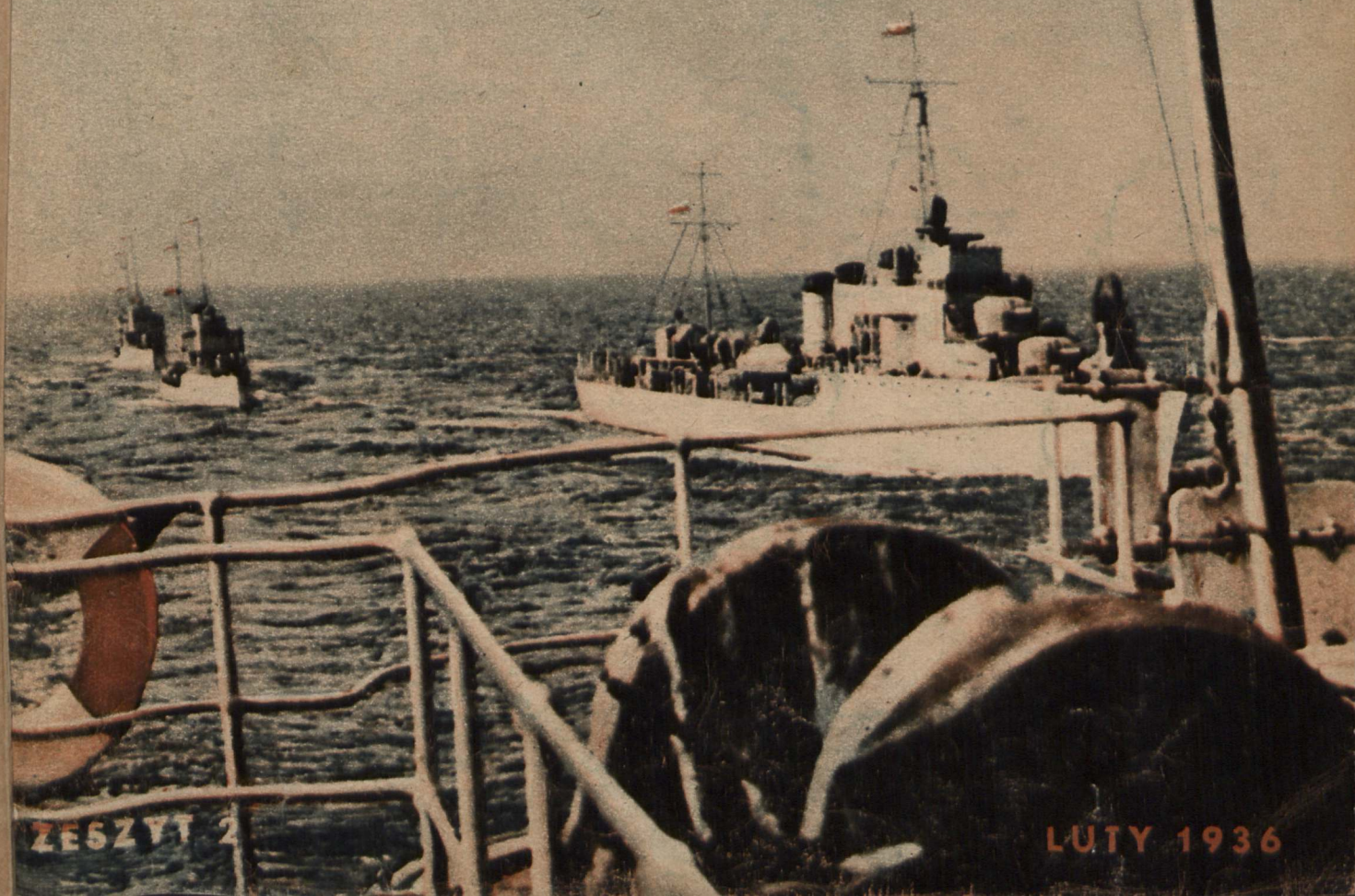


MORZE



ZESZYT 2

LUTY 1936



Konradmiral J. Unrug

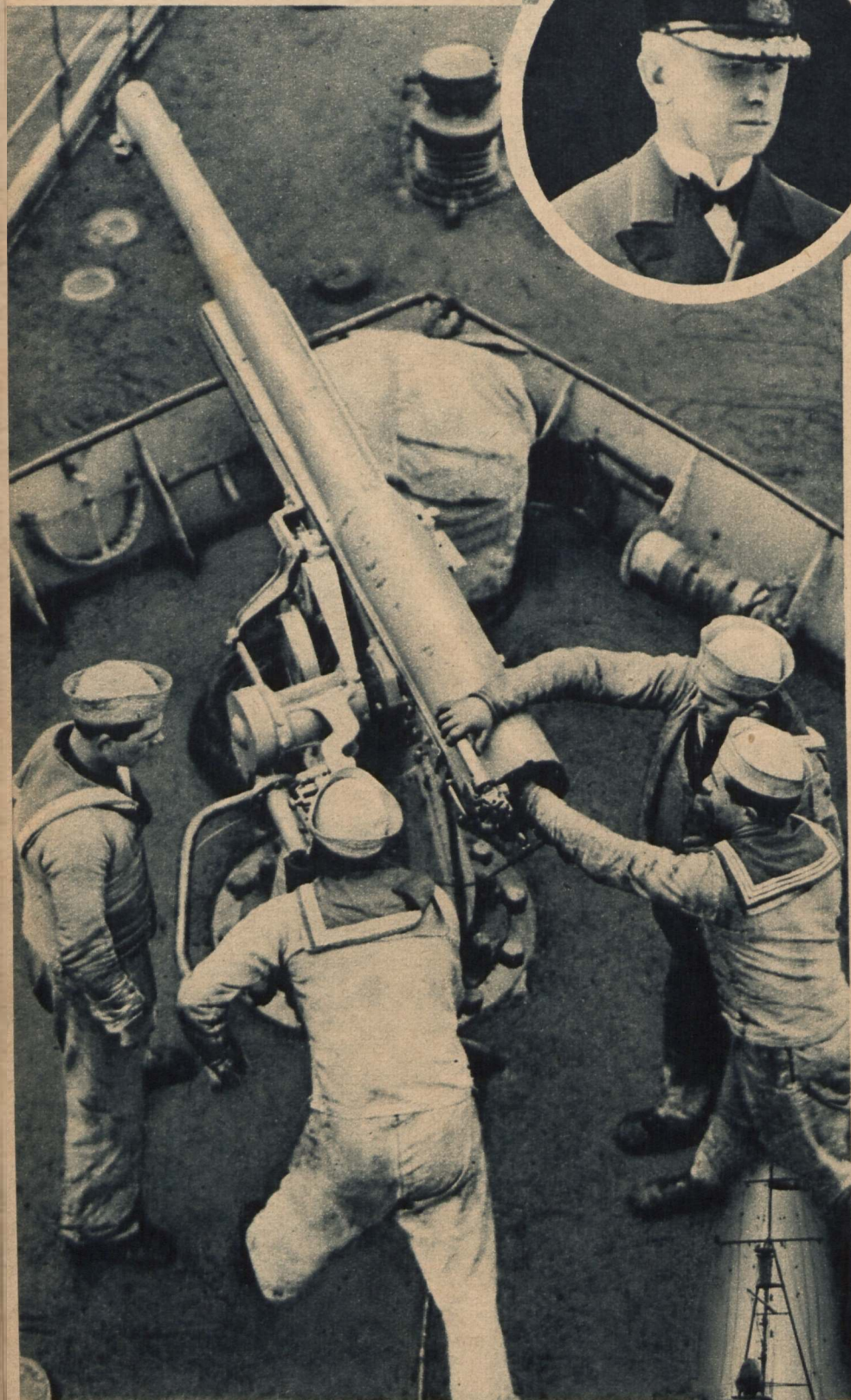
10. II

Ś W I Ę T O M A R Y N A R K I W O J E N N E J

W dniu 10 lutego po raz szesnasty od chwili odzyskania dostępu do morza polska Marynarka Wojenna obchodzi swoje doroczne święto.

To też w dniu tym myśli nas wszystkich pobiegną ku morzu, ku naszej Marynarce Wojennej, która strzeże morskiego władztwa Polski - popłyną ku niej najserdeczniejsze życzenia.

Życzenia jednak nasze muszą się przyoblec w czyn, szczerłość ich musi się wyrazić wzmożoną ofiarnością na Fundusz Obrony Morskiej, który dopomoże Państwu do zwiększenia potrzebnej siły zbrojnej na Bałtyku.



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ
Nr. 2 Warszawa, luty 1936 r. Rok XII

SZESNASTA ROCZNICA

TREŚĆ:

SZESNASTA ROCZNICA

1920 10/II 1936 — JANUSZ STĘPOWSKI

BAZYLIKA MORSKA — KS. DR. ST. OKONIEWSKI

BUDUJEMY ŁÓDZ PODWODNA

LONDYŃSKA KONFERENCJA MORSKA — A. T.

ZRÓDŁO BOGACTWA — DR. FELIKS HILCHEN

ZNACZENIE HANDLU ZAGRANICZNEGO — L. J.

NIEMCY NIE REZYGNUJĄ... — AL. CHRZĄSZCZEWSKI

MŁODA POLSKA AWANGARDA — E. URBAŃSKI

HANDEL Z DALEKIM WSCHODEM — INZ. L. SCHMORAK

KŁAJPEDA — E. M. SCHUMMER

ŚWIĘTA W MASSAUA — R. FAJANS

W DRODZE DO KRAJU — S. KOSKO

SPIEWNIK MORSKI — T. Z. KASSERN

Sprawy kolonialne — Parę słów o osadnictwie w Brazylii — Przegląd kolonialny — Z życia marynarki wojennej — Americana — Z życia organizacji — Kronika — Rozrywki umysłowe.

Gdyby komuś z obcych powiedziano szesnaście lat temu, że w roku 1936 Polska stanie się prawdziwym państwem morskim, że własnymi rękami dźwignie od podstaw pierwszy pod względem obrotów towarowych i najbardziej nowoczesny port na Bałtyku — Gdynię, że przez naszą niewielką granicę morską będziemy przywozić i wywozić ponad $\frac{3}{4}$ naszego obrotu zagranicznego, że statki pod banderą polską docierać będą do wszystkich portów świata — największy nawet nasz przyjaciel nie uwierzyłby w to.

Jesteśmy pokoleniem, które pod wodzą Józefa Piłsudskiego wcieliło w życie marzenia i ideały wieków; śmiało, fantastyczne plany — realizowała zdecydowana wola i niezłomna wytrwałość.

Z narodu wyłącznie lądowego stajemy się narodem żeglarczy. Oto młody harcerz Wagner na jachcie „Zjawa” opłynął już połowę globu w swej śmiałej podróży dookoła świata. Bohomolec, Świechowski i Witkowski na jachcie „Dal” przebyli ocean Atlantycki, docierając z Gdyni do Stanów Zjednoczonych A. P. Korabiewiczowie na małym kajaku żaglowym p. n. „Pacyfista” przepłynęli drogą wodną z Polski do Indji. Statek szkolny „Dar Pomorza”, mając na pokładzie kilkudziesięciu uczniów Szkoły Morskiej, odbył swą pierwszą podróż dookoła świata. Morskie ośrodki żeglarskie — szkołą coraz to liczniejsze zastępy młodzieży, która nie lęka się „wielkiej wody”, stawia odważnie czoło sztormom i huraganom, zaprawiając się do zdobywania dla Polski należnego miejsca wśród narodów morskich i należnych nam warunków bytu.

Jesteśmy pokoleniem, które wychował Józef Piłsudski. W najcięższych, najbardziej beznadziejnych chwilach uczył On nas wлары w siebie, we własne wyłącznie siły, zaprawiał do zwycięskiej walki. Duch Jego rozpacza nad nami czujną opiekę i rzuca nakaz dalszej, nieustannej pracy i walki na odcinku morskim i kolonialnym.

Idziemy śmiało naprzód — po nowe trudy, po nowe zwycięstwa!

Nakład 150.000

Cena pojedynczego numeru zł. 1.20

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

Jakby przez przymknięte powieki oczu, bystro i ciekawie wpatrzonych w dal, szuka dziś spojrzenie nasze realnej odpowiedzi na pytanie, przenikające światłością dnia przez mroki odległych lat. Jak to się stało, że dziś stoimy w obliczu Gdyni i Polskiego Morza inni, zmienieni, pewniejsi mocy własnej, niepodobni współczesnością pracy, dumy i ambicji społecznej, do najlepszych wzorów historycznych!

Od lutowego poranku w 1920 r., upłynęło lat szesnaście. Mimowiednie na to wspomnienie wyrastają przed nami sędziwe mury Pucka. Przez ulice przebłyskują szeregami błękitne mundury. Dźwięczy trąbka ułańska w wartkim lesie płynących chorągiewek, a przed szwadronami wybiła takt marszu — pierwszy batalion morski.

Z rozkazu Naczelnego Wodza, J. Piłsudskiego, który już dnia 28.XI 1918 r. wydał dekret o utworzeniu Marynarki Polskiej — od dnia 18 stycznia w 1920 r., począł się ten żołnierski ingres ku morzu, przez całą długość i szerokość pomorskiej dziedziny prastarych pamiątek serdecznych. W ten sposób dopiero szesnaście lat temu, pomyśleć, dokonał się na naszych oczach fakt niepojęcie ważny, przerastający ogromem swego zdarzenia wszelkie możliwości, wynikłe z nadziei, marzeń, czy też z wyśnień wyobraźni.

Ślub Polski z Bałtykiem, zadokumentowany rzucając pierścienia przez gen. Hallera w fale zatoki Puckiej, nie był aktem żadnego patosu. Dowodzi o jego doniosłości historia porównań.

Podobny akt ślubu rycerskiego warto przypomnieć z „Dziejów Polski“ Długosza. Jako jedyny efekt końcowy zwycięstwa pod Grunwaldem, które nie przyniosło Polsce wybrzeża morskiego, pozostał w historii tych czasów pewien miraż przygody. Rycerstwo pol-

skie, pod wodzą wojewody poznańskiego, Sędziwoja z Ostroroga, biorąc w 1433 r. udział w wyprawie czeskich Husytów przeciwko Zakonowi Krzyżackiemu, stanęło w okolicy Oliwy, w obliczu świata morskiego i jego uroków. Efekt był niezwykły, żywiołowy, dziecinnie radosny. „Wszystko wojsko“ — maluje tę chwilę Długosz — „rzuciwszy się w bród morski, jak tylko mogło najgłębiej, po falach wyprawiało sobie gonitwy; harcowali jedni z drugimi, i przez długi czas bawili się taką igraszką. Piękny to był i wesoły dzień dla rycerstwa polskiego, które, spustoszywszy srodze kraje nieprzyjacielskie, dotarło... aż do morskiego oceanu. Zaczem wielu z Polaków pasowano wtedy na rycerzy i przyjęto za wykonaniem uroczystej przysięgi w poczet rycerski“.

Krew, przelana wiele lat potem przez legionistów Dąbrowskiego na Pomorzu, u bram Tczewa i Gdańska, była związkiem o wiele już znamiennejszym dla aktu ślubu z Polskim Morzem. W dobie psychozy napoleońskich czasów, w promieniach gwiazdy cesarza Francuzów, majaczył wtedy obraz scalenia wszystkich dzielnic Polski. Towarzyszył ówczesnym nastrojom los wszystkich rodzin kraju, przedzielonego przez trzy kordony mocarstw, w których biło jedno serce dla jednej sprawy, wyzwolonej ojczyzny.

Akt tego ślubu żołnierskiego w 1807 r. — opisuje niedawno zmarły historyk, Szymon Askenazy, w swem studjum p. t. „Gdańsk a Polska“: — „Udział pierwszorzędnym i zasługę wydatną przy zdobywaniu Gdańska mieli Polacy... Było ich ogółem około 6.500 ludzi. Po wycofaniu się Dąbrowskiego, skutkiem odniesionej pod Tczewem rany, dowództwo nad dywizją polską objął mężny, choć stary i garbaty generał-lejtnant Giełgud. Wysoką wartość bojową obłędnicych wojsk





Wybrzeże Rzucewa

polskich podtrzymywała przede wszystkim świadomość, że biją się o polski Gdańsk, o polskie morze. Tej świadomości niejednokrotnie piękny dawano wyraz. Wybitny działacz i pisarz, Aleksander hr. Sapieha — tak przemawiał nad grobem młodego podpułkownika, Antoniego Parysa, poległego pod Wisłoujściem: „Niedołężność ojców nie potrafiła zatrzeć sławy przodków naszych... Rzućcie okiem na te nieprzejrzane Pomorza niwy, opowiernością naszą nam wyłudzone, wiarołomstwem wydarte. Kilka wieków bezpiecznieśmy ten kraj piastowali... Widzicie ten niestały element, te niezmierzone okiem przestrzenie Bałtyku — to było naszą własnością za Zygmunatów. Polskie nawy prudy jego powierzchnię i obfitym kwitnym handlem w kraj nasz wprowadzały. To wszystko sławne przodki nasze w straż ojców oddali, i to wszystko, ich niedbałością stracone, waszemu odzyskaniu jest powierzone“...

Dziś jesteśmy świadkami całkiem nowych, jakże innych obrazów! Dzieło Gdyni i historia tych szesnastu lat ślubnych, — są dowodem zupełnego przekształcenia pojęć i zagadnień, a zarazem świadectwem prawdziwego wyzwolenia z błędów historycznych, nieziszczalnych rojeń i daremnych wysiłków.

Już rok 1920, i odmowa Gdańska przeładowania amunicji z okrętów francuskich, w chwili najtragiczniejszej dla toczącego się boju o Warszawę, był równocześnie motywem do pierwszej myśli o samoodrodzeniu się i samodzielności państwa morskiego w granicach własnego wybrzeża. Tam, gdzie częściowo spróbowano z powodzeniem przeładowywać wtedy amunicję, na głuchym brzegu lichej wioski rybackiej, Gdyni, poczał się już w następnym, 1921 r., dźwigać port rozległy, planowany na miarę najlepszych chęci, zamiarów i doskonałości technicznego wykonania.

Towarzyszy mu wtedy wizja Żeromskiego: — „Ockniona znowu z tylosetletniego snu wola Chrobrego króla, spełniona wykonaniem sprawa żywota Jana Henryka Dąbrowskiego, objawia się w tej stronie, ażeby pokazać ułamek potęgi wielkiego plemienia, zabudowując zimną pustkę od strony Gdyni ubogiej i od strony martwych pagórów Oxywia“... Odzywa się równocześnie, gdzieś w niepamięci, w królewskich planach morskich Władysława IV-go, przenikliwość rady hetmana Koniecpolskiego, który pierwszy wskazał na to miejsce „w bardzo sposobnej zatoce dla nowej, polskiej Genui, dla samodzielnego portu, dla profitu z ceł morskich i naw okrętowych“.

I oto dzisiaj — rośnie cała magia cyfr statystycznych, piętrzących się w corocznych kondygnacjach

Gdyni, coraz to wyżej i wyżej w przeładunku, w pojemności, w tonażu...

Lecz rzut oka w szesnastolecie Gdyni jest raczej wymierzony w przestrzeń serca, w rozległe pole wychowania nowych myśli i nowych wartości społecznych. Jesteśmy sami świadkami bezprzykładnego wprost w naszych dziejach historycznych zjawiska rozmachu, siły i rozwoju zmysłu morskiego. Patrzymy na rosnącą flotę Marynarki Wojennej i handlowej, — sami się do jej rozrostu przyczyniając. Gdzie to było do pomyślenia dawniej, za czasów smutnych, ciężkich, starszłacheckich, żeby zaistniała w takim polocie działania Liga Morska i Kolonjalna, żeby hasła F. O. M. znalazły w kraju tylu naraz gorliwych i chętnych ofiarodawców, lub, żeby sama przeszłość umiała z przyszłością skojarzyć na każdym kroku tak liczne dzieła w propagandzie morza, w zdobywczym symbolu bandery, w rosnących szeregach młodzieży żeglarskiej! Ten zmysł morski, możnaby dziś powiedzieć, zawarł w typie polskim, charakter nawskroś nowoczesny. Już tej „polskości“ wstydzić się nie potrzebujemy, jak dawniej. Pojęcie „słomianego ognia“ i „sezonowego państwa“ jest zaprzeczeniem rzeczywistości. Zginęło też gdzieś dawne, modne przysłowie, że co obce, to lepsze, bo zagraniczne.

Pisze o tem min. E. Kwiatkowski, jeden z najlepszych znawców naszej polityki morskiej, w ten sposób: — „Czyż nie zaszedł tu cud nauki w tej symbolicznej polskiej akademii handlowej, która zwie się „Morze“, „Gdynia“, „Gdańsk“... Tu dokonało się i dokonywa dalej zjednoczenie wszystkich ugrupowań polskich; wobec tego zagadnienia cichną wszystkie spory i nieporozumienia; wszyscy, którzy noszą imię Polaków, gotowi są do obrony swego skarbu narodowego, symbolu swojej niepodległości — morza. Tu wreszcie, w oczach całego społeczeństwa wciela się potęga woli i świadomej polityki państwa, tu cała Polska widzi, jak w zwierciadle, że stać ją na dokonanie wielkiego dzieła, gdy zechce, — tu budzi szacunek obcych dla naszej pracy i woli. Tak więc i w polityce państwa i w duszach najszerzych warstw społeczeństwa polskiego, — dokonało się doniosłe przeobrażenie w stosunku do zagadnienia morskiego“...

Tak więc, dla tego wszystkiego, jest w tej chwili dzisiejszej coś bardziej uroczystego nad zwykły obchód rocznicy. Trzeba się dobrze wpatrzeć w siebie samego. Tam, w sercu, znajdziemy napewno nierozzerwalną część jednej wielkiej całości, która tworzy nasz społeczny organizm, i której na imię — Gdynia.

JANUSZ STĘPOWSKI



Bocianie gniazdo

Bazylika morska

Kilka lat już minęło, odkąd pomysł, rzucony przez obecnego Pana Prezydenta Rzeczypospolitej naszej, poszedł w kraj, przyjęty z nie mniejszym entuzjazmem niż rosnący w oczach port i miasto. Wybrano i użytkano miejsce pod budowę, odbył się konkurs na projekty, poświęcono nawet kamień węgielny, ale mury Bazyliki nie strzelają jeszcze w górę, chociaż miasto i port rozrosły się z niebywałą dynamiką w symbol nowej Polski. Bez znacniejszego ruchu świeci nad wybrzeżem grzbiet Kamiennej Góry. Tylko krzyż sterczy samotnie ku niebu i przypomina, że tu ma stać Bazylika Morska. Zrozumiała to rzecz, że kryzys odbić się musiał także na rozpoczęciu dzieła świątyni, musiał zwolnić tempo prac, ale czyżby miał zgasić zapal zupełnie, stłumić tworzące się dzieło w zarodku?

Nie. Gdynia czeka na Bazylikę. Domaga się jej. Nie mówię już o miejscowych potrzebach duszpasterskich. Chodzi raczej o sprawę ogólnopolską. Gdynia jako wykładnik wysiłków całego kraju, jako symbol nadziei i przyszłości państwa, nie może pozostać bez świątyni godnej całości, t. j. bez Domu Bożego, zajmującego w urbanistycznym obrazie miasta wybitne i charakterystyczne miejsce. Wymaga tego tradycja Polski. Jak u wszystkich narodów, tak też w polskim pochodzie kulturalnym budownictwo kościelne stanowi pierwszorzędną czynnik twórczy. Gmach kościelny nadawał wioskom i miastom oblicze, charakter. Oblicze krajobrazowe, ale i oblicze duchowe. U stóp kościołów rozkładały się mieszkania ludzkie, w cieniu kościoła upływało życie mieszkańców. Mozoly życia, troski szarego dnia kojarzyły się z tęsknotami metafizycznymi, praca uszlachetniała się modlitwą, poświata życia wyższego otuliła powszedniość, odbłask Boga przepromieniał osiedla ludzkie. Łatwiejsze i piękniejsze stawało się życie w duchowej orbicie Kościoła.

Jeśli pragniemy, żeby Gdynia jako nowe ogniwo przedłużyła łańcuch tradycji chrześcijańskiej państwa, żeby pozostała w organicznym związku z kulturą kraju, żeby idea morska doczekała się podobnej sublimacji religijnej jak lądowa przeszłość Polski, to Bazylika Morska musi stać na gdyńskiej Kamiennej Górze.

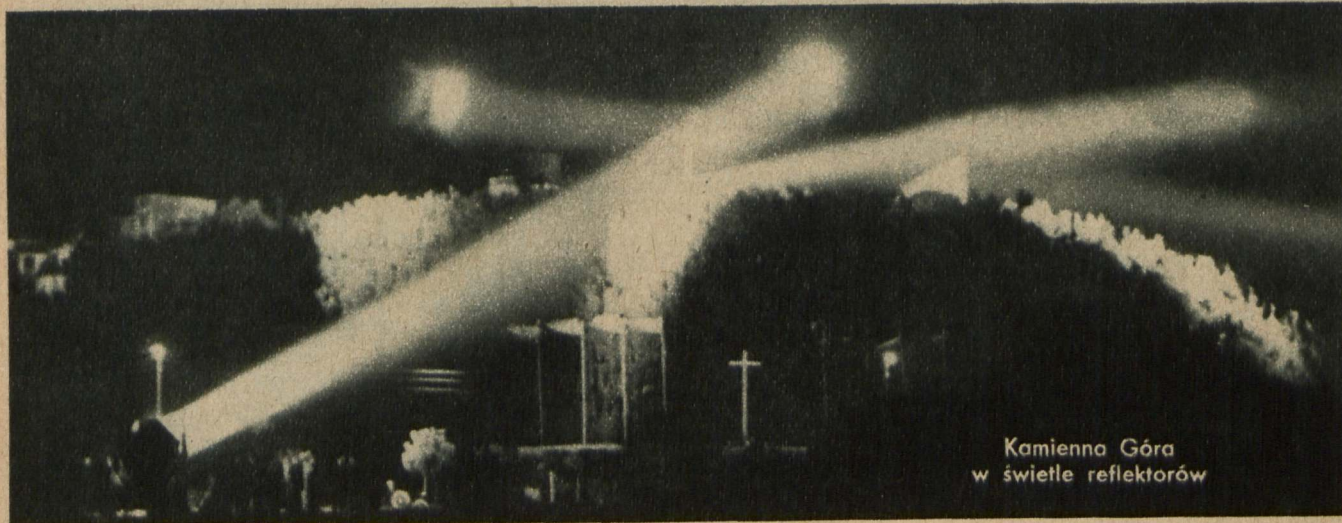
Do tego samego wniosku dojdziemy, podchodząc

do sprawy ze stanowiska pilnych potrzeb dzisiejszych państwa. Polska potrzebuje i szuka ekspansji. Przez Gdynię wiedzie droga na morze i świat. Tu mogą znaleźć ujście więzione, żywiołowe energie narodu, rwące się w dal przedsiębiorczo. W tym celu trzeba naszą psychikę lądową, rolniczą, urobioną przez stulecia, przerobić na psychikę morską. Ów proces zakotwiczenia, zakotwiczenia idei morskiej w duszy narodu ułatwiłaby znacznie i przyspieszyła pomoc religii. Wyobraźmy sobie — gdy projekt stanie się ciałem żelbetonowym — Bazylikę, okręt o trzech wieżach-masztach, wznoszącą się potężnie, rozłożycie na Kamiennej Górze, kontrastującą harmonijnie ze zgiełkiem i hukem nowoczesnego miasta, z dźwigami portowymi, śpichlerzami, domami, dymiącymi kominami. W tej świątyni zyskałaby sprawa morska sankcję religijną, widomą, promienną, uzyskałaby zarazem jakby nieodzowne uzupełnienie metafizyczne. Bazylika na Kamiennej Górze stanie się z czasem Sanctuarium narodowym, jakim jest Wawel lub Jasna Góra, duchowym ośrodkiem spraw morskich, symbolem nowej epoki w dziejach Polski odrodzonej, torującej sobie drogę na świat szeroki. Dzieje Polski na morzu wiązać się będą z Bazyliką gdyńską. Będzie ona jakby uświęconym muzeum, gromadzącym pamięć wielkich poczynań, wielkich inżynierów stanu i marynarzy, przechowującym spełnione nadzieje i wspomnienia dziełczynne.

Gdynia, uwieczniona Bazyliką, będzie wyrazem duszy polskiej. Sama zaś świątynia, postawiona jako bastion ducha i wiary na granicy kraju, czuwać będzie jako dobry anioł opiekuńczy nad podróżnikami. W imieniu Polski błogosławić będzie wyjeżdżającym, wrażając im w duszę miłość ojczyzny. Wracającym zaś, strzeliste wieżyczki i zawieszzone na nich korony, płonące w nocy w dal, zapowiedzą bliski port ojczystej ziemi. Jak Marsylja przez Notre-Dame de la Garde, tak Gdynia przez swą Bazylikę dopiero się dopełni. Z Bazyliką wejdzie w pamięć i świadomość podróżników całego świata, przez nią w ich duszach żyć będzie Polska.

Gdynia czeka na Bazylikę, czeka na pomoc Polski dla dokończenia narodowego Sanctuarium.

Ks. dr. STANISŁAW WOJCIECH OKONIEWSKI
Biskup Chełmiński



Kamienne Góra
w świetle reflektorów



Budujemy łódź podwodną

Zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej osiągnęła w dniu 15 stycznia 1936 sumę 3.787.026,66 złotych.

Zbiórka ta była prowadzona nie przy pomocy przymusu i karoty, ale w sposób, liczący z powagą Ligi. Była więc absolutnie dobrowolna, pozbawiona jakichkolwiek potrażeń i wykonywana bezinteresownie przez członków Ligi, nie zaś płatnych inkasentów.

Mimo wielu przeszkód, utrudniających zbiórkę — tak technicznych, jak i fizycznych, a więc trudności organizacyjnych na tak rozległym terenie, rozstrzeleńniu się ofiarności społecznej na różnorodne cele, kłęski powodzi itp., mimo tego wszystkiego, sumy złożone na FOM sięgają czterech milionów i wyprzedziły w ofiarności społeczeństwa wszystkie inne cele.

Czegóż to dowodzi?!

Jednego tylko: że Naród Polski budzi się z letargu lądowego i coraz mocniej garnie się do morza, coraz lepiej zaczyna rozumieć ideę Polski, silnej na morzu. Silnej — nie tylko ekonomicznie, ale przede wszystkim politycznie, opartej nie o kruchy fundament koniunktury gospodarczej, lecz o żelazne podłoże siły prawdziwej, w postaci, odpowiadającej naszym potrzebom Marynarki Wojennej, o którą już sejmy 1600 roku wielkim głosem wołały. Albowiem bez floty wojennej nie można ani bronić się w razie wojny, ani korzystać z dobrodziejstw pokoju. Nie można myśleć nawet o należytej ekspansji gospodarczej.

Dzisiaj społeczeństwo nasze już zdaje sobie sprawę z konieczności posiadania silnej Marynarki Wojennej, broniącej nie tylko wybrzeża czy handlu morskiego, ale narówni z wojskiem — całego kraju. Skoro zaś społeczeństwo coraz szerzej ideę tę pojmuje, skoro jest mu ona nie tylko sympatyczna, ale też rozumiała ze względów patriotycznych, politycznych i gospodarczych, — przeto stąd już niedaleko być powinno do uchwalenia programu wojenno-morskiego i ustawy sejmowej o rozbudowie Marynarki Wojen-

nej, co oby jak najrychlej zastąpiło zbiórkę dobrowolną, będącą tylko manifestacją zrozumienia i gotowości.

Tymczasem jednak, w myśl hasła, stale głoszonego przez Ligę — trzeba od słów przejść do czynu. Czynem zaś jest nie tylko zbiórka, ale też owoc ze zbiórki tej płynący: **budowa okrętów wojennych.**

I dlatego, zgodnie z uchwałą Zarządu FOM, zatwierdzoną przez Ministra Spraw Wojskowych, — Prezydium FOM przekazało do dyspozycji Kierownictwa Marynarki Wojennej sumę złotych 3.315.000, jako pierwszą ratę na budowę nowej łodzi podwodnej imienia Marszałka Piłsudskiego.

Będzie to piękna i wielka łódź podwodna, wyporności przeszło 1000 ton, odpowiednio szybka i silnie uzbrojona. Koszt jej budowy wyniesie przeszło 10 milionów złotych, do sumy więc wyasygnowanej trzeba dodać jeszcze dwie trzecie. Ale ponieważ do ostatniej raty jest trzy lata czasu (do 1939 r.), przeto rzecz będzie nie tylko wykonalna, ale wszyscy entuzjaści tej sprawy żywią niepłonną nadzieję, że suma ta zostanie uzbierana nawet wcześniej. Bo rozpoczęcie budowy winno być impulsem w stosunku do ofiarności publicznej.

Sama łódź będzie budowana w Holandji, w jednej z najlepszych stoczni świata. Czemu nie w kraju, jak było zapowiedziane? — ten i ów słusznie zapyta. Otóż, niestety, nie można było uczynić inaczej.

Budowa stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni postępuje naprzód zbyt powoli, ze względu na trudność wyasygnowania większych na ten cel kredytów. Przez chwilę pokładaliśmy nadzieję, że nadwyżka z pożyczki inwestycyjnej ofiarowana będzie na budowę własnej stoczni. Stało się jednak inaczej. Zanim bowiem wykończymy stocznię, a potem łódź — minęłoby około 6 lat. Tymczasem, budując w stoczni zagranicznej, będziemy mieli łódź już w końcu 1938 roku! A nie jest to bynajmniej obojętne z punktu widzenia obrony narodowej.

Budowa w Gdyni trwałaby oczywiście dłużej. — I kosztowałaby zapewne drożej. — Ale zatrudniłaby polskich robotników i zatrzymała pieniądze w kraju! — możnaby znów zauważyć. I na to znaleziono sposób.

Ani jeden polski grosz nie będzie stracony dla kraju z tytułu budowy nowych łodzi podwodnych! Prócz bowiem wyżej wskazanej, będzie jeszcze budowana inna, z budżetu Marynarki Wojennej. Około 85% ceny pokryte będzie produktami polskimi (głównie rolniczymi), które w drodze kompensacyjnej zostaną wyeksportowane do Holandji. W ten sposób rolnik polski czy hodowca otrzymają pracę i zbyt dla owoców tej pracy. Holandja zaś dostanie produkty w naturze, za które jednak zwróci nam ich równowartość w gotówce, i w ten sposób pieniądze te powrócą do kraju.

Ponadto 15% wartości zamówienia stocznie holenderskie zobowiązały się sprowadzić z Polski w postaci gotowych surowców i materiałów. A więc: stali

konstrukcyjnej, blach, połowy elektrycznych motorów napędowych, akumulatorów, kabli oraz części zaopatrzenia normalnego. I tu więc wytwórczość krajowa znajdzie pole do działania, a pieniądze pozostanie u nas.

Tak więc zyskają na tem obie strony, łódź zaś gotowa będzie prędzej. Wykonanie jej będzie solidne i fachowe, gdyż Holandja, obok Francji, jest niejako ojczyzną łodzi podwodnych, a jej jednostki nowoczesne, jak słynna „KXVII“, odbywały olbrzymie podróże z Europy do Indji Holenderskich, bez najmniejszych uszkodzeń.

Pozostaje więc tylko jedno: Wzmóc wysiłki nasze w dziedzinie ofiarności społecznej i zebrać potrzebne fundusze do końca 1938 roku! Że tak się stanie — nie wątpimy ani na chwilę. Jest to — już nietylko ambicją Ligi, ale musi być ambicją całego Narodu Polskiego!
A więc: — Budujemy łódź podwodną!

DO DNIA 1-STYCZNIA 1936 R.

WPLĄCONO NA KONTO W P.K.O.

Nr. 30.680



FOM

G O T Ó W K A

3.104.374.06

W P A P I E R A C H
W A R T O Ś C I O W Y C H

649.247.87

Konferencja Londyńska

Dyskrecja i skromność ceremoniału obecnej konferencji morskiej, otwartej w Londynie w dniu 9 grudnia ub. r., odpowiada zapewne nadziejom znacznie mniejszym, niż te, którym w r. 1930 poddawano się podczas inauguracji poprzedniej konferencji morskiej. Kwestja, jaka ma być rozstrzygnięta przez konferencję obecną, jest nader ważna. Chodzi już nie o to tylko, czy stosunek sił flot wojennych, ustalony w traktacie waszyngtońskim, ma być nadal utrzymany, lecz o to przede wszystkim, czy zasada ograniczenia zbrojeń morskich przez umowę międzynarodową nie ma być porzucona.

Tymczasem przeszkody piętrzą się na drodze obrad konferencji w sposób zastraszający. Główny szkopuł stwarza Japonja, która stanowczo żąda parytetu z Wielką Brytanią i Stanami Zjednoczonymi. Francja jest także niezadowolona z ustalonych przez traktat waszyngtoński proporcji i pragnęłaby swój stosunkowy udział w morskich siłach zbrojnych powiększyć ze względu na zbrojące się na morzu Niemcy i na wynikającą stąd konieczność obrony interesów francuskich na nowym terenie. Z tem znowu nie godzą się Włochy, których niezmiennym oddawna postulatem jest parytet zbrojeń na morzu z Francją. Dla Włoch dorównanie Francji jest tutaj takim samym punktem honoru, jak dla Japonji jednakowe traktowanie ze Stanami Zjednoczonymi i z Anglią. Jeżeli więc określenie ilościowego wzajemnego stosunku sił przedstawia tak wielkie trudności, to jeszcze większe stoją na przeszkodzie rodzajowemu ustaleniu zbrojeń. Naprz. Anglja pragnęłaby się poświęcić budowie przeważnie krążowników, a natomiast ograniczyć budowę wielkich okrętów liniowych ze względu na konieczność obrony swoich interesów w licznych i nader oddalonych od Metropolji punktach świata. Z tem stanowiskiem nie godzą się Stany Zjednoczone, które liczą się z koniecznością obrony zagrożonych interesów w Chinach i stoczeniu kiedyś walnej bitwy ofensywnej na chińskich wodach z potęgą kraju Wschodzącego Słońca. Do tego zadania potrzebują wielkich okrętów o dalekim zasięgu akcji. Natomiast Japonja, która jest tylko zainteresowana w obronie wschodnich wybrzeży azjatyckich oceanu Spokojnego, pragnęłaby główny nacisk położyć na budowę lekkich krążowników i łodzi podwodnych. Różnica stanowisk rodzi się tutaj z odmiennych zadań, jakie floty poszczególnych mocarstw mają do wypełnienia.

Trudności porozumienia pochodzą także, a nawet przede wszystkim, ze zmienionej sytuacji politycznej zarówno na morzu Północnym, jak na wodach Dalekiego Wschodu.

Dzisiaj, kiedy wskutek wymówienia układu waszyngtońskiego przez Japonję, państwa morskie przystępują do próby nowego uregulowania stosunku sił, warto się przyjrzeć tym zmianom, jakie się dokonały zarówno pod względem zbrojeniowym, jak politycznym od chwili zawarcia układów, które obecnie przestają obowiązywać, to znaczy rozpatrzyć zbrojeniową i polityczną podstawę dla rozpoczynających się rokowań. Zarówno jedna, jak druga — przedstawia się dzisiaj już zupełnie inaczej, niż w chwili

zawierania układów, tracących obecnie swą moc obowiązującą.

Układ waszyngtoński ograniczył liczbę tonażu pancerników i lotniskowców dla pięciu mocarstw morskich, ustalając stosunek powyższych kategorii jednostek bojowych na 5 dla Wielkiej Brytanji i Stanów Zjednoczonych, 3 dla Japonji oraz 1,67 dla Francji i Włoch.

Układ waszyngtoński był jednak niekompletny, bo normował tylko kwestję budowy wielkich jednostek bojowych, a nie dotyczył ani krążowników od 10.000 ton wniżej, ani kontrtorpedowców, ani łodzi podwodnych. Został on uzupełniony przez układ londyński z 1930 r., na którego mocy Japonja używała już lepszy stosunek dla 10.000-tonowych krążowników, 10:6, a dla kontrtorpedowców 10:7, przy zupełnem równouprawnieniu co do łodzi podwodnych.

Powyższy traktatowy stosunek ustalony został na podstawie faktycznego ówczesnego układu sił mocarstw morskich, bez brania w rachubę położenia geograficznego i różnych, wysuwanych przez poszczególnych kontrahentów, specjalnych warunków ich bytu. To rozwiązanie, pozornie powierzchowne, odpowiadało aspiracjom trzech głównych potęg morskich, bo dawało każdej z nich absolutną przewagę w sferze jej własnych interesów. Stany Zjednoczone zachowały ją na swoich własnych wodach, zarówno w stosunku do Anglii, jak do Japonji.

Anglja panowała niepodzielnie na północnym Atlantyku i na morzu Śródziemnym, gdzie żywa wówczas rywalizacja sióstr łacińskich zabezpieczała ją przed wszelkimi niespodziankami. Japonja miała faktyczną hegemonię na wodach Dalekiego Wschodu, gdzie stosunkowa słabość jej floty równoważyła się olbrzymim oddaleniem zarówno od Europy, jak od Ameryki.

Że układ waszyngtoński opierał się właśnie na takim podziale wód globu ziemskiego na sfery wpływów trzech głównych potęg morskich, i że przystąpienie do niego Japonji uwarunkowane było uznaniem Dalekiego Wschodu za sferę jej morskiej hegemonji, świadczą zastrzeżenia, zawarte w układzie odnośnie do wojskowo-politycznego status quo na oceanie Spokojnym. Art. XIX układu waszyngtońskiego zabrania trzem mocarstwom tworzyć tam nowe punkty oparcia i budować nowe fortyfikacje w już istniejących punktach oparcia.

Ten punkt układu był przeszkodą dla budowy baz floty Stanów Zjednoczonych na Filipinach i na wyspach oceanu Spokojnego oraz w organizowaniu nowych punktów oparcia na wyspach, położonych na wschód od wysp Hawajskich.

Celem tego ograniczenia była ochrona Japonji przed atakiem przeważających sił morskich, ponieważ wychodzono z założenia, że ani Anglja, ani Stany Zjednoczone, bez umocnionych punktów oparcia w pobliżu Japonji, do skutecznego wykonania takiego ataku nie byłyby zdolne. Jeżeli zważywszy, że Stany Zjednoczone znajdowały się wówczas w okresie ciągłego zwiększania swej floty (powiększyły ją

z 849.889 ton w 1914 r. do 2.067.478 w 1919) i że naskutek układu zgodziły się odstąpić od wykonania programu dalszego jej zwiększania, to zdamy sobie sprawę, jak wielkie korzyści przyniósł układ waszyngtoński Japonii, chociaż utrzymywał jej flotę na niższym poziomie od sił jej anglosaskich rywali.

Tych korzyści nie otrzymała Japonia za darmo, lecz wzamian poniosła wielkie ofiary i poczyniła ustępstwa w dziedzinie politycznej na azjatyckim kontynencie. Ocenic je można, przypominając sobie sytuację, jaka się na Dalekim Wschodzie wytworzyła w latach 1921/2, na krótko przed zawarciem waszyngtońskiego układu, a która łudzaco była podobna do obecnie panującego tam napięcia. W 1921 roku Japonia zagnieżdżyła się w Mandżurji równie wygodnie, jak dzisiaj. Poza tem objęła w posiadanie niemieckie koncesje w Szan-Tung, a wojska jej zajmowały Władywostok i cały ten tak zwany obszar przymorski. Naskutek układu waszyngtońskiego Japonia nie tylko zwróciła Chinom Szan-Tung i wycofała swoje wojska z Syberji, ale w tak zwanym układzie 9 państw, w którym wzięły także udział Włochy, Belgja, Francja i Holandia, zobowiązała się uszanować suwerenność i niezależność Chin oraz całość ich granic. Ponadto państwa, zawierając układ, zobowiązały się do utrzymania w stosunku do Chin zasady „drzwi otwartych”.

W ten sposób Stany Zjednoczone osiągnęły dwa cele: otwarte drzwi w Chinach i nie naruszalność granic „państwa środka”, które były zawsze podstawowymi kanonami ich amerykańskiej polityki na Dalekim Wschodzie. Osiągnęły je dzięki zbrojeniom na morzu, prowadzonym z olbrzymim rozmachem w latach 1915—20, za którym trudno była Japonii naśladować.

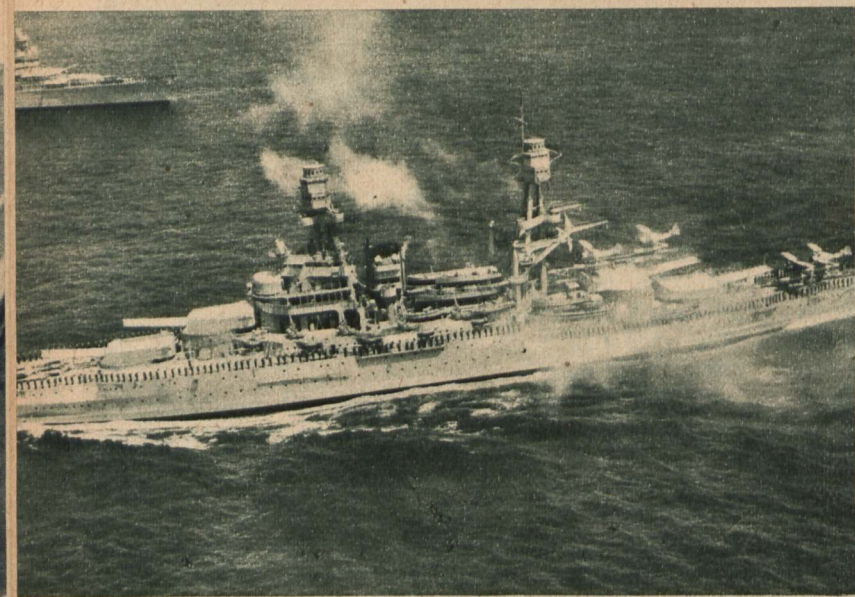
Jak widzimy sytuacja polityczna stała się dzisiaj zupełnie odmienna. Niema już mowy o integralności i niezależności Chin, a zasada „drzwi otwartych” może łatwo być wyzuta z wszelkiej istotnej treści. Zmienił się także wzajemny stosunek sił na morzu.

Jeżeli nieco bliżej rozpatrzmy ten stosunek, to dojdziemy do ciekawych wniosków. Okazuje się, że dwie anglosaskie potęgi morskie, osadziwszy na miejscu swego japońskiego konkurenta, zaniedbały nadal utrzymać się na poziomie stosunku sił, na jaki pozwalały im traktaty.

Natomiast Japonia wyzyskała wszystkie możliwości dla wzmocnienia swej floty do ostatnich granic, określonych przez traktaty.

Układy waszyngtoński i londoński ograniczyły ilość jednostek bojowych, ale dość liberalnie potraktowały zamianę starych okrętów na nowe. Granicę wieku dla wielkich jednostek bojowych określano na lat 20, dla krążowników na 16, dla kontrtorpedowców na 12, a dla łodzi podwodnych na 13 lat.

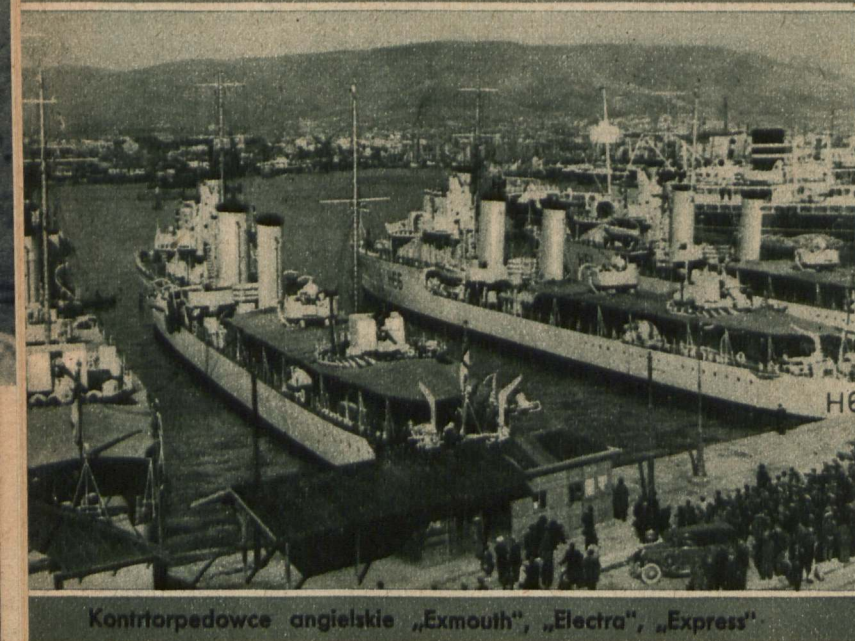
Stąd więc powstały jeszcze duże możliwości konkurencyjne w Niemczech wzmocnienia flot pod względem jakościowym. Japonia, jak



U. S. S. „Pensylwanja”, okręt flagowy dowódcy floty Stanów Zjedn.



Łomiskowiec angielski



Kontrtorpedowce angielskie „Exmouth”, „Electra”, „Express”

świadczą jej cyfry budżetowe, wyzyskała te możliwości w całej pełni, a mocarstwa anglosaskie zlekceważyły te możliwości, zadawając się stosunkiem cyfrowym jednostek bojowych, ustalonym przez traktaty.

Tak więc zarówno sytuacja polityczna, jak faktyczny stosunek sił, są całkiem odmienne po dwunastu latach obowiązywania traktatu waszyngtońskiego. Siły Japoni bynajmniej nie odnoszą się do sił Stanów Zjednoczonych i Anglii, jak 3 do 5, ani nawet jak 7 do 10. Jej możliwości obronne przedstawiają się całkiem inaczej. Jeżeli mamy wierzyć oświadczeniu admirała Sugetsunu, to Japonia posiada najpotężniejszą flotę podwodną i, przy nader dogodnych warunkach geograficznych dla zadań obrony może się nie obawiać ataku wszystkich połączonych flot świata!

Prof. Flamm, kierownik działu budowy okrętów na politechnice w Szarlotenburgu, tak określał wzajemny stosunek flot japońskiej i Stanów Zjednoczonych w lutym 1934 r.:

„Japonia ma wprawdzie o 5 okrętów liniowych mniej, niż Stany Zjednoczone, ale pod względem liczby koni parowych, 10 okrętów japońskich góruje nad 15 amerykańskimi o 150.000 HP. Japonia posiada nie tylko przewagę liczebną nad Ameryką w klasie krążowników, ale najlepsze japońskie krążowniki są szybsze od najlepszych amerykańskich. Poza tym japońskie krążowniki są ciężiej opancerzone od amerykańskich. Również i pod względem łodzi podwodnych zajmuje Japonia pierwsze miejsce. Ameryka ma wprawdzie więcej łodzi podwodnych od Japoni, ale są one przeważnie małe i przestarzałe, i z trudnością mogłyby być użyte po drugiej stronie oceanu Spokojnego. Natomiast Japonia rozporządza liczną, nowoczesnie uzbrojoną flotą podwodną o wielkim zasięgu akcji“.



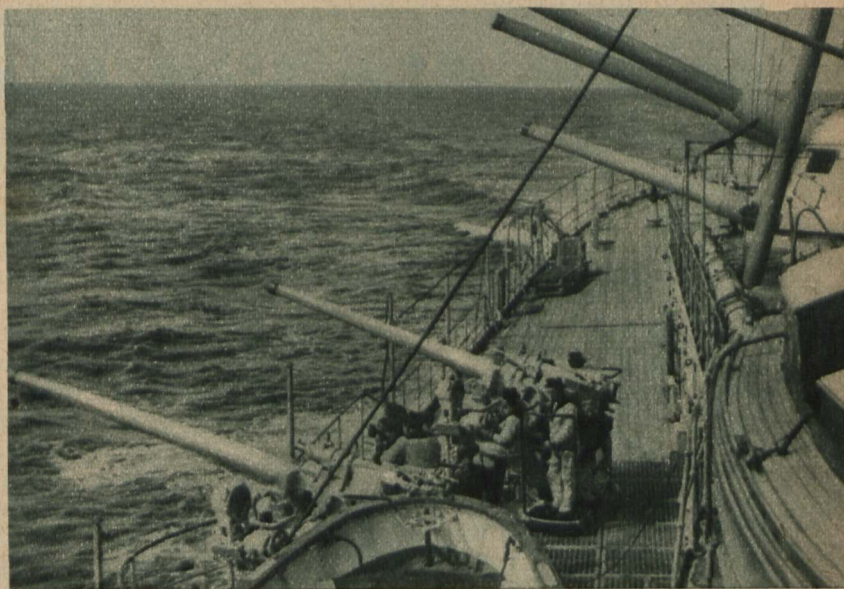
Biorąc pod uwagę odmienną sytuację zarówno polityczną, jak zbrojeniową na Dalekim Wschodzie, łatwo było przewidzieć opuszczenie konferencji przez Japonię.

Unormowanie wzajemnego stosunku sił miałyby tylko sens przy jednoczesnej stabilizacji stosunków politycznych. Ponieważ jednak Japonia znajduje się obecnie w trakcie wykonywania wielkiego pochodu zdobywczego na azjatyckim kontynencie, pochodu, który wyraźnie godzi w interesy państw anglosaskich, wszelkie więc ustalenie wzajemnego stosunku sił na morzu byłoby jednoznaczne z rezygnacją tych państw z prób oporu przeciwko akcji, której konsekwencje, dla nich i całego świata, są całkiem nieobliczalne.

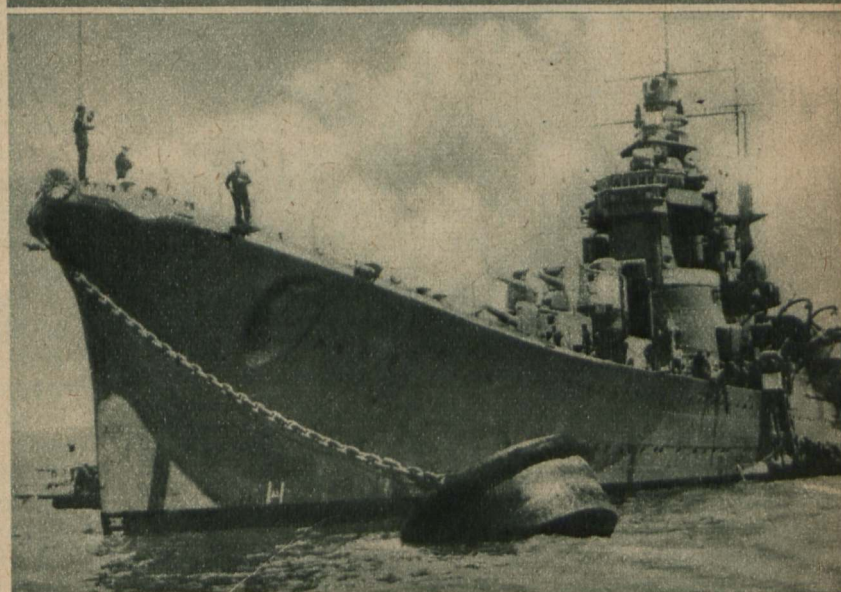
Jedyną możliwością powstrzymania zdobywczych zapędów kraju Wschodzącego Słońca leży w wyzyskaniu przewagi finansowej państw anglosaskich dla stworzenia przygniatającej przewagi sił morskich.

W przeciwnym razie cała Azja leżeć będzie niebawem u nóg Mikada.

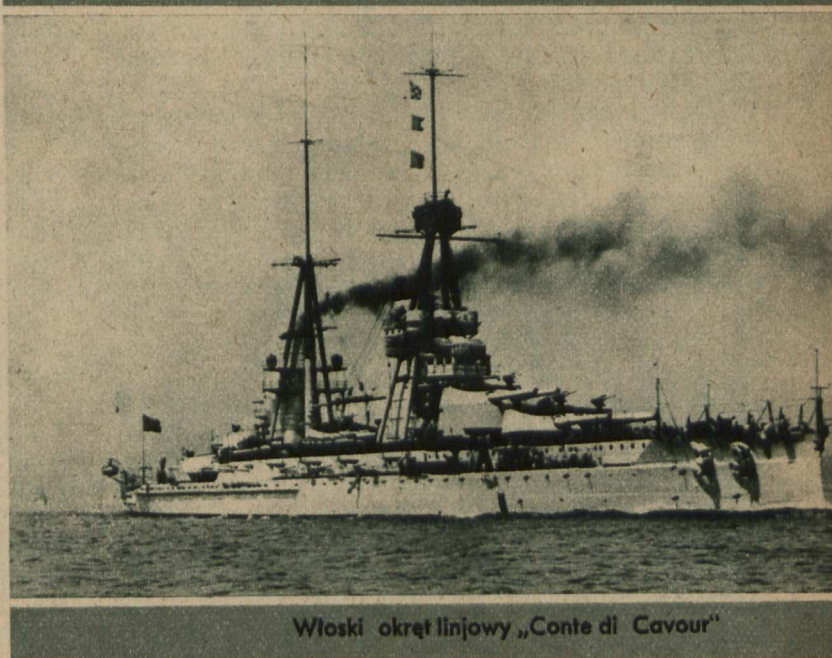
A. T.



Francuski krążownik „Colbert“

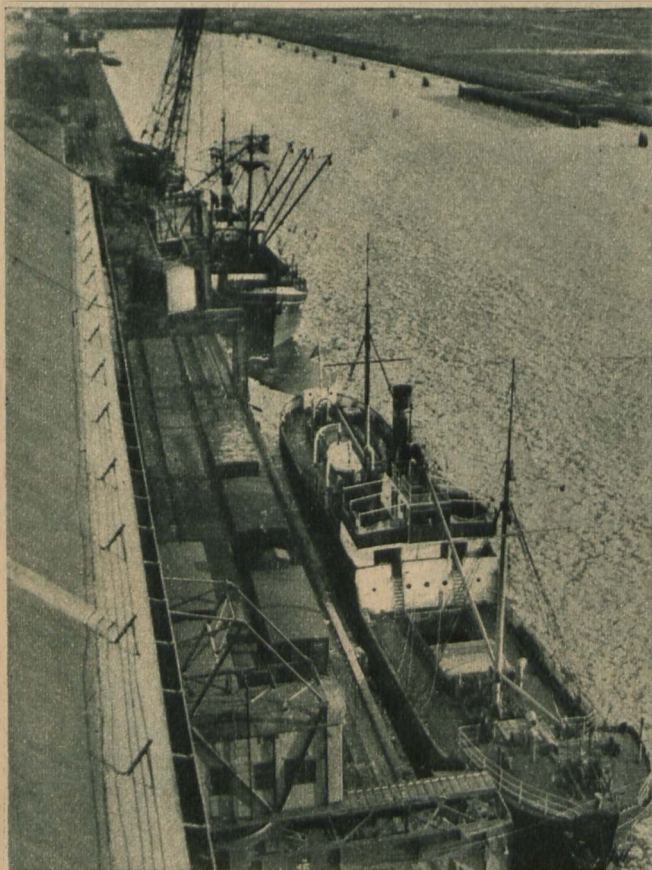


Japoński krążownik „Myoko“



Włoski okręt liniowy „Conte di Cavour“

Źródło bogactwa



Statki w porcie królewieckim

Jeden z badaczy dziejów dawnej Polski, zwrócił uwagę na ściśle związane dobrobytu kraju i obywateli ówczesnej Rzeczypospolitej z wykorzystaniem handlu morskiego.

W okresach, kiedy odsuwaliśmy się od morza, pomimo innych zdobyczy terytorjalnych czy gospodarczych, zamożność w kraju malała. W dzisiejszej Rzeczypospolitej wpływ handlu morskiego, a co zatem idzie i żegluga morskiej na gospodarkę narodową — jest jeszcze potężniejszy. W ostatnich latach zwłaszcza nastąpiło ściśle powiązanie żegluga morskiej z handlem morskim.

Żegluga morska jest samodzielnym przemysłem, który zarówno wielkim, jak i małym państwom przynosi dochód bezpośredni, przewożąc towary dla innych krajów i inkasując od tych krajów za te usługi — wielkie sumy. W krajach, jak Norwegia, Szwecja, Danja, Holandia, Niemcy, Wielka Brytania — zyski bezpośrednie z przemysłu żegluga morskiej pozwalają zrównoważyć bilans płatniczy, t. j. pozwalają za te pieniądze nabywać zagranicą nieodzowne surowce i towary dla danego kraju.

W Norwegii naprzykład — żegluga morska jest przemysłem narodowym, stanowiącym w gospodarce narodowej największą pozycję. Znaczy to, że największa ilość obywateli utrzymuje się z tego przemysłu.

Nic więc dziwnego, że różne państwa starają się nie tylko przewozić swój towar, ale mieć zawsze swój tonaż morski do dyspozycji innych państw.

Niemiecki urząd statystyczny podaje sumy, które wpłynęły do Państwa Niemieckiego od innych krajów

za przewóz towarów obcych. Oto w ciągu lat od 1926 do 1933 r. zapłacono Niemcom za przewóz tych towarów ich statkami trzy miliardy dwieście dziewięćdziesiąt milionów marek złotych.

Jeżeli założymy, że przeciętnie wybudowanie jednej tony statku kosztuje 500 mk, to się okaże, że za tę sumę Niemcy mogłyby wybudować przeszło 700.000 ton statków, t. j. potężną flotę, jaką przed wojną miała Danja, a dziesięciokrotnie większą aniżeli dzisiaj posiada Polska.

Inne państwa za przewóz obcych towarów otrzymują stosunkowo niemiejsze sumy, n. p. Holandia w ciągu lat sześciu od 1927—1932 otrzymała 965 milionów guld. hol. Za te pieniądze mogłaby zbudować 400.000 ton okrętów.

Nic więc dziwnego, że państwa starają się, aby przewóz morski ich towarów odbywał się na własnych statkach.

We wszystkich prawie państwach o znaczeniu morskim — udział przewozu towarów pod własną banderą waha się od 50 do 70 proc. — tylko w Polsce udział własnej bandery w obrocie towarowym morskim wynosi około 7 proc. Polska gospodarka narodowa musi płacić olbrzymie sumy za przewóz własnych towarów obcym państwom (żeglugom morskim). Za te pieniądze, jakie zapłaciliśmy innym za przewóz naszych towarów — moglibyśmy wybudować wielką flotę.

„Mały Rocznik Statystyczny“ za r. 1935 podaje, że od 1925 do 1934 włącznie, wartość naszego obrotu zagranicznego wynosiła około 40 miliardów złotych, a ponieważ przeciętnie w tym czasie 50 proc. tego obrotu szło morzem, wynosi to sumę 20 miliardów złotych. Zakładając, że przewóz morski stanowi średnio 20 procent wartości towarów (u nas jeszcze więcej, ponieważ obracamy surowcami i półfabrykatami, gdzie koszt przewozu morzem tych towarów dochodzi 3,5 proc. ich wartości), to otrzymamy sumę 4 miliardów złotych, które wydano na przewóz towarów w obrocie morskim Polski. Gdybyśmy te obliczenia uważali za teoretyczne, zakładając, że w praktyce nie da się więcej osiągnąć, jak 50 proc. przewozów pod własną banderą, to pozostanie jeszcze 2 miliardy złotych. Suma, za którą moglibyśmy mieć cztery razy większą flotę, aniżeli obecnie posiadamy.

Jeżeli więc państwa, które przewożą swój towar morski do siebie i od siebie, w ilości przeszło 50 proc. pod własną banderą, mogą obok tego inkasować zagranicą tak potężne sumy, to możemy sobie przedstawić, jakie znaczenie ma żegluga morska dla gospodarki narodowej.

Obecnie jednak, jak wspominaliśmy wyżej, nastąpiło jeszcze większe powiązanie żegluga z handlem morskim, gdyż w wymianie towarowej między państwowej wprowadzono system regulowania handlu zagranicznego zapomocą kontyngentów, ustalanych na podstawie wzajemnych usług lub wymiany. W tym więc wypadku transport morski staje się obiektem wymiany (towarem). Do tego dochodzą tendencje scentralizowania obrotu towarowego zagranicznego pod kontrolą rządu, co pociągnąć musi za sobą również podział przewozów (transportów) morskich według pewnego klucza, gdzie przewóz występuje jako

kompensata za towar. Jest to już uwidocznione w całym szeregu nowych umów handlowych między państwami.

To ściśle powiązanie handlu morskiego z żeglugą morską, stworzy prerogatywy państwom, których flota handlowa przewyższa własne potrzeby przewozowe i staje się wtedy jakby dodatkowym towarem kompensacyjnym w obrocie handlowym.

Dochód i zyski, jakie przynosi żegluga morska dla gospodarstwa narodowego spowodował, że jej wielkość w danym państwie nie jest wcale uzasadniona własnymi potrzebami przewozowymi. Poniższa tabela ilustruje ten stan:

Stosunek posiadanego tonażu do zaludnienia i handlu zagranicznego w poszczególnych krajach*).

K r a j e	% udział w tonażu światowym (parowców i motorowców)	% zaludnienia Europy	Udział % -wy w handlu zagranicz.
	100	100	100
W. Brytania	29,87	10	13,67
Norwegia	6,36	0,6	0,86
Niemcy	6,33	13,3	9,47
Francja	5,36	8,3	7,46
Włochy	5,09	8,3	2,96
Holandja	4,51	1,6	3,32
Szwecja	2,58	1,23	1,49
Grecja	2,24	1,23	0,41
Hiszpania	1,91	4,8	1,26
Dania	1,79	0,7	1,57
Belgia	0,77	1,6	3,32
Jugosławia	0,53	2,8	0,36
Finlandja	0,78	0,7	0,47
Portugalia	0,39	1,3	0,31
Łotwa	0,28	0,38	0,13
Rumunia	0,01	3,06	0,66
P o l s k a	0,01	6,4	0,84

Widzimy z tabeli, że udział Wielkiej Brytanji w tonażu światowym wynosi 29,87 proc. — gdy zaś udział jej w handlu światowym tylko 13 proc. — to znaczy, że Wielka Brytania posiada przeszło 2 razy więcej tonażu floty handlowej, aniżeli teoretycznie wynoszą jej potrzeby przewozowe.

Udział Norwegii w tonażu światowym wynosi 6,36 procent, a w handlu zagranicznym tylko 0,86, t. zn., że Norwegia posiada przeszło 9 razy więcej okrętów, aniżeli jej potrzeby przewozowe wymagają.

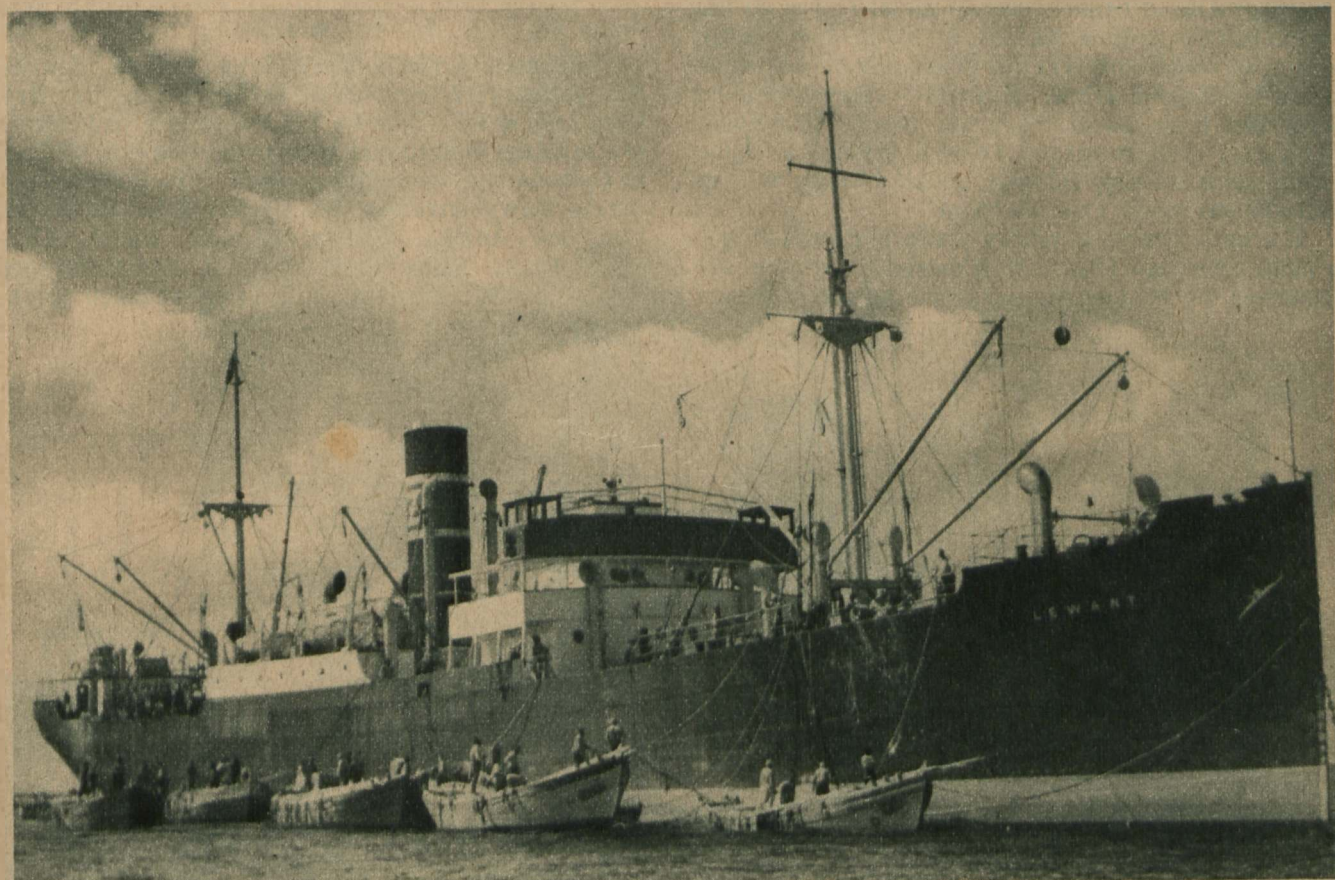
Tylko tonaż okrętowy we Francji, Niemczech, Italji — odpowiada mniej lub więcej potrzebom przewozowym tych krajów.

Natomiast są państwa, jak Belgja, Rumunja i Polska, które są bardzo upośledzone w posiadaniu własnej floty handlowej w stosunku do swych konieczności przewozowych. Szczególnie Polska, której udział we światowym tonażu wynosi wszystkiego 0,01%, gdy zaś w światowym handlu zagranicznym 0,84, czyli Polska odwrotnie jak Norwegia — posiada 9 razy mniej okrętów handlowych aniżeli mieć powinna, aby jej potrzeby przewozowe były pokryte.

Powyższy stan, jest wynikiem świadomości, jaką miały państwa i narody, że żegluga morska nie tylko umożliwia handel morski i jest z nim organicznie związana, ale, że sama, jako samodzielny przemysł — jest wielkim czynnikiem zamożności i dobrobytu państwa i obywateli.

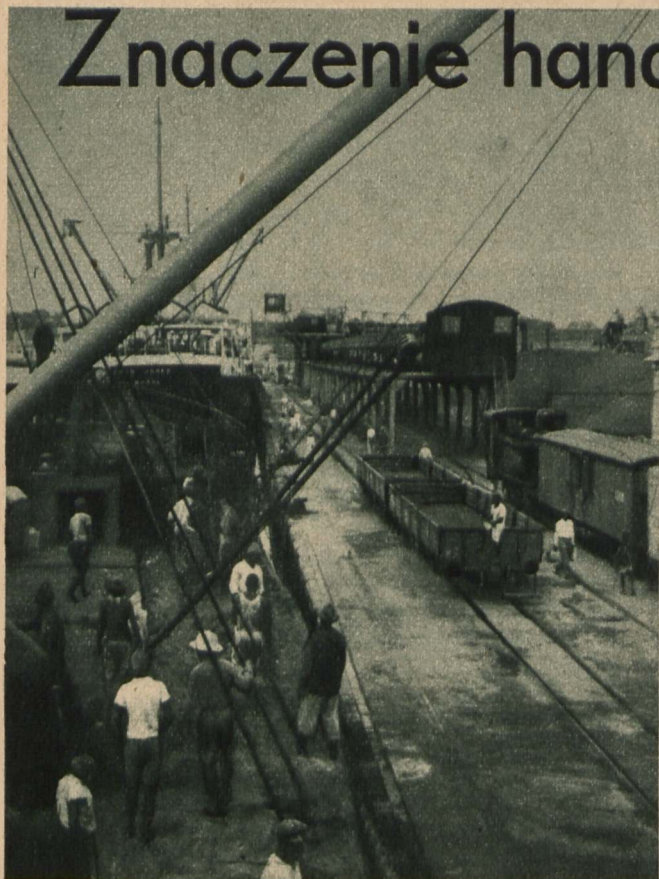
Dr. FELIKS HILCHEN

*) Źródło: „Lloyd's Register of Shipping“. „Statistisches Jahrbuch für das Deutsches Reich“.



M/s „Lewant“

Znaczenie handlu zagranicznego



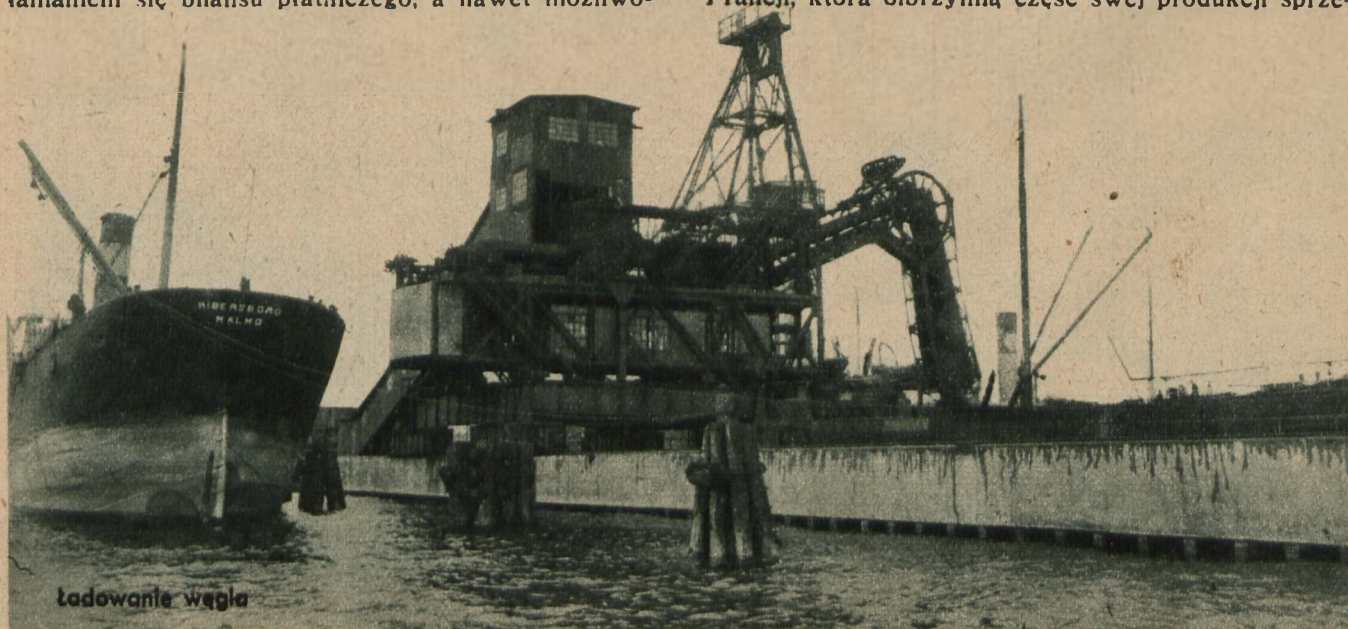
Kryzys światowy, wywołany przez olbrzymią nadprodukcję krajów, nastawionych i żyjących głównie z eksportu towarów przemysłowych (Niemcy, Anglja, Francja, St. Zjedn. A. P. i inne) lub rolniczych (Argentyna, Kanada, St. Zjedn. A. P. i inne), ewent. surowców i artykułów kolonialnych (Australja, Brazylja, Indie i szereg innych) — zmusił prawie wszystkie kraje do zastosowania obrony przeciwko napływowi tych towarów, których produkcja, dając zatrudnienie własnej ludności, godzić musiała w stan zatrudnienia kraju importującego.

Z drugiej strony — obawa przed możliwością powstania ujemnego bilansu handlowego — co grozi załamaniem się bilansu płatniczego, a nawet możliwo-

ścią zachwiania się całej struktury gospodarczej tych krajów, które nie mają stałego dopływu złota, walut i dewiz, pochodzących z kopalń, lub kapitałów, inwestowanych w innych krajach, — musiała spowodować skrupulatniejsze przestrzeganie tego, by ogólny import do kraju był, o ile możliwości, mniejszy od sumy zbiorowego eksportu. Dla przeprowadzenia tej zasady powstały we wszystkich krajach usiłowania rozmaitego rodzaju, by ułatwić eksport własnych towarów, a z drugiej strony niemiejsze wysiłki, by utrudnić i ograniczyć do minimum import z obcych krajów.

Po wielkiej wojnie 1914 — 1918 r., której wynikiem były olbrzymie zniszczenia materialne, kulturalne i moralne oraz miliony krwawych ofiar ludzkich, — obecnie, od 1930 r., prowadzi się niemniej wielką wojnę gospodarczą, której rezultatem jest stale zmniejszanie się międzynarodowej wymiany towarowej, a tem samym wytwórczości we wszystkich dziedzinach produkcji, co pociąga za sobą wzmagające się bezrobocie milionów głodujących bezrobotnych. Powyższe ilustrują następujące cyfry: gdy w r. 1929 wszystkie kraje świata eksportowały towarów za sumę 33.040 milionów złotych dolarów, w roku 1934 eksport ten wynosił zaledwie 11.364 milj. złotych dolarów. W tym samym okresie import krajów całego świata spadł z 35.601 milionów złotych dolarów do 12.011 milj. złotych dolarów, czyli tak eksport, jak import zmniejszył się do $\frac{1}{3}$ poprzedniej wielkości, co wywołało niesłychaną w dziejach redukcję przeszło 21 milionów robotników.

Wszystkie cywilizowane kraje można podzielić, podług ich prężności gospodarczej, na trzy kategorie, a to: 1) kraje z rozwiniętym nadmiernie przemysłem, obliczonym głównie na eksport, 2) kraje gospodarczo samowystarczalne i 3) kraje gospodarczo niewystarczalne. Dla państw kategorii pierwszej, jak Anglja, Francja, Niemcy, Belgja, Czechosłowacja, Stany Zjedn. A. P. i innych (oprócz Francji, która olbrzymią część swej produkcji sprze-



Ładowanie węgla

dale na miejscu cudzoziemcom, stale lub czasowo przebywającym na jej terenach za ich waluty), sytuacja jest niezwykle ciężka. Bo nikt im nie powróci utraconych rynków zbytu. Dla państw kategorii trzeciej sytuacja gospodarcza jest, jak była, niepewna i zależna od konjunktur innych krajów. Dla krajów zaś kategorii drugiej t. j. samowystarczalnych, warunki gospodarcze ułożyć się mogą jak najpomyślniej, o ile takie państwa rozumieją wartość posiadanych walorów i potrafią je wyzyskać i realizować.

Typem państwa prawie samowystarczalnemu jest Polska. Wydajność gleby, bogactwa naturalne, duży przyrost naturalny ludności, dostateczna ilość pracujących i zdolnych rąk polskich, obfitość dzielnych i uzdolnionych sił technicznych,—stanowią niezwykle cenne walory polskiej rzeczywistości. Walory te, związane w całość przez sprawną i umiejętną organizację, stworzyć są zdolne jeden wielki warsztat pracy, który może dać Polsce wielki dobrobyt i wielką potęgę.

Ażebymy móc dążyć w tym kierunku, Polska musi coraz bardziej się usamodzielniać i wzbogacać dla siebie, nie dla innych, a nastąpić to będzie mogło, gdy uniezależnimy się gospodarczo od świata, licząc na własne i tylko na własne siły, i opierając swą gospodarkę możliwie na własnych zasobach.

Jednym z najważniejszych środków, służących do prawidłowej i celowej pracy na naszym warsztacie gospodarczym, jest zagadnienie handlu zagranicznego, albowiem w miarę wzrostu tego handlu, zwiększać się musi nasza produkcja, by pokryć własne zapotrzebowanie kraju i eksport zagranicę, mogący zwiększać się corocznie, co jest w zupełności możliwe, gdy przestrzegać będziemy w stosunku do obcych krajów zasady dobrego kupca, który kupuje tam gdzie sam może sprzedać. Postawienie w taki sposób kwestji wymiany towarów z zagranicą spowoduje możliwość zatrudniania coraz większej ilości naszych bezrobotnych, a tem samem zwiększania wewnętrznej konsumpcji.

Wyladunek towarów z s/s „Poznań”
w porcie Winneba — Afryka



Spółeczeństwo nasze winno zrozumieć, że zagadnienie handlu zagranicznego nie jest problemem zaobrotku lub straty poszczególnych eksporterów lub importerów, lecz wielkim zagadnieniem gospodarczym kraju, zagadnieniem, którego ujęcie w celowe i słuszne łożysko winno być troską i zadaniem rządu. Jest to tem łatwiejsze do wykonania, że nie mamy przerostu przemysłu, raczej przeciwnie, a to pozwolić może na zupełne scharmonizowanie naszego eksportu z importem, z obopólną korzyścią dla handlujących ze sobą krajów.

L. J.



Pierwszy polski parowóz dla Chin

Niemcy nie rezygnują.



W ostatnich czasach dokonał się zupełny zwrot w kolonialnej polityce niemieckiej, który jest także daleko idącą korektywą hitlerowskiego programu w polityce zagranicznej.

Wódz Trzeciej Rzeszy w swojej książce „Mein Kampf“, która ma obecnie niekwestionowane znaczenie politycznej biblii niemieckiej, oświadczył wyraźnie, że należy przekreślić przedwojenne cele polityki niemieckiej, bo wszystkie one były ustawione błędnie. Pisał on: „Zatrzymujemy wieczny ciąg Germanów na południe i zachód Europy, i kierujemy nasze spojrzenie na kraje, leżące na Wschodzie. Zamykamy nareszcie kolonialną i handlową politykę czasów przedwojennych i przechodzimy do polityki osiedleńczej (Bodenpolitik) przyszłości“ (str. 742).

Hitler dochodził do tych wniosków przedewszystkiem na podstawie historycznych doświadczeń przeszłości. Zastanawiając się nad tem, jaka polityka niemiecka dotąd była skuteczna, stwierdza, że trwałymi rezultatami mogły się tylko pochwalić polityka kolonizacji i wypierania Słowian z ich siedzib na Wschód od Elby. Kraje, położone pomiędzy Elbą, a Wisłą i Wartą, są jedynym czystym zyskiem akcji zewnętrznej narodu niemieckiego. Nie należy więc rozpraszać wysiłków na cele poboczne, które zresztą wszystkie prawie okazały się nierealne, a natomiast trzeba skierować wszystkie myśli i czyny ku głównemu celowi, którego życiową wagę wykazuje zarówno rozum, jak doświadczenie.

W roku 1935 zaznaczył się dopiero wyraźny zwrot w niemieckiej polityce w stosunku do zagadnienia kolonialnego; zwrot ten wyraził się dotychczas w kilku znamienitych enuncjacjach wysokich hitlerowskich i państwowych dygnitarzy. A więc przedewszystkiem gospodarczy dyktator Rzeszy, dr. Schacht, w swoim przemówieniu, wygłoszonym przy okazji otwarcia targów lipskich w d. 4 marca 1935 r., oświadczył, że gorsze położenie Niemiec w porównaniu z innymi wielkimi mocarstwami tłumaczy się brakiem zamorskich

kolonij: „Francja i Anglja mogły skutecznie podtrzymać handel ze swymi kolonjami, gdzie niema żadnych kwestyj transferowych. Ten fakt uwidocznia prawdę, że państwo przemysłowe potrzebuje kolonialnych obszarów surowcowych. Niemcy, zresztą także i w przedwojennej polityce kolonialnej, miały tylko gospodarcze, a nie imperjalistyczne cele na oku“.

W dn. 9 listopada tegoż roku minister finansów, hr. Schwerin-Krosigk, omawiając trudności, jakie Niemcy napotykają w swoich usiłowaniach do zdobycia zagranicznych rynków zbytu, oświadczył, że jeżeli Niemcy nie będą mogli zwiększyć importu surowców, to będą musiały żądać współdziałania we władaniu obszarami, z których mogłyby sprowadzać surowce“. Wreszcie w wywiadzie z prezesem „United Press“ oświadczył w dn. 29 listopada sam Hitler, że Niemcy nigdy nie zrezygnowały ze swoich dążeń kolonialnych.

Czemu przypisać te herezje w stosunku do narodowo-socjalistycznego koranu, za jaki dotąd zawsze uważane było „Mein Kampf“? Przyczyny tego zasadniczego zwrotu są różnych kalibrów i rodzajów. Przedewszystkiem są one natury ideologiczno - doktrynalnej. Hitler, w czasie kiedy pisał „Mein Kampf“, był ideologiem „powrotu do ziemi“ i przeciwnikiem form nowoczesnego kapitalizmu, a handel międzynarodowy traktował jako zło konieczne, które należałoby, o ile możliwości, zmniejszyć. Zgodnie z tem zasadniczym nastawieniem, w jego ekspansywnych założeniach odgrywały rolę przedewszystkiem cele osiedleńcze, które wyobraził sobie, że mają charakter wysoce nowoczesny. Z tego punktu widzenia kolonie, a zwłaszcza przedwojenne kolonie niemieckie, nie mogły przedstawiać dla niego zbyt wielkiej wartości. W ostatnim przedwojennym roku 1914 wyemigrowało zagranicę zaledwie 10.000 obywateli niemieckich, a z tego do niemieckich kolonij niewiele więcej niż 1000 osób.

W XIX stuleciu, które było okresem swobodnej

wymiany w handlu międzynarodowym, kolonie, poza imperialistycznymi celami, realizowanymi za ich pomocą, mogły mieć tylko znaczenie osiedleńcze, a ponieważ niewiele było już takich wolnych zakątków na ziemskim globie, któreby się właśnie do tych celów nadawały, w wielu więc przypadkach bankructwo kolonialnej polityki leżało jak na dłoni.

Ale w ostatnich czasach rozwój stosunków gospodarczych wprowadził państwa na drogi neo-merkantylizmu, ograniczającego swobodę towarowej wymiany. Zaznaczyły się tendencje autarkiczne, dążące do tego, by z politycznych jedności uczynić zamknięte organizmy gospodarcze. Stąd powstały trudności w imporcie surowca i okazało się, że państwa, posiadające kolonie zamorskie, lepiej są pod względem strukturalnym przygotowane do strawienia tych nowych tendencji rozwojowych gospodarki światowej. Z drugiej strony okazało się także, że zamierzenia Hitlera, dotyczące ekspansji na Wschód, to plany na dalszą metę, które tak zaraz zrealizowane być nie mogą, a ludy, gnębione kryzysem, czekać nie lubią i szukają wyjścia z trudnego położenia drogą mniejszego oporu. Pozatem odegrały tu rolę poważną względy taktyczne. Najlepszą treść hitleryzmu stanowi dążenie do obalenia traktatu wersalskiego. Niemcy zmierza do celu stopniowo, ale trwale i rząd hitlerowski stara się wykazać co jakiś czas poważniejszym sukcesem, osiągniętym na tej drodze. Zaczęto od spraw łatwiejszych, a zmierza się do coraz trudniejszych. Załatwiono pomyślnie najprzód kwestję reparacji, a w r. 1935 rozwiązano ku zupełnemu zadowoleniu Niemiec kwestję zbrojeniową. Z całego traktatu wersalskiego pozostały już tylko przepisy, normujące granice terytorjalne oraz kwestję kolonii niemieckich, których sprawa doznała szczególniejszego ułatwienia przez bieg wypadków w międzynarodowej polityce przez wystąpienie etjopskie Włoch, uzasadniających szeroko swoje pretensje do zamorskiej ekspansji.

Wielka Brytania, zamykając Włochom drogę do Etjopji, uznała jednak ich aspiracje do ekspansji, co znalazło wyraz w przemówieniu b. ministra spraw zagranicznych Hoare'a, na zgromadzeniu Ligi Narodów, który nawet wspomniał o konieczności sprawiedliwego podziału źródeł surowcowych świata. Mniej więcej to samo powtórzy sir Samuel Hoare, przemawiając w dn. 11 lipca w angielskim parlamencie. Po tem przemówieniu niektóre organa prasy angielskiej, jak np. „Sunday Dispatch“ i „Morningpost“, zwróciły uwagę na to, że Niemcy są w podobnym położeniu jak Włochy, to też Anglja musi się liczyć z tem, że Niemcy, po zasadniczem uznaniu przez nią pretensyj włoskich, wystąpią wobec niej z podobnymi pretensjami.

Tak więc sytuacja dyplomatyczna dla wysunięcia pretensji kolonialnych kształtuje się dla Niemiec nader pomyślnie, i nic dziwnego, że europejską opinię ogromnie zaciekawia sposób, w jaki to nastąpi. Dotąd z oficjalnych enuncjacji trudno wywnioskować w tym przedmiocie coś konkretnego. Kierownik urzędu kolonialnego i jednocześnie wybitny hitlerowski działacz, generał v. Epp, oświadczył w dn. 5 grudnia ub. r. w Hamburgu, że wprowadzile marksistowskie, pacyfistyczne i demokratyczne koła (o „Meln Kampf“ nie wspomniał), które niechętnie odnoszą się do wzmożenia potęgi niemieckiej, przeciwne są ekspansji kolonialnej Niemiec, to dzisiaj jednak miarodajne

czynnikami są w tej sprawie zupełnie zgodne, że Niemcy mają niezaprzeczony tytuł prawny do otrzymania spowrotem tych kolonii, które im po wojnie zabrano.

I rzeczywiście. Wytoczenie żądań o zwrot dawnych kolonii, administrowanych obecnie przez różne państwa na podstawie pełnomocnictw Ligi Narodów, byłoby pod względem dyplomatycznym dla Niemiec najprostszą i najłatwiejszą drogą dojścia do posiadania kolonii. Dlaczego więc w niemieckich kołach kierowniczych zastanawiają się nad kwestją: jak i gdzie?

Na to pytanie znaleźliśmy odpowiedź, jeżeli przedewszystkiem zważymy, że niektóre z posiadanych kolonii ze względów politycznych nie mogłyby być odebrane spowrotem. Do nich należy najcenniejsza ze wszystkich byłych niemieckich posiadłości zamorskich: Kiau-Czou, gdzie dostęp dla każdego państwa europejskiego jest zamknięty nieodwołalnie przez Japonię. To samo można powiedzieć o grupach wysp Marjańskich, Karolińskich i Marshalla, administrowanych przez kraj Wschodzącego Słońca z tytułu mandatu Ligi Narodów, pozbawionych większego gospodarczego znaczenia, lecz nader ważnych dla Japonji ze względów strategicznych. Pozostałyby więc tylko do odebrania dawne kolonie afrykańskie, których jednak wartość nie tylko jako kolonii osiedleńczych, ale także jako t. zw. kolonii eksploatacyjnych (Colonies d'exploitations) nie przedstawiają dla Niemiec dużej wartości. To też nic dziwnego, że Niemcy szukają na globie ziemskim krajów mniej rozległych, lecz żyznych, które przy tańszej administracji dawałyby większe zyski.

AI. CHRZĄSZCZEWSKI





Zagadnienie gospodarczego uniezależnienia naszego państwa od zagranicy, na poszczególnych odcinkach naszej pracy portowo-żeglugowej, jest i być musi zawsze jednym z naczelných zagadnień polskiej polityki handlowo - morskiej. Jest to bowiem czynnik zasadniczy, będący w stanie wypełnić istniejące ramy szerokiego wykorzystania własnej bramy wypadowej w świat — Gdyni: w oparciu o kapitał narodo- wy i pracę naszego społeczeństwa. A zasady tej nie mogą podważyć jakiegokolwiek teorie, przeciwnie — świadomość, że polityczna mocarstwowość państwa zależna jest wyłącznie od niezależności gospodarstwa kraju — każe zwracać baczną uwagę na wszelkie przejawy z dziedziny życia gospodarczego. Praca portu i miasta portowego Gdyni, całego polskiego wybrzeża, a nawet Pomorza jako dzielnicy — jest w naszej gospodarce społeczno - państwowej niezwykle czułym i ważnym odcinkiem, bo przezeń prowadzi droga Polski do morza, — jest wrotami dla naszej ekspansji materialnej, a zarazem eksploatacji żywio- łu i jego bogactw naturalnych. O tem dziś wszyscy wiemy.

Nie wszyscy zapewne zdają sobie jednak sprawę z tego, że pomimo piętnastu lat pracy Rzplitej na morzu, uwieńczonej wspaniałym, prawie gigantycznym rozwojem Gdyni, która, pod względem obrotów towarowych i ilości statków zawijających, zdobyła palmę pierwszeństwa na Bałtyku, a czwarte miejsce wśród portów Europy — najwięcej na nas dotąd zarabiają cudzoziemcy.

W przewozach towarowych, w obrotach portów polskiego obszaru celnego — partycypują dotąd bandery zagraniczne w blisko 93 procentach; a mniej więcej 50 procent klarowania statków *) załatwiają nie polscy maklerzy. Przykładów takich znalazłoby się znacznie więcej. Można sobie wobec tego wyobrazić, ile za usługi obce musimy płacić haracz.

*) Klarowanie = dokonywanie wszystkich formalności przy przyjmowaniu lub odprowadzaniu statku z portu.

W opublikowanej niedawno pracy inż. L. Możdżeń- skiego p. t. „Polityka morska Polski odrodzonej“ **), znajdujemy, „że w tym stanie rzeczy rokrocznie wy- płacamy zagranicznemu towarzystwom okrętowym za frachty towarowe około 200 milionów złotych“. Wymienione tu są tylko wydatki przewozowe; a prze- cież grubo płacimy także za usługi innego rodzaju, że wymienię wspomnianą już maklerkę, pośrednictwo handlowe w eksporcie i imporcie towarów it.p.

Nie możemy się wprawdzie ludzi, aby tego rodza- ju stan rzeczy dało się szybko i radykalnie zmienić. Na to potrzeba — jeśli chodzi o żeglugę — odpowied- niej i systematycznej rozbudowy własnej floty handlo- wej (która zresztą postępuje też stale naprzód), opar- tej o zdrowe podstawy,—rozbudowy własnego aparatu handlowego. Jednym słowem, należy dążyć do tego, aby nasze wysiłki, czy to indywidualne czy też zbioro- we, były nastawione na stopniowe wypieranie wpły- wu kapitału zagranicznego. Cel ten możemy zrealizo- wać przez ustawiczne, coraz śmielsze i coraz pew- niejsze wkraczanie polskich placówek w orbitę inte- resów, niewykorzystanych dotąd przez nas z rozma- itych względów: albo z powodu braku fachowców, albo doświadczenia, lub też tradycji handlowo-mor- skiej it.p. czynników.

Dziś, gdy warunki pracy zmieniły się już nasku- tek wieloletniego udziału Polski w międzynaro- dowym wyścigu pracy na morzu — rzecz jasna — dużo spraw i zagadnień musi ulec pewnej i nieraz dość gruntownej przemianie. Niemniej jednak potrzeba i na to wiele zapału, energii i wytrwałości. Przedewszyst- kiem zaś — inicjatywy!

Na tle powyższej sytuacji każdy objaw budze- nia się inicjatywy prywatnej, w wymienionych dzie- dzinach, godzien jest jak największej uwagi i zaintere- sowania, tem bardziej zaś, gdy ją okazuje młode

**) Praca powyższa znajduje się w dziele zbiorowym p. t. „XV lat pracy polskiej na morzu“, które w r. ub. uka- zało się nakładem Państw. Szkoły Morskiej w Gdyni.

pokolenie. Pragniemy tu wskazać na pierwsze próby udziału ludzi młodych w pracy twórczej nad rozwojem polskiego życia gospodarczo-morskiego.

Jeden z przykładów dotyczy dziedziny żeglugowej, drugi handlu zamorskiego w zakresie bezpośredniego importu.

Fakt pierwszy — to zawiązanie się w Gdyni nowego przedsiębiorstwa okrętowego „Pionier” sp. z o. o. Powstało ono z inicjatywy i w wyniku starań młodego oficera naszej marynarki handlowej, Witalisa Milanowskiego. Zadaniem tego przedsiębiorstwa jest utrzymywanie żeglugi trampowej czyli nieregularnej, w zakresie t. zw. „żeglugi małej”, t. j. na Bałtyku i na morzu Północnym.

W r. ub. firma „Pionier” nabyła w Finlandji niewielkich rozmiarów statek motorowy, który, jako zaczątek taboru młodego towarzystwa, otrzymał nazwę m/s „Pionier I”. Jest to jednostka, zbudowana ze stali w r. 1919 w fińskiej stoczni Sandvikens Skeppsdoeka A. B., posiadająca pojemność 546 ton brutto, 264 ton netto, nośność 540 ton DW, wyposażona poza tem w podwójne dno i wzmocnienia przeciwlodowe, pozwalające jej na uprawianie żeglugi także w uciążliwym okresie zimowym. Motory Bollindersa o łącznej sile 350 KM zapewniają m/s „Pionier I” szybkość 9—10 węzłów na godzinę. Jak więc widzimy, jest to statek nowoczesny, który jako tramp może handlowi zamorskiemu Polski oddać pewne usługi. Trzeba dodać, że tego typu statki t. j. mniejsze motorowce oraz szkunery motorowe — ze względu na swe stosunkowo nieduże zanurzenie — z łatwością docierają do mniejszych portów, a nawet przystani rzecznych, do których nie mogą zawijać statki większe. Tem samym więc doskonale spełniają rolę instrumentu dowozowego zwłaszcza mniejszych partij towarów, które dotychczas z Gdyni i Gdańska, z braku posiadania podobnych jednostek przez naszą marynarkę handlową, wywożone były jedynie przez statki obcych narodowości.

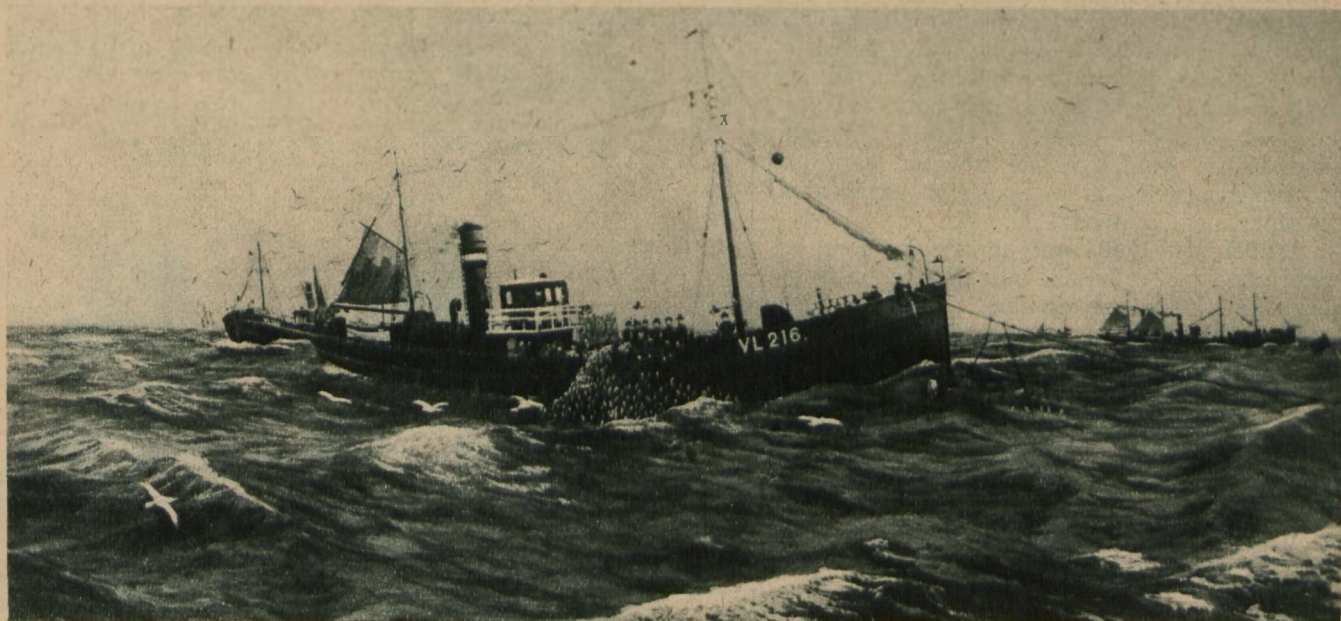
„M/s „Pionier I” jest zatem pierwszym, należącym do przedsiębiorstwa prywatnego, polskim statkiem motorowym o małym tonażu, który zapoczątkował

pozytywne rozwiązanie rozdziału towarowego między naszymi portami handlowo - rozdzielczymi, a licznymi portami o charakterze dowozowym. Jeżeli chodzi o opłacalność statku — to ze względu na stosunkową łatwość uzyskania mniejszych frachtów, zarówno do portów bałtyckich, jak i skandynawskich — towarzystwu „Pionier” można rokować jak najlepsze powodzenie i świetny rozwój w przyszłości. O słuszności tych przewidywań świadczą już początki eksploatacji.

Po dokonaniu niezbędnego remontu statku w miejscowości jego zakupu, t. i. w Helsinkach, we własnym zakresie sposobem gospodarczym, statek zamiast — jak to się zazwyczaj dzieje — popłynął do Gdyni, swego portu macierzystego — popłynął z ładunkiem 500 ton drzewa do Kopenhagi. Pobyt m/s „Pionier I” w portach fińskich i duńskich wywarł na tamtejszych sferach żeglugowych jak najkorzystniejsze wrażenie. Po wylądowaniu drzewa m/s „Pionier I” otrzymał nowy ładunek złomu żelaznego z przeznaczeniem do Gdyni. Przybycie nowego statku polskiego do jego portu macierzystego połączone było z poświęceniem jego bandery. Wylądowawszy transport złomu w Gdyni, m/s „Pionier I” podążył do Gdańska, celem zabrania nowego ładunku, a mianowicie drzewa do Rygi. Zdumiewającym jest przytem fakt pozyskania frachtów na rejsach zagranicznych i to w czasie ich odbywania. Świadczy to nadzwyczaj dodatnio o organizacji handlowej nowego przedsiębiorstwa.

Przez przeciąg swej 3-miesięcznej pracy m/s „Pionier I” odbył 9 rejsów, przebywając ponad 3.500 mil morskich. Zawijał w tym czasie do następujących portów: Lappvik, Kotka, Wiborg (Finlandja), Ryga (Łotwa), Kopenhaga (Danja), Królewiec (Niemcy), Kłajpeda (Litwa), Dunkierka, Rouen (Francja) Ipswich (Anglja), Antwerpja (Belgia), Gdańsk, Gdynia. M/s „Pionier I” woził ładunki: drzewa, złomu żelaznego, zbóż, soli i soli amoniakowych.

Nowe towarzystwo żeglugowe, jako spółka, posiada stosunkowo niewielki kapitał, który zużyło na zakup statku, otrzymując pozatem pomoc kredytową



Kutry rybackie podczas połowu śledzi na morzu Północnym



Pierwszy tegoroczny transport śledzi angielskich

banku w postaci udziału hipotecznego. Jest to więc pierwszy wypadek przydziału kredytu hipotecznego pod statek morski.

Z uwagi na fakt, że z całości naszych obrotów towarowych, przechodzących przez porty Gdynię i Gdańsk, wzięte razem — zaledwie około 7 proc. idzie pod polską banderą, co w porównaniu do obrotów towarowych portów innych państw, obsługiwanych przez ich własne bandery narodowe w stosunku 25 — 50%, a nawet więcej — jest stanowczo mało, — zasilenie naszej floty handlowej nawet taką jednostką, jak m/s „Pionier I”, jest niezwykle pożądane.

Drugi fakt, który wzbudzi zapewne również nie mniejsze zaciekawienie, to — powstanie w Gdyni przedsiębiorstwa dla importu śledzi solonych, utworzonego przez młodego, bo zaledwie 26 lat liczącego kupca, typowego „self-made-mana” polskiego. Jest nim absolwent Instytutu Handlu Morskiego i Techniki Portowej, p. Teofil Serwa.

Działalność tego młodego kupca zamorskiego ma dla rozwoju polskiego handlu śledziowego duże znaczenie. Przedsiębiorstwo to bowiem, utrzymujące stosunki kupieckie z solarzami angielskimi, importuje „słony towar” bezpośrednio od producenta; przyczem transporty śledziowe, kierowane tylko na Gdynię, powiększają obroty towarowe polskiego portu.

Trzeba tu zaznaczyć, że — wobec stosunkowo skromnych jeszcze rozmiarów własnych, dalekomorskich połowów śledzi, — solone śledzie angielskie, ze względu na swą jakość, jak również zaprowadzenie na naszym rynku, mają u nas na długi okres czasu zapewnione powodzenie.

Handel temi śledziami, importowanymi od pewnego czasu przez Gdynię, rozwija się coraz pomyślniej. Głównym dostawcą śledzi solonych jest Anglia. Udział jej w przywozie tego artykułu przez port gdyński ilustrują cyfry:

r. 1933 — 6.700 ton, r. 1934 — 7.600 ton.

Śledzie te, niestety, zanim dotrą do polskiego importera, przechodzą przez cały łańcuch pośredników. Główne pośrednictwo w dostawie ich na nasz rynek spoczywało doniedawna wyłącznie w ręku importerów śledzi w Gdańsku, a dopiero od dwu lat część tego importu przechodzi przez Gdynię. Ale i importerzy gdyńscy nie czerpią towaru z pierwszej ręki czyli od solarzy angielskich, którzy sprzedają śledzie zazwyczaj eksporterom angielskim, a ci skolei zajmują się ich zbytem na poszczególnych

rynkach zagranicznych, gdzie posiadają do pomocy swych agentów handlowych. Ponieważ cały import śledzi angielskich dla nas przechodził do niedawna przez Gdańsk^{*)}, nie dziw, że wszystkie transakcje importowe odbywały się za pośrednictwem agentów gdańskich. Kiedy rozpoczęły rozwijać swą działalność importowe firmy śledziowe w Gdyni, sytuacja niewiele zmieniła się na naszą korzyść, bo importerzy gdyńscy kupują przeważnie część swego towaru przez agentów z Gdańska.

Co więcej, od półtora roku między eksporterami angielskimi a importerami polskimi istnieje porozumienie^{**)}, na mocy którego tylko przedsiębiorstwa, objęte tem porozumieniem, mogą zajmować się handlem importowym angielskich śledzi solonych. Jest to pewnego rodzaju monopol, który utracą jednostce, zwłaszcza słabszej — wszelkie atuty konkurencyjności odcinku polskiego handlu śledziowego.

Jest rzeczą jasną, że wszystko to wpływa na cenę towaru, który przy pominięciu haraczów, płaconego pośrednikom — mógłby być znacznie tańszy, co w rezultacie przyczyniłoby się z jednej strony do zmniejszenia sum, płaconych przez Polskę za import śledzi, z drugiej zaś — do zwiększenia konsumpcji słonego towaru, zwłaszcza wśród warstw średnich i uboższych.

Dopiero na tle powyższej sytuacji można ocenić znaczenie powstania w Gdyni wspomnianej, czysto polskiej placówki importowo - handlowej, która przez sprowadzanie towaru bezpośrednio od solarzy angielskich, czyli z pierwszej ręki — może sprzedawać śledzie taniej, aniżeli importerzy. Agentura Importu Śledzi, prowadzona przez p. Serwę, mimo minimalnego kapitału obrotowego, pracuje bardzo sprawnie.

Jak więc widzimy, w młodym pokoleniu Polski Odrodzonej tkwi nie tylko romantyzm, którym krzepiło się ono z kart „Wiatru od morza”, mistrzowskim piórem St. Żeromskiego stworzonego — lecz także zaprawia się powoli, a nawet rozpoczyna działać w sensie pracy twórczej, tej prawdziwej podstawy naszego życia zbiorowego, która zdoła nam zapewnić niezależność gospodarczą państwa wraz z jego rozkwitem.

EDMUND URBAŃSKI

^{*)} Np. w r. 1934 import śledzi do Polski wynosił przez Gdańsk — 216.989 beczek, podczas gdy przez Gdynię — tylko 47.378 beczek.

^{**)} „Danzig — Gdynia Herring Agreement”, zawarte dn. 17 września 1934 r. w Aberdeen (Anglja).



Handel z Dalekim Wschodem

Po ukończeniu rejsu Pierwszej Polskiej Wystawy Pływającej należy stwierdzić, że oryginalna ta impreza, zorganizowana przez Państwowy Instytut Eksportowy, spełniła swe zadanie. Wystawa ta, która miała na celu nawiązanie kontaktu z rynkami dla nas dotychczas przeważnie nieznanymi, przekonała odbiorców Dalekiego Wschodu, że polski przemysłowiec jest producentem solidnym, a nawiązanie bezpośrednich stosunków handlowych, z ominięciem niepotrzebnego i drogiego pośrednictwa, jest połączone z korzyścią dla stron obu. Okazuje się bowiem, że produkt polski dochodzi często na dalekie rynki, ale przychodzą tam pod obcą marką i przez ręce obcych pośredników, jest droższy, a ponadto zmusza importera, nie znającego kraju pochodzenia danego towaru, do zależności od wielkich domów handlowych, kontrolujących wielką część handlu z krajami Dalekiego Wschodu.

Zetknięcie się bezpośrednio kupców - importerów Dalekiego Wschodu z artykułami polskiej produkcji, wywołało wielkie zainteresowanie dla możliwości nawiązania bezpośredniego kontaktu z producentami polskimi, co było ostatecznym celem tej imprezy.

Chcąc wykazać realne możliwości, jak też kierunek, w którym powinna pójść nasza ekspansja eksportowa w tych krajach Dalekiego Wschodu, które Wystawa odwiedziła, należałoby wprawdzie zobrazować, jak wyglądają w danej chwili nasze poczynania eksportowe na tych terenach.

Jeśli chodzi o teren półwyspu Malajskiego, to biorąc pod uwagę konkretne dane, możemy już w chwili obecnej rozpocząć na wielką skalę eksport mebli giętych, fornierów i siedzeń do krzesel. Ponadto, jeżeli chodzi o przemysł drzewny, istnieją poważne możliwości dla zbytu skrzynek trypleksowych do pakowania kauczuku. Z artykułów innych w pierwszym rzędzie wchodzi w rachubę papier i konserwy mięsne, a specjalnie szynki w puszkach. Niezbędne są dotychczas możliwości, dotyczące zbytu polskich wyrobów hutniczych.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe stosunki handlowe, łączące polskich eksporterów z rynkiem malajskim, które były raczej sporadyczne, należałoby w pierwszym rzędzie wykorzystać moment utworzenia Konsulatu honorowego w Singapurze i zaopatrzyć referat handlowy w kolekcję prób i wzorów, mających szansę zbytu na tym terenie.

Należy zaznaczyć, że utrzymanie placówki konsularno - handlowej w Singapurze jest ważne nie tylko ze względu na prace w terenie Straits Settlements, gdyż znaczenie gospodarcze tego portu sięga daleko poza półwysep Malajski, promieniując swoimi wpływami na południowo-zachodnią część Sjamu, południową część Birmy i Indje Holenderskie. W końcu Singapur, jako najważniejszy punkt dla tranzytu morskiego na Dalekim Wschodzie, daje znakomity punkt obserwacyjny dla możliwości importowych w tej części świata. Fakt ten został należycie oceniony przez państwa europejskie.

Jeśli chodzi o Hong-kong, to sytuacja gospodarcza w tej kolonii angielskiej, pogarszająca się z dnia na dzień, uniemożliwia rozwinięcie większej akcji dla eksportu polskiego na tym terenie. Sytuacja ta utrudnia

wszelkie posunięcia, tembardziej, iż cały handel importowy w tej angielskiej kolonii jest prawie wyłącznie w rękach Anglików.

O wiele lepiej przedstawia się sytuacja w pobliskim Kantonie, a to dlatego, że wśród chińskich sfer handlowych istnieje silny ruch, zdążający do wyeliminowania przy imporcie pośrednictwa Hong-kongu i angielskich domów handlowych. Gdyby można było utworzyć placówkę konsularno - handlową w Hong-kong, to ze względu na bliskość Kantonu (3 godziny jazdy koleją) dałoby się poprowadzić pracę w obu ośrodkach równocześnie. Prowincja Kwangtung, jedna z najbogatszych w Chinach, nieposiadająca własnego przemysłu, pokrywa całe swoje zapotrzebowanie przez import, który z dnia na dzień rośnie.

Abstrahując od chwilowej depresji gospodarczej Szanghaju, spowodowanej fluktuacjami cen srebra, Szanghaj jest najpojemniejszym rynkiem importowym na Dalekim Wschodzie. Jeśli chodzi o możliwości eksportu polskiego na ten rynek, to istnieją tu bardzo wielkie szanse przy eksporcie metali, jako też biostockich towarów włókienniczych.

Jeżeli chodzi o dotychczasowe wykorzystanie możliwości rynku chińskiego w odniesieniu do żelaza, polski eksport, jak dotychczas, przeważnie plasował w Szanghaju gatunki żelaza tańszego, jak żelazo sztabowe i walcówkę do wyrobu drutu. Zwłaszcza niekorzystne były możliwości w kierunku zaopatrzenia rynku szanghajskiego w blachach, względnie w drutach żelaznych, które polski przemysł żelazny dostarczał wprawdzie przez Hamburg, ale w bardzo małej ilości.

Na podstawie obserwacji i zebranych informacji w Dairenie, stwierdzono, że istnieją w chwili obecnej bardzo poważne możliwości dla zbytu artykułów przemysłu górnośląskiego na terenie Mandżurji. W samym miesiącu marcu ub. r. przewieziono około 70 tysięcy ton różnych wyrobów metalowych i żelaza do tego portu. Opracowanie rynku mandżurskiego trzeba było rozpocząć od prac przygotowawczych, gdyż brak jakiegokolwiek instancji czy polskiej placówki handlowej w Dairenie — uniemożliwiał dokładniejsze zorientowanie się w możliwościach rynkowych. Stwierdzono jednakże, iż zasadniczo cały handel, idący przez Dairen, jest w większej mierze kierowany przez firmy japońskie, których centrale znajdują się w Japonii, t. j. w Osace, względnie w Tokio.

Rynek japoński, jeśli chodzi o zróżniczkowanie możliwości eksportowych polskiego przemysłu, zacieśnia się do kilku artykułów. W pierwszym zaś rzędzie — cynk i wszelkie wyroby cynkowe. Ponadto chmiel, przyczem należy zaznaczyć, że w tej dziedzinie istnieją duże możliwości.

Największą trudnością przy opracowywaniu rynku japońskiego, jak też i innych terenów Dalekiego Wschodu, jest brak firm polskich, któreby miały stałych reprezentantów w tych krajach. Dopóki nie powstaną w Polsce firmy eksportowe o poważnym kapitale, któreby mogły finansowo wytrzymać kosztowną pracę pionierską na tych terenach, dopóty trudno będzie poprowadzić planową akcję eksportową.

Inż. L. SCHMORAK

K Ł A J P E D A



Dźwigi w porcie kłajpedzkim

Kłajpeda jest tem dla Liwy, czem Petersburg Piotra Wielkiego miał być dla Rosji, czem dla Niemiec jest Hamburg, czem dla nas jest Gdynia. Ale Gdynię myśmy sami stworzyli.

Choć dzisiaj — już od kilku lat — stanowi Kłajpeda część integralną państwa litewskiego, jednak jest to miasto obce, niepodobne do innych miast litewskich. Dwie odrębne atmosfery, dwie różne psychiki. Gospodarka niemiecka trwała tu zbyt długo, zbyt trwale wycisnęła piętno, aby Litwinom tak prędko dało się je usunąć. Proces wyrodawiania Litwinów sięgnął zbyt głęboko — tylko nazwiska wielu Niemców kłajpedzkich świadczą o litewskim pochodzeniu.

Już na dworcu kłajpedzkim widnieje symbolicznie podwójny napis: „Klaipėda — Memel“. Napisy wiele mówiący przez swoją utraktyczność. Spotykamy te dwa obok siebie języki wszędzie: w urzędach, w kinach, w restauracjach. Typ miasta — niemiecki. Tak wygląda Królewiec, podobna jest stara Brema. Już Gdańsk ma więcej cech innych, cech polskich.

I cóż z tego, że na peryferiach Kłajpedy, zdala od ruchu miejskiego, spotkać można domki litewskie, kryte dachówkami ozdobione typową litewską werandą o czterech ramiennych kolumnkach, domki, porosłe winoroślą. Cóż z tego, skoro w centrum miasta, jakby dla kontrastu, jakby na złość wyrastają ciężkie, koszarowe, kamiennie budowle w stylu par excellence niemieckim.

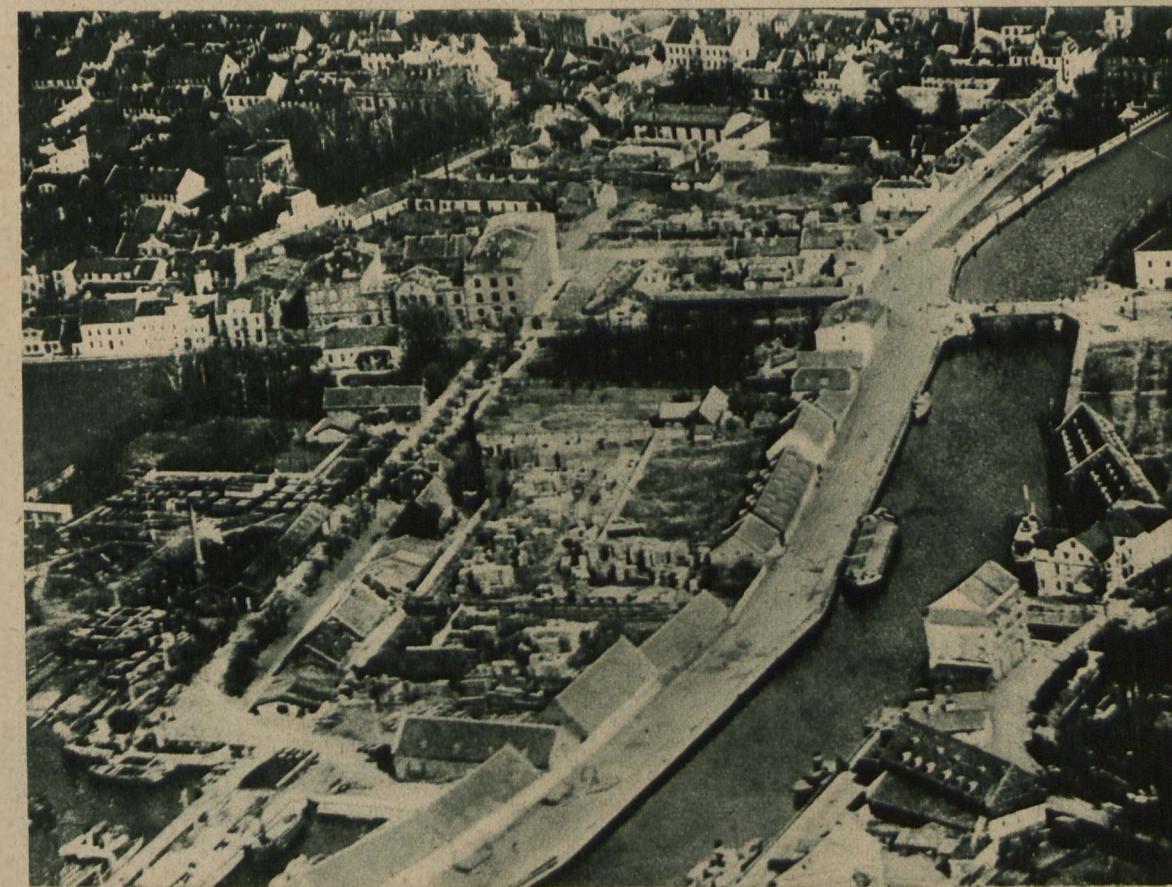
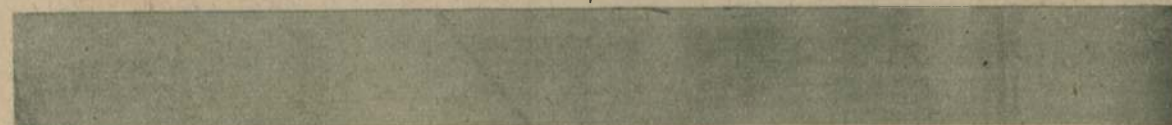
Ten dualizm litewsko-niemiecki przejawia się tutaj na każdym kroku. I ten dualizm, którego dotąd zatrzeć nie potrafili Litwini, stanowi pierwiastek wrażenie, jakie odnosi przybylsz.

Więc np.: doniedawna jeszcze żaden adwokat litewski nie miał tutaj prawa praktyki, o ile nie wykazał się dyplomem jednego z uniwersytetów niemieckich. To samo dotyczy lekarzy. Żaden pacjent nie odważył się złożyć wizyty lekarwi, który skończył medycynę w Kownie. Jeszcze doniedawna większość sędziów, prokuratorów, członków trybunałów sądowych — a więc urzędników litewskich! — miała obywatelstwo niemieckie.

Przed miesiącem rząd litewski odfinancował w okręgu kłajpedzkim swój słynny dekret o zmianie pisowni nazwisk. Dekret wprowadził na obszarze całego państwa litewskiego pisownię nazwisk według transkrypcji litewskiej. Odtąd Litwinom wolno było nazywać się tylko „Rosenbergis“, Szalkowskiemu wolno było pisać się tylko „Šalkauskis“, nawet Radziwiłłowie odtąd musieli pisać się „Radvilai“. W gorliwości swojej urzędnicy litewscy piisownię tę stosować zaczęli także w odniesieniu do cudzoziemców, turystów, gości. Jakież było moje zdziwienie, gdy w dokumencie „leidimas“, czyli paszporcie na terytorjum litewskim (Litwini, jak wiadomo, nie uznają polskich dokumentów) — znalazłem pięknie wykalfografowane nazwisko „Šumeris“. O mialem być ja! Poprostu nie mogłem siebie poznać.



Stare śpichlerze



Port z lotu ptaka

Terytorjum Kraju Kłajpedzkiego ciągnie się na przestrzeni o 150 km długości i 20 km szerokości (powierzchnia 2417 km kw.)

Ten waziutki jak sznurowadło pas ziemi nadmorskiej przedstawia dla Litwy obiekt o pierwszorzędnej doniosłości. Litwa dla niego, to naturalne gospodarstwo zaplecze. Tędy w 60 procentach kieruje się import i eksport Litwy.

W ostatnich latach do potężnego rozwoju gospodarczego Kłajpedy przyczynił się sowiecki tranzyt. Tutaj skupił się tranzytowy ruch sowieckiego eksportu drzewa. W szybkim tempie powstały nowe domy, fabryki, tartaki. Rozbudowywać się zaczął także sam port. Rozbudowano nabrzeże. Stanęły nowe potężne lewary, śpichlerze, rozszerzono mola. Powstała nowa, pokaźna elektrownia. Na jednym z przedmieść ustawia się bez końca rząd gigantycznych cystern naftowych. Kłajpeda spuchła od sowieckiego tranzytu.

Ale przecież tylko w ten sposób, tylko przez ten sztuczny zastrzyk — można było powołać do życia, ocucić to zamierające miasto, pozbawione całego basenu Niemna z jego dopływami i dorzeciami. Normalnie też, bez pomocy Sowietów, Kłajpeda nigdy nie mogłaby konkurować ani z Gdynią, ani z Królewcem.

Wielomilionowy kapitał, inwestowany tutaj w precyzyjne, nowoczesne maszyny, sprowadzane z Anglii i z Holandji, przemawia za tem, że Litwa za wszelką cenę pragnie sobie z Kłajpedy uczynić „lufcik“ na Europę i tą drogą swobodnie wstąpić na rynki międzynarodowe. Dotychczas bowiem, jeszcze przed trzema laty, połowa eksportu litewskiego szła tędy do Niemiec. Ale od czasu Trzeciej Rzeszy stosunki te popsuły się: trzeba było szybko wywóz skrócić w inną drogę. Droga morską pozwoliła na tę szybką zmianę: dzisiaj większą część swoich produktów lokuje Litwa w Anglii, w Holandji i w Szwecji.



Na mocy art. 99 traktatu wersalskiego główne mocarstwa sprzymierzone i stowarzyszone nabyły na terytorjum Kłajpedy kondominjum, uzyskując w ten sposób wspólne prawo rozporządzania niem. Władzę wykonawczą w Kłajpedzie wykonywał mianowany przez Ligę Narodów komisarz francuski.

Dnia jednak 10 stycznia 1923 r. drogą zbrojnego zamachu Litwa zajęła Kłajpedę, stawiając mocarstwa wobec fait accompli. Zamach ten, na którego czele stanął płk. Budrys (dzisiejszy konsul litewski w Królewcu), wykonano pod firmą rzekomego powstania miejscowej ludności.

Konwencją z dnia 8 maja 1924 r. mocarstwa przyznały Litwie prawa i tytuły własności na warunkach utworzenia na terytorjum Kłajpedy rządu autonomicznego i powołania przedstawicielstwa ludowego, dalej — uznania za urzędowe języków litewskiego i niemieckiego, zorganizowania wolnego tranzytu morskiego, rzeczno- i lądowego, a to „biorąc pod uwagę interesy obszarów litewskich i polskich, których Kłajpeda jest naturalnym wylotem“. Konwencja mówi dalej o konieczności ułatwiania również i Polsce prawa korzystania z portu kłajpedzkiego.

Niemcy utrzymują, że okręg kłajpedzki nie jest zwykłą autonomiczną prowincją litewską, lecz specjalnym tworem państwowym, narazie luźno tylko związanym z Państwem Litewskim. Nie trzeba doda-

wać, że opinia ta sprzeczna jest ze stanowiskiem rządu litewskiego, z orzeczeniami międzynarodowych instytucji.

Przed wojną Kłajpeda ze wszystkich portów bałtyckich była największym ogniskiem eksportu drzewa. Wywożono rocznie zgorą 300.000 ton. Obecnie rocznie wypływa i wpływa do portu zgorą 1700 statków, o łącznym tonażu 120.000 ton. Wywozi się przez port następujące towary i produkty: celulozę, len, papier, jaja, masło, mięso, zapalki, szmaty itd.

Wartość wywozu litewskiego przez Kłajpedę dochodzi do 70 milionów litów (lit— 1/10 dolara) rocznie.

Wwozi się przez Kłajpedę na Litwę: oliwę, wyroby chemiczne, siarkę, cement, naftę, żelazo, węgiel, maszyny, sól, cukier. Wartość wwozu wynosi ca 120 milionów litów.

Rozwój Kłajpedy w pierwszym rzędzie zależy od całego basenu Niemna. Geografia położenia Litwy czyni z niej w dużej mierze obszar tranzytowy i wylotowy na morze. Izolacja Kłajpedy dla „wyższych konieczności narodowo-politycznych“ (w mniemaniu Litwinów), t. j. pozbawienie tego portu stosunków gospodarczych z północno-wschodnimi obszarami Rzeczypospolitej Polskiej, sprawia, że Kłajpeda nie rozwija się należycie, mimo... pomocy Sowietów. Świadczy o tem choćby nikły przyrost ludności tego miasta: w ciągu ostatnich 18 lat (1916—1934) ludność Kłajpedy wzrosła zaledwie z 32 do 37.000 mieszkańców (porównajmy rozwój Gdyni!).

Posiadanie Kłajpedy jest dla Litwy sprawą doniosłą. Port ten pozwolił Litwie uniezależnić się gospodarczo od Niemiec, wpłynął na umocnienie się w psychice narodu poczucia istotnej niepodległości, zwiększył obrót handlowy Litwy z państwami zachodniej Europy, stał się jej „oknem na Europę“.

Od kilku lat Kłajpeda otrzymała bezpośrednie połączenie kolejowe z Litwą centralną. Połączenie to stanowi linja kolejowa Szawle — Kłajpeda. Przyczyniła się ona w ogromnym stopniu do gospodarczego ożywienia kraju.

E. M. SCHUMMER



Djuni u wybrzeży kłajpedzkich

Święta w Massaua



Ucieszyliśmy się niezmiernie, gdy włoska marynarka wojenna zaprosiła nas, dziennikarzy, na święta Bożego Narodzenia do Massaua. Oficjalnym powodem zaproszenia była ceremonia objęcia dowództwa nad lekką eskadrą morza Czerwonego przez księcia Spolletto, członka rodziny królewskiej, która to ceremonia odbyć się miała w dniu Wigilji i pierwszego święta.

Dzień 23-ci grudnia, w którym opuszczaliśmy Asmarę, był wyjątkowo chmurny i wietrzny. Szare i bure chmurzyska, niepodobne zresztą zupełnie do swych europejskich siostrzyc, zalegały niebo, mknąc po nim z istic szatańską szybkością. Było zimno i paskudnie.

Massaua przywitała nas chłodem i deszczem. Tak jest, wydaje się to niemal nieprawdopodobne, a jednak jest prawdziwe. W tym najgorętszym miejscu na kuli ziemskiej 23-go grudnia było chłodno i przyjemnie, a krany portowe, las masztów i kominy okrętów ledwie były dostrzegalne wśród strug padającego deszczu.

Przyjęcie w Massaua nietylko odpowiadało naszym oczekiwaniom, ale przewyższyło je wielokrotnie. Część nas rozłokowała się na wspaniałym i wielkim statku „Heluan”, który niedawno jeszcze utrzymywał regularną komunikację między Aleksandrią a Triestem, a dziś przerobiony został na okręt-lazaret, część zaś dostała się na „Arboreę”, która normalnie kursowała w Sycylii do Tunisu, obecnie zaś służy za hotel pływający dla oficerów łodzi podwodnych.

Dzień Wigilji rozpoczęliśmy od zwiedzania okrętu-lazaretu „Kalifornja”. Okręt ten jest czemś tak niezwykłym, że warto poświęcić mu obszerniejsze omówienie. Jeszcze pół roku temu „Kalifornja” wozila zboże z Kanady do Włoch i pasażerów z Włoch do Kanady. Później wybuchła wojna i statek przerobiono na pływający szpital. Przeróbki trwały 50 dni i kosztowały około pięciu milionów.

„Kalifornja” ma 13.000 ton, a więc jest dużym statkiem. Podzielono ją na trzy wielkie oddziały szpitalne:

chirurgiczny, wewnętrzny i zakaźny. Pierwszy i drugi oddział mają po dwa pododdziały. Cały szpital liczy 807 łóżek. Na czele jego stoi lekarz-pułkownik, do pomocy zaś ma on jedenastu lekarzy i dziesięć sióstr. Okręt-szpital przebywa na wodach Massaua około dwu miesięcy (na tyle czasu starcza mu zapas wody słodkiej), poczem oddaje wyleczonych ich formacjom, zabiera zaś ciężiej chorych lub rannych i wogóle takich, którzy w Afryce Wschodniej pozostać nie mogą (jest ich więcej, niż zdawałoby się pozornie) — i płynie do Neapolu. Tam pozostaje znowu dwa miesiące, odświeża się, nabiera świeży zapas wody i wraca do Afryki. Oczywiście „Kalifornja” nie jest jedynym włoskim okrętem-szpitałem; Włosi posiadają ich sześć.

Zacząłem zwiedzanie od oddziału chirurgicznego. Wielka, niepokalanie biała sala, lśniąca czystością i niklem. Ledwie się do niej wchodzi, wdziera się do płuc zwiedzającego chłodne, ożywcze powietrze. To specjalna wentylacja, chłodzona lodem i utrzymująca stale tę samą, równą, przyjemną temperaturę. W sali stoi sto czternaście łóżek, w dwóch kondygnacjach. Każde łóżko — z białego metalu — ma dwa posłania: górne i dolne. Przy każdym posłaniu — dwa metalowe uchwyty, a w nich — miseczka z łyżką i widelcem i szklanka. Prócz tych przedmiotów — woreczek do drobiazgów osobistych chorego. Obok sali — specjalne pomieszczenie dla opatrunków i podręcznej apteczki.

Wszystkie sale oddziałowe są mniej więcej podobne, nie będę więc opisywał każdej oddzielnie. Sale te nie łączą się nigdy między sobą; aby przejść z jednej do drugiej — trzeba zawsze wyjść na pokład. Na tym pokładzie pokazano nam m. in. coś w rodzaju hamaka z żaglowego płótna. Są to specjalne nosze, na których chory wciągany jest na pokład zapomocą żorawia okrętowego. Na górze znajduje się także gabinet rentgenologiczny. Gabinet ów, kierowany przez jednego z najlepszych specjalistów włoskich, ma być ostatniem słowem techniki w tym zakresie.

Sercem szpitala okrętowego i jego mózgiem równocześnie — są sale operacyjne. Właściwie trudno tu mówić o salach, gdyż każda z nich składa się z trzech części. A więc — przede wszystkim wchodzi się do niewielkiej, olśniewająco białej salki szpitalnej, w której stoi kilkanaście łóżek. Łóżka te są innego typu niż te, które zapełniają sale oddziałowe, i są jednokondygnacyjne. Jest to oddział dla operowanych. Tu pozostają przez pierwszych kilka dni po zabiegu. Dalej — wchodzimy do podłużnego pomieszczenia, w którym znajdują się umywalnie, aparaty dezynfekcyjne i szafki ze środkami opatrunkowymi. Umywalnie te, błyszczące niklem, są skonstruowane w ten sposób, że wodę puścić można jednym pchnięciem ramienia lub kolana. Chodzi o to, aby uniknąć zetknięcia ręki z aparatami.

Specjalnie skonstruowane, automatyczne, bezszelstnie otwierające i zamykające się drzwi — prowadzą do „sanktuarjum” — do wielkiej sali operacyjnej. Jest ona bardzo obszerna i prawie zupełnie pusta. Ściany i sufit ma ze specjalnych materiałów. Przypomina nieco wielkie studio radiowe. Żółte światło spływa z niewidocznych prawie rurek szklanych, umieszczonych pod sufitem. W samym środku sali — niewielki stół operacyjny, a nad nim, nisko, lampa „Endofos”, rzucająca silne, skoncentrowane światło na daną część stołu. Sale operacyjne umieszczone są na dole.

Wyszliśmy z sali operacyjnej, obejrzałem sobie jeszcze gabinety dentystyczne, laboratorium analityczne i aptekę. Wszędzie — aparaty najnowszego systemu, bogactwo środków wszelkiego rodzaju i przejrzyste rozmieszczenie całości. Widać odrazu, że tu nie żałuje się pieniędzy.

Dawną salę restauracyjną okrętu pozostawiono bez zmiany i przyznaczono na kasyno dla personelu szpitalnego. Wnętrze jej jest bardzo oryginalne, gdyż przedstawia wielką barcę średniowieczną — coś w rodzaju barki Wikingów. U góry półkolistą galerią, na dole — właściwa sala.

Tymczasem godziny płynęły, a każda zbliżała nas coraz bardziej do wieczoru wigilijnego. Na okrętach panował ruch coraz większy. Wdzięczne, lekkie kształty mitraljez, ociążałe cielska armat — błyskały w świetle zachodzącego słońca, które, po kilku dniach deszczowych, wyrzało niespodziewanie zpoza chmur. Trójbarwne chorągwie, nowe, czyste, trzepotały wesoło na wietrze. Tu i ówdzie wznoszono na pokładzie prowizoryczny ołtarzyk z desek i strojono go najpiękniej.

Wigilię mieliśmy spędzić na „Heluanie” — wśród oficerów marynarki wojennej. Chwila wieczery nadeszła tak szybko, że nie zdążyłem nawet obejrzeć statku, który jest przecież także jednym z okrętów szpitalnych. Zresztą — już z tego, com ujrzał, doszedłem do przekonania, że nie umywa się on nawet do „Kalifornji”.

O ósmej zasiedliśmy do stołu. Choinki nie było, gdyż zakazana została we Włoszech. Miałem za sąsiada kpt. Garbini — jednego z uczestników wyprawy Nobilego do bieguna. Mój sąsiad opowiadał rzeczy tak ciekawe, że po wielu latach odżyły mi znowu w pamięci z całą plastycznością tragiczne szczegóły tej nieszczęsnej wyprawy. Słuchając opowieści kapitana, przeżywałem niemal wraz z nim straszliwe dni oczekiwania na pokładzie „Citta di Milano” — wśród wiecznych śniegów i lodów, witałem



Oddziały włoskich wojsk kolonialnych

lotników rosyjskich, przechodziłem od nadziei do śmiertelnego lęku podczas akcji ratunkowej. Przedziwna, nieprawdopodobna noc wigilijna! Na morzu Czerwonym, o siedem tysięcy kilometrów od kraju, w najgorętszym punkcie kuli ziemskiej i — równocześnie — wśród wspomnień, sięgających dalekiej północy, krainy wiecznych lodów i śniegów, najzimniejszej na ziemi... Co za kontrast!

W pierwszy dzień świąt, od wczesnego rana, zaczęły się uroczystości, związane z objęciem przez ks. Spoletto dowództwa nad eskadrami. Najpierw tedy defilowały przed księciem jednostki jego eskadry. Był tam krążownik, sześć czy siedem torpedowców i kontrtorpedowców, kilka łodzi podwodnych i statków pomocniczych. Możliwe, że Włosi, nie chcąc odkrywać przedwcześnie swych kart, rozmyślnie nie pokazali tego, co najlepsze, ale — trzeba to stwierdzić — to, co pokazali, nie mogło wzbudzić zachwytu i daleko odbiegało od klasy, jaką, w swoim zakresie, stanowi „Kalifornia”. Poza dwoma nowoczesnymi torpedowcami, które prezentowały się dobrze, reszta robiła wrażenie sprzętu przestarzałego i nienajlepszego.

Zaraz po defiladzie zebrał się na placu nadmorskim wszyscy oficerowie eskadry, ustawiły się w równe, białe szeregi delegacje wszystkich załóg, przybył dowódca włoskich sił morskich na morzu Czerwonym, admirał Turr, a w chwilę później — książę Spoletto, poczem odbył się akt przekazania księciu dowództwa lekkiej eskadry. Książę i admirał weszli na estradę, ustrojoną w barwy narodowe, obnażyli obaj szable, poczem admirał Turr wypowiedział donośnym głosem odpowiednią formułę oficjalną. Orkiestry za-

grały fanfary i hymn królewski; uroczystość była skończona.

Admirał Turr był na tyle uprzejmy, że zaprosił nas na swój statek admirałski — krążownik „Bari” — pojechaliśmy więc oczywiście.

Krążownik ten ma ciekawą historję. Zbudowany został w roku 1914 przez niemiecką stocznice Schichau w Elblągu dla wojennej marynarki rosyjskiej i miał się nazywać „Murawjew Amurskij”. Tymczasem — w chwili wykończenia go — wybuchła wojna światowa, a okręt został zarekwirowany przez Niemców i pod dzwicznym imieniem „S. M. S. Pillau” — pełnił dzielnie przez cztery lata służbę w wojennej flocie niemieckiej. W roku 1918, zgodnie z warunkami zawieszenia broni, oddany został koalicji i pozostał przy Włochach, którzy — skolei — nazwali go „Bari”. Na przednim pokładzie krążownika, tuż za mitraljezami przeciwlotniczymi, wisi wielki dzwon alarmowy. Po jednej stronie dzwonu wyryty jest napis — „S. M. S. Pillau — 1914”, po drugiej — „R. N. Bari — 1918”.

Na „Bari” powróciliśmy jeszcze raz — wieczorem. Odbywała się na krążowniku huczna zabawa marynarska. Była tombola, były tańce, śpiewy i ognie sztuczne, które swym różnobarwnym deszczem nadawały tej świątecznej nocy coś prawdziwie feerycznego.

Tak spędziłem Boże Narodzenie r. p. 1935-go — wśród floty wojennej włoskiej, na morzu Czerwonym, o siedem tysięcy kilometrów od kraju.

ROMAN FAJANS



Karawana wielbłądów w drodze do Addis Abeby

W DRODZE DO KRAJU

Po opuszczeniu Jawy można już było śmiało powiedzieć, że powracamy do domu. Za sobą zostawiliśmy około 23 tysięcy mil morskich drogi i najtrudniejsze, chińsko-japońskie wody. Przed nami rozpościerał się jedynie niewielki ocean Indyjski, a za Przyładkiem Dobrej Nadziei — znane nam wody Atlantyku.

Teraz też rozpoczęliśmy naprawdę szybką jazdę. W Australji, gdzie przyjmowano nas nadzwyczaj miło i serdecznie, statek stał tylko od 9 do 12 maja. Prawda, że i wybrzeża były puste i mała miejscinka. Broom, niewiele ciekawego przedstawiała, ludzie jednakże warci byli tego, aby ich bliżej poznać. Tu także otrzymaliśmy depeszę z życzeniami od polskiej kolonii w Brisbane.

Jak pomyślnie wypadło przyjęcie przez ocean Indyjski, świadczy przeciętna nasza szybkość dzienna na tym odcinku. Właściwie była to szybkość nieprzeciętna, gdyż dla żaglowca w przeciągu trzech tygodni przebywać po 185 mil na dobę, to bardzo ładny wynik. Zapłaciliśmy za to prawie nieustannem bocznem kołysaniem, utrudniającem w znacznym stopniu prowadzenie normalnych zajęć i robót okrętowych.

Zato w Port Louis, na wyspie Mauritius, zatrzymaliśmy się cały tydzień. Nie było jednak sposobu odmówić gospodarzom wyspy, którzy — czy to w osobie angielskiego gubernatora, czy przedstawicieli francuskiego społeczeństwa, stanowiącego gros białej ludności Mauritius — starali się uczynić wszystko, abyśmy wśród nich czuli się, jak u siebie w domu. Wyścigi konne, zawody sportowe, polowania, przyjęcia oficjalne i prywatne — zajmowały nam dzień po dniu na tej ciekawej i przepięknej wyspie, którą z uzasadnioną dumą miejscowi nazywają „perłą oceanu Indyjskiego“. Zaledwie kilka godzin przed połud-

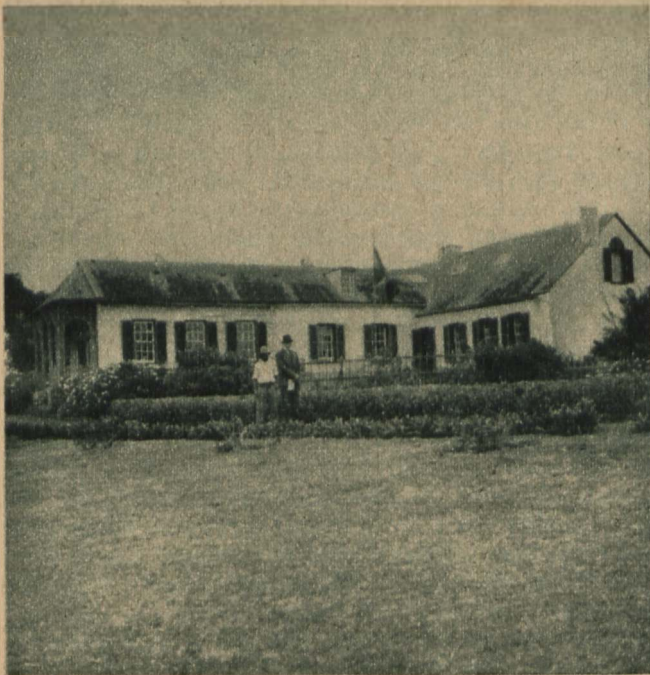
niem udawało się rezerwować na potrzeby statku i szkolenia. Dla całości obrazu gościnności i kurtuazji gospodarzy Port Louis, należy dodać, że zwolniono nas od wszystkich opłat, związanych nie tylko z zawinięciem i postojem, ale także za dwukrotne użycie kilku holowników.

Zresztą z tego rodzaju opłat brytyjska administracja portów zwalniała nas i w dalszej drodze, a m. inn. w Durbanie, dokąd przybyliśmy z nowym rekordem, pokrywając 1600 mil nadzwyczaj wzburzonego morza w przeciągu ośmiu dni. A pogoda była niezwykle kapryśna. Do Durbanu wyruszyliśmy dnia 10 czerwca. Dzięki dobremu kierunkowi wiatru, motor zatrzymano w pięć minut po opuszczeniu Port Louis. Ale już dnia 12 czerwca nastąpiła cisza. Dnia następnego, przy wzrastającym wietrze z ESE, znów postawiono żagle. Pod wieczór wiatr do 9-ciu stopni, fala wciąż rośnie i ustawicznie zalewa pokład. Przechyliły statku dochodzą do 40 stopni! Jedna z dużych fal zalewa całkowicie łódź ratunkową, wiszącą za burtą na wysokości trzech metrów nad pokładem, i zrywa ją. Spowodu silnie wzburzonego morza i dużej szybkości statku — nie dało się jej uratować. W nocy z 13 na 14 wiatr staje się coraz bardziej porywisty. Od czwartej rano cały widnokrąg oświetlają błyskawice, którym towarzyszą grzmoty. Następnie spada ulewny deszcz, a o godz. 6-tej, po bardzo silnym szkwale, następuje zupełna cisza. Cały dzień 14-go trwa pogoda niepewna, ze zmiennymi wiatrami i krótkimi ulewami. W nocy wiatr cichnie zupełnie. Dnia 16-go nad ranem znowu puszczonego motor. — I w takich warunkach udało nam się jednak uzyskać średnio 200 mil na dobę w przeciągu ośmiu dni!

Postój w Durbanie pozwolił nam nieco odpocząć po „indyjskiej“ kołysance. Uzupełniliśmy w tym porcie



Krajobraz nabrzeżny wyspy Wniebowstąpienia



Dom Napoleona w Longwood na wyspie Św. Heleny

zapasy wody, prowiantu, węgla i ropy. Zostały także poczynione przygotowania do ominięcia Przylądka, w okolicy którego o tej porze panują bardzo złe pogody. Dla pewności górne reje zostały opuszczone na pokład statku. W tym porcie pod obiektywy fotografów dostały się przedewszystkiem wieloryby, których połowy odbywają się stosunkowo blisko brzegów, oraz typy Zulusów, zamieszkałych w niezbyt odległym rezerwacie.

Obejście Przylądka Dobrej Nadziei odbyło się pomyślnie. W dużym stopniu pomogły nam w tym pomyślne silne prądy i niezawodny motor, gdyż wiatr, jak spodziewaliśmy się, nie był sprzyjający. Porządny sztorm zdarzył się tylko raz, z największym natężeniem nocą 28 czerwca.

Miesiąc żeglugi do wyspy Świętej Heleny upłynął prawie niespostrzeżenie. Rzekoma monotonia zajęć na statku przy dobrych chęciach zupełnie nie jest tak nużąca. Służba, wykłady, lektura, trochę muzyki, odczyt od czasu do czasu, i tydzień upłynął. A wraz z nim skurczyła się odległość do miejsca przeznaczenia.

Noc z dnia 10 na 11 lipca spędzamy w dryfie w obrębie wyspy Św. Heleny. W Jamestown niema świateł kierunkowych i na kotwicę trzeba tam przybyć za dnia. Krótko trwał postój „Daru Pomorza“ przy wyspie, gdzie Napoleon spędził ostatnie lata swego życia. Zdażyliśmy jednakże odwiedzić zarówno Longwood, jak i pierwszą mogiłę Imperatora, jak i dom, w którym zatrzymał się w noc po przybyciu na wygnanie. W pobliżu grobu Napoleona delegacja statku zasadziła drzewko i przybiła tabliczkę pamiątkową z napisem „Polski statek szkolny „Dar Pomorza“ w podróży naokoło świata — 12. VII. 1935 r.“

Wyspę Św. Heleny od Ascension (wyspa Wniebo-wstąpienia) dzieli zaledwie 700 mil. Przebyliśmy tę przestrzeń pod żaglami i 16 lipca wieczorem zakotwiliśmy na redzie Georgetown. Małeńka, pustynna wyspa, dość młodej formacji wulkanicznej, służy za stację Wschodniej Kompanji Telegraficznej i, poza kilkudziesięciu białymi urzędnikami, posiada tylko niewielką ilość ludności murzyńskiej, importowanej dla

potrzeb stacji. W tych warunkach każdy na wyspie będzie miłym gościem, a cóż dopiero tacy niespodziani goście, jak my. Trzeba też przyznać, że spotykano nas z radością, żegnano zaś z tem większym żalem, że postój „Daru“ trwał zaledwie kilkanaście godzin.

W cztery dni później, po raz czwarty w tej podróży przecięliśmy równik. Z racji tej uczniowie otrzymali trzy dni wolne od robót, które w całości wypełniły zawody sportowe. Były one tak obfite zarówno w konkurencję, jak i w zawodników, że zajmowały całe dni, od rana do wieczora.

Wkrótce po przejściu równika rozpoczęły się egzaminy teoretyczne z przedmiotów, wykładanych w ciągu podróży, i trwały — z przerwami spowodu złej pogody — aż do przylądka Lizard. A pogoda była bardzo rozmaita. Pasat południowo-wschodni skończył się już na czwartym stopniu szer. półn., poczem nastąpiła dwudniowa cisza, podczas której dały się zaobserwować duże ilości delfinów, następnie statek wszedł do strefy południowo-zachodniego musonu, wiejącego z bardzo zmienną siłą i przerywanego ciszą, dalej przez dwie doby mieliśmy doldrum, a wreszcie na szerokości 12 stopni Nord, trafiliśmy do północno-wschodniego pasatu. Ten jednak zawiódł nasze oczekiwania. Był słaby i wkrótce się skończył, ustępując miejsca wiatrom zmiennym, przeważnie z kierunków wschodnich.

Po ciszy, 7 i 8 sierpnia nadszedł czterodniowy sztorm, który wybitnie podpedził nas ku brzegom Europy, tak że 16 sierpnia weszliśmy do kanału Angielskiego, kończąc żeglugę oceaniczną.

Na drodze do Odyni została nam tylko Antwerpja.

S. KOSKO



„ŚPIEWNIK MORSKI”

Leży przede mną jedno z największych dzieł Nowowiejskiego, jego „Śpiewnik morski”^{*)}, składający się z 34 pieśni na chór mieszany a capella.

Historia ubiegłych wieków przekazała nam szereg pieśni, hymnów, których moc przemawia do nas silniej od tomów słowa pisanego. Obecne pokolenie, o tyle szczęśliwsze od dawnych i przyszłych, iż stało się świadkiem wskrzeszenia państwowości polskiej, ma swą rolę, wyznaczoną w ogniwach zdarzeń, i ma nie tylko obowiązek, ale również najlepszą okazję do utrwalenia i podkreślenia znaczenia tego historycznego wydarzenia w formie pieśni, mającej być przekazanej przyszłym pokoleniom.

Nowowiejski jest jednym z tych, którzy podjęli się tego zadania i wypełniają je w najwspanialszy sposób. Któż nie docenia olbrzymiej roli „Roty”, stworzonej przez Nowowiejskiego. Hymn ten przeszedł w krew każdego Polaka, stał się pieśnią, która dla przyszłych pokoleń będzie dowodem płomiennej myśli patriotycznej dzisiejszego pokolenia. Stworzeniem tego hymnu wykazał Nowowiejski, iż jest powołany do przekucia w dźwięczne tony ideałów i umiłowań współczesnego pokolenia. Jedną z naczelných i najbardziej porywających idei tego pokolenia jest zrealizowanie myśli o morskiej potędze Polski. Słowo poezji i dźwięk pieśni przychodzą tej idei z pomocą, rzucając społeczeństwu hasło, które winno zapaść głęboko w duszę każdego Polaka i powinno mu stale przypominać obowiązek pracy nad wielkością i mocą Polski na morzu.

Nowowiejski, stwarzając swój „Śpiewnik morski”, rzucił hasło o kolosalnej mocy i zasięgu. Twórca tych pieśni ujął zagadnienie morskie we wszystkich możliwych przejawach, a więc złożył hold flocie polskiej, uczcił potęgę portu gdyńskiego, uwzględnił folklor kaszubski, a historia walk o wybrzeże polskie znalazła również oddźwięk w kilku pieśniach.

Gdyby chciał ułożyć dyspozycje pieśni, zawartych w śpiewniku, to możnaby tego dokonać według dwóch miar: treści i trudności wykonawczej.

Pod względem treści pieśni dzielą się na: a) hymniczne ogólne i specjalne; b) ludowe; c) opisowe; d) epicko-bohaterskie.

Do działu pieśni o charakterze hymnicznym należy zaliczyć: „Hymn Pomorza”, „Hasło morskie”, „Rotę morską”, „Pieśń Święta Morza”, „Frontem do morza”, „Od Karpat do Helu”, „Niema Polski bez morza” i „Hymn do Bałtyku”, należący już oddawna do skarbcza hymnów polskich.

Do hymnów specjalnych zaliczam pieśni, poświęcone organizacjom o celach propagandowych morskich, stanowiące niejako sztandar muzyczny. Są to pieśni Ligi Morskiej i Kolonjalnej oraz pieśni Polskiego Jachtklubu.

Do drugiego działu należy szereg pieśni, opartych na tematach ludowych kaszubskich („Jak szumi Bałtyk”, „Śpiew Kaszubów”, „Barkarola kaszubska”)

i stylizowane na wzór melodyki kaszubskiej (np. „Czar Bałtyku”, „Hej, witajcie mi, Kaszuby”). Nowowiejski zużytkowuje tu twardą i charakterystyczną pieśń kaszubską w sposób wzruszająco bezpośredni.

Do dalszego działu, działu pieśni opisowych, zaliczają się pieśni, które opiewają pracę dla morza (między in. „Wilki morskie”, „Hej, marynarze”) i dla portu gdyńskiego („Młoty Gdyni dzwonią”).

Wreszcie dział pieśni o charakterze epicko - bohaterskim daje jakby przegląd historyczny walki Polski o morze, od czasów Bolesława Krzywoustego do dnia dzisiejszego. Dział ten jest artystycznie nadzwyczaj wysoko potraktowany i zawiera szczególnie cenne pieśni. Dotyczy to zwłaszcza oryginalnej i napisanej z wielką siłą „Morskiej pieśni rycerzy Bolesława Krzywoustego”, której tekst przekazany przez kronikę Galla, pochodzi z XII wieku. Pieśń „Zwycięstwo floty polskiej pod Oliwą” opisuje w barwny i efektowny sposób glorię jednego z największych zwycięstw polskiej bandery wojennej. W pieśni „Torpeda” nawiązuje kompozytor wątek historyczny do dzisiejszych czasów, opisując bitwę morską, w której biorą udział potężne nowoczesne pancerniki i torpedowce. Jest to obraz batalistyczny, jedyny w pieśniarstwie chóralnym polskim.

Jak z powyższego, tylko pobieżnego przeglądu zawartości „Śpiewnika” wynika, posiada on treść niezwykle bogatą, różnorodną, dającą bardzo obszerne możliwości wyboru.

Układ śpiewnika wskazuje na stopniowanie trudności wykonawczych. Od pierwszej pieśni „Hymn Pomorza” do skomplikowanej i trudnej pieśni „Torpeda”, dał kompozytor całą gamę w stopniowaniu trudności technicznych, od stosunkowo łatwej faktury, dostępnej dla każdego dobrego chóru, aż do zagadnień technicznych, których rozwiązanie winno być celem i zadaniem wykwalifikowanych, przodujących w pieśniarstwie chórow polskich. Takie utwory, jak „Hej, witajcie mi, Kaszuby”, „Na lazurach wód” i „Torpeda” stanowią chlubne zadania dla najwyższego mistrzostwa chóralnego.

Jedna cecha łączy wszystkie utwory tego śpiewnika, a jest nią świetne brzmienie partyj głosowych i całości chóralnej, wynikające z ciekawego prowadzenia linii melodyjnej i świeżej, oszlifowanej z pełnym mistrzostwem oprawy harmonijnej, bez względu na to, czy pieśń jest bardziej prosta, czy bardziej skomplikowana w fakturze.

Teksty do pieśni zostały napisane przez wybitne pióra poetyckie i literackie, z których wymieniamy, m. in.: Kasprowicza, Szalay-Groele, Czeską-Maczyńską, Rybkę-Myriusa, Szpunarową, dr. Birkenmajera, dr. Zetowskiego, Sędzickiego, Śliwkowskiego i innych.

Forma wydawnictwa tych pieśni, dokonanego przez Ligę Morską i Kolonjalną, może służyć za wzór innym tego rodzaju wydawnictwom w staranności i przejrzystości sztychu. Mimo tej kosztownej formy zewnętrznej jest cena śpiewnika i głosów chóralnych nadzwyczaj tania, widocznie dlatego, by umożliwić nabycie śpiewnika chórom i związkom śpiewaczym, nawet finansowo słabszym.

TADEUSZ Z. KASSERN

^{*)} Feliks Nowowiejski „Śpiewnik morski”. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Skład główny w Inst. Wyd. „Biblioteka Polska”, Warszawa, Nowy Świat 23/25. Cena partytury zł. 15; głosów: sopran — alt i tenor — bas, w oddzielnych broszurach, zawierających po 34 pieśni zł. 1.50.

SPRAWY KOLONJALNE

PARĘ SŁÓW O OSADNICTWIE W BRAZYLJI

Kolonizacja polska w Brazylii była doniedawna niezorganizowana, to też osadnik, przybywający z rodziną i śwemi rzeczami, stawał się łupem nieuczciwych firm kolonizacyjnych, które czekały tylko na to, by emigrantowi sprzedać ziemię, położoną albo w stacjach o złych warunkach klimatycznych, albo zbyt oddalonych od linii kolejowych, posiadających marną glebę. Biedak, wyzbywszy się swej gotówki, po przybyciu na miejsce zastawał takie warunki, że już po niedługim czasie porzucał wszystko i szedł na turlaczkę.

Dziś sytuacja zmieniła się zupełnie, bo wiemy już dokładnie, do których stanów Brazylii można kierować naszych wychodźców. Dziś wychodźca otoczony jest opieką przy wyjeździe z Polski, a potem, na terenie Brazylii, opieką ze strony naszych władz konsularnych.

Powróciwszy z Brazylii po kilkuletnim tam pobycie, chcę na tem miejscu podzielić się swemi spostrzeżeniami co do wychodźstwa polskiego do tego kraju.

Na olbrzymim obszarze Brazylii wybierajmy stany, nadające się dla nas klimatycznie, jak Parana, St. Catharina, lub Rio Grande do Sul.

Z tych trzech stanów Parana, która już obecnie jest największym skupieniem polskim, liczącym około 200.000 dusz, nadaje się najlepiej do naszej kolonizacji.

Posiada ona ponadto takie zalety, jak wysokie położenie, klimat łagodny i glebę wyśmienitą. Na terenie Parany, obok najrozmaitszych płodów typowo tropikalnych, udają się wszystkie zboża, uprawiane w Polsce, ziemniaki, warzywa, owoce. Osadnik nasz powinien emigrować z rodziną, gdyż na miejscu potrzeba sił roboczych, a te może mu jedynie dać najbliższa rodzina, bo najemnika wśród sąsiadów - kolonistów nie znajdzie. Ziemię należy sobie zapewnić przed wyjazdem z kraju, wpłacając na nią zadatek, wynoszący zwykle $\frac{1}{4}$ lub $\frac{1}{2}$ ceny kupna. Po przybyciu na miejsce, dostaje się działkę w kolonii, obejmującą około 10 alkerów, co równa się 25 hektarom. Będzie to naturalnie odwieczna puszcza, której jeszcze siekiera nie tknęła, i pierwszym zadaniem osadnika będzie wybudowanie sobie narazie prowizorycznej chaty.



W zacisze borów parańskich wtargnęli osadnicy



Z naszej kolonii „Morska Wola” w Paranie

Inaczej odbywa się kolonizacja na terenach Ligi Morskiej i Kolonjalnej, w północnej Paranie, w dorzeczu rzeki Ivahy.

Liga Morska i Kolonjalna zakupiła tam znaczne obszary od rządu stanowego, pomierzyła już ziemię na działki, przeprowadza drogi, buduje domy dla kolonistów, wybudowała dla administracji kolonii dom administracyjny, szkołę, założyła farmę wzorową, z której kolonista będzie mógł otrzymywać nasiona selekcyjne, drób zarodowy, świnie rasowe; dla użytku kolonistów będzie także buhaj rasowy.

Działki w tej kolonii mają 1 hektar już wykarczowanego boru, na którym kolonista natychmiast może sadzić, lub siać to, co dla wyżywienia rodziny i inwentarza jest najniezbędniejsze. Narzędzia rolnicze, jak również mąkę, sól, cukier, naftę, kawę etc. można zakupić w sklepie.

Po obsianiu i obsadzeniu już oczyszczonej części boru, należy przystąpić do wycięcia dalszej połaci lasu, co naturalnie rozciągnie się na szereg lat, gdyż robota to żmudna. Poszycie lasu jest gęste i kolczaste, trudne do przebycia, należy go wycinać narzędziem, zwanym „fojsa”, a przypominającym bardzo silny sierp, osadzony na długim stylisku. Po t. zw. „sfojsowaniu” pewnej przestrzeni, — przyczem wielkie drzewa pozostają nietknięte, — zostawia się tę t. zw. „capuerę” przez jakiś czas, by uschła, a następnie — przy sprzyjającej pogodzie — podpala się ją. Następnie usuwa się drzewa duże, pozostawiając drzewa wartościowe, jak „piniory”, rodzaj naszej sosny, „imbuje”, „ipe”, „tazarobę”. Pniaki i korzenie pozostaną, ale czasem zwietrzeją i zgną, osadnik zaś między nimi sieje i sadi. Uprawa gleby nie jest trudna, gdyż jest to „nowina”, wystarczy kopaczką spulchnić tylko nawierzchnię. Najpierw sadi się kukurydzę „milho”, fasolę czarną, „fijao”, roślinę zwaną „aipi” lub „mandioca”, która zastępuje ziemniaki i jest pokarmem dla bydła. Z mąki kukurydzanej piecze się chleb, mąkę jednak trzeba samemu robić najprymitywniejszym sposobem. Koło domu mieszkalnego zakłada się ogródek warzywny, w którym można sadzić wszystkie warzywa, spotykane w kraju, stosując się jedynie do pór roku, jakie panują w Brazylii, a które wypadają w innym czasie, niż w Pol-



Na kampach brazylijskich

sce: lato, to grudzień, styczeń, luty; jesień — marzec, kwiecień, maj, czerwiec; zima — lipiec, sierpień, wrzesień; wiosna — październik, listopad. Nie należy przytem zapominać, że zima, to właściwie pora deszczów, że śnieg nie pada, a trafiają się tylko czasem rankami przymrozki. Wskazówki co do uprawy rolnej i ogrodniczej otrzymuje każdy osadnik bezpłatnie, czy to od administratora kolonji, czy też od instruktora rolnego, którego wysyła na kolonje Związek Zawodowy Rolników Polskich w Kurytybie, stolicy stanu Parana.

Dla wyżywienia rodziny kolonista musi zaraz zakupić sobie drób, kury, kaczki, gęsi. Musi również natychmiast rozpocząć chów świń, gdyż dadzą mu one potrzebny w gospodarstwie tłuszcz i mięso i będą w przyszłości głównym środkiem dochodu. Przeciwny kolonista hoduje i sprzedaje utuczonych świń rocznie 100 — 150 sztuk o wadze około 120 kg każda. Znajduje na nie łatwo nabywcę w najbliższym sklepiku. O ile fundusze starczą, należy kupić krowę i parę koni. Wszystkie te zwierzęta domowe są niedrogie, bo krowa kosztuje nie więcej jak zł. 80, a para koni dobrych również tyle.

Z narzędzi rolniczych trzeba mieć pług, brony, wóz na parę koni, potrzebną uprząż. Nie mogą twierdzić, by pierwszy rok, a może pierwsze dwa czy trzy lata były dla rolnika lekkie i popelnia nieuczciwość ten, kto dołą kolonisty zaraz od pierwszej chwili przybycia przedstawia w różowych barwach. Czeką go trud i ciężka praca, za to jednak, wżywszy się, poznawszy kraj, zwyczaje i język, będzie ze swej doli zadowolony.

W każdej kolonji polskiej znajdzie się kilku starych kolonistów, którzy w początkach wspomogą nowoprzybyłego radą lub czynem. Pomocy udzieli również administracja kolonji lub nauczyciel w polskiej szkole, poparcie zaś znajdzie się w Centralnym Związku Polaków w Kurytybie.

Gdy w kolonji osiadzie już 10 gospodarzy, wskazane jest zawieranie kółka rolniczego, które ułatwia wymianę rad fachowych i wskazówek, i przez które można otrzymać ze Związku Zawodowego Rolników Polskich w Brazyliji pisma i broszurki fachowe, porady bezpłatne, nasiona selekcyjne, udzielane darmo przez rząd stanowy.

Nowo powstałe kolonje nie są obarczane podatkami, koloniści muszą jednak odrabiać bezpłatnie t. zw. „szarwark“, t. j. 6 dni w roku, celem utrzymania w dobrym stanie mostków i dróg dojazdowych do kolonji. Jest to niewiele, gdy weźmie się pod uwagę, że drogi te mają służyć samemu kolonście, a dobry ich stan przyczyni się do łatwiejszego zbytu wyprodukowanych płodów, z których najważniejsze są: kukurydza, pszenica, żyto, jęczmień, hreczka, groch, fasola, bob, soja, ziemniaki słodkie, t. zw. „patatas“, aipi, a z warzyw: kapusta, marchew, sałata, ogórki, buraki, kalafiory, pomidory; dynie, zwane tam „abobra“, służy jako pokarm dla ludzi i bydła. Z owoców, oprócz tamtejszych: pomarańcze, bananów, ananasów, melonów, winogron, ect. — udają się nasze: gruszki, jabłka, brzoskwinie, śliwki, truskawki etc.

Ze względu na znacznie cieplejszy klimat, należy bardzo uważać na sposób odżywiania się, gdyż odżywianie się ludności tamtejszej prawie wyłącznie mięsem, jest dla nas, Europejczyków, szkodliwe. Należy spożywać dużo warzyw, które można zresztą mieć we własnym ogrodzie warzywnym cały rok.

Jeżeli chodzi o choroby, to nie spotykałem się ze specjalnie złośliwymi, przeciwnie uważam, że epidemie np. dyfetrytu, szkarlatyny, ospy, nie występują zbyt często, chyba tyfus i czerwonka, zwykłe choroby, pojawiające się tam, gdzie nie przestrzega się czystości przy spożyciu owoców i gdzie pije się nieczystą wodę. Wogóle w ciepłym klimacie należy zwrócić wielką uwagę na czystość tak domostwa, jak i ciała. Z niebezpiecznych chorób należy się mieć na baczności przed febrą, zwaną „maleita“, występująca w miejscowościach bagnistych, którą przenosi komar, zwany „moskito“. Z robactwa należy się wystrzeżać pchełki ziemnej „bicho de pen“, bardzo małej, która usadawia się najchętniej pod paznokciami nóg. Gdy uczujemy swędzenie lub ból w palcach, należy dokładnie miejsce bolesne zbadać, a następnie, o ile jest pchełka, wyjąć ją igłą, gdyż składa ona zaraz pod skórą jajeczka, z których już po paru dniach lęgną się robaczki, wywołujące ropne, bardzo bolesne zapalenie.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

W Hannowerze w dniu 27. X. ub. r. odbyło się uroczyste odsłonięcie pomnika, poświęconego pamięci Karla Peters, jednego z założycieli kolonii niemieckich w Afryce. Uroczystość ta była swojego rodzaju manifestacją i odzwierciedleniem nastrojów, nurtujących w społeczeństwie niemieckim.

W przemówieniach, wygłoszonych przy tej okazji przez prezesa niemieckiego Związku Kolonialnego, gubernatora dr. Schnee i gen. von Epp, którzy w gorących słowach oddali cześć zasługom zmarłego w 1918 r. Karla Peters, znajdujemy szereg charakterystycznych ustępów, malujących nastawienie niemieckiego społeczeństwa i jego przywódców w sprawach kolonialnych. Między innymi znajdujemy takie zdanie: „Odkąd ludzkość rozwinęła się i istnieje, definitywny podział powierzchni globu ziemskiego nie istniał. Przeciwnie, tak, jak to miało miejsce w przeszłości, również i w przyszłości ziemia przypadnie w udziale dzielniejszym. Fakt ten powinien nam, Niemcom, być otuchą i zachętą na przyszłość”.

Ciekawe jest, co pisze o powyższej uroczystości prasa francuska.

„La Semaine Coloniale“, w artykule p. t. „Niemieckie żądania zwrotu kolonii“, pisze, iż dziwnem się wydaje, w obecnych czasach, takie oficjalne i uroczyste oddanie hołdu człowiekowi, który był najokrutniejszym „katem czarnych“, jaki kiedykolwiek istniał na lądzie afrykańskim, i którego działalność i metody wywołały w swoim czasie prawdziwy skandal, — człowiekowi, mówiacemu w swoich książkach o czarnych ludziach jako o „ordynarnem bydle“, którem można rządzić jedynie przy pomocy ślepego gwałtu.

Należy przypuszczać, kończy „La Semaine Coloniale“, że gdyby Niemcy mieli obecnie powrócić do Afryki, postępowaliby zapewne inaczej — niemniej jednak uroczystość, zorganizowana ku czci Karla Peters w Hannowerze, daje wiele do myślenia.

„Deutsche Allgemeine Zeitung“ nawiązując do sprawozdania z administracji Togo, złożonego przez rząd francuski Stałej Komisji Mandatowej — krytykuje metody zarządzania tą kolonią, wysuwając cały szereg swoich objękcji i dopatrując się w metodach administracji francuskiej dążenia do aneksji Togo przez kumulowanie pewnych urzędów administracyjnych Togo i Da-

homeju w rękach funkcjonariuszy tej ostatniej kolonii. Ponadto pisze ono, że Francja dała dowód nieudolności w zarządzaniu Togo, gdyż w r. 1934 wykazuje deficyt 6 milionów fr., co nie miałyby nigdy miejsca pod zarządem niemieckim.

Na powyższe zarzuty znajdujemy odpowiedź w listopadowym numerze „Afrique Française“, która pisze, że francuskie metody administracyjne są wzorowane na metodach, stosowanych przez Anglię w Togo i Kamerunie Bryt. i przez Belgię w Rouandi i Ourundi, przy czym Francja dokłada jednak starań, aby zachować terytorjum mandatowemu jego odrębność, a zmniejszyć jego ciężary administracyjne. Jakkolwiek więc Togo znajduje się ze względów oszczędnościowych pod władzą gubernatora sąsiedniej kolonii, jednakże posiada specjalnie delegowanego wysokiego funkcjonariusza, który

choć nie posiada tytułu gubernatora, zarządza faktycznie krajem. Wszelkie jego wysiłki dążą przede wszystkim do zrównoważenia budżetu, który został zachwiany przez lata kryzysu w kraju słabo zaludnionym (750.000 ludzi), o źródłach dochodów bardzo niewielkich. Sytuacja Togo nie jest jednak wyjątkowa, gdyż kraje sąsiednie znajdują się w sytuacji podobnej. Od r. 1921 deficyt Togo Bryt. wynosi według sprawozdania z r. 1934 — 486.559 f. st., t. j. ok. 36 milionów fr., do których należałoby jeszcze dodać poprzednie deficyty z lat 1915—21. Od chwili rozpoczęcia administracji Kamerunu przez Anglię — deficyt wynosi 784.802 f. st., t. j. ok. 58 milj. fr.

Dziwnem się wydaje, pisze „Afrique Française“, że dziennik niemiecki pominął te sprawy całkowicie milczeniem, nie wspominając również nic o stosunku Unji Płd.-Afrykańskiej do dawnej kolonii niemieckiej; milczeniem to dałoby się może wytłumaczyć, obecną angielską polityką Niemiec.



Angielski patrol na pograniczu Egiptu i Libii

W Kamerunie w okolicy Noun tworzone są, z rozporządzenia miejscowych władz, wielkie rezerwy dla tubylców. Ostrożności te zostały spowodowane ciągle wzrastającą liczbą ludności, tak że obecnie w Kamerunie prawie że niema niezaludnionych obszarów. Ponadto ciągle rozszerzające się plantacje europejskie, zajmując najżyźniejsze połacie kraju, pozostawiały tubylcom jedynie tereny jałowe i niezdatne do uprawy.

W dniu 20. XI. ub. r. odbyło się w Paryżu zebranie Komisji Kolonialnej Senatu, która rozpatrywała konflikt włosko-etiopski z punktu widzenia interesów kolonialnych Francji w Afryce Wschodniej. W rezultacie Komisja powzięła jednogłośnie następujący wniosek:

„Komisja Kolonialna w szczerem dążeniu do poparcia wysiłków Francji, zawsze wiernej swojej tradycyjnej roli pacyfikatorki, zmierzających do rozwiązania konfliktu włosko-etiopskiego — prosi rząd francuski, aby nie poświęcał nic z interesów i praw, jakie Francja posiada w Afryce Wschodniej, a których całkowite zachowanie jest nieodzowne zarówno dla zachowania bezpieczeństwa własnej komunikacji, jak i dla równowagi międzynarodowej“.

Numery grudniowy i styczniowy miesięcznika angielskiego „The Crown Colonist“ zawierają niezmiernie ciekawy artykuł redakcyjny i listy wybitnych osób, znawców spraw kolonialnych w Anglii, na temat znamiennego oświadczenia Herberta Morrisona, członka Labour Party, że „kolonie brytyjskie winny być przekazane Lidze Narodów w celu administrowania niemi systemem mandatowym, kontrolowanym przez samą Ligę“.

Pragnąc odeprzeć to oświadczenie p. Morrisona, pismo przytacza przemówienie p. Malcolm MacDonalda, do niedawna jeszcze Sekretarza stanu dla kolonij. P. MacDonald, stwierdziwszy, że podobne oświadczenia, jak p. Morrisona, przynoszą kolonom dużą szkodę, gdyż wytwarzają w nich uczucie niepewności i hamują normalny rozwój kolonij, tak polityczny, jak i ekonomiczny i oświatowy, podniósł wreszcie, że ludności kolonialnej nie można traktować jak ruchomości, któremi możnaby dysponować, nie pytając się o jej zdanie.

Po powyższem przemówieniu p. Morrisona, p. Lloyd George oświadczył się za ponownem zbadaniem kwestji mandatów i nadzorem przez Ligę Narodów bytu tubylczej ludności terytorjów kolonialnych.

Pismo jest zdania, że W. Brytania jako mocarstwo kolonialne wskazuje drogę innym narodom i że jej doświadczenie w administra-

cji kolonialnej jest dawniejsze i wszechstronniejsze, niż jakiegokolwiek innego narodu.

W. Brytania ma obowiązki nie tylko wobec ludności tubylczej w kolonjach, ale także wobec swojej własnej ludności w metropolii. Odpowiedzialności względem obydwu ludności nie powinny być sobie sprzeczne, ale winny uzupełniać się wzajemnie.

Z opinij wybitnych znawców spraw kolonialnych W. Brytanii, skierowanych do redakcji wspomnianego wyżej pisma na temat oświadczenia p. Morrisona, wspomnieć należy o liście sir Hesketh Bella, b. gubernatora wyspy Mauritius i b. urzędnika brytyjskiej administracji w wielu kolonjach. Sir Hesketh uważa, że chociaż główne mocarstwa kolonialne zupełnie nie są gotowe do przyjęcia propozycji tego rodzaju, jak wysunięta przez p. Morrisona, to jednak niema wątpliwości, że wcześniej lub później coś musi być dokonane, aby wszystkim krajom zapewnić swobodną dostawę i w ilości dostatecznej tych zasadniczych surowców, które można znaleźć tylko w krajach tropikalnych.

Powyższe artykuły świadczą, że w sprawach rewizji obecnego stanu posiadania kolonialnego zabierają głos poważni znawcy nie tylko spraw kolonialnych, ale i polityki międzynarodowej.

ST. BOD.



Lasy palmowe na Jawie

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

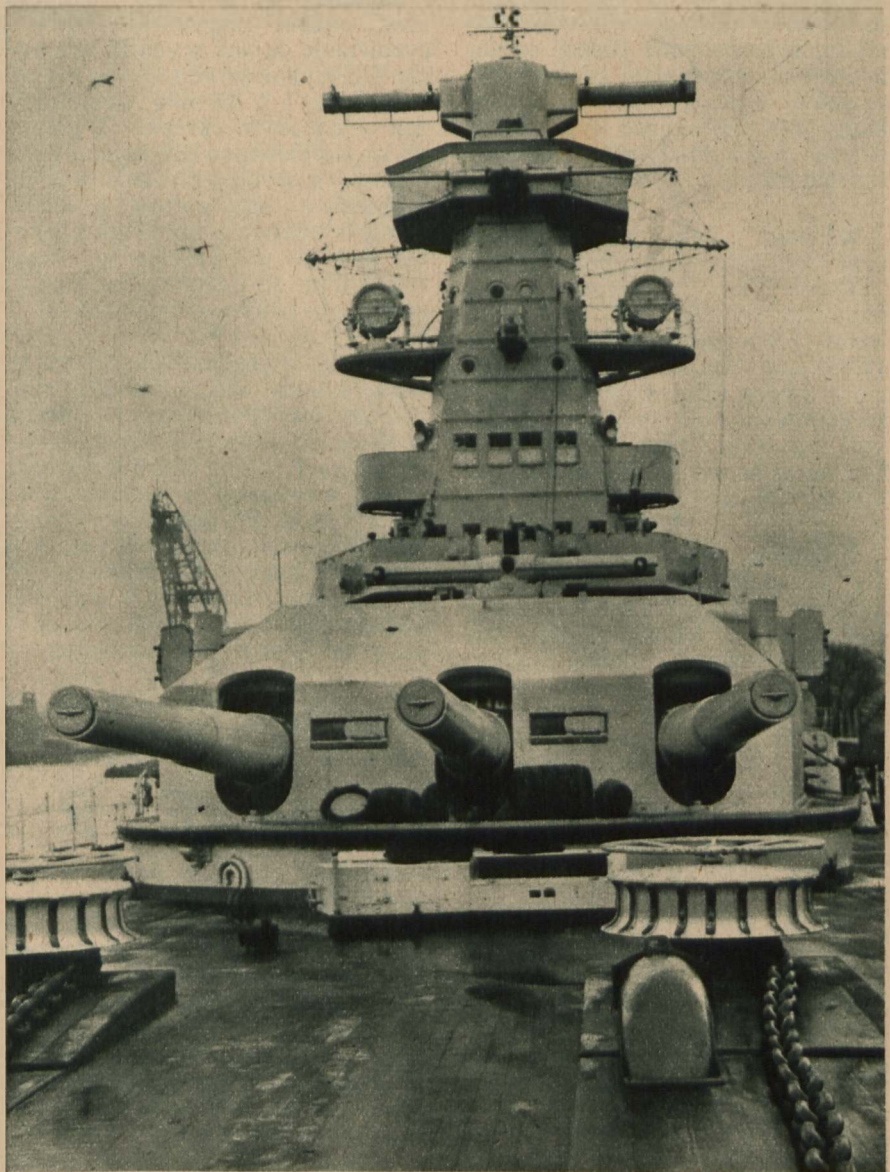
Polska. W dniu 21-go grudnia r. ub. podniesiono banderę na O. R. P. „Rybitwa“, trzecim z serii czterech trawlerów, zamówionych na rynku krajowym. Kadłub tej jednostki wykonała Stocznia Modlińska, wyposażenie zaś uskuteczniły Warsztaty Marynarki Wojennej.

Z dniem 20-go grudnia r. ub. zaokrętowani zostali na O. R. P. „Komendant Piłsudski“ nowoprzyjęci kandydaci Wydziału Administracyjnego Szkoły Podchorążych Mar. Woj. Celem tego próbnego pływania jest przyzwyczajanie kandydatów do warunków służby morskiej oraz wpojenie elementarnych zasad tej służby. Z dniem 25-go stycznia b. r. rozpoczął się w Toruniu okres nauk teoretycznych.

Francja. W końcu października spuszczone na wodę krążownik „Montcalm“, objęty programem 1932 r. Program ten przewidywał budowę czterech jednostek tego typu, z których dwie, to jest „Marseillaise“ i „Gloire“, znajdują się w trakcie wykonywania prób odbiorczych, ostatnia zaś, „Georges Leygues“, jest jeszcze w budowie. Charakterystyka tych jednostek: wyporność 7.750 ton, długość 173 m, szybkość 31 węzłów, uzbrojenie: 9 dział 152 mm, 8 dział przeciwlotniczych 90 mm, 4 aparaty torpedowe i dwa wodnopłatowce z jedną wyrzutnią. Załoga składa się z 28 oficerów oraz 550 podoficerów i marynarzy.

W związku z uroczystościami 100-lecia przyłączenia Antyl do Francji, minister marynarki postanowił wysłać tam szereg jednostek, któreby świadczyły o potędze kraju macierzystego. Wyznaczone więc zostały: krążownik „Emile Bertin“, który jest najpotężniejszym stawiaczem min, największą na świecie łódź podwodną „Surcouf“ (wyporność 2.880/4.300 ton, uzbrojenie: dwa działa 203 mm i wodnopłatowiec), oraz również największy na świecie wodnopłatowiec „Lieutenant de vaisseau Paris“ o zasięgu ponad 4.000 mil morskich i wadze 37 ton. Jak wiadomo, francuska marynarka wojenna zamówiła ostatnio 3 takie maszyny dla dalekiego morskiego wywiadu.

W doku, opuszczonym przez pancernik „Dunkerque“, rozpoczęto budowę 1-szego pancernika 35.000 ton. Ponieważ jednostka ta będzie miała 242 m długości, a basen liczy ich zaledwie 195, pozostałe 42 m



Wieża dziobowa na niemieckim pancerniku „Admiral Graf Spee“

dorobione zostaną, po spuszczeniu na wodę głównego kadłuba, w dużym basenie La Ninon w Brest, o długości 250 m.

Niemcy. Wobec potężnego rozwoju morskich sił zbrojnych zaszła konieczność znacznego zwiększenia personelu; w roku bieżącym przyjęto do Szkoły Morskiej w Flensburg-Mürwick 150 kandydatów zamiast jak w poprzednich latach 50-ciu. Poza tem eskadra szkolna powiększona została o pancernik „Schlesien“ (z 1906 roku), który zostanie wkrótce zastąpiony w eskadrze bojowej pancernikiem „Graf Spee“.

Równoległe do tego posuwają się roboty dokoła przystosowania portów wojennych i baz do nowych potrzeb. Między innymi w Wil-

helmshafen wykańcza się w szybkim tempie nowy olbrzymi dok pływający o wyporności 30.000 ton, długości 200 m i szerokości 30 m. Rozmiarami swymi przewyższy on więc największy dotychczas na świecie dok pływający o wyporności 25.000 ton, znajdujący się w angielskiej bazie Singapore.

W chwili obecnej marynarka niemiecka posiada 21 łodzi podwodnych po 250 t, znajdujących się albo w kampanji czynnej albo w budowie. Według niesprawdzonych dotychczas wiadomości, zamierzona jest obecnie budowa szeregu krążowników podwodnych następujących typów: A. po 1800 ton, szybkości 20/12 w., rejon pływania 15.000 mil, uzbrojenie: 2 działa 100 mm i 8 apar. torpedowych z 40-ma

torpedami; B. po 4500 ton, szybkość 24/16 w., 4 działa 100 mm i 2400 pocisków oraz 10 apar. torpedowych i aż 120 torped; C. po 4500 ton, szybkość 16/6 w., uzbrojone w działa, aparaty torpedowe i wodnosamolot, przeznaczone raczej do zapewnienia transportu cennych surowców w razie ewentualnej blokady. Na oko sądząc, typ ten będzie w stanie przewieźć około 1000 ton ładunku.

Włochy. Zakończone zostały próby odbiorcze łodzi podwodnych „Calvi”, „Finzi” i „Tazzoli”. Są to jednostki po 1330/1965 ton, szybkości 17/9 węzłów, rejon pływania 11.000 mil. Uzbrojenie ich składa się z dwóch dział 47 mm i 8 apar. torpedowych 533 mm. W czasie wykonywania prób odbiorczych typ ten osiągnął w zanurzeniu głębokość 115 m.

Hiszpanja. Spuszczony na wodę we wrześniu ub. r., stawiacz min „Jupiter” odbywa obecnie próby odbiorcze i z końcem wiosny rozpocznie kampanię czynną. Wyporność 2190 t., długość 96 m., szybkość 18,5 węzłów, uzbrojenie 4 działa 120 mm., 2 działa podwójne 40 mm., i 264 min. Koszt tej jednostki wynosi około 16 milionów pesetów. Drugi stawiacz min tego typu spuszczony będzie na wodę w ciągu obecnego roku.

Turcja. Wobec zamierzonej rozbudowy floty, minister finansów zawarł układ z niemiecką firmą Krupp, która zobowiązała się zainstalować w Turcji nowoczesne warsztaty metalurgiczne. Wynikające koszty mają być spłacone w ciągu trzech lat.

Poza jednostkami zamówionymi w Japonii, krąży pogłoski o zamierzonej budowie w Hiszpanii dwóch łodzi podwodnych po 600 ton i czterech torpedowców po 800 ton.

Stany Zjednoczone. W dniu 1-go grudnia ub. r. znajdowały się w budowie następujące jednostki: 10 krążowników (z tego 3 po 10.000 t.), 2 lotniskowce, 10 kontrtorpedowców po 1850 t. i 28 po 1500 t., 10 łodzi podwodnych różnego typu i 2 kanonierki, wartości ogólnej ponad półtora miljarda złotych. O ile obecne tempo pracy będzie nadal podtrzymane, to w ciągu przyszłego roku Stany powiększą marynarkę o 35 nowych jednostek, to jest 1 krążownik, 26 kontrtorpedowców, 5 łodzi podwodnych i 2 kanonierki.

Program morski na rok 1935 obejmuje: 1 lotniskowiec za 20 milionów dolarów, 8 kontrtorpedowców za 30 milionów i 3 łodzie pod-

wodne za 7,5 milionów dolarów. Wszystkie te jednostki zostały już zamówione w stocznich prywatnych.

Japonja. Opracowany ostatnio nowy budżet marynarki wojennej przewiduje ogólne wydatki w kwocie 712 milionów yen (1 yen=1 zł. 80 gr.), czyli o 180 milj. więcej aniżeli w obecnym okresie. Z kwoty tej wyasygnowano 310 milionów na budowę nowych jednostek oraz na rozbudowę baz, portów, a szczególnie lotnictwa morskiego. Ciekawe jest, że w budżecie tym figuruje kwota 10 milionów na rozwój marynarki państwa, Mandżukuo.

W dniu 23 grudnia spuszczone na wodę lotniskowiec „Soryu”, zbudowany w Państwowej Stoczni w Kure. W uroczystości tej wziął udział szef sztabu marynarki oraz szereg wybitnych osobistości. Charakterystyka tej jednostki: wyporność 10.000 ton, długość 210 m., moc maszyn 60.000 KM, szybkość 30 w., uzbrojenie 12 dział 127 mm. Niepodana jest ilość samolotów, jaka okręt ten będzie mógł zabierać.

Krążownik obrony wybrzeży „Asama” (9.200 ton, z 1898 roku) osiadł na mieliźnie w pobliżu wy-

A M E R I C A N A

Młodzież polska w Ameryce garnie się do szeregów organizacji Ligi Morskiej w Ameryce. Czytamy w „Nowym Świecie”, dzienniku polskim, wychodzącym w New Yorku, co następuje: „Młodzież polska w Greenpoint zaprasza Polonję miejscową na wiec w niedzielę 22 grudnia do Domu Narodowego. Wiec ma na celu zorganizowanie oddziału Ligi Morskiej, przyczem szereg osób wybitnych w Polonji przyrzekło swój patronat nad nową organizacją. O zadaniach Ligi Morskiej będzie mówić prezes Okręgu red. W. B. Błażewicz. W programie chóry”.

Podobnie ma się rzecz, jeśli chodzi o młodzież polską w Chicago. „Dziennik Związkowy” podaje, że obecnie realizuje swój plan tutejsza młodzież, zakładając nową organizację młodzieżową, której celem będzie propagowanie idei morza polskiego wśród młodzieży polskiej i amerykańskiej w Stanach Zjednoczonych. Będzie to tak zw. w języku angielskim „Junior Sea League”, której członkowie mają składać się z młodzieży do lat 23-ch.

Należy z radością stwierdzić, że młodzież w Ameryce coraz bardziej wysuwa się na czołowe miejsce w życiu Polonji amerykańskiej, to jest właśnie w chwili, gdy u-

spy Hondo. Przy pomocy holowników ściągnięto go i odholowano do arsenału. Ze względu jednak na sędziwy wiek, jednostka ta nie będzie prawdopodobnie remontowana.

W czasie manewrów, które się odbyły na oceanie Spokojnym w jesieni ubiegłego roku, jedna z eskadr napotkała po drodze na niesłychanie silny tajfun, który wyrządził jednostkom poważne szkody oraz zmiotł z pokładów ponad 50-ciu ludzi załogi.

Znajdujące się w budowie torpedowce po 525 ton otrzymały nazwy ptaków (oczywiście w formie wschodniej jak: „Dwie zaprzyjaźnione czaple”, „Pierwsza tegoroczna dzika gęś” i t. p.). Serja składa się z 8 jednostek o następujących danych: moc maszyn 7.000 KM., 28 węzłów, 2 działa 127 mm. i 6 ap. torpedowych.

Poza tem znajduje się w budowie 13 kontrtorpedowców o nazwach zjawisk atmosferycznych jak np. „Deszcz w wiosce rodzinnej”, „Deszcz u schyłku jesieni” i t. d. Wyporność tych jednostek wynosi po 1.370 t., szybkość 34 w., uzbrojenie 5 dział 127 mm. i 9 ap. torpedowych 550 mm.

szczuplają się szeregi starszej generacji, niezasilone świeżym dopływem z kraju. Element ten posiada już pewien cenzus naukowy, pewne przygotowanie do zajęcia wyższych szczebli w społeczeństwie amerykańskim. Do wyższych uczelni amerykańskich coraz częściej napływa młodzież polska, dzięki czemu mógł już powstać szereg uniwersyteckich klubów polskich. Już w 1928 r. powstała centralna organizacja tych klubów, która rokrocznie w okresie świąt Bożego Narodzenia odbywa powszechne zjazdy, tak zw. Konwencje. W tym roku odbyła się ona w Milwaukee w stanie Wisconsin. O stałym wzroście znaczenia tej organizacji i zjazdów świadczy poważne traktowanie tego ruchu przez starsze społeczeństwo, zarówno polskie, jak i amerykańskie. Zjazd został otwarty solenną mszą św. w Bazylice św. Józefa, w czasie której kazanie do młodzieży wygłosił J. E. ks. Arcybiskup Samuel T. Stritch. Mowę powitalną wygłosił burmistrz miasta Milwaukee, Daniel Hoan. Na bankiecie, w jednym z najwytworniejszych hoteli w Milwaukee, uczestniczyli i przemawiali: wspomniany wyżej arcybiskup Stritch, gubernator stanu Wisconsin Phil. La Folette, pocztmistrz Jan Piasecki, sędzia Jan Kle-

czka oraz wielu innych wybitnych przedstawicieli starszego społeczeństwa zarówno z Polonji, jak i ze świata amerykańskiego.

Na rocznym posiedzeniu 1-go Oddziału Ligi Morskiej w Chicago dokonano wyboru nowego zarządu. Prezesem został ponownie p. R. Matuszczak. Na tem samem zebraniu omawiano szereg spraw organizacyjnych oraz kwestję dalszego rozwoju Oddziału.

„Dziennik Zjednoczenia“ cieszy się, że wieść o tworzeniu Archiwum i Muzeum Wychodźstwa Polskiego w Ameryce pod egidą Z. P. R. K.—rozniosła się już i po Polsce, ponieważ pierwszy krok w tym kierunku zrobiła Liga Morska i Kolonialna w Warszawie, ofiarując do zbiorów dwa egzemplarze wspólnie wydanej książki Janusza Sępowskiego „Na morskich Szańcach Rzplitej“. Bezsprzecznie twierdzić można, że myśl utworzenia Muzeum i Archiwum Wychodźstwa Polskiego w Ameryce należy do pierwszorzędných wydarzeń w życiu Polonji amerykańskiej, to też twórcom tej myśli należy się głębokie uznanie.

Liga Morska i Kolonialna, pragnąc ułatwić pracę gromadzenia pamiątek i dokumentów, zwraca się tą drogą do wszystkich członków i czytelników „Morza“ o przesyłanie tego wszystkiego, co mogłoby mieć jakikolwiek związek z życiem wychodźstwa polskiego w Ameryce — na ręce kustosa Muzeum, p. M. Halmana, 1331 Augusta Blvd., Chicago, III, U. S. A.

Dowodem coraz głębszego zainteresowania się Polaków po tamtej stronie Atlantyku sprawami morskimi, są zabiegi ze strony Polonji amerykańskiej o nadanie jednemu z kontrtorpedowców amerykańskich nazwy „Pułaski“. W dniu 16 grudnia ub. r. delegaci z dwudziestu dwóch powiatów stanu New York, członkowie stanowej Konferencji Polskich Klubów Obywatelskich, zebrałi się w Albany, stolicy stanu New York, i opracowali plany zdobycia powszechnego poparcia ich próby, już wniesionej do departamentu marynarki Stanów Zjednoczonych. Prezesem odnośnej komisji jest p. Edward Rybicki. Ameryka miała już przed wiekiem okręt nazwany „Pułaski“, ale ten został wycofany ze służby 22 stycznia 1863 r. Z chwilą zebrania się Kongresu amerykańskiego w nowym roku, ma się odbyć w Waszyngtonie wielki polski wlec w tej sprawie. Zaproszenia otrzymają polscy kongresmani i inni polscy działacze.

Oficjalne otwarcie oddziału Ligi

Morskiej w Brooklynie odbyło się w dniu 22 grudnia ub. r. w sali Domu Narodowego. Komitet przygotował przy tej okazji akademję i koncert. Wszystko odbyło się pod hasłem „Frontem do morza“.

Ze wszystkich krajów pozaeuropejskich — Ameryka Południowa, ze względu na swój klimat, przyrodzone bogactwa i ogromne przestrzenie niezaludnione jest najbardziej przyszłościowym terenem dla polskiego osadnictwa zamorskiego. W ostatnich czasach zanotować można szereg wiadomości stamtąd, świadczących o staraniach i możliwościach w kierunku uzyskania odpowiednich obszarów dla emigrantów z Polski i kolonistów-Polaków, urodzonych w Brazylii, Argentynie i innych krajach Nowego Świata.

Jak donosi „Gazeta Polska w Brazylii“, poseł polski w Rio de Janeiro, dr. Tadeusz Grabowski, odbył w ostatnich tygodniach podróż do stanu Sao Paulo, celem zbadania możliwości osiedlenia tam polskich wychodźców. Pan poseł Grabowski projektuje założenie osiedli nad morzem w północnej części wybrzeża Atlantyku, należącego do stanu Sao Paulo, w pobliżu miejscowości Ubatuba i Jaboticabal.

W ostatnim kwartale ubiegłego roku odbyło się w Kurytybie walne zebranie Parańskiej Spółki Osadniczo-Handlowej, której udziałowcami są wyłącznie Polacy. Uchwalono podnieść kapitał spółki do wysokości jednego miliona milrejsów przez wypuszczenie nowych akcji po 500 milrejsów każda (około 150 złotych). Do nowego zarządu weszli pp.: R. Krzesimowski, W. Paul i J. Adamski.

Z Argentyny nadeszła wiadomość, że w Buenos Aires powstała polska spółka akcyjna pod nazwą „Północno-Argentyńskie Towarzystwo Kolonizacyjne w Buenos-Aires“. Kapitał zakładowy nowej instytucji jest polski i wynosi około jednego miliona złotych. Nabyta została ziemia w północnej części terytorjum Misiones, w ilości 50 tysięcy hektarów. Na czele towarzystwa stanął dyrektor banku PKO w Buenos - Aires, p. Nowiński. — Pierwsza osada nazywać się będzie „Puerto Wanda“ (Port Wanda), i położona będzie na brzegu rzeki Alto Parana. Transporty na wspomnianą kolonję wyruszą prawdopodobnie z wiosną 1936 r.

Pomimo że w Argentynie obecnie jest już kilkadziesiąt tysięcy rdzennych Polaków, brak tam jeszcze

poważnego ośrodka większego ich skupienia na roll. Pisze o tem słusznie inż. J. Skomorowski w dwutygodniku „Wychodźca“: „Czas najwyższy, abyśmy i w Argentynie, podobnie jak i w Brazylii, utworzyli jakiś polski rozległy ośrodek rolny“. Terytorjum Misiones, o którym mowa wyżej, powinno być traktowane jako rozszerzenie Parany, z którą graniczy, i tem należy usprawiedliwić jego kolonizację przez Polaków.

Wychodzący w Rio de Janeiro „Jornal do Brasil“ w jednym z ostatnich swych numerów tak się wyraża w kolonizacji polskiej:

„Rząd polski stara się u rządu naszego państwa, aby nie został zmniejszony przyływ kolonistów polskich do Brazylii.

„Kolonista polski w Paranie i Santa Catharina jest zadziwiającym elementem postępu. Jest właśnie takim, jakiego potrzebujemy, ze względu na piękność typu rasowego i głęboką znajomość i zamiłowanie do rolnictwa. Przybyli do Brazylii bez żadnego ciężaru dla naszego kraju, idą na kolonje rolnicze i tam się osiedlają zgodnie z trybem życia brazylijskiego, nie myśląc o niczem innym, jak tylko o dobrobycie kraju, który sobie za ojczyznę wybrał.

„Starając się o większy rozwój ekonomiczny państwa, nie uważamy za wskazane, abyśmy ograniczali wstęp do naszego kraju kolonistom, którzy będą użyteczni dla pomnożenia naszego bogactwa i postępu.

„Kolonista polski, element karny i pracowity, jak tego dowiódł od wielu lat, zainteresuje niezawodnie rząd brazylijski. I to z naszą korzyścią, bo z ziemi, którą mu ofiarujemy, otrzymamy bogactwa, które on tylko potrafi z niej wydobyć“.

Jedną z głównych przeszkód, hamujących emigrację z Polski do Ameryki Południowej, jest zawyżona cena przejazdu okrętowego. Mieszkaniec Rio de Janeiro, chcąc sprowadzić do siebie krewnego, np. z Portugalji, okrętem linii angielskiej „Royal Mail“, musi zapłacić za bilet III klasy 287 złotych, gdy w tym samym razie koszt przejazdu z Polski do Rio de Janeiro również trzecią klasą tejże linii, wynosi 800 złotych.

Przed wojną bilet III klasy z Genui do Rio de Janeiro kosztował około 20 dolarów. Obecne nadmierne wysokie ceny biletów okrętowych na liniach, mających koncesję w Polsce, są stanowczo zbyt wygórowane, i jeśli są skutkiem istnienia kartelu w tej dziedzinie — powinny ulec niżce, podobnie do innych cen „kartelowych“.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI



Delegacja LMK u Pana Prezydenta Rzeczypospolitej

Dorocznym zwyczajem delegacja LMK — pod przewodnictwem Prezesa Rady Głównej, p. J. Kożuchowskiego i Prezesa Zarządu Głównego, p. gen. G. Orlicz-Dreszera, w dniu 2 stycznia r. b. została przyjęta na audjencji przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, prof. Ignacego Mościckiego, któremu przedstawiła wyniki działalności z ostatniego roku, a jednocześnie wręczyła ozdobny komplet wydawnictw LMK, złoty medal pamiątkowy XV-lecia odzyskania dostępu do morza oraz 2 kły słonia, zabitego przez plantatorów LMK w Liberji wraz z następującym adresem:

Delegacja władz naczelnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej zgłasza się co roku na Zamek, by Głowie Państwa złożyć meldunek o stanie naszych prac i zamierzeniach na przyszłość.

W roku 1935 kontynuowaliśmy prace programowe w zakresie rozbudowy Marynarki Wojennej, wszechstronnego wykorzystania morza, akcji kolonjalnej i osadnictwa zamorskiego, żeglugi śródłodowej oraz wychowania wodnego. W zleconej nam przez Rząd akcji zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej przekroczyliśmy w grudniu sumę 3,500.000 zł. Powiększyliśmy dwukrotnie stan organizacyjny Ligi i położyliśmy trwałe podstawy pod dalszy wszechstronny rozwój przez zdecentralizowanie pracy. Ilość członków Ligi dochodzi do pół miliona, w tem 120.000 młodzieży szkolnej. Z propagandą hasel

morskich i kolonjalnych docieramy do najszerzych mas społeczeństwa — łączny miesięczny nakład naszych czasopism wynosi obecnie 395.000 egzemplarzy.

Tak pomyślnie wyniki mogliśmy osiągnąć dzięki łaskawemu poparciu i przychylniej opiece Pana Prezydenta, patronującego naszym poczynaniom i sprawującego nad nami Wysoki Patronat.

Jako Swemu Dostojnemu Członkowi Honorowemu — pozwalamy sobie ofiarować Panu Prezydentowi i prosić o łaskawe przyjęcie:

1) pamiątkowego medalu, wybitego z okazji XV-lecia odzyskania dostępu do morza,

2) kłów słonia, zabitego 2.II.1935 roku przez pierwszych naszych plantatorów w Liberji,

3) kilku kszątek i wydawnictw, ilustrujących działalność wydawnictwa Ligi w roku 1935.

Prosząc o łaskawą dalszą opiekę i patronowanie naszej działalności — deklarujemy uroczyście, iż wyłożymy wszystkie swe siły, aby pozyskać dla naszych idei całe społeczeństwo — celem budowania wspólnym wysiłkiem w oparciu o morze wielkości, mocy i Potęgi Państwa.

Łączymy wyrazy najgłębszej czci i hołdu:

Prezes Rady Głównej LMK

(—) JÓZEF KOŻUCHOWSKI

Prezes Zarządu Głównego LMK

(—) G. ORLICZ-DRESZER Gen. Dyw.

Dyrektorzy Biura Zarządu Głównego LMK

(—) WIESŁAW CZERMINSKI

(—) JAN DĘBSKI

Pan Prezydent bardzo żywo zainteresował się dotychczasowymi rezultatami prac LMK, jak i projektami na przyszłość, to też audjencja przeciągnęła się niemal do 2-cho godzin.

Dość ważny również moment, w życiu organizacji ostatnich czasów, stanowiło posiedzenie Zarządu FOM pod przewodnictwem p. gen. K. Sosnkowskiego, na którym uchwalono przelać już na budowę łodzi podwodnej im. Marsz. J. Piłsudskiego — I ratę w wysokości 3.315.000 zł., uchwalając zarazem zwiększyć intensywność dalszej zbiórki na FOM, aby jak najszybciej osiągnąć dalszą sumę, potrzebną na budowę łodzi, której całkowity koszt wyniesie ok. 10 milionów zł. Ponieważ Komitet zbiórki na łódź podwodną im. Marszałka J. Piłsudskiego, prowadzący swą akcję w wojsku od 1929 r., posiada już na ten cel ponad 2 milj. zł., pozostaje jeszcze do zebrania ok. 5 milj. zł., które, przy znacznym usprawnieniu pracy większości Okręgów LMK, niewątpliwie zostaną uzyskane ze zbiórki. Zamówienie na budowę tej łodzi przeprowadzi Kierownictwo Mar. Woj. w uzgodnieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

Zbliżając się do realizacji swego pierwszego planu w zakresie obrony morskiej, LMK posuwa również naprzód inne działy swej pracy. W początku grudnia r. ub. odbył się w Warszawie, na zaproszenie Zarządu Gł., odczyt prof. Politechniki Lwowskiej, dra M. Matakiewicza, p. t. „Programy a rzeczywistość w dziedzinie dróg wodnych w Polsce“, którym Wydział Żegl. Śródl. zainaugurował cykl odczytów z tej dziedziny, celem szerszego zainteresowania temi sprawami czynników państwowych, organizacji gospodarczych, oraz aktywnych grup społecznych, niezależnie od swej działalności programowo-organizacyjnej. Szerszą również akcję podejmuje Wydział Morski, którego przewodnictwem zgodził się ostatnio objąć b. Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku, p. min. H. Strasburger, wciągając zarazem do współpracy cały szereg wybitnych znawców spraw morskich i wybrzeża.

Na specjalną uwagę zasługuje pomyślnie przeprowadzenie kolonizacji Woli Morskiej w rezerwacie indyjskim w Paranie, kolonizacji, która wkrótce zostanie zakończona; naj-

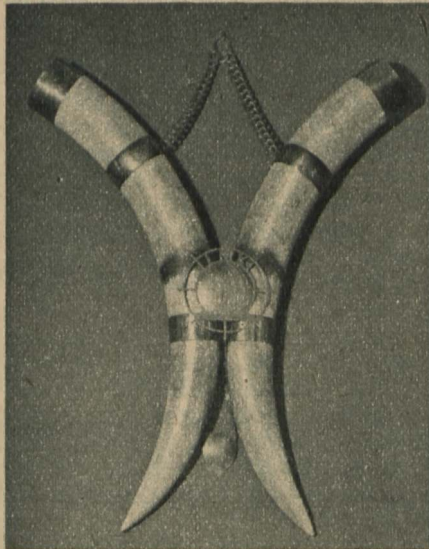
bliższa większa partja kolonistów z Polski odjedzie już na polskim statku „Pułaski“, który otworzy w lutym nową linię polską, łączącą Gdynię z portami Ameryki Południowej. Pragnąc kontynuować rozpoczętą w tym kierunku akcję, LMK zakupiła tam ostatnio nowy teren w Juquia o obszarze 10 tys. ha, na którym kolonizacja rozpocznie się w roku przyszłym.

Postępuje również naprzód akcja plantacyjna Ligi w Liberji, na objętych dotychczas pod Monrowią terenach, które stopniowo będą rozszerzane z równoczesną ekspedycją dalszych plantatorów z Polski. Przebywający tam delegat Ligi, p. S. Paprzycki, był zamianowany ostatnio przez Rząd Polski specjalnym delegatem R. P. na uroczystości ponownego wyboru prezydentem Liberji, p. Edvina Barclay'a, które odbyły się 3 stycznia.

Działalność Okręgów ostatnich czasów skupia się na pracach wewnętrznie - organizacyjnych i na propagandzie, prowadzonej we własnym zakresie lub też przy udziale delegatów Zarządu Głównego, Okręg Rad.-Kiel. zajął się intensywnie ożywieniem działalności w powiatach południowych woj. kieleckiego, które dotychczas pozostawały cokolwiek w tyle; duże poparcie w tym kierunku uzyskał Zarząd Okręgu od miejscowych działaczy i od pp. starostów, którzy zainteresowali się szerzej pracami Ligi i ostatnio przeprowadzili w tym celu konferencje z wiceprezesem Okręgu, p. d-rem L. Michalskim. Niezależnie od tego, Zarząd Okręgu popiera żywo prace poszczególnych ośrodków LMK.

Duże ożywienie daje się zauważyć w pracach Okręgu Stanisławowskiego: delegaci Zarządu Okręgu, pp. sędzia Walisch i dr. Falk, jeszcze w grudniu rozpoczęli objazd terenu, organizując zarazem nowe Oddziały; ostatnio powstały nowe Oddziały w Tyśmienicy i w Skolem, gdzie na czele pracy ligowej stanął p. rej. Daszkiewicz. Jednocześnie Zarząd Obwodu w Stryju, pod przewodn. p. Ryglewicza, rozwinął żywą działalność w powiecie, zakładając w krótkim czasie 3 nowe Oddziały: w Morszynie, Ławocznem i wymieniony już w Skolem. Prace te stanowią wynik planowego współdziałania z Obwodami Zarządu Okręgu, na którego czele od dwóch prawie lat stoi p. K. Cwicyński.

W toku są już przygotowania do obchodu 16-tej rocznicy odzyskania dostępu do morza. W dniu 9 stycznia Zarząd Główny wysłał w tej sprawie okólnik informacyjny do wszystkich okręgów, przygotowu-



Kły słonia z Liberji — dar plantatorów LMK dla Pana Prezydenta Rzplitej

jąc zarazem dla terenu odpowiedni materiał propagandowy do wykorzystania na dzień 9 i 10 lutego

K R O N I K A

Ogólne obroty portów polskiego obszaru celnego wyniosły w r. 1935 około 12,6 milionów ton, w porównaniu zatem do roku 1934 spadły o blisko 1 milion ton. Przyczyną tego spadku jest obniżenie się cyfry wywozu, a przede wszystkim wywozu węgla (o przeszło 1 milion ton) oraz wywozu drzewa (o blisko 200 tysięcy ton), które stanowią główną pozycję w obrotach portów polskich.

Natomiast przywóz wzrósł o blisko 10%; transporty tranzytowe wykazały również dalszy rozwój, wzrastając o około 15%, przyczem warto podkreślić, że portami polskiego obszaru celnego zainteresowały się, obok Czechosłowacji, Rumunii, Austrii i Węgier, także Jugosławia i Turcja.

Mimo cyfrowego spadku obrotów portów polskich, procentowy ich udział w zagranicznych obrotach Polski w dalszym ciągu wzrasta: w ciągu 11 miesięcy 1935 r. wyniósł on wagowo 73,6%, a wartościowo 62,8%, gdy w tym samym czasie w r. 1934 przedstawiał się 72,2% i 60,7%.

Jeżeli chodzi o rozdział obrotów towarowych pomiędzy obydwie porty, to trzeba podkreślić, że spadek dotyczy tylko Gdańska, gdzie wprowadzie przywóz wzrósł bardzo poważnie, bo o blisko 17%, ale zato wywóz spadł o 1,3 miliona ton, tak, że ogółem obroty spadły z 6,4 milionów ton w roku 1934 na około 5,2 miliony ton w roku 1935. Obroty Gdyni natomiast zwiększyły się z 7,2 milionów ton w roku 1934,

r. b. Równocześnie Zarząd Główny w porozumieniu z dykcją Polskiego Radja przystąpił do przygotowania odpowiedniego programu radiowego na 9 i 10 lutego — a zarazem zwrócił się do współpracy do Związku Naucz. Polskiego, do Zw. Harc. Pol. i innych organizacyj młodzieży, gdyż zorganizowanie tegorocznych uroczystości lutowych ma odbyć się pod hasłem młodzieży. Zatem wszyscy zainteresowani temi uroczystościami winni zwracać się do Zarządów Okręgów lub Oddziałów LMK.

S/c „Elemka“ zakończył już swój rejs powrotny z Aleksandrii do Gdyni, przywiozłszy ładunek pirytów z Grecji do portu szwedzkiego w Stock. Obecnie rozważane są projekty co do dalszego wykorzystania żaglowca LMK, a m. in. wynajęcie grupie handlowej, która chce statek zaczerterować — narazie na 1 rok, dla przewożenia towarów.

k które stanowiły rekord przeładunku rocznego, na około 7,63 milionów ton w r. 1935, przyczem przywóz do Gdyni wzrósł o około 5%, a wywóz o blisko 3%. Przywieziono mianowicie około 1,1 miliona ton, a wywieziono około 6,4 miliona ton. Nadwyżka wywozu przez Gdynię przypada przedewszystkiem na węgiel bunkrowy.

Według obliczeń, dokonanych przez Urząd Morski, ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za cały rok 1935 osiągnęły rekordową cyfrę 7.635.036,1 ton, z czego na przywóz przypada 1.206.660,7 ton, a na wywóz 6.428.375,4 ton. Z całej sumy obrotu rocznego przypada: na obroty przebrzeżne z W. M. Gdańskiem 29.041,1 ton, na obroty drogą wodną z wnętrzem kraju 131.551,2 ton, a na obroty zamorskie 7.474.443,8 ton.

Osiągnięcie ogólnego obrotu towarowego za rok 1935 w wysokości 7.635.036,1 ton wysuwa nadal port gdyński na czoło portów bałtyckich i stawia go zarazem w szeregu największych portów europejskich.

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc grudzień ub. r. przedstawiają się następująco: ogólny obrót zamorski łącznie z obrotom przybrzeżnym oraz wnętrzem kraju wyniósł 648.664,3 ton, z czego na obrót zamorski przypada 641.012,9 ton, z ostatniej cyfry na przywóz przypada 149.278,9 ton, a na wywóz 491.734 ton.

W Gdańsku powstała ostatnio Rada Polskich Interesantów Portu Gdańskiego, która łącząc w sobie polskie przedsiębiorstwa bankowe, handlowe i spedycyjne, zainteresowane w porcie gdańskim. Zadaniem Rady jest obrona praw jej członków, jak również reprezentowanie polskich interesów gospodarczych na terenie Wolnego Miasta.

W przeciągu grudnia 1935 r. złowiono na całym wybrzeżu polskim ogółem 2.613.470 kg. ryb o wartości 258.191 złotych. W porównaniu zatem z r. 1934, ogólna ilość złowionych ryb wzrosła o 150%. Wpłynęły na to przede wszystkim wspaniałe połowy szprotów, które wagowo wyniosły 93%, a wartościowo 75% całości połowów grudniowych.

Połowy pełnego Bałtyku pod Bornholmem wykazały natomiast znaczny spadek, gdyż dały tylko 23.900 kg, czyli 1/3 połowów z grudnia 1934 r. Zmniejszyły się również połowy na morzu Północnym, które dały zaledwie 235.200 kg śledzi, wartości 61.044 złotych.

Oceniając połowy całego roku 1935, trzeba stwierdzić ich duży postęp ilościowy w stosunku do r. 1934, gdyż w r. 1935 złowiono ogółem 17.130.510 kg ryb, wartości 3.474.913 złotych, przyczem połowy przybrzeżne dały 12.563.580 kg, wartości 2.120.240 złotych, połowy pełnego Bałtyku 311.230 kg, wartości 70.314 złotych, połowy na morzu Północnym 4.255.700 kg, wartości 1.284.359 złotych. Główną podstawę rybołówstwa przybrzeżnego stanowiły połowy szprotów, które wyniosły ilościowo 83%, wartościowo zaś 44%. Połowy te mogłyby być jeszcze większe, gdyby nie ograniczenia, wynikające z trudności zbytu.

Rok 1935 wykazał dalej, że o powodzeniu rybołówstwa decyduje posiadanie portu rybackiego, flotyła kutrów motorowych oraz koncentracja na miejscu przemysłu i han-

dlu rybnego. Dlatego to właśnie na pierwszym miejscu stoi Hel, dalej Gdynia, później miejscowości na półwyspie od Jastarni do Wielkiej Wsi, a dużo gorzej stoją miejscowości nad pełnym Bałtykiem i nad zatoką od Pucka do Obluża.

Połowy na pełnym Bałtyku spadły z 493 ton w r. 1934 na 311 ton w r. 1935; zmniejszyły się również połowy śledzi na morzu Północnym, które w r. 1935 dały 42.557 beczek.

Najlepszym nabywcą okazał się przemysł wędzarniany na wybrzeżu, który zakupił 8.164.100 kg., dalej idzie sprzedaż handlarzom i wysyłka do kraju — 4.368.010 kg. Gdańsk zakupił zaledwie 285.590 kg., na eksport zagranicę wysłano 46.860 kg.

W dniu 28 lutego r. b. wyrusza w pierwszą podróż z Gdyni do Ameryki Południowej s/s „Pułaski”, który ma obsługiwać regularną żeglugę pasażersko - towarową między Gdynią a portami Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires i Victoria.

S/s „Pułaski”, który dotychczas chodził na linii północno-amerykańskiej, został ostatnio poddany gruntownemu remontowi i przebudowie w stoczni kopenhaskiej. Było to tem bardziej konieczne, że wobec przejścia na linię południową, trzeba było dokonać szeregu zmian i ulepszeń, jak racjonalna wentylacja kabin oraz odpowiednie chłodnie, służące zarówno do przewozu towarów, jak i przechowywania produktów żywnościowych.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu podpisało umowę z konsorcjum francusko - polskiem na budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi, którego wykonanie przewidziane jest w okresie 2 lat.

Port ten posiadać będzie powierzchni wodną 14 ha, ujętą w basen, ograniczony falochronami od strony zachodniej o długości 760 m i od strony wschodniej o długo-

ści 320 m., oraz molo wewnętrzne o dług. 160 m, dzielące basen na 2 części. W basenie tym przewidziana jest budowa 4 pomostów drewnianych, z których 3 mniejsze służyć mają dla kutrów rybackich, a jeden większy dla statków żeglugi przybrzeżnej. W ciągu r. b. przy budowie powyższego portu wykonane zostaną mola wewnętrzne, ubezpieczenie brzegów, bocznica kolejowa i droga kołowa. W ten sposób zrealizowane zostaną dawne starania ludności rybackiej oraz zwiększone bezpieczeństwo przy połowach kutrami i przez to winien się też podnieść ogólny dobrobyt rybaków.

W nocy z 20 na 21 grudnia r. ub. na redzie portu gdyńskiego zderzyły się 2 statki niemieckie: s/s „Otto Alfred Müller” i s/s „Karsten Milles”, przyczem pierwszy ze statków doznał tak poważnych uszkodzeń, że część jego ładowni została zalana wodą i tylko dzięki uszczelnieniu uszkodzonych części i zabezpieczeniu miejsc nieuszkodzonych, zdołano statek uratować od zupełnego zatonięcia. W akcji ratowniczej wzięły udział holowniki Żeglugi Polskiej, 3 holowniki gdańskie oraz wezwane specjalnie z Hamburga 2 lichtugi pontonowe. Dopiero po szeregu dniach energicznej akcji udało się w dniu 2-go stycznia r. b. podnieść statek i odholować do Gdańska, celem dalszej naprawy.

W nocy z dnia 30 na 31 grudnia r. ub. finlandzki statek „Kaastelholm” osiadł na mieliznie w drodze z Gdańska do Gdyni w pobliżu Orłowa. Po 4 godzinach pracy holownik Żeglugi Polskiej ściągnął statek z mielizny.

Z przedstawionych na konferencji w dniu 10 stycznia cyfr wynika, że prace Polskich Linij Żeglugowych Gdynia — Ameryka wykazują stały postęp. I tak np. w r. 1930, pierwszym roku pracy Linii, przewieziono na jej statkach 11.365 pasażerów, w r. 1934 zaś — 33.938, a w r. 1935 — 41.697. Ilość przewiezionych ładunków wzrosła z 7.227 ton w r. 1930, do 20.456,3 ton w r. 1934 i 33.126 ton w r. 1935.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni wystąpiła do Komisariatu Rządu z obszernym memorjałem w sprawie reorganizacji nadzoru budowlanego w mieście i porcie Gdyni. Wobec ogromnego zakresu działania, wynikającego ze stałego rozwoju Gdyni, Izba domaga się reorganizacji i rozszerzenia obecnego nadzoru, który w obecnym swym składzie nie może, zdaniem Izby, podjąć swej pracy.



Na redzie portu gdyńskiego zderzyły się dwa niemieckie statki: s/s „O. A. Müller i s/s „Karsten Milles”

KAZDY CZŁONEK KOŁA SZKOLNEGO L.M.K. POWINIEN NABYĆ NOWOWYDANĄ PRZEZ L.M.K.
KSIĄŻECZKĘ JANUSZA STĘPOWSKIEGO

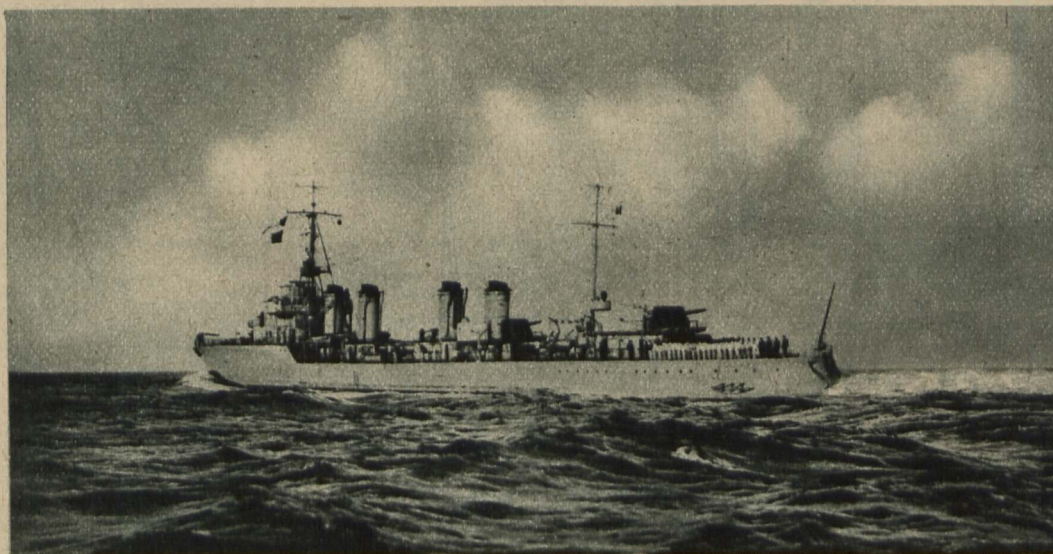
p. t. „G D Y N I A”

Książeczka ta zawiera wybór deklamacyj, śpiewów, tańców oraz pieśni kaszubskich, zinecizowanych przez Wandę Tatarakiewicz-Malkowską, zilustrowanych zaś muzycznie przez Władysława Macurę — nieodzownych przy urządzeniu każdej uroczystości morskiej. Cena książeczki: 1.20 zł. wraz z przesyłką. Zamówienia należy kierować: „Biblioteka Polska”, S. A., Warszawa, Nowy świat 23/25.

A T E L I E R S DE LA L O I R E ET CHANTIERS

4, Rue de Téhéran, Paris

STOCZNIA I ZAKŁADY W ST. NAZAI-E — ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)
BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Kontrtorpedowiec „Albatros” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 41,9 węzłów

**KRAŻOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER**

Budowa maszyneryj dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”

TOWARZYSTWO HANDLU WYMIENNEGO

SP. Z O. O.

Warszawa, Kredytowa 16. Tel. 5.30-72 | EKSPORT-IMPORT Z KRAJAMI EUROPEJSKIMI I ZAMORSKIMI

BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO

ZALĄTWIA WSZYSTKIE OPERACJE BANKOWE ●
PRZYJMUJE WSZELKIEGO RODZAJU WKŁADY, ZAPEWNIĄC
WKŁADCOM KORZYSTNE OPROCENTOWANIE, PEŁNE BEZ-
PIECZEŃSTWO I CAŁKOWITĄ TAJEMNICĘ ●
EMITUJE LISTY ZASTAWNE I OBLIGACJE, DAJĄCE NABYWCOM
ZUPEŁNĄ PEWNOŚĆ I WYSOKĄ RENTOWNOŚĆ LOKATY ●
UDZIELA Z NAGROMADZONYCH KAPITAŁÓW I POWIERZO-
NYCH PRZEZ SKARB PAŃSTWA FUNDUSZÓW RÓŻNEGO RO-
DZAJU KREDYTÓW, FINANSUJĄC ROZWÓJ GOSPOD. KRAJU ●

Kapitał zakładowy

I rezerwy	Zł. 198.992.79
Wkłady i lokaty	Zł. 796.415.577
Udzielone kredyty	Zł. 1.936.444.916
Suma bilansowa w dn. 30. IX. 35	Zł. 2.202.319.983

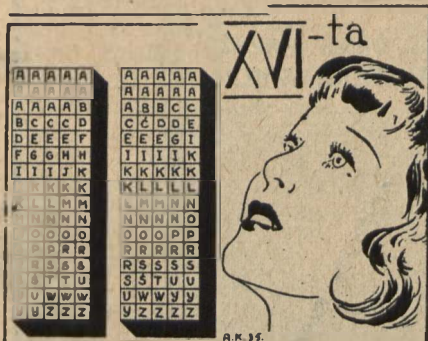
CENTRALA I ODDZIAŁ GŁÓWNY BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO WARSZAWA, ALEJA JERUZOLIMSKA 1
ADRES TELEGRAFICZNY: KRAJOBANK ■ CENTRALA TELEFONICZNA: 8-02-60.

Bank posiada 18 oddziałów prowincjonalnych w Polsce i korespondentów w całym świecie.

Rozrywki umysłowe

ZADANIA:

4. PERMUTACJA JUBILEUSZOWA.



Z podanych w kolumnach liter należy utworzyć i odpowiednio wpisać w rzędy poziome, po 16 pięcioletnich różnych wyrazów, lecz o jednakowym znaczeniu. Pionowe, rzędy środkowe tych kolumn łącznie z umieszczoną obok nich liczbą „XVI-ta”, dadzą rozwiązania, główne, które podać można bez wyrazów pomocniczych.

ZNACZENIE WYRAZÓW:

1. Miasto w Polsce. 2. Ptak wróblowaty, zębodłoby 3. Uzdrowisko w Polsce. 4. Imię męskie. 5. Zarys, pierwszy plan. 6. Pika, lanca, kopja. 7. Ptak z rodziny bekasów. 8. Moneta europejska. 9. Nazwisko, imię. 10. Wielki, wspaniały budynek. 11. Zdrobniłe imię żeńskie. 12. Rodzaj wędzida końskiego. 13. Klamra żelazna do łączenia, zwora. 14. Piszczałka do wabienia ptaków. 15. Liczebnik główny. 16. Rodzaj tańca nowoczesnego.

ANTONI KOBYLIŃSKI (Choroszcz).

5. SZARADA.

To nie przelotna li czwór - druga anobek
MORZE —
 by miały plażę piękne drugie - trzeci...
 To przepiękny Przyrody dorobek!
 Ani motywu li pocie
MORZE!
 To przecudowne drugie - pierwsze Boże,
 co podziw raczej pierwszy - trzeci
 w głębinach duszy nieci...
MORZE —
 to ładów tchnienie najszerze
 i ich wspaniałe - szóstą nam od Boga,
 Bez raz - ósmego niemasz ludom bytu!

Kochamy to szóstą - siódme
MORZE przecudne
 miłością pracy i ofiar nasyta.
 To dań wtór - szóstą nam od Boga,
 Więc wszystko — mimo złych zakusów wroga.
 „JOHN LY” (Lwów).

6. LOGOGRYF WIERSZOWANY.

Do rzedów pionowych rysunku, podanego na końcu działu, należy kolejno wpisać czternaście pięcioletnich wyrazów według znaczeń, zamieszczonych w poniższym wierszu.

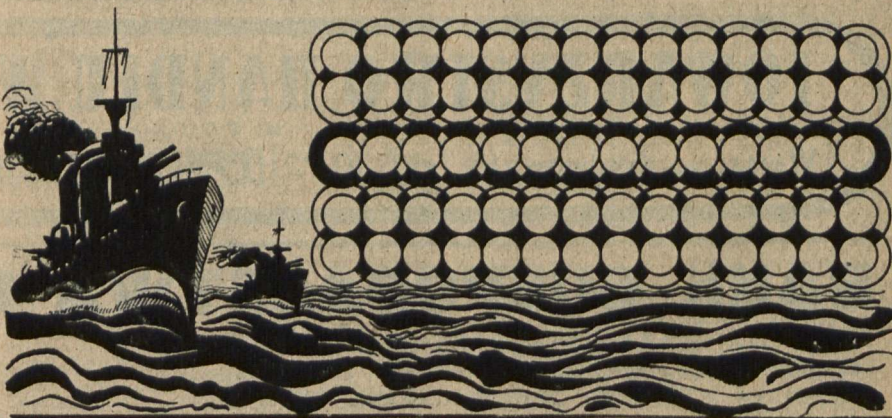
Litery środkowego rzędu poziomego, czytane kolejno, dadzą rozwiązanie.
 Na morzu czwartą Hłkitem
 śledem dalekie przestrzenie
 ostatnim słońca promieniem — — przesyte...
 Fali trzynasty cichutki
 serca wspomnieniem kołyszę
 i uspokaja najcichsze — — ich smutki...
 Lat temu trzy już przeminał
 czas wojny! Ósmy lez krwawych
 i przyszła wolność ze sławy — — godziną...
 Pięć okres lez, upokorzę
 i mrok boleści najszczerzej,
 gdyś było cudze, nie pierwsze — — o morze!
 Dziś mamy uśmiech na ustach
 i chmura nam znikła z czoła,
 a w całej Polsce dokota — — wre szóstą...
 Minał wlek krzywd i niewola
 dni bezlitosnych i długich
 Każdy dziś tużin tuż drugi — — kto Polaki
 i kto Dziesiąty ten złoży
 każdy dziełowi ochotnie,
 by się skarb floty stokrotnie — — rozmnożył...
 Od czternastego istnienia
 zależy Polski potęgą!
 Naród to wie i oceniał — — Przysięgam!
 i jedenaście, że w porze
 największych trudów gehenny
 tys dla nas skarbem bezcennym — — o morze!
 „IUNONA” (Warszawa).

Za rozwiązanie wszystkich lub jednego z powyższych zadań Redakcja „Morza” przeznacza w drodze losowania 6 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z Nr. 2 upływa 25 lutego 1936 r. Rozwiązania zadań należy nadsyłać do Redakcji „Morza” z dopiskiem „ROZRYWKI UMYSŁOWE”.

ROZWIĄZANIA.

„MORZE” Nr. 12 — Grudzień 1935.
 33. LOGOGRYF.

Wyrazy pomocnicze: 1. Węgłany. 2. Bellini. 3. Bostróm. 4. Hodajbo. 5. Łaciarz. 6. Yeats W. B. 7. Oczaków. 8. Ochlica. 9. Os e-lips. 10. Wajgacz. 11. Iktinos. 12. Wasatka. 13. Kętrzyno. 14. Kiental. 15. Sekwoja. 16. Zaandam. 17. Echidna (—j). 18. Egzamin. 19. Geślarz. 20. śliniak. 21. Laureat. 22. Jakobin (wspak). 23. Zawiasa. 24. Felcech. 25. Gadzina. 26. Obyczaj. 27. Antenat. 28. Flo-



CENY OGŁOSZEŃ

W TEKŚCIE: 1300 złotych; 1/2 strony 700 złotych; 1/3 s rony 500 złotych i 1/4 strony 400 złotych
 ZA TEKSTEM: 1200 „ 1/2 „ 650 „ 1/3 450 „ 1/4 350 „

PRENUMERATA „MORZA” rocznie 12 z otych, półrocznie 6 złotych i kwartalnie 3 złote

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10 Telefony: red. 290-18, adm. 533-88, P.K.O. Konto Nr. 367.
 Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca

Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONJALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem.

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. Nowoczesna Spółka Wydawnicza, S. A., Warszawa

bert. 29. Kwilek. 30. Estonja. 31. Gadolin. 32. Podarek. 33. Gargano. 34. Foremka. 35. Kozubek. 36. Uyoyan. 37. Uczciwy. 38. Urzecz. 39. Ułaszyn. 40. Okajama. 41. Nowator. 42. Ekspert. 43. Proteza. 44. Impetyk. 45. Litofit.

Odczytując litery w kratkach oznaczonych kółkami, otrzymujemy rozwiązanie, które brzmi: „WESOLYCH ŚWIAT I SZCZĘŚLIWEGO NOWEGO ROKU CZŁONKOM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ I CZYTELNIKOM ZY-CZY — „MORZE”.

Było trochę utyskiwań na to zadanie, ale... w tym roku będzie napewno znacznie lepiej.

34. ZAGADKA.

Z „klarnetu”, usuwając 3 litery — wy-toni się KANT.

Twórczo, przemysłnie a zarazem i filiter-nie rozwiązały zagadkę pp. Jadwiga K. i Wan-da Z., pisząc: Kaylofon = Solon. I jeśli przy-mrużyliśmy jedno oko na medrca i prawo-dawcę ateńskiego — to nieprzychylnie spoj-raliśmy na wynalazki: Waltornie = Wolter i Kamerton = Katon, chociaż... „my tyle wi-my, że nic nie wiemy!...”

35. SZARADA.

„Na długie wieczory zimowe”.

Wszystkie zadania z Nr. 12 — na ogólną ilość 50 nadesłanych — bezbłędnie rozwiązało 30 osób; po 2 — 14 osób; po 1 — 6 osób.

W rezultacie nagrody książkowe w drodze losowania otrzymują pp.: 1) STEPIEWSKA L. — Rawa Mazowiecka, Hipoteka 2) BUL-TROWICZ Wacław. Gnieszno, ul. S-tokrzy-ska 13—1. 3) Mjr. ZADARNOWSKI Hieronim, Dubno, ul. Bezylijańska 2. 4) ZAK Wanda, Za-wiercie, ul. Fabryczna 21. 5) ROTTER Broni-sław, Kraków, Dolnych Młynów 10. 6) STE-PINSKI Stefan, Łódź, ul. Wólczańska 252.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę.

ODPOWIEDZI.

(8—9) KOWAL J. — Stolpce; OURJEW Z. — W-wa. Załatwione!

(10) ROSSA M. — Tezew. Kto słyszał — bezceremonijność, arogancja! Przeciwnie — rebus dobry. „Domalujemy” i pokombinuje-my, co czynić dalej!

(11) CHABA... Wojciech — W-wa. Prosi-my bardzo. Przedewszystkiem dostosowane do łamów, (a jakże — częstokroć zmniejszamy!), rysunki wykonane czarnym tuszem, nietrudne i nieduże.

(12) KOBYLIŃSKI — Choroszcz. Zgoda, Moclumpanie! Dziękujemy za aktualny mate-rial i polecamy się nadal. O ile możliwe — prosimy o nadesłanie wspomnianego „Tygo-dnika”. Pozdrawiamy!

(13—14) EAJLE E. — Gdynia; KIDYBA E. — Włodzimierz. Słabe! Jako wzory mogą posłu-żyć zadania, zamieszczone w naszym dziale w ub. roku.

(15) ZAK W. — Zawiercie. Łaskawa Do-brodziełka dobrze sobie wroży. Czekamy do-brych wieści. Pomyślności!

Przeplukiwanie piasku
zawierającego złoto



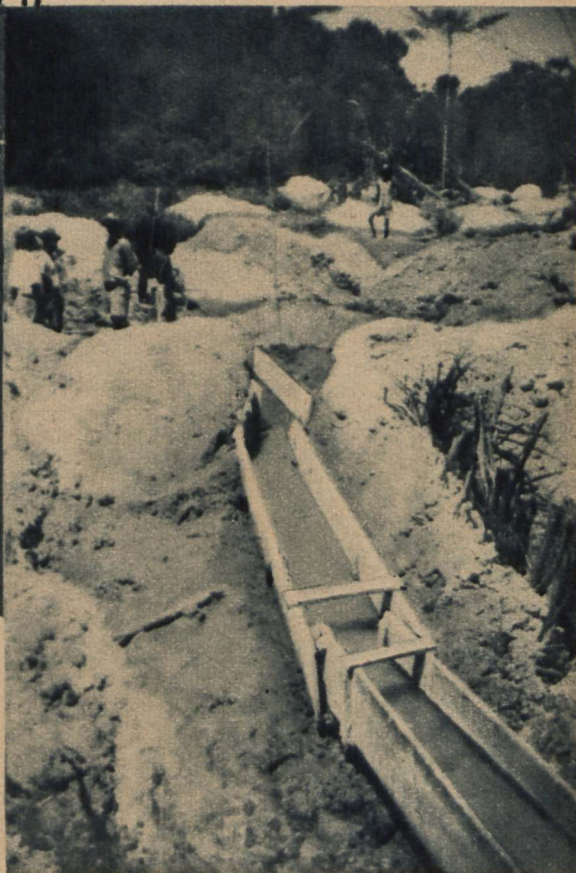
Tereny złotodajne w Liberji



Wioska murzyńska na terenach złotodajnych w Liberji



Płaski złotodajne



Prymitywna murzyńska pluczakarnia złota

Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

2595 1930

CZASOPISMA

