



KONIECZNOŚĆ POSIADANIA WŁASNEJ FLOTY MORSKIEJ HANDLOWEJ I WOJENNEJ

NAPISAŁ ROMUALD CZARNOCKI

„Wolnością morską Państwo ku górze się wznosi, tak
i my ku górze mamy się wznieść“.

ANNA JAGIELLONKA, żona Stefana Batorego.

„Gdyby jedna szóstą część ludności Rzeczypospolitej
Polskiej składała 1 zł. rocznie na flotę narodową, Bałtyk
wkrótce byłby pokryty okrętami pod banderą polską.“

Zwracam się do wszystkich Polaków - patriotów, a
głównie do młodzieży polskiej, z wezwaniem oddania się
całą duszą idei popierania Komitetu Floty Narodowej“.

(Z odczytu przez radjo i en M. Zaruskiego,
Generalnego Sekretarza Kom. Floty Narod.)

Przeczytaj sam i daj przeczytać innym!
Zapisz się na członka Komitetu Floty Narodowej.

I
206947

I 206947



1988-D-87875

„Kto panuje na morzu — panuje nad światem, bogactwa całego świata zgarnia dla siebie“.

CYCERO.

Czasy starożytne.

Od najdawniejszych czasów głębokiej starożytności w dziejach występuje fakt, że narody, posiadające własną flotę, a przez to mogące handel zamorski uprawiać bez pośrednictwa innych ludów, zawsze dochodziły do świetnego rozwoju swego państwa i wielkiego dobrobytu, bo morze — to wolny dostęp do narodów całego świata, to bezpośrednia komunikacja z całą kulą ziemską i możność prowadzenia handlu z pierwszej ręki.

Przykładem może służyć Fenicja, Grecja, Kartagina i Rzym, który dopiero po opanowaniu morza i stworzeniu silnej floty, mógł dojść do panowania nad całym światem.

Wieki średnie.

W wiekach średnich Portugalia i Hiszpanja, gdy posiadały silne floty wojenne i handlowe a przez to mogły uprawiać bezpośrednio handel zamorski i przewozić towary na własnych statkach, osiągnęły wielki dobrobyt i panowały nad światem. Z czasem, gdy pozwoliły usunąć się z mórz swym współzawodnikom Holendrom, a głównie Anglikom, straciły swe przodujące stanowisko, dobrobyt i zeszły do roli państw drugorzędnych.

Władanie morzem w czasie wojny.

Posiadanie silnej floty i władanie morzem decyduje o losach wojny. Rzym mógł dlatego zawojować potężny Egipt, że posiadał flotę, państwo zaś Faraon-

nów ze względów polityki kasty kapłańskiej własnej floty nie posiadało. Tak samo w czasach późniejszych wszystkie ludy, które pozwoliły się odepchnąć od morza — traciły swą niezależność polityczną, lub co najmniej traciły dobrobyt, nie miały możliwości rozwoju ekonomicznego i stale były zależne finansowo i gospodarczo od tych narodów, które władyły morzami. W wieku ubiegłym w czasie wojny amerykańskiej o zniesienie niewolnictwa stany południowe wygrały wszystkie bitwy na lądzie, lecz były pobite na morzu przez stany północne, których flota odcięła południowców od wszelkiej komunikacji ze światem i zmusiła w końcu do poddania się i zdania na łaskę zwycięzców na morzu.

W ostatniej wielkiej wojnie, która przywróciła niepodległość naszej Ojczyźnie, losy wojny rozstrzygnęła flota angielska i floty sprzymierzonych przez zamknięcie wolnego (niemcom i ich sojusznikom) dowozu żywności i środków do prowadzenia wojny.

Dochody z rybołówstwa.

Morze ma dla państwa jeszcze jedno bardzo wielkie znaczenie: jest niem prawo połowu ryb na wszystkich morzach całej kuli ziemskiej, jeżeli państwo posiada wolny dostęp do morza t. j. włąda brzegiem morskim. Polska ma powrócone wybrzeże morskie, odwieczną lechicką ziemię Kaszubów, którzy narówni z dzielnymi Ślązakami nie dali się zniemczyć, a przez to nabyła wyżej wskazane prawa. Punkt 272 Traktatu Wersalskiego pozwala Polsce mieć nadzór nad połowem ryb na wszystkich morzach za pomocą własnych statków wojennych. Tego prawa obecnie nawet Niemcy nie posiadają. Wolny połów ryb ma dla państwa tak wielkie znaczenie, że Anglja, której bilans płatniczy z powodu wielkiej przewyżki przywozu nad wywozem stale był ujemny, świetnie wyrównywa swój bilans eksploatacją mórz całego świata.

Tanie śledzie.

Spożycie śledzi w Polsce wynosi zaledwie 30⁰/₀ spożycia przed wojną, a jednak pomimo to my już płacimy około 60 milionów złotych zagranicą za śledzie. Śledzie i inne ryby morskie są u nas wskutek tego 3—5 razy droższe niż zagranicą, a nasi rybacy Kaszubi z powodu braku odpowiednich statków i narzędzi do połowu ryb na otwartych morzach (na Północnym morzu, około Islandji itp.) muszą na zarobek wędrować do obcych krajów. Pod tym względem małeńka Estonia już wyprzedziła Polskę, zaopatrzyła swych rybaków w statki i sieci i obecnie w Estonji ludność ma tanie śledzie i ryby, a znaczna liczba Estończyków korzysta z wysokich zarobków przy rybołówstwie morskiem.

Bogactwa Polski.

Nasz kraj posiada wiele bogactw naturalnych, ma kopalnie żelaza, cynku, olbrzymie pokłady doskonałego węgla kamiennego, soli, nafty itp. Ma duże lasy, posiada lud pracowity, zdolny, kochający rolnictwo i swą ziemię i może u nas kwitnąć dobrobyt, jeżeli postaramy się wysiłkiem zbiorowym stworzyć warunki odpowiednie dla rozwoju przemysłu i rolnictwa.

Konieczność wolnego stosunku ze światem.

Ale niedość jest produkować, niedość mieć doskonałe towary i surowce na wywóz, trzeba jeszcze umieć dobrze, zyskownie zbyć swe towary. Dlatego trzeba mieć możność wolnych, od nikogo niezależnych stosunków handlowych z całym światem, trzeba mieć wolne wszystkie drogi zbycia swych produktów bez żadnego pośrednictwa, wprost w ręce nabywcy. Do tego konieczna jest własna flota handlowa.

Konkurencyjne oszustwa Niemców.

Kraj, który nie wywozi towarów własnej produkcji, na własnych okrętach, jest często, a my, Polacy, prawie zawsze, narażony na konkurencyjne pod-

stępy innych narodów, jako wytwórców tych samych produktów. Jaja, wywożone z Polski do Anglii przez niemieckie porty, są przesortowywane w Niemczech i lepsze gatunki wysyłane są odbiorcom angielskim jako towar niemiecki, a gorsze gatunki idą na rynki angielskie pod marką polskiej produkcji. Te podstępne manipulacje niemieckie w wysokim stopniu psują opinię naszej wytwórczości, dając oprócz tego pośrednikom niemieckim duże zyski za nadwyżkę ceny za lepsze gatunki towaru. To samo praktykowali Niemcy z drzewem, zamieniając w drodze wyborowe drzewo z Białowieży na własne liche gatunki, a potem sprzedając Anglikom białowieskie dęby jako wytwór niemieckich kultur leśnych. Maszyny rolnicze, wysyłane na bliski wschód przez Hamburg na niemieckich okrętach, bywały umyślnie przywożone w takim stanie, że odbiorca mógł je użyć tylko na złom. Jednocześnie agent niemiecki proponował nabycie maszyn produkcji niemieckiej, które zostały dostarczone w doskonałym stanie. Takich przykładów jest mnóstwo. Pośrednik nie tylko zarabia na przewozie, lecz psuje nam opinię na wszechświatowych rynkach, kieruje nabywców do innych krajów, w których kupcy polskie towary sprzedają pod obcą marką, zarabiając na tem kolosalne sumy, a my, nie mając możliwości wysyłki swych produktów na własnych okrętach, sprzedajemy towary i surowce własne tanio, aby tylko zbyć, bo nie możemy wyzyskać odpowiednio dobrych koniunktur na rynkach zagranicznych, będąc zależnymi, z powodu braku własnej floty od pośrednictwa obcych, najczęściej wrogich nam organizacji handlowych zagranicznych.

Obca flota nie chce wozić niektórych towarów polskich.

Gdy się zdarzyła możność przed paru laty wysłać do Ameryki 100,000 tonn cementu, transakcja

nie doszła do skutku, ponieważ okręty obce nie chciały wozić polskiego cementu, otrzymawszy odpowiednio wskazówki od fabryk cementu we własnych krajach.

Dowolne ceny przewozu.

Chcąc zdobyć rynki dla zbytu polskiego węgla w roku 1926, kopalnie obniżyły ceny węgla do granic kosztów produkcji. Za przewóz węgla do krajów skandynawskich wtedy płacono obcym okrętom 5 i pół szylinga (11 zł. 83 gr.), za jedną tonnę (1000 kg.). Po uzyskaniu już pewnych rynków zbytu, kopalnie chciały cokolwiek podnieść cenę węgla, aby mieć jaki taki zarobek, właściciele okrętów zaraz podnieśli cenę frachtu (przewozu) i pobierali za przewóz jednej tonny 7 szylingów (15 zł. 5 gr.), a zatem drożej o 1 i pół szylinga (3 zł. 23 gr.) na tonnie, zmniejszając prawem silniejszego o taką sumę zarobek polskiej kopalni. W stosunku rocznym na całym wywozie węgla w r. 1926, z powodu nieposiadania floty handlowej przepłaciliśmy tylko za podwyżkę frachtu 180,000 Ł. t. j. okrągłe 7,740,000 złotych.

Brak portu polskiego.

Po odzyskaniu niepodległości posiadliśmy 130 klm. brzegu morskiego, lecz bez portu handlowego. Z Gdańska, naturalnego naszego portu, uczyniono wolne miasto poddając go pod wpływy wrogiej nam polityki niemieckiej. Historia stosunków polsko-gdańskich jest powszechnie znana. Kierując nasz zamorski wywóz tylko przez Gdańsk, jesteśmy zależni od dobrej woli pośrednictwa gdańskich kupców, którzy ciągną z nas olbrzymie zyski. Te anormalne warunki zmusiły rząd polski do budowy własnego polskiego portu w Gdyni, który już jest częściowo zbudowany i będzie całkowicie wykończony w 1930 roku. Do tego zaś czasu jesteśmy zmuszeni znaczną część naszych towarów wysyłać przez porty niemieckie.

Czy Polacy mają zdolności do żeglarstwa?

Polacy są narodem bardzo zdolnym, który dowody tego złożył we wszystkich dziedzinach nauki, literatury, sztuki, przemysłu i pracy robotniczej (Ford za najlepszych robotników uważa Polaków). Polacy mają wielkie zdolności do żeglarstwa. Przypominamy, że wszystkim flotom państw zaborczych Polacy dostarczali doskonałych oficerów i marynarzy. Polak Jan z Kolna, pływając na duńskich statkach, na wiele lat przed Kolumbem, odkrył Amerykę, dobijając ze swoim okrętem do brzegów Grenlandji. Krzysztof Arciszewski był admirałem w służbie holenderskiej. — Imiona żeglarzy: Maurycego Beniowskiego, Marka Jakimowskiego i Wąsowicza pozostaną na zawsze w historii żeglarstwa. Państwo Polskie, służąc przedmurzem Europy przeciwko Turkom i Tatarom, całą swoją uwagę i wszystkie swoje wysiłki obracało w stronę Dzikich Pól, Krymu i Turczyna i nie miało może sił i swobody myśleć o należytem opanowaniu Bałtyku. A jednak wybitni Polacy w owych czasach ubolewali nad takim stanem rzeczy i sławny ekonomista Dymitr Solikowski już w 1573 roku pisał: „kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie korzyści od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego — niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim”.

Rys historyczny.

Zaczątki floty polskiej datują się od Zygmunta Augusta (1548—1572), który pierwszy stworzył flotę kaperską pod dowództwem Wacława Dunin-Wąsowicza i Macieja Scharpinga.

Za czasów wojen szwedzkich król Zygmunt III polecił zorganizować flotę wojenną na Bałtyku. Ta flota, naprędce stworzona, odniosła świetne zwycięstwo nad daleko liczniejszą flotą szwedzką pod Oliwą 28 listopada 1627 roku.

Najwięcej myśli twórczej i starań o flotę własną wykazał król Władysław IV, budując forty na brzegu morza (Władysławowo i Kazimierzowo) i liczne okręty. Za jego też panowania wskutek oporu sejmu bandera polska znika z wód Bałtyku i w chwilach historycznie najważniejszych przegrywamy walkę o Bałtyk. W roku 1631-ym Simon Dobrowolski ze smutkiem zaznacza: „Gdybyśmy, jak słyniemy jazdą, nawykli podobnie do służby morskiej, posiadając Bałtyk i morze Czarne, jeśli nie przewyższylibyśmy, to sprostałibyśmy napewno wszystkim europejczykom i bogactwa wschodnie przeszłyby do rąk naszych”. Polska coraz więcej o morzu zapominała, morze, handel zamorski stają się dla naszych przodków zespołem niezrozumiałych, niepotrzebnych i obcych interesów tak że w połowie XVII stulecia Klonowicz pisał: „Może Polak nie wiedzieć co morze, gdy pilnie orze”. W tym właśnie czasie w 1650 roku władca Anglii Oliver Cromvell wydał sławny akt o nawigacji, będący pierwszą podstawą rozwoju morskiej potęgi Anglii i jej panowania nad światem, a my zapomnieliśmy o morzu i z czasem utraciliśmy niepodległość.

Wywóz polski w dobie obecnej.

Wywóz polski, wytworów przemysłu i płodów rolniczych jest bardzo znaczny i będzie w miarę ekonomicznego rozwoju kraju stale wzrastał. Za punkt wyjścia bierzemy statystykę wywozu w 1926 roku. W tym roku nasz wywóz zamorski osiągnął poważnej cyfry 13,448,032 tonn (tj. 1,344,803 wagonów, 26,898 pociągów, licząc tylko 50 wagonów w pociągu). Towary nasze były wysyłane do krajów leżących nad morzem Bałtyckiem, Niemieckiem, Śródziemnem, na Daleki Wschód, do Ameryki Południowej i Środkowej, do Stanów Zjednoczonych, Kanady i do Afryki Zachodniej, Południowej i Wschodniej. Widzimy więc, że wolna Polska faktycznie prowadzi handel niemal

z całym światem i że towary nasze rozchodzą się morzami prawie po całej kuli ziemskiej. Jest to dla naszego młodego państwa zaszczyt bardzo wielki, lecz niestety wytwory naszej pracy przewożone są nie na polskich okrętach, pływających pod naszą ojczystą banderą, lecz pod banderami obcemi i często bardzo sprzedawane są nie jako towar polski, lecz jako produkt pochodzący z innych krajów (patrz wyżej o zamianie naszych towarów przez Niemców). W tymże 1926 roku do Polski przywieziono z różnych krajów świata 573,113 ton — przywóz znacznie mniejszy od wywozu. Zdawałoby się, że Polska musi mieć kolosalne zyski z handlu zamorskiego, niestety tak nie jest bo my wywozimy głównie surowce, tj. towary tanie, a przywozimy towary drogie, np. towary kolonialne.

Ile Polska potrzebuje okrętów?

Rozpatrując pozycję naszego wywozu stwierdzimy, że w roku 1926 wywieźliśmy do krajów bałtyckich 5,496,138 tonn, a przywieźliśmy z tych krajów 127,872 tonny. Ze względu, że dla obsługi handlu na Bałtyku najdogodniejszymi by były niewielkie okręty po 2000 tonn pojemności ładunkowej (2000 tysiące tonn DW., tj. tyle tonn ile statek może załadować) i przyjmując, że każdy odbyłby rocznie 24 podróże (po 15 dni każdą) wypadałoby posiadać dla przewiezienia naszego wywozu do krajów bałtyckich 110 statków po 2000 DW. każdy. Do krajów leżących nad morzem Niemieckiem w 1926 roku wywieziono 6,638,533 tonny (przewóz 190,779 tonn) trzeba byłoby zatem mieć 133 statki po 2500 DW. każdy. Obrót towarowy z krajami śródziemnomorskimi wyniósł w tymże roku 1,377,295 tonn, w tem wywóz 1,230,331 tonn. Dla śródziemnomorskich rejsów (podróży statku) uznano wielkość 4000 DW. za najodpowiedniejszą i takich statków powinna flota polska posiadać 26, a dodając do tego znaczny ruch pasażerski do Palestyny (6,839 osób w r. 1926) należałoby dodać jeszcze

cze 2 statki towarowo-pasażerskie, razem więc potrzeba 28 statków. Dla Dalekiego Wschodu, którego rynki są bardzo pojemne i dokąd wywozimy cenne wyroby naszego przemysłu, a przywozimy niezbędne dla nas surowce należałoby posiadać 3 statki po 6000 DW. Jakkolwiek obrót towarowy z Dalekim Wschodem w 1926 r. wyniósł tylko 53,246 tonn (w tem wywóz 21,412 tonn), ponieważ handel idzie za banderą, pojawienie się statków polskich na tych dalekich morzach bardzo prędko wpłynęłoby na rozwój naszego handlu z Dalekim Wschodem. Do krajów Ameryki Południowej wywieziono 16,445 tonn, przywieziono zaś 58,673 tonny, pasażerów wyjechało — 16,505. W tych krajach nasz przemysł ma wyjątkowo dogodne warunki dla zbytu gotowych wyrobów. Mamy w Brazylii liczną i zorganizowaną emigrację, która pragnie bezpośredniego połączenia z ojczyzną. Będzie ona sama odbiorcą i będzie popierała handel polski. Dla tej linii potrzebne są 3 statki po 5000 DW. Z Ameryką Północną obrót towarowy w 1926 roku wynosił 129,446 tonn, wyjechało pasażerów 24,000. Ze względu na bliższą drogę, aniżeli do Ameryki Południowej tę linię mogą obsłużyć 2 statki po 5000 DW. Ta linja jednak mogłaby być, ze względu na wielką konkurencję obcych linii, otwarta dopiero po uruchomieniu wyżej wskazanych dróg polskich statków.

Zestawiając powyższe dane otrzymamy, że dla wywieżenia naszych towarów zamorskiego handlu w 1926 roku musiałaby Polska posiadać:

Dla morza Bałtyckiego	115 stat. tonn DW.	230,000
„ Niemieckiego	133	322,000
„ Śródziemnego	28	112,000
Dla Dalekiego Wschodu	3	18,000
Dla Ameryki Południowej	3	15,000
Dla Ameryki Północnej	2	10,000

Ogółem okrętów 284 stat. tonn DW. 707,000

a dla obsługi polskiego rynku rybnego potrzeba co najmniej 300 statków rybackich. My zaś posiadamy w r. 1927 wszystkiego 6 towarowych statków floty handlowej, nabytych przez rząd i zostających w administracji rządowej i 2 prywatnych towarzystw, a przecież nie należy do obowiązków rządu prowadzenie przedsiębiorstw handlowych i przy powolnie działającej maszynie biurokratycznej takie przedsiębiorstwa zawsze źle pracują.

Ile Polska traci finansowo z powodu braku własnej floty?

Za przewóz towarów zapłaciliśmy w 1926 roku 264,746,278 zł. Za przewóz pasażerów — 57,581,347 zł. Gdybyśmy mieli dostateczną ilość statków rybackich mogących łowić ryby na pełnem morzu, to w 1926 roku nie kupilibyśmy 76,190 tonn ryb, wartości 52,418,720 zł. Ogółem więc z powodu nieposiadania statków floty handlowej i rybackiej musieliśmy zapłacić zagranicy 374,746,345 zł. tj. wyżej 12 zł. rocznie na każdego mieszkańca Polski.

Rzeczywiste straty.

Lecz w rzeczywistości, że przez nieposiadanie własnych statków nie możemy dobrze wyzyskać pomyślnych koniunktur rynków zagranicznych, wywieźć i sprzedać swe towary wtedy, gdy są ceny najwyższe, lub wcale nie możemy wywieźć niektórych towarów (przykład cementu) tracimy wprost kolosalne sumy, które, gdyby je można dokładnie obliczyć, przeraziłyby każdego Polaka, dbającego o dobrobyt ojczyzny.

Co daje posiadanie własnej floty?

Posiadanie własnej floty handlowej i rybackiej będzie motorem, który pchnie życie gospodarcze na nowe tory szybkiego rozwoju, a głównie:

1) umożliwi wyzyskanie odpowiednich koniunktur handlowych na rynkach zbytu, przez co prze-

mysłowiec i rolnik polski otrzyma wyższą cenę za swe towary. Rolnictwo, sprzedając zagranicą po cenach wysokich wyborowe produkty, tem samem będzie musiało pośredniejsze gatunki taniej sprzedawać wewnątrz kraju, przez co obniżą się koszty utrzymania.

2) we flocie handlowej i rybackiej, w portach, w przemyśle związanym z morzem itp. znajdzie utrzymanie kilkadziesiąt tysięcy ludzi, posiadających także swe rodziny. Licząc 4 osoby przeciętnie na rodzinę otrzymamy, że 200—300 tysięcy osób będzie czerpać środki do życia z morza.

3) ponieważ flota handlowa jest doskonałym czynnikiem do rozszerzania polskiego handlu i zdobycia nowych rynków, wzbogaci się kraj, usunie się bezrobocie w przemyśle, a temsamem poprawi się dobrobyt szerokich mas ludowych i lud polski nie będzie potrzebował szukać zarobków u obcych, daleko od kraju i wzbogacać swą pracę cudzoziemców: „Handel idzie za banderą”. Okręt to widomy znak siły, to tarczan, który kruszy przeszkody w zdobyciu rynków zbytu.

4) flota handlowa przygotowuje marynarzy do floty wojennej, jest ona bowiem doskonałą szkołą życia, rozbudza przedsiębiorczość, odwagę, poczucie obowiązku, uczy wytrwałej pracy, hartuje duszę i ciało i zbliża do Stwórcy. „Kto nie był na morzu ten się szczerze nie modlił do Boga” — mówi stare przysłowie.

5) w czasie wojny flota handlowa będzie nieodzowną pomocnicą floty wojennej.

Konieczność posiadania własnej floty.

Konieczność posiadania własnej floty nie podlega dyskusji. Handel zamorski bez własnej floty jest jak zapaśnik bez ramienia.

Co mówi F. List?

Ekonomista niemiecki F. List mówi: „Naród bez marynarki handlowej jest jak ptak bez skrzydeł, jak ryba bez pletw, jak jeleni o kuli. Jest podobnym do rycerza o mieczu drewnianym, jest helotą i niewolnikiem innych narodów. Kto nie ma udziału w użytku morza, ten sam się wyłączył od korzystania z bogactw świata, ten nie jest dzieckiem, lecz pasierbem Boga”.

Komitet Floty Narodowej.

Polska zatem musi mieć własną flotę. Nie Rząd wszakże jest powołany do wykonania tego zadania: w tym wypadku musi wystąpić na scenę wola całego Narodu, który musi rzec potężne słowa: „Pragnę mieć flotę” i flota powstanie.

Niemcy przed wojną, mając potężną flotę handlową i wojenną, obłożyli się jednak dobrowolnie na cele floty podatkiem w wysokości jednej marki rocznie i w ten sposób zbierali kilkanaście milionów marek co rok na flotę.

Tę samą zasadę „wszyscy po groszu a powstaną miliony” stosuje Komitet Floty Narodowej: daj na flotę morską jeden złoty rocznie (kto może więcej, nikt nie broni), a wkrótce ujrzymy Bałtyk pokryty polskimi statkami. Składki na flotę można wносить wprost przez Kasę Pocztową Oszczędności na rachunek Nr. 30 lub na ręce członków korespondentów Komitetu Floty Narodowej, rozsianych po całym kraju.

Kontrola.

Komitet Floty Narodowej znajduje się pod kontrolą władz rządowych, kontroli państwowej i wzywa do kontroli swych rachunków przedstawicieli największych miast Rzeczypospolitej.

Liga Morska i Rzeczna.

Postawiwszy za cel swojej pracy zebranie fundu-

szów na wystawienie floty morskiej, godnej imienia i potrzeb gospodarczych Polski, Komitet Floty Narodowej działa w zupełnej zgodzie z Ligą Morską i Rzecznią, która, jak wiadomo, ma za zadanie ogólną propagandę idei morskiej w Polsce.

Użycie sum zebranych.

Zebrane fundusze będą użyte na zakup okrętów morskich. Nabyte statki zostaną odstąpione przedsiębiorstwom żeglugowym polskim. W ten sposób dla przedsiębiorstw polskiej żeglugi morskiej i rybactwa Komitet Floty Narodowej będzie niejako dobroczynną instytucją finansową.

Znaczenie polityczne.

Stale czytamy w gazetach, że Niemcy chcą odebrać nam Pomorze, czyli tak zw. korytarz pomorski, uzależnić nas w ten sposób od siebie pod względem ekonomicznym i wznowić usiłowania w celu odebrania nam niepodległości, głosząc stale przed światem, że Polska nie potrzebuje morza, bo z niego nie korzysta.

Najlepszym przeciwdziałaniem będzie rzeczywiste opanowanie przez nas morza przez rozbudowę handlowej i wojennej floty polskiej. Wówczas wszelkie rozmowy dyplomatów państw nam wrogich na temat „Korytarza Pomorskiego” ustaną. Wymowa dokonanych faktów jest silniejszą od słów.

WYCIĄG Z REGULAMINU.

A. Członkowie wspierający.

1. Członkiem wspierającym Komitetu Floty Narodowej może być każda osoba fizyczna lub prawna, opłacająca na cele Komitetu składkę w wysokości 1 zł. rocznie. Członkowie wspierający opłacający rocznie 12 zł. otrzymują tytuł członka wspierającego-czynnego. Członkowie wspierający opłacający rocznie zł. 120,— otrzymują tytuł członka wspierającego opiekuna. Członkowie wspierający, opłacający jednorazowo zł. 5,000,— otrzymują tytuł członka wspierającego dożywotniego. Członkowie wspierający opłacający jednorazowo zł. 10,000,— otrzymują tytuł członka wspierającego założyciela (tytuł ten jest dożywotni).
Instrukcja dla członków korespondentów K. Fl. N.

1. Członek wspierający Komitetu Floty Narodowej, który podejmie się za zgodą Wydziału Wykonawczego Komitetu Floty Narodowej zbierania składek od członków wspierających, wspierających czynnych i wspierających opiekunów za specjalnem wynagrodzeniem zostaje mianowany członkiem korespondentem. Od sumy zebranych przez siebie składek członek korespondent otrzymuje 15 proc. tytułem odškodowania za czas stracony.

2. Członkowie wspierający, pragnący zostać członkami korespondentami, powinni przesłać do Wydziału Wykonawczego odpowiednie zgłoszenie wraz z poświadczeniem, że są odpowiedni na stanowisko korespondenta, wydanym przez wójta gminy, starostę, lub osobę zajmującą stanowisko urzędowe albo poważne stanowisko społeczne. Osoby, zajmujące stanowiska urzędowe, pragnące zostać członkami korespondentami, nie potrzebują przedstawiać wyżej wymienionego poświadczenia.

3. Członkowie korespondenci otrzymują specjalną legitymację od Komitetu Floty Narodowej, upoważniającą do zbierania składek.

