

Czesław Łagórski i Janusz Lewandowski

MORZE ZRÓDŁEM POTĘGI RZECZYPOSPOLITEJ



Nakładem Ligi Morskiej i Kolonjalnej

CZESŁAW ZAGÓRSKI i JANUSZ LEWANDOWSKI

M O R Z E
Ź R Ó D Ł E M P O T Ę G I
R Z E C Z Y P O S P O L I T E J

WYDANIE DRUGIE

WARSZAWA 1934
NAKŁADEM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Drukarnia Bolesława Wójcika
Warszawa, Emilji Plater 12.
Telefon 9-00-90 i 9-36-72.

001582



Niema dziś chyba człowieka w Polsce, któryby nie spotkał się ze zdaniem, że morze — to źródło siły i potęgi państwa, to fundament jego rozwoju gospodarczego. Z drugiej strony jednak niewielu znalazłoby się zapewne takich ludzi, którzyby potrafili uzasadnić, że tak jest istotnie, którzyby umieli przekonać niewiernych i wykazać, jakie olbrzymie i nieocenione wartości daje nam własne wybrzeże morskie. Dlatego też omówimy poniżej te wartości i korzyści, jakie daje nam morze, wierząc głęboko, że prawdziwe umiłowanie każdej sprawy idzie zawsze nieodłącznie w ślad za gruntownym jej poznaniem.

Zacznijmy od tego, że droga do Bałtyku, że ten pas ziemi, łączący nas z morzem — był od wieków i jest dotąd zamieszkany przez ludność polską. Były coprawda takie chwile w historii naszego narodu, że ziemię pomorską wślaczano gwałtem do wrogich nam organizmów państwowych, ale lud, mimo przesładowań i prób germanizacji, zachował wiarę ojców

swych i dziadów oraz język ojczysty i pozostał wier-
ny Macierzy. To też, gdy po wielkiej zawierusze wo-
jennej ustalano nowe granice państw — czynni-
kiem, decydującym o przyłączeniu Pomorza do Pol-
ski, była właśnie polskość tego ludu. «W ten spo-
sób spełnił lud pomorski swój dziejowy wobec
Ojczyzny obowiązek» — jak powiedział w jednym
ze swych przemówień Pan Prezydent Rzeczypospo-
litej, Ignacy Mościcki. Dziś województwo pomor-
skie liczy ponad 90% ludności polskiej, stanowiąc —
obok Śląska — jedną z najbardziej rdzennych pod
względem polskości dzielnic Rzeczypospolitej. Pomo-
rze jest dziś nie tylko jedną z najważniejszych pod
względem gospodarczym części Polski — to krew
z krwi i kość z kości żywa część narodu polskiego.

Odzyskawszy, dzięki patriotyzmowi ludu pomor-
skiego, własne wybrzeże morskie, odzyskaliśmy
płuca, mogliśmy nareszcie odetchnąć pełną piersią,
odzyskaliśmy prawdziwą wolność i życie. O tej
wielkiej prawdzie, że wolny dostęp do morza to płu-
ca Polski, bez których udusiłibyśmy się politycznie
i gospodarczo — przekonaliśmy się bardzo szybko.

Oto w r. 1920, w czasie wojny polsko - bolsze-
wickiej, gdy armja nasza krwawiła się na froncie,
walcząc z nawałą bolszewicką — okazało się, że je-
dyną dostępną dla nas drogą, którą mogliśmy przy-
wozić broń i amunicję z Francji i Anglii — była

droga morska. Nietrudno przewidzieć, coby się stało z nami, gdybyśmy nie mieli wówczas własnego dostępu do morza. Bohaterstwo szarego żołnierza i genialne posunięcia wodzów nicby tu nie pomogły — musielibyśmy kapitulować. Tak więc już w zaraniu naszego niepodległego bytu dzięki morzu uniknęliśmy wielkiego niebezpieczeństwa, jakie nam wówczas zagrażało — i mogliśmy ostatecznie wojnę z bolszewikami zakończyć zwycięsko. Z doświadczeń tych wynieśliśmy to głębokie przekonanie, że własne wybrzeże morskie to jeden z filarów, na którym opiera się gmach naszej wolności i niezawisłości politycznej. Ale i drugą prawdę wynieśliśmy z tych czasów, a mianowicie przekonanie, że na Gdańsku nie możemy absolutnie polegać, gdyż nasze transporty dla wojska były w nim przetrzymywane i trzeba było nadludzkich nieraz wysiłków, aby nie ugrzęzły w porcie na dobre. To było jednym z powodów, dla których zdecydowaliśmy, że musimy mieć własny polski port i przystąpiliśmy do budowy Gdyni.

Poza względami obrony państwa własny dostęp do morza ma olbrzymie znaczenie z punktu widzenia gospodarczego. Państwo, posiadające choćby najmniejszy skrawek morza, staje się sąsiadem wszystkich krajów zamorskich, może prowadzić z niemi bezpośrednią wymianę towarów,

unikając kosztownego łańcucha pośredników. Własny dostęp do morza — to możność niczem nieskrępowanego i przez nikogo niekontrolowanego wykorzystania światowych dróg wodnych, to podniesienie zdolności konkurencyjnej towarów polskich na szerokim świecie, gdyż transport drogą wodną jest kilkakrotnie tańszy od transportu drogą ladową. Jeżeli uwzględnimy ponadto, że na wschodzie naszego Państwa około 1000 km licząca granica polsko-rosyjska jest właściwie dotąd dla handlu zagranicznego prawie zamknięta, że na południu łańcuch gór stanowi przeszkodę naturalną dla wymiany towarów, że na zachodzie i północy mamy 1400 km granicy z Niemcami, przez którą polski towar swobodnie w świat przedostawać się nie może, i że około 400 km granicy z Litwą jest linią obecnie całkowicie zamkniętą dla jakiegokolwiek wymiany towarowej — to pozostaną nam właściwie dla przywozu i wywozu towarów trzy niewielkie odcinki graniczne: z Łotwą, Rumunją i Czechosłowacją. Dodać od razu trzeba, że i na tych odcinkach granicy lądowej polski handel zagraniczny uzależniony jest od obcej woli. Jedyną wolną w całym tego słowa znaczeniu granicą — jest tylko nasza granica morska.

Życie potwierdziło w całej rozciągłości to olbrzymie znaczenie morza dla naszego gospodarstwa na-

rodowego. W r. 1925, z chwilą wypowiedzenia nam wojny celnej przez Niemcy, została nagle zatamowana obustronna żywa wymiana towarowa z naszym zachodnim sąsiadem, który uczestniczył wówczas w naszym handlu zagranicznym blisko w 40%. Niemcy liczyły, że młode Państwo Polskie nie wytrzyma tego silnego i nagłego wstrząsu gospodarczego, że ulegnie presji, przyjmując warunki niemieckie — lub udusi się gospodarczo. Okazało się jednak, że Niemcy przeliczyły się. Polska nie upadła na duchu i w przeciągu bardzo krótkiego czasu zdołaliśmy obrócić nasz eksport drzewa, węgla i produktów rolniczych z granicy lądowej na granicę morską. Niemcy, bezwiednie oczywiście, oddały nam wielką usługę: przyczyniły się do tego, żeśmy zdobyli nowe rynki zbytu, a tem samem uniezależniliśmy się gospodarczo od Rzeszy Niemieckiej.

W tych warunkach na naszej granicy morskiej, liczącej wszystkiego 146 km (a bez półwyspu Helu zaledwie 76 km) — rozpoczął się niesłychanie ożywiony, wprost żywiołowy ruch towarowy. Urządzenia przeładunkowe i transportowe w porcie gdańskim zaczęły nie wystarczać — prócz tego Wolne Miasto prowadziło nieprzyjazną i niełojalną politykę wobec Państwa Polskiego. Wszvstko to spowodowało, że Polska rozpoczęła w r. 1924 budowę własnego

portu na wybrzeżu morskiem — Gdyni. Jest ona dziś miastem, liczącem 40.000 mieszkańców, posiadającym najbardziej nowoczesne urządzenia portowe i — według ostatnich danych — portem, bijącym dziś rekordy przeładunkowe innych portów na Bałtyku.

O tem, że morze jest dziś szeroko otwartą bramą dla wymiany towarowej z zagranicą, świadczą najlepiej suche liczby: w r. 1922 — przywieziono i wywieziono drogą morską 7.3% ogólnego obrotu Polski z zagranicą, w r. 1930 — 51.3%, w r. 1933 — 70,9%. Widzimy z tego, że więcej niż $\frac{2}{3}$ wszystkich towarów w obrocie z zagranicą przywozimy i wywozimy drogą morską, przyczem proces przesuwania się naszego przywozu i wywozu z dróg lądowych na drogi morskie nie jest bynajmniej zakończony i odbywa się w dalszym ciągu.

Jak z tego widać, już dzisiaj nasza granica morska spełnia rolę płuc gospodarczych Polski, bez których nie wyobrażamy sobie istnienia i rozwoju państwa. Musimy jednak pamiętać również o tem, że własne wybrzeże morskie daje nam nieograniczone możliwości rozwoju naszego przemysłu i handlu w przyszłości. Z chwilą naprz. nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych z państwami kolonialnemi — będziemy stamtąd sprowadzali własnymi okrętami potrzebne nam towary, wywo-

żąc wzamian produkty rodzimego przemysłu. Na wybrzeżu będzie się rozwijał coraz bardziej nasz przemysł przetwórczy, t. j. przerabianie z jednej strony surowców kolonialnych na produkty gotowe do spożycia, a z drugiej strony — przerabianie surowców krajowych na fabrykaty, gdyż wywóz surowców najmniej się handlowo kalkuluje. Handel morski, zwłaszcza na rynki pozaeuropejskie, ma przed sobą olbrzymie wprost możliwości rozwojowe. Rozwój przemysłu i handlu — to z kolei ożywienie tętna życia gospodarczego, to podniesienie dobrobytu najszerszych mas ludowych, to wzrost bogactwa poszczególnych jednostek i całego kraju, to siła, teżyżna i moc wewnętrzna Narodu i Państwa.

Poza granicami Rzeczypospolitej przebywa obecnie około 8 milionów braci naszych, z czego jakieś 6 milionów stanowią emigranci, którzy opuścili kraj ojczysty w poszukiwaniu zarobku. Jeszcze przed kilkoma laty emigrowało z Polski po 200.000 ludzi rocznie. Zjawisko to zostało ostatnio zahamowane, gdyż poszczególne państwa obawiają się, że przyjeżdżający dziś, w dobie kryzysu, emigranci powiększą tylko kadry bezrobotnych. Źródłem emigracji z Polski jest m. in. duży przyrost naturalny ludności i słaby rozwój gospodarczy kraju. Warunki te istnieją w dalszym ciągu, to też, po zniesieniu ograniczeń przy wjeździe emigrantów do

poszczególnych krajów, nasilenie fały wychodźczej z Polski zapewne wzrośnie. Olbrzymie, wielomiljonowe masy wychodźstwa trzeba zachować dla Polski — nie mogą one iść w świat, między obcych, rozprasać się między nimi, ginąć dla nas bezpowrotnie. Musimy dążyć do skupienia tego wychodźstwa w pewnych tylko państwach i na określonych terenach, musimy utrzymać z niem bezpośredni kontakt, co zabezpieczy masy wychodźców przed wynarodowieniem i zagładą.

I znów jedyną bezpośrednią drogą do nawiązania takiej łączności i utrzymania ścisłego kontaktu ze środowiskami polskimi zagranicą — jest własny dostęp do morza, który umożliwi nam prowadzenie takiej polityki emigracyjnej, jaką uznamy za wskazaną. Nie mając granicy morskiej, zależni bylibyśmy całkowicie od obcych: przepuszczaliby oni przez swoje terytorja tych tylko, i to tylko, co chcieliby przepuścić. Mając własne wybrzeże morskie, mamy wolne wyjście na szeroki świat, mamy dostęp do wszystkich państw zamorskich, do wszystkich środowisk polskich zagranicą. Możemy wysyłać swe okręty dla obrony praw naszych emigrantów, bez żadnego skrępowania, możemy prowadzić w stosunku do naszego wychodźstwa taką politykę, która spowoduje, że pojęcie Ojczyzny zostanie rozszerzone, że przekroczy ono barjery celne i granice

państwowe i obejmie wszystkich Polaków na świecie bez względu na ich miejsce zamieszkania. Emigracja przestanie być wtedy złem koniecznym, na które zgadzamy się z bólem w sercu, nie widząc innej drogi wyjścia, a stanie się fundamentem mocarstwowego stanowiska Rzeczypospolitej wśród państw i narodów świata.

Morze daje nam również nieograniczone wprost możliwości powiększenia ziemi ojczystej. Każdy metr kwadratowy pokładu okrętowego — to pole ziemi ojczystej, gdyż — według prawa międzynarodowego — kto wstąpi nogą na pokład okrętu polskiego, ten stoi na ziemi polskiej. Każdy okręt pod banderą polską — to pływająca część naszej Ojczyzny. Jest to część tem cenniejsza, że może przenosić się z miejsca na miejsce po całej kuli ziemskiej, gdyż morza i oceany są wolne i należą do wszystkich narodów. Tak więc, ile wybudujemy nowych okrętów polskich, ile przybędzie metrów kwadr. pokładu — tyle przybędzie Polski samej.

Morze — to szkoła życia, z której wychodzą całe zastępy ludzi twardych, czujnych, energicznych, cierpliwych, niezłomnych, zahartowanych. Morze — to surowy nauczyciel, niezrównany krytyk wszelkich słabości ludzkich, wystawiający ciągle na próbę wolę ludzką, odpowiedzialność za życie cudze i własne. Ciągłe zmagania, nieustanna walka

z żywiołem zmiennym, zdrażliwym, a zawsze niebezpiecznym, jakim jest morze — kształtuje charakterystyki ludzi, stykających się z tym żywiołem, tworząc z nich rodzaj brył granitowych. Ludzie morza — to ludzie przygotowani na wszystko, którzy nieraz patrzyli śmierci prosto w twarz bez zmrużenia powiek. Nic dziwnego, że z tej twardej szkoły brały swój rodowód narody, które narzucały swe panowanie światu całemu. Historia świata — to historia narodów żeglarskich. Na morzu leży również i nasza przyszłość. Droga ku temu wiedzie przez umiejętne wykorzystanie tych właściwości morza — przez wychowanie wodne całego społeczeństwa, a zwłaszcza młodzieży: musimy stać się narodem żeglarskim.

Już obecnie nasz brzeg morski jest olbrzymim obozem i letniskiem, do którego rok rocznie zdążają dziesiątki tysięcy ludzi z głębi Polski, szukający tu wypoczynku, wzmocnienia swego zdrowia i sportów morskich. Chłodny wiatr morski hartuje ciało i czyni je odpornym na wszelkie przeciwności. Czyste, pozbawione kurzu i pyłu, powietrze morskie wpływa kojąco na nasze drogi oddechowe. Uzupełnia to wszystko gorące słońce i bezmiar słonych wód. Ludność ze wszystkich krańców Polski przyjeżdża nad morze, by czerpać tu siłę fizyczną i zdrowie, by zaznajomić się z tym groźnym żywio-

łem, który ujarzmiony, daje nam tyle nieocenionych korzyści.

Własne wybrzeże morskie daje nam wreszcie dostęp do bezmiarów wodnych mórz i oceanów, w których żyją olbrzymie masy ryb. Ryby te mogą służyć za pokarm dla ludności nadbrzeżnej, jak również dla ludności, mieszkającej w głębi lądu. Dla zobrazowania, jakie bogactwa w postaci ryb mieszczą się w wodach morskich, wystarczy wskazać, że w jednym tylko roku wszystkie morskie państwa europejskie złowiły na Atlantyku i na Bałtyku 3 i pół miljarde kg ryb. Nasze rybołówstwo morskie jest dopiero w zaczątkach — łowimy rocznie około 9 milionów kg ryb. Stanowi to już dziś wcale pokaźną ilość, przyczem możliwości rozwojowe naszego rybołówstwa morskiego są bardzo duże.

* * *

Jak więc widzimy, znaczenie morza w życiu gospodarczem i politycznem Polski jest olbrzymie. Podczas, gdy w zaraniu odzyskania przez nas niepodległości zagadnienia morskie oparte były przedewszystkiem na uczuciu i to nielicznej garstki uświadomionych obywateli — dziś powinny one stać się ośrodkiem zainteresowania najszerszych mas narodu polskiego. Wszyscy powinniśmy zrozumieć, że morzu przedewszystkiem zawdzięczamy

naszą niezawisłość polityczną i gospodarczą, że morze jest istotnie źródłem siły i potęgi Państwa oraz fundamentem lepszego jutra całego Narodu.

Czy jednak potrafiliśmy zdobyć się na te najkonieczniejsze środki obrony, któreby zabezpieczały i w przyszłości dostęp Polski do morza, któreby stanowiły rękojmię bezpieczeństwa dla rozwoju naszej floty handlowej i naszego handlu zamorskiego? Czy dostatecznie zabezpieczyliśmy te olbrzymie nakłady pieniężne, jakie poszły na rozbudowę wybrzeża, portu w Gdyni, sieci komunikacyjnej, łączącej Polskę z morzem? Czy zabezpieczyliśmy ten dorobek przed zatrutą, przed zniszczeniem przez wroga usposobionych sąsiadów? Czy mamy odpowiednio silną marynarkę wojenną — straż naszego wybrzeża morskiego? Niestety — nie!

Wprawdzie nasza marynarka wojenna w ciągu ostatnich lat uzyskała kilka nowych jednostek, ogólny jednak jej tonaż wraz z okrętami pomocniczymi wynosi około 20.000 tonn, jest więc znikomy w porównaniu z tem, co widzimy u najbliższego sąsiada z zachodu. Pomyślmy tylko, że Niemcy, pomimo surowych zakazów, zawartych w Traktacie Wersalskim, pomimo srogich ran wojennych, przystąpiły już dawno do potężnego planu rozbudowy floty wojennej, osiągając już obecnie tonaż, wynoszący ponad 165 tysięcy tonn. Są

w tem zupełnie nowe, potężne pancerniki i mniejsze jednostki wojenne, przyczem wszystkie stare okręty gruntownie przebudowano, dostosowując je do wymagań nowoczesnej techniki wojennej tak, że obecna marynarka wojenna Niemiec jest najpotężniejsza na Bałtyku i stoi na najwyższym poziomie pod względem udoskonaleń technicznych.

Oczywiście, inne państwa również nie tracą czasu. Wprawdzie w Genewie przedstawiciele tych państw wygłaszają szumne przemówienia pokojowe, ale te piękne słowa nie zagłuszają stukotu fabryk wojennych, nie przeszkadzają w pracy licznych inżynierów, którzy wszystkie swe wysiłki skierowują ku wynalezieniu nowych środków walki, a rozbudowa marynarki wojennej stanowi jedno z najpoważniejszych zagadnień w tych poczynaniach. Wszędzie bowiem rozumie się, że jedynie silna marynarka wojenna zabezpiecza nie tylko przed zaduszeniem w czasie wojny, ale umożliwia poszczególnym narodom wyjście na szeroki świat, umożliwia odgrywanie już dzisiaj istotnej roli w międzynarodowym życiu politycznym i gospodarczym. I dlatego też, mimo poważnych trudności gospodarczych, przeżywanych przez wszystkie kraje, nie żałują one trudów i pieniędzy na postawienie swych sił morskich na właściwym poziomie.

Przypatrzmy się tylko sułcom, jakie poszcze-

gólne państwa wydają na flotę wojenną. I tak Anglja wydaje na ten cel rocznie 37.6 złotych na głowę mieszkańca, Francja 22,5 zł., nawet taka Szwecja, która jest w stokroć bezpieczniejszem położeniu niż Polska, wydaje 12 zł. na głowę mieszkańca. A Polska? Jeżeli rozłożymy wydatki, przewidziane przez nasz budżet na rozbudowę marynarki wojennej, na wszystkich mieszkańców Polski, to przekonamy się, że na głowę obywatela naszego kraju przypada rocznie zaledwie j e d e n złoty 40 groszy. Czyż w takich warunkach można pomyśleć o należytej obronie wybrzeża morskiego, a tem samem o należytej obronie niezawisłości gospodarczej i politycznej kraju? Toć Niemcy, naród 70-miljonowy, wydają rocznie 5.8 złotych na głowę mieszkańca. Jeżeli uprzytomnimy sobie jeszcze, że Polska zaczęła od niczego, to ta różnica w obecnem wydatkowaniu na flotę wojenną, wyda się jeszcze bardziej rażąca.

Czas już najwyższy wyteńczyć wszystkie siły dla odrobienia straconych lat, dla podążenia za innemi państwami w ich poczynaniach nad budową floty wojennej. Musimy sobie przytem uprzytomnić, że nie chodzi tu o przygotowania wojenne, że dążąc do stworzenia silnej marynarki wojennej, nie prowadzimy polityki zaborczej. Zasadą bowiem polskiej polityki jest: «Cudzego nie chce-

my — swego nie damy». Musimy wreszcie zrozumieć, że póki będziemy słabi, nikt się z nami nie będzie liczył. Gdybyśmy już w tej chwili posiadali na Bałtyku dostatecznie silną marynarkę wojenną, niktby nie odważył się podawać w wątpliwość naszych praw do morza, ani też mówić o konieczności rewizji granic. Stare rzymskie przysłowie mówi: «Jeżeli chcesz pokoju, bądź przygotowanym do wojny». Prawda tego przysłowia jest tak oczywista, że tylko głupi, czy zaślepiony marzyciel może jej nie uznawać. Czyż byłoby np. możliwe zawarcie paktów o nieagresji z naszymi sąsiadami, gdyby Polska była słaba i rozbrojona, a Niemcy i Rosja potężne i gotowe do walki? Jeżeli więc chcemy pracować w pokoju, na stworzonych już podwalinach budować dalej nasze gospodarstwo narodowe, jeżeli chcemy, aby się ono pomyślnie rozwijało — nie powinniśmy zwlekać ani chwili, ale już dzisiaj zrobić wszystko, co tylko leży w naszej mocy, aby wzmocnić naszą odporność nazewnątr poprzez stanowczą postawę całego narodu. Postawa ta. oparta na silnej marynarce wojennej, zapewni nam dostęp do morza, a tem samem łączność z całym światem.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę doniosłość dla Polski zagadnienia obrony morskiej, to przewidziane w budżecie wydatki na marynarkę wojen-

na są znikomo małe. Stanowią one zaledwie półtora procent całego budżetu państwowego, a tylko 5% budżetu wojskowego. Za tę stosunkowo nieznaczną sumę robi się już i tak wiele. Nasza marynarka wojenna mimo, że liczy zaledwie kilkanaście lat istnienia, pod względem moralnym stoi bardzo wysoko. Wyszakowanie techniczne, poczucie obowiązku, zapał i ofiarność w służbie dla Ojczyzny osiągnęły w niej bardzo wysoki poziom. Musi ona jednak przedstawiać dostateczną siłę. Obowiązek stworzenia tej siły w postaci nowoczesnych jednostek bojowych musi wziąć na swe barki zarówno Rząd, jak i całe społeczeństwo, wszyscy bez wyjątku obywatele.

Koszty rozbudowy polskiej marynarki wojennej, niezbędnej dla zabezpieczenia granic Rzeczypospolitej wyniosłyby, o ile rozłożylibyśmy je na dziesięć lat, około 60 milionów złotych rocznie, prócz sum, przewidzianych na ten cel w budżecie państwowym. Suma ta jest bardzo poważna, zwłaszcza jeżeli weźmiemy pod uwagę ogólne wyczerpanie organizmu gospodarczego Polski. To też trudno byłoby wymagać, żeby społeczeństwo mogło rok rocznie już obecnie składać tak dużą ofiarę na rozbudowę marynarki wojennej. Czyż jednak nie możemy choć w części temu zaradzić? Unrzecowimy sobie przecież, że jest nasz zgórą 32 miliony.

Jeżeli więc nawet przyjmiemy, że z tego jest tylko 10 miljonów płatników, to i tak, o ile każdy z nich da tylko 10 groszy miesięcznie, to rocznie zbierze się suma 12 miljonów złotych, która już w dużej mierze umożliwi rozbudowę polskiej marynarki wojennej. Wydaje nam się, że takie dobrowolne opodatkowanie się jest rzeczą zupełnie możliwą.

Czyż nie warto poświęcić miesięcznie kilkunaśtu czy kilkadziesiąt groszy, choćby z największym trudem zdobytych i zaoszczędzonych — dla zapewnienia Państwu pokoju, dla oparcia naszej niezawistości politycznej i gospodarczej na mocnych, trwałych podstawach.

Z tych drobnych miesięcznych składek powstanie specjalny fundusz, który pozwoli urzeczywistnić plan rozbudowy naszej floty wojennej, plan, nie zapewniający nam co prawda dorównania innym narodom w zbrojeniach morskich, ale w każdym razie dający nam możliwość stworzenia dostatecznej siły, która może stać się groźną dla każdego, kto by zważył względem nas wrogie zamiary.

Trzeba bowiem unprzymknąć sobie, że na morzu, bardziej niż gdzie indziej, siła zbrojna, nawet dużo słabsza od sił napastnika, stanowi dla niego poważne niebezpieczeństwo i może go narazić na duże straty, a nawet stać się przyczyną jego przegranej. Nie chodzi tu tylko o osiągnięcie rów-

ności morskich sił zbrojnych, ale przedewszyst-
kiem o tę gotowość bojową, któraby nakazała
innym państwom poszanowanie dla naszych słu-
sznych praw i wymagań.

Rozbudowa polskiej floty wojennej musi być
rozłożona na szereg lat, wysiłek społeczeństwa
musi też być dłuższy i trwały, nie może stanowić
on jednorazowej, dorywczej daniny na rzecz obrony
morskiej Państwa, ale musi stać się stałym, do-
browolnem opodatkowaniem społeczeństwa na ten
cel.

W zrozumieniu doniosłości świadczenia całego
społeczeństwa na rzecz rozbudowy marynar-
ki wojennej został stworzony przy Lidze Morskiej
i Kolonjalnej specjalny fundusz pod nazwą Fun-
duszu Obrony Morskiej. Ma on charakter dobra
publicznego i jest przeznaczony przedewszyst-
kiem na budowę okrętów marynarki wojennej.

Warto tu jeszcze jedno podkreślić: każdy grosz,
wpłacony na Fundusz Obrony Morskiej, będzie
użyty bezpośrednio na budowę floty wojennej. Ani
jeden złoty nie pójdzie na cele uboczne, na pokrycie
kosztów administracyjnych, związanych z utworze-
niem tego funduszu, bo jego administracja została
przekazana uchwałą Rady Ministrów z dnia
20 stycznia r. 1933 Lidze Morskiej i Kolonjalnej.
W myśl tej uchwały Liga pokrywa koszty admini-

stracji funduszu z własnych sum budżetowych oraz przez wzmożenie ofiarnej pracy swych członków.

Pamiętajmy zatem: każda suma przez nas wpłacona — to bezpośredni zastrzyk, który wzmacnia żywotną obronność naszego organizmu państwowego, a który wpływa pośrednio i na wzmożenie tętna życia gospodarczego Polski. Pomyślana na szeroką skalę rozbudowa marynarki wojennej pozwoliłaby na stworzenie własnej stoczni w Gdyni, gdzie znajdą zatrudnienie tysiące bezrobotnych, gdzie wyzyskane będą liczne surowce, wydobywane w kraju. Tak więc flota wojenna, która z czasem ma bronić naszych zamorskich szlaków handlowych, może stać się, już w zaraniu swem, jednym z potężnych czynników naszej niezawisłości gospodarczej i politycznej.

Czy wobec tych doniosłych celów znajdzie się bodaj jeden obywatel, któryby nie zobowiązał się dobrowolnie do stałych miesięcznych składek na rzecz Funduszu Obrony Morskiej.

Pamiętajmy: tylko w naszym ręku jest budowa silnej floty wojennej, tylko w naszej mocy obrona naszych granic, obrona naszych najżywotniejszych interesów, naszego handlu zamorskiego, który jest jedyną realną podstawą naszego wywozu tak rolniczego, jak kopalnianego, oraz rozwoju naszego rodzimego przemysłu.

Bierzmy przykład z naszego zachodniego sąsiada, gdzie już w końcu ubiegłego wieku cały kraj został pokryty siecią organizacyjną Związku Floty Morskiej (t. zw. Flottenverein). Organizacja ta została utworzona przez zaufanych cesarza Wilhelma II., który, chcąc przeprowadzić swe ambitne plany, zwrócił przedewszystkiem uwagę na rozbudowę floty wojennej. W ciągu kilkunastu pierwszych lat obecnego stulecia «Flottenverein» rozwinął się wspaniale, wciągając do swych szeregów liczne zastępy członków spośród wszystkich warstw społecznych, wszystkich ugrupowań politycznych, tak, że dosłownie nie było na terenie całej Rzeszy wsi, gdzieby nie było bodaj jednego członka związku. Organizacja ta stworzyła ze składek społecznych potężny fundusz, który pozwolił Niemcom — przy jednoczesnem przeprowadzeniu odpowiednich pozycji w budżecie państwa — zbudować silną flotę, tak groźną dla nieprzyjaciela w okresie Wielkiej Wojny.

I dziś, w okresie największych nawet trudności gospodarczych, naród niemiecki, wszyscy jego obywatele nie żałują pieniędzy na budowę kosztownych pancerników i innych bojowych jednostek morskich, rozumiejąc, że jest to pieniądź dobrze ulokowany, bo gwarantuje państwu potęgę, gospodarce narodowej — pomyślny rozwój, a obywateli

lowi daje możność przewyciężenia trudności i osiągnięcia dobrobytu.

Niech i u nas zrozumienie doniosłości znaczenia obrony morskiej dla całokształtu zagadnień państwowych wykrzesze w społeczeństwie iskrę ofiarnego wysiłku i dając Rządowi realną podstawę w formie stałych świadczeń na rzecz Funduszu Obrony Morskiej, stworzy podwalinę silnej floty wojennej Polski.



Każdy grosz złożony na
FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ
przekuty w spiż dział
okrętowych — zapewni
bezpieczeństwo i dobrobyt
Rzeczypospolitej

Konto P. K. O. 30680

L I G A

I K O L O N J A L N E J

BIBLIOTEKA

Muzeum
Morskiego
w Gdańsku

001582

SPÓŁDZIAŁA CZYNNIE:

- w utrwalaniu panowania Rzeczypospolitej Polskiej nad Bałtykiem;*
- w rozbudowie żeglugi morskiej, portów oraz handlu i rybactwa;*
- w utrzymywaniu ścisłej łączności z wychodźstwem polskim i w pozyskiwaniu terenów dla zamorskiej ekspansji ludzkiej i gospodarczej;*
- w rozbudowie i eksploatacji dróg wodnych śródlądowych i wychowaniu wodnem społeczeństwa, a w szczególności młodzieży.*

ZOSTAŃ CZŁONKIEM
LIGI MORSKIEJ
I KOLONJALNEJ

*Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej
Warszawa, ul. Widok 10.*
