czy Polska ma być kopcuszkim narodów, czy też równą między równymi wśród państw najwybitniejszych.

Polska może odgrywać w handlu wszechświatowem rolę główną. Wprawdzie jej przyszły udział w tym handlu nie da się jeszcze zupełnie dokładnie przewidzieć, ale jest rzeczą pewną, że na rynkach światowych poszukiwane będą: polski węgiel, sól, nafta, drzewo, cukier i spirytus, materje bawełniane i wełniane, wyroby chemiczne i metalowe, zboże, ziemniaki i jaja, polski cement i t. d. Wszystkie te wytwory przemysłowe mogą śmiało konkurować z fabrykatami zagranicznymi, zaś bogactw naturalnych mamy taki nadmiar, że nigdy nie zużylibyśmy ich w kraju. Z tego widać, że materiał dla wywozu jest bogaty i poważny. Z drugiej strony jednak również

przywóz jest konieczny: Nasz przemysł włókienniczy i żelazny wymaga importu wielkiej ilości surowców, jak bawełny i rudy. Dla rolnictwa musimy sprowadzać nawozy sztuczne. Prócz tego będziemy zawsze przywozili towary kolonialne: kawę, herbatę, wina, oliwę, kauczuk, owoce południowe i t. d. Możliwość wywożenia fabrykatów i surowców oraz konieczność sprowadzania innych artykułów muszą wyrazić się w wymianie tych artykułów, a więc w handlu. Handel ten obejmuje już obecnie kraje nadbałtyckie: Francję, Anglię,

siadania minimalnej zaledwie floty, a każdy zapyta z przerażeniem:

— Dobrze, ale któż to w takim razie wywozi i przywozi nasze towary, kto zajmuje się przewozem tych 100 tys. ludzi?

Odpowiedź jest gotowa, choć bardzo kłopotliwa.

Cały ruch towarowy i osobowy odbywa się na obcych statkach — gdańskich, niemieckich i innych. Bawełna i kawa przychodzi przez Bremę lub Hamburg, a stamtąd kolejami niemieckimi lub statkami niemieckimi i gdańskimi do Polski. Ruda dla przemysłu żelaznego na G. Śląsku, sprowadzana w ogromnych ilościach, przeszło 200 tysięcy ton, ze Szwecji, idzie z portu szwedzkiego Luleo do Szczecina, a stąd przeważnie Odrą aż do Koźła, potem koleją do hut; w czasach niekorzystnego stanu wody na Odrze przesyła się rudę wprost ze Szczecina do hut kolejami niemieckimi. Zboże nasze przewożą statki gdańskie, a ponieważ Gdańsk posiada własne śpichrze zbożowe, strzeże ich zazdrośnie i sam dysponuje transportami, wobec tego oczywiście żaden statek polski nigdy



Ryc. 80.

„LWÓW” W GDYNI.

Fot. Z. Marcinkowski.

Belgię, Holandję, Włochy, a wreszcie kraje Ameryki Północnej i — co ważniejsze — Ameryki Południowej.

Ale prócz handlu, odbywa się jeszcze bardzo żywy ruch osobowy z Polski i do Polski drogą morską. Ruch ten obliczają na przeszło 100 tys. osób rocznie, co jest obliczeniem bardzo ostrożnem, jeśli się zważy, że sam ruch emigracyjny do Stanów Zjednoczonych Am. Półn. wynosi rocznie około 30 tys. osób.

Wystarczy uprzytomnić sobie te możliwości eksportowe i importowe oraz ten ruch osobowy, aby przyjść do przekonania, że polska flota handlowa ma doskonałe widoki rozwoju. Ale też wystarczy sobie powiedzieć, że mimo to przez kilka ubiegłych lat doszliśmy do po-

nie może otrzymać transportu zboża polskiego. Podobnie dzieje się z wszystkimi innymi towarami. Próbowano wprawdzie zapobiec temu fatalnemu stanowi rzeczy, myślano o sprowadzeniu rudy ze Szwecji i bawełny z Ameryki wprost przez Gdańsk lub Gdynię, ale sprawa ta napotyka na takie trudności, że, choć często podnoszona, zaraz upada.

Nie inaczej przedstawia się sprawa przywozu artykułów i towarów na rachunek Państwa: Państwo zawiera umowy z dostawą loco Gdańsk, przyczem oczywiście o przewóz wcale się nie troszczy. Przewożą więc obce statki i zarabiają na tem ogromne sumy. Również transport materiałów wojennych z Francji do Polski nie został oddany polskim okrętom,

choć przyczyniłoby się to do podtrzymania całej naszej floty handlowej i dałoby jej pewny zarobek na pełne cztery lata. Kupiono natomiast umyślny transportowiec wojenny, który będzie obsadzony załogą wojskową.

Jeśli chodzi o ruch osobowy, to jest o przewóz emigrantów do Ameryki Półn. i Połudn., oraz robotników do Francji, to także pod tym względem dzieje się bardzo źle. Przewozem tych ludzi trudni się w Polsce aż 19 towarzystw zagranicznych z doskonale wyrobionym personelem i świetną siecią agencji, rozrzuconych po całym kraju. Towarzystwa te połączyły się z sobą bardzo silnie, a zabezpieczone różnymi traktatami handlowymi, tworzą tak potężną organizację, że niema wprost siły, któraby mogła odebrać im monopol przewozu emigrantów. W ten sposób odpadła na długie lata możliwość ujęcia ruchu osobowego w ręce polskie. Jest to poważny uszczerbek dla polskiej floty handlowej, gdyż dla samego przewozu emigrantów do Ameryki mogłoby utworzyć się towarzystwo żeglugowe, zakupić kilka wielkich statków transatlantycznych, zarabiać doskonale i zaspakajać przy tej sposobności całkowicie nasz handel z Ameryką. Uszczerbek ten starano się wyrównać choć w części w ten sposób, że na działające w Polsce towarzystwa transportowe nałożono spore opłaty, które np. w roku 1923 przyniosły około 600 tys. złotych. Sumy, uzyskane z tych opłat, miały być w całości użyte na budowę polskiej floty handlowej, jednak dotychczas nie wydawano ich na ten cel. Skarb Państwa zgodził się dawać trzecią część tych dochodów, a później — z powodu ciężkiego położenia finansowego — i tego zaniechał.

Skutki tego stanu: że zarówno eksport, jak i ruch pasażerski, są w zupełności niemal w rękach obcych, są dla Polski przykre i kompromitujące. Młoda flota handlowa Polska nie tylko nie może się rozwijać, ale nawet stoi właściwie przed upadkiem. Mówię tu tylko o tych statkach polskich, które pracują bezpośrednio dla handlu polskiego, żeglują po Bałtyku i są związane z krajem i jego życiem gospodarczym. Jest ich zaledwie pięć: „Wawel” i „Wisła” Tow. „Sarmacja”, „Józef English” Tow. „Biały Orzeł”, „Gdynia” Tow. „Lechja” i „Gazolina” Związku Producentów naftowych.

Tych pięć statków znajduje się obecnie w tak krytycznym położeniu, że właściciele ich myślą poważnie o zwinięciu przedsiębiorstw żeglugowych. Fakt ten oznaczałby istotnie zwinięcie polskiej bandery handlowej i schowanie jej do Muzeum Narodowego na pamiątkę tego, co... zostało zaniedbane. Tymczasem jednak pośrednicy handlu polskiego, Niemcy i gdańszczanie, zarabiają olbrzymie sumy, powiększają swe dostatki, potężnieją i — śmieją się z Polski, która bezradnie patrzy na ten sam proces, jaki już po raz wtóry w dziejach naszych dokonywa się na szkodę polskiej marynarki handlowej. Wystarczy tu powiedzieć, że flota handlowa gdańska, która w roku 1914 liczyła 38 statków o pojemności 21 tys. ton brutto, dziś posiada 68 statków o łącznej pojemności około 94 tys. ton brutto; ruch okrętowy, który jeszcze w roku 1918 wynosił 900 tys. ton w przywozie i wywozie — po wojnie zaczął tak szybko wzrastać, że w r. 1923 wyniósł prawie 3¹/₂ miliona ton. Te statki gdańskie utrzymują stałą komunikację między Gdańskiem a portami niemieckimi oraz Rotterdamem, Antwerpią i Amsterdamem, a z Hamburga stałą komunikację z Ameryką Południową. To są cyfry, które mówią bardzo wiele i które każdy Polak, zajmujący się sprawami gospodarczymi kraju, a nierozumiejący jeszcze potrzeby i możliwości budowy własnej floty handlowej, powinien wciąż mieć w pamięci i powtarzać sobie rano, w południe i wieczór — dopóki nie przystąpi do czynu.

Patrzmy też, jak potężnie rozwinęła się niemiecka flota handlowa, która, mając przed wojną przeszło 5 milionów ton, zajmowała drugie miejsce w tonażu światowym, a po wojnie utraciła na rzecz państw zwycięskich, zwłaszcza Anglii, cały stan posiadania poza kilku małymi statkami, nadającymi się do żeglugi przybrzeżnej. Ale w Niemczech nie opuszczono rąk. Przeciwnie — wysiłek całego społeczeństwa i pomoc rządu potrafiły w ciągu kilku lat od wydania floty handlowej doprowadzić do tego, że dziś ich flota liczy już znów połowę tonażu przedwojennego i posiada sporo nowoczesnych olbrzymich statków, które znów podjęły regularną komunikację z Ameryką Północną, Południową, z Australją, Afryką i Dalekim Wschodem.

I pomyśleć, że do tego wzrostu floty niemieckiej dzielnie przyczynia się także Polska, posługując się pośrednikiem niemieckim. I pomyśleć, że czyni to Polska, która, dzięki dobrym warunkom ekspansji handlowej, mogłaby i powinna posiadać, jak oblicza prof. St. Pawłowski, flotę, złożoną najmniej z 1000 statków o pojemności do 5 milionów ton. I pomyśleć, że ta Polska nie jest w stanie zapewnić bytu 5-ciu statkom polskim o pojemności 3,055 ton brutto.

Jakżeż to może być? Czemuż to się dzieje?

Rzecz ta jest zupełnie prosta. Uzależniliśmy się od pośredników obcych, a węzły handlowe nie dadzą się tak łatwo zerwać, jak wszelkie inne. W tej dziedzinie jedno ustępstwo pociąga za sobą coraz dalsze i coraz szkodliwsze dla kraju. Te pęta trzeba zerwać. Całe społeczeństwo powinno się zainteresować sprawą własnej marynarki handlowej. Powinno się utworzyć jedno wielkie towarzystwo akcyjne, któreby może objęło również istniejące dotychczas małe towarzystwa żeglugowe; powinno się zebrać olbrzymi kapitał zakładowy, zakupić statki i nadać polityce żeglugowej rozumny kierunek, t. j. nie przedsiębrać odrazu dalekich podróży, lecz zacząć od skromnej małej żeglugi. Tym wysiłkom społeczeństwa powinien przyjść z pomocą Rząd i Skarb Państwa.

Budową floty handlowej nie może i nie powinien zająć się Rząd, lecz tylko i wyłącznie społeczeństwo. Jedynym obowiązkiem Rządu jest użyczenie pomocy akcji społeczeństwa.

Każde towarzystwo żeglugowe musi być oparte na realnych podstawach. Niema tu miejsca na fantazję, porywy i wielkie plany. Budowa musi rozpocząć się od podstaw. Kalkulacja cen musi być sumienna, w dobrym znaczeniu kupiecka. Przedsiębiorstwa żeglugowe nie dają więcej dochodu nad 10 do 20%, ale dochód to już trwały i pewny od chwili, kiedy towarzystwo takie ugruntuje sobie stanowisko i zdobędzie drogi handlowe, czyli zacznie działać ściśle i dokładnie. To też nie mogliby kierować takim towarzystwem ludzie, którzy podczas wojny i po niej przywykli do łatwego robienia majątku z dnia na dzień, dzięki jednej udanej transakcji handlowej.

Każde towarzystwo żeglugowe musi liczyć się z konkurencją wszechświatową i nie może wyznaczać sobie dowolnych opłat za przewóz, czyli stawek frachtowych. Stawki te dyktuje konkurencja, a w tym wyścigu konkurencyjnym więcej zarobi ten, kto ponosi mniejsze koszty utrzymania i eksploatacji swego przedsiębiorstwa oraz ten, komu uda się otrzymać najcenniejsze ładunki. Tak więc zgóry zapewnione powodzenie ma ten, kto ponosi mniej wydatków na załogę, artykuły żywnościowe, a przede wszystkim na węgiel i ropę dla pędzenia statków. Może on bowiem wygodnie konkurować z tymi, którzy muszą utrzymać się na poziomie ogólnych stawek frachtowych, a więcej płacą za węgiel, załogę i t. d. Co więcej — ten, kogo eksploatacja mniej kosztuje, może obniżyć swoje stawki frachtowe i skutecznie zwalczyć swych konkurentów. W ten sposób właśnie pracuje flota niemiecka i dlatego jest groźna dla światowej konkurencji.

Z pośród wydatków eksploatacyjnych najwięcej, bo prawie 60%, stanowi węgiel, potrzebny dla pędzenia statków. Można więc powiedzieć, że kto ma najtańszy węgiel, ten ma warunki do skutecznego rywalizowania z innymi flotami. Pod tym względem warunki floty polskiej byłyby bardzo ciężkie, bo węgiel górnośląski, jedynie nadający się do pędzenia statków, jest bardzo drogi, gdyż jedna tona tego węgla kosztuje w Gdańsku aż 38 sh. podczas gdy najlepszy węgiel angielski kosztuje w Gdańsku tylko 32 sh. za tonę, a w portach angielskich zaledwie 22 sh. za tonę. Tu zaznaczyć należy, że cena węgla górnośląskiego w portach niemieckich wynosi zaledwie 26 sh., przyczem różnicę płaci najprawdopodobniej rząd niemiecki. Z tego widać, że Rząd Polski musiałby dołożyć starań, aby obniżyć cenę węgla górnośląskiego dla statków przynajmniej do tej wysokości, co kosztuje on w portach niemieckich. W tym celu powinien Rząd znieść podatek państwowy od węgla, dostarczanego dla pędzenia statków polskich i obniżyć stawki przewozowe na kolejach. W przeciwnym razie flota polska nigdy nie będzie mogła powstać ani rozwijać się.

Zaznaczyłem powyżej, że skutecznie może walczyć z konkurencją światową ten także,

któ może uzyskać lepsze ładunki i większą ich ilość. Powiedzmy, że nasi eksporterzy nie oddawaliby swych towarów firmom obcym do przewozu, lecz wyłącznie polskiem towarzystwom żeglugowym. Wówczas ładunek z Gdańska czy Gdyni byłby niewątpliwie zawsze zapewniony, nawet dla najliczniejszej floty. Ale statek musi mieć także ładunek w drodze powrotnej, ładunek importowy, a jeśli takiego nie ma, musi przynajmniej przez pewną część drogi powrotnej mieć ładunek z jednego państwa do drugiego, leżącego po drodze do portu ojczystego. Takiego ładunku nie odda żadne państwo jedynie z sympatii, jeśli nie będzie miało w tem jakiegoś oczywistego interesu. Stąd wypływa konieczność oparcia każdego wielkiego towarzystwa żeglugowego w Polsce o działalność jakiegoś towarzystwa zagranicznego. Stosunek tych dwóch towarzystw wyrażałby się w ten sposób, że polski kapitał wynosiłby 60%, jak tego żąda ustawa, aby statek mógł być uważany za polski, zaś towarzystwo za-



Ryc. 81.

„LWÓW” NA ATLANTYKU.

Ze zb. szkoły w Tczewie.

graniczne miałyby 40% całego kapitału. Wzajemian za to służyłoby całym swoim aparatem agentur dobrze wyszkolonych i posiadających wyrobioną już klientelę. Wówczas nie byłoby już trudno o zapewnienie statkom ładunku zagranicą.

Szukając jednak takiego towarzystwa zagranicznego, należałoby zgóry wykluczyć Anglików i Niemców, gdyż te dwa narody są bardzo zazdrosne w dziedzinie żeglugi handlowej i niechętnie dzielą się możliwością zarobkowania.

Tu trzeba podkreślić, że szukanie pomocy w kapitale zagranicznym byłoby właściwe tylko wówczas, gdyby chodziło o stworzenie wielkiej

linji, mającej na celu stałą komunikację z zamorzem. To byłoby jednak stadjum dalsze rozwoju naszej marynarki handlowej. Rozwój ten powinien zacząć się od małej żeglugi przybrzeżnej, która też jest obecnie stosowana w formie tak zwanej dzikiej żeglugi, polegającej na tem, że statek bierze taki ładunek, jaki się trafia i dokąd właśnie jest skierowany. Statek, uprawiający dziką żeglugę, nie posiada żadnej własnej linji, lecz płynie tam, dokąd trafia mu się ładunek. Nasza nieliczna flota handlowa posiada statki nienowoczesne, nie-

zbyt szybkie i tak małe, że zmuszona jest do żeglugi dzikiej.

Jednakowoż Polska utrzymuje już stałą wymianę towarów z niektórymi państwami, jak np. z Francją. Poza tem do Francji wyjeżdżają rok rocznie dość znaczne transporty robotników. Wobec tego możnaby już stworzyć stałą linję z Polski do Francji i żeglugę dziką zmienić na regularną. Byłoby jeszcze rzeczą bardzo ważną, gdyby Rząd umiał i mógł zapewnić polskim statkom przewóz emigrantów do portów zachodnio-europejskich, skąd wyjeżdżają oni na wielkich statkach transatlantycznych do miejsca przeznaczenia. Dziś dojeżdżają emigranci

do tych portów kolejami niemieckimi. A przecież, według obliczeń fachowców, wystarczyłoby skierować przewóz emigrantów do portów zachodnio-europejskich, choćby nawet w 10 procentach drogą morską z Gdyni lub z Gdańska, aby zapewnić obecnej flocie polskiej trwałą i wystarczającą zarobek.

O wielkich liniach zaatlantyckich jeszcze nie wolno myśleć. Ale i na nie przyjdzie czas. Coprawda, gdyby zawiązało się w Polsce towarzystwo akcyjne, któreby mogło zebrać dość kapitału, aby zakupić kilka wielkich i nowoczesnych statków transatlantyckich (a bardzo dobry statek kosztuje do 250 tysięcy dolarów), możnaby już śmiało pomyśleć o utworzeniu stałej linii z Polski do Brazylii. Linja ta miałaby zawsze zapewniony ładunek tam i z powrotem. Należałoby tylko wejść w ścisłą łączność z wielkim handlem brazylijskim, co jest rzeczą ułatwioną od pobytu „Lwowa” w Brazylii.

Jednak raz jeszcze zaznaczyć trzeba, że flota handlowa w Polsce może powstać tylko przez inicjatywę prywatną. Rzeczą Rządu, a w szczególności Departamentu Marynarki Handlowej, będzie inicjatywę tę podtrzymywać i nie pozwolić jej zginąć.

Rzeczą Rządu jest również popieranie istniejącej już floty i jej rozwoju. Rozwój ten będzie póty niemożliwy, dopóki żegluga polska będzie musiała opierać się o Gdańsk, który Polaków na każdym kroku szkanuje, uniemożliwia im osiedlanie się i prowadzenie biur handlowych, a rozwojowi floty polskiej skutecznie przeszkadza. Dlatego za fakt niezmiernie pocieszający należy uważać ostateczne postanowienia w sprawie budowy portu w Gdyni. Posiadając własny port w Gdyni, który będzie odpowiadał nowoczesnym wymogom, będziemy mogli śmiało patrzeć w przyszłość, ufni, że prędzej lub później polska flota handlowa musi się rozwinąć. Budowa własnego portu na ziemi czysto polskiej nie będzie oznaczała wyrzeczenia się praw, jakie nam przyznał w Gdańsku Traktat Wersalski, lecz właśnie umożliwi osiągnięcie tych praw w całej pełni, o co się teraz musimy wciąż procesować. Port w Gdyni będzie najsilniejszym atutem w toczonej od kilku lat walce z Gdańskiem. O tem zresztą wiedzą wszyscy w całej Polsce. Tak też rozumie to, na szczęście, Rząd.

Budowa portu w Gdyni jest jednym z obo-

wiązków państwa wobec floty handlowej, obowiązków, które są wcale liczne i ciężkie, ale które rządy innych państw ochotnie spełniają, wiedząc, że posiadanie własnej floty handlowej przynosi krajowi niezmierne korzyści.

Państwo powinno też stworzyć flocie handlowej tańsze warunki eksploatacyjne, powinno stworzyć całkowite ustawodawstwo, normujące wszystkie sprawy z zakresu stosunków prywatno-prawnych i państwowo-prawnych, następnie bronić swej floty przeciw upośledzeniu jej zagranicą i w tym celu zawierać umowy handlowe i międzynarodowe oraz zakładać urzędy dla wykonywania kontroli nad żeglugą. Państwo powinno też udzielać flocie przywilejów natury gospodarczej i finansowej w postaci premij i zasiłków na budowę statków i za wykonywanie specjalnych zadań w interesie krajowego handlu i żeglugi, jak to się dzieje we wszystkich państwach. W końcu powinno państwo zabezpieczać żeglugę przed niebezpieczeństwami i w tym celu — poza budową portu — budować latarnie morskie, dokonywać pomiarów wybrzeża, wydawać mapy morskie, a przede wszystkim kształcić oficerów i marynarzy.

Ten ostatni obowiązek spełnia Państwo polskie bardzo sumiennie i skrupulatnie. Istnieje od 4-ch lat Szkoła Morska w Tczewie, która przygotowuje oficerów nawigatorów i mechaników dla marynarki handlowej.

Szkoła dzieli się na dwa równoległe wydziały: nawigacyjny i mechaniczny. Nauka na każdym wydziale trwa 3 lata. Wstępujący do Szkoły muszą posiadać conajmniej 6 klas szkoły średniej i zdać egzamin wstępny. Po tym egzaminie kandydaci odbywają próbne pływanie na statku szkolnym „Lwów” razem z uczniami 3-ich starszych kursów. Celem tego pływania jest wskazanie, czy kandydaci nadają się do służby morskiej. Jesienią każdego roku rozpoczyna się rok szkolny, który z reguły trwa przez 6 miesięcy. W Szkole uczą oficerowie marynarki, inżynierowie morscy i zawodowi nauczyciele. Na pierwszych dwóch kursach wydziału nawigacyjnego i mechanicznego wykłada się przedmioty ogólnokształcące z zakresu 7 i 8-iej klasy szkoły średniej, a ponadto przedmioty fachowe. Na trzecim kursie tylko przedmioty fachowe, jak astronomja, nawigacja, locja, dewjacja, budowa

okrętów i maszyn okrętowych, technologia, elektrotechnika, praktyka morska i tak dalej. Poza tem wielką uwagę zwraca się na praktyczne zajęcia w warsztatach i na statku. Po dwóch pierwszych latach uczniowie składają egzaminy maturalne. Przy Szkole istnieje internat, do którego należą wszyscy uczniowie. Ponadto uczniowie obowiązani są do noszenia przepisowych mundurów. Po ukończonym roku szkolnym uczniowie odbywają praktykę letnią, a mianowicie nawigatorzy na statku szkolnym „Lwów”, a mechanicy na małym statku typu morsko-rzecznego „Kopernik”, w warsztatach Stoczni Gdańskiej i na wielkich transatlantycznych statkach pasażerskich towarzystw zagranicznych.

W r. 1922 statek „Lwów” odbył dwie podróże z Gdańska z ładunkiem drzewa polskiego do Anglii, a stamtąd wrócił przy pierwszej podróży z amunicją dla naszej armji z Cherbourga do Gdańska, a z drugiej podróży z ładunkiem soli z Anglii do Danji. Opłaty za przewóz ładunków pokryły w całości koszty tych podróży.

W r. 1923 statek „Lwów” odbył podróż z Gdańska do Santos w Brazylii, zawijając po drodze do Kopenhagi, Limhann, Hawru, Porto Grande na wyspach Zielonego Przylądku i Rio de Janeiro. Tam przyjęto statek z wielką gościnnością i urządzono wiele uroczystości. W Santos wyładował „Lwów” ładunek cementu, a następnie, zawinąwszy do Paranagua, wyszedł w powrotną drogę do kraju. Po 79 dniach podróży, nie zawijając do żadnego portu zbliżył się „Lwów” w końcu grudnia do wybrzeża Anglii. Tam przebył szczęśliwie wielką burzę, która zniszczyła kilkanaście statków parowych i żaglowych. W pierwszych dniach stycznia „Lwów” przybył do Cherbourga, przeprowadzając roczny remont. W tym roku statek ten będzie żeglował po Bałtyku.

W roku ubiegłym ukończyło Szkołę Morską 11 mechaników i 7 nawigatorów. Egzaminami końcowe, składane przed komisją państwową, były dowodem, że system nauczania w Szkole Morskiej jest zupełnie odpowiedni i daje dobre wyniki.

Niestety, absolwenci tej Szkoły nie mogą znaleźć posad, gdyż polskich statków handlo-

wych jest zbyt mało, a zagranicą jest dość bezrobotnych własnej narodowości tak, że cudzoziemców przyjmować tam nie chcą i nie mogą. Mimo to Departament Marynarki Handlowej dokłada usilnych starań, aby przełamać te przeszkody i zdołał uzyskać posady dla mechaników.

Tak jednak być nie powinno. Materiał marynarki, szkolony przy wielkich wysiłkach finansowych Państwa, nie powinien odpływać za granicę — musi znaleźć dość zajęcia w kraju. Na to zaś poradzić może tylko i jedynie samo społeczeństwo polskie. Dlatego powinniśmy na każdym kroku propagować ideę tworzenia własnej marynarki handlowej, dzięki której Polska stanie się mocarstwem prawdziwie potężnem. Jest to najlepsza, a może jedyna droga do wykazania światu i przekonania go, czem jest Polska. Państwo bez floty jest wśród nowoczesnych narodów karłem, z którym nikt się nie liczy. Potęgę swoją gospodarczą może wykazać Polska tylko przez rozwój floty handlowej. Pierwszym zaś i głównym warunkiem rozwoju jest odepchnięcie pośredników niemieckich i gdańskich i ujęcie handlu w własne ręce. Warunek ten powinien być spełniony jak najrychlej, gdyż w przyszłości znacznie trudniej będzie zerwać związek z wrogimi konkurentami, aniżeli dziś nie dopuścić do jego umocnienia. Drogi handlowe, raz wytyczone, chociaż wiodą przez morza, są jak gdyby murowane i trudno nadać im inny kierunek. Dalsze zaniedbywanie tej sprawy może a nawet musi zemścić się na nas w sposób bardzo dotkliwy.

Dlatego powinniśmy wyżyć wszelkie siły, aby dzieje naszej marynarki handlowej w odrodzonej Polsce nie składały się z luźnych epizodów, jak to bywało w dawnej Polsce. Zapisujemy się jaknajliczniej do Ligi Żeglugi Polskiej, propagujemy w kraju ideę marynarki handlowej, żądamy od Sejmu i Rządu poświęcenia bacznej uwagi tej sprawie, a przede wszystkim twórzmy towarzystwa żeglugowe, kupujemy okręty, pływajmy, zdobywajmy świat — a wówczas i droga, przez „Lwów” wytknięta, i inne, które wiodą w różne świata strony, zaroją się statkami polskimi, szeroko w świat niosącemi polskie barwy narodowe: bieli i czerwieni.

GDAŃSKI PROROK.

Opiewana często lojalność i przywiązanie Gdańska do Polski w rzeczywistości nie przedstawiało się tak zbyt sentymentalnie. Gdańsk zawsze był w najwyższym stopniu egoistycznym, a z Polską liczył się tylko o tyle, o ile interes jego wymagał. Już od samego początku w stosunkach polsko-gdańskich szalony egoizm miasta zaznaczał się: Privilegium Casimirianum z 6 Marca 1454 r. dawało miastu tak wielkie swobody, że te aż zawróciły głowę Rady, która sama już sobie przywłaszczy-

śłali Duńczyków na rozgromienie floty Władysława IV, to będą owe straszne dowody gdańskiego zuchwalstwa i zdrady stanu, gdyż poczynania morskie ostatniego Jagiellona i Władysława IV miały najżywotniejsze interesy Polski na względzie i kładły podwaliny pod politykę bałtycką Rzeczypospolitej.

Te jawne dowody zdrady, oraz codzienne oszustwa w handlu, budziły żywe niezadowolenie szlachty, a oburzenie jej wyrażało się często w dyskusjach sejmowych, aktach politycznych i literaturze.

Dantyszek, sam gdańszczanin, nie szczędzi swym ziomkom gorzkich uwag, a wydany już po jego śmierci, w r. 1577, „Jonas Propheta de interitu civitatis Gedanensis” tak ostro atakuje miasto, że obrażony patrycjat wykupywał egzemplarze tej broszury i niszczył je.

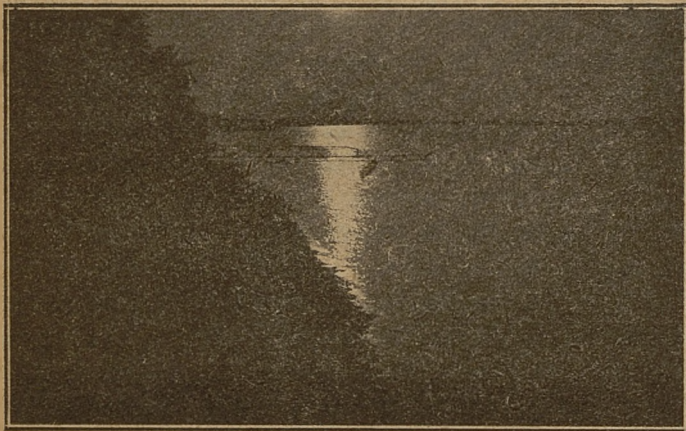
Możeby i nic z tego nie zostało, gdyby nie to, że w r. 1649 pleban z Wysokiej list ten prorocki przełożył na polski i tem spopularyzował go wśród słusznie uprzedzonej do Gdańska szlachty.

Prococtwo Dantyszka wydał po łacinie Aurimontanus, ślązak z pod Goldberga, lekarz toruński, dyrektor gimnazjum w Chełmie, osobisty przyjaciel i współpracownik warszawskiego biskupa.

Stąd też przekład figuruje jako prococtwo Aurimontana.

Jest to druk w bibliotece Ordynacji Krasieńskich (№ 48267) o pełnym tytule: Gdański Prorok, abo Elizeusza Aurimontana do Gdańszczan o Woynie y Armacie kiedyś zamyślających list, w którym Ziemek wystawia im Proroaka Ziemka o Gdańsku mieście prorokującego z Łacińskiego języka na Polski przez X. Iacynta Przetockiego Plebana na Wysoki z niezdrożnym przetłumaczony przydatkiem Anno Domini 1649 die 2 August. w Krakowie.

„Niezdrożny przydatek” X. Plebana polega na powiększeniu poematu, podczas gdy



Ryc. 82.

ZATOKA PUCKA.

Fot. Z. Marcinkowski.

ła prawo składu (jus stapulae) na towary polskie.

Było to oddanie eksportu polskiego na łaskę i niełaskę Gdańska, słusznie też szlachta przeciw takiemu uprzywilejowaniu sarkanała, a Zygmunt Stary wydelegował Komisję Sejmową do stwierdzenia praw Gdańska, które okazały się bezpodstawne.

Nic też dziwnego, że kiedy król nocował w ratuszu gdańskim, ktoś z rajców proponował, by założyć prochy i ratusz razem z królem wysadzić w powietrze. Taką miała być wdzięczność miasta dla syna Jagiellończyka, dobroczyńcy Gdańska.

Jeżeli się wspomni, że gdańszczanie w 1568 roku ścięli jedenastu marynarzy Królewskich i dla pośmiewiska głowy ich na tykach przybrali w korony słomiane, jeżeli w 1637 r. na-

bowiem „Jonas Propheta” liczy 82 wiersze łacińskie, X. lacynt rozwinął je do 224 wierszy polskich.

Gdańsku! przepyszne miasto i bogate,
Niosąc ewizy z nieba węzłowate:
Nie długo tego, bowiem grzeszysz śmieie,
Że w oplakany zostaniesz popiele.
Obrzydłós Bogu dla twych nieprawości:
W tobie, jak w morzu piasku, tyle złości.
Bezbożność, hardość, zbytek niesłychany
Wtrąca cię na leb w dół już ukopany.

Przestrzega dalej patryjota polski:

Bądźcie wiernymi: Królowi poddaństwo
Poprzysiężone chowajcie, a Państwo
Koronne Polskie za Ojczyznę znajcie.
Szanujcie szlachtę, od której chleb macie,
Gdy oni zechcą — głodem wyzdychacie.
Nie dufaj miasto w pełne złota wory,
W morską intratę i Żuławskie dwory!

Prorok ostrzega dalej:

.....Zginie twoje handlowanie,
Jak cię w pazury weźmie Orzeł mściwy,
Nad twą hardością aż nadto cierpliwy.
W tym razie obce pewnieć nie pomogą
Wojska i rady...
Zrzuć pychę z serca i bucne nadzieje,
Nie wierz Fortunie, choć się k'tobie śmieje,
Ze wszystkich skarbów i pociech złupione
Zostaniesz wtedy, o miasto strapione.

Swoje biblijne proroctwa autor uzupełnia motywowanym wywodem:

„Jeżeli to rozumiesz, że szlachta polska nie ma wcześniejszego i sposobniejszego portu, jako ten twój teraz, patrzże, abyś nie pobłądziło; podobno potrzeba pokaże Polakom drogę i nauczy, że tam sobie port otworzą, kędy ty się bynajmniej nie spodziewasz”.

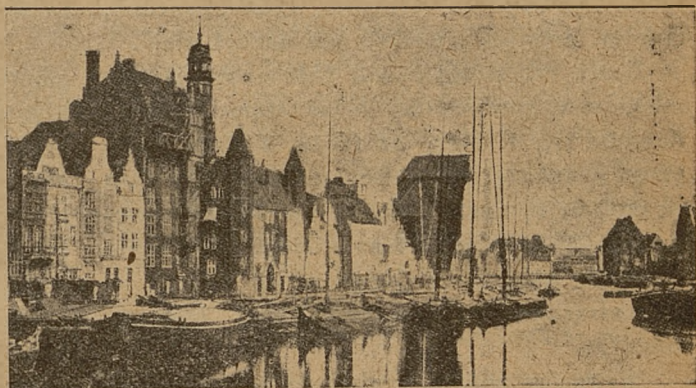
I oto prawie po czterech wiekach proroctwo Dantyszkowe sprawdza się: port w Gdyni rośnie. Czy Gdańsk spodziewał się kiedy czegoś podobnego?

Ale Gdańsk teraz, jak i parę wieków temu, liczy na oparcie się o obce potęgę. Kto wie, czy mu się nie spełni i druga część proroctwa:

„Jeżeli cię też posiłki obcych narodów i miast sprzyśięgłych nadymają, a twoje zdrowie i całość wspiera się na ich słowie i obiet-

nicach, już jest po tobie, zginęłoś zacne miasto”.

Jakąż tedy radę hardemu miastu daje pro-



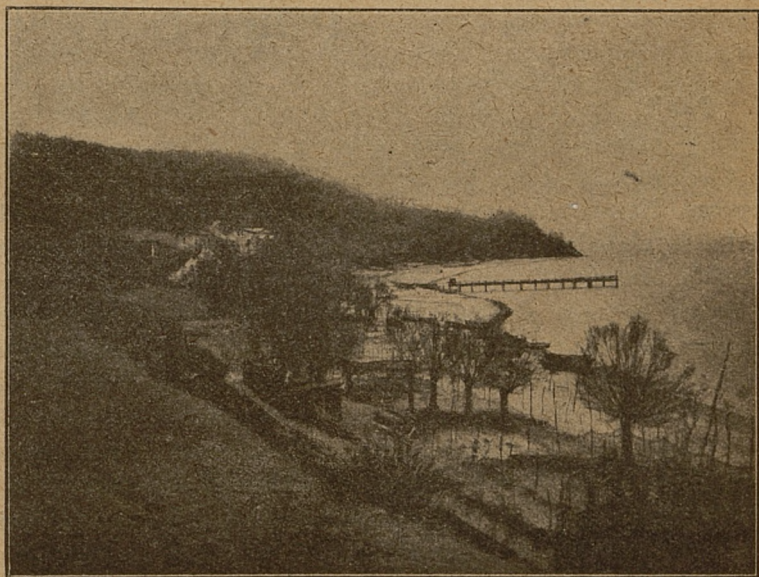
Ryc. 83.

NAD MOTŁAWĄ.

Ze zb. P. T. Kraj.

rok, doskonale ze stosunkami politycznymi obznajmiony?

„Przeto się bójcie, abyście dla zbytnej otuchy i dla nierozumnej gorącości swojej nie przyszli na hak abo nie rychło, abo nigdy nie obżałowany, a nie bardziej upór swój z zgubą, aniżeli posłuszeństwo z pokojom



Ryc. 84.

ORŁOWO.

Fot. St. Thugutt.

obierajcie. Bądźcie zdrowi”.

Cóż dziś możemy Gdańskowi powiedzieć innego, nad owo charakterystyczne „Bądźcie zdrowi”. Dantyszkowe proroctwa częściowo

już się spełniły, inne spełnić się mogą. Wprawdzie harde miasto ufa w swą potęgę, ale Gdański Prorok ostrzegął także: „ale i wielkości twojej, nasiadłości, potędze, śpichlerzom, skarbowi ani fortocom, wałom, basztom, murom, armacie i wodzie nie nazbyt ufaj”.

Takie przestrogi dawał Gdańskowi Dantyszek, syn powroźnika, a senator, „którego Karzeł Piąty Cesarz, składając z siebie purpurę i koronę cesarską, kazawszy posłom wszystkim różnych Królów i Książąt ode dworu odjechać, jednego tego samego przy sobie zostawił, aby go z Belgium do Hiszpaniej w podróznem swoim mógł mieć towarzystwem”.

Wytrawny polityk, dyplomata pierwszej wody, rozumiał doskonale Dantyszek tę koniecz-

ność współżycia ujściowego portu Wisły z całym jej dorzeczem. Konieczność tak prostą i jasną, tak nieubłaganie konsekwentną, że tylko zaślepienie działaczy politycznych stara się ją bagatelizować.

„Machlerze”, jak ich Klonowicz nazywa, gdańscy zamykają oczy na geograficzną nieubłaganą siłę, marzą, że „Będziesz się kłaniał przed Niemcem odętym, jako przed świętym”, ale nas to nie przeraża, nawet „jeżeli by też kiedy Morskim Trytonom kazał na wojnę trąbić Gdański Neptunus”, też damy sobie radę, a wy „czytajcie, jaki wam i miastu waszemu upadek Joannes Dantiscus, Chełmiński niegdyś i Warmiński biskup, wzięwszy na się personę nie poety jakiegoś zmyślonego, ale Jonasza Proroka Bożego, opowiada”.



St. Łęgowski.

PORT GDYŃSKI.

Polska po 150 latach niewoli odzyskała swoją niepodległość, przekreślenie zaborów i zjednoczenie ziem polskich z dostępem do morza. Nowe nasze granice zamykają w sobie tyle, ile niejeden polak nawet w najśmielszych swych nadziejach nie oczekiwał, a jednak sprawę naszego dostępu do morza rozstrzygnięto na naszą niekorzyść. Dla kilkuset tysięcy Niemców, mieszkających w Gdańsku, z których wielka część nie jest elementem z dawien dawna zasiedziały, lecz napływowym, pozbawiono 30 milionów Polaków ich naturalnego portu morskiego. Nie można nazwać sprawiedliwością, jeżeli zaspokojenie aspiracji kilkuset tysięcy krzywdzi zarazem innych 30 milionów. Gdańsk, jako port przy ujściu naszej rdzennie polskiej rzeki Wisły, był naszym naturalnym portem. Lecz nie uzyskaliśmy go, zrobiono z niego miasto wolne.

Wprawdzie nałożono na ten Gdańsk wieczny serwitut, aby służył Polsce jako jej naturalny port,

ale nasze kilkoletnie doświadczenie z tym tak zwanym polskim portem miało ten skutek, że zaczęliśmy budować port własny. Rozpoczęcie budowy własnego portu ma dla Polski pierwszorzędne znaczenie. Po uzyskaniu naszych granic, po przeprowadzeniu sanacji Skarbu, rozpoczęcie budowy portu własnego jest bardzo poważnym krokiem ku utrwaleniu naszego bytu. Już raz w naszej przeszłości mieliśmy dostęp do morza, ale nie umieliśmy go wykorzystać, dziś ten dostęp ma jeszcze większe znaczenie, bo stosunki gospodarczo-ekonomiczne w życiu narodów coraz ważniejszą odgrywają rolę.

Rząd nasz, który zdecydował się na budowę własnego portu polskiego i który mimo piętrzących się trudności budowę tę należycie zapoczątkował, położył zasługi około budowy państwa polskiego, które kiedyś złotymi literami w naszej historii będą zapisane. Tem samym Polska daje dowód, że wbrew tenden-

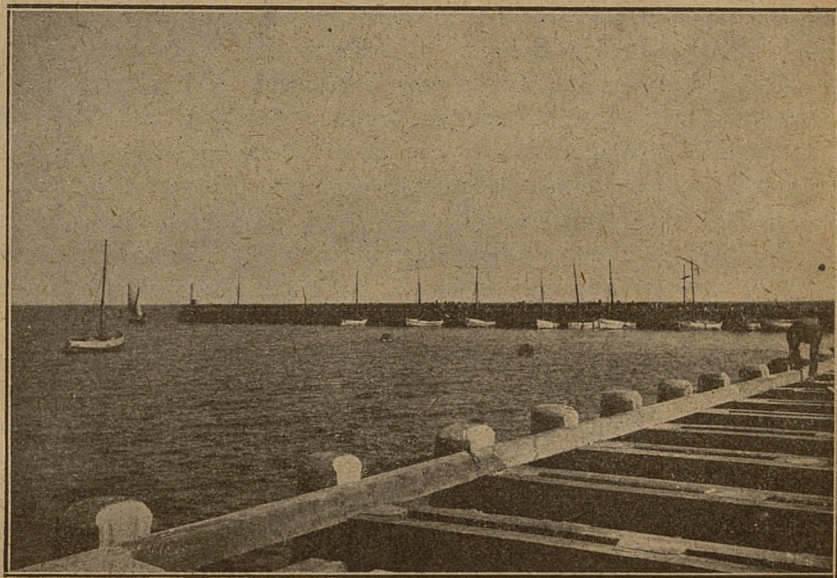
cjom pozbawienia jej samodzielności na morzach, której dawniej zdybyć nie umiała, teraz konsekwentnie ten swój błąd przeszłości naprawiać poczyna. Wybrzeża polskiego mamy 147 kilometrów, wliczając już do tego 35 km. północnego i 35 kilometrów południowego brzegu półwyspu Helskiego. Na tym wybrzeżu posiadamy jeden port rybacki Hel, na czubku półwyspu dostępny tylko dla kutrów rybackich i statków spacerowych. Port ten, z powodu swego położenia, nigdy portem handlowym na większą skalę zostać nie może. To samo można powiedzieć o naszym drugim porcie — Pucku, który, jako baza dla naszych płytko siedzących okrętów wojennych i jako port rybacki, może nabrać jeszcze większego znaczenia, niż obecnie, lecz stworzenie w głębi, pełnej łąw piaszczystych zatoki portu handlowego wymagałoby niezmiernych nakładów pieniężnych. Dlatego też terenu przyszłego portu polskiego trzeba było szukać w innym miejscu. Gdyby nasze prawa w Gdańsku mocniej były ugruntowane, nie budowałibyśmy własnego portu w najbliższej przyszłości. Portem Gdańskim administruje Rada Portu z własną flagą, ale bez należytej władzy wykonawczej. Rada Portu na kilku-

set urzędników i robotników, polaków posiada 12, jest to coprawda już pewien postęp, bo początkowo nie było nikogo, ale jeżeli w tym tempie dalej pójdzie, to dopiero za sto lat będzie nam zapewniona połowa polaków w służbie Rady Portu. Policja portowa, od której w porcie, jeżeli nie wszystko, to w każdym razie bardzo wiele zależy, jest w ręku prezydenta policji, czyli władzy gdańskiej.

Wprawdzie na kolejach mamy prawa większe, ale Wisła na terenie gdańskim nadal do Rady Portu należy. Pod względem celnym Gdańsk posiada tyle praw, że ciągła kontrola tego dla nas tak ważnego punktu naszej granicy jest prawie niemożliwa, zato dochody

bardzo obficie wpływają do kasy gdańskiej. Że nasza flota handlowa jakoś powstać nie może, jest w dużej mierze zasługą tych, co nam w Gdańsku tak okrojone i ograniczone dali prawa. Wobec takiego w Gdańsku stanu naszych spraw, nikogo zadziwić nie może, że taki port nam wystarczyć nie mógł i że zaczęto poważnie się zastanawiać nad zagadnieniem portu na naszym własnym wybrzeżu. Gdy Gdańsk podczas inwazji bolszewickiej ze swymi sympatjami jawnie stanął po stronie naszych wrogów, budowa własnego portu została przesądzoną.

Już podczas inwazji bolszewickiej zaczęła



Ryc. 85.

BUDOWA PORTU W GDYNI.

Fot. Englert z Wejherowa.

się budowa portu gdyńskiego. Miejsce wybrane na przyszły port polski jest wprost idealne. Dostęp jego od morza jest lepszy, niż w Gdańsku, bo głębia 20 i 10 metrowa znacznie bliżej tu podchodzi do brzegów, niż w Gdańsku. Grunt jest kotwiczny, wody słodkiej jest pod dostatkiem. Rejd w Gdyni doskonale się nadaje na postój statków, bo jest przez półwysep Helski zasłonięty od północnych i północno-wschodnich wiatrów. Już teraz statki, które z powodu burzliwego morza do Gdańska wejść nie mogą, chronią się na rejdzie gdyńskim pod osłoną półwyspu. Rejd jest ogromny i daje możliwość stawiania na kotwicy wielkiej ilości statków. Grunt na brze-

gu również jest dobry dla budowy basenów i urządzeń przy nich. Opinia polskich fachowców i inicjatywa budowy portu gdyńskiego inż. Tadeusza Wendy najzupełniej zgodna jest z opinią rzeczoznawców zagranicznych. Między innymi gen. Reynal był przez Rząd Francuski delegowany do Gdyni celem zbadania warunków tej miejscowości w stosunku do mającego się tam budować portu. Opinia gen. Reynal, dawnego dyrektora przy budowie portu w Dakar, wypadła nadszpodziewanie korzystnie, nabiera ona tem większego znaczenia, że pochodzi od pierwszorzędnego fachowca. Opinię swą kończy gen. Reynal słowami, iż Gdynię daleko łatwiej zrobić dostępną dla statków oceanicznych o głębokości 9 metrów i więcej, niż Gdańsk. Profer Schultz z politechniki gdańskiej, który znane dzieło o budownictwie portowym napisał, i którego o stroniczność dla portu gdyńskiego nikt nie posądzi, również przychylnie o warunkach Gdyni się wypowiedział.

Doniosłość budowy własnego portu dla Polski, zapoczątkowanego w Gdyni, podkreśla również p. Rondet-Saint, prezes Francuskiej Ligi Morskiej, po powrocie z ostatniej swej wycieczki do Polski w memorjale, złożonym francuskiemu Ministrowi Przemysłu i Handlu. Gdynia zajmuje miejsce od granicy niemieckiej najwięcej oddalone, z tego względu i dla marynarki wojennej jest dogodnie położona. Oddalenie Gdyni od Warszawy przewyższa oddalenie Warszawa — Gdańsk tylko bardzo nieznacznie, bo 21 kilometrów wodą, oddalenie Gdynia—Gdańsk wynosi tylko 16 kilometrów. Idea wybudowania portu polskiego w Gdyni początkowo dużo miała przeciwników. Główny zarzut, który robiono Gdyni, był brak połączenia wodnego z Polską.

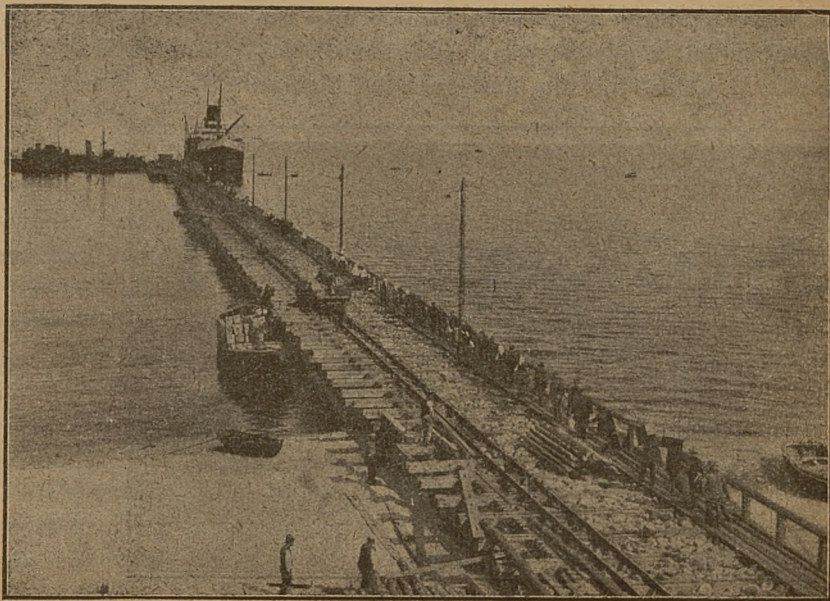
Fakt, że Wisła ma swoje ujście w Gdańsku, i że Gdynia niema połączenia bezpośredniego z siecią polskich dróg śródlądowych, bezsprzecznie jest minusem portu gdyńskiego. Ale na to niema rady, że nam natura nie dała portu morskiego, dostępnego wodą z naszych polskich rzek. Przeciwnicy Gdyni starali się przeciwstawić Gdyni projekt portu w Tczewie, zapomnieli oni tylko o tem, że Tczew leży wprawdzie nad Wisłą, lecz niema dostępu dla statków morskich od morza, a to

chyba dla portu morskiego najważniejsze. Kogo kilkoletnia nasza walka o Gdańsk nie nauczyła jeszcze, że wszelkie kanały z Tczewa do morza przez tereny gdańskie oznaczają nowe uzależnienie od dobrej woli Gdańska tego nowego portu „polskiego“ i zabicie go w zaraniu jego powstania, ten zostanie już nieuleczalnym optymistą. Ale liczba przeciwników portu gdyńskiego z chwilą częściowego uruchomienia małej jego przystani bardzo prędko zaczęła się zmniejszać i dziś śmiało stwierdzić można, że ten skromny ruch morski, zapoczątkowany tak szczęśliwie w Gdyni, zdołał już wykazać, że budowa portu w Gdyni, to rzecz całkiem realna, która już zdołała się ostatecznie przyjąć w przekonaniu naszego społeczeństwa, jako konieczność państwowa. Od naszych dróg śródlądowych Gdynia nie jest zupełnie odcięta, większą część roku można statki i barki wiślane wodą przeholowywać przez Gdańsk do Gdyni, 16 kilometrowa droga morska przy przeważnie spokojnem morzu nie jest przeszkodą. Z czasem wyrobi się tu specjalny typ statków rzecznych więcej przystosowanych do drogi morskiej i wówczas główny atut, przeciwko Gdyni odpadnie, bo technika znajdzie środki na to, aby go należycie osłabić. Długo zastanawiano się nad tem, jaki obrót należy przewidzieć w przyszłym porcie polskim, przeważało zdanie, że nie należy rozpoczynać budowy dużego portu odrazu, że raczej należy obrać drogę stopniowej rozbudowy portu i uruchomienia jak najprędzej pierwszych wykończonych jego części. Pierwotny projekt portu gdyńskiego z obrotem 6—8 milionów ton uległ modyfikacji, pozostawiono tylko pierwszy etap tego projektu z obrotem 2.500.000 ton, przyczem dalszą rozbudowę do 6 i 8 milionów ton pozostawiono narazie dalszej przyszłości. Cały nasz import i eksport, obliczony bardzo ostrożnie, wyniesie przypuszczalnie 12.000.000 ton. Należy przypuszczać, że najbliższe 10-cio lecie nie przyniesie nam jeszcze tego dla Polski normalnego ruchu morskiego. Licząc nawet tylko połowę tego t. j. 6.000.000, to z nich Gdańsk weźmie 2.500.000 Gdynia 2.500.000, a resztę inne porty pomocnicze, jak: Kłajpeda, Królewiec, Tryjest, porty rumuńskie i porty niemieckie: Szczecin, Hamburg. Jeżeli nasz

morski import i eksport przekroczy cyfrę 6.000.000 ton, to przyjdzie chwila dalszej rozbudowy Gdyni ponad 2.500.000 ton. Gdańsk będzie mógł z czasem przepuścić 4.000.000, porty zagraniczne 2.000.000, co razem z pierwszym etapem Gdyni daje dopiero 8.500.000 ton, resztę musi na siebie wziąć Gdynia, odpowiednio rozbudowana. Z chwilą skończenia budowy portu na obrót 2.500.000 będzie czas rozważyć, czy zaraz należy rozpocząć dalsze etapy budowy tego portu, czy też czekać wzrostu naszych stosunków zamorskich. Należy przypuszczać, że pierwotny plan budowy portu na 6—8 milionów ton będzie kiedyś zrealizowany, tylko niewiadomo w jakim czasie i czy w tej budowie nie będzie dłuższych przerw, po ukończeniu pierwszego etapu na 2.500.000 ton, co nie podlega już roztrząsaniu. Pierwszy na budowę portu w Gdyni kredyt był przyznany w wysokości 40 milionów marek polskich w listopadzie 1920 r.

Po rozpisaniu postępowania ofertowego oddano roboty Towarzystwu Robót Inżynierskich w Poznaniu. Niestety, w niedługim już czasie umowę tę trzeba było rozwiązać, ponieważ po wolne uzyskiwanie dalszych kredytów i topnienie z powodu spadku waluty na początek przyznanych powodowało trudności. Roboty prowadzono więc nadal sposobem gospodarczym. Jeżeli przeliczyć fundusze, przyznane na budowę portu w Gdyni, na naszą walutę obecną, to sprawa przedstawia się jak następuje. Do końca roku 1921 na budowę portu wydano 370.000 złotych, wybudowano estakadę długości 400 metrów, dalej molo — przystań długości 160 metrów i łamaczy fal 170 metrów długości. Obalastowano kamieniami tylko 60 metrów wymienionej budowy. Dalej wybudowano bocznice kolejową z przystani do stacji Gdynia. 1-go stycznia 1922 r. sprawy marynarki wraz z budową

portu od Ministerstwa Spraw Wojskowych przejęło Ministerstwo Przemysłu i Handlu. W roku 1922 na budowę portu wydano 270.000 złotych. Ułożono wiązania na estakadzie, wykończono drewnianą konstrukcję przystani, łamacza fal, załadowano 20.000 metrów sześciennych kamienia, jako obalastowanie konstrukcji przystani i łamacza fal. Dotychczasowe konstrukcje doskonale przetrwały burze zimowe i już w roku 1922 dawały łodziom rybackim doskonałe schronienie. W roku 1923 na budowę portu wydano 452.000 złotych. Za fundusze te wybudowano elektrownię na 90



Ryc. 86.

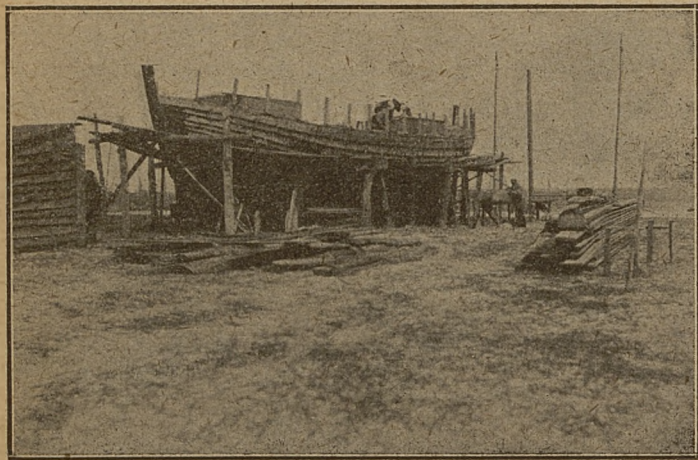
OKRĘT FRANCUSKI W GDYNI.

Fot. Englert z Wejherowa.

kilowatów, co pozwala oświetlić plac budowy i molo, uruchomiono tartak, ukompletowano warsztaty portowe i zakończono obalastowanie dotychczasowych konstrukcji kamienia. Budowy wieży wodociągowej nie udało się zakończyć. Mimo że zapoczątkowana w r. 1920 budowa do roku 1923 stosunkowo niewiele się posunęła, to jednak okres ten miał mieć dla samej budowy znaczenie przełomowe. Ustawa o budowie portu, przyjęta przez Sejm w roku 1922, pobyt Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w roku 1923 w Gdyni i zapoczątkowany przez francuski statek „Kentucky” faktyczny ruch w budującym się porcie spowodowały, że sceptycy co do budowy portu gdyńskiego stopniowo zaczęli nabierać innego

przekonania. Wobec takiego stanu rzeczy Ministerstwo Przemysłu i Handlu w budżecie na rok 1924 pragnęło sprawę budowy postawić wyraźnie. Ale tu wynikła przeszkoda, której nie można odmówić uzasadnienia. Rozpoczęła się bowiem ostatnio walka o naszą sanację skarbu. W takim okresie okazało się niemożliwe uruchomienie znaczniejszych kredytów na budowę portu. Wobec tego postanowiono oddać budowę portu firmie prywatnej możliwie na długoletni kredyt. Ponieważ chodzi tu o obiekt bardzo znaczny, mianowicie o obiekt 50.000.000 złotych, pertraktacje o kredyt i oferty z firmami krajowymi i zagranicznymi zajęły dosyć dużo czasu. Tymczasowo wstawiono do budżetu Ministerstwa

Umowa przewiduje budowę awanportu obszaru około 150 ha. i jednego basenu wewnętrznego głębokości 10 metrów. Nabrzeża w basenie zewnętrznym i wewnętrznym mają być konstrukcji kesonowej z żelazobetonu. Robota ma być skończona w roku 1930. W roku 1925 ma być oddanych zdolnych do eksploatacji 200 metrów nabrzeży, a w roku 1926 dalszych 400. Umowa obejmuje tylko roboty hydrotechniczne, nie obejmuje zaś wcale urządzeń, które będą przedmiotem dalszych umów. Koszta robót hydrotechnicznych wraz z odsetkami za kredyt obliczone są na 35.000.000 złotych, cała budowa portu preliminowana jest na 50.000.000 złotych. Spłata za roboty rozpocznie się w roku 1927 i rozłożona jest na 8 rat do roku 1934 włącznie. Wywłaszczonych ma być 700 hektarów gruntów w dolinie Chylonki między Gdynią a Okrywiem. Umowa przewiduje prawo pierwszeństwa pracowników polskich przy budowie, jak również każdorazową zgodę Ministerstwa Przemysłu i Handlu na ewentualne sprowadzenie z zagranicy materiałów na budowę. Konsorcjum przejmuje wszelkie materiały budowlane, nagromadzone jeszcze przez Rządowe Kierownictwo po cenie umowy, również obejmuje ono tartak, warsztaty, elektrownię i dragę ssącą,



Ryc. 87. BUDOWA KUTRA W GDYNI. Fot. Z. Marcinkowski.

Przemysłu i Handlu na rok 1924 na budowę portu w Gdyni sumę 200.000 złotych. Fundusze te miały służyć na wykończenie wodociągu, konserwację robót rozpoczętych i na zapoczątkowanie wywłaszczenia. Z całego szeregu ofert — jako najwięcej korzystną dla Skarbu i dającą najwięcej gwarancji dobrego i terminowego wykonania — wybrano ofertę Konsorcjum Francusko-Polskiego. W skład Konsorcjum wchodzi francuskie światowe firmy Batignolles, Schnejder et Co. i Hersent, ze strony polskiej — Polski Bank Przemysłowy i inżynierowie Wł. Rummel i T. Nosowicz. W dniu 4 lipca r. b. została podpisana umowa na budowę portu Gdynińskiego z wyżej wymienionym Konsorcjum. Faktyczną budowę rozpoczęło Konsorcjum w dniu 30 lipca, rozpoczynając budowę mola północnego około Okrywia.

posiadaną przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Największy nacisk położono na taki sposób budowy, któryby pozwolił równocześnie eksploatować port. Z tego powodu rozpoczęto budowę mola północnego, co pozwoli nadal eksploatować dotychczasową możliwą już do eksploatacji przystań. Program budowy na rok 1924 został ustalony jak następuje: 200 metr. mola północnego, wykopanie pół basenu 150 × 300 metrów do głębokości 8 metrów. W roku 1925 ma być dokonanych dalszych 150 metr. mola północnego, wykopanie całego basenu 150 × 300 metrów i wybudowanie nabrzeży długości 200 metrów konstrukcji kesonowej. Już od roku 1923 zaczęła się właściwa eksploatacja portu gdyńskiego. Flota wojenna i kutry rybackie już od samego początku budowy często zachodziły do portu

gdynskiego, ale statki handlowe, które więcej wymagają urządzeń, aby korzystać z portu, już w roku 1923 zaczęły do Gdyni zachodzić. Ruch ten w roku 1924 zwiększył się dosyć znacznie. Cały szereg firm zapewniło sobie na terenie portowym miejsce dla rozpoczęcia eksploatacji. Pionierem w porcie gdańskim był Polski Związek Przemysłowców Naftowych, który stworzył w Gdyni placówkę dla sprzedaży i wywozu produktów naftowych. Za nim poszło francuskie towarzystwo żeglugowe Compagnie Generale Transatlantique, które dla przewożenia robotników do Francji rozpoczęło dosyć regularne rejsy między Gdynią a Francją. Oprócz robotników również i drzewo kopalniane na statkach tego towarzystwa szło do Francji. Wobec dosyć znacznego ożywienia się ruchu emigracyjnego w Gdyni, Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej wybudowało baraki emigracyjne na terenie portowym, a Ministerstwo Kolei Żelaznych przebudowało i przystosowało odgałęzienie kolejowe do portu dla ruchu pasażerskiego, wybudowując rampę pasażerską blisko molo. Dalej stworzyły sobie placówkę z biurami etc., oprócz wyżej wymienionej kompanii francuskiej, polskie towarzystwo ekspedycyjne Hartwig i Polsko-Baltyckie Towarzystwo. Również i statki pasażerskie, kursujące w żegludze przybrzeżnej, codziennie w sezonie bieżącym

zachodzą do Gdyni. Zrozumiałem więc jest, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu pragnęło ten ruch, zapoczątkowany tak szczęśliwie, zatrzymać i dalej rozwijać i z tego względu wszystko uczyniło, aby eksploatację portu przez dalszą budowę możliwie jak najmniej krępować. Pod tym kątem widzenia ustalono też cały plan budowy.

Należy jeszcze nadmienić, że w Gdyni powstała też prywatna stocznia, która w roku bieżącym za pomocą podnośnika zdołała wyremontować cały szereg kutrów rybackich i małych statków. Z powyższego wynika, że pierwszy najważniejszy i najtrudniejszy krok ku uzyskaniu własnego portu dla Polski jest pomyślnie uczyniony. Dalsze kroki nie mniej są ważne, ale już łatwiejsze. Gdyby nawet uzyskanie środków od Skarbu na budowę całego portu na obrót 6—8 milionów ton było trudne, to nie będzie trudnem oddanie na długoletnią dzierżawę pewnych terenów portowych z prawem koncesji na urządzenia portowe, przyczem pó szeregu lat eksploatacji ich przez kapitały prywatne krajowe lub zagraniczne, przeszłyby te urządzenia na własność Skarbu. Rząd, spełniając swój obowiązek stworzenia własnego portu, daje tem samem możliwość inicjatywie prywatnej przyczynienia się do rozwoju i rozbudowy tego prawdziwie polskiego portu.



Józef Borowik.

RYBOŁÓSTWO MORSKIE.

Prawo połowu. W rybołóstwie morskiem odróżniamy połów ryb na wodach przybrzeżnych (terytorjalnych) i połów ryb na pełnym morzu. Ten ostatni jest wolny dla wszystkich i stanowi obiekt prawa międzynarodowego; rybołóstwo zaś na wodach przybrzeżnych stanowi jeden z atrybutów władzy zwierzchniczej (suwerennej) danego państwa nadmor-

skiego, które samo ustala szerokość pasu wód i reguluje wykonanie rybołóstwa w drodze przepisów.

Szerokość polskich wód terytorjalnych wynosi 3 mile morskie (5,5 klm.); wykonanie rybołóstwa na tych wodach jest wolne dla każdego obywatela polskiego; w rzeczywistości jednak wykonuje to prawo wyłącznie lud-

ność nadmorska — rybacy, zamieszkujący w gminach nadbrzeżnych.

Nasze wybrzeże morskie, mające ogólną linię brzegu (pomijając Zatokę Pucką, zwaną „małym morzem” lub „morzem wewnętr-

zawiera dla naszego państwa szczególnego znaczenia.

Tereny połowu na wodach przybrzeżnych. Wody terytorjalne zajmują 431 km.² przestrzeni. Liczymy pas 3 mile morskie szeroki wzdłuż 60 km. wybrzeża oraz wzdłuż 15,5 km. linii zamknięcia Zatoki Puckiej (10-milowa linja między Helem i Kolibkami, według zwyczajów międzynarodowych). Do tej powierzchni doliczamy powierzchnię t. zw. „zamkniętej” Zatoki Puckiej — 338 km.² Wody Zatoki Puckiej, według prawa międzynarodowego, są uważane narówni z wodami wewnętrznymi Państwa Polskiego.

Większość rybaków dokonuje połowów na wodach przybrzeżnych; tylko nieliczna grupa rybaków, posiadająca kutry (statki) motorowe i zaopatrzona lepiej w narzędzia połowu, wyjeżdża poza granice wód terytorjalnych w poszukiwaniu za rybami.

Ilość rybaków. W rybołóstwie morskiem bierze udział około 1300 rybaków, w tem blisko 100 osób nie stale; rybacy ci zamieszkują w 26 gminach, położonych na wybrzeżu, należącym do dwóch powiatów Województwa Pomorskiego: Puckiego i Wejherowskiego.

Najwięcej rybaków liczy gmina Jastarnia (w 1921 r.—180, w 1923 r.—198); Jastarnia wraz z leżącą obok gminą Bór (dawniej Jastarnia-Gdańska), która liczy 140—150 rybaków, stanowi główny ośrodek rybactwa, co do liczebności wykonawców rybołóstwa. W stosunku jednak do wytwórczości, jak też pod względem ekonomicznego i kulturalnego postępu — należy postawić na pierwszym miejscu gminę Hel, która liczyła w 1921 roku 180 rybaków, w 1923 r. — 162. Trzecim ośrodkiem rybackim bardziej liczebnym jest Gdynia i zlaną z nią

gmina Oksywie Piaski; liczyły one w 1921 r. 108 rybaków, w 1923 — 90 rybaków. W wymienionych 5-ciu gminach znajduje się blisko 60% ogólnej liczby stałych rybaków; reszta rybaków jest rozrzucona w 21 gminach wzdłuż



Ryc. 88. RYBACY Z JASTARNI. Fot. W. Sokołowski.

nem”) — tylko 60 km., jest największym skupieniem rybaków w Polsce i największym ośrodkiem produkcji rybnej. Z drugiej strony właśnie rybacy stanowią gros polskiej ludno-



Ryc. 89. POWRÓT Z POŁOWU. Fot. W. Sokołowski.

ści nadmorskiej. Utrzymanie zaś i podniesienie poziomu ekonomicznego ludności nadmorskiej stanowi, jak wiadomo, jedną z głównych części zagadnienia dostępu do morza; z tego też względu rybołóstwo morskie na-

wybrzeża Zatoki Puckiej i częściowo nad brzegiem Bałtyku, między granicą niemiecką a półwyspem Helskim.

Wobec kryzysu walutowego, który szczególnie ciężko dotknął rybaków morskich, ilość rybaków początkowo znacznie się zmniejszyła — w 1922 r. liczono tylko 1013 rybaków wobec 1314 rybaków w r. 1921; lecz zwiększenie połowów w zimie w r. 1922/23 oraz przystosowanie się do zmiennych warunków spadku marki wpłynęły na powrót do pracy części rybaków: w 1923 r. liczymy już 1167 rybaków.

Szczegółowe zestawienie ilości rybaków, według gmin wraz z ilością statków i wartością inwentarza, zawarte jest w tablicy № I.

T A B L I C A I.

Ilość rybaków, kutrów, łodzi, wartość inwentarza, podług miejscowości i obwodów w 1923 r.

Miejscowość	Ilość rybaków		Ilość kutrów		Wartość statków i narzędzi połowu we frankach złotych
	stałych	sezonowych	motorowych	żegl. wiosł.	
OBWÓD HELSKI (ilość dozoru rybackiego 2 osoby)					
Hel	162	—	43	89	378.250
Bór	105	—	1	60	70.000
Jastarnia	168	—	7	82	98.000
Razem	435	—	51	231	546.250
OBWÓD PUCKI (ilość dozoru rybackiego 2 osoby)					
Kuźnica	117	—	10	102	95.500
Chałupy	47	—	1	44	27.500
Wielka Wieś	82	—	—	34	20.500
Chłapowo	40	10	—	20	9.000
Tupadły	11	—	—	5	2 350
Ostrowo	8	—	—	1	1.050
Karwia i Karw. Błoto	51	—	—	11	12.750
Dąbek	13	—	—	6	4 000
Swarzewo	24	30	—	14	2.750
Puck	10	20	1	33	3.125
Oslanino	12	10	—	8	2.500
Mrzecino	5	22	—	2	900
Beka	2	—	—	2	1.000
Gnieździewo	3	—	—	8	1.750
Razem	425	102	12	290	184.675
OBWÓD GDYŃSKI (ilość dozoru rybackiego 2 osoby)					
Rewa	65	—	1	39	26.000
Mechlinki	22	—	—	18	8.500
Obluże	3	—	—	4	950
Oksywie	2	4	1	7	4.300
Oksywskie Piaski. Gdynia	45	2	11	56	103.000
Orłowo	39	4	9	34	84.500
Kolibki	6	—	2	15	13 500
	13	—	2	34	22.500
Razem	195	10	26	207	263.250
Ogółem	1055	112	89	728	994.175

Statki i przystanie. Rybołóstwo morskie wymaga statków żaglowych i motorowych, żeby dotrzeć do najlepszych, często odległych od siedziby rybaka terenów połowów, wymaga portów dla stacjonowania statków, wymaga wreszcie obytych z morzem i obeznanych z żegluga marynarzy-rybaków, którzyby mogli stawić odważnie czoło wszelakim surowym niespodziankom żywołu morskiego. Dlatego też rybołóstwo morskie wszędzie i zawsze było początkiem żeglugi i na przykładach dzisiejszych państw morskich można wykazać prosty stosunek między stanem marynarki a rozwojem rybactwa morskiego.

Polska posiada na wybrzeżu morskiem właściwie tylko 2 porty rybackie Hel i Gdynię (ten ostatni w stadjum budowy) i małą przystań rybacką w Pucku. Odpowiednio do tego spotykamy statki motorowe przedewszystkiem w Helu i Gdyni. Z ogólnej liczby 89 statków motorowych, posiadanych przez rybaków morskich — 43 znajduje się w porcie Helskim (50%), 26 w porcie Gdyńskim (30%) i tylko 20 we wszystkich pozostałych miejscowościach, przeważnie w Kuźnicy (10) i Jastarni (7).

Po objęciu wybrzeża przez Państwo Polskie, pomimo naogół niesprzyjających warunków ekonomicznych i złej konjunktury handlowej (zmiana rynków zbytu), daje się zauważyć na naszym wybrzeżu zwiększenie fлотyli rybackiej, a łącznie z tem wzrost połowów. W 1920 roku liczono na naszym wybrzeżu 66 kutrów motorowych, w tem 43 w Helu; w ciągu 1920—1923 przybyło 23 kutry (35%), przyczem to zwiększenie posiadania przypada wyłącznie na gminy kaszubskie. Wpłynęły na ten pomyślny rozwój stosunków dwie przyczyny: po pierwsze — rozpoczęcie budowy portu Gdyńskiego (w 1920 r. gminy Gdynia, Oksywskie Piaski, Orłowo i Kolibki miały 7 kutrów motorowych, w 1923 r. zaś 25!); po drugie — działalność kredytowa Morskiego Urzędu Rybackiego (ekspozytura Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych) i Państwowego Banku Rolnego, skutkiem czego było udzielenie około 350.000 franków złotych pożyczek, spłaconych przez rybaków zdewaluowanym pieniądzem.

Oprócz kutrów motorowych są używane kutry żaglowe (liczba tych wynosi 16), oraz

w miejscowościach pozbawionych portów — łodzi żaglowo-wiosłowe — „baty”, które też służą jako środek lokomocji pomocniczy przy kutrach motorowych; ogólna liczba tych łodzi żaglowo-wiosłowych na naszym wybrzeżu wynosiła w 1923 r. 712, wykazując wzrost o 50 w porównaniu z rokiem 1921.

Wartość kutrów motorowych wynosi, według obliczeń M. U. R., 380.500 franków złotych: najlepsze kutry mają helanie; najgorsze — rybacy z zatoki puckiej. Wartość przeciętna kutra w Helu wynosi 5.500 fr. zł., w Gdyni — 4.000 fr. zł. w Kuźnicy — 2.500 fr. zł., w Chałupach — 1.500 fr. zł. Daje się spostrzec, że rybacy Kaszubi kupują stare kutry u helan,



Ryc. 90.

RYBY DO WĘDZENIA.

Fot. Z. Marcinkowski.

wówczas gdy ci nabywają w Gdańsku albo Szczecinie nowe, szybsze i silniejsze.

Wartość łodzi żaglowych wynosi 169.425 fr. zł., czyli razem ogólna wartość łodzi rybackich (motorowych i żaglowych) stanowi 550.000 fr. zł., w tem około 50% — 258.250 fr. zł. przypada na Hel, około 20% na Gdynię i Oksywskie Piaski, około 20% przypada na Bór, Jastarnię i Kuźnicę i tylko 10% na wszystkie inne gminy, w których jednak liczymy około 50% wszystkich rybaków morskich.

Przedstawiony wyżej stan i podział kapitału jest decydującym rysem w charakterystyce naszego rybołówstwa morskiego.

Tak nierównomierny podział kapitału, zawartego w środkach lokomocji, decydujących w rybołówstwie o zdolności wytwórczej — pocho-

dzi głównie z braku w innych gminach przystani rybackich. Czyli, że przystanie dla rybołówstwa, tak samo jak i dla całego Państwa, są właściwym dostępem do morza.

Narzędzia połowu. Narzędzia połowu są zastosowane do głównych obiektów przemysłowych; spotykamy więc sieci szprotowe, śledziowe, wędkę łososiowe, flądrowe, żaki węgorzowe i t. d. Lecz zwykle segregujemy tę ogromną różnorodność narzędzi według kilku głównych kategorii, odpowiednio do metody połowu: odróżniamy więc sieci stawne, sieci pływające, sieci pociągane, żaki, haczyki i oście.

Ogólna ilość sieci stawnych wynosiła, według notowań M. U. R., w 1923 r. — 9450, w tem 5390 przypada na obwód Helski (gminy Hel, Bór i Jastarnia).

Sieci pływających zanotował M. U. R. w 1923 r. 5000, w tem 3200 przypada na obwód Helski; sieci pociąganych (trawle, niewody i cery) liczone 181, w tem w obwodzie Helskim 85. Poza obwodem Gdynińskim, używane są do połowów w Zatoce Puckiej żaki — w 1923 r. liczone 5650 sztuk. Dla rybołówstwa łososiowego, częściowo dla połowu fląder, używane są haczyki; ogólna ilość ich na wybrzeżu wynosi 700—900 tysięcy sztuk. Wreszcie do połowu węgorzy używają rybacy z obwodu Puckiego ości, któ-

rych zarejestrowano w 1923 r. 175 sztuk.

Daje się zauważyć ogólne zmniejszenie ilości narzędzi, co przypada przeważnie na rybaków uboższych, którzy nie byli w stanie poddać trudnościom finansowym ubiegłych lat.

Ogólna wartość narzędzi, posiadanych przez rybaków morskich, jest obliczana na 424.200 franków złotych. Kapitał zawarty w narzędziach jest podzielony bardziej równomiernie między gminami; gmina Hel posiada narzędzi na 120.000 fr. zł., czyli mniej, niż 30%, Gdynia i Oksywskie Piaski na 85.000 fr. zł., czyli około 20%; na pozostałe gminy wypada około 50%.

Zestawienie to, obok zestawienia motorów i podziałów dochodów, pozwala na wniosek, iż gminy Hel i Gdynia częściowo zastąpiły pracę rąk pracą motorów, i że to zmecha-

nizowanie pracy daje bardzo wielką wygranę.

Kapitał, zawarty w narzędziach, musi być amortyzowany w ciągu $2\frac{1}{2}$ lat, gdyż, jak wykazują badania ilości nabywanych corocznie nowych narzędzi i materiałów do naprawy starych—zużywa się rocznie rozmaitych przedmiotów w tym zakresie na 170.000 fr. zł.

Wartość narzędzi zależną jest przede wszystkim od cen bawełny, z której sporządza się większa część narzędzi; rybołówstwo, będąc postawione wobec konieczności szybkiej amortyzacji narzędzi połowu, musiało odczuwać kryzys walutowy bardziej dotkliwie, niż jakkolwiek inna gałąź gospodarstwa społecznego. Koszta narzędzi bowiem stale wzrastały nie tylko w stosunku do cen złota, lecz drożały w porównaniu ze złotem; z drugiej zaś strony wartość połowu nie zdążyła za spadkiem marki i pozatem topniała w ręku rybaka, pozbawionego środków oszczędzania drobnych wpływów.

Jakkolwiek stabilizacja marki, wprowadzenie stałej waluty złotej rokującą znaczną naprawę stosunków, to jednak stosunek między kosztem produkcji a wartością produkcji nadal pozostaje nienormalny. Jako ilustrację tego stosunku, przytaczam tablicę cen jednego kilograma bawełny cienkiej, przędzy konopnej i liny manilowej; dane te nabierają szczególnego znaczenia przy porównaniu z cenami przeciętnymi za kilogram, rozmaitych gatunków ryb, przedewszystkiem zaś szprota.

T A B L I C A II.

Ceny za 1 klg. we frankach złotych.

	1913	1921	1922	1923
Bawełna cienka	6 — 8	8 — 10	9 — 11	12 — 16
Przędza kon.	1,5 — 1,5	3,5 — 3,75	3,5 — 4	4 — 4,5
Liny manilow.	0,8 — 1	1,6 — 2	1,6 — 2	2 — 2,5
Szprota . . .	0,15	0,16	0,15	0,08

Główne gatunki przemysłowe. Gatunki ryb, poławianych na wybrzeżu morskim, odpowiednio do cech biologicznych, można podzielić na trzy grupy:

a) gatunki ryb słodkowodnych, poławianych

w Zatoce Puckiej: płotka, okoń, szczupak i inne, które nie mają większego ekonomicznego znaczenia;

b) gatunki ryb wędrownych: łosoś, sieja i węgorz—wobec b. wysokiej wartości mięsa mają poważne ekonomiczne znaczenie pomimo ilościowo nieznaczących połowów;

c) gatunki ryb morskich: szproty, śledzie, flądry, dorsze, makrele.

W dalszych zestawieniach będzie mowa jedynie o sześciu głównych gatunkach ryb przemysłowych na naszym wybrzeżu, które posiadają większe znaczenie ekonomiczne; do tych gatunków uprzywilejowanych zaliczamy: szprota, flądre, śledzie, węgorze, łososie



Ryc. 91.

CZYSZCZENIE SIECI.

Fot. Z. Marcinkowski.

i sieje; wszystkie pozostałe gatunki ryb są objęte jedną rubryką „inne ryby”. Połow tych ryb stanowią 95% ogólnej ilości połowów. Niżej przytoczone dane są wynikiem notowań statystycznych Morskiego Urzędu Rybackiego w ciągu 1920—1923 r. i zostały opracowane przez autora. Dane procentowe wzięte ze stosunku liczb przeciętnych za 3 lata (1920—1923), dane zaś absolutne z wyników ostatniego roku (1923), w którym notowania były bardziej ścisłe, a połowy miały charakter przeciętny. Według tych danych, połów roczny wynosi 4.120.570 klg., o wartości 802.763 franków złotych.

W tablicy III-iej przedstawiony jest stosunek procentowy połowów poszczególnych gatunków ryb do połowu ogólnego (waga i wartość).

T A B L I C A III.

Procentowy stosunek połowu określonego gatunku do wagi i wartości ogólnego połowu rocznego.

	Szprot	Flądra	Śledź	Łosoś	Węgorz	Sieja	In. ryby	Razem
								w 1923 r.
Waga	48,4	23,4	16,3	3,5	2,4	0,7	5,3	100% = 4120570 kg.
Wartość	22,1	20,3	13,2	27,4	8,6	0,9	7,5	100% = 802763 fr. zł.

Główną więc rybą przemysłową danego wybrzeża jest mały szprot (*Clupea spratus*), zwany bretlingiem.

Z powyższej tablicy wynika, że między wagą i wartością połowu przeciętnych gatunków nie zachodzi prosty stosunek. Bardzo wielkie połowy szprota naogół mają mniejsze znaczenie ekonomiczne, niż drobne połowy łososa. Wpływa na to nietylko większa wartość łososa, jako produktu żywnościowego,

dym miesiącu w odniesieniu do wagi całorocznego połowu danego gatunku:

T A B L I C A IV.

Procentowy stosunek połowu danego gatunku w określonym miesiącu do wagi całorocznego połowu danego gatunku.

	Szprot	Flądra	Śledź	Łosoś	Węgorz	Sieja	Ogólny połów
Styczeń . . .	38,2	—	10,3	5,1	2,4	8,3	21,0
Luty . . .	10,8	—	14,0	1,1	4,5	3,2	8,0
Marzec . . .	16,9	0,3	9,0	26,8	5,0	30,5	11,4
Kwiecień . . .	5,4	0,6	8,6	36,2	0,8	6,8	6,0
Maj . . .	2,4	13,2	0,7	11,8	3,3	1,0	5,2
Czerwiec . . .	—	29,0	0,1	—	5,5	—	7,2
Lipiec . . .	—	21,1	0,7	0,1	8,3	—	5,7
Sierpień . . .	—	19,1	1,5	0,1	12,3	—	5,5
Wrzesień . . .	—	6,1	15,6	0,1	36,2	—	5,3
Październik . . .	0,2	8,8	8,4	0,2	15,2	0,3	4,8
Listopad . . .	9,6	11,8	1,0	3,1	1,5	7,1	5,9
Grudzień . . .	16,5	—	30,1	15,4	5,0	42,8	14,0
Razem . . .	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Widzimy więc, że w okresie 6-0 miesięcznym, październik — marzec, poławia się $\frac{2}{3}$ ogólnej ilości ryb, przyczem na ten okres przypadają główne połowy szprota, śledzia, łososa, sieji. W miesiącach kwiecień — wrzesień uzyskuje się tylko $\frac{1}{3}$ połowu rocznego, przyczem głównymi gatunkami przemysłowymi w tym okresie są: flądra, węgorz i łosoś.

Dochód z rybołóstwa. Dochód z rybołóstwa wpływa mniej więcej równomiernie w ciągu roku, gdyż mniejsze połowy w okresie letnim są wynagradzane większą wartością tych połowów.

Wartość rocznego połowu wynosi 800—900 tysięcy franków złotych, t. j.

niemal równowartość całego inwentarza rybackiego na wybrzeżu. Ponieważ należy odliczyć na amortyzację narzędzi rybackich 170.000 fr. zł. i na amortyzację kutrów i łodzi 20% ich wartości t. j. 110.000 fr. zł. — ogólny dochód netto naszego rybactwa morskiego można liczyć na 600.000 franków złotych rocznie, co przy liczbie 1000 stałych rybaków daje przeciętny dochód 600 fr. zł. na jednego rybaka rocznie. Lecz podział dochodu między gminy dokonuje się przede wszystkim odpowiednio do posiadanego kapitału w inwentarzu rybackim i dopiero na drugim miejscu można



Ryc. 92.

ULICA W HELU.

Fot. W. Sokolowski.

posiadającego wielki popyt zagranicą; wielkie znaczenie posiada brak przemysłu przetwórczego i brak zorganizowanego zbytu ryb, wskutek czego niemożliwym jest należycie zużytkować przede wszystkim bardzo wielkie połowy szprota. W innych krajach ze szprota są przyrządzane cenne konserwy, znane pod nazwą norweskiej sardynki, anszua, kilki, szprota w oliwie i t. d. Odpowiednio zużytkowane połowy szprota mogłyby dać 3—4-krotnie wyższy dochód, niż dają obecnie.

Tablica IV przedstawia procentowy stosunek wagi połowów danego gatunku w każ-

wymienić ilość rybaków, jako czynnik oddziaływiający w mniejszym stopniu na intensywność połowów.

Wskutek tego zrozumiałą będzie tablica V, przedstawiająca podział procentowy połowów między obwody rybackie na podstawie spozstrzeżeń M. U. R.

T A B L I C A V.
Podział połowów między obwodami.

	Hel	Puck	Gdynia	Razem
Ilość rybaków stałych.	41,2%	40,3%	18,5%	100%
Ilość motorów.	57,3%	12,7%	30,0%	100%
Wartość inwentarza.	55,0%	18,5%	26,5%	100%
Półów ryb (waga)	50,6%	18,8%	30,6%	100%

Jeżeli przyjmiemy wartość połowu rocznego równą 800.000 fr. zł. — dochód roczny (brutto) rybaka gdańskiego będzie wynosił około 1200 franków złotych; dochód zaś rybaka z obwodu puckiego—tylko 375 franków złotych; dochód rybaka z Boru i Jastarni będzie wynosił, o ile zachowamy stosunek do posiadanego kapitału, 600 franków złotych; najlepiej uposażeni helanie — mają również największy dochód — około 1500 fr. złotych. Nic też dziwnego, że gmina Hel jest najbardziej zamożną i kulturalną na naszym wybrzeżu.



K R O N I K A.

Oddział Pucki. Pracę Krajoznawczą na wybrzeżu prowadzi nasz Oddział Pucki, organizując wykłady, przyjmując wycieczki i tworząc zawiązek Muzeum. Praca nie idzie tak intensywnie, jakby tego doniosłość idei Krajoznawczej wymagała, ogół bowiem mieszkańców Pucka dość obojętnie ją traktuje, a dopiero młode pokolenie może żywiej będzie zajmować się Krajoznawstwem.

I w tych jednak warunkach usilna praca Zarządu daje już wyniki dodatnie: uroczystości Kopernikowskie, obchody narodowe, odczyty Krajoznawcze były i są organizowane przez Zarząd.

Dla wycieczek przybywających urządzono na poddaszu jednej ze szkół powszechnych prowizoryczne schronisko, zanim nie zostanie wykończony oddzielny budynek murowany, specjalnie na gospodę wycieczkową przeznaczony.

Plac pod budowę tego schroniska wyznaczył Magistrat miasta Pucka, dając przykład obywatelskiej pomocy dla poczynań społecznych. Budowę schroniska prowadzi Oddział Poznański Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego wspólnie z Zarządkiem Oddziału Puckiego.

Poważną usługę oddałby ten Oddział nau-

ce polskiej, gdyby zdołał rozwinąć zaprojektowane Muzeum Wybrzeża i Morza. Dotychczas jest to niewielki zbiór okazów przyrody i kultury, stanowiący zawiązek przyszłego Muzeum. Do zrealizowania programu Muzeum potrzebaby znacznych funduszy, których Oddział nie posiada.

Przewodniczącym Oddziału jest p. Inspektor Szkolny B. Górny, sekretarzem—Ks. Kap. Wład. Miegoń.

Oddział Podhalański. Ruch wycieczkowy do Zakopanego w roku bieżącym znacznie zmalał. Najruchliwsze miesiące: maj, czerwiec i lipiec wykazały o 6000 noclegów mniej w tym roku, aniżeli ten sam czasokres w roku ubiegłym.

Korzystało z noclegów:

Nauczycielstwa	374 os.
Seminarjów naucz.	222 „
Harcerstwa	137 „
Akademików.	294 „
Szkół Zawodowych	387 „
„ Średnich.	946 „
„ Powszechnych.	1379 „

Główny więc element wycieczkowy stanowiła młodzież ze szkół powszechnych i średnich, co uważać należy za objaw bardzo po-

myślny, bowiem głównie dla tej grupy schronisko było wznoszone.

Obok tego korzystało z Domu Wycieczkowego Wojsko, Sokolstwo, Urzędnicy Państwowi, Policja Państwowa i in.

Podkreślić też należy, że wycieczki przybywają z całej Rzeczypospolitej: Biała śląska, Baranowicze, Cieszyn, Gdańsk, Królewska Huta, Poznań, Toruń, Wilno i 27 innych miejscowości.

W ciągu ubiegłych wakacji znacznie posunęły się roboty około wykończenia Schroniska: delegowany do robót przez Radę Krajoznawczą Dyrektor Biura p. Stanisław Lewicki, energicznie przeprowadził wewnątrz budynku tynkowanie ścian, ukończenie pokojów na piętrze, a najważniejsze: przygotowanie kanalizacji wewnątrz gmachu, co pozwoli skasować budynek ustępowy przy ścieżce na Koziniec.

Na cele kanalizacji Schroniska, Tymczasowa Komisja Uzdrowska asygnowała 500 złotych zapomogi bezwrotnej.

Na sezon następny zamierzone jest ogrodzenie parceli, naprawa domku intendenta, wreszcie otynkowanie zewnętrzne.

Roboty te gwarantują znacznie większe bezpieczeństwo od pożaru.

Wytynkowane, czysto obielone sale czynią nader miłe i sympatyczne wrażenie.

Nowe Oddziały. Powstał obecnie Oddział w Łęczycy, wznawia swą działalność Oddział w Ostrowcu, organizuje się Oddział w Solcu ziemi Radomskiej.

Oddział Sandomierski nadzwyczaj żywo i energicznie zakrzętnął się około budowy domu Krajoznawczego w Sandomierzu. Otrzymawszy od Zrządu Miasta plac, zgromadziwszy uprzednio materiały, Zarząd Oddziału w roku bieżącym wziął się do tej pracy, któ-

ra decydować będzie o dalszym rozwoju w jego działalności. W maju został poświęcony Kamień węgielny przy rozpoczęciu budowy, a dziś już układają się wiązania dachowe, a gdyby Oddział mógł zgromadzić odpowiednie fundusze, dom przed zimą byłby całkowicie wykończony.

W domu znajdzie pomieszczenie skrzętnie gromadzone przez Oddział Muzeum Ziemi Sandomierskiej, które i w tym roku wzbogaciło się nowymi okazami.

Zarząd Oddziału brał czynny udział w tegorocznych wykładach o Ziemi Sandomierskiej, zorganizowanych w lipcu przez prof. A. Patkowskiego.

Oddział Warszawski. Powoli ale stale Oddział zdąża do swego wymarzonego celu: do budowy własnego gmachu. Doniosła ta dla Oddziału i dla całego Towarzystwa sprawa zaczyna się z mgławicznego stanu już kryształizować: Dyrekcja Odbudowy Ministerstwa Robót Publicznych już definitywnie przyznała Towarzystwu plac, żądając przedstawienia kosztorysów i planów.

Wygotowaniem planów zajął się architekt p. Brunon Zborowski, który ma do rozwiązania bardzo trudne zadanie, plac bowiem leży na stoku wzgórza, co nastęrcza poważne trudności techniczne przy budowie.

Nie małą też trudność przedstawia rozwiązanie wewnętrznego rozkładu domu, gdzie Towarzystwo pragnęłoby pomieścić tyle rozmaitych sal, gospód, bibliotek, pracowni i t. p., że pomieściłby je mógł chyba nowojorski drapacz nieba. Że p. Zborowski pomyślnie tę zagadkę rozwiąże, niema najmniejszej wątpliwości.

Własny gmach pozwoli Towarzystwu rozwinąć intensywniej prace i na nowe tory pchnąć działalność Krajoznawczą.

Cena niniejszego zeszytu zł. 2.50.

Redakcja i Administracja w Warszawie, ul. Karowa 31, tel. 42-50.

Redaktor: Kazimierz Kulwiec.

Wydawca: Polskie Towarzystwo Krajoznawcze.

Druk. J. Świętoński i S-ka, Warszawa, Kopernika 34. Tel. 407-50.