

Dr HENRYK STRASBURGER

DLACZEGO
POLSKA
NIE MOŻE SIĘ DAĆ
ODEPCHNAĆ
OD
BAŁTYKU

*Kolekcja
Emila Kornasia*

BIBLIOTEKA POLSKA 1939

10



2
2
2

*DLACZEGO POLSKA NIE MOŻE SIĘ
DAĆ ODEPCHNĄĆ OD BAŁTYKU*

Dr HENRYK STRASBURGER

DLACZEGO
POLSKA
NIE MOŻE SIĘ DAĆ
ODEPCHNAĆ
OD
BAŁTYKU

Kolekcja
Emila Kornasia

BIBLIOTEKA POLSKA
1939



CM WEK

330702

Wydawca:

Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska” S. A.
Warszawa, Św. Jańska 4.

Drukiem:

Zakładów Graficznych Inst. Wyd. „Biblioteka Polska” S. A.
Bydgoszcz, Jagiellońska 3.



Wszelkie prawa
zastrzeżone

Wpisano do Księgi Akcesji

Akc. D1 nr 253 4 CM / 201 /

I. NIEPODLEGŁOŚĆ POLSKI A DOSTĘP DO MORZA

WALKA NARODÓW O DOSTĘP DO MÓRZ I OCEANÓW.

Powiadamy nieraz, że żyjemy na kuli ziemskiej. Słuszniej byłoby powiedzieć, że żyjemy na kuli wodnej, bo powierzchnię planety naszej w trzech czwartych pokrywa woda. W geografii i w polityce woda jest ważniejszym elementem aniżeli ziemia. Ryby i marynarze wybrali sobie na naszym globie najwłaściwsze miejsce.

Nie wiadomo czy właściwiej byłoby powiedzieć, że morza łączą czy też dzielą ludy. Morze zbliża bowiem z przyjaciółmi, a dzieli i chroni od wrogów. Morze jest wspólną granicą narodów świata, szlakiem powszechnym łączącym kraje w jedną wspólnotę powszechną, lecz jednocześnie woda jest obok gór najpewniejszą naturalną granicą i ochroną.

Położenie w stosunku do morza decyduje o znaczeniu krajów. Nad morzami rozsiadły się prawdziwie wolne narody. Za nimi jak gdyby w drugim szeregu grupują się dopiero nieliczne kraje odcięte od dróg wodnych.

„Kto nie ma styczności z morzem, jest wyłączony z dobrodziejstw tego świata, jest pasierbem Boga“ — powiada słusznie wielki ekonomista niemiecki, twórca narodowej polityki ekonomicznej, Fryderyk Liszt.

Żaden naród nie może żyć na świecie w odosobnieniu. Los każdego narodu zależy nie tylko od niego, ale i od innych narodów. Państwa, które w toku dziejów pragnęły zamknąć się i odgrodzić od innych narodów, marniały i stawały się po pewnym czasie łupem obcych, o ile nie wychodziły ze swojej izolacji. Nie ma w tym żadnej ujmy dla narodu, że zależy nie tylko od siebie, ale i od swoich sąsiadów, bo i oni od niego zależą. Ale ten, kto osiadł nad morzem, sam decyduje o tym, z kim i jakie pragnie utrzymywać stosunki — jest sąsiadem wszystkich narodów. Kto zaś opiera się nie o granicę powszechną narodów, ale wyłącznie o granicę lądową jednego czy też paru krajów, z nimi jest związany i od nich przede wszystkim zależy.

Rola jego we wspólnocie narodów jest jak gdyby wtórna a nie bezpośrednia. Jego zależność od jed-

nego lub niewielu sąsiadów inny ma charakter aniżeli powszechna wzajemna zależność wszystkich uczestników wspólnoty ludzkiej.

Życie i kultura ludzka powstały nad wodą. Najstarsze kultury świata rozwinęły się nad rzekami, jak: Egipt, Chiny czy Babilon. Były to kultury mało zdolne do rozpędu, do rozprzestrzeniania się na szerszych terytoriach. Podobne społeczeństwa — o charakterze rolniczym — ulegały często najazdom plemion koczowniczych. Natomiast kultury morskie miały zawsze tendencję rozszerzania swoich wpływów na sąsiednie ziemie.

Jak powiada nasz wielki uczony Bujak — siła narodów morskich leży nie w masie, lecz w ruchu. Siła woli, przedsiębiorczość i potężne wyładowanie energii cechują powołane do żeglugi społeczeństwa morskie.

Szczególnie w nowych czasach, których cechą wybitną jest wciąż rosnąca współzależność narodów, ważne znaczenie posiada podział krajów na takie, które mają bezpośredni dostęp do światowych dróg komunikacji, i na takie, które muszą się posługiwać przymusowym pośrednictwem bezpośrednich sąsiadów. Narody morskie podzieliły się rządami świata. Zajmują one wybrzeża, cieśniny, wyspy i porty położone na wielkich szlakach światowych i podporządkowują nieraz inne narody swojej woli.

Ale i między narodami odepchniętymi od morza zachodzić mogą wielkie i zasadnicze różnice. Bywają między nimi takie, które nie posiadając wprawdzie bezpośredniego dostępu do świata posługiwać się jednak mogą na równi pośrednictwem paru sąsiadujących z nimi narodów. Parę narodów dzieli się wtedy wpływami na kraj odcięty od morza. Kraj taki ma pewną, choć ograniczoną, możliwość wyboru między nimi. Do krajów takich należy Helwecja, opierająca swe istnienie na równowadze sił sąsiadów, jak niemniej na świetnej tradycji wolności narodu szwajcarskiego.

Póki siły sąsiadów się równoważą, państwo odcięte od morza może się ostać. Dopiero przy zachwianiu równowagi i uzależnieniu od przemożnych wpływów jednego mocarstwa los zależnego kraju bywa zagrożony. Położenie szczególnie jest ciężkie, jeżeli to jedno mocarstwo wykazuje cechy samowładcze, nie chce i nie umie liczyć się z właściwościami i z interesami innych narodów.

Dlatego politycy czescy powtarzali często, że kraj ich sprzeciwiać się musi wszelkimi sposobami próbom tzw. „Anschlussu“, czyli połączenia Austrii z Niemcami, ponieważ więcej niż połowa czeskiego obrotu handlowego a zatem i życia gospodarczego czeskiego byłaby wtedy kontrolowana i opanowana przez Niemcy. Przewaga gospodarcza, a co za tym

idzie także polityczna i kulturalna Rzeszy, byłaby wtedy przytłaczająca i niepodległość Czechosłowacji zostałaby zagrożona. Obawy czeskie sprawdziły się prędzej, aniżeli sami Czesi przypuszczali. W parę miesięcy po aneksji Austrii przez Rzeszę znikła z karty geograficznej nieszczęsna Czechosłowacja, zdana na łaskę jednego sąsiada.

Groźne wypadki na przełomie 1938 i 1939 roku oświetliły nam jak błyskawicą znaczenie wolnego dostępu do morza.

Giną dwa kraje pozbawione bezpośrednio łączności z morzem: Austria i Czechy. Zagrożona do głębi w swojej niepodległości czuje się Litwa, bo traci dostęp do morza. Nie Wilno, lecz Kłajpeda ma zasadnicze znaczenie dla Litwy i decyduje o jej niezależności. Odtrąceni od morza w Kłajpedzie Litwini kierują wzrok swój na skromny port rybacki — Szwentoję, planują jego rozbudowę, połączenie kolejną i szosami z centrum kraju.

Wspólna granica z Węgrami, niezależność Słowacji nie przynoszą Polsce spodziewanej korzyści: kraje te nie mają wolnego dostępu do morza i ulegają woli jednego wielkiego sąsiada. Natomiast wzmacnia się znaczenie sojuszu polsko-rumuńskiego. Dlaczego? Bo Rumunia ma wolny dostęp do morza, bo przymierze polsko-rumuńskie to nie fikcja, to oś bałtycko-czarnomorska na skromny wzór wielkiej osi: od Morza Północnego do Morza Śródziemnego.

Rozgrywają się przed naszymi oczami wielkie wypadki. Nie wiemy czy je nazwać wojną, czy pokojem, lecz jest to w każdym razie walka, a mianowicie walka przede wszystkim o wolne drogi morskie.

Zbierają się chmury nad Gibraltarem. Italia otacza szczególną troską swą wyspę Pantelerię, między Sycylią a Tuniszem, zamykającą drogę do wschodniej części Morza Śródziemnego. Przez mocne usadowienie się w Albanii Włochy opanowują cieśninę Otranto, zamykają Adriatyk i dostęp Jugosławii do Morza Śródziemnego. Italia żąda od Francji Dżibutti, jako naturalnego dostępu Abisynii do morza. Włochy żądają udziału w zarządzie Kanału Sueskiego. I taż sama Italia, rozporządzająca tysiącami kilometrów wybrzeża i dziesiątkami portów na swej ziemi, miałaby istotnie doradzać Polsce ustepliwość w sprawie jedynego dostępu do morza?

Bułgaria posiada dostęp do Morza Czarnego, lecz dąży do odzyskania utraconego w traktacie w Neuilly 1919 r. dostępu do Morza Egejskiego, połączonego bezpośrednio ze Śródziemnomorzem. Od ustąpienia przez Grecję wybrzeża egejskiego uzależnia Bułgaria swe zbliżenie do innych państw bałkańskich.

O względy Turcji zabiega Anglia i Francja zawierając z nią traktaty, bo Turcja trzyma Dardanele, klucz do Morza Czarnego. Zaopatrzenie Rumu-

nii w materiały wojenne zależy od wolnego dostępu do Morza Czarnego floty francuskiej i angielskiej. Za przymierze z Turcją Francja gotowa jest odstąpić sandżak Aleksandrettę na granicy Syrii i Turcji — która od tak dawna stanowi przedmiot sporu francusko-tureckiego. Również niezbyt potężna Grecja staje się przedmiotem usilnych zabiegów mocarstw, bo rozgałęzione wybrzeże morskie i liczne wyspy na Morzu Egejskim i Śródziemnym zapewniają jej wpływy na szlakach śródziemnomorskich.

Nad Zatoką Adeńską, mającą ważne znaczenie, jako przejście od Morza Czerwonego przez Ocean Indyjski do Indii, rozgrywa się walka mocarstw.

Uzbrojenie Wysp Alandzkich — fińskiego Gibraltaru — staje się przedmiotem ożywionych pertraktacji.

Przełom 1938—39 roku może być zatem scharakteryzowany jako bezkrwawy bój narodów o dostęp do mórz i oceanów, o panowanie na morskich szlakach międzynarodowych. Wyniki tej walki decydować będą o istnieniu, o niezależności, o potędze poszczególnych krajów.

POLSKA MISTYKA DOSTĘPU DO MORZA.

Rzut oka na kartę geograficzną Polski wystarczy dla stwierdzenia niewątpliwej prawdy: kluczem niepodległości Polski jest ujście Wisły, jest Zatoka

Gdańska. Dawny polski brzeg Bałtyku od Szczecina po Żarnowieckie Jezioro uległ naciskowi niemieckiemu. Ołowianym ciężarem położyły się na ziemiach Polski skolonizowane przez Niemcy Prusy Wschodnie — dawne lenno polskie — odpychając Polskę na długości paruset kilometrów od wybrzeża bałtyckiego. Wąskim pasem równoległym do brzegów jedynej wielkiej polskiej rzeki — Wisły — przeciskają się wśród terytoriów dawniej polskich a dzisiaj niemieckich ziemie polskie ku morzu — ku wolności, ku łączności bezpośredniej ze światem. A samo dorzecze Wisły w granicach Polski wynosi 179 tysięcy km², czyli, w krótkich słowach, pół obszaru państwa polskiego. Również dorzecza Niemna, Odry i Dźwiny pochylają się ku Bałtykowi, tak iż razem około $\frac{3}{4}$ powierzchni Polski należy do zlewiska tego morza.

Okolona na przestrzeni pięciu i pół tysiąca kilometrów obwodu granicą lądową, Polska posiada zaledwie 140 km, czyli 2,5% granicy morskiej. Można by nazwać może ten stosunek współczynnikiem morskości Polski. Obliczony wg tej samej metody koeficjent morskości Niemiec wynosi 22,6% a współczynnik Francji — 50,7%. Ten stosunek daje oczywiście niedokładny tylko obraz łączności krajów ze światem. Nie wszystkie brzegi morskie są sobie równe. Różne znaczenie posiada brzeg geograficznie zamkniętego Morza Kaspijskiego lub wy-

brzeże jugosłowiańskie opanowanego przez Włochów Adriatyku, a inną wartość mają otwarte wybrzeża Atlantyku czy Pacyfiku. Opanowane przez Anglię wybrzeża Gibraltaru lub cieśnina Bab-el-Mandebu między Arabią a Afryką — to już nie dostępy do morza, to sytuacje kluczowe dające panowanie nad światem.

Jednak niski stosunek długości wybrzeża morskiego Polski daje niewątpliwie obraz pewnego jej odosobnienia od świata, jej okrażenia lądowego.

„Napór kontynentalny“, czyli stosunek ludności państw sąsiadujących do ludności państwa okrażonego wynosi w Polsce 7:1, gdy dla Niemiec przedstawia się on jak 2:1, dla Francji 3,5:1, dla Rumunii 11:1, dla Czechosłowacji był on 10:1. Każdy kilometr morza nabiera w tych warunkach niesłychanego znaczenia dla Narodu polskiego. Świadomość, że na tym wąskim pasie łączącym nas z morzem wspiera się niepodległość Polski, nadaje mu wyjątkowy charakter.

Istnieje w Polsce — mówi André Tibal, profesor uniwersytetu w Nancy — uczucie, które nazwać można mistyką dostępu do morza. Istotnie, wolny dostęp do morza — to nie postulat polityczny, to świętość Narodu polskiego. Kto porywa się na tę świętość — albo nie rozumie z Narodu polskiego, albo za nie ma Naród polski.

Nie były czezą formalnością, lecz głębokim wyrazem ducha polskiego zaślubiny z morzem, dokonane symbolicznie przez wrzucenie pierścienia do wód Bałtyku w dniu 10 lutego 1920 r., i przysięga złożona na pierwszym święcie morza na wybrzeżu Bałtyku przez cały naród: „Żaden wróg nie zerwie łączności naszej z ziemią pomorską i z morzem! Tak nam dopomóż Bóg“.

GDĄŃSK I GDYNIA JAKO ZABEZPIECZENIE PRZED OKRĄŻENIEM GOSPODARCZYM POLSKI.

„Czucie i serce“ podszeptwały tutaj narodowi te same prawdy, które dostrzega ekonomisty „szkiełko i oko“.

Przez nikłą dwu i pół procentową granicę Polski przechodzi 78% tonażu całego naszego handlu zagranicznego, względnie 63% wartości handlu polskiego. Nie jest więc chyba przesadą powiedzieć, że porty polskie: Gdańsk i Gdynia mają decydujące znaczenie dla całego życia gospodarczego Polski.

Zaopatrzenie Polski w najważniejsze nasze surowce i środki produkcji: bawełnę, złom, rudy, piiryty i fosforyty, nasiona oleiste i garbniki, odbywa się morzem przez własne porty. Tą samą drogą przychodzą ryby, owoce i ryż.

Ale jeszcze ważniejsze jest znaczenie naszych portów dla eksportu. Wywóz z Polski ma w przeważnej mierze charakter rolniczo-surowcowy. Wynika z tego, że waga jednostkowa polskich artykułów eksportowych jest stosunkowo wielka w porównaniu do ich wartości. Podobne towary nie wytrzymują długiego przewozu lądowego. Ich wywóz jest zależny od morza. Są to w pierwszej linii węgiel i drzewo, dalej produkty rolnicze, żelazo i metale. Dlatego oba porty polskie są przede wszystkim portami wywozowymi i ich znaczenie dla utrzymania równowagi bilansu handlowego jest decydujące.

Ale oba te porty nie są jedynie punktami przejściowymi, miejscami przeładunku polskich towarów. Oznaczają one nie tylko uniezależnienie Polski od tranzytu zagranicznego, od ryzyka przerwania lub utrudnienia przewozu polskich towarów za pomocą wysokich taryf, szykan lub po prostu zakazów. Porty polskie stają się też w coraz większym stopniu ośrodkiem dyspozycji handlowej polskiej. Dopomagają one do stopniowej emancypacji handlu polskiego od obcego pośrednictwa. Do portów tych przeniósł się handel bezpośredni artykułami, które dawniej przechodziły nie tylko przez porty obce, ale również przez obce pośrednictwo handlowe, niepomiernie podrażające i obciążające ceny towarów i uzależniające handel Polski od obcej dyspozycji. Ośrodek handlu bawełny przeniósł się

z Bremy do Gdyni. Również handel niektórymi artykułami spożywczymi sprowadzanymi z krajów zamorskich w coraz silniejszym stopniu łączy się i wiąże z rozwojem naszych portów.

Posiadanie własnych portów stało się też podstawą rozwoju i eksploatacji nowych gałęzi produkcji i handlu wywozowego. Przystąpiono w naszych portach do stworzenia odpowiednich organizacji kupieckich, do przeprowadzania kontroli i standaryzacji szeregu towarów wywożonych za granicę. Dotyczy to np. wywozu jaj, serów, bekonów i innych artykułów naszego rolnictwa i hodowli. Dzięki usprawnieniu organizacji handlowej podniesiony został gatunek a wraz z nim i ceny wywożonych artykułów. Koncentracja przeładunku znacznie większych ilości towarów w portach polskich wpłynęła na znaczne jego potaniecie.

Gdańsk i Gdynia należą dzisiaj do największych portów na Bałtyku, ale możliwość ich rozwoju na przyszłość jest jeszcze nierównie większa. Handel zagraniczny Polski na głowę ludności jest dotychczas jeszcze znacznie mniejszy aniżeli w innych krajach. Na jednego mieszkańca przypada obrót pięć razy mniejszy niż w Niemczech i Francji, przeszło dwa razy mniejszy niż we Włoszech, nie wspominając już o krajach o najbardziej rozwiniętym handlu zagranicznym, jak Belgia, Dania czy Anglia. Można by zatem żywić uzasadnione obawy czy

dwa nasze porty, stanowiące, jak to później wyłożymy, właściwie jeden tylko port polski na Bałtyku, potrafią w przyszłości opanować rosnące potrzeby gospodarcze naszego państwa.

Jak wynika z przytoczonych wyżej liczb — jedna trzecia całego naszego obrotu towarowego przechodzi drogą lądową, a mianowicie — według danych roku 1937, ostatniego przed zmianą granic w Europie centralnej — 14,5% przywozu z Niemiec i tyleż wywozu do Niemiec, 4,9% naszego wywozu i 4,5% naszego przywozu austriackiego, 4,3% eksportu i 3,5% importu czechosłowackiego, 0,1% wywozu i 0,8% przywozu w kierunku Węgier.

Te ostatnie kraje weszły obecnie w skład Rzeszy lub znajdują się pod wpływem polityki niemieckiej. Gdybyśmy sobie wyobrazili na chwilę, że Niemcy potrafiłyby nas odepchnąć od Bałtyku, to doszlibyśmy do przekonania, że dzie więćdziesiąt kilka procent naszego handlu zagranicznego byłoby kontrolowane przez Niemcy. Nasze życie gospodarcze znalazłoby się pod całkowitym protektoratem Rzeszy.

Polska byłaby tylko aneksem gospodarczym Niemiec. One decydowałyby o tym, z jakimi krajami utrzymywalibyśmy stosunki gospodarcze, jakie gałęzie produkcji mielibyśmy u siebie rozwijać. Nacisk gospodarczy decydowałby całkowicie także o

wszystkich innych dziedzinach życia polskiego, w szczególności zaś o jego polityce zagranicznej.

Podobne państwo miałyby słabsze podstawy niezależności gospodarczej niż Czechy po Anslusie Austrii i zaborze Sudetów.

Przed aneksją Czechosłowacji już najdłuższą granicą Polski była granica z Rzeszą. Wynosiła ona 1912 km, czyli 34,5% polskiej granicy lądowej albo 1/3 całego obwodu Polski. Po aneksji Czech, podporządkowaniu Słowacji Rzeszy i pewnym uzależnieniu niestety również i polityki węgierskiej granica Polski z Rzeszą i sferą bezpośrednich jej wpływów wynosi 2896 km, czyli pięćdziesiąt parę procent linii granicznej Polski.

Granica litewska, ciągnąca się na przestrzeni 507 km, czyli 9,2% granic Polski, przez zajęcie Kłajpedy już także nie może być uważana za całkowicie niezależną od Rzeszy. Granica rosyjska 1412 km, czyli 25,5% granic Polski, jest jak dotychczas granicą prawie martwą. Trudno byłoby twierdzić, że powinna ona taką pozostać w dzisiejszych warunkach. Z granic lądowych, poza granicą łotewską na odległym wschodnio-północnym krańcu Rzeczypospolitej długości 109 km, jedynie granica z Rumunią, wynosząca 349 km posiada szczególne znaczenie ze względu na łączność z Morzem Czarnym.

Polisce grozi geograficzne i gospodarcze okrażenie przez Rzeszę niemiecką i morze jest jedynym nieomal wyjściem z kręgu pierścienia niemieckiego.

METODY PRESJI NIEMIECKIEJ.

Panujące u nas powszechne przekonanie, że dostęp do morza jest dla Polski warunkiem niepodległości, że bez tego dostępu państwo byłoby zdane na łaskę i niełaskę Niemiec, znalazło już w dwudziestoletniej historii Polski odrodzonej niejednokrotnie swoje potwierdzenie. Polska stawała się już nieraz przedmiotem nacisku niemieckiego, od którego jedynie łączność z morzem ją wyswobadzała.

W roku 1920 dowóz materiałów wojennych do obleżonej przez bolszewików Warszawy natrafił na wszystkich drogach lądowych na nieprzewyciężone trudności. Od południa dowóz wstrzymany był przez Czechy, co na długie lata rzuciło cień na normalny rozwój stosunków polsko-czeskich. Jednocześnie na zachodzie Niemcy odmówiły przewozu amunicji oczekując z upragnieniem upadku Warszawy. Wtedy to dostęp do Bałtyku i posiadanie portu gdańskiego uratowały Polskę od zagłady. Sytuacja polityczna w Gdańsku mało jeszcze była ustalona, ale przebywały w porcie gdańskim siły wojskowe angielskie. Pod ich osłoną materiały zostały wyłado-

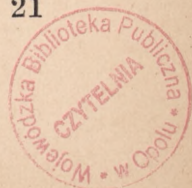
wane, przewiezione Wisłą do Tczewa, a stamtąd kolejami polskimi do obleżonej Warszawy.

Szczególnie ciężki i długi był następny atak przypuszczony przez Niemcy na Polskę w latach 1925—1934. Po wygaśnięciu w dniu 10 stycznia 1925 r. przejściowych przepisów traktatu wersalskiego, zobowiązujących Niemcy do niestosowania wobec Polski jakichkolwiek środków upośledzających polski wywóz, czyli tzw. dyskryminacji gospodarczej, wprowadziły Niemcy przepisy i utrudnienia handlowe, które dotknęły przede wszystkim węgiel polski. Wydany został szereg zarządzeń bojowych do wytworów gleby i przemysłu polskiego. Prasa niemiecka nie ukrywała myśli, że metody te miały charakter nie tyle gospodarczy, co polityczny. Polska zamknięta w swoich granicach między Niemcami a Rosją miała zostać zaduszona z braku wymiany towarowej, a w szczególności z nadmiaru węgla, którego stosunkowo bardzo wielką część wywozić musi Polska za granicę. Jedynym ratunkiem okazało się znowu morze i wolny dostęp do Bałtyku. W ciągu krótkiego czasu przestawiony został obrót towarowy z kierunku zachodniego na kierunek północny, na wywóz morski.

Podczas kiedy w roku 1925 jeszcze 40% naszego eksportu szło do Niemiec, w r. 1935 liczba ta została zredukowana do 15,1%. Jednocześnie import z Niemiec spadł z 34,5% do 14,4%. W tym samym

czasie zwiększył się udział procentowy wszystkich innych narodów, nie wyłączając innych kontynentów, które zastąpić musiały zamknięty gwałtownie rynek niemiecki i źródła dostawy niemieckie. Dzięki posiadaniu Gdańska, dzięki rozbudowie Gdyni Polska oprzeć się mogła naciskowi niemieckiemu i przetrwać dziewięcioletni brak traktatu handlowego z Rzeszą.

Niestety, od czasu zaboru Czechosłowacji, a nawet już i przed tym okresem władze niemieckie próbują stosować do Polski w różnych dziedzinach podobne metody okrażenia i nacisku. Wykorzystując nowy układ granic Niemcy robią np. trudności w udzielaniu wiz tranzytowych, czyli przejazdowych przez Rzeszę poszczególnym polskim obywatelom albo całym grupom. Zarządzenia te dotknęły np. w wysokim stopniu szerokie rzesze robotników polskich, którzy zamierzali udać się po chleb na robotę do Francji. Profesorowie i uczeni udający się na zjazdy i kongresy międzynarodowe bywają pozbawieni prawa przejazdu przez Rzeszę. Wywierany jest w ten sposób nacisk na przekonania i poglądy, i na stosunek uczonych i polityków polskich do spraw narodowego socjalizmu. Osoby udające się np. do Paryża zmuszone bywają nieraz odbywać tę podróż przez Bałtyk lub daleką okólną drogą przez Węgry, Jugosławię, Włochy. Podobne posunięcia mają te dobre strony, że ukazują światu



i polskiej opinii publicznej, jak wyglądałaby Polska, gdyby również i północna droga została jej zamknięta.

DOMINIUM MARIS DIRECTUM ORAZ INDIRECTUM.

Twierdzimy zatem, że wolny dostęp do morza jest jedynym zabezpieczeniem niezależnej gospodarki i polityki państwa polskiego. Spróbujmy dokładniej sprecyzować, co rozumiemy pod pojęciem wolnego dostępu do morza?

Wolny dostęp do morza jest to możność dla państwa i narodu bezpośredniego korzystania z wszechświatowych szlaków wodnych bez ingerencji innych mocarstw i bez możności innych krajów zamknięcia, utrudnienia czy ograniczenia w jakikolwiek sposób wylotów na morze czy to w czasie wojny, czy pokoju. Taki pełny i pewny dostęp do morza daje tylko własne wybrzeże z całkowitą nad nim suwerennością, z możnością przedsięwzięcia na nim wszelkich czynności i wydawania wszystkich zarządzeń natury politycznej, gospodarczej czy militarnej: dominium maris directum.

Własne wybrzeże stanowiące nierozzerwalną całość z pozostałym terytorium jest wolnym terytorialnym dostępem do morza! Taki dostęp stworzyła

Polska w Gdyni na własnym, wąskim, przylegającym do Gdańska wybrzeżu.

Ale obok tego istnieje jeszcze inne pojęcie dostępu do morza, w formie uprawnień na terytorium podlegającym obcej suwerenności, w formie rozszczeń do innego państwa o wykonanie pewnych czynności lub też zaniechanie innych celem nie utrudniania czy ułatwiania obrotu towarów czy ludzi. Jest to dostęp do morza prawnopolityczny, w przeciwieństwie do dostępu terytorialnego: *dominium maris indirectum*.

Konieczność dla niepodległej Polski posiadania dostępu do morza jest tak oczywista i ogólnie uznawana, że Niemcy samego tego prawa nie kwestionują i w czasie rokowań w Wersalu już nie kwestionowali. Wiedzieli oni, że w tej dziedzinie nigdzie w Europie na grunt podatny trafić nie mogą. Chętnie nawet swą wielkoduszność w tym względzie podkreślają.

Czynią to Niemcy tym bardziej, że istniała i istnieje w Rzeszy, podobnie jak w Polsce, pełna świadomość, że Gdańsk pozbawiony naturalnego zaplecza polskiego spaść by musiał ponownie, jak w czasie swych związków z Niemcami, do roli drugorzędnego portu, który byłby balastem finansowym dla Niemiec, a w ludności gdańskiej wzbudzać by musiał żal za utratą polskiego rynku i za łącznością gospodarczą z państwem polskim.

Rząd niemiecki nie może nie zdawać sobie sprawy z tego, że jego cele polityczne w Gdańsku są sprzeczne z rzeczywistością gospodarczą i z realnymi ekonomicznymi interesami Wolnego Miasta. Dlatego przyznaje konieczność pozostawienia Polsce praw gospodarczych w Gdańsku celem przyciągnięcia obrotu towarowego do tego portu. Wszak każde państwo stara się ściągać ładunki do swoich portów. Niemcy przed wojną usilnie ściągały ładunki rosyjskie do Gdańska i Królewca i także obecnie starają się je do Królewca ściągnąć.

Stosunki polityczne z zapleczem nie wstrzymują od stosowania podobnej polityki. Wprost przeciwnie, stworzenie drogi komunikacyjnej dla obcych ładunków i wzmożenie ruchu na tej drodze pozwala w wypadku zatargu politycznego tym silniej uderzyć państwo uzależnione w swym transporcie od danej drogi, im ruch ten jest bardziej intensywny. Nic dziwnego, że w dziedzinie tranzytu gospodarczego Niemcy oporu w Gdańsku nie stosują.

Jak Niemcy pragnęliby w istocie udostępnić Polsce dostęp do morza? Co rozumieją oni pod wolnym dostępem Polski do morza, do którego prawa państwu polskiemu nie zaprzeczają? Niemcy dali na to parokrotnie odpowiedź:

„Niemcy są skłonne w sprawie gdańskiej, tj. dostępu Polski do morza, przyznać jej pewne ułatwienia i przywileje analogiczne do tych, jakie ma-

ją być przyznane Czechosłowacji w Hamburgu i Szczecinie..." (Porównaj list Mocarstw Sprzymierzonych do Przewodniczącego Delegacji Niemieckiej w Wersalu z dn. 16 czerwca 1919 r.).

Już w Wersalu w czasie rokowań pokojowych zjawiała się wielka trudność pogodzenia dwóch sprzecznych punktów widzenia: zasady narodowościowej, sprzeciwiającej się przyłączeniu terenu przeważnie niemieckiego do Polski i zasady geopolitycznej, wymagającej dla Polski dostępu do morza, jako warunku niepodległości. Z jednej strony interes niepełna trzydziestomilionowego narodu, z drugiej prawa dwustu tysięcy ludności poparte przez nietykalną i świętą wówczas zasadę narodowościową.

W rezultacie rokowań wersalskich sprawa gdańskiego dostępu do morza załatwiona została w sposób kompromisowy: terytorium gdańskie nie zostało przyłączone do Polski, żeby nie naruszać zasady narodowościowej, ale zostało odłączone od Rzeszy, żeby służyć mogło jako pomost łączący Polskę z morzem. Został więc stworzony jakby dostęp do morza nowego, trzeciego rodzaju, który nie jest ani dostępem terytorialnym, ani dostępem tylko prawnopolitycznym, ale dostępem mieszanym terytorialno-prawnym: na terytorium nie złączonym ani z Rzeszą, ani z Polską niektóre atrybuty administracyjno-państwowe przynależą do władz Wolnego Miasta Gdańska, niektóre zaś do Polski.



Co wart jest dostęp prawno-polityczny do morza? Ma on taką samą wartość, jaką posiadają w stosunku do danego państwa w ogóle jego zobowiązania międzynarodowe.

Jakie znaczenie posiadały dla niepodległości Czechosłowacji uprawnienia udzielone jej w portach niemieckich, wykazała w sposób dosadny sama Rzesza zagarniając po prostu cały kraj, któremu miała zabezpieczyć prawno-polityczny dostęp do morza. Dowiodła ona tylko w sposób doskonały, że ochroną od wroga nie może być broń w jego ręce złożona.

Zachodzi teraz pytanie, jaką wartość ma mieyszany — terytorialno-polityczny dostęp do morza, w rodzaju tego, jaki posiada Polska w Gdańsku. Rozwój wypadków w Gdańsku wykazał, że wartość dla Polski mają jedynie przysługujące jej tam prawa bezpośrednio o charakterze praw terytorialnych czy też suwerennych albo przynajmniej administracyjnych, na zasadzie których Polska przez swoje organy jako uprawnione państwo występuje i działa sama.

Natomiast roszczenia do władz gdańskich straciły na znaczeniu od czasu utrwalenia się tam władzy narodowo-socjalistycznej, pozbawionej wszelkich cech samodzielności w stosunku do Berlina.

Funkcjonuje polska kolej czy polska poczta w Gdańsku, bo jest w polskim ręku. Odbywać się może wyładunek i przewóz materiałów wojennych

przez półwysep Westerplatte, bo uskutecznia się we własnym zakresie polskich czynników. Natomiast traktatowe równouprawnienie Polaków z gdańskimi Niemcami w dziedzinie kulturalnej czy gospodarczej okazuje się fikcją, bo wykonanie tych praw leży w rękach zależnego od Berlina Senatu Gdańskiego. Uprawnienia Polaków do prowadzenia handlu, do kupowania nieruchomości udaremnione są przez gdańskie czynniki.

JEDNO GOSPODARCZE ZAPLECZE — JEDEN POLSKI PORT GDAŃSK - GDYNIA.

Położenie Gdańska i Gdyni ze stanowiska prawno-administracyjnego jest zatem zupełnie odmienne. Natomiast ze stanowiska gospodarczego rozdzielanie tych dwóch organizmów jest niemożliwe.

Pomimo odległości kilkunastu kilometrów, dzielącej te dwa miasta, stanowią one łącznie jeden tylko wylot do morza.

Pomimo różnicy ustroju polityczno-administracyjnego, Gdańsk i Gdynia przedstawiają geograficznie i gospodarczo jeden nierozdzielny port.

Dzielące je wybrzeże będzie niewątpliwie wkrótce całkowicie wypełnione i zabudowane. Ale nie łączność czy ciągłość urbanistyczna stanowi głównie o jedności tego portu. Największe posiada

znaczenie, że mają one geograficznie i gospodarczo jedno tylko zaplecze, którego wobec bliskości jednego miasta od drugiego niepodobna rozdzielić i rozgraniczyć. Dlatego też podział ładunków między nimi nie może się odbywać na zasadzie miejsca pochodzenia towaru, tj. według mniejszej lub większej odległości od jednego z portów.

Podział ładunków między Gdańskiem i Gdynią odbywa się jedynie na zasadzie dogodności technicznych tych czy innych basenów, według właściwości przewożonego ładunku tak, jak to się odbywa między poszczególnymi basenami czy wybrzeżami jednego i tego samego portu. Niepodobna jest rozbić instrumentu gospodarczego gdańsko-gdyńskiego na dwie niezależne części składowe. Jedynie wspólne planowanie, współdziałanie zarządów obu portów a właściwie lepiej jeszcze — jedna wspólna administracja zaspokajałyby najwłaściwiej interesy zarówno obu portów, jak całego wspólnego gospodarczego zaplecza.

Bliska współpraca gospodarcza Gdańska i Gdyni jest rozwiązana i ustalona przez praktykę w sposób zadowalniający i dokładny.

Do Gdańska kierują się w pierwszym rzędzie towary ciężkie, których transport musi się odbywać na znacznej przestrzeni drogą wodną, a więc np.: zboże i drzewo. Drzewo korzysta ze specjalnych udogodnień w Gdańsku z powodu istnienia tam roz-

ległych i tanich terenów nadbrzeżnych. Również rudy i piryty a dalej nafta i produkty naftowe znajdują tam właściwe warunki przeładunku.

Natomiast naturalne zalety portu gdyńskiego polegają przede wszystkim na wygodach nawigacyjnych, łatwym wjeździe, dużych głębokościach portu, szerokości przejazdów i basenów. W Gdyni znajduje specjalnie dogodny warunki ruchu pasażerski i emigracyjny ze względu na łatwość nawigacji dla wielkich statków pasażerskich, jak i na istnienie dworca morskiego i obozu emigracyjnego. Do Gdyni zawijają w pierwszym rzędzie dalekobieżne linie żeglugowe, obsługiwane przeważnie przez duże statki, następnie Gdyni przypada cały szereg towarów specjalnych, jak: bekony, masło, jaja, których eksport odbywa się przy pomocy chłodni gdyńskiej, ryż, którego import związany jest z istniejącą w Gdyni ryżownią, nasiona oleiste dla olejarni, bawełna, która posiada specjalne składy i magazyny konsygnacyjne, tytoń ze względu na magazyny Monopolu Tytoniowego, owoce itp. W Gdyni wytworzyły się dalej korzystne warunki dla towarów masowych przewożonych ładem i dla złomu żelaznego.

Natomiast dla Rzeszy niemieckiej port gdański nie ma najmniejszego gospodarczego znaczenia. Posiadają oni dosyć swoich portów dogodniej dla Rzeszy położonych pod względem geograficznym. Naj-

lepszym tego dowodem jest, że natychmiast po aneksji Czechosłowacji Niemcy przestawiły cały bardzo zresztą poważny eksport towarowy z Czech do portu gdańskiego — na Szczecin. Wobec braku łączności gospodarczej Gdańska z Rzeszą Niemcy obiecują Gdańskowi na wypadek aneksji stworzyć w Gdańsku centrum przemysłu wojennego i bazę militarną skierowaną przeciwko Polsce.

Nie tylko ze stanowiska gospodarczego, ale również pod względem strategicznym z punktu widzenia obronności nizina gdyńska zależna jest całkowicie od odległych o 10 km wzgórz gdańskiej wyżyny. Gdańsk panuje nad Zatoką Gdańską. Dawniej zależność strategiczna odgrywała rolę tylko w razie wojny. Dzisiaj, kiedy zatarła się różnica między okresem wojny i pokoju, kiedy metody presji gospodarczej stosowane być mogą w każdym czasie, kiedy nawet poczynania pokojowe liczyć się muszą z ewentualnością zastosowania środków siły — rozwój gospodarczy Gdyni i przeładunek przez ten port w razie niekorzystnej ewolucji statutu Wolnego Miasta Gdańska mógłby być nawet w czasie pokoju utrudniony i podkopany.

Gdynia zależna jest od Gdańska także pod względem komunikacji rzecznej. Drogą wodną nie można z Polski do Gdyni dostać się inaczej, jak tylko poprzez terytorium gdańskie.

Gdańsk położony u ujścia Wisły — osi geograficznej i gospodarczej Polski — jest zatem kluczem Gdyni i kluczem całej Polski.

Nie chcemy nużyć czytelnika przytaczaniem szczegółowych cyfr przeładunku portu Gdańsk-Gdynia. Ograniczymy się do stwierdzenia, że Gdańsk-Gdynia przeładowały łącznie w r. 1937 — 16,2 milionów ton (z czego Gdynia 9 mil. a Gdańsk 7,2 mil.). Jest to dwukrotny tonaż następnego największego na Bałtyku portu Szczecina, przeszło czterokrotny przeładunek Sztokholmu, trzykrotny Kopenhagi, przeszło dwukrotny tonaż Bremy, dwie trzecie przeładunku Hamburga, więcej niż połowa przeładunku Antwerpii. Z portów na kontynencie europejskim jednie Rotterdam ze swoim 42 milionowym przeładunkiem odbiega jeszcze bardzo daleko od przeładunku u polskiego dostępu do morza. Któż z myślących ekonomicznie ludzi mógłby doradzać Polsce zniszczenie i rozbięcie jednego z największych na naszym kontynencie portów!

KOSZTEM NAJWIĘKSZYCH OFIAR I ZRZECZEŃ SIĘ W INNYCH DZIEDZINACH POLSKA ROZBUDOWUJE SWÓJ DOSTĘP DO MORZA.

Polska jest krajem mało zasobnym w środku. Dlatego nie jest zawsze w stanie równomiernie podjąć wszystkim swoim zadaniom: odbudowie pań-

stwa po półtorawiekowej przerwie w jego egzystencji, dźwignięciu zniszczonego wojnami w 1914—18 i 1920 r. aparatu gospodarczego itd. Mogła ona dochodzić do większych osiągnięć jedynie przez koncentrację swoich wysiłków na jednym problemie. Dla osiągnięcia jednego celu musiała Polska pozostawiać odłogiem inne — nieraz bardzo ważne, lecz jednak mniej ważne zadania.

Ponad wszystkie zadania Polska — kosztem wielkich na innych polach ofiar — wyniosła jeden problem, który uznała za najważniejszy i największy dla siebie. Gdyby zapytać przeciętnego Europejczyka, co uczyniła Polska dodatniego po wojnie, dałby prawdopodobnie dwie odpowiedzi: wygrała wojnę z bolszewikami i wybudowała Gdynię; a pod Gdynią — jak sądzimy — rozumieć należy nie tylko poczynania w samej Gdyni, lecz wszystko, co zrobiono w Polsce dla zapewnienia i rozbudowania dostępu do morza: a więc również rozbudowę portu gdańskiego; zacięta, latami przez społeczeństwo całe prowadzoną obronę naszych uprawnień w Gdańsku, która w niektórych okresach górowała nad wszystkimi innymi zainteresowaniami Polski; rozbudowę komunikacji z morzem; budowę floty handlowej i wojennej, która dla obywateli wielkich potęg morskich wydawać się musi mała i nikła, ale która dla Polski niezwykle posiada znaczenie, bo łączy nas z morzem i została osiągnięta kosztem

ograniczenia potrzeb narodu w wielu innych dziedzinach!

Jakież są realne osiągnięcia Polski na Bałtyku?

Na miejscu małej wioski rybackiej o niespełna tysiącu mieszkańców stworzono miasto, które dzisiaj, po kilkunastu latach, posiada sto tysięcy mieszkańców i port, który przepuszcza sam, bez Gdańska, większą ilość towarów od największych i najstarszych portów na Bałtyku. Ogólna powierzchnia tego portu wynosi 1114 ha, obecna długość wybrzeży 12867 km. Liczba urządzeń przeładunkowych wynosi 76 o nośności ogólnej 303 ton. Powierzchnia magazynów portowych wynosi 217 tys. m².

Jednocześnie rozbudowano port gdański, przy czym Polska partycypowała w 50% kosztów rozbudowy. Obrót towarowy Gdańska podniósł się od czasu powstania państwa polskiego z 2,4 tys. ton w r. 1912 do 7,2 tys. ton w r. 1937. Wzrost obrotów Gdańska od r. 1928 wynosi 294%, jest większy zatem od wzrostu jakiegokolwiek innego portu bałtyckiego z wyjątkiem Gdyni. Długość nabrzeży portu gdańskiego wzrosła od 1914 do 1938 r. z 21 km do 31 km. Liczba mechanicznych urządzeń przeładunkowych z 26 do 94, powierzchnia magazynów z 155847 m² do 291791 m². Długość portowych torów kolejowych z 38 km do 350 km.

Liczba statków handlowych, których Polska w r. 1920 jeszcze wcale nie posiadała, wynosi obec-

nie 46 o pojemności 115000 ton. Tonaż ten jest nieco większy od tonażu Egiptu, Rumunii czy Wenezueli, prawie 4 razy mniejszy od belgijskiego, 5 razy mniejszy od fińskiego, nie może być wcale oczywiście porównywany z flotą handlową wielkich państw.

W dziedzinie komunikacyjnej wspomnieć należy o utworzeniu wielkiej magistrali handlowej Katowice—Gdynia przez wybudowanie szeregu nowych odcinków kolejowych, które wraz z istniejącą już dawniej linią kolejową Inowrocław—Bydgoszcz—Maksymilianowo i pewnymi lokalnymi odcinkami na Pomorzu połączyły dwa najważniejsze centra gospodarcze Polski: Śląsk z wybrzeżem bałtyckim z ominięciem terytorium gdańskiego. Również na samym wybrzeżu zbudowane zostały nowe linie kolejowe, jak: Kokoszki—Gdynia, Swarzewo—Krokowo (przebudowana z wąskotorowej), wreszcie linia kolejowa wzdłuż półwyspu helskiego ze Swarzewa do Helu.

W dziedzinie floty wojennej siły Polski mogą być, jak dotąd porównywane tylko z mniejszymi państwami. Polska posiada 4 kontrtorpedowce, 1 stawiacz min, 5 łodzi podwodnych, 2 torpedowce, 2 kanonierki, 4 traulery. Ogólny tonaż wojenny Polski wynosi 17500 ton. Siły te można porównać z flotą Jugosławii (circa 19000 ton), Rumunii (14000 ton), Portugalii (22000 ton), Finlandii (13000 ton). Wynosi on mniej więcej połowę tonażu Grecji, jest

parokrotnie większy od floty wojennej Estonii lub Łotwy, nie stoi w żadnym stosunku do floty większych mocarstw.

Brakuje Polsce bojowych jednostek liniowych, a zatem pancerników względnie krążowników. Rola tych ostatnich może być bardzo ważna. Jeżeli sobie wyobrazić, że celem ochrony Zatoki Gdańskiej zamkniemy ją drogą zaminowania w czasie toczącej się wojny, to wróg dążyć będzie do zniszczenia tej naszej bazy morskiej, pozbawienia dopływu zaopatrzenia dla walczącego kraju. W tym celu przystąpi do oczyszczenia z min Zatoki Gdańskiej, by zająć ją swą flotą liniową. Jednakże polskie pola minowe mogłyby być skutecznie bronione, o ile znajdować się będą pod ochroną baterii nadbrzeżnych lub ciężkich dział okrętów liniowych. Zagrody minowe nie są wystarczające, o ile nie będą chronione i zabezpieczone przez artylerię najcięższych kalibrów.

Krażowniki mogłyby być również potrzebne dla utrudnienia przewozu materiałów wojskowych do Prus Wschodnich. Przeciwno podobnym transportom nasza morska siła zbrojna będzie mogła działać skutecznie o tyle, o ile będzie wyposażona nie tylko w łodzie podwodne, ale i w nowoczesne krążowniki i okręty liniowe.

Również i w cieśninach duńskich pewną rolę odgrywać by może mogła silniej rozbudowana flota morska.

NIE WYSTARCZA WYJŚCIE NA BAŁTYK — TRZEBA MIEĆ WYJŚCIE Z BAŁTYKU.

Morski czy kontynentalny charakter państwa nie jest właściwością niezmienną, cechą wyznaczoną z góry przez naturę. Niewątpliwie położenie geograficzne, pierwotna siedziba narodu ma wielki wpływ na jego związek z morzem. Małe narody mogą być zatem zarówno morskie, jak kontynentalne. Ale silne państwa muszą mieć charakter morski. Morze jest warunkiem i jedyną drogą do mocarstwa.

Z biegiem dziejów narody mogą wzmacniać lub osłabiać związki łączące je z morzem. Ich charakter morski zależy nie tylko od położenia geograficznego, ale od samopoczucia, od uświadomienia, od polityki zagranicznej, którą prowadzą.

Powiadamy nieraz, że Anglia przez naturę samą była upatrzona na imperium morskie. Aczkolwiek była ona zawsze otoczona morzem, uczeni powiadają, że jej mieszkańcy dopiero w XVI wieku spostrzegli, że są wyspiarzami. Elżbieta i jej mężowie stanu zrobili z Anglii państwo morskie. Dopiero obawa przed hiszpańską Armadą stworzyła flotę angielską, która z biegiem czasu opanowała drogi morskie całego świata.

Niemcy nie są uważane przez geopolityków za mocarstwo w pierwszej linii morskie. Tym bardziej

nie są one państwem bałtyckim. Ani dawny Wiedeń, ani późniejszy Berlin nie były ośrodkiem wielkiej polityki morskiej. Zaś główne linie wylotów niemieckich zdają się biec raczej w kierunku Morza Północnego, posiadającego lepsze położenie i większe znaczenie międzynarodowe od na pół zamkniętego Bałtyku. Niemcy swój „front handlowy“ posiadają nad Morzem Północnym. Centralną linią ekonomiczną Niemiec wydaje się być oś Wrocław—Hamburg.

Jedynie w średniowieczu Hanza ze swą stolicą w Lubece prowadziła bałtycką politykę morską. Tworzyła ona drugie Śródziemnomorze na północy odcinając się zresztą dosyć wyraźnie od kontynentalnych interesów politycznych Niemiec.

Powrót na Bałtyk Niemiec związanych z nim silniej przez budowę Kanału Kilońskiego był zainicjowany głównie przez Wilhelma w jego słynnej mowie w Szczecinie w 1898 roku: „nasza przyszłość leży na wodzie“.

Rosji Piotr Wielki otworzył okna na Europę, jednocześnie na Bałtyku i Azowie — dwóch morzach łączących Imperium Rosyjskie z Zachodnią i Południową Europą. Cała późniejsza polityka rosyjska znajdowała się pod wpływem kontynuowania tego dzieła i dalszego torowania Rosji dróg na Zachód i Południe przez cieśniny i wyloty obu mórz. Jednakże dopiero na Pacyfiku i Północnym Oceanie

Lodowatym otwierają się Rosji nieograniczone możliwości i drogi łączące ją ze światem.

Polska jest geograficznie krajem schodzącym stopniowo od Karpat do Bałtyku, od gór ku morzu i pozbawionym na wschodzie i zachodzie granic naturalnych. Jego główną osią geograficzno-gospodarczą jest linia Wisły, dalej dorzecza innych rzek spływających do Bałtyku..

Jedynie 26% powierzchni Polski należy nie do dorzecza Morza Bałtyckiego, lecz Morza Czarnego (dorzecza Dniepru, Dniestru i Dunaju).

Nie da się zaprzeczyć, że polityka, gospodarka, psychologia Polski miały i mają charakter raczej kontynentalny. Od Polan nie od Pomorzan przyjęła Polska cała nazwę i charakter. Zbyt mała prężność Polski na północy była niewątpliwie jedną z przyczyn upadku naszego państwa.

Dużo mocniejsze aniżeli w dawnych wiekach napięcie polityczne i gospodarcze współczesnego świata zmuszają Polskę dzisiejszą w znacznie większym stopniu niż w ubiegłych wiekach do utwierdzenia i obrony wylotów na morze celem ugruntowania jej niepodległości wobec przemożnych sąsiadów.

Polska odrodzona nie szuka wpływów na dalekich morzach. Szuka ona do nich tylko dostępu celem ochrony swoich posiadłości i swojej gospodarki. Skromna nasza polityka dostępu do morza ma charakter defensywny: ochrony wobec sąsia-

dów lądowych. Ma nas bronić przed okrażeniem i monopolem wpływów ze strony jednego sąsiada. Nie będzie paradoksem, jeżeli powiemy, że polska polityka morska ma charakter kontynentalny. Jej celem jest nie panowanie na morzu, lecz bezpieczeństwo własnego kraju.

Jeżeli ten punkt naszego programu morskiego — dostęp do morza posiada — jak powiedzieliśmy na innym miejscu — pewne cechy o charakterze niemalże mistycznym, to trzeba stwierdzić, że dalsze konsekwencje wynikające z postulatu dostępu do morza wzbudzają dotychczas stosunkowo małe zainteresowanie. Za mało rozglądamy się jeszcze po morzu, do którego posiadamy dostęp. Jeżeli mówimy o polityce bałtyckiej, to rozumiemy pod nią zwykłe stosunek do czterech państw bałtyckich: Litwy, Łotwy, Estonii i Finlandii.

Tymczasem 9 państw leży łącznie nad Morzem Bałtyckim. Stosunki polityczne i gospodarcze z tymi państwami posiadają niewątpliwie doniosłe dla nas znaczenie. Pod względem ekonomicznym nasz węgiel jest dźwignią i podstawą naszych stosunków i naszych zainteresowań na Bałtyku. Ale nie potrafiliśmy rozwinąć dostatecznie przywozu z krajów skandynawskich. Nie pamiętamy, że handel jest dwustronną wymianą towarów i usług i że jednokierunkowy ruch towarowy kryje w sobie niebez-

pieczeństwa, w szczególności w okresie preponderancji względów walutowych i finansowych.

Stosunek ze wszystkimi państwami bałtyckimi nie mógłby być jednakże ani jedynym, ani najważniejszym naszym celem i zamierzeniem. Nasz dostęp do morza musi mieć szersze konsekwencje. Nie stosunki tylko z państwami bałtyckimi, lecz związek ze wszystkimi narodami jest głównym naszym celem. Bałtyk zapewnić nam musi bezpośrednio sąsiedztwo z całym światem.

Wynikają stąd nasze bezpośrednio zainteresowania drogami wiodącymi z Morza Bałtyckiego przez Morze Północne na Atlantyk. Wyjście na Bałtyk nie wystarcza, trzeba mieć wyjście z Bałtyku. W czasie pokoju w dziedzinie ekonomicznej dostęp do morza daje nam istotnie bezpośrednio i pewne połączenie ze światem przez Bałtyk. Bez obcej ingerencji i pośrednictwa swobodnie przywozić i wywozić możemy obce i swoje towary. Dopiero w okresie powikłań międzynarodowych sprawa połączeń Bałtyku z otwartymi morzami nabiera ważnego znaczenia. Bałtyk jest geograficznie morzem na pół zamkniętym, podobnie zresztą jak Śródziemnomorze.

Kwestia wylotów Morza Bałtyckiego a więc w pierwszej linii sprawa cieśnin duńskich nie może być obojętna dla Polski. Wszak jest ona drugim etapem polskiego dostępu do morza. Zainteresowania

Polski — jeżeli mają być istotnie wielkomocarstwowe — nie powinny pomijać tego niezmiernie ważnego zagadnienia.

Cztery drogi wioda z Morza Bałtyckiego na Morze Północne i dalej na Ocean: Sund, Wielki i Mały Belt i Kanał Kiloński.

Sund — najbardziej na wschód położona cieśnina — jest klasyczną drogą światową Bałtyku. Jest ona przejściem międzynarodowym. Wybrzeże zachodnie należy do Danii, a wschodnie jest w posiadaniu Szwecji. Szerokość cieśniny między Kopenhagą a Malmoe wynosi 28 km, ale w najwęższym miejscu między Helsingoer (Elseneur) a Helsingborgiem jedynie 4 km. Niedostateczna głębokość cieśniny koło wyspy Saltholmu stwarzała trudności nawigacyjne dla większych statków. W roku 1930 rząd duński przystąpił z wielkim nakładem pracy do pogłębienia cieśnin i ułatwienia żeglugi.

Na Wielkim Belcie głębokość cieśniny pozwala na przejście wielkich statków, ale nawigacja jest uważana za trudną i wymaga zwykle pilotowania przez marynarzy duńskich. Mały Belt na skutek pewnych nieregularności mniejsze posiada znaczenie.

Lata wielkiej wojny wykazały trudność utrzymania ruchu międzynarodowego na cieśninach duńskich. Wprawdzie w roku 1912 — półtora roku przed rozpoczęciem wielkiej wojny — dekret

króla duńskiego wydany w porozumieniu ze Szwecją udzielił prawa przejazdu statkom wojennym nawet na czas wojny, ale w roku 1914 Niemcy zażądały od rządu duńskiego zamknięcia cieśnin miami, grożąc ewentualnie wykonaniem tej operacji własnymi środkami. Dania — zresztą w porozumieniu z Anglią — była zmuszona wykonać to żądanie. W ten sposób Bałtyk w czasie wojny był w rękach niemieckich i stał się na pewien czas istotnie niemieckim mare clausum.

Istnienie Kanału Kilońskiego wzmocniło oczywiście bardzo sytuację floty niemieckiej na Bałtyku. Lord Balfour oświadczył na konferencji pokoju: Kanał Kiloński podwaja siłę morską Niemiec.

Projekt umiędzynarodowienia Kanału Kilońskiego, wysuwany w Wersalu, został na skutek oporu delegacji amerykańskiej ze względu na analogię z Kanałem Panamskim odrzucony. Jedynie fortyfikacje kanału zostały zniszczone a sam kanał demilitaryzowany. Według traktatu wersalskiego kanał miał być otwarty dla statków handlowych i okrętów wojennych państw nie prowadzących wojny z Niemcami.

Jak przedstawiać się będzie sprawa przejazdu z morza i do morza Bałtyckiego w razie powikłań wojennych, trudno jest przewidzieć. Według zasad międzynarodowych przejazd przez cieśniny łączące dwa morza powinien pozostać otwarty. Dotyczy to

oczywiście nie Kanału Kilońskiego, lecz cieśnin duńskich. Lecz wykonanie tych zasad zależy może przede wszystkim od tego, które państwa w razie wojny prędzej opanują cieśniny: czy te państwa, w których interesie leży ich zamknięcie, czy na odwrót takie, które pragnęłyby bronić ich wolności.

W interesie polskim leży, żeby Bałtyk był morzem wolnym i otwartym w czasie wojny i pokoju dla wszystkich flag i dla wszystkich rodzajów jednostek morskich.

Polska jest zatem w najwyższym stopniu zainteresowana zarówno w statucie prawnym Morza Bałtyckiego, jak w warunkach politycznych, jakie się wytworzą w cieśninach duńskich. Interesy polskiego dostępu do morza nie kończą się na Zatoce Gdańskiej, lecz sięgają do wylotów Morza Bałtyckiego. Nie tylko port Gdańsk-Gdynia, nie tylko Zatokę Gdańską, lecz Bałtyk, panujące na nim stosunki prawne i faktyczne stanowią muszą przedmiot zainteresowania całej polskiej opinii publicznej.

II. „KORYTARZ GDAŃSKI“.

SKĄD SIĘ WZIAŁ „KORYTARZ“?

Polska w toku dziejów odepchnięta została od Morza Bałtyckiego na znacznej przestrzeni od Szczecina do Żarnowieckiego Jeziora i wzdłuż pogranicza Prus Wschodnich, które w przeszłości w ciągu dwóch wieków stanowiły lenno państwa polskiego. Polskie ziemie łączą się dzisiaj z Bałtykiem pasem, który stopniowo okrojony został od wschodu i zachodu. Niemiecka propaganda ukuła dla tego terytorium nazwę „korytarza“.

Skąd się wzięło i co oznacza słowo „korytarz gdański“ albo „korytarz polski“? Tego Niemcy dokładnie powiedzieć nie mogą ani też nie chcą. Korytarz jest to wyrażenie nieznanie dawniej w geografii ani też w polityce, zapożyczone chyba z architektury czy też z codziennego życia. Padło ono po raz pierwszy w czasie pertraktacji pokojowych w Wersalu i następnie — często było użytkowane przez propa-

gandę niemiecką. Słowo „korytarz“ wzbudzać ma w opinii światowej wrażenie istnienia między Polską a morzem jakiegoś ponurego, pełnego grozy przejścia, które nie stanowi z pozostałymi ziemiami polskimi wspólnej całości, ale jest jakimś tworem sztucznie stworzonym dla połączenia Warszawy z Gdańskiem. Przerażony słuchacz czy czytelnik zapomina albo też wcale nie wie, że tzw. „korytarz polski“ jest rdzennie polską ziemią, która od wieków, z wyjątkiem XIV i pierwszej połowy XV stulecia, stanowiła część państwa polskiego i dopiero po pierwszym podziale Polski weszła w skład Rzeszy Niemieckiej.

Jakież są granice tego „korytarza“? Otóż właśnie jego zaleta propagandowa polega na tym, że nie ma on stałych granic i zmienia jak kameleon swe kształty, zależnie od chwilowych potrzeb propagandy niemieckiej.

Kiedy chodzi o wykazanie skromności żądań niemieckich, o podkreślenie nikłych rozmiarów ziemi, która stanowi jedyną przeszkodę w usunięciu na wieki pola tarć polsko - niemieckich, „korytarz“ obejmuje tylko parę powiatów nadmorskich. Jednak powiaty te — nawet według przedwojennych statystyk niemieckich — były zamieszkałe zawsze przez Polaków i wysyłały zawsze polskich przedstawicieli do niemieckich ciał ustawodawczych.

Ale oto dla udowodnienia, że „korytarz“ miał przed wojną przeważającą ludność niemiecką, przed zdumionymi oczami czytelnika nie tylko rozszerzają się nagle jego granice do obszaru całego Pomorza polskiego, ale dołącza się do niego Gdańsk i szereg powiatów dawnej prowincji Prus Zachodnich, które pozostały przy Rzeszy właśnie z tego powodu, że miały przewagę ludności niemieckiej. W ten sposób konstruuje się dowód niemieckiego charakteru „korytarza“, przynajmniej w czasie przedwojennym.

W okresach wzmożenia agresji niemieckiej „korytarz gdański“ rozszerza się nieoczekiwanie na wszelkie terytoria, które kiedykolwiek należały do Niemiec, a więc nie tylko na Pomorze ale i na całe Poznańskie, i na Górny Śląsk i obszar ten zbliża się stopniowo do niemieckiej koncepcji państwa polskiego z czasów wielkiej wojny, kiedy nawet część terytoriów polskich należących do Rosji miała być skolonizowana i włączona do Rzeszy Niemieckiej.

Jaka jest w krótkości przeszłość historyczna „korytarza“ gdańskiego, czyli ziem pomorskich?

Uczeni prehistorycy, zarówno niemieccy jak polscy, z wielką dociekliwością oddają się badaniom, jakie ludy przebywały od najdawniejszych czasów na ziemiach przylegających do dolnej Wisły. Osobiście nie przykładam wielkiego politycznego znaczenia do argumentów prehistorycznych.

Obawiam się, że gdybyśmy mogli na chwilę zobaczyć owych praprzodków sprzed lat tysięcy, o których spór toczy się pomiędzy uczonymi, to ani Polacy, ani Niemcy nie mieliby ochoty do nich się przyznawać.

Ale jeżeli już przykładać wagę do tych spraw, to należy podkreślić, że — według najnowszych badań — już w trzecim okresie epoki brązowej (1400—1200 przed Chrystusem) rozszerzyła się na obszar Pomorza kultura „łużycka“, zawdzięczająca swą nazwę temu, że typowe dla tej kultury cmentarzyska popielnicowe odkryto najpierw na Łużycach. Kulturę łużycką uważać należy za prasłowiańską, względnie bałtosłowiańską, to znaczy wytworzoną przez przodków Słowian i spokrewnionych z nimi Bałtów. Przeciwno teorii germańskiego pochodzenia tej kultury przemawiają głębokie różnice zaznaczające się pomiędzy kulturą „łużycką“ a istotnie germańską kulturą Skandynawii, Danii i Niemiec północno - zachodnich, widoczne zarówno w ceramice i wyrobach metalowych, jak w obrzędku pogrzebowym. Także w młodszej epoce brązowej Pomorze tworzy — zdaniem uczonych — nadal część składową obszaru kultury „łużyckiej“.

W czasach historycznych geograf grecki Ptolemeusz składa świadectwo, że Wendowie (Uenedai) zamieszkują dorzecze Wisły aż do Gdańska. Wenedowie byli szczepem słowiańskim. Jeszcze w wie-

kach średnich Niemcy nazywali Wendami albo Wenedami wszystkich Słowian zachodnich.

A skąd pochodzi polska nazwa — „Pomorze“, niemiecka — „Pommern“ lub łacińska — „Pomerania“? Oznacza ona w językach słowiańskich kraj położony nad morzem, a ludy żyjące na morskim wybrzeżu nazywają się Pomorzanami — maritimi.

Od samego pojawienia się państwa polskiego w dziejach Pomorze jest ściśle z Polską złączone tak pod względem politycznym, jak i kulturalnym i stanowi część państwa polskiego. Za panowania Mieczysława I (962—992), Bolesława Chrobrego (992—1025), Bolesława Krzywoustego (1102—1139) i Przemysława (1279—1296), państwo polskie sięgało do Szczecina, ujścia Odry, a więc granice jego leżały paraset kilometrów dalej na zachód aniżeli obecna granica polsko-niemiecka. Pomorze było wtedy wielką krainą, która dopiero z czasem rozbiła się na Pomorze Szczecińskie i Pomorze Gdańskie. W okresach osłabienia państwa polskiego i rozbitcia jego na poszczególne księstwa również książęta pomorscy zachowują autonomię. Książęta ci są potomkami dawnych dostojników, mianowanych przez króla polskiego, którzy uzyskiwali z czasem większą niezależność. Nosili oni imiona, których Niemiec nawet wymówić by nie potrafił, jak Ziemomysł, Sambor, Mszczój, Świętopełk itd. Byli oni spokrewnieni licznymi węzłami rodzinnymi z innymi książ-

żętami polskimi, mówili tym samym, co i oni, językiem, mieli wspólne z nimi obyczaje.

Tak samo Gdańsk znajdował się w tym okresie bądź pod panowaniem książąt pomorskich, bądź stanowił integralną część państwa polskiego. Chrześcijaństwo przyjął Gdańsk od Świętego Wojciecha, biskupa z Polski, do tego miasta przybyłego. Pod względem kościelnym całe Pomorze było też zawisłe od polskiego biskupa gnieźnieńskiego. Język Pomorzan był ten sam, co innych szczepów polskich. Jeżeli istniały jakieś różnice, były one niewątpliwie mniejsze aniżeli pomiędzy mieszkańcami poszczególnych ziem niemieckich.

W roku 1308 ziemia pomorska zdobyta została przez Krzyżaków, którzy zachowali ją pod swoim panowaniem aż do roku 1454.

Zakon krzyżacki był w swej istocie typową instytucją średniowieczną o charakterze uniwersalnym; powstał on na terenie Ziemi św. Początek zakonowi dało bractwo szpitalne założone w 1190 r. przez mieszczan Bremy i Lubeki i przeznaczone dla Niemców. Z biegiem czasu Zakon uzyskał posiadłości w różnych stronach Europy.

Krzyżaków zaprosił na Pomorze władca tych ziem ks. Konrad Mazowiecki, obiecał im wyznaczyć uposażenia z ziemi chełmińskiej i sąsiednich terytoriów; nie zamierzał jednak książę obszary nadane zakonowi wyłączyć ze swego państwa i uczynić

z nich odrębną jednostkę organizacyjno-państwową. Inaczej jednak zapatrywali się na tę sprawę Krzyżacy, wśród których istniały tendencje do stworzenia w Europie własnego państwa. Darowizna ziemi chełmińskiej zakonowi wywodzi się z aktu Konrada 1230 r., który nauka polska uważa za sfałszowany. Rozwój sił zakonu nad Bałtykiem sprawił, że zajęte przez nich obszary wyodrębniły się w osobną państwową jednostkę niezależną od Polski. Polska została na pewien okres odepchnięta od morza.

Polska zbierała swoje siły i przygotowywała się do generalnej rozprawy z Krzyżakami o ziemi pomorskie. Kazimierz Wielki zmuszony był ustąpić w pokoju kaliskim w roku 1343 Pomorze Krzyżakom, ażeby za cenę tego ustępstwa uzyskać zwrot innych zagarniętych przez nich ziem, a mianowicie Kujaw i ziemi dobrzyńskiej. Ale nie przestał on nosić tytułu „prawdziwego pana i dziedzica Pomorza“ dla podkreślenia swoich praw i zamanifestowania swojej woli odebrania w przyszłości tej ziemi. Zrzekł się on też Pomorza jedynie w swoim imieniu a nie imieniem swoich spadkobierców, nie poczynił też żadnych kroków dla uzyskania bulli papieskiej, zatwierdzającej i ratyfikującej warunki zawartego pokoju, pomimo że w razie ratyfikacji umowy uzyskiwał prawo do odszkodowania od Krzyżaków za zaanektowane ziemie w wysokości 10

tysięcy talarów. Panowanie Krzyżaków nad Bałtykiem zostało osłabione i podważone przez zwycięstwo połączonych wojsk polsko-litewskich nad Niemcami między Grunwaldem a Tannenbergiem w r. 1410.

W roku 1454 przedstawiciele ludności pomorskiej, czyli tzw. „Stany Generalne“ zwróciły się do króla polskiego z prośbą o ponowne przyłączenie Pomorza do Polski oddając się pod jego protekcję.

Oto jak motywował prośbę posłów ziem pruskich do króla Kazimierza Jagiellończyka na sejmie krakowskim w r. 1454 Jan Bayssen, szlachcic z ziem pruskich:

„A zatem, gdy jest rzeczą światu całemu wiadomą, której sam nawet mistrz i Zakon Krzyżacki nie przeczy, że Wasza Królewska Mość jesteś zwierzchnim Panem kraju tego, opiekunem Zakonu, dawcą wszelkiego ich dobra; gdy światu wiadomo, że ziemia pomorska, chełmińska i michałowska w napaści od Królestwa Polskiego były oderwane — my obywatele pruscy przychodzimy upraszać Waszą Królewską Mość, byś nas za wiecznych swoich i Królestwa swego wiernych poddanych przyjąć i powracających do tego Królestwa, z któregośmy wyszli, odpychać nie raczyła. Pod rządy, wiarę i opiekę Twoją dobrowolnie przycho-

dzim. Tobie nas samych, żony, dzieci nasze, Tobie miasta, grody, włości, zamki zdobyte lub jeszcze zdobyć się mające oddajem. Niech próśby nasze, niech próśby tych, w których przychodzimy imieniu, zmiękczą Cię Królu! Albo będziemy Twoi, jeśli nas przyjmiesz, albo nieprzyjaciół, jeśli odrzucisz. Przecież nie wzgardzisz nami; rękojmą nam tego Twoja cnota, Twe męstwo!... Odbierz, co było Twoim i od Czarnego do Bałtyckiego Morza panuj szeroko!...“

Ten akt świadczy o związkach krwi mieszkańców Pomorza z Polską, wskazuje jednak przede wszystkim na siłę atrakcyjną ówczesnego państwa polskiego, stanowi najmocniejszy tytuł i najsilniejszą podstawę związku Pomorza z Polską. Niewątpliwą rolę odegrały tu trudności gospodarcze miast pomorskich powstałe na skutek oderwania od Polski — ich geograficznego zaplecza. Żądania te znalazły swoją sankcję w pokoju toruńskim 1466 r. zawartym po zwycięskiej 13-letniej wojnie Polski z Krzyżakami.

Granica polsko-niemiecka na Pomorzu ustalona w pokoju toruńskim przetrwała bez zmiany przeszło 300 lat, tj. aż do rozbioru Polski, wykazując rzadką w historii trwałość i stabilizację. Na zachodzie granica ta na ogół sięgała nieco dalej aniżeli dzisiejsza granica państwa polskiego, na wschodzie

obejmowała Elbląg i Warmię, należące dzisiaj do Prus Wschodnich.

Gdańsk aż do pierwszego rozbioru Polski dzielił losy całego Pomorza i pozostał przy Polsce nawet jeszcze pewien czas, tj. 20 lat po przyłączeniu Pomorza do Prus a mianowicie aż do drugiego rozbioru w 1792 r.

Miasto to wobec wielkiej roli, jaką odgrywało w życiu Polski, korzystało z niektórych szczególnych przywilejów nadanych mu przez królów polskich, jak np. z prawa wysyłania własnych konsulów i agentów handlowych do państw obcych. Królowi polskiemu przysługiwała natomiast w Gdańsku najwyższa władza sądowa i ustawodawcza. Z biegiem czasu zależność Gdańska od Polski zacieśniała się coraz mocniej. Statut Gdańska aż do roku 1569 można by może jeszcze interpretować w sensie pewnego rodzaju ścisłej unii z Polską, po tej dacie jednak Gdańsk stanowi już niewątpliwie integralną część ziem Rzeczypospolitej. Szczególnie w XVIII wieku Polska w coraz większym stopniu rozszerza swoją władzę w Gdańsku, którego autonomia stopniowo coraz bardziej zostaje ograniczona.

Związki gospodarcze między Gdańskiem a Rzeczpospolitą Polską były jeszcze ściślejsze aniżeli stosunki polityczne. Gdańsk sprzedawał Polsce wytwory swego przemysłu, kunsztu i rzemiosła i posiadał w ręku pewnego rodzaju monopol faktyczny

polskiego handlu zamorskiego. Broniąc wytrwale swoich szczególnych praw i przywilejów gdańszczanie dążyli jednak zawsze do zachowania jak najściślejszych związków z Polską, od której zależał ich rozwój i dobrobyt. Gdańszczanie zachowywali wierność królowi i państwu polskiemu i walczyli nieraz z bronią w rękę, ramię przy ramieniu z wojskami polskimi, kiedy interesy wspólnej macierzy były zagrożone przez wrogów zewnętrznych.

Cała przeszłość Pomorza i Gdańska łączy się zatem z Polską. Najciekawszych, bo namacalnych, dowodów dostarczają liczne zabytki przeszłości. Władze gdańskie nieraz zacierają ślady świetnej przeszłości okresu łączności Gdańska z Polską usuwając wizerunki królów ze zbiorów i kościołów a nawet zakrywając i zmieniając podobizny orłów i herbów polskich na dawnych bramach miasta.

Ale są inne niezliczone ślady dawnego zgodnego współżycia, które zniszczone i ukryte być nie mogą. Istnieją monety i medale z różnych epok z wizerunkami królów polskich, upamiętniające ważne zdarzenia z historii Gdańska i jego udziału w dziejach polskich; niezliczone sztychy i widoki „polskiego miasta Gdańska“, noszące łacińskie lub niemieckie napisy; mapy niemieckie, łacińskie i angielskie wykazujące, że Gdańsk był objęty granicami państwa polskiego; książki z ubiegłych wieków, pełne wspólnych przeżyć i wspomnień polsko-gdańskich.

Warto by może pomyśleć o założeniu w Warszawie zbiorów pamiątek historycznych, świadczących o wiekowej łączności Gdańska z Polską.

Jeżeliby ktoś chciał wziąć do ręki ołówki i zastosować zasady suchej arytmetyki do dziejów polsko-pomorsko-gdańskich, to wnet by się przekonał, że od 960 r. aż do chwili obecnej Pomorze było z Polską związane w ciągu niespełna 700 lat, a Gdańsk i Toruń o 20 lat dłużej, bo wchodziły w skład państwa polskiego też jeszcze między pierwszym a drugim rozbiorem; zaś ziemie owe były w posiadaniu Niemiec w ciągu 290 lat, a mianowicie w XIV i pierwszej połowie XV wieku oraz w wieku XIX, kiedy Polska nie istniała, a więc Gdańsk nie mógł do niej wtedy należeć.

Oczywiście argumenty historyczne względną tylko mają wartość, gdyż historia polega właśnie często na zmianach granic i dlatego z tytułu praw historycznych nieraz parę narodów prawa rościć sobie może do jednego terytorium. Wszak Polska odrodzona obejmuje teraz obszar 388.634 km², podczas kiedy przed rozbiorami w 1770 liczyła 733.500 km², a za króla Kazimierza Jagiellończyka w roku 1492 — 1.115.000 km². Gdyby Polska zastosować pragnęła analogię do zasady niemieckiej, postawionej przez prezydenta Hindenburga „Was einmal deutsch war, muss wieder deutsch werden“ (facsi-

mile autografu reprodukowanego u F. Sillesena „Was wir verloren haben“, Berlin 1920): co raz było niemieckie, musi znowu być niemieckie — mogłaby żądać od Niemiec zwrotu Szczecina i Królewca, tak jak Niemcy z tytułu podziałów Polski rewindykowałyby nie tylko Gdańsk, lecz Poznań albo Toruń.

Wynika z tego, że pewien kompromis, pewien podział interesów, uznanie życiowych konieczności innych krajów jest konieczne, jeżeli nie ma trwać stan ciągłej wojny.

Pomimo że nad Bałtykiem rozciąga się niewątpliwie polski „obszar życiowy“; pomimo że bariera wschodnio-pruska oddziela szerokie połacie naszych ziem od morza i że Prusy Wschodnie stanowią niewątpliwie ze stanowiska geopolitycznego część terytorium polskiego; pomimo że nie należy do Polski Wolne Miasto Gdańsk, stanowiące — według określenia największych wodzów Niemiec — klucz ziem polskich — podkreślić należy, że nie Polska, lecz Niemcy zerwały w roku 1939 polsko-niemiecki pakt o nieagresji.

Polska nie ma zamiaru przez jakiegokolwiek dalsze ustępstwa stwarzać nowego etapu w zwycięskim pochodzie Rzeszy do supremacji nad światem. Stając w obronie Gdańska Polska broni swojej niepodległości i broni jednocześnie bezpieczeństwa innych państw Europy.

W „KORYTARZU“ JEDEN NIEMIEC PRZYPA- DA NA DZIEWIĘCIU POLAKÓW.

W chwili zaboru Pomorza przez Prusy (1772—1793) ludność narodowości polskiej posiadała większość absolutną we wszystkich powiatach, a w niektórych — jak stwierdza uczony niemiecki Bär (Der Adel u. der adlige Grundbesitz in Polnisch Preussen zur Zeit der preussischen Besitzergreifung, Leipzig, 1911) — nie było pośród obywateli ziemskich weale Niemców. Przed pierwszym rozbiorem Polski ziemianie w powiatach Pomorza, które dzisiaj należą do Polski, byli wyłącznie Polacy i dopiero w późniejszych czasach znajdowało się wśród nich coraz więcej Niemców.

Fryderyk II, król pruski, który anektował Pomorze, pisał 1 kwietnia 1792 r. do Prezydenta Izby prowincji Prus Zachodnich, co następuje: „Mieszkańcy Pomorza są przeważnie narodowości polskiej, najlepszym sposobem... ich podniesienia... byłoby pomieszać ich z Niemcami, nawet gdyby się miało na początek osadzić w każdej wsi 2—3 rodzin niemieckich“.

O intensywności akcji germanizacyjnej na Pomorzu świadczy między innymi, że od r. 1886—1914 wydane zostało na kolonizację przez Niemcy 1.300.000 marek niemieckich, z czego większa część na Pomorzu. Pomimo tego akcja germanizacyjna

na ziemiach polskich nie dała oczekiwanego rezultatu.

Fakt ten tłumaczy się przede wszystkim zmianą, jaka zaszła od połowy XIX wieku w ogólnych tendencjach niemieckiego ruchu ludnościowego. Jak stwierdzają również uczeni niemieccy — parcie niemieckie na wschód — „Drang nach Osten“ ustąpiło ruchowi o odwrotnym kierunku — „Rückgang nach Westen“. W szczególności ludność Prus Wschodnich i Pomorza znajdując się w trudnej sytuacji gospodarczej z powodu odcięcia znacznej części dawnego zaplecza przyłączonego do Rosji zaczęła emigrować ze wschodu na zachód. Podobny ruch można było zresztą zauważyć w prowincjach nadbałtyckich i innych ziemiach wschodnich skolonizowanych przez Niemców. Pomimo że znaczna część polskiej własności ziemskiej na Pomorzu przeszła pod władaniem niemieckim w ręce niemieckie, jednakże ludność polska w latach 1856—1905 wzrastała w prowincji Prus Zachodnich znacznie szybciej niż niemiecka.

Ten naturalny odpływ na zachód wzmógł się oczywiście po traktacie wersalskim. Rozpoczął się exodus ludności niemieckiej z Pomorza, który osiągnął liczby 300.000 głów. Mniej więcej dwie trzecie tej ludności opuściło Pomorze natychmiast po zakończeniu wojny jeszcze przed objęciem kraju przez władze polskie. Liczba Niemców wysie-

dlonych przez Polskę z Pomorza na zasadzie postanowień traktatu wersalskiego wynosiła tylko 1688 osób, a więc zaledwie 1,5% wszystkich emigrantów.

Wielka część emigracji została spowodowana przez sam rząd niemiecki. Poleciał on wbrew życzeniom wyrażanym przez Polskę, która obawiała się dezorganizacji administracyjnej, wszystkim swoim urzędnikom opuścić Pomorze z dniem 1 czerwca 1920 r. Za urzędnikami niemieckimi wyemigrowały oczywiście wszystkie osoby od nich zależne i z nimi związane, ich dostawcy, kupcy, rzemieślnicy.

W ten sposób w r. 1931 na 1.086.259 ludności Pomorza było już tylko 10,1% ludności niemieckiej. Od tego czasu stosunek procentowy Polaków jeszcze się poprawił.

Na 9 Polaków przypada dzisiaj w „korytarzu“ zaledwie 1 Niemiec.

Niewątpliwie przyczyniło się do takiego obrotu rzeczy między innymi powstanie i niezmiernie szybki rozwój portu i miasta Gdyni. Dzisiaj Pomorze należy do ziem o najniższym procencie mniejszości narodowych w Polsce.

JAK WYGLĄDAŁA POLSKA BEZ DOSTĘPU DO MORZA W XVIII WIEKU?

Polska niepodległa zawsze posiadała dostęp do morza, z wyjątkiem dwóch okresów, tj. XIV i pierwszej połowy XV wieku (1308—1454), oraz przed sa-

mym swoim upadkiem od roku 1772—1793 r. Poza tymi okresami ziemia pomorska, czyli tzw. przez propagandę niemiecką „korytarz gdański“ stanowił zawsze rdzeń państwa polskiego.

Szczególne zainteresowanie wzbudzać musi pytanie, jak wyglądała niezależność państwa polskiego w tych okresach, kiedy Rzeczpospolita odcięta była od morza. Epoce 1308—1451 r. mniej poświęcamy uwagi, bo warunki Średniowiecza zbyt odbiegają od epoki współczesnej współzależności ekonomicznej między narodami.

Jednakże i w tym odległym okresie sprawa wolnych dróg handlowych do Bałtyku posiadała dla Polski wielkie znaczenie. Próby odzyskania w ten czy inny sposób dostępu do morza były przedmiotem usilnych zabiegów ówczesnej polityki polskiej.

Odepchnięta od Bałtyku nad Wisłą Polska poszukiwała wtedy dojścia do Bałtyku drogą Odry.

Zmuszony do ustąpienia Pomorza Kazimierz Wielki w drodze polubownych układów uzyskuje szmat ziemi między rzekami Rawą i Chudą otrzymując w ten sposób wspólną granicę z Księstwem Pomorsko-Szczecińskim (r. 1368). Władysław Jagiello zawiera traktat z książętami pomorsko-nadodrzańskimi (r. 1390) kierując odtąd drogę handlową kupców polskich przez Poznań w kierunku Szczecina i pobliskich tam portów. Krzyżacy wno-

szą skargi z powodu bojkotu przez Polskę Gdańska znajdującego się w ich rękę, próbując jednocześnie zagarnąć ziemie nad Notecią i odciąć w ten sposób z kolei Polskę od Pomorza Szczecińskiego. Istniała już wtedy walka o dostęp do morza.

Na szczególną uwagę zasługuje jednak okres od roku 1772 do 1793.

W okresie poprzedzającym pierwszy rozbiór Polski 1772 r. kierunki polskiego handlu zagranicznego wykazują dosyć duże analogie z czasami dzisiejszymi. Z górami 80% polskiego obrotu handlowego szło wówczas drogą morską, przede wszystkim zaś przez Gdańsk, a w daleko mniejszym stopniu przez Królewiec, Rygę, Elbląg i Kłajpedę. 10% — 15% wwozu i wywozu szło w kierunku Europy Centralnej, w szczególności Saksonii, Czech i Śląska. Prawdopodobnie koło 5% stanowiły obroty z Węgrami, Mołdawią i Rosją. Widzimy zatem, że obrót przez Bałtyk dawniej, jak i dzisiaj stanowił podstawę polskiego obrotu handlowego.¹⁾

W roku 1772 Fryderyk II Pruski zagarnął województwo pomorskie — z wyjątkiem Gdańska oraz woj. malborskie i chełmińskie — z wyjątkiem Torunia. Gdańsk został zatem przy Polsce, ale połączenie Gdańska i Bałtyku z Polską zostało rozerwane. Polska odepchnięta została od Bałtyku. 95% pol-

¹⁾ Por. Wilder. Traktat Handlowy Polsko-Pruski 1775 r. Warszawa, 1937.

skiego handlu uzależnione zostało zatem od tranzytu przez ziemie niemieckie i od kontroli Fryderyka.

Niezwłocznie po aneksji Pomorza rozpoczęła się gospodarcza presja ze strony Prus, która sparaliżowała całe życie polskie. Prusacy ustanowili szereg komór celnych na Wiśle — głównej polskiej arterii komunikacyjnej — przede wszystkim zaś w Fordonie, niedaleko Bydgoszczy oraz w Fahrwasser przy ujściu portu gdańskiego do morza. Nałożone zostały wysokie cła tranzytowe na wszystkie towary przychodzące i wychodzące z Polski. Wynosiły one teoretycznie 12% wartości, dochodziły jednak w praktyce dla niektórych towarów do 300%. Zastosowany został jednocześnie na pruskich komorach system szykan i utrudnień, uniemożliwiający handel zagraniczny. W szczególności zahamowany został wolny wywóz polskiego zboża i surowców.

Polska nieomal dusiła się w swoim życie i pszenicy — głównych artykułach eksportu, tak jak w roku 1925—1934 udusiłaby się w produkcji węgla, gdyby nie posiadała Gdańska. Cła tranzytowe na zboże wynosiły 30—50% wartości. Zabroniono jednocześnie przywozu zboża polskiego na Śląsk, który był wówczas w rękach Fryderyka. Został uniemożliwiony transport zboża przez Śląsk do Saksonii, z którą łączyły wówczas Polskę liczne więzy gospodarcze.

Założone zostały przez Fryderyka pruskie kompanie handlowe morskie, które zmonopolizowały w swoim ręku eksport z Polski, płacąc za wytwory rolnictwa niezmiernie niskie ceny i rujnując Polskę. Jednocześnie te same kompanie handlowe skoncentrowały w swoim ręku import do Polski, a w szczególności przywóz towarów gotowych z Prus, podczas kiedy przywóz z innych krajów prawie wcale nie był dopuszczony. Jednocześnie zachodziły częste wypadki niewpuszczania statków obcych do Gdańska, nakładania aresztu pod pierwszym lepszym pozorem na ładunki. W rozmaity sposób uniemożliwiano aprowizację okrętów, stojących w Fahrwasser. Już w ciągu roku 1776 obrót polski na Wiśle drogą na Gdańsk spadł o 1/3 w porównaniu z okresem przedrozbiorowym. W tym samym czasie ilość okrętów, które przeszły przez port gdański, osiągnęła zaledwie 48% liczby z r. 1770, później ilość ta spadła jeszcze do 42%, by potem podnieść się cokolwiek do niespełna 50%.

W roku 1773 podyktowany został Polsce przez Prusy traktat handlowy. Rosyjski minister spraw zagranicznych Panin twierdził, że przez traktat ten Prusy faktycznie uzyskały monopol handlowy w Polsce. Ekonomista szwajcarski Johannes Müller podnosił z ubolewaniem, że z powodu polityki handlowej Fryderyka Europa pozbawiona została polskiego zboża.

W pewnym momencie Prusy wydały nakaz przyjmowania opłat celnych wyłącznie w złocie i w ciągu krótkiego czasu wydrenowały z Polski prawie cały znajdujący się tam kruszec. Polski handel zagraniczny kurczy się w sposób zastraszający osiągając wreszcie 1/4 swego dawnego poziomu. Utrzymanie równowagi budżetu okazuje się w tych warunkach niemożliwe. Ludność cierpi coraz gorszą nędzę, upada rolnictwo, przemysł i rzemiosło.

Rząd polski na próżno szuka wyjścia z tej sytuacji zabiegając o pomoc innych mocarstw, prowadząc pertraktacje z samym Fryderykiem, projektując wreszcie wybudowanie portu na wąskim parokilometrowym wybrzeżu, które zostało w posiadaniu Polski na wschodzie, w okolicach Połagi (na terytorium dzisiejszej Litwy), starając się jednocześnie o wyjście na morze przez porty rosyjskie na Bałtyku, względnie przez port chersoński na Morzu Czarnym.

Dyrektor banku w Elblągu a następnie pruski minister przemysłu Karol August von Struense, pisze o warunkach, w jakich znalazła się wówczas Rzeczpospolita, co następuje: „Wolna żegluga na Wiśle aż do Bałtyku jest dla Polaków rzeczą nieukończenie ważną i dlatego oddanie Pomorza było dla Polski większą ofiarą niż korzyści, które osiągnął z posiadania ziem tych król pruski; gdyż od

dostępu do morza uzależniona jest możliwość istnienia handlu zagranicznego Rzeczypospolitej“.

Sytuacja gospodarcza, w jakiej znalazła się Rzeczpospolita, była przedmiotem rozpraw naukowych współczesnych ekonomistów europejskich. Przepowiadali oni Polsce zupełną ruinę. Hamburski ekonomista Johan Georg Büsch i wzmiankowany wyżej ekonomista Müller stwierdzają, że Prusacy wykorzystując osłabienie sąsiada zniszczyli bezkarnie jego handel, co przyczyniło się do wykreślenia potężnego niegdyś państwa z liczby mocarstw.

Angielska admiralicja odcięta zostaje od dostaw polskiego drzewa, zakupywanego przez nią na budowę okrętów, i interweniuje w tej sprawie. Kiedy Anglia, której interesy handlowe w Polsce zostały w ten sposób naruszone, protestuje w Berlinie, Fryderyk nazywa króla angielskiego Jerzego III „gdańskim Donkiszotem“ i zapytuje, co by powiedziała Anglia, gdyby on zaczął się mieszać do spraw irlandzkich.

Analogie z dzisiejszymi czasami idą tak daleko, że Fryderyk rujnując Polskę przez swoje zarządzenia i wprowadzając wciąż nowe metody celem opowania życia gospodarczego i politycznego Polski, zapewnia ją jednocześnie w każdej nocy o swojej życzliwości, podobnie jak dzisiaj propozycje aneksji Gdańska określane są jako wyraz szczególnej wspałałości niemieckiej w stosunku do Polski.

W tych warunkach dalsze rozbiory Polski były już tylko prostą i nieuniknioną konsekwencją gospodarczą i polityczną utraty dostępu do morza. Polska przestała istnieć jako niepodległe państwo.

Okres między pierwszym a drugim rozbiorem Polski dostarcza nam zatem jaskrawych dowodów, jak wyglądałaby Polska pod względem gospodarczym i politycznym w razie odcięcia jej od morza. W tym zestawieniu możemy sobie także przedstawić, jaki przebieg miałaby ostatnia wojna celna polsko-niemiecka w r. 1925—1934, gdyby Polska nie posiadała Gdańska i wolnych dróg do Morza Bałtyckiego.

III. PRÓBY ANEKSJI GDAŃSKA W OGÓLNYM NIEMIECKIM PROGRAMIE POLITYCZNYM.

ZAMACH NA GDAŃSK I POLSKĘ JAKO JEDEN
Z ETAPÓW PROGRAMU OPANOWANIA
ŚWIATA.

W kwietniu 1939 r. Niemcy zaproponowały Polsce aneksję Gdańska — jednego z dwóch portów polskich — stanowiącego jądro jednego polskiego dostępu do morza, określając te propozycje jako wyraz szczególnej wspaniałomyślności. Jednocześnie zażądały Niemcy eksterytorialnego połączenia Rzeszy z Prusami Wschodnimi.

Jakie mogły być polityczne cele tych żądań, jakie pociągałyby one za sobą konsekwencje?

Żądanie aneksji Gdańska nie ma nic wspólnego z zasadą narodowościową. Zostało ono wysunięte po aneksji Pragi, przez którą Niemcy stanęły w jaskrawej sprzeczności z zasadą ochrony narodowości, je-

żeli i inne narody mają mieć prawo odwoływania się do niej. Nie mogą Niemcy wysuwać też więcej zasady „zbierania ziem niemieckich“.

Postulat ochrony niemieckiego charakteru Gdańska przed Polską nie może znaleźć najmniejszego uzasadnienia. Administracja Gdańska — wewnętrzno-polityczna, kulturalna, oświatowa — znajduje się w rękach senatu gdańskiego, złożonego z samych członków narodowo-socjalistycznych. Aparat administracyjny i całe życie Gdańska wtłoczone jest w żelazne ramy organizacji narodowo-socjalistycznej. Gdańsk jest tylko „prowincją“ partyjną niemieckiego narodowego socjalizmu. Mniejszość polska w Gdańsku nie korzysta z innych praw i przywilejów aniżeli te, które rządzą mniejszością polską w Rzeszy.

Również sprawa połączenia Rzeszy Niemieckiej z Prusami Wschodnimi nie posiada tego znaczenia, jakie usiłuje się jej w tej chwili przypisywać. W ciągu wielu lat ta rzekomo tak ważna kwestia po prostu nie istniała i nie dawała powodu do żadnych skarg ani nieporozumień, nie była przedmiotem żadnych sporów, odżyła ona z dnia na dzień nie tylko bez żadnego rzeczowego powodu, ale nawet bez wszelkiego propagandowego przygotowania.

Przed rokiem 1934 propaganda niemiecka przedstawiała sprawę w ten sposób, jak gdyby polskie Pomorze, czyli tzw. dla ułatwienia propagan-

dy antypolskiej „korytarz“, miał dwa zupełnie równorzędne zadania do spełnienia: łączność Polski z morzem i łączność Niemiec z Prusami Wschodnimi. Trzeba jednak pamiętać, że ruch towarowy między Rzeszą a Prusami Wschodnimi — pomimo że został on dzięki ułatwieniom polskim w porównaniu z czasami przedwojennymi w dwójnasób zwiększony — wynosi tylko niewielki procent przewozów z Polski do morza, a mianowicie 15%—20%. Zadania ruchu kolejowego z południa na północ są przeszło pięciokrotnie wyższe aniżeli przewozy tranzytowe ze wschodu na zachód.

Ktoś nieuświadomiony może boleć nad mozaiką narodowościową nad Bałtykiem, nad przerwaniem ziemiami czysto polskimi ciągłości i jedności geograficznej między Rzeszą a Prusami Wschodnimi. To przerwanie nie jest jednakże złośliwym postanowieniem traktatu wersalskiego — lecz rezultatem wielowiekowego parcia niemieckiego na wschód i stopniowego zwężania polskich posiadłości nad Morzem Bałtyckim.

Prusy Wschodnie powstały jako kolonia niemiecka wskutek zagarnięcia w XIII wieku przez zakon krzyżacki. Aż do drugiej połowy XIX wieku nie były one organicznie związane z państwem niemieckim. Przez 200 przeszło lat od r. 1466 do 1657 należały jako lenno do państwa polskiego. Mimo późniejszego uniezależnienia się od Polski Prusy

Wschodnie nie weszły nigdy w skład dawnego Cesarstwa Niemieckiego, które przestało istnieć w r. 1806. Również w czasie istnienia niemieckiej federacji „deutscher Bund“ w latach 1815—1866 pozostawały przez cały czas jako samodzielny organizm gospodarczy. Dopiero w r. 1867, a więc zaledwie na 47 lat przed wybuchem wojny światowej, Prusy Wschodnie zostały wcielone razem z Pomorzem i Poznańskim do gospodarczego i celnego organizmu Niemiec.

Prusy Wschodnie połączone są obecnie z Rzeszą Niemiecką 9 bezpośrednimi liniami kolejowymi, z których dwie biegną całkowicie przez Pomorze, a 7 przez inne części Polski. Na liniach tych kursuje trzy razy więcej pociągów niż przed wielką wojną.

W ruchu tranzytowym kołowym przez polskie Pomorze mogą Niemcy używać doskonale utrzymanych szos asfaltowych. Toteż szczególnie na odcinku Starogard — Chojnice widzi się codziennie kilkadziesiąt aut i motocykli a nawet olbrzymie towarowe pociągi samochodowe w swobodnym ruchu z Niemiec do Prus Wschodnich. Ruch ten odbywa się bez paszportów, a kierowcy uiszczają jedynie bardzo niską opłatę za zużycie nawierzchni.

Jeżeli dodamy do powyższego jeszcze nieskrępowaną wolność żeglugi statków niemieckich drogami śródlądowymi oraz zgodę Polski na przelot niemieckich samolotów komunikacyjnych przez pol-

skie województwo pomorskie, to widzimy, że takich dogodności tranzytowych, jak właśnie w komunikacji wschodnio-pruskiej, trudno by się gdzie indziej doszukać i każdy obiektywny obserwator musi bezwarunkowo stwierdzić, że Polska dała Niemcom rzeczywiście najswobodniejszą komunikację z Prusami Wschodnimi.

Jeżeli istotnie istniałyby jeszcze jakieś braki komunikacji Rzeszy z Prusami Wschodnimi Polska gotowa jest natychmiast je usunąć. Ale nie może się dać nigdy odciąć jakąkolwiek linią eksterytorialną od podstaw swej niepodległości, od swoich portów Gdańska i Gdyni.

Zachodzi więc pytanie, jaki był istotny powód, że sprawa Gdańska, która od czasu zawarcia w 1934 r. paktu polsko-niemieckiego uważana była przez Niemcy za sprawę lokalną, ograniczoną do interesów „prowincjonalnego miasta“, stała się z dnia na dzień powodem do całkowitej zmiany stosunku do Polski, do gwałtownego posunięcia o nieobliczalnych następstwach.

Ktoś powiedział obrazowo, że gdyby Rzesza w kwietniu 1939 r. po aneksji Austrii, po aneksji Sudetów, bezpośrednio po aneksji Pragi, po podporządkowaniu sobie Słowacji, po aneksji Kłajpedy zażądała od Polski „szklanki wody“, musiałaby ze strony narodu mającego poczucie honoru spotkać się z odmową. Niemcy zażądały Gdańska szachując

tym jednocześnie odległą o 12 km od granic wolnego miasta Gdynię, zażądały podwójnego odcięcia Polski od morza przez podporządkowanie Rzeszy wybrzeża morskiego i przez przecięcie Pomorza eksterytorialnymi drogami do Prus Wschodnich.

Żądanie to nie miało nic wspólnego ani z narodowością garstki mieszkańców Wolnego Miasta, ani z komunikacją do Prus Wschodnich. Było to potężne pchnięcie w serce Polski, którą pragnęło się w momencie ogólnej konsternacji pozbawić dostępu do morza i spowodować całkowite okrążenie i utratę swobody działania gospodarczego i politycznego.

Polska bez dostępu do morza, okrążona geograficznie i gospodarczo, zależna w niespełna 100% swego ruchu towarowego od dyspozycji Rzeszy, pozbawiona możliwości bezpośrednich stosunków z innymi narodami, stała by się prawnopolitycznie czy też tylko faktycznie protektoratem Niemiec, aneksem Imperium Niemieckiego.

Znawcy podstaw i celów narodowo-socjalistycznej zagranicznej polityki Rzeszy Niemieckiej nie pozostawiają żadnej wątpliwości, co do istotnych ostatecznych jej zamierzeń: celem polityki niemieckiej jest panowanie nad światem, względnie znaczną jego częścią. Opanowanie Gdańska i Polski miałyby być tylko etapami na tej drodze. Wszystkie inne cele — sprawa narodowościowa, prawa mniejszościowe, zbieranie ziem niemieckich, potrzeby surowco-

we, sprawy kolonialne — służyły tylko jako kulisy, jako próba wygrania wobec opinii światowej hasel popularnych na obu półkulach, dostępnych i miłych dla uszu narodów, które pragnęłyby być uśpione.

Polityka niemiecka dąży do rozdzielenia i izolowania w umysłach opinii międzynarodowej poszczególnych swoich posunięć politycznych i etapów swojej akcji aneksyjnej. Wysuwa się pod tym czy innym pozorem konieczność przyłączenia do Rzeszy pewnego terytorium; po załatwieniu tej sprawy przechodzi się do następnego etapu wysuwając bądź te same, bądź inne motywy i powody.

Jednocześnie tłumaczy się opinii światowej, że byłoby niedorzecznością i szaleństwem rozpoczynać wojnę z tak błahych — zdaniem niemieckim — powodów, jak przyłączenie do Rzeszy czysto niemieckiej prowincji Sudetów, zajęcie ze względów strategicznych Pragi albo z powodu usprawiedliwionej aneksji „czysto niemieckiej“ Kłajpedy czy Gdańska. Niemcy rozumowały, że zachodnie mocarstwa sprzeciwiłyby się prawdopodobnie energicznie przyłączeniu naraz całej Europy centralnej, ale czy będą one krew przelewać dla samych tylko Sudetów, dla samej Pragi, dla Kłajpedy, jedynie tylko za Gdańsk, za Pomorze czy wreszcie w razie aneksji Gdańska i Pomorza za pozbawioną wtedy już dostępu do morza i bezsilną Polskę?



W istocie wszystkie te akty i zakusy stanowią tylko poszczególne etapy jednego i tego samego programu, pojedyncze ogniwa wspólnego łańcucha, które nie są w samej rzeczy izolowane, lecz ściśle z sobą związane.

Leży przed nami wydana w r. 1934, a więc na parę lat przed przyłączeniem Austrii do Rzeszy, książka Leopolda Schwarzschilda: „Das Ende der Illusionen“. Czytamy w niej, co następuje:

„a) po kolei zostaną przyłączone do Rzeszy jedynie tylko drogą nacisku i następującej po nim kapitulacji te części Cesarstwa Wszechniemieckiego, które dadzą się oderwać od mniejszych państw. Naprzód Austria. Następnie może niemiecka część Czech. Następnie pomimo paktu o nieagresji — Górny Śląsk i Pomorze. Z kolei przyjdą Kłajpeda i Bałtyk, Dania, Eupen-Malmedy, Luxemburg, flamandzkie prowincje Belgii, Szwajcaria, Holandia. Powstałby w ten sposób blok o niesłychanym potencjale gospodarczym z ca 100.000.000 ludności;

b) mniejsze nie-germańskie państwa, od których w toku tego procesu zostaną oderwane pewne terytoria, będą pozbawione suwerenności (protektoraty — przyp. tłumacza): pozostałość Czechosłowacji, pozostałości Belgii, reszta Polski;

c) wszystkim nowonabytym prowincjom, ale także pozbawionym suwerenności pozostałościom dawnych państw — zostanie narzucony system niemiecki: dyktatura partyjna zależna od Berlina, zniszczenie swobód zagwarantowanych konstytucją, obozy koncentracyjne, militaryzacja pracy, partyjne formacje militarne, „zgleichschaltowanie“, panowanie terroru;

d) wobec skonstruowanego w ten sposób i zmilitaryzowanego olbrzyma nie będzie już mogła stawić czoła Francja, okrążona jednocześnie z północy i południa. Będzie musiała odstąpić Alzację i Lotaryngię, Longwy-Briey, wybrzeże Kanału etc.; będzie musiała zapłacić reparaacje wojenne (i zapłaci je); musiałaby wydać flotę morską i powietrzną; byłaby poddana temu samemu rządzonemu z Berlina systemowi dyktatury i terroru, jak inni suzerenni wasale. „Nieubłagany śmiertelny wróg narodu niemieckiego“, „wróg na śmierć i życie“, „najbardziej przeklęty przeciwnik“ — zostałby skazany na „zniszczenie“, na „uderzenie w samo serce“, na „pokonanie“ — co jednakże wciąż nie byłoby celem ostatecznym, lecz „sposobem, ażeby w następstwie wreszcie dać naszemu narodowi w innych miejscach możność rozprzestrzeniania się“ (w cudzysłowach — wyrażenia z „Mein Kampf“);

e) rezultat dla Anglii byłby zupełnie ten sam, jak w wypadku, gdyby „walka ostateczna z Francją dla najwyższych i ostatecznych celów niemieckich“ została rozegrana drogą orężną... finis Britanniae.

Czy nie wydaje się to zbyt awanturnicze, ażeby jakiś kraj i jego władca mógł układać podobne plany i przeprowadzać poważnie ich realizację? Nie jest to jednak plan bardziej awanturniczy niż przed 130 laty koncepcja napoleońska. Wydaje się to tylko awanturnicze, bo jest tak absurdalnie sprzeczne ze stanem istniejącym i stworzonym przez historię. Wydaje się awanturnicze tylko temu, kto nie zna literatury wszechniemieckiej od roku 1895, w szczególności literatury hitlerowskiej. Podobne koncepcje są awanturnicze tylko dla tego, kto nigdy nie przysłuchiwał się rozmowom niemieckim, kto nie dostrzegł nigdy dzikiej niemieckiej zachłanności ideologii narodowo-socjalistycznej, kto się nigdy nie zastanowił, czego właściwie chce nawet człowiek „umiarkowany“ w rodzaju von Papena, kiedy wychwala on takie niejasne pojęcia, jak „sacrum imperium“. Takie myśli tkwią w umysłach niemieckich! I będą one z całą pewnością realizowane, jeżeli metoda ustępstw będzie stosowana“.

Przepowiednie Schwarzschilda brzmiały istotnie fantastycznie w roku 1934. Niestety dotychczasowy bieg wypadków niewiele tylko różnił się od przepowiedni.

Motywym zasadniczym polityki niemieckiej — według wywodów jednego z teoretyków narodowego socjalizmu Haushofera, skomentowanych znakomicie przez byłego prezydenta Wolnego Miasta Gdańska i byłego członka partii narodowo-socjalistycznej Hermana Rauschninga — jest dążenie do obszaru życiowego (Lebensraum) i użycie w tym celu nacisku i przewagi ludnościowej dynamicznego narodu niemieckiego. Według tych zasad narody dynamiczne mają prawo przyrodzone przemocy wobec innych narodów posiadających obszary, ale nie posiadających zdolności rozwoju swoich sił. Głównym narodem dynamicznym są Niemcy. Posiadają oni wiarę w swoje posłannictwo dziejowe zorganizowania świata. Zadaniem Niemiec jest rozszerzenie narodowego obszaru elementarnego (elementarer Raum). Niemcy mają być ośrodkiem, koło którego krystalizować się mają inne narody. Siła ich polegać ma na tym, że są zdolni zgrupować koło swojego ośrodka inne państwa. Nadchodzący porządek rzeczy polegać ma wg nich na współpracy wszystkich narodów, zdyscyplinowanych pod sprężystym kierownictwem jednej powołanej do tego nacji. Osiągnięcie narodowych celów niemieckich jest

w pojęciu narodowo-socjalistycznym nie ostatecznym zadaniem, lecz jedynie środkiem do osiągnięcia wyższego celu.

Zgrupowane koło Rzeszy państwa nie mają być związane rodzajem unii czy federacji, lecz będą zorganizowane według narodowo-socjalistycznej zasady wodzostwa i autorytetu, czyli posłuszeństwa. Twory powstałe na gruzach dawnej Czechosłowacji służyć mogą jako przykład praktyczny projektowanego porządku rzeczy.

Granice nowego imperium germańskiego nie są w koncepcjach niemieckich ściśle i jednolicie ustalone. W każdym razie wielka część północnej Francji, cała północna i wschodnia Europa oraz Azja północna miałyby wchodzić w sferę organizowaną przez Niemcy. Główną podstawą tego bloku byłaby linia Vlissingen—Władywostok. Obok imperium germańskiego — według niektórych koncepcji niemieckich — mogłyby istnieć inne wielkie bloki, jak brytyjski, włoski — obejmujący basen Morza Śródziemnego, południową Francję, północną Afrykę i Azję Mniejszą; — blok kontynentu amerykańskiego, czyli Panameryka i Japonia, jako władczyni Pacyfiku.

W projektach tych poznajemy dawne plany innego Niemca Coudenhove-Calergi zorganizowania świata w formie stworzenia paru imperiów, z tą jed-

nak różnicą, że zamiast demokratycznej idei współpracy międzynarodowej jako więzi między państwami wysunięta jest zasada supremacji narodów dynamicznych. Poza tym istnieje inna jeszcze różnica: Coudenhove-Calergi tworzył projekty swoje na papierze, w książkach, względnie wysuwał je na kongresach i pragnął zdobyć dla swej idei opinię świata; Rzesza zaś rozpoczęła realizację swoich projektów w praktyce, w drodze użycia siły i może zatopić świat we krwi próbując ich urzeczywistnienia.

Pojawianie się w różnych formach idei uporzędowania stosunków międzynarodowych — czy to drogą proponowaną przez Coudenhove-Calergi, czy według planów Ligi Narodów, czy to według idei Brianda albo też według projektów Trzeciej Rzeszy — musi mieć niewątpliwie swoje głębsze powody i przyczyny. Na tle powszechnych trudności gospodarczych powstają jednocześnie inne skromniejsze projekty tworzenia bloków gospodarczych, jak bloku belgijsko-holenderskiego (Ouchy 1931), bloku Szwecji, Norwegii, Danii, Holandii, Belgii, Luksemburga, Finlandii (Oslo 1930), bloku agrarnego Rumunii, Węgier, Czechosłowacji, Polski, Estonii i Łotwy (Stresa 1932). Podobne idee zjawiają się na tle międzynarodowego chaosu gospodarczego, jako skutek zasadniczej sprzeczności zachodzącej między daleko posuniętym interwencjonizmem i plano-

waniem wewnątrzno-państwowym z jednej strony a zupełną bezsilnością i niemożliwością znalezienia właściwych środków dla skoordynowania działalności gospodarczej państw w dziedzinie międzynarodowej z drugiej strony.

Międzynarodowa współpraca gospodarcza oparta była dawniej na wolności obrotów wewnętrznych i zewnętrznych wszystkich krajów. Planowanie wewnętrzne napotyka obecnie na trudność, której nie można przewyciężyć, a mianowicie: na niemożność uchwycenia i uregulowania przez państwo stosunków zewnętrznych kraju, co unicestwia i rozsądza całą w ogóle konstrukcję planowania gospodarczego. Można też podkreślić objaw odwrotny, że planowanie wewnętrzne podważa i uniemożliwia całkowicie obrót międzynarodowy oparty na zasadach wolności.

W ten sposób powstaje sprzeczność, której nie można pokonać i na której cierpi gospodarka całego świata i wszystkich poszczególnych krajów. Stąd powstają próby zorganizowania gospodarki światowej w drodze utworzenia poszczególnych bloków, których porozumienie między sobą miałyby być łatwiejsze do osiągnięcia. Przypuszczać można, że Niemcom przyświeca poza celami politycznymi także tego rodzaju cel gospodarczy.

DLACZEGO NIEMCY NIE MOGĄ SIĘ POROZUMIEĆ Z INNYMI NARODAMI.

Polska jest zawsze gotowa do porozumienia z innymi narodami, ale całkowicie obcą jest jej myśl, żeby jedne kraje miały nad drugimi przewagę. Polska nie dąży do przewagi nad mniejszymi narodami ani też nie chce poddawać się wpływom obcych krajów, które muszą oczywiście swoje własne interesy mieć przede wszystkim na widoku. Polska jest zwolenniczką równości narodów tak, jak była nią w XV wieku, kiedy zajmowała obszary cztery razy większe od dzisiejszych. Temu zawdzięczała ona dobrowolne unie z innymi narodami.

Niemcy natomiast wierzą w swoją misję organizowania innych narodów, przewodzenia im i skupiania ich wokoło niemieckiego ośrodka. Sami Niemcy, pomimo niewątpliwych swoich zalet, powinni mieć jednak wątpliwości czy dziedzina międzynarodowej organizacji politycznej istotnie jest właściwą domeną ich ducha.

Przyczyny ich braku uzdolnienia w tym kierunku szukać należy — naszym zdaniem — w dziedzinie porównawczej psychologii międzynarodowej. Można by nam zrobić zarzut, że odbiegamy nieco od tematu polskiego dostępu do morza wkraczając w dziedzinę psychologii narodów. Ale jesteśmy przekonani, że konflikt u wylotów Polski do Bałtyku,

podobnie jak cały dzisiejszy wielki konflikt międzynarodowy, ma swoje przyczyny i źródła nie tylko w geografii, ekonomii i polityce, ale w psychologii międzynarodowej, a w szczególności we właściwościach charakteru niemieckiego.

W Gdańsku, jak i w wielu innych punktach świata, krzyżują się interesy dwóch narodów. Dokładne ich rozgraniczenie na zasadzie geograficznej czy narodowościowej nie jest ani na tym terenie, ani w innych punktach styczności różnych krajów możliwe. Sprawy te mogły być załatwione jedynie na zasadzie gotowości do wzajemnych ustępstw i współpracy międzynarodowej. Niemożliwa jest całkowita supremacja jednego narodu. Również interesy innych narodów musiałyby być wzięte pod uwagę i znaleźć uwzględnienie. Jeżeli dwa narody współżyć mają z sobą, istnieć musi z obu stron świadomość konieczności kolaboracji międzynarodowej.

Otóż sądzimy, że Niemcy nie są zdolni do współpracy międzynarodowej na zasadzie równości i że podobna myśl zupełnie obca jest ich mentalności. Na czym polega pojęcie „Lebensraum“ niemieckiego? Na przeświadczeniu, że tam, gdzie istnieją interesy niemieckie, interesy wszystkich innych narodów muszą im być całkowicie podporządkowane. Nie ma mowy o podziale sfery interesów. Gdzie spotykają się nawet mało ważne interesy niemieckie z podstawowymi, życiowymi koniecznościami in-

nych narodów, te ostatnie muszą ustępować. Niemcy prowadzą wtedy walkę aż do całkowitego zwycięstwa albo też aż do zupełnej własnej klęski. Nie znają drogi porozumienia.

Największym Niemcem byłby ten, który nie uczyłby narodu niemieckiego, jak zdobywać inne narody, ale jak współżyć z innymi narodami.

Hasło „leben und lebenlassen“ powstało właśnie w Niemczech, gdzie brzmi ono nieomal jakby rewelacja, podczas kiedy gdzie indziej jest samo przez się zrozumiałe i nie wymaga nawet stwierdzenia ani podkreślenia. Niestety Niemcy nie nauczyli się do tej zasady stosować. Rzadko sami żyć potrafią, nigdy nie pozwalają żyć innym.

Dlaczego Niemcy nie potrafią się porozumieć z innymi narodami? Bo nie rozumieją wcale stosunku człowieka do człowieka. Znakomity współczesny myśliciel Keyserling, jeden z nielicznych wśród Niemców znawców duszy ludzkiej, powiada, że Niemiec w swojej konstrukcji psychicznej jest pewnego rodzaju monadą, pozbawioną okna na świat i wszelkiej łączności z innymi ludźmi. Niemiec nie widzi i nie rozumie człowieka. Dla Niemców wszystkim jest rzecz sama w sobie: sprawa, idea, doktryna, niczym człowiek, wola i życie ludzkie. Niemcy są wielcy w sferze myśli ludzkiej, ale nie w sferze czynów politycznych.

Wola człowieka a tym bardziej członka obcego narodu nie liczy się u Niemców, nie jest wcale brana w rachubę. Nie przychodzi Niemcom na myśl, że organizacja polega na wpływaniu na wolę ludzką, a nie na mechanicznym narzucaniu innym swojej woli. Dlatego Niemcy nie są powołani do organizowania innych narodów. Są oni niewątpliwie wielkim narodem, mogą tworzyć wielkie systemy nauki czy filozofii, lecz nie wprowadzać w życie praktyczne systemy polityczne a tym bardziej nowe zasady współżycia między narodami. Ze wszystkich narodów Niemcy współczesne posiadają najmniejszą znajomość człowieka w ogóle a obcych ludów w szczególności i nawet nie starają się tej znajomości zdobyć.

Niemcy przed wojną w dziedzinie kolonialnej okazali się złymi administratorami, bo nie byli w stanie uznać i zrozumieć, że nawet w stosunku do niższych narodów zachować trzeba pewną miarę i uszanowanie cudzej godności. Zwyczaje, właściwości, poczucie honoru innych narodów musi być uwzględniane przez tego, kto czuje się powołany do roli ich organizatora. Sfera obcych interesów musi być uznana i uszanowana. Nie można rządzić innymi jedynie przemocą i metodą narzucania swojej woli. Dlatego Niemcy nie miały swojego Lyautey'a.

W dziedzinie polityki zagranicznej Niemcy znani są powszechnie ze swoich stale powtarzają-

cych się błędów psychologicznych. Misternie wznie-
sione i starannie przygotowane konstrukcje poli-
tyczne w końcu sami przez swoją nieznaną psychologii
ludzkiej zawsze rozbijają.

Rządy nad innymi narodami Niemcy współcze-
sne wyobraziły sobie w formie tworzenia „protek-
toratów“. Nie zdają sobie z tego sprawy, że sama
konceptja jest ubliżająca dla „protegowanych“ na-
rodów.

Podobnie żądania niemieckie wysunięte po
aneksji Pragi i Kłajpedy do Polaków odstąpienia
im polskiego dostępu do morza, które, jak zauwa-
żyli nawet cudzoziemcy, otoczone jest mistyczną mi-
łością narodu polskiego, i określenie tej propozycji
jako wyrazu wspaniałomyślności narodu niemiec-
kiego wykazuje zupełną nieznaną polskiej psy-
chiki i brak wszelkiej gotowości liczenia się z uczu-
ciami i interesami innych narodów. Niemcy raz je-
szcze dowiedli braku chęci i umiejętności współży-
cia z innymi narodami.

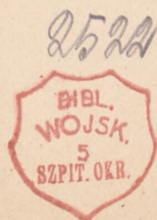


SPIS TREŚCI:

I.	Niepodległość Polski a dostęp do morza	str.
	Walka narodów o dostęp do mórz i oceanów	5
	Polska mistyka dostępu do morza	11
	Gdańsk i Gdynia jako zabezpieczenie przed okrażaniem gospodarczym Polski	14
	Metoda presji niemieckiej	19
	Dominium maris directum oraz indirectum.	22
	Jedno gospodarze zaplecze — jeden Polski port Gdańsk — Gdynia	27
	Kosztom największych ofiar i zrzeczeń się w in- nych dziedzinach Polska rozbudowuje swój dostęp do morza	31
	Nie wystarcza wyjście na Bałtyk, trzeba mieć wyjście z Bałtyku	36
II.	„Korytarz Gdański“.	
	Skąd się wziął „korytarz“	45
	W „korytarzu“ jeden Niemiec przypada na dzie- więciu Polaków	58
	Jak wyglądała Polska bez dostępu do morza w XVIII wieku	60
III.	Próby aneksji Gdańska w ogólnym nie- mieckim programie politycznym	
	Zamach na Gdańsk i Polskę jako jeden z eta- pów programu opanowania świata	69
	Dlaczego Niemcy nie mogą się porozumieć z in- nymi narodami	83

PRACE TEGOŻ AUTORA:

- Sprawa Gdańska 1937 r. (wyczerpane).
Handel zagraniczny w służbie gospodarki narodo-
wej 1939.



60
Wojewódzka Biblioteka
Publiczna w Opolu

CM KEK 330702



000-330702-00-0