

## POLSKA I MORZE

Historia jest najgłębszą syntezą wszystkiego, co stanowi istotę bytu, rozwoju i wielkości każdego narodu. Ona sumuje wszystkie wartości pozytywne i negatywne charakteru narodowego, ona całkuje pracę wszystkich motorów ruchu i dynamizmu oraz wszystkie opory i tarcia, ona sprowadza do jednego mianownika wszystkie warunki bytu, subiektywne i obiektywne. Naukę jej trzeba rozumieć. Drogowskazy jej czasem są czytelne, często wyrażone są w hieroglifach, wymagających do odcyfrowania wielkiej inteligencji zbiorowej myśli społeczeństwa. Polska historyczna niedużo miała tych drogowskazów czytelnych. Ale je miała. Takim był od wieków drogowskaz, orientujący jej myśl i jej pracę w kierunku Wybrzeża Bałtyckiego.

W zaraniu dziejów było to rozległe wybrzeże słowiańskopolskie. Oferowało ono wielkie szanse rozwojowe naszemu narodowi. Ale nigdy Polska nie wykorzystała w pełni tych możliwości. Historia wypełniona była wprost benedyktyńską cierpliwością i powtarzała wciąż i wciąż tę samą naukę o prawie podwójnego oddziaływania: morza na Polskę i Polski na morze. Same bowiem czynniki strukturalne i geograficzne tworzyły tu od wieków naturalną linię rozwoju gospodarczego na osi południe-północ. Nawet przy braku aktywizmu gospodarczego i morskiego w Polsce historycznej tendencja ta przejawiała się niezmiennie w ciągu wielu wieków. Najświetniejszy rozwój Gdańska przypada na okresy rozwoju kultury polskiej, na momenty powodzenia gospodarczego narodu polskiego i ściślejszego powiązania Gdańska z zapleczem Polski. I odwrotnie, im ściślej, im bardziej bezpośrednio, im aktywniej Rzeczpospolita korzystała z handlu morskiego, ze swych praw u wybrzeży Bałtyku, tym większe miała powodzenie wewnętrzne, większy stopień dobrobytu swych obywateli i tym większą powagę na zewnątrz. Pod koniec XVI wieku i w pierwszej połowie XVII w. Gdańsk liczył prawie sto tysięcy mieszkańców, a sam roczny przeladunek zboża

wahał się w granicach od 250 do 320 tysięcy ton, w latach zaś wyjątkowych przekraczał znacznie i ten poziom. Lista towarów wywożonych i przewożonych ustawicznie się rozszerzała. Ale od drugiej połowy XVII wieku Gdańsk chylił się ku upadkowi wraz z całym gospodarstwem Polski.

Cyfra mieszkańców maleje, eksport zboża cofa się, obroty handlowe redukują się, tak jak gdyby tu nad morzem właśnie przytwierdzony był barometr dynamizmu gospodarczego i politycznego państwa. W okresie przed pierwszym rozbiorem sytuacja gospodarcza Polski — w wyniku podniesienia się poziomu oświaty — poprawia się. Natychmiast ożywia się ruch handlowy w Gdańsku, a eksport zboża ponownie dochodzi do 200 tys. ton rocznie. Między pierwszym a trzecim rozbiorem Gdańsk przeżywa okres zupełnego upadku. Po trzecim rozbiore i włączeniu do Prus znacznych obszarów zaplecza polskiego oraz w okresie Księstwa Warszawskiego sytuacja koniunkturalna Gdańska ulega poprawie, by w ciągu całego następnego stulecia po rozerwaniu morza i zaplecza utrwalić w Gdańsku zastój ekonomiczny. A przecież właśnie wówczas cała Europa przeżywa okres świetnego rozwoju. Proces urbanizacyjny przebiega milowymi krokami naprzód, uprzemysłowienie jest hasłem całej Europy, rodzą się nowe szlaki komunikacyjne. Gdańsk zaś u schyłku XIX stulecia ma cyfrę ludności nieznacznie wyższą niż w połowie XVII wieku. Ziemie polskie, odcięte od morza, i morze, odcięte od swego naturalnego zaplecza, wycofują się na cały wiek z trasy wielkiego, gospodarczego wyścigu narodów.

Dopiero po pierwszej wojnie światowej następuje żywiłowy rozwój i Gdańska, i wybrzeża polskiego. Dzieje się to wbrew wszelkim trudnościom nagromadzonym w obfitości na morskiej granicy polskiej. Gdańsk, zamiast korzystać aktywnie z nowej sytuacji, uprawia bierny opór w stosunku do potrzeb gospodarczych i państwowych Polski. Nasze własne Wybrzeże jest jałowe i puste, a jego sytuacja geograficzna i polityczna jest fatalna. Wybrzeże to, małe, ekscentrycznie położone w stosunku do obszaru państwa, nie związane liniami komunikacyjnymi, dusi się w atmosferze obustronnego nacisku — od zachodu i od wschodu — przez wrogi element germański. A mimo to dzieje się tu poczynają cudy. W r. 1922, w cztery lata po zakończeniu wojny, wybrzeże gdańskie przeładowuje średnio miesięcznie za ledwie 80 tys. ton towarów. W r. 1925 przeładunek miesięczny dochodzi już do 200 tys. ton, w roku 1938 przekracza znacznie

1 350 000 ton. Gdańsk przeładowuje teraz, w okresach kryzysu gospodarczego w świecie, trzy razy tyle, ile przeładowywał przed pierwszą wojną w latach najlepszej koniunktury. Gdynia w r. 1924 jest najmłodszym i najmniejszym portem na Bałtyku, w piętnaście lat później przeładowując prawie 10 milionów ton rocznie, jest już największym portem na Bałtyku i jednym z największych w Europie.

Byłoby oczywiście rzeczą naiwną przypuszczać, że te rezultaty były wynikiem samej tylko wyjątkowo dynamicznej pracy naszej w Gdyni i w Gdańsku. Rozwój ten był rezultatem fizjologii rozwoju polskiego zaplecza. Prawo podwójnego oddziaływania poczęło przejawiać się coraz wyraźniej. Ani systematyczny rozwój Śląska, ani nawet sama idea rozbudowy nowego Centralnego Okręgu Przemysłowego nie mogłyby znaleźć konkretnego wyrazu, gdyby nie istniało doświadczenie gdyńskie. Morze — pracujące aktywnie w strukturze gospodarczej Polski — poczęło wyrzucać na powierzchnię życia wciąż nowe, dopominające się samoczynnie o realizację postulatów. Ono wywołało konieczność budowy nowych linii kolejowych, ono rozszerzało program elektryfikacyjny, ono kierowało uwagę na zagadnienie regulacji Wisły, ono domagało się uprzemysłowienia kraju, budowy stoczni okrętowych itd. I odwrotnie, zaplecze samo zmuszało do rozbudowy naszych portów i do ustawicznej aktywizacji naszej polityki morskiej. Stopniowo siła oddziaływania tego zjawiska poczęła się wylewać na zewnątrz — i nasza praca na morzu wywoływała skutki wtórne, daleko poza zasięgiem naszej ingerencji. Pod wpływem rozwoju Gdyni i Gdańska dokonywać się poczęła np. modernizacja wielu portów bałtyckich ze Szczecinem na czele. Pod wpływem małej tonażowo, ale ruchliwej żeglugi polskiej następowała modernizacja floty handlowo-pasażerskiej duńskiej. Zasięg kontaktów handlowych całego świata z tą częścią Europy począł się zwiększać.

Cały ten proces, znajdujący się dopiero w początkowej fazie skutków, został zniszczony i złamany przez wojnę. Jakkolwiek przyczyny tej wojny były bardzo daleko odległe od dylematu ściśle polskiego — to jednak okazją bezpośrednią było właśnie to zjawisko fundowania niepodległości politycznej Polski na poczynającej się niezależności gospodarczej w oparciu o rezultaty podwójnego oddziaływania morza i zaplecza polskiego. Gdyby ten proces mógł trwać i potęgować się jeszcze przez okres życia jednego, następnego pokolenia, hegemonia niemiecko-pruska nad

Europą centralną i wschodnią byłaby poważnie utrudniona, a może nawet wykluczona. Toteż wojna zaczęła się pod hasłem odcięcia zaplecza Polski od morza. I tylko dlatego, że była ona synonimem preponderancji Niemiec nad Europą kontynentalną, musiała się przemienić tak szybko w wojnę europejską, a następnie światową. Alternatywa hitlerowskiej wojny była cyniczna i jasna: albo Europa oddaje się potulnie pod hegemonię niemiecką, opartą na zasadzie jednostronnej eksploatacji, albo będzie zniszczona doszczętnie materialnie i moralnie, gospodarczo i politycznie. Hitler przegrał tezę pierwszą. Zrealizował tezę drugą, pozostawiając swym następcom wyciągnięcie z niej wszystkich konsekwencji na rzecz przyszłych kontynuatorów swojej polityki.

Najcięższe brzemień skutków tej akcji spadło na Polskę. Narzucałaby się wprost idea, by przed jakimś dostojnym areopagiem światowym postawić szereg pytań zasadniczej wagi. Można by więc ustalić, który naród najbezwzględniej odrzucał wszelką myśl o współpracy z najazdem hitlerowskim od pierwszego do ostatniego dnia wojny, który poniósł najdotkliwsze ofiary krwi i mienia w stosunku do swej narodowej substancji, który uległ najdotkliwszemu, najbardziej barbarzyńskiemu uciskowi, który samorzutnie i nieustannie podejmował najbardziej nierówną walkę z najeźdźcą, a wreszcie, który z narodów rejestruje najwyższy odsetek ludzi indywidualnie zniszczonych, wyrzucanych wielokrotnie ze swoich odwiecznych siedzib, wyciutych ze swego najprymitywniejszego dorobku, pozbawionych najelementarniejszych warunków odbudowy własnego życia? A gdyby obraz nędzy ludzkiej był zbyt bolesny, aby być znośnym dla dostojnych sędziów-statystyków, to można by przeprowadzić ankietę rzeczową proporcji utraty krów i koni, maszyn i narzędzi rolniczych, motorów i aparatów fabrycznych, kolei i kranów portowych, dróg i mostów, książek i zbiorów kulturalnych, domów mieszkalnych i kościołów. Nie ma żadnej wątpliwości, wszędzie odpowiedź musiałaby paść: Polska. W tych warunkach naszej granicy zachodniej nie można rozpatrywać tylko pod kątem widzenia historycznym. Te prawa są po naszej stronie, a wspierają je obficie nawet starsze, bardziej obiektywne, źródła niemieckie. Prusy rosły na rabunku cudzej ziemi.

Mamy jednak za sobą i drugie, nie mniej mocne prawo. Inicjatorem i zimnym kalkulatorem wszystkich naszych nieszczęść narodowych są Niemcy. Samo nieudanie się aktu rozboju nie

może być motywem współczucia dla narodu niemieckiego. Musi on i w stosunku do nas ponieść część konsekwencji swej zbrodniczej, niczym nie sprowokowanej działalności. Tą konsekwencją może być tylko przejęcie przez nas tych ziem, które w konstrukcji państwa narodowego stanowią warunek życia dwudziestu kilku milionów Polaków dziś i trzydziestu milionów po upływie czasokresu życia pierwszej powojennej generacji.

Ta minimalna doza sprawiedliwości dziejowej należy się narodowi nawet tak sponiewieranemu, tak zniszczonemu i tak odartemu z wiary w rzetelną sprawiedliwość międzynarodową jak naród polski. Ale i to drugie prawo nie jest uzasadnieniem posiadającym charakter absolutny. Prawo nasze do tych ziem musimy wzmocnić i podmurować trzecim i najważniejszym elementem, tj. zdolnością własnej pracy cywilizacyjnej i kulturalnej. Jeżeli zdołamy szybko i sprawnie zagospodarować nasze ziemie zachodnie, jeżeli przejawimy zmysł organizacyjny, wytrwałość i spokój w obliczu trudności i przeciwności, jeżeli w międzynarodowym wyścigu pracy nie damy się zepchnąć na szary koniec — wygramy wielką, pokojową batalię dla Polski.

Prawo podwójnego oddziaływania morza na zaplecze i odwrotnie już działa i wydawać zaczyna — możemy stwierdzić to bez cienia oficjalnego optymizmu — zupełnie nieprzeciętne rezultaty. I dziś nie jest to wynikiem tylko osiągnięć naszej konkretnej pracy na Wybrzeżu. Działa tu wiele innych czynników.

Przede wszystkim sytuacja geograficzna nowej Polski i w konfiguracji lądowej, i w konfiguracji morskiej jest bez porównania lepsza niż kiedykolwiek w przeszłości historycznej Polski. W zamęcie nieuchronnych napięć powojennych nie możemy jeszcze sami dostatecznie ocenić tej wartości.

Po wtóre, nie zniszczony w tym stopniu co Polska centralna i północna, Śląsk poczyną szybko regenerować się gospodarczo. Koleje, jeżeli idzie o transporty towarowe, pracują coraz sprawniej. Na Wybrzeżu zaś — musi to przyznać nie tylko najobiektywniejszy sędzia, ale nawet nam niechętny — zarysowały się całe, bezimienne zespoły ludzkie, które pomimo ciężkich i trudnych warunków rozwinęły fanatyczną pracę. Dziś możemy już stwierdzić, że porty nasze w ciągu czterech lat odbudujemy całkowicie. Do chwili obecnej w ciągu zaledwie 10 miesięcy pracy odbudowaliśmy wiele elementów portowych w granicach 30—40% stanu przedwojennego. Zarówno na Bałtyku jak też i w całej Europie północno-zachodniej wiele portów pozostaje

nadal w stanie martwym. Wobec mnie stwierdzili to przedstawiciele misji obcych. Polska zaś osiągnęła w kwietniu w portach delty Wisły prawie 50% przeładunku, uzyskanego w najlepszym roku przedwojennym, tj. w r. 1938, przy doskonałych wówczas urządzeniach portowych i przy pracy wysoce wykwalifikowanych zespołów ludzkich. W miesiącu maju mieliśmy nowe dni rekordowe, przeładowując zwyż 20 tys. ton samego węgla w Gdańsku i w Gdyni. Dziewięć obcych bander i oczywiście statki pod banderą polską odwiedzają nasze porty. Do wybrzeży naszych dobijają obecnie wielkie statki transoceaniczne. Jednomiesięczny przeładunek nasz dorównuje obecnie bez mała cyfrze przeładunkowej rocznej Gdańska w r. 1922, tj. w czwartym roku po pierwszej wojnie, i jest aktualnie 3½-krotnie wyższy niż miesięczny przeładunek w r. 1925.

Rybolówstwo morskie z nicości rozwinęło się wspaniale. Stan połowów dosięga cyfr przedwojennych, stan taboru rybackiego na koniec b. roku wyrówna się prawie ze stanem z r. 1939 na Wybrzeżu staropolskim.

W trzech województwach nadmorskich mieszka dziś milion czterysta tysięcy Polaków, przy czym cyfra w okręgach staropolskich zbliża się do 100%, w okręgu nowym województwa gdańskiego sięga 70%, a nawet na Pomorzu zachodnim przekroczyła w kwietniu 53%. Proces polonizacji okręgów miejskich postępuje znacznie różnie naprzód niż okręgów wiejskich wobec chwilowych trudności zagospodarowania wsi, tj. odbudowania zniszczeń i dostarczenia inwentarza żywego i martwego oraz ziarna siewnego.

Stocznie nasze w ciągu kilku miesięcy przeszły olbrzymią ewolucję. W chwili obecnej zatrudniają one prawie 6000 pracowników, dokonały remontu stu kilkunastu jednostek pływających, a ostatnio przyjęły bardzo poważne zamówienie na budowę szeregu nowych statków. Urządzenia użyteczności publicznej funkcjonują. Przemysł notuje coraz poważniejsze obroty handlowe.

Bitwę pracy toczyliśmy z nie mniejszym zapałem, jak wszystkie bitwy na wszystkich terenach walki o naszą niepodległość polityczną. Te wyniki wskazują ponadto, że obecna struktura geograficzna i gospodarcza nowej Polski, przebijającej się prawie wyłącznie o własnych siłach przez cały splot trudności, jest zdrowa i zdolna do życia. Niczym innym osiągnane wyniki nie dadzą się wytłumaczyć jak tylko tym, że zaistniała harmonia struktury

ralna pomiędzy zapleczem i morzem, tak naturalna, tak korzystna, że pomimo zniszczeń i dewastacji, pomimo braku środków materialnych i właściwych narzędzi pracy rezultaty mnożą się tak szybko i automatycznie, jak nigdy w przeszłości.

Z tej wymowy zjawisk ekonomicznych musimy wyciągnąć właściwe wnioski. Nowe wybrzeże morskie może się stać wielkim źródłem nie tylko regeneracji i rozwoju bogactwa narodowego, ale również wielkiej regeneracji samopoczucia narodowego. W naszym ręku Wybrzeże to staje się szybko nie elementem agresji i niepokoju, ale narzędziem pokojowej, twórczej i gospodarczej współpracy międzynarodowej. Ono będzie mnożyć nie tylko nasz potencjał ekonomiczny, ale również i potencjał gospodarczy państw skandynawskich, Czechosłowacji, Austrii, Węgier i Rumunii. Ono narzuci koncepcje rozwiązania wielkiego zagadnienia nowych dróg wodnych śródlądowych, które w dalszej przyszłości zmienią oblicze społeczne tej części Europy.

Jedną z najbardziej ważkich cech charakteru narodów formujących drogowskazy dla rozwoju kulturalnego i postępu cywilizacyjnego świata jest zdolność natychmiastowego i właściwego wyciągania wniosków z każdej nowej sytuacji. W chwili obecnej apeluje do nas morze, otwierając nam nowe, wielkie szanse historyczne. Musimy wydobyć ze siebie odzew na ten dawno oczekiwany, a dziś realny apel.