

Do

PANA NACZELNIKA PAŃSTWA

Pro memoria.

Kędy oprócz Gdańska możemy uzyskać dostęp do morza?

W wyniku wojny wszechświatowej uzyskaliśmy Gdańsk, jako port morski dla odrodzonej Polski. Lecz nie na własność państwową przyznano nam ujście do morza naszej głównej życiowej arterji wodnej - Wisły - jak tego mogliśmy oczekiwać na mocy wzniosłych /w teorii/ zasad pokoju Wilsona. Nie, zachłanność synów mglistego Albionu ich popędy do objęcia panowania nietylko nad morzami kuli ziemskiej, lecz i nad wszystkimi /lepszemi/ jej portami, skąd się dało wyrugować wpływy pokonanych współzawodników potęgi morskiej - Niemców, - a więc i nad portami Bałtyku, udzieliła Polsce tylko prawa korzystania z tego portu, co dawniej od wieków stanowił jej własność, - tworząc uchwałą traktatu wolne miasto Gdańsk. Realizm handlarzy i bankierów wziął górę nad ideologją profesora zza oceanu, Anglicy woleli sami opanować ten port i stworzyć Gibraltar na Bałtyku.

Mamy więc dziś oddech naszej ekspansji handlowej na "nasze wolne morze", lecz oddech przez gardło nie własne lecz sztuczne.... I gdy wyniknie nowa wojna /a chyba ta kwestja już dziś jest oczywista/, iż Niemcy w najbliższym czasie będą szukać rewanzu/, - czy możemy obronić ten swój organ życiowy? Odpowiedzmy sobie szczerze, iż nie. Niemcy będą w stanie blokować od morza ten nasz port jedyny - zacisnąć ten nasz oddech i zdusić. Nie pomogłaby nam w tem nawet i flota morska, gdybyśmy ją posiadali, lub czy gdybyśmy wybudowali własny port morski w Pucku, jak narazie szukała w nim wyjścia nasza rozgorączczona dumą narodowa. - Lecz gdzież te miljardy na flotę wojenną port i doki, gdy skarbiec nasz państwowy wciąż pusty i nie możemy się zdobyć na niezbędniejsze od tego okręty handlowe i inne cele pier-

wszorzędnej potrzeby państwowej?

Oprócz tego i sama "szyja", ów korytarz łączący Polskę z jej wyjściem do morza, w razie wojny z Niemcami, niezawodnie będzie przez nie przecięta. Kędyż wówczas znaleźć owe wyjście do morza, któreby dało możliwość komunikacji z Zachodnią Europą i światem, bez których pomocy chyba i w przyszłej wojnie nie będziemy mogli się obejść? ...
A szukać je wówczas będzie zapóźno.....

Lecz rozejrzyjmy się dokoła Bałtyku. Kłapejda, Libawa, Windawa, Ryga - to porty wybitne Bałtyku ku którym ciąży Polska swoimi "kresami". Lecz dostęp do Kłapejdy i Libawy - przez Litwę, los której wobec Polski dotąd nie jest rozstrzygnięty. Jeśli nawet zdrowy rozum polityczny weźmie górę nad szowinizmem litwinów i ^{niezależnie} jeśli los połączy ponownie te twory państwowe w związek federacyjny, nie będzie on nigdy tym ścisłym związkiem, w jaki je niegdyś była złączyła Unja Lubelska. Nie można więc polegać na tej linii komunikacji w razie wyniku nowej wojny. Ponadto jest to droga lądowa, kolejami, a więc obciążona ciężarami wwozowymi, tranzytowymi, składowymi, przeładowywaniami i t.d. co tak utrudnia i obciąża transporty lądowe a czego się unika drogą morską /jak np. port w Galaczu i umowa z Rumunją/.

Wybudowanie sieci kolei od Libawy przez terytorjum Kurlandji nie usunęłyby tych niedogodności celnych i komunikacyjnych, które też są właściwe w stosunku do portu Windawy. Mamy nakoniec port Rygę. Ten port, za pośrednictwem wielkiej arterji wodnej Dźwiny, łączy się z naszą arterją lądową - koleją Dynaburg-Warszawa. Co prawda Dźwina nie jest obecnie zdatną do żeglugi. Lecz przypomnijmy sobie dawny projekt rosyjski połączenia morza Czarnego z morzem Bałtyckim drogą Dniepru i Dźwiny, który miał dać wyjście tą drogą ~~Dniepru i Dźwiny~~ ~~które miały dać wyjście do Bałtyku~~ /nawet dla największych statków morskich /floty wojennej z Czarnego Morza do Bałtyku/, a który został niewykonany nie dla technicznej niewykonalności projektu, lecz dlatego, że wymagał on milionów na szluzowanie "porohów" Dniepru, na pogłębienie jego i systemu wodnego Berezyńskiego, na ogromne roboty usunięcia mielizn około Połocka. Uprzystępnienie zaś Dźwiny dla żeglugi na przestrzeń ni pomiędzy Rygą a Dynaburgiem wymaga niewielkich sto-

sunkowo kapitałów całe bowiem łożysko Dźwiny przechodzi w pokładach kamiennych,mielizn prawie niema,za wyjątkiem około Liksny i pod Dynaburgiem. Głównie zaś chodziłoby o usunięcie porohów Dźwiny koło Sztokmanshofu,czy to zapomocą pogłębienia łożyska /farwateru/,czy za pomocą szluzowania jej w tem miejscu /porohy te są przebywane przez fliśy,podczas spławu,bez uszkodzenia tratw/.

W ten sposób,za pomocą arterji wodnej Dźwiny,moglibyśmy połączyć swą arterję lądową - kolej z portem Ryskim i mieć wyjście do morza. Czynnikiem, iż ta arterja wodna,jako też i port jest w posiadaniu jednego tylko państwa - Łotwy,która w przyszłości musi być w orbicie naszej polityki państwowej i hegemonji militarnej, a więc czynnik zabezpieczający nam tę linję wodną,- musi być przyjęty pod uwagę i decydujący.

Posiadanie przez terytorjum kresów R.P. przystępu do Dźwiny w miejscu skrzyżowania się jej z koleją,t.j.przy stacji "Kałkuny" koło przedmieścia Dynaburga pod nazwą "Grzywa" musi być już teraz zapewnione Polsce. Forteca przedmostna po tej stronie Dźwiny,jako też owe góry na 7-8 wiorście szosy z Dynaburga do Jeziorosów,po zbadaniu których,jako dominujących nad całą okolicą,utraciła znaczenie strategiczne twierdza Dynaburg,a które obecnie mogą być ufortyfikowane,daje możność rozciągnięcia panowania nad przyszłym portem. Blizkość / o jakieś 2 kilom./ węzła kolejowego i stacji większej "Kałkuny" i warunki topograficzne /wolny spadek terenu w stronę rzeki/ są też czynnikami dodatnimi.

Wniosek.

Nim prokejt niniejszy będzie rozpatrzony szczegółowo przez fachowców-techników i rzeczoznawców,zadaniem Rządu naszego byłoby przy rokowaniach z Rządem Łotwy,poczynić następujące kroki:

I/ zabezpieczyć odstąpienie na rzecz terytorjum R.P. tej części terehu Łotwy,która przylega do brzegu Dźwiny pod Dynaburgiem /ów wazki klin Kurlandji,który wdaje się pomiędzy Dźwiną a gub. Wi-leńską pod Dżisnę - część powiatu Iłłukszciańskiego/.

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

2/ uzyskać dla R.P. prawo koncesji na wolną żeglugę na tej przestrzeni Dźwiny i na wolne korzystanie bez cła z portu Ryskiego i Dźwiny.

Niema wątpliwości, że Łotwa, której cała egzystencja państwowa w danej chwili jest w zależności od. Polski, albowiem dość jest odwołać polskie dywizje z frontu łotewskiego, aby ją załamyły hordy bolszewickie i cała suwerenność jej upadła, musi przystać na to żądanie Polski.

Sam projekt widoków co do. portu w Kałkunach musi być zatrzymany w ścisłej tajemnicy, by nie obudzać podejrzliwości i tak chwiejnych sąsiadów.

Antonin Swierzbinski

Warszawa,
dnia 28 kwietnia 1920 r.

Konsul R.P.

NAJWYŻSZE DOWÓDZTWO WOJSK POLSKICH
ADJUTANTURA GENERALNA
WARSZAWA
L. Dz. 8802, dnia 22/IV 1920 r.
załącz. Wydział.

INSTITUTE
ARCHIVES
New York