



Grey Scale #13



DANES  
PICTA  
.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



233 205  
-1  
2

# O POLSKĄ SIŁĘ ZBROJNĄ NA BAŁTYKU

PRACA ZBIOROWA

WARSZAWA 1935

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



233 205  
1  
2

# O POLSKĄ SIŁĘ ZBROJNĄ NA BAŁTYKU

PRACA ZBIOROWA

WARSZAWA 1935

---

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

*doublet do sgu. 233205 I*

# O POLSKĄ SIŁĘ ZBROJNĄ NA BAŁTYKU

PRACA ZBIOROWA

WARSZAWA 1935

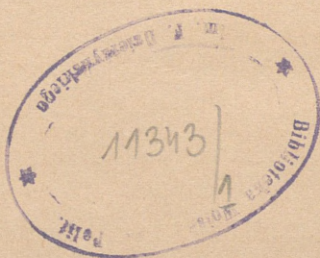
---

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

1935  
1935



50474.



Druk. B. Wójcika. Warszawa, Emilji Plater 12. Tel. 9-00-90 i 9-36-72.

Bibl. Jag.  
1967 D 1650

Wacław Sieroszewski  
Prezes Polskiej Akademii Literatury

## Polska flota wojenna warunkiem trwałego pokoju

Nasze morskie wybrzeże jest dziś jeno żalosnym szczątkiem posiadanych tu niegdyś dziedzin. W zamierzłych, przedhistorycznych czasach nie było tu wcale Niemców, jak wskazują wykopaliska. Za Mieszka I-go nasze prawa i wpływy sięgały aż poza Hamburg. Prawa — gdyż całe to Pomorze zamieszkiwały pobratymcze nam ludy, wpływy — gdyż miecz i mądrość królów polskich w obronie współplemieńców, sięgały, aż, hen, za Łabę.

Bolesław Chrobry wbijał słupy graniczne swego królestwa w dna rzek: Łaby, jeszcze nie przechrzczonej na „Elbę“, i Odry, której nie zwano jeszcze „Oder“ — Jeszcze na Rugji panowali „rujanie“ i sławna ich stolica, „Gród Światowida“, nęcił swemi skarbami a straszył potęgą swych zbrojnych statków, które z towarami i wojami docierały do Anglii, do Szwecji i do dalekiej Finlandji.

Nieustępliwie jednak parla na wschód zbójcka fala germańska. Zabierała przedewszystkiem grody nadmorskie — bogate i handlowe; łupiła je, niemczyła, a stare słowiańskie stosunki kupieckie przetwarzała we własne narzędzia wymiany i wyzysku. — Bolesław Krzywousty odebrał na czas jakiś łupieżcom całe Pomorze wraz z miastami: Kołobrzegiem, Kamieniem, Wolinem, Szczecinem, Urnoimem i innemi... Ale wewnętrzne niesnaski i udzielne rozbicie po śmierci króla Bolesława osłabiły na długo obronną siłę miecza polskiego. Zabrakło Słowianom mocarnych przewodników w walce o byt.

A były to walki wielo-wiekowe i zaiste straszliwe. Wspomnienie takich potworów, jak okrutnika Gerro — bohatera Nibelungów, — jak szeregu margrabiów Brandeburskich, jak przewrotnego kata Słowian, cesarza Henryka Ptasznika, żyją po dziś dzień w wyobraźni ludu pomorskiego w postaci czarta Smętka.

W 1224 roku, nieszczęsnej pamięci Konrad Mazowiecki sprowadza Krzyżaków. W niedługim czasie zakon ten staje się najwyższym „wykwitem“ uczuć i myśli germańskich; uświęca zbrodnię, okrucieństwa, gwałty i rzezie, rabunki i zdradę oraz wszelki podstęp, jako boskie cnoty, skoro wiodą do ujarznienia innych ludów i panowania Niemców nad światem. Pozostają one jednak nieprzebaczalnemi występkami skoro stosowane są do Niemców przez narody, walczące z nimi. Wstępem do tej ideologii była rzeź

dziesięciu tysięcy Polaków w Gdańsku w 1308 r. dokonana podstępnie przez Zakon Krzyżowy. Odtąd Gdańsk staje się „na wieki“ miastem niemieckiem.

Idee krzyżackie przez setki lat wprowadza w czyn oręż, ale broni i uzasadnia jednocześnie nauka niemiecka. W czasach obecnych służą jej znani historycy, jak T. Mommsen i H. Treitschke, szuka dla niej podstaw biologicznych E. Haeckel, zgadza się na fałszowanie dla niej archeologii sam wielki Virchow. Admirał von Tirpitz we wstępie do swych „Wspomnień“ twierdzi, że „tak długo jak ziemia zamieszkała jest przez ludzi — w życiu narodów siła postawiona jest ponad prawem. Nie tak dawno, w roku ubiegłym, w Krzyżackim zamku Malborge kierownik polityki zagranicznej partji hitlerowskiej p. Rosenberg ogłasza, że duch, idee i organizacja Zakonu Krzyżowego są jedynym świetlanym wzorem dla zjednoczonego narodu niemieckiego...

Co wobec tego mamy czynić my?...

Powinniśmy wyzbyć się wszelkich złudzeń! Istnienie Ligi Narodów nie może budzić w nas wiary, że w stosunkach międzynarodowych zajdą niedługo zasadnicze zmiany. Stosunki te po dziś dzień są takie same, jakie istniały wewnątrz społeczeństw w czasach jaskiniowych. Wówczas każdy „pragnący żyć“ musiał spać „z otwartymi oczami“, jak śpiewa epos ludów pierwotnych. — Pod głowę kładł siekierę kamienną a u boku wierną, lotną dźwidę... Cokolwiek drgnęło w pobliżu, już się budził i chwycił za oręż...

Tak samo dziś narody muszą spać z otwartymi oczami.

Najslabszym a jednocześnie najważniejszym odcinkiem naszych granic jest nasze króciuchne wybrzeże. Ono jest tem oknem, przez które oddychamy wolnem powietrzem, ono jest tą bramą, przez którą wywozimy nadmiar naszych bogactw a sprowadzamy rzeczy nam potrzebne. Sąsiedzi nasi wiedzą doskonale, że opanowanie tego okna odda nas w niewolę najpierw gospodarczą a następnie polityczną, jak to już było. Musimy się więc bronić od założenia nam w tem oknie pętli na szyję. I musimy się bronić faktycznie a nie traktatowo, musimy w tej bramie naszej niepodległości mieć dostateczną straż zbrojną...

Taką strażą są statki wojenne i samoloty. Obrona wybrzeży Flandrji w czasie Wielkiej Wojny, a bardziej jeszcze obrona Dardaneli w lutym 1915 roku przed połączonemi siłami Anglji i Francji — wykazały, że skuteczny opór może być przeciwstawiony wielkiej potędze nawet stosunkowo niedużemi siłami umiejętnie użytymi\*). Siły te jednak muszą być!.. Od ich wielkości i wartości zależy nietylko powodzenie obrony, lecz i osłabienie możliwości napaści. Przecież nikt nie wątpi, że zawarte ostatnio przez nas z sąsiadami paktu nieagresji, są wyrazem naszej

---

\*) Patrz znakomitą pracę kdr. ppor. K. Czczotła „Obrona Wybrzeża”. Wojskowy Instytut Naukowo Wydawniczy. Warszawa 1933.

zdolności obronnej. Trwałość tych traktatów znacznie wzrośnie jeżeli jeszcze lepiej obwarujemy najłatwiejszy do nas dostęp od strony morza. Najskuteczniej bronią go statki wojenne, gdyż mogą względem przeciwników na morzu uprawiać nie tylko obronę, lecz i ataki. Sama ilość jednostek bojowych już jest skutecznym wędzidłem na wrogie zamiary. Nasze wędzidło dotychczas jest bardzo słabe.

Nasz budżet morski jest prawie trzynastą razy mniejszy niż ujawniony budżet marynarki Niemiec (39.100.000 zł. i 500.000.000 zł.), tonaż naszej floty wojennej (7.500 ton<sup>1)</sup>, jest prawie osiemnastą razy mniejszy od tonażu floty niemieckiej (133.000 ton<sup>2)</sup>, oraz rosyjskiej (168.000 ton<sup>3)</sup>). Jest również mniejszy o 2500 ton od tonażu maleńkiej Finlandji oraz o 9.500 ton od tonażu niedużej Danji i o 55.500 ton od tonażu Szwecji. — Poglówne obciążenie ludności wydatkami na marynarkę wojenną wynosi: w Wielkiej Brytanji 31 zł. p., we Francji 23,2 zł., w Szwecji 11,9 zł. w Niemczech 8 zł., w Jugosławji 3 zł., w Polsce 1,26 zł.

To obciążenie stanowczo musi zostać powiększone. Haracz jaki musielibyśmy płacić w razie utraty wybrzeża wynosiłby tak olbrzymie sumy, że zwykły rachunek przekonywa nas o konieczności

---

<sup>1)</sup> bez okrętów pomocniczych.

<sup>2)</sup> w tem 69200 ton, zbudowanych już po Wielkiej wojnie.

<sup>3)</sup> cała flota (Bałtyk, m. Czarne, Azja).

dokonania w tym kierunku wysiłku, nie biorąc pod uwagę obawy o utratę niepodległości. Przecież już w przeszłości w ciągu stuleci XV, XVI, XVII, Polska wypłaciła Gdańskowi więcej niż **sto miliardów złotych** za samo pośrednictwo w handlu zbożem.

**A ile oddała Niemcom i Moskalom w przeciągu 140 lat niewoli?...**

Uczmy się jednak u tych samych Niemców jak budować swoją potęgę. Przecież do połowy ubiegłego stulecia Niemcy miały bardzo marną flotę wojenną. Dopiero po zwycięskiej wojnie 1871 roku powstał silny ruch społeczny propagujący rozbudowę marynarki wojennej. Droga dobrowolnych ofiar publicznych zebrano w ciągu krótkiego stosunkowo czasu wielkie sumy pieniężne, które pozwoliły Niemcom zbudować flotę równającą się prawie w swej sile i doskonałości flocie angielskiej, czego dowiodła bitwa pod Skagerrakiem.

Materiał ludzki mamy wcale nie gorszy od Niemców. Warunki techniczne potrzebne do własnego budownictwa okrętowego możemy sobie stworzyć przy pewnym moralnym i materialnym wysiłku. Organizację, odpowiednią dla przeprowadzenia propagandy morskiej oraz zbiórki pieniędzy mamy w Lidze Morskiej i Kolonjalnej. Chodzi jedynie o dostateczne zrozumienie przez ogół ważności i wielkiej pilności zagadnienia, chodzi o to, aby przyszły historyk nie potrzebował powtórzyć żalosnej przestrogi senatora D. Solikowskiego, który w roku 1573 pisał:

„Każdemu panu i narodowi więcej na morskiem państwie zależy, niżli na ziemskim. Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydierać, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego — niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim.“

Pamiętajmy, że każdy pancernik, krążownik czy łódź podwodna, powiększające flotę polską, to przedłużenie o parę lat pokoju, a silna flota polska na Bałtyku — to pokój długi i trwały.

---

## Z dziejów naszej marynarki

Niemieccy historycy\*) głoszą światu, że przyczyna dla której Polacy, choć zbudowali wielkie Państwo, to jednak nigdy nie mogli zdobyć się na własną prawdziwą polską marynarkę, czy to wojenną, czy handlową, — tkwi w krwi i psychologii Polaka. Materjału dowodowego dostarczyli im niektórzy nasi badacze poezji XVI w., którzy doszli do pochopnych uogólnień, że cały nasz naród przenikała i przenika „awersja do morza“.

Czyż jednak dusza narodu jest wykuta z brązu i pozostaje naprawdę niezmienną przez lat 1000?! — Nie! —

Wciąż się przystosowuje, raz bierze w nim górę jedna warstwa, drugi raz inna, raz jeden szczep, drugi raz inny. Duch Spartan nie zawsze dominował w Helladzie, nie zawsze był wyrazem Greków.

---

\*) Vogel, Polen als Seemacht u. Seehandelstaat in der geschichte (Polska na morzu i jej handel w przeszłości) cytuje dr. Pollaka (w dziele zbiorowem: Brackmann, Deutschland u. Polen 1933).

A popatrzmy na Francuzów. W literaturze francuskiej przez długie wieki nie można było dostrzec wpływu morza, aż dopiero w XIX w. syn Bretauji, romantyk Chateaubriand wybił w niej bramę falom oceanu. (*La mer et les ecrivains*, Temps 27 grudnia 1929 r.).

Zresztą jakie pod tym względem zmiany dokonały się w psychologii polskiej, wymownym jest dowodem tego błyskawicznie zbudowana Gdynia.

Jak potężny wpływ wywierał nawet na naszą szlachtę w XVI wieku żywioł morski, najlepszym dowodem wrażenie, jakie wywarła na nią tragiczna, romantyczna wyprawa morska Jana z Tęczyna, opiewana przez Jana z Czarnolasu. Największy nasz wieszcz wyteęza tu wszystkie struny swej lutni, aby oddać z całą precyzją potęgę bałwanów Bałtyku. Napatrzył się tym falom Kochanowski, gdyż jak wiadomo, przebywał w Królewcu dwukrotnie, raz jako student uniwersytetu w r. 1552, a drugi raz w latach 1555-6 na dworze księcia Albrechta, kiedy to okiem pełnym fantazji 20-to letniego młodzieńca widział z tego iście „bursztynowego“ wybrzeża jak: „delfinowie gęści po wierzchu wody grają, połyskując złotem, brzegi bursztynem świecą...“. Tak żywymi barwami namalował poeta ten brzeg bałtycki w swoim drugim utworze p. t. „Proporzec“ — w którym zajmuje się epokową chwilą naszych dziejów, bo hołdem złożonym przez Hohenzollernów królowi polskiemu z Prus Książęcych. — Przy tej spo-

sobności z wielkim rozmachem przedstawia całą historję walk naszych z Niemcami o Pomorze i ujście Wisły. Jeżeli zaś pod koniec poematu w zawarciu (w czasie tego hłdu r. 1569) Unji Lubelskiej dopatruje się triumfu naszego nad Niemcami — a nie jakby się zdawało nad Moskwą, to widocznie, że nie zapomina o tem, że wówczas dokonała się nietylko Unja Litwy z Polską, ale też i zjednoczenie Prus Królewskich i ziemi Kaszubów i wcielenie ich do Korony. Jak wielką wagę przywiązywał poeta do tej ziemi kaszubskiej, okazał to w swej najpiękniejszej pieśni, w której malując skolei wszystkich polskich władców, na samym czele zwraca się z taką apostrofą do naszego „praojca“:

Ktoby Cię nie znał Lechu Słowianinie,  
któryś najpierwej zasiadł w tej krainie  
i opanował męstwem swoim mocne brzegi północne.

Wieszcz z Czarnolasu w tych słowach zaznaczył polskość Kaszubów i wraz z współczesnym kronikarzem Bielskim i Strykowskiem\*) zwalczał bajki, jakoby pierwotnie Niemcy zamieszkiwali wybrzeże bałtyckie. Wieszcz, przewidujący znaczenie dotarcia naszej rasy do morza i do ujścia Wisły, jakby przeczuwał nasz dzisiejszy atut, z którym wystąpiliśmy wobec całej Europy na Kongresie Wersalskim (powołując się na wybory posłów polskich przez Kaszubów). Do jakiego stopnia słowa Kochanowskiego,

---

\*) Strykowski: „Krainy pomorskie i insze, które dziś Niemcy trzymają wszystkie były poddane Polakom a Lesko... książę pogański...”

akcentujące jedność rasy Polaków i Pomorzan są do dziś aktualne dowodem rozprawa o naszej marynarce, z jaką wystąpił świeżo profesor berlińskiego uniwersytetu, Walter Vogel.

Ten berliński uczony stara się wykazać, że w odróżnieniu od szczepu Pomorzan, (których nazwę tłumaczy po niemiecku „Meeranwohner“) Polacy stanowili zawsze szczep odrębny, lądowy „der binnenländisch — centralgelegene Volkstamm“, szczep który nie dbał o granice północne — morskie, ale lądowe, południowe i wschodnie i wogóle nigdy nie okazywał zainteresowania sprawami morza. Na tem tle prof. Vogel rozważa próby Rzplitej polskiej zorganizowania po pierwsze marynarki wojennej, a po drugie — handlowej.

Jeśli chodzi o marynarkę handlową, to zdaniem prof. Vogla Polska nie posiadała jej we właściwym sensie, t. j. okrętów polskich z polską załogą i poć polską banderą; zdaniem autora Kaszubi — rybacy nie stanowią tu żadnego kontrargumentu. Polakom wogóle brakowało obytych z morzem marynarzy (116 str.). Stąd prof. Vogel z wielkiem zadowoleniem rozповіда, jak to nasz król Zygmunt August, zabierając się do stworzenia marynarki wojennej, musiał się oprzeć na żeglarzach niemieckich, głównie gdańskich t. zw. kaprach.

Rzeczą jest znamienne, powiada prof. berliński, że Zygmunta Augusta do stworzenia tej floty kaprów niemieckich pobudził nie kto inny, tylko właśnie

książe pruski Albrecht, „niemiecki Hohenzollern“. Wprawdzie przyznaje autor, że w XVI i XVII w. Polska posiadała królewską flotę wojenną, która nawet nad szwedzką pod Oliwą odniosła zwycięstwo, że gorliwie ją rozbudowywali tacy nasi sławni monarchowie jak Zygmunt August, Stefan Batory, Zygmunt III i Władysław IV, że znalazło się wielu światłych mężów stanu, którzy rozumieli znaczenie marynarki, ale cóż kiedy miała ona, tak co do załogi jak i komendy, charakter niemiecki (deutsches Gepräge).

Jakież tego wszystkiego powody? Obok wspomnianej psychologicznej rasowej awersji Polaków do morza, prof. Vogel widzi jeszcze jedno źródło tej słabości: oto sławna owa szlachecka „złota wolność“. Gdyby bowiem w Polsce umocnił się absolutyzm monarchiczny tak jak w Berlinie, toby w niej zdołała zapuścić korzenie idea morska (der maritime Gedanke). Coprawda hipotezy te niezbyt potwierdzały współcześnie bujnie rozwinięte marynarki republik szczyjących się wolnością, jak Stany niderlandzkie i Wenecja, na której ustroju właśnie wzorowała się szlachta polska, budując swoją Rzpltę.

Na wszystkie te wywody berlińskiego prof. wymierzył kapitalną odpowiedź dr. Andrzej Wojtkowski (Instytut Bałtycki, komunikat Nr. 91, grudzień 1933), który wykazał, że właśnie w Berlinie brakło zupełnie zrozumienia dla spraw morza, że nie dbał o flotę nawet ten król pruski, który zagrabił Polskę

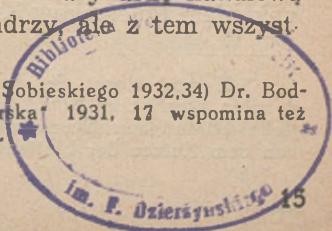
Pomorze t. j. Fryderyk II., że Rzesza niemiecka tak małe zainteresowanie okazywała dla spraw floty, że w r. 1848, w czasie wojny z Danją, „Związek niemiecki“ ledwo zbudował 12 okrętów, które w rezultacie stały beczynn timer, tak, że je sprzedać musiał wreszcie na licytacji! Ostatecznie dr. Wojtkowski doszedł do przekonania, że jeśli chodzi o państwo Holenzolnów, to rozpoczęło ono właściwą rozbudowę potężnej floty niezwykle późno, bo dopiero w r. 1900.

Co do owego ściśle „niemieckiego charakteru“ floty królów polskich, to bardzo cenne wyjaśnienie dorzucił dr. Bodniak, wykazując, że z nazwisk, które zdają się brzmieć z niemiecka nie można jeszcze sądzić zbyt pochopnie o narodowości niemieckiej kaprów. Tak dr. Bodniak\*) dowiódł, że figurujący w archiwach gdańskich podpis na oryginalnym liście „Stenzel Knebelbart“, to nikt inny jak tylko nasz rdzenny i szczerzy Polak, rycerz zasłużony nietylko na lądzie, ale i na morzu — Stanisław Wąsowicz, który padł zasztyletowany przez księcia Meklemburskiego, jako ofiara rozjuszenia teutońskiego.

Wprawdzie prof. Vogel przyznaje, że obok Niemców działały na Polaków także wpływy i innych narodowości, że flotę Zygmunta III zbudował Szkot James Murray, że właściwie marynarke handlową w Gdańsku stanowili Holendrzy, ale z tem wszyst-

---

\*) Strażnicy morza (księga p. Sobieskiego 1932,34) Dr. Bodniak w rozprawie „Komisja morska“ 1931, 17 wspomina też o wiceadmirale Michale Staroście. ★



kiem berlińskiemu prof. wydaje się rzeczą jasną jak słońce, że pierwszy pomysł wojennej floty polskiej mógł urodzić się tylko w głowie „niemieckiego Hohenzollerna“, mianowicie Albrechta księcia pruskiego. On to bowiem dawał w tym względzie od r. 1556 rady wahającemu się i sceptycznemu Zygmuntowi Augustowi, któremu wizja floty wojennej zdawała się czemś „nowem i niesłychanem“<sup>\*)</sup>.

Tymczasem, wbrew tym hipotezom prof. Vogla można przeciwstawić argumenty dowodzące, że źródłem pomysłów flotowych był nie tak dwór Hohenzollerna, jak raczej Italja, a mianowicie inicjatywę w tym kierunku podjęła genialna matka Zygmunta Augusta, Włoszka: Bona. Jako księżniczka miasta Bari, leżącego nad morzem Adrjatyckiem, od młodu interesowała się bardzo żeglugą morską, zbudowała w niem nowe molo i utrzymywała stosunki w Wenecją, która chciała nawet kupić od niej Bari. Bari leżące naprzeciw wybrzeża albańskiego, kusiło żeglarzy włoskich do przejazdu przez ten przesmyk ku Grecji, rozbudzało w nich przedsiębiorczość i śmiałość. Stąd Bona przejęta żeglarskim duchem tchnęła go i w swego syna. Jak to wykazuje dr. Władysław Pocięcha (w pracy „Królowa Bona“, która ukaże się nakładem Miłośników Krakowa), Bona już w r. 1539

---

<sup>\*)</sup> Herzog Albert. der deutsche Hohenzoller, war es sogar, der den skeptischen König Sigismund August, dem eine Kriegsflotte etwas ganz Neues und für Polen Unerhörtes erschien, von dem Nutzen der Flottenrüstung überzeigte“.

dla swego syna, młodego króla, sprowadziła z Wenecji jakieś gotowe drewniane części okrętu, wyrobione z cyprysu „Cupressina ligna aedificandae navi idonea“. Sprowadzała je łodem przez Wiedeń, gdzie jednak na komorze cesarskiej urzędnicy Habsburgów (oburzeni w owej chwili na Bonę z powodu związków jej z Zapolją na Węgrzech) te drewniane części okrętu zatrzymali.

Jak gorąco Bona zajmowała się sprawą naszych wybrzeży morskich i do jakiego stopnia swemi pomysłami wyprzedzała współczesnych mężów stanu najlepszym dowodem, że nosiła się z planami wyzwolenia Polski z pod zależności handlowej Gdańska i prawdopodobnie zbudowania osobnego portu w Pucku, do czego, jak to wykazał świeżo dr. Bodniak zabierze się jej syn w r. 1561. Z jej to zapewne inicjatywy Zygmunt I. wykupił Puck z zastawu od Gdańszczan, a 20 lutego 1547 Bona już pisze do Herkulesa, księcia Ferrary, aby jej przysłał do Polski inżyniera, zdolnego do budowania warowni tak na lądzie, jak i na morzu\*).

Z tego wszystkiego wynika, że ostatni Jagiellon wychowany był przez matkę w atmosferze tak „morskiej“ i „marynarskiej“, że rady Albrechta, co do budowy floty wojennej wcale go nie zaskoczyły i nie wydawały mu się, jak sądził Dr. Vogel „czemś nie-

---

\*) „Un ingeniere sufficiente et prattico di fabriche di castelli tanto in terra ferma com'inacqua“ Wiadomość tę zawdzięczam Dr. Władysławowi Pocieszemu.

słychanem". Przeciwnie, można powiedzieć z pewną słusznoscą, że to właśnie dwór polski, a nie królewiecki, wystąpił pierwszy z inicjatywą floty wojennej i on w tym względzie dał raczej nauki Hohenzollernowi. Jeśli bowiem Polska, zmuszając Alberta w r. 1525 do zgięcia kolan na rynku krakowskim przed majestatem króla polskiego, narzuciła mu, jako swemu lennikowi, obowiązek utrzymania dla obro-ny wybrzeża Prus czterech okrętów wojennych, to ona to właśnie wystąpiła tu z inicjatywą, ona ten obowiązek Albrechtowi sama podyktowała, taki ciężar nań nakładała — Albrecht sam przecieżby go nie wypraszał. W ten sposób „iście polski" był początek floty królewieckiej.

Co zaś do floty elektorów brandenburskich — kuzynów Albrechta, to w czasach, kiedy flota polska pruća od dawna już fale Bałtyku i odnosiła nawet sukcesy, oni wciąż obywali się bez floty, dopiero gdy Hohenzollernowie berlińscy zostali w r. 1618 lennikami Polski, wówczas musieli przyjąć w spadku po Albrechcie obowiązek utrzymywania owych czterech okrętów. W ten sposób i początek floty berlińskiej był „iście polski".

Sam nawet „wielki elektor", naśladować Zygmunta Augusta, sto lat zgórą po Polsce (1675) zacznie tworzyć flotę podobnie na zasadzie systemu „kaperskiego".

Ale podczas gdy jeszcze w drugiej połowie XVII w. wielki elektor trzymał się przestarzałego,

dorywczego systemu kaprów, to tymczasem już z wiosną r. 1570 Zygmunt August, idąc za wzorem włoskim i natchnieniem swej matki, przystąpił do budowy stałej floty w Elblągu. Budowali ją nie cieśle niemieccy, ale włoscy sprowadzeni z Wenecji, tej mistrzyni żeglugi świata. Główny po włosku zbudowany olbrzym morski, „galeon“, był tak solidnie wykonany, że doczekał się — jak dowiódł dr. Kazimierz Lepszy\*), rządów króla Stefana i przetrwał bitwę morską, stoczoną w r. 1577 z flotą gdańsko-duńską pod Elblągiem.

Idąc też za tradycją zapobiegliwej matki, ostatni Jagiellon chciał oprzeć swoją flotę królewską na trwałej finansowej podstawie, i jak armję lądową oparł na „kwarcie“, tak i dla utrzymania marynarki wojennej i swego „dominium maris“ zorganizował specjalnie „fundusz morski“, którym opiekowała się od r. 1568. „Komisja morska“ „mistrzów finansów“ pod przewodnictwem Jana Kostki kasztelana gdańskiego, uposażona głównie z dochodów ekonomji malborskiej\*\*). Niestety komisja morska rozchwiała się po śmierci ostatniego Jagiellona i odtąd kwestja obrony naszego wybrzeża morskiego wahała się wciąż między aktywnym programem flotowym królów elekcyjnych a — pustką w skarbie, czyli niechęcią narodu szlacheckiego do opodatkowania się

---

\*) Strażnicy morza, Rocznik Gdański 1934.

\*\*) Stan. Bodniak, Komisja Morska Zygm. Aug. Rocznik Gdański IV 1930,

na rzecz marynarki. W rezultacie o brak pieniędzy rozbiła się nasza flota. Ostatni łamał sobie głowę Władysław IV, usiłując na ciach gdańskiego portu (w walce z Gdańskiem a również w walce z sejmem polskim) oprzeć budowę floty i — przegrał. Bandera polska znikła na Bałtyku!

Szlachta polska umiała na elekcjach wypisywać w warunkach królom elekcyjnym żądania budowy floty i ostatni raz stanął wobec tych dążeń, Jan Kazimierz, który wobec kompletnej gnuśności i obojętności szlachty w rezultacie ich nie spełnił, co widząc Szwedzi wdarli się na nasze Pomorze i nastąpił „potop“, czyli pierwsze nasze załamanie na Bałtyku.

To nasze rodzime wybrzeże morskie, te jedyne, bezcenne usta naszej Wisły, bez których Polsce grozi natychmiastowe sparaliżowanie i zastój we wszystkich arterjach, jak wiadomo — traciliśmy na rzecz Niemiec już dwukrotnie (zawsze na półtora wieku: raz w r. 1308 na rzecz Krzyżaków, drugi raz w pierwszym rozbiorze w r. 1772 na rzecz Hohenzollernów). Dziś jesteśmy pewni, że „mądry Polak po szkodzie“ wyteży wszystkie swe siły, aby nareszcie stworzyć „fundusz morski“, tak, aby to nasze wybrzeże osłonić murem naszych okrętów i nigdy go już — nie stracić.

---

Stanisław Plużański  
prof. Politechniki Warszawskiej

## Jak wygląda przygotowanie Polski pod względem technicznym do roz- budowy marynarki wojennej

Wykonanie tak skomplikowanej jednostki bojowej, jaką jest współczesny okręt wojenny, wymaga wielce różnorodnych urządzeń technicznych, których pracę można podzielić na cztery etapy:

- 1) przygotowanie **materiału** do budowy okrętu,
- 2) wykonanie niezbędnych **urządzeń, maszyn i aparatów,**
- 3) wykonanie **uzbrojenia** okrętu, i
- 4) **budowę korpusu** okrętu, oraz **złożenie całości.**

Pierwsza część zadania przypada hutom, stalowniom, odlewniom i t. p. zakładom, druga — wytwórniom maszyn i aparatów, trzecia — specjalnym zakładom wyrabiającym uzbrojenie, wreszcie czwarta — właściwym zakładom budowy okrętów, t. j. stoczniom.

Wprawdzie istnieje pewna ilość dawniej powstałych potężnych zakładów przemysłowych, które posiadają swe własne huty, wytwórnie maszyn, broni i stocznie, dzięki czemu mogą podejmować się budowy całych okrętów, jak np. Zakłady Vickers'a w Anglii lub Schneider'a we Francji, — to jednak większa część okrętów dla marynarki zarówno wojennej, jak i handlowej, wykonywana jest przy nowoczesnej współpracy wymienionych wyżej czterech rodzajów wytwórni. Podział taki umożliwia specjalizację, ważną ze względu na ekonomję wytwarzania, zwłaszcza wśród zakładów drugiej grupy. Wynikiem takiej specjalizacji jest np. istnienie w Anglii, według urzędowego spisu z r. 1924, około 1000 zakładów, zatrudniających około 145,000 ludzi, wytwarzających maszyny i akcesorja potrzebne stoczniom do budowy i naprawy okrętów.

Przy takim podziale pracy poszczególne kategorie zakładów muszą dostarczać: **huty, stalownie i odlewnie** — odlewy stalowe na części kadłuba, jak dziobnica, tylnica, stery, wsporniki wałów napędowych i t. p.; półwyroby stalowe kute na: wały napędowe, wały korbowe silników, lufy i inne części armat, płyty stalowe walcowane na opancerzenie okrętów, różne rury i inne mniejsze wyroby stalowe; dalej blachy żelazne i kształtowniki na poszycie kadłuba; maszyny i t. p.

**Wytwórnie maszyn:** kotły parowe i silniki tłokowe, lub dla większych okrętów — turbiny parowe i

skraplacze do nich, przekładnie zębate, silniki spalinowe, maszyny sterowe, dźwigi, różne podnośniki, maszyny pomocnicze, wały i śruby napędowe, pompy różnych typów, osprzęt dla wody i pary, silniki i aparaty elektryczne, przyrządy nawigacyjne, sygnałowe i wiele innych.

Wytwórnice broni dostarczają: działa potrzebnych kalibrów i typów, amunicję do nich, przyrządy do wyrzucania torped, torpedy, miny i t. p.; wreszcie stocznie — mają za zadanie wykonanie na pochylni, w celu ułatwienia spustu na wodę, korpusu okrętu wraz z opancerzeniem i ustawieniem niektórych mechanizmów; po spuszczeniu zaś na wodę — złożenie pozostałych maszyn i aparatów, uzbrojenie, i wykonanie wielkiej ilości różnych urządzeń wewnętrznych, niezbędnych dla prawidłowej pracy i bezpieczeństwa statku i wygody załogi, zmuszonej na nim przebywać, oraz zaopatrzenie we wszelkie zapasy, paliwo i wodę.

Dla warunków polskich powyższy podział pracy jest również wskazany, gdyż powstanie przedsiębiorstwa, mogącego wykonywać kompletne okręty choćby nawet bez własnej huty, t. zn. łączącego wytwórnice maszyn, uzbrojenia i stocznie, w obecnych czasach byłoby niemożliwem, ze względu na potrzebę wielkich kapitałów w celu wyposażenia zakładu w urządzenia, wielkie maszyny i obrabiarki, niezbędne do wykonywania części turbin, dział, wież pancernych, sterów i t. p. części okrętu. Dalsze trudności spowodowała-

by niemożność zapewnienia stałego zatrudnienia dla tych kosztownych urządzeń, w wyniku czego koszty wytwarzania musiałyby być wysokie—oraz byłoby potrzeba znacznego kapitału obrotowego, z powodu tego, iż czas wykonania średnio wielkiego okrętu trwa do 2 lat, uderuchamiając na ten przeciąg czasu znaczne kapitały.

Natomiast rozpoczęcie budowy okrętów przez założenie stoczni, opartej na współpracy z istniejącymi hutami, wytwórniami maszyn i uzbrojenia, uprościłoby zagadnienie tak dalece, że zrealizowanie jego nawet w obecnej sytuacji ekonomicznej może być wykonalnem.

Przyszła stocznia polska powinna się zatem opierać na istniejących hutach, które większość potrzebnych surowców i półfabrykatów mogą dostarczać bez trudności. Dla dostarczenia całego materiału surowego do budowy okrętów średniej wielkości, np. krążowników do 10.000 t. wyporności, a więc takich, które interesują naszą marynarkę wojenną w pierwszej linii, — będą potrzebne pewne uzupełnienia w naszych hutach, które stopniowo, bez nadmiernych trudności będą mogły być wykonane. W międzyczasie musielibyśmy sprowadzać niektóre części, np. wielkie odlewy stalowe, z zagranicy, jak to się wielokrotnie obecnie praktykuje w wielu państwach.

Nasze wytwórnie maszyn mogłyby w większości niezwłocznie przystąpić do wyrobu wyliczonych wy-

żej aparatów, maszyn i przyrządów, większe trudności przewiduję w związku z wyrobem silników napędowych t. j. turbin parowych oraz silników spaliniowych okrętowych, dla wyrobu których należałoby nabyć odpowiednie licencje, oraz uzupełnić posiadane środki wykonania, przez np. większe obrabiarki, potrzebne przy wyrobie tych maszyn.

Trzecia grupa wytwórni, t. j. nasze wytwórnie uzbrojenia, mogą wykonywać potrzebną dla wspomnianego typu okrętów broń i amunicję bez żadnych trudności.

Jak widzimy zatem stan techniczny przemysłu naszego jest taki, że budowa średnich okrętów wojennych byłaby zupełnie możliwa, z wyjątkiem niektórych szczegółów, których wyrób w kraju mógłby być rozpoczęty w niedługim czasie, — brak nam jedynie stoczni, gdyż istniejące cztery, a mianowicie:

Stocznia Gdynska, Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej w Gdyni, Warsztaty Marynarki Wojennej w Pińsku i Stocznia Modlińska, mogą zaspokajać potrzeby marynarki wojennej jedynie w zakresie małych okrętów.

Przy wskazanym wyżej sposobie podziału pracy przy budowie okrętów, nakład na urządzenie stoczni wystarczającej do wykonania okrętów wyporności do 10.000 t., nie byłby wielki, gdyż warsztaty dla budowy okrętów w tych warunkach podziału pracy

nie wymagają ani kosztownych budynków, ani też skomplikowanego wyposażenia. W razie konieczności, możnaby koszt urządzenia stoczni naszej jeszcze zmniejszyć, urządzając rysownię profili i przygotowania blach i kształtek na poszycie kadłuba w jednej z naszych wytwórni mostów, lub nawet kotłów, rozporządzającej dostateczną powierzchnią warsztatów i składów.

Jak widzimy zatem na przeszkodzie natychmiastowemu rozpoczęciu rozbudowy naszej floty wojennej stoi jedynie brak dostatecznie wielkiej stoczni, — co może być stosunkowo prędko i bez wielkiego nakładu pieniężnego wykonane, następnie, — pewne braki w zakresie wytwarzania potrzebnych materiałów, — również trudność, którą przez odpowiednie inwestycje w naszych hutach przezwyciężyć można w niedługim czasie. Najtrudniejszą sprawą będzie wytwarzanie w kraju silników napędowych, — turbin parowych i silników spalinowych o dużej mocy, która dla współczesnych szybkich okrętów wojennych przewidywanej wielkości wynosi do 100.000 koni mechanicznych i powyżej. Silniki te, aż do opanowania ich wyrobu w kraju trzeba będzie nabywać zagranicą.

Wreszcie ważnym względem przemawiającym za możliwie szybkim zrealizowaniem sprawy budowy okrętów w kraju, powinien być wzgląd na szczupłą kadrę ludzi, którzy pracując w marynarkach różnych państw, mieli możliwość nabycia wiedzy fachowej w

zakresie budowy okrętów, — którą to kadre nieubłagany czas uszczuplać musi.

Na zakończenie wspomnieć należy, iż sprawa podjęcia budowy większych, niż dotąd wykonywane, okrętów wojennych, jest nie tylko sprawą nieodzowną dla poparcia rozwoju naszego handlu zamorskiego, i obrony granic morskich w razie potrzeby, lecz jest również zagadnieniem pierwszorzędnej wagi dla techniki i przemysłu polskiego. Ożywienie działalności przemysłowej przez budowę okrętów spowoduje również ożywienie pracy naszych hut i wytwórni maszyn, powoła do życia liczne zakłady pomocnicze, a w pierwszej linii tak ważne nowe gałęzie przemysłu maszynowego, jak budowa turbin parowych. Wytwarzanie tych maszyn w kraju uniezależni od obcych nie tylko nasz przemysł budowy okrętów, lecz również ułatwi i przyspieszy elektryfikację kraju.

Nie mogąc w ramach krótkiego artykułu wykazać należycie całej doniosłości zapoczątkowania budowy okrętów wojennych, a co za tem idzie i korzyści handlowych, pragnę zwrócić uwagę na całą doniosłość tego zagadnienia, które należycie rozwiązane przyczyni się znakomicie do podniesienia państwowego, gospodarczego i technicznego naszego kraju, ułatwi stosunki handlowe, zmniejszy bezrobocie, przez pozostawienie wielkich sum w postaci kosztów robocizny, materiałów i inn. i przyczyni się do podniesienia dobrobytu w Polsce.

---

Kdr. por. Karol Korytowski

## Marynarka wojenna

Pokolenie współczesne przeżyło i przeżywa tak wielkie przemiany, wstrząsy, że niema czasu analizować swych przeżyć i tych zdarzeń historycznych, w których brało czynny udział, czy choćby było ich świadkiem.

Do najważniejszych należy odrodzenie naszego państwa i jego rozwój. W rozwoju tym skromne jeszcze miejsce zajmuje sprawa marynarki wojennej, której narodziny poprzedzają objęcie przez Polskę brzegu morskiego. Już w listopadzie 1918 roku, zaledwie kilkanaście dni po odzyskaniu faktycznej niepodległości, ukazuje się dekret, nakazujący stworzenie w Polsce marynarki. Powstaje ona właściwie w teorji, bo Polska nie ma jeszcze dostępu do morza i nie ma okrętów. Są jednak nadzieje, jest garść ludzi, z których tworzą się kadry, są wreszcie rzeki z motorówkami, statkami.

Już w roku 1920 walczy obok polskiego żołnierza garść polskich marynarzy. Walczą oni na lądzie i na rzekach.

Pomorze i brzeg morski obejmuje w przedniej straży naszego wojska — polski marynarz, który na wybrzeżu odtąd straż dzierży, obejmuje skromne, pozostawione nam urządzenia żeglugowo - nawigacyjne, rozbudowuje je i powiększa pierwszemi okrętami polskimi.

Przez szereg pierwszych lat niepodległości marynarz polski odczuwa współczucie wprawdzie nutę sentymentu, ale prawie całkowite niezrozumienie spraw obrony morza.

Dopiero samo życie powoduje, że zagadnienie morskie staje się coraz to bardziej zrozumiałem, coraz bardziej pilnem i niezbicie dowodzącem swego znaczenia.

Zagadnienie morskie w Polsce wybija się na pierwszy plan życia państwowego. Społeczeństwo przekonuje się, że tylko państwo, posiadające wolny dostęp do morza znajduje się w warunkach, umożliwiających pełnię samodzielności gospodarczej i politycznej. Nawet państwo, posiadające niewielki kawałek wybrzeża, gdy chce i umie je wykorzystać, ma drzwi otwarte na cały świat. Wolny dostęp do morza uniezależnia jego politykę gospodarczą, z którą wiąże się dobrobyt i rozwój państwa podczas pokoju, a w razie wojny — zapewnia możliwość regulowania wwozu i wywozu,

Polska znaczenie dostępu do morza zrozumiała i wykorzystała przez wybudowanie Gdyni. Szeroką rzeką, wzbierającą z roku na rok, z miesiąca na mie-

siąc życie nasze gospodarcze skierowało swój nurt na polskie morze, przeinaczając w ciągu kilkunastu lat poprzednie, przez półtora wieku trwające zespolenie gospodarcze Polski, z organizmami gospodarczymi trzech państw zaborczych.

Wolność nieskrępowanej łączności ze światem **z**ezwala państwu morskemu na rozwój jego życia nietylko w obrębie swych granic lądowych, ale na rozbudowę swego stanu posiadania do granic jak najdalszych możliwości w dziedzinie wychowawczo kulturalnej, ekonomicznej, społecznej, politycznej, a nawet często i terytorjalnej.

Podobnie jak na lądzie początkiem tworzenia państwa musi być siła zbrojna, która potem jest jego osłoną i ostoją — tak samo państwo morskie musi opierać się na silnej flocie wojennej.

Jeszcze nie było w historii świata takiego okresu, w którym jakiekolwiek państwo mogło się obejść bez siły zbrojnej, — nie było takiego państwa morskigo, któreby, wykorzystując morze, wkładając w nie swój trud i kapitał, wyrzekło się stworzenia siły zbrojnej na morzu. Historia daje nam liczne i wymowne przykłady, jak z utrwaleniem potęgi lądowej ściśle wiązała się potęga morska, ubezpieczona odpowiednią siłą — jak zaniedbanie tej siły prowadziło do osłabienia i często do upadku państwa.

Siła zbrojna na morzu jest wykładnikiem siły państwa i miarą jego zainteresowań sprawami morskimi.

W czasie wojny stan siły zbrojnej na morzu decydował często o losach narodów — Nierzadko jedna bitwa morska decydowała o dalszym biegu historii świata.

Dlatego to wszystko, co wiąże się z obroną naszych praw, naszego posiadania i naszych nadziei z morzem związanych — a co tak jeszcze niedawno zupełnie prawie obce nam było — musi stać się jednym z najbardziej wymagających uwagi i troski społeczeństwa — zagadnień państwowych.

Czas po temu najwyższy, gdyż obrony morskiej, w postaci przedewszystkiem odpowiedniej floty wojennej, nie można stworzyć w prędkim czasie, — zwłaszcza gdy chodzi o budowę rozpoczętą od podstaw.

W rozwoju naszych urządzeń obronnych na wybrzeżu i w rozwoju naszej floty wojennej daleko jesteśmy jeszcze od stanu, który jest nam niezbędny.

Pracą i dużemi kosztami wydarte piaski i torfy wybrzeża zapoczątkowały tworzenie naszych baz wojennych dla floty, których stała obrona od strony morza, lądu i powietrza jest wielką troską władz, realizowaną konsekwentnie w miarę możliwości budżetowych.

Tak czuły i kosztowny organizm, jak flota wojenna, wymagający konsekwentnej, programowej i ciągłej rozbudowy, staje się powoli zainteresowaniem i troską coraz to szerszych mas społeczeństwa, które nawet ofiarąmi dobrowolnymi na rozbudowę

floty dokumentuje swoje zrozumienie i przekonanie o konieczności rozbudowy marynarki wojennej.

Dobry zaczątek floty wojennej w postaci kilku nowoczesnych mniejszych jednostek bojowych już posiadamy. Posiadamy w postaci naszej wojennej marynarki już ten cały skomplikowany organizm i ludzki i materiałowy, który zdolny jest wchłonąć dalszą, pokaźniejszą liczbę jednostek bojowych.

Zdawać musimy sobie jednak sprawę z tego, że budowa okrętów trwa długo, długo też trwa ich odbiór, próby, poznanie urządzeń i obsługi, wyćwiczenie załogi — Dlatego rozbudowa floty musi być stałą. Dlatego nie mamy czasu do stracenia. Rozbudowa floty musi być ciągłą i programową. — Musi się odbywać wysiłkiem polskich inżynierów i polskich robotników.

Spółeczeństwo łącząc dobrowolnie datki pieniężne na obronę morską podkreśla, że bez protestu przyjęłoby stałe i powszechne obciążenie materialne na ten cel, który ma być — według słów Pana Pierwszego Marszałka Polski — „Jednem z najmocniejszych ogniw naszej mocarstwowości“.

---

## Akcja społeczna na rzecz obrony morskiej w innych państwach

Gdy do Rzymu zaczęły ongiś dolatywać z Sycylii rozpaczliwe głosy Mamertynow przestregających przed niebezpieczeństwem, zagrażającym krajowi ze strony nadciągających Kartagińczyków, podzielili się Senat na dwa obozy. Po jednej stronie stanęli starcy - konserwatyści, przybrani w złociste, haftem ozdobne togi, potępiające wszelkie pomysły co do zbyt pośpiesznego wysyłania wojsk rzymskich w kierunku Sycylii, po drugiej zaś skupili się gromadnie mężowie młodzi, nawołujący do pośpiechu i szybkiego czynu.

**Fortes fortuna adiuvat** — wołali. — Tylko silnym, sprzyja szczęście.

I zwyciężyli młodzi, ale zwyciężyli dopiero siłą argumentu, że skoro wojska Kartaginy nie zostaną zaatakowane w Sycylii, trzeba będzie z nimi stoczyć bój w samym sercu kraju. Przekonać konser-

watystów, o słuszności tego argumentu, nie było łatwo. Przecież — mówiono — zbuntowane przeciwko Rzymowi ludy pobite zostały przez cesarskie legiony, a i silne oddziały Pyrrusa rozgromiły wojska lądowe! Dlaczegożby nie miano uporać się również na lądzie z Kartagińczykami?

Cztery lata toczono walki lądowe z wojskami Kartaginy, mimo zaznaczającej się wszakże tu i tam przewagi Rzymian, — zwycięstwa nie osiągnięto. Stał więc Rzym wobec alternatywy zbudowania floty wojennej i pobicia Kartaginy na morzu, albo zrezygnowania z dalszych walk. Cóż jednak się dzieje? Po pierwszych sukcesach i powodzeniach spada na Rzymian katastrofalna klęska. Rozpętane żywioły, huragany i burze niszczą najpiękniejsze i najsilniejsze statki. Senatorów ogarnia przerażenie i zaczynają górować defetyści.

Potomkowie wielkich mężów, zżarci rdzą zwątpienia, żywieni chlebem ciągłych utrapień, zaczęli bluźnić wszelkim ideałom, największe objawienią mózgową i już miała zatryumfować myśl konserwatystów o wycofaniu się z pola walki nad myślą młodych o wolności, bo oto większością głosów zapadła w Senacie uchwała, że należy zrezygnować z dalszej budowy okrętów i prowadzić nadal walkę obronną na lądzie...

Sześć lat trwały te walki lądowe i przechylały już szale zwycięstwa ku Kartaginie — gdy wtem zja-

wia się kilku ludzi, którzy stanęli na przedzie z sił opadającego, zwątpionego narodu. I poczęli karmić naród strawą najgłębszego, żarem miłości dla dumy rzymskiej rozplomienionego uczucia, budzili go i podnosili, ucząc jednocześnie własnym przykładem, jakie przynależy w świętej sprawie nieść ofiary. Stawiając przed oczy najprzedniejsze wzory, roznecili tak żywy ogień zapału, że cały Rzym pobudzili do nowego czynu. W krótkim czasie powstaje za składkowe pieniądze tak potężna flota, że można było natychmiast zdecydować o zwycięstwie Rzymu nad Kartaginą, ale utrwalić jednocześnie panowanie jego nad Morzem Śródziemnem.

A jak było w starożytnej Grecji?

Tu ateński przywódca i mąż stanu, Temistokles przychodzi do przekonania, że niebezpieczeństwo perskie, zagrażające Grecji będzie można zażegnać jedynie tylko na morzu. Porusza więc niebo i ziemię, by porwać za sobą naród i zachęcić go do wielkiego czynu, do ofiarności, by w oparciu o masy, stworzyć potężną flotę morską. Ucieka się on przytem do jakichś tajnych mocy, konspiruje, knuje i intryguje, byle tylko zdobyć co potrzeba, a ponadto przez usta wróżbitów zapewnia sobie sprzyjanie bogów.

W tych poczynaniach i pomysłach stał Temistokles odosobniony, można więc sobie wyobrazić, co to była za praca dla tego męznego człowieka, przejęte-

go jakąś fantyczną wiarą, że Ateńczycy tylko na falach morskich dobiją do nieśmiertelnej chwały zwycięstwa. Temistokles dzieła dokonał, mimo stawianych mu trudności, mimo, że zamknięto mu skarbcze ze złotem i że zwalczać musiał nieugięty upór najwierniejszych, a jednocześnie najuczciwszych adherentów Arystydesa, który wierzył tylko w zwycięstwo hoplitów, walczących pierś o pierś z laną i mieczem w ręku.

Kroniki greckie opiewają, że po gorącym apelu Temistoklesa lud grecki zabrał się ze zdumiewającą gorliwością do budowy statków bojowych. Kto miał muła czy osła, zwoził drzewo pod budowę, ci zaś, których nie było stać na inną ofiarę, dźwigali na swych spracowanych ramionach bale i deski, tamci znowu w nieprzeliczonych szeregach znosili rozmaity materiał budowlany, kobiety przynosiły w ofierze swoje klejnoty i kosztowności, niejeden magnat ofiarował swój majątek, by przyspieszyć budowę statku, którego siłę jeszcze za życia oglądać pragnął. Wszystko, co żyło i zdolne było do pracy, zaciągało się w szeregi najżarliwszych robotników, a nawet kaleki, starcy i drobne dzieci wspomagali pracę, jak mogli.

Przezwyciężając wszelkie przeszkody, wpajano w naród wiarę, że flota to najbezpieczniejszy i najsilniejszy wał ochronny ojczyzny. Okręty handlowe i statki bojowe posiadali Grecy wprawdzie zawsze,

ale gdy chodziło o wielki czyn, — dokonywali go hoplici. Wobec tego, że sława zwycięstwa pod Maratonem przenikała każdą pierś mieszkańców Hellady — trudno było przeciwstawiać mężnym szeregom hoplitów statki bojowe i przyznawać im większe znaczenie, aniżeli armji lądowej. A jednak — powtarzam — myśl Temistoklesa zatriumfowała i zdumiony ogół uczył się, jakimi środkami i zasobami należy stawiać podwaliny potęgi morskiej.

Przejdźmy teraz do epoki współczesnej i zaczniemy od tych, co rozpoczęli od mała, a skończyli dorobkiem, na jaki nie zdobył się bodaj żaden inny naród świata. Mam tu na myśli Niemców. W Niemczech, gdzie społeczeństwo było specjalnie nastawione i wychowane w umiłowaniu morza oraz wszytkiego, co z morzem związane, gdzie ambitne i dumne dążenia ku supremacji na wodach świata wywoływało nigdzie nie spotykany odruch ofiarności, — trzeba było z początku staczać walkę w Sejmie pruskim i Parlamencie niemieckim o każdy miljon na rozbudowę floty. Nie było dyskusji na temat budowy nowych okrętów, żeby opozycja nie podnosiła zarzutu, jakoby pieniądź, płynący na marynarkę, to pieniądź wyrzucony w błoto i nie przynoszący najmniejszego oprocentowania.

Badając historję, dotyczącą początków działalności niemieckiego „Flottenvereinu“, nie można wyjść z podziwu, że od 1850 do 1888 roku uznanie potrzeby

rozbudowania marynarki nie zdołało przeniknąć do szerokich mas narodu niemieckiego, a ożywcze tchnienie atmosfery morskiej nie przedarło się do całego kraju. Każdy uczeń gimnazjalny potrafił szczegółowo opisać wszelkie części okrętu, wiedział do czego służą najbardziej skomplikowane w konstrukcji przyrządy i narzędzia, któremi zwykli posługiwać się marynarze, ale przy tem wszystkiem każdy Niemiec pozostawał typowym „szczurem” lądowym.

Jeżeli przypomnimy sobie, że nawet przed wielką bitwą morską pod Salaminą większość Ateńczyków wierzyła uparcie, iż skały Akropolisu stanowią najbezpieczniejszą warownię wolności, oraz bezpieczeństwa Grecji i że wystarczyłoby opasać je drewnianym płotem, by nie dopuścić do zwycięstwa Persów, — zrozumiałą stanie się nam ta opinja filistrów niemieckich o podrzędnem znaczeniu floty morskiej.

Zobojętnienie dla spraw marynarki było w masach niemieckich zakorzenione aż do powstania po raz wtóry odrodzonego „Flottenvereinu” i tych wszystkich organizacji, które koncentrowały się w głównym „Związku Niemieckiej Ligi Morskiej” „Flottenverein” sprawił, że tam, gdzie podnosiły się ongiś protesty przeciwko nadmiernemu wyrzucaniu pieniędzy na rzekomo bezcelową rozbudowę statków, powstawały później gniewne protesty przeciw-

ko tej krótkowzrocznej, tępej i ciasnej kalkulacji, w której myśl o budowie floty strącona została z ołtarza ofiarności i poświęcenia, a w której chciwa chęć gromadzenia pieniędzy zagłuszała wszystkie żywsze drgania serca, bijących gorętszym uczuciem dla morza.

Szkoła i kościół, stowarzyszenia i wszelkiego rodzaju organizacje, urzędnicy, rzemieślnicy, kupcy, rolnicy i przemysłowcy skupili się i złączyli pod jednym sztandarem i działać poczęli w myśl naczelnego hasła: **Wszystko dla morza — wszystko dla wielkiej, potężnej floty narodowej!**

Zbiorowa ta akcja pokazała światu, co zdziałać może świadoma wola narodu i jego udział w budowie państwa.

A Francja. Co Francja?

Po przegranej wojnie w 1870 roku, po utracie dwóch prowincji, po zapłaceniu 5 miliardów franków kontrybucji wojennych — zaczęto krzewić między ludem mniemanie, że do tak sromotnej i poniżającej porażki nie byłoby doszło, gdyby się było Niemcom przeciwstawiło zbrojną siłę morską i zagrozoną od strony morza drogę na szeroki świat.

Po rozpowszechnieniu takiej — słusznej zresztą opinii, znalazł względnie łatwy posłuch admirał La Revellière, który proroczem przewidywaniem pisał na łamach najpoczytniejszych gazet francuskich, że najbliższa, a zarazem najzacieklejsza wojna, — to wojna między Francją a Niemcami.

„Trwać ona będzie kilka lat — dowodził La Revelière — a zakończy się zwycięstwem nie tego, co będzie miał silniejszą armję — lecz tego, co zdobędzie się na silniejszą marynarkę“.

Przewidujący admirał wychodził — jak widzimy — z założenia, że kraj, odcięty od świata, skazany na siły własne i na zasoby własnej ziemi, bez możliwości dowozu z krain zamorskich, będzie ugięty i zwyciężony. Wołanie admirała La Revellière'a o zwiększenie budżetu na marynarkę i postawienie floty na takiej stopie, by mogła przeciwstawić się nietylko Niemcom, ale również i sprzymierzonym z nimi Włochom, trafiło do przekonania najszerzych mas i wywołało zbiorową, wielką ofiarność całego społeczeństwa, działającego pod egidą **Ligue Maritime et Coloniale** — francuskiej Ligi Morskiej.

Zbyteczne mówić o kolosalnym wysiłku Italji, która tuż po wojnie miała zaledwie kilka zdatnych do boju krążowników i torpedowców, a dziś należy do najsilniejszych potęg morskich, zbyteczne nade wszystko mówić o entuzjazmie, jaki ogarnął ostatnimi czasy Japonję, która jedynie tylko dzięki samoopodatkowaniu się całego narodu i bezustannej ofiarności rywalizuje dzisiaj nawet ze Stanami Zjednoczonymi pod względem ilości statków.

A rozmach co do rozbudowy w Japonji floty narodowej jeszcze nie skończony! Dzień w dzień wskazuje prasa japońska na konieczność dalszego trwania w wysiłku i dalszego gromadzenia kapitałów, płyną-

cych wszystkimi drogami ofiarności narodu na rozbudowę marynarki.

Podczas gdy we Włoszech, we Francji, w Niemczech i Japonji z inicjatywą rozbudowy floty występował albo rząd, albo ktoś do rządu bardzo zbliżony, w państwie, tak nawskroś morskiem, jak Anglja, miała się sprawa wręcz przeciwnie. Często rząd angielski, — czy był to rząd konserwatystów czy liberałów, — okazywał w kwestjach obrony kraju wielki optymizm i nie zdobywał się na jakiś spontaniczny odruch w kierunku mobilizacji sił. Jeżeli działał, to li tylko pod naciskiem opinji publicznej.

Badając poszczególne fazy wzmacniania marynarki angielskiej od r. 1884 począwszy, zauważyć można jedno: że historia wszystkich etapów rozbudowy floty była zawsze prawie identyczna i powtarzała się niemal we wszystkich szczegółach. I tak n. p. powstawała nagle w narodzie, wskutek całego splotu najrozmaitszych okoliczności w dziedzinie polityki zagranicznej, jakaś obawa, jakiś lęk, że główna ostoja brytyjskiego Imperium, — flota angielska, — nie zdoła, w razie ewentualnej wojny, sprostać zadaniu. Wyraz tej obawy i tego lęku spotkać było można w całej prasie angielskiej, na zebraniach publicznych, na wiecach, w Izbach handlowych i t. d. Wskutek tej akcji wnoszono po pewnym czasie w Izbie Gmin odnośną interpelację, którą rząd zbywał zazwyczaj odpowiedzią uspakajającą i optymistyczną. Naród nie zadawał się jednak odpowiedzią

rządu, przestrzegał i nawoływał o jaknajszysze wzmocnienie marynarki. Dopiero po takiej presji ze strony opinji, występował rząd z nowym projektem co do wzmocnienia floty, kosztem tylu to a tylu milionów funtów szterlingów.

Tak było w r. 1884, tak było za czasów lorda Spemera, lorda Hamiltona, lorda Salisbury'ego, aż do czasów współczesnych.

To dziwne parcie narodu do rozbudowy floty tłumaczy się tem, że morska polityka Anglii, skazanej na utrzymanie za wszelką cenę supremacji na morzach świata, jest całkiem odmienna od polityki innych państw. Skoro się zważy, że Anglja straciłaby po zepchnięciu jej do roli drugo lub trzeciorzędnej potęgi morskiej odrazu wszelkie posiadłości zamorskie i kolonje, że byłaby kompletnie zrujnowana, a naród angielski nie mógłby bez handlu zamorskiego wogóle istnieć, — staje się ta troska o utrzymanie marynarki na najwyższej stopie pod względem tonażu i siły bojowej, całkiem zrozumiała.

Zbyteczne dodawać, że Anglicy głównie z powodu tej obawy dawali na powiększenie ilości i siły statków każdą sumę, jaką rząd stawiał w swym preliminarzu budżetowym.

To, co gdzieindziej mogło nosić pozory filantropji, staje się u nas koniecznem opodatkowaniem, — ofiarność, spełniająca w innych państwach dodatkową, pomocniczą funkcję dla działań rządu—

stanowi u nas dźwignię główną. Kto wyłamuje się z pod obowiązku ofiarności, temu zaiste obojętna przyszłość ojczyzny, cokolwiekby deklamował o swoich uczuciach. Czyż nas nie stać na taką ofiarność, na jaką zdobyli się Rzymianie, Grecy, na jaką zdobywa się Japonja?

Na granicach naszego morza dokonywuje się obecnie, co dokonywało się ongiś na Morzu Egejskiem i na wodach sąsiednich. Nie chciałbym powiedzieć, aby Polska miała koniecznie odegrać rolę Aten, ale w dążeniu do wzmożenia naszej potęgi morskiej nie możemy, jako jedno z większych mocarstw, stać na uboczu, lecz musimy zapewnić sobie bezpieczeństwo brzegu morskiego i pracy polskiej na morzu.

Wymieniony tu francuski admirał, La Revellière, rozważał konieczność zdławienia nieprzyjaciela od strony morza i odebrania mu swobody pełnego oddychania poprzez płuca morskie. Polsce nie zagraża wprawdzie takie niebezpieczeństwo, jakie zagrażało ongiś Francji, ale z tem niebezpieczeństwem musimy się liczyć i przemyśliwać nad środkami odnalezienia takiej siły, by każdej chwili móc odtrącić rękę, któraby sięgała do naszego gardła i naszej piersi.

Jeżeli naród polski wykazał, że wiekowa niewola nauczyła go być narodem rozumnym, gospodarnym, patrzącym trzeźwo w przyszłość, jeżeli wykazał, że zdolen być sobą, że zdolen własnymi ramiona-

mi prowadzić ster swego losu i własne rozpiąć żagle, by płynąć wartko po dziejowej fali, jeżeli po latach niewoli zdołał z organizmu chorego przeistoczyć się w organizm pulsujący pełnem i zdrowem życiem, niechaj baczy pilnie, by załączki zobojętnienia nie wzmogły się w chwili, kiedy pierwiastki dobre wymagają największego napięcia.

Zaniedbanie rozbudowy naszej marynarki, — jednej z wielu konieczności narodowych—mścić się może w przyszłości niemiłosiernie; to też baczyć musimy, by właśnie w takiej chwili, jak obecna, kiedy to oczy narodu są zwrócone, siłą rzeczy w jedną wytyczną stronę — nie uronić żadnego ze skarbów, które tworzą wspólnie wewnętrzną wartość naszego społeczeństwa.

Wiele już zdziałała i działa w dalszym ciągu nasza „**Liga Morska i Kolonjalna**“. Dźwiga się ona dzisiaj dopiero ze skromnych początków, ale wszystko przemawia za tem, że krzewiona przez nią myśl wkorzeni się głęboko w całe społeczeństwo, że rozgałęzi się szeroko, że na tych podwalinach, które daje Lidze szczupłe grono ludzi, wzniesie się szczytny gmach całokształtu myśli polskiej—dostojny i wspaniały pomnik marynarki, jaką Polska wystawi w swej miłości ku ojczyźnie.

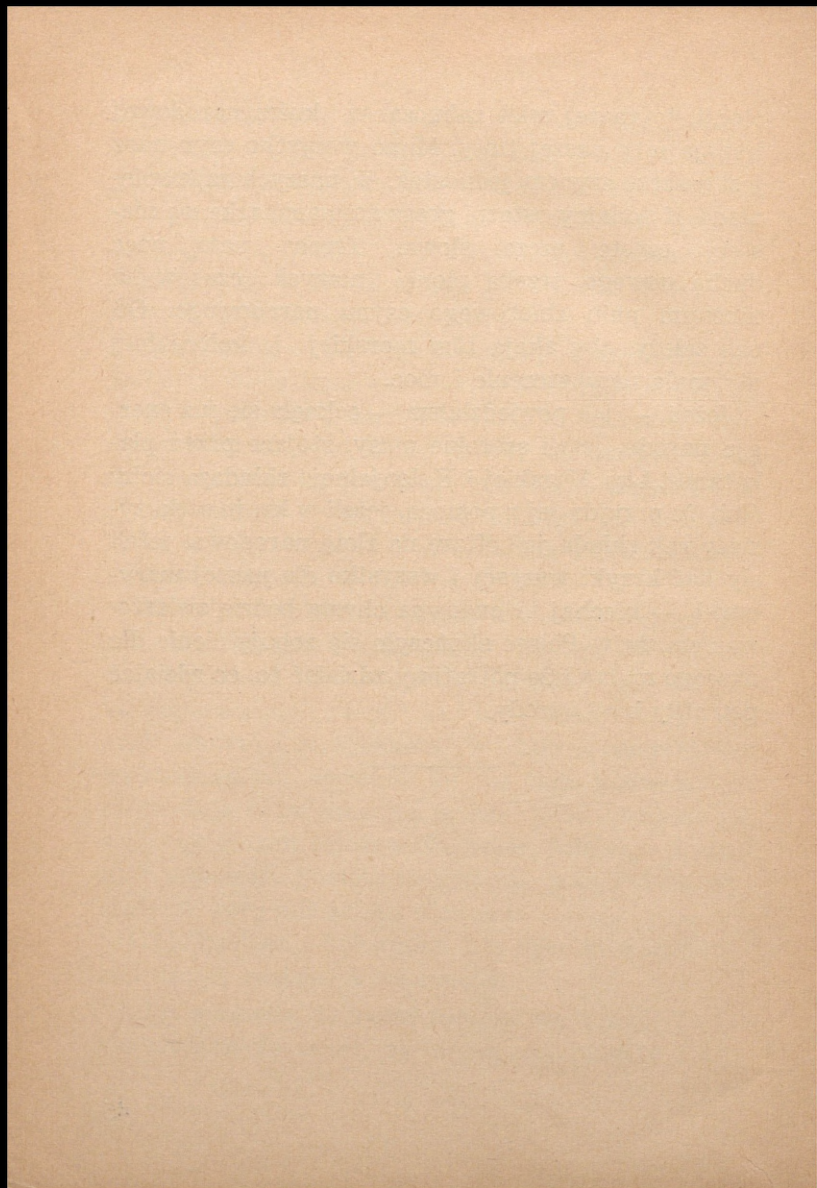
Liga morska i kolonjalna bez oparcia o cały naród nic nie zdziała. A czas nagli.

Liga sprawiła, że naród zaczyna się budzić. To już nie majaczenie senne, nie błyszczące rakiety fraze-

ologii, to raczej młot zahuczał w kuźni narodowej i spaja nity naszej floty. Mimo wszystko czyn nasz jest jeszcze czynem jednostek. W naszych zapewnieniach, iż oddamy ostatni grosz na marynarkę, są niestety często czeze słowa. Trzeba nam więc ducha nowego, trzeba płonki nowych czasów na mocnym pniu zbiorowego czynu narodowego. Od nas zależy, aby akcja Ligi morskiej i kolonjalnej otrymała namaszczenie i moc.

Jeżeli, — jak powiedziałem — ocknęła się już energja narodu, jeżeli szerokie masy, stojące przed płakami „Ligi Morskiej i Kolonjalnej“ składają cichy ślub, że przyjdą jej z pomocą, jeżeli w kraju setki tysięcy rąk składa już ofiarę na flotę narodową, jeżeli słyhać krzyk: **wszyscy i wszystko dla naszej marynarki**, — niechaj ta cudowna chwila będzie zwiastowaniem, że w Polsce skończyło się zobojętnienie dla naszego morza i że potrafimy zdziałać to, co zdziałać potrafiły inne narody.

---



## TREŚĆ:

|                                                                                                                                                |        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| <i>Wacław Sieroszewski</i> — Polska flota wojenna warunkiem<br>trwałego pokoju . . . . .                                                       | str. 3 |
| <i>Prof. Wacław Sobieski</i> — Z dziejów naszej marynarki „                                                                                    | 10     |
| <i>Prof. Stanisław Płużański</i> — Jak wygląda przygotowa-<br>nie Polski pod względem technicznym do<br>rozbudowy marynarki wojennej . . . . „ | 21     |
| <i>Kdr. por. Karol Korytowski</i> — Marynarka wojenna . . „                                                                                    | 28     |
| <i>Nauticus</i> — Akcja społeczna na rzecz obrony morskiej<br>w innych państwach . . . . . „                                                   | 33     |

*Każdy grosz złożony na*  
*FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ*  
*przekuty w spiż dział*  
*okrętowych — zapewni*  
*bezpieczeństwo i dobrobyt*  
*Rzeczypospolitej.*  
*Konto P. K. O. 30680.*





71343/  
1