

72

M E M O R J A Ł

Wisła jako najkrótsza i najtańsza komunikacja Państwa
Polskiego z morzem Bałtykiem.

Wisła w całej swojej imponującej długości 1068 kilometrów płynie przez kraje polskie i tworzy z punktu widzenia geograficznego i ekonomicznego najważniejszą dla nas drogę komunikacyjną. Ponieważ żadna z naszych dróg obecnych nie wiedzie jednym ciągiem z Karpat wprost do morza Bałtyckiego, jest ona dla przewozu towarowego zarówno najkrótszym połączeniem Krakowa z Gdańskiem. Łącząc bezpośrednio najbogatsze okolice Polski z morzem, po niej będzie się prowadzić w ilościach nieograniczonych dowóz wszystkich surowców i materiałów niezbędnych do wyżywienia ludności, uruchomienia przemysłu, odbudowy kraju, podniesienia rolnictwa, etc., tembardziej, że przy chwilowym powojennym niesłychanym braku lokomotyw i wagonów, jakoteż przy ogromnym zużyciu szyn i torów kolejowych, wymienione produkty nie dałyby się choćby w części potrzebnej przewieźć drogami lądowymi. Wisła jest więc dla nas niezbędna!

Statystyka nas uczy, że koszty transportowe drogami wodnymi na rzekach i na kanałach wynoszą ledwie połowę kosztów przewozu drogą żelazną, co jest łatwym do zrozumienia, skoro się pomyśli, że sama waga próżnego wagonu w porównaniu do wagi przewiezionego towaru wynosi przeciętnie 100%, kiedy kładź na wodzie waży zaledwie 13% ciężaru przewiezionego.

Koleje w Niemczech przewoziły tonę metryczną na przestrzeni kilometrowej za $3\frac{1}{2}$ feniga, wtenczas kiedy na rzekach płacone $\frac{1}{2}$ feniga, a na śluzowych kanałach $1\frac{1}{2}$ feniga za prze-

wóz tej samej ilości towaru.

Z tego wynika, że za te same pieniądze można wysłać drogą wodną niesłychanie więcej towaru, albo li też tę samą ilość, ale znacznie dalej aniżeli koleją, czyli, że komunikacja wodna umożliwia dowóz produktów nawet najtańszych na rynek zbytu, któreby inaczej nie wytrzymały kosztów przewozu drogą żelazną. Otóż to była racja, dlatego rząd niemiecki chcąc rozwinąć ogólny rozwój Państwa, kładł niezmierny nacisk na jaknajszybsze uregulowanie rzek i na budowę poprzecznych kanałów, mających łączyć pojedyncze rzeki Niemiec pomiędzy sobą, tworząc w ten sposób niezależną państwową sieć dróg wodnych, obok państwowej sieci kolejowej, które wzajemnej konkurencji przewozowej sobie nie robiły, ale natomiast wytwarzały nowe gałęzie przemysłu krajowego, a określano to mianem racjonalnej gospodarki wodnej.

Narazie tylko pruska część Wisły jest odpowiednio uregulowana, tak, że obecnie łodzie objętości 400 ton mogą podczas niezamarznięcia rzeki (przeciętnie 267 dni w roku), tylko od marca do Terunia regularnie dopływać, pozostająca zaś część spławna (przeszło 800 kilometr.), wymaga jeszcze bardzo długich i kosztownych robót meljoracyjnych.

Na podstawie przeprowadzonych robót regulacyjnych na Elbie i Odrze i uzyskanych przytem doświadczeń koła fachowe uznały, że:

- 1) od ujścia Wisły do morza, aż do przypływu Narwi (t.j. na przestrzeni 378 kilometrów) będzie można w przyszłości koryto rzeki pogłębić dla przejazdu łodzi pojemności co najmniej 1200 ton;
- 2) od Warszawy aż do ujścia Samy, (232 kilometr.) będą mogły dochodzić łodzie pojemności 600 ton,
- 3) od Sandomierza do Krakowa, (201 kilometr.) Wisła będzie dostępna dla łodzi pojemności 400 ton;

- 4) na pozostałym kawałku od Krakowa aż do ujścia Przemszy, (65 kilometr.) będzie można albo szluzowaniem, albo za pomocą kanału łodzie 600-tenowe używać;
- 5) na kawałku od Modlina do Warszawy, (34 Km) należy wybudować w porcie Warszawskim na Pradze basen z odpowiednią kanalizacją Wiślaną, która pozwoli łodziom najprzód 600-tonowym, a następnie 1200 tonowym dojeżdżać do portu centralnego.

Depierye po przeprowadzeniu tego programu będzie można uważać Wisłę za odpowiednio uregulowaną. Na wykończenie tych robót są jednak jeszcze potrzebne bardzo duże sumy wkładowe, których nikt nie dostarczy, dopóki żegluga po całej Wiśle nie będzie spoczywać w jednym jedynym i odpowiedzialnym ręku państwa.

Spoglądając na mapę rozszedlenia ludności polskiej ułożonej według urzędowej statystyki niemieckiej z roku 1910 zauważamy, że wzdłuż brzegu Wisły, a mianowicie od Torunia do Bydgoszcza, następnie od Swiecia do Kwidzyna i od Malberga aż poza Gdańsk, nie mówiąc już o Elblągu, żywiec polski okazuje nieco liczebną mniejszość w porównaniu z ludnością niemiecką. Z tego faktu Niemcy wywodzą, że na podstawie zasad pokojowych Wilsonskich, przez mocarstwa centralne już przyjętych, nie przysługuje Polsce żadne wyłączne prawo ani do Gdańska, jako do portu polskiego, ani nawet do Wisły, na tej przestrzeni. Albowiem § 15 orzeka: "Polska samodzielna, obejmująca wszystkie kraje zamieszkałe przez ludność niewątpliwie polską, z wolnym dostępem do morza, zagwarantowana przez traktat międzynarodowy".

Punktucacje Wilsonskie są streszczeniem nowych po-

niezbędnych warunków istnienia sprawiedliwości, po poprzednim wyrównaniu uczynionych krzywd. Chociaż prezydent Wilson nie może być obeznany ze wszystkimi szczegółami politycznymi teraźniejszej jako i dawnej Europy, niemniej ani on, ani żaden inny godny sędzieja, nie mógłby na podstawie § 13, uznać działalności systematycznej rządów pruskich i hakatystów niemieckich, brutalnego wykąszczenia polskich żywieżów z rodzinnych ziem, forsownego obsadzania kolonistów niemieckich na dobrach korennych i na skonfiskowanych majątkach polskich, czyli wyników przymusowej 150-letniej germanizacji w zaborze pruskim za "justum et aequum"!

Chwilowa sztuczna lecz nieznaczna większość żywieżu niemieckiego rozsiedlonego wzdłuż części brzegu Wisły, nie może stanowić przeszkody dla zjednoczenia rdzennych ziem polskich. Tak samo jak zdobycz i przeprowadzona germanizacja Alzacji i Lotaryngji nie została przez prezydenta Wilsona uznana, skoro w § 8 swoich punktacji zażądał od Niemców ewakuacji i zwrotu tych ziem Francuzom, tak samo ziemie nadwiślańskie razem ze wszystkimi portami i zatokami objętymi w dawnych granicach przedrezbiorowych, należy uważać jako wcielone i przyznane nam przez punktacje Wilsonskie, pomimo tak bezwzględnie prowadzonej germanizacji.

Zbadawszy w myśl prezydenta Wilsona również treść § 2 i § 3 tych samych punktacji, a mianowicie:

§ 2 "Wolność żeglugi na morzach." i § 3 "Zniesienie o ile możliwe wszystkich ograniczeń ekonomicznych. Równość zupełna w stosunkach handlowych."

nie dałoby się wyobrazić inne, zadawalniające rozwiązanie problemu polskiego, jak jedynie: Polska Niepodległa połączona z morzem Wisłą, przepływającą przez polskie terytorja.

Wszechstronny i zdrowy rozwój gospodarczy jest wszędzie

niezbędnym warunkiem istotnej niezależności państwowej. Jakżeżby mógł się wytworzyć i kwitnąć handel światowy polski, o ile jedyna geograficzna komunikacja wodna ziem polskich z morzem, pozostałaby przegrodzoną wręgą barjerą hakiety niemieckiej?

Co znaczy obcokrajowa barjera dla handlu narodowego, może nam służyć za przykład Serbja, która została w najkrótszym czasie finansowo zrujnowana przez nałożone węgierskie cła ochronne i przez podwyższenie przewozowych taryf. Wkońcu, skończyła się ta wojna taryfowa wypowiedzeniem wojny światowej, gdyż wiemy dzisiaj po przejrzeniu zdobytych na Serbach tajnych archiwów politycznych, że ucisk celny węgierski był głównym powodem do zamordowania następcy tronu austro-węgierskiego. Jeżeli nam chodzi w tym wypadku o dostarczenie konkretnych cyfr, najlepiej nas mogą objaśnić Niemcy. Urzędowa ich statystyka podaje, że w roku 1875 przewieziono na Renie 882 milionów ton kilometrów towaru, w roku zaś 1910 - 8869 milionów, czyli, że na Renie przewóz podniósł się w Niemczech w przeciągu 35 lat o 900%, na Elbie w tym samym przeciągu czasu wzrósł o 800%, na Odrze o 1300%, na Wezerze o 850%, zate na pruskim kawałku Wisły przewieziono w 1875 roku 170 milionów ton kilometr. a w 1910 roku tylko 180 milionów, czyli, że w przeciągu tych samych 35 lat, przewóz handlowy podniósł się tam ledwo o 6%, albowiem Wisła była przegrodzona granicą prusko-rosyjską.

Układem nie da się taka anomalia raz na zawsze usunąć i zabezpieczyć, bo wiemy z doświadczenia, że nie istnieje żadne prawo ani żaden układ, któryby się nie dał obejść, albo przeistoczyć. Specjalnie pożycie nasze z Niemcami i zapoznanie się z ich historją uczy nas, że prusacy nie dotrzymali żadnego układu ani zobowiązania, (choćby w najuroczystszy

Gdańsk port polski z punktu widzenia handlowego i militarnego.

Wrazie, gdy Gdańsk miał zostać wolnym portem międzynarodowym od Pol-
spesób zaprzysiężonego), który nie był spisany na ich
własną korzyść. A zatem jedyną gwarancją dla przyszłego
rozwoju krajowego gospodarstwa polskiego, może być tylko
wcielenie w granice Rzeczypospolitej tych ziem, które nam
przegradzają dostęp do morza po Wiśle.

Po objęciu żeglugi na Wiśle przez rząd polski, oczy-
wiście będą też obsadzone drogi wodne polskim personelem.
Tym sposobem będzie można choć w części przywrócić
żywość polski na ojczystej ziemi.

Za staropolskich czasów Wisła była główną arterją
dla handlu ze wschodnimi krajami. Przez długie wieki od
Gdańska aż do Krakowa kwitnęły miasta leżące nad jej brze-
gami bogactwem tego handlu. Jeszcze dzisiaj u stóp spa-
dzistej góry, na której się wznosi ruina Królewskiego
Zamku w Kazimierzu, wskazują o dawnym splendorze lat ni-
mienych rzędy byłych spichrzów i domów kupieckich, ozdo-
bione w wysokie i bogate poddasza. Dachy jednak oddawna
zapadły, pod obcym panowaniem ustał handel na Wiśle, opróż-
niły się i rozpadły składy towarowe i żywnościowe, a na-
tomiaś rozmnożyły się mielizny i kępy w korycie rzeki,
przeszkadzające coraz bardziej żegludze. Nadeszła naresz-
cie upragniona godzina, w której smartwychwstała Rzecz-
pospolita Polska temu upadkowi kres położy i z tak dłu-
giego letargu do nowego życia Wisłę obudzi.

Warszawa, dnia 27. grudnia 1918.

Jerry Swierkowski
podpułkownik maryn. polsk.