

MORZE



ZESZYT 4

KWIECIEŃ 1936

MAL. S. SUDARCO 1936

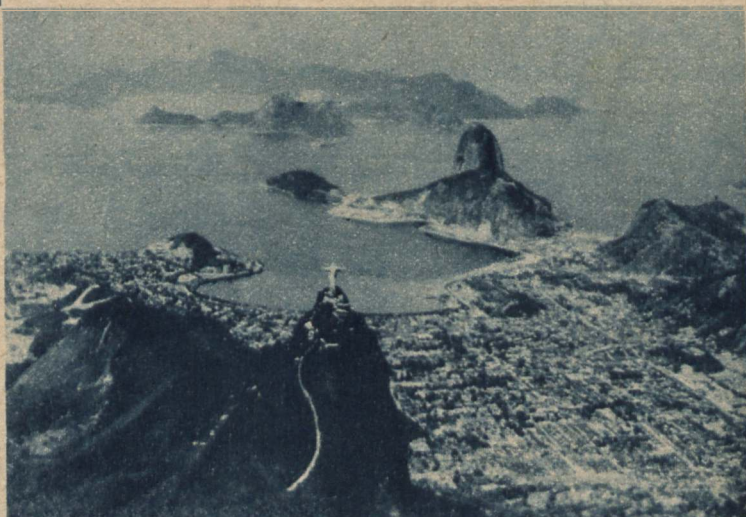
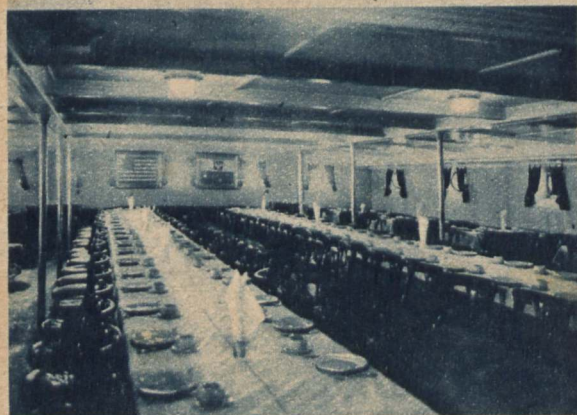
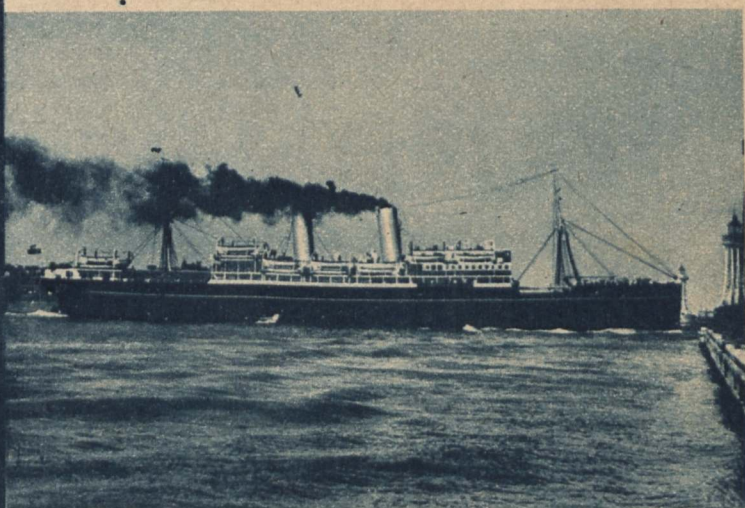
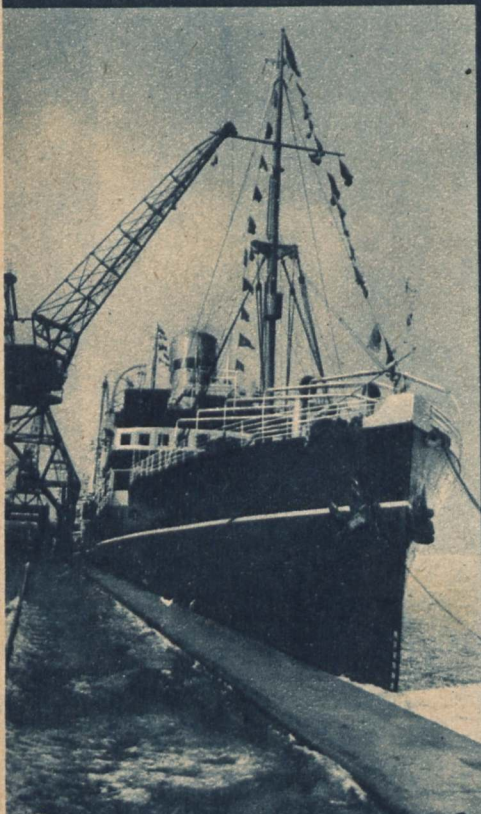
Gdynia -

Ameryka Płd.



W dniu 28 lutego r. b. s/s „Pulaski” wyruszył w pierwszą podróż do Ameryki Południowej, otwierając stałą, regularną komunikację między Gdynią a portami Ameryki Południowej.

Na załączonych zdjęciach widzimy s/s „Pulaski”, fragment jego wnętrza oraz widok ogólny portu Rio de Janeiro.



nr. 2595/1936/4

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 4

Warszawa, kwiecień 1936 r.

Rok XII

TREŚĆ:

•
O SIŁĘ ZBROJNĄ

•
CZY USŁUGI NASZEJ FLOTY SA
DROGIE?

•
Z REPUBLIKI LIBERYJSKIEJ — JANUSZ
LEWANDOWSKI

•
NOWY WSPÓŁZAWODNIK — STANI-
SŁAW ZALEWSKI

•
NA FRONCIE ZACHODNIM —
BOLESŁAW SROCKI

•
NOWA PALESTYNA A POLSKA —
HENRYK SUHECKI

•
MORZE ŚRÓDZIEMNE W NOWEJ
ROLI — AL. CHRZĄSZCZEWSKI

•
PRZEŁOMOWA DATA — STEFAN DO-
BROWOLSKI

•
PRZEZ WIELKĄ WIEŚ NA PEŁNE MO-
RZE — TADEUSZ DZIESZKO

•
SUDAN — ROMAN FAJANS

•
KILKA SŁÓW O PORCIE WARSZAW-
SKIM — INŻ. A. KONOPKA

•
KAMRAT — WANDA BRZESKA

•
Sprawy kolonjalne — Kolonizacja ja-
pońska a nasza — Przegląd kolonjal-
ny — Z życia marynarki wojennej —
Americana — Z życia organizacji —
Nad morze — Kronika — Z ruchu wy-
dawniczego — Rozrywki umysłowe

O SIŁĘ ZBROJNĄ

Nowy porządek świata, który budowano po wojnie światowej w oparciu: o zasadę poszanowania prawa — traktatów międzynarodowych — o wzajemną pomoc, zbiorową organizację bezpieczeństwa i rozbrojenie, rozsypuje się jak domek z kart. Państwa i narody, tak jak przed wiekami, prowadzą politykę w oparciu o własne siły, dla własnych „egoistycznych” celów, prowadzą — na drodze faktów dokonanych.

Egoizm narodowy jest najwyższym prawem i nakazem państw, które chcą żyć i rozwijać się, jak dawniej, kosztem słabszych. Najważniejszym, najniezbędniejszym narzędziem tej polityki staje się ponownie siła zbrojna. Zamiast ograniczenia zbrojeń mamy, nienotowany w dziejach ludzkości, wyścig zbrojeń. Niemcy i Rosja — nasi sąsiedzi — stoją w pierwszym szeregu państw, w których, kosztem olbrzymich ofiar, takiego czy innego „głodu” w zaspakajaniu potrzeb najszerzych mas, dzień i noc, w przyspieszonym tempie, wytwarza się narzędzia wojny, doskonalą wszystkie rodzaje broni, rozbudowują przemysł wojenny. Dość przypomnieć: Rosja i Niemcy, każde oddzielnie, wydają rocznie na same lotnictwo wojskowe tyle, ile wynosi cały budżet wojskowy państwa polskiego!

Podobny stosunek cyfr i sił wykracza już poza granice dopuszczalne, grozi zachwianiem tej równowagi, jaką wytworzyło szereg czynników, określających dotąd naszą pozycję w tej części Europy. Pamiętajmy, że wszystkie umowy, traktaty, porozumienia, ba, nawet sojusze, stoją się „świłkami papieru”, o ile w obronie ich, czy za nimi nie będą stały realne siły, które decydują o znaczeniu każdego państwa. Znaczenie Rosji Sowieckiej wzrosło nagle, bo gwałtownie też wzrosła jej siła militarna. Rozumie to nie od dzisiaj opinia publiczna w Polsce, rozumieją wszyscy, niezależnie od poglądów politycznych. Z zadowoleniem stwierdzić należy, że w całej Polsce rozlega się dzisiaj wołanie o powiększenie naszych środków obronnych, o rozwój lotnictwa, motoryzację armii lądowej, o rozwój przemysłu wojennego.

Wśród tych głosów, niestety, rzadkością są nawoływania do powiększenia naszej najmłodszej armii — armii morskiej.

A przecież czy Polska, w swoim położeniu geograficznym, może zwycięsko obronić się, gdyby została odcięta od morza, gdyby nasza jedyna wolna droga na cały świat, została opanowana przez nieprzyjacielską flotę wojenną? Wojna przyszłości będzie wymagać olbrzymich środków materialnych, które zdobywać trzeba będzie i na drodze wymiany — eksportu i importu. Wystarczy rozejrzeć się wokoło naszych granic, przewidzieć zachowanie się tego, czy innego sąsiada, gdy Polska będzie w ogniu walki, by stwierdzić, że morze pozostanie jedyną drogą wymiany, której zapewnić trzeba bezpieczeństwo. Samymi siłami lądowego wojska nie obronimy brzegu morskiego i nie obronimy tembardziej wolności dróg morskich. Armia morska stać tu będzie na straży i naszego wyjątkowego położenia geograficznego, które powoduje, że miejsca wypadu na Polskę mogą być stale zasilane przez wojska, przewożone drogą morską. Obrona wybrzeża, powiększenie naszej siły zbrojnej na morzu, danie tej sile możliwości stałego rozwoju w oparciu o własną stocznice, o własny przemysł wojenno-morski, muszą uzupełnić polski program zbrojeń, o który dopomina się dzisiaj całe społeczeństwo.

Nakład 150.000

K. 420/60/45
Cena pojedynczego numeru zł. 1.20

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

W s ł u ż b i e m o r z a

Inaczej niż w latach ubiegłych, obchodziła młodzież szkolna w Polsce dzień 19 marca.

Nie było już radosnego święta w dniu imienin Tego, który ogarniając wielkim sercem całość Ojczyzny, Jej przeszłe, teraźniejsze i przyszłe dzieje, wartości i przeznaczenia, światło gorącej i czystej miłości Matki swojej do Siebie, oddał polskim dzieciom i polskiej młodzieży.

Nie było już święta. Pozostało jednak wszystko, co było niezniszczalne, a szło z Niego. Nie zniknęło nic, co zapewnia wieczysty triumf życia, co nie skończyło się wraz z śmiercią fizyczną: testament dążenia do wielkości Polski, wielkości nie tylko materialnej, ale tej, która dźwignęła nas z upadku — wielkości płynącej z Ducha.

Życie i czyny Komendanta poczynają się w okresie, gdy rzucone było hasło „siła przed prawem”. Siła przed prawem nie tylko pisanem, które przemijać może i być odrzucone, by lepsze powstało, ale siła przed prawem nieprzemijającym, prawem, że dziejami narodów i cywilizacji rządzić musi wielka, wszechogarniająca idea moralna.

Nie wierzył Komendant, aby brutalna siła, złamana być mogła, samem trwaniem najszczytniejszej choćby idei. Wierzył przede wszystkim w moc woli, w pęd nieustraszonego rycerza czynu. „Siła jest w służbie idei”, ale dla niej organizować należy tę siłę, tę moc, co z pomysłów stwarza rzeczywistość. Taką była geneza naszej akcji zbrojnej.

Młodzież szkół polskich obchodziła dzień 19.III. w myśl tych szczytnych tradycji. Obchodziła go czynem. Obchodziła wysiłkiem najmłodszych, na rzecz najmłodszej naszej potrzeby: umocnienia naszego posiadania morskiego, urzeczywistnienia dewizy: „przez Bałtyk na świat”. Grosz młodzieży, zbierany w marcu, a specjalnie dnia 19.III. przyczynił się wydatnie do budowy, już zamówionej przez nas, łodzi podwodnej ku czci Komendanta.

Zawczasie dziś jeszcze na podsumowanie wyników tej zbiórki. Wyścig w dziedzinie tej podany będzie do publicznej wiadomości, by stało się jasnym, że najmłodsze pokolenie, które niedługo wejdzie już w życie, nie pójdzie po linii naszych dawnych wiekowych zaniedbań morskich, nie będzie patrzyło obojętnie na wyścig zbrojeń morskich w Europie, że nasz dostęp do morza, jego wykorzystanie i poszerzenie dotychczasowych możliwości stanie się kanonem, którego strzec będzie „jako źrenicy w oku”.

W marcu wojska naszego sąsiada, z którym żyjemy w zgodzie, zajęły Nadrenję. Wódz narodu niemieckiego, z żelazną konsekwencją, niszczy jedną po drugiej klauzulę Traktatu Wersalskiego, który zakończył wywołaną przez Niemcy wojnę.

Nasz dostęp do morza przez nikogo niekwestjonowany, zagwarantowany jest pod względem prawno-politycznym przez ten sam niszczony obecnie traktat. Rzeczywistość polityczna uczy nas co dnia, że wszelkie traktaty w czasie stanowią wartość wielce iluzoryczną. Niezmiennymi warunkami są tylko: położenie geograficzne, przeznaczenie historyczne i realny układ sił. W tym układzie musimy stanowić pozycję żelazną.

W zwartym orydyku pójdzie młodzież nasza ku morzu, by spojrzeć na naszą banderę wojenną i powtórzyć słowa niezłomnego ślubowania: „Nasza przyszłość leży na morzu”.

DO DNIA 1 MARCA 1936 ZEBRANO NA
FUNDUSZ OBRONY
MORSKIEJ

F O M



3.294.208.74
448.567.25

GOTÓWKA
W PAPIERACH
WARTOŚCIOWYCH



18 marca jest dniem Imienia Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, Gen. Dyw. Edwarda Rydza-Śmigłego, Członka Honorowego Ligi Morskiej i Kolońskiej.

Delegacja władz naczelnych LMK złożyła Dostojnemu Solenizantowi życzenia w imieniu wszystkich członków Organizacji, odnoszących się do Osoby Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych z najgłębszym zaufaniem i wiarą, jako do Tego, którego zmarły Wódz wyznaczył swym następcą i wykonawcą swych wielkich planów.

Fotografia obok przedstawia rybaków, wycieczających p. Gen. Rydza-Śmigłemu wodę z Bałtyku w dalu „Święta Morska” w roku 1935

CZY USŁUGI NASZEJ FLOTY SĄ DROGIE?

Pytanie, stanowiące tytuł niniejszych uwag, jest od czasu do czasu stawiane zarówno w rozważaniach praktyków życia gospodarczego, jak i w publicystyce ekonomicznej. Niema w tem w zasadzie nic dziwnego: skoro mówi się tyle o obniżaniu kosztów, produkcji i wymiany, to składnik tych kosztów, leżący w płaszczyźnie transportu, również nie może pozostać poza dyskusją. Dociekliwa analiza ekonomiczna musi dotknąć i tego problemu, przyczem powinna rozważyć zarówno kierunek eksportowy, jak i importowy.

Warto więc temu zagadnieniu poświęcić trochę uwagi. Ograniczę się jednak w rozważaniach niniejszych wyłącznie do problemu kosztów samego przewozu, t. zn. do kwestji frachtu morskiego, nie dotykając sprawy kosztów przeładunku, manipulacji portowej, kosztów spedycji itd.

Naprzód więc należy stwierdzić, że przedmiotem dyskusji powinny być koszty transportu morskiego wogóle, a nie koszty transportu na statkach polskich. Obecna sytuacja w zakresie obsługi transportowej polskiego handlu morskiego jest tego rodzaju, że bandera narodowa ogarnia zaledwie około 10 proc. tych obrotów, a więc drobną zaledwie ich część. Nawet tedy najidealniejsze rozwiązanie sprawy kosztów przewozu morskiego na statkach polskich, o ile chodzi o ich obniżanie, nie rozwiązuje zagadnienia, ponieważ dominujący dotychczas w obrotach udział

bander obcych, pozostawi w tem rozumieniu nadal kwestję tę otwartą. Pogląd, który mógłby się tutaj łatwo uwadze narzucić, że mianowicie bandera polska, pracując na jakimś idealnie niskim poziomie stawek frachtowych, mogłaby znaleźć poważne szanse rozrostu ilościowego i kierunkowego, napotka przy bliższem zbadaniu dość twarde granice zastrzeżeń, wynikających po pierwsze z rzeczywistości kalkulacyjnej własnych kosztów eksploatacyjnych, po drugie zaś — z perspektyw niezbędnych przy takim założeniu nakładów inwestycyjnych na rozbudowę floty handlowej. Zdublowanie udziału bandery narodowej w obsłudze naszych obrotów morskich, dające zresztą tylko 20 proc. całości przewozów (i to przy obecnym niskim z racji kryzysu poziomie tych obrotów), wymagałoby inwestycji w rozmiarach, biorąc rzecz w grubym z natury rzeczy przybliżeniu — około 80—100 milionów złotych. Już sama ta liczba wskazuje, że zagadnienie wymaga pewnego czasu dla jego realizacji. Niezbędne jest — rzecz prosta — oddziaływanie na możliwe skracanie tego czasu, na możliwe przyspieszenie tempa naszych inwestycji żeglugowych, na szybkie mobilizowanie odpowiednich kapitałów i inicjatywy, ale niemniej problem nie należy do doraźnych.

Współpracujące w obsłudze naszego handlu morskiego, bandery obce podchodzą do zagadnienia oczywiście od strony czysto kupieckiej kalkulacji. Tak

zresztą jest na całym świecie. Jakże w takich warunkach kształtuje się zagadnienie stawki frachtowej? Rzecz zrozumiała, że kształtuje się ono po linii osiągnięcia zysku, możliwego w danych warunkach koniunktury czy okoliczności. Armator obcy oblicza swoje spodziewane zarobki oraz swoje koszty i z tych rozważań wyciąga wnioski taryfowe, które w ostatecznym ujęciu liczbowym uzależnia od takich momentów, jak naprz. rozmiar interesu, jego trwałość i stałość (kontrakt), ryzyko handlowe, rozporządzalność tonażu i t. d. Dzięki istnieniu licznych porozumień międzyżeglugowych, które bardzo łatwo można by przyrównać do karteli międzynarodowych, ta decyzja armatora jest często ogromnie uproszczona: poprostu „kwotuje“ ona t. zw. stawkę konferencyjną, która z natury rzeczy jest dość sztywna, jako oparta o czynnik solidarności konferencyjnej, który kontrolowany jest bardzo skrupulatnie przez uczestników konferencji.

Zadaleko zaprowadziłyby nas rozważania wielu szczegółów tego mechanizmu tworzenia się i fluktowania stawek frachtowych. Stawka frachtowa zależy od niezliczonych okoliczności, które na nią wpływają bardzo istotnie: można tu wskazać nprz. takie okoliczności, jak brak odpowiedniego tonażu (nprz. statków-chłodni), refleksy wojenne (nprz. obecnie przeżywane zaangażowanie flot europejskich spowodu konfliktu afrykańskiego), unieruchomienie tonażu dla podtrzymania frachtu i t. d. Często oddziałują takie momenty, jak dodatki z tytułu ryzyka walutowego, dodatki zimowe, stawki specjalne dla pewnych ładunków (nprz. ładunków przestrzennych), wreszcie znane ogólnie dodatki za bezpośrednie dowiezienie ładunków do portów, t. zw. nie-bazowych, jakimi do chwili obecnej są jeszcze dla większości konferencji dalekomorskich porty Gdynia i Gdańsk, oraz inne porty wschodnio-bałtyckie.

Reasumując, stwierdzamy, że niezbędne jest stosowanie wszelkich możliwych środków dla dostosowywania polityki taryfowej przedsiębiorstw żeglugowych do potrzeb handlu polskiego oraz wogóle do potrzeb polskiej polityki ekonomicznej. Trzeba jednak uprzytomnić sobie także, jakie winno być kryterium słusznej stawki frachtowej. Nie jest to, biorąc obiektywnie, zagadnienie łatwe: wysokość frachtu, brana ad valorem towaru, waha się nieraz bardzo znacznie i żadnej generalnej normy w tej dziedzinie nie da się ustalić. Bywają przy drobnicy stawki, nie przekraczające 2—5 procent, ale zachodzą wypadki, że stawka sięga 20 procent i wyżej. Analogicznie ma się rzecz przy ładunkach masowych (całokrętowych). Nie wydaje się, aby samo przeciwstawienie polityce frachtowej armatorów — interesu naszego eksportu lub naszego przemysłu przetwórczego, pracującego na importowanych surowcach zamorskich — mogło to zagadnienie rozwiązać.

Jedyne remedium istotnie realne i skuteczne leży, jak się wydaje, w energicznej rozbudowie floty handlowej pod własną banderą i w celowej, na dłuższą metę określonej, polityce taryfowej tej floty.

Ale i ta teza wymaga pewnego omówienia, aby można było ustalić jej rzeczywistą treść ekonomiczną. Pracujące dziś 85.000 t. r. br. polskiej floty handlowej obsługuje, jak wskazałem powyżej, zaledwie dziesiątą część naszych obrotów morskich, przyczem bandera polska nie świadczy wprawdzie tych usług

drożej, niż inne bandery, ale też nie świadczy ich taniej. W nielicznych dotychczas wypadkach fakt istnienia floty polskiej oddziałal na potaniecie kosztów przewozu morskiego do lub z portów polskiego obszaru celnego. Poza działającym niejako automatycznie, małym udziałem bandery polskiej w naszych obrotach morskich (nprz. prawie cały obrót drzewny, olbrzymia większość węgla i zboża, cały transport do krajów azjatyckich, poza Palestyną, całość obrotów z Afryką, Australia, Środkową Ameryką, jest poza zasięgiem naszej dotychczasowej inicjatywy żeglugowej, o ile nie brać pod uwagę roli naszych linii dżozowych) — wchodzi tutaj w grę dwa ważkie czynniki: stosunek bandery polskiej do międzynarodowych porozumień żeglugowych i zagadnienie kosztów eksploatacyjnych. Obok zagadnienia niezbędnych nakładów inwestycyjnych, o którym wspomniałem na wstępie tych uwag, te dwa problemy są kluczowymi dla kwestji wykorzystania bandery narodowej w kierunku oddziaływania na wysokość kosztów transportu morskiego. I w jednym i w drugim kierunku trzeba szukać dróg do określonego powyżej celu, mając na uwadze rozumny kompromis między interesami handlu i interesami przedsiębiorstw żeglugowych, które z uwagi na potrzeby rozwoju naszej pracy morskiej nie powinny być zbyt obcesowo i krótkowzrocznie odrywane od naturalnych podstaw gospodarczego kalkulowania swoich interesów eksploatacyjnych. Trzeba zresztą pamiętać, że w interesie handlu nie leży wyłącznie sama tylko teza niskich stawek frachtowych, zwłaszcza, że w wielu wypadkach te stawki nie grają żadnej istotnej roli w szansach konkurencyjnych polskiego towaru na obcych rynkach zbytu. Obok stawek frachtowych, wielkie znaczenie dla obrotów handlu morskiego mają czynniki takie, jak dostateczna częstotliwość połączeń, szybkość przewozu, stałość obsługi przewozowej, specjalne urządzenia okrętowe (nprz. chłodnie), solidne traktowanie ładunku w czasie transportu, łatwość porozumienia się z armatorem polskim, pośrednie korzyści polskiego życia gospodarczego, wyciągane z istnienia narodowej floty handlowej itd. Utrzymanie tych momentów jest ważniejsze w całokształcie zagadnień ekonomiki narodowej, niż sam moment stawki frachtowej, która z natury rzeczy zależy funkcjonalnie od kosztów prowadzenia przedsiębiorstwa na odpowiednim poziomie technicznej sprawności.

W dalszych ogniwach tego rozumowania, o stosunku kosztów eksploatacji do ceny usług, dostrzeżemy jasno, dlaczego cały świat dziś subwencjonuje żeglugę morską. Nie zamykając oczu na znaczenie tego instrumentu, którym świat operuje dzisiaj z rosnącą determinacją, winniśmy sobie jasno zdawać sprawę z tego, że zdrowego i trwałego rozwoju żeglugi morskiej pod banderą narodową nie można bazować na subwencjonowaniu. Trzeba dbać o zapewnienie i dla żeglugi organicznych podstaw rozwoju. Trzeba sobie dla sprawdzenia przesłanek zdrowej polityki ekonomicznej postawić także pytanie: czy frachty są zbyt drogie, czy też nie dopisują może inne czynniki kalkulacji handlu, za które żegluga nie może ponosić odpowiedzialności oraz skutków.

Żegluga pracuje poza granicami celnymi, w bezpośrednim zetknięciu z wysiłkami wszystkich potęg morskich świata: pozwólmy jej krzepnąć, dojrzewać, konsolidować się i rozwijać na zdrowych podstawach.

Z Republiki Liberyjskiej



Wkraju przebywa obecnie inż. Tadeusz Brudziński, który, po przeszło półtorarocznym pobycie w Afryce jako doradca ekonomiczny rządu Republiki Liberyjskiej, przyjechał na urlop do Polski. Korzystając z tego, zwróciliśmy się do niego celem zasięgnięcia informacji, dotyczących jego poczyną na terenie liberyjskim.

Ze swej strony chcemy poinformować czytelników, że inż. Brudziński, po ukończeniu Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego i wydziału prawnego na Uniwersytecie Warszawskim, poświęcił się studjom nad ekonomią rolną, badając to zagadnienie w latach 1929—1930 w szeregu krajów europejskich, a następnie w Ameryce Północnej, gdzie studiował ekonomję rolną na uniwersytecie w Cornell. Po powrocie do Europy pracował przez czas jakiś w Sowpoltorgu w Moskwie, a następnie w departamencie ekonomicznym Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych, poczem wyjechał do Liberji. O uznaniu rządu liberyjskiego dla zasług p. inż. Brudzińskiego świadczy skierowany do niego w dniu 1 lutego r. b., w przeddzień wyjazdu do Polski, list prezydenta Barclay'a, który pisze m. in.: „Pragnę stwierdzić moje wysokie zadowolenie ze znakomitych usług, jakie oddał Pan od czasu pańskiego zaangażowania. Miło mi, że mogę stwierdzić zupełną lojalność, szczerłość i bezinteresowność oddania obowiązkom, które charakteryzowały działalność Pana w Liberji“.

Pierwszem naszym pytaniem, skierowanym do p. Brudzińskiego, było:

— W jakim czasie objął Pan funkcję doradcy ekonomicznego rządu liberyjskiego?

— Liberja, jak Panu wiadomo — odpowiedział inż. Brudziński — w ostatnich latach znalazła się w wyjątkowo trudnym położeniu politycznym i gospodarczym. W związku z temi trudnościami, specjalna komisja Ligi Narodów zajęła się uregulowaniem administracji i gospodarki republiki. Opracowano t. zw. „plan pomocy“, który, sięgając aż do podstaw konstytucyjnych republiki, jednocześnie nakładał na kraj niezmierne ciężary finansowe i oddawał faktyczne rządy krajem w ręce grupy doradców. Sprawa ta ciągnęła się parę lat, wreszcie Liberja odrzuciła projekt

Ligi Narodów i postanowiła własnymi siłami wybrnąć z kłopotów. W tym samym okresie Liga Morska i Kolonialna nawiązała stosunki z Liberją. Na zaproszenie rządu liberyjskiego wyjechałem z Warszawy w dniu 12 lipca 1934 roku, wraz z dr. Babeckim, który powołany został jako doradca dla spraw higieny, podczas gdy mnie powierzone zostało stanowisko doradcy ekonomicznego.

— Jaki był stan finansów i gospodarki Republiki Liberyjskiej w chwili objęcia przez Pana funkcji doradcy ekonomicznego?

— Jak już zaznaczyłem uprzednio, stan finansowy Republiki Liberyjskiej był w tym czasie nieuregulowany. Od roku 1871 republika znajdowała się w zależności finansowej od zagranicy, a co gorsza, pierwsza pożyczka została całkowicie zmarnowana, następne zaś pożyczki nie były wyzyskiwane na inwestycje, któreby mogły stać się podstawą gospodarczego rozwoju kraju, zasobnego w wielkie bogactwa naturalne, lecz zużywane były całkowicie na spłatę poprzednich zobowiązań i wzrastających długów wewnętrznych. Ostatnią pożyczkę zaciągnęła Liberja w Stanach Zjednoczonych w r. 1926, w sumie 2 i pół miliona dolarów amerykańskich na 7% rocznie, przy współudziale wielkiego kapitalisty, Firestone'a, który od r. 1924 zabiegał u rządu liberyjskiego o koncesję na plantacje kauczuku, co też uzyskał w chwili zawarcia umowy o pożyczkę. Pożyczka ta zużyta została znowu wyłącznie na cele konsumpcyjne. Po wyczerpaniu się pożyczki w r. 1928 i po ogólnem pogorszeniu się konjunktury światowej, dochody skarbu liberyjskiego zaczęły się gwałtownie zmniejszać, a obciążenia pożyczkowe, zagwarantowane zastawem cel, stawały się nie do zniesienia. Administracja państwowa znalazła się w sytuacji bez wyjścia, skarb państwa był pusty, nie było nawet pieniędzy na pensje urzędników, wojska



Ogólny widok Monrowji



Na załączonym zdjęciu siedzą od lewej do prawej: inż. T. Brudziński, doradca ekonomiczny rządu Liberji, mr. Loomis, przedstawiciel interesów Firestone'a, mr. Harvey Firestone jr., Edwin Barclay, prezydent Republiki, sędzia Fischer, radca prawny koncernu Firestone'a

itp., co wywoływało w kraju wielkie niezadowolenie. W grudniu r. 1932 parlament liberyjski uchwalił moratorium na długi zagraniczne. Zaczął się przewlekły zatarg z koncernem Firestone'a. W chwili mego przyjazdu, dzięki celowej polityce prezydenta Barclay'a i ministra skarbu Dennisa, budżet był częściowo zrównoważony, nie przewidywał jednak ani grosza na jakiegokolwiek inwestycje ani na spłatę długów.

— Jaki program pracy ustalił Pan po zapoznaniu się ze sprawami liberyjskimi?

— Jako główną wytyczną mego planu, postawiłem sobie podniesienie dochodów, celem zlikwidowania zatargu z Firestonem, jak i znalezienia funduszy na inwestycje, któreby umożliwiły racjonalny rozwój produkcji krajowej i, powiększając zdolności konkurencyjne Liberji na rynkach światowych, zwiększyły eksport.

W tym celu przedłożyłem projekt wprowadzenia odpowiedniej taryfy celnej, broniącej produkcję liberyjską przed dumpingiem krajów o niskiej walucie, utrudniającej w szczególności sprowadzanie artykułów spożywczych, produkowanych w kraju, a jednocześnie proponując całkowite zniesienie ceł eksportowych na produkty rolne oraz importowych na wszelkiego rodzaju maszyny i narzędzia, służące do rozwoju ekonomicznego kraju. Musiałem również doradzać zniesienie takiej anomalji, jak uprzywilejowanie klas zamożnych, zwolnionych całkowicie z opłat celnych przy sprowadzaniu różnych artykułów dla własnego użytku. Ogólny poziom proponowanej taryfy celnej był nieco wyższy od poprzedniej.

Jeżeli chodzi o budżet, to propozycje moje zmierzły do zmniejszenia wydatków nieprodukcyjnych na korzyść produkcyjnych. Budżet liberyjski zamykał się w r. 1935 globalną sumą 450.000 dolarów amerykańskich. Był on układany pod naciskiem elementów partyjnych i, jak już zaznaczyłem wyżej, był wyłącznie konsumpcyjny. Staraniem mojem było, by ewentualne nadwyżki budżetowe, które dałoby się osiągnąć dzięki wspomnianym poczynaniom, nie poszły znowu na po-

większenie pensji i tworzenie nowych placówek administracyjnych, a zużytkowane były na gospodarcze podniesienie kraju.

— Jakie rezultaty osiągnął Pan po półtorarocznej pracy?

— Naskutek zarządzeń, uchwalonych przez parlament w grudniu 1934 r., a które weszły w życie z dniem 1 lutego 1935 r. (nowa taryfa celna), wpływy w roku kalendarzowym podniosły się do 600.000 dolarów, a więc zwiększyły się o 150.000 dolarów. W marcu 1935 r. jednak rząd zawarł nowy układ z Firestonem i układ ten zmienił zasadniczo całą sytuację i moje plany; wprowadzie mocą układu oprocentowanie zostało zmniejszone z 7 na 5%, na przeciąg ośmiu lat, jednocześnie jednak uregulowano z taką dokładnością przeznaczenie wpływów zwyczajnych republiki na przeciąg lat trzech, że o inwestycjach z budżetu normalnego nie mogło już być mowy. 450.000 dol. z wpływów skarbowych stanowi budżet Liberji, ale wszelkie nadwyżki idą na oprocentowanie pożyczki i jej amortyzację.

W tych warunkach Liberja stanęła wprawdzie w rzędzie państw, płacących wszystkie swe zobowiązania międzynarodowe, jednakże nie była w stanie uczynić nic dla rozwoju kraju.

Wobec powyższej sytuacji wysunąłem dalsze projekty, których założeniem jest znalezienie kapitałów, niezbędnych na inwestycje. Zaproponowałem zmianę polityki podatkowej, a mianowicie radykalne obniżenie podatków gruntowych przy jednoczesnym ustaleniu obowiązkowych opłat na rzecz towarzystw rolniczych; sumy, stąd uzyskane, niewchodzące do budżetu państwa, a zużytkowane w całości na podniesienie gospodarcze zaplecza, przyczynią się niewątpliwie do wzmocnienia siły podatkowej kraju, który obecnie nie jest w stanie płacić i którego zaległości podatkowe sięgają pół miliona dolarów. Poza tem przedstawiłem plany osiągnięcia dochodu nadzwyczajnego przez bicie własnego bilonu i racjonalne wykorzystanie możliwych dochodów z poczty.

— Jak się ułożyła współpraca Pana z rządem liberyjskim przy wykonywaniu funkcji doradcy ekonomicznego?

— Współpraca moja z czynnikami rządowymi Liberji rozwijała się bardzo pomyślnie. Muszę podkreślić, że ministerstwo skarbu we wszystkich swych poczynaniach utrzymywało ze mną bardzo ścisły kontakt, a prezydent Barclay ustosunkował się bardzo przychylnie do moich zamierzeń. W pracy mojej napotykałem wprawdzie na szereg niejednokrotnie ciężkich do zwalczania trudności, ale przede wszystkim ze strony czynników pozaliberyjskich.

— Jak wyglądają obecne stosunki polsko-liberyjskie?

— Rząd liberyjski pragnie w dalszym ciągu współpracować z nami. Rozwój jednak stosunków polsko-liberyjskich zależeć będzie od dobrze zorganizowanej polskiej placówki handlowej, któraby zajęła się z jednej strony skupem artykułów miejscowych, a z drugiej wprowadzeniem na rynek liberyjski towarów polskich. Istnieje tu, jak wszędzie, duża konkurencja, i to ze strony czynników, dawno na ten rynek wprowadzonych. Mimo to, możliwości dla eksportu polskiego do Liberji istnieją, chodzi tylko o celową i dobrą jego organizację, o środki, o kapitały.

W Liberji naogół panowało wielkie zadowolenie z nawiązania stosunków polsko-liberyjskich. Zarówno czynniki rządowe, jak i całe społeczeństwo widziało w tem zbliżeniu ogólną poprawę dotychczasowych warunków, przede wszystkim przez wzmoczenie handlu. — Ponieważ Liberja jest niepodległą republiką i nie ma metropolji o preferencyjnych cłach, a na premje eksportowe pozwolić sobie nie może, znalezienie więc odpowiednich rynków zbytu jest dla niej zagadnieniem równie ważnym, jak wzmoczenie ilościowej produkcji i podniesienie jej jakości.

Przyjazd statku „Poznań” do Monrowji i założenie Polskiego Syndykatu Handlowego niewątpliwie przy-



Domy plemienia Kru w Monrowji

czyniły się do pogłębienia stosunków polsko-liberyjskich, będąc widowym znakiem ich realnego zapoczątkowania.

Muszę tu podkreślić, że Liberja — to tylko drobny fragment niezmiernie pojemnego i interesującego rynku, jakim jest Afryka Zachodnia, i że we wszystkich poczynaniach handlowych trzeba mieć na względzie całość zagadnień, a nie tylko jej fragmenty.

Jeżeli chodzi o stosunki kulturalne, to Liberję interesuje bardzo sprawa kształcenia młodzieży poza granicami państwa. W rozważaniach tych brana jest pod uwagę oczywiście i Polska.

Zainteresuje pewnie Pana również to, że w r. 1934 odwiedzili Polskę ministrowie Liberji: Simpson i Russel. Otóż w rozmowach ze mną niejednokrotnie podkreślali ogólne, niezmiernie dodatnie wrażenie z wizyty w naszym kraju.

— A może Pan zechce powiedzieć nam jeszcze parę słów o podróży, niedawno odbytej po wybrzeżu Afryki Zachodniej?

— Celem tej podróży było zapoznanie się ze spółdzielczością rolniczą na gruncie afrykańskim i przygotowanie w konsekwencji realnych podstaw dla rozwoju spółdzielczości w Liberji, gdzie dotychczas ta forma organizacyjna nie jest znana. Spółdzielczość zdała już wspaniałe egzamin na pozaeuropejskim terenie, przede wszystkim w Indjach i na Cejlonie, a od paru lat, przeszczepiona na grunt afrykański, rozwija się żywiołowo, zwłaszcza w Tanganice i na Wybrzeżu Złotem. Marszruta moja objęła Wybrzeże Kości Słoniowej, Wybrzeże Złote, Kamerun i Nigerję. Na terenie Afryki Zachodniej istnieją, jak się przekonałem, dwa typy spółdzielczości: francuska i angielska. Kooperatywy angielskie przedstawiają typ klasycznej spółdzielni, natomiast francuskie są kombinowaną formą spółdzielczości z samorządem rolniczym: członkostwo nie jest tu dobrowolne, a składki na spółdzielnię płyną z dodatków do podatków państwowych. Spółdzielnie angielskie mają raczej pewniejsze podstawy bytu, natomiast spółdzielczość francuska daje szybsze wyniki doraźne.

W Liberji, na wybrzeżu, gdzie ludność stoi na znacznie wyższym poziomie, grunt na powstanie kooperatyw w ich czystej, klasycznej formie, jest już podatny i należy się spodziewać pomyślnego ich rozwoju. Natomiast wewnątrz kraju odpowiadałby raczej typ spółdzielni francuskich. Odpowiednie projekty ustaw, dotyczące zarówno ruchu spółdzielczego, jak i samorządu rolniczego, zostały złożone rządowi Liberji i są obecnie rozważane w parlamencie.



Ulica w Monrowji

JANUSZ LEWANDOWSKI

NOWY WSPÓŁZAWODNIK

Jest rzeczą powszechnie znaną i nie wymagającą dowodzenia, że port gdański w ciągu XIX wieku został przez Niemcy sprowadzony do roli drugorzędnej przystani. Przy pomocy celowej polityki, Niemcy zamieniły wielkie miasto handlowe w prowincjonalne centrum administracyjne, zamieszkałe przez urzędników i wojskowych.

Polityka ta była nie tylko rezultatem planu, stanowiącego ogniwo przeciwpolskich dążeń Prus. Była ona jednocześnie zgodna z wielką linią rozwojową państwa niemieckiego, którego punkt ciężkości przenośli się ku zachodowi, dążąc do ośrodków bogactw naturalnych i do zbliżenia z narodami zachodu. Wybrzeże, niegdyś polskie, którego zagarnięcie było owocem wielowiekowych wysiłków niemieckich, znalazło się na uboczu, poza wielkim ruchem rozwojowym, poza wielką germańską ekspansją XIX wieku.

Na pierwszy plan wysuwały się porty, dogodnie położone pod względem geograficznym. Hamburg i Brema, stanowiące naturalne miejsca przeładunkowe bogactw, wydobywanych i przetwarzanych w zachodnich prowincjach Rzeszy, położone w najbliższym sąsiedztwie bogatych środowisk gospodarczych zachodniej Europy, stanowiły jednocześnie najdogodniejszy punkt odprawy w komunikacji transatlantyckiej. Żaden z bałtyckich portów państwa niemieckiego nie mógł z nimi konkurować. O współzawodnictwie między Gdańskiem a Hamburgiem nie mogło być mowy nawet w tym wypadku, gdyby względy polityczne nie

nakazywały Niemcom szczególnie Gdańską upośledzić.

Dwa wybrzeża: bałtycko-polskie i północno-niemieckie, w ramach jednego państwa nie mogły być ani należycie rozwinięte, ani wyczerpane. Gospodarcza przewaga jednego z nich była nieunikniona. Zarówno względy polityczne, jak ekonomiczne, dały całkowite zwycięstwo niemieckiemu wybrzeżu morza Północnego. Już na początku XIX wieku Gdańsk, jako port w skali światowej, przestał istnieć.

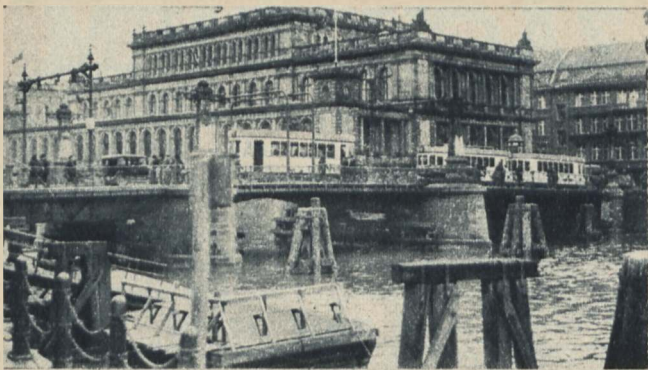
Sytuacja zmieniła się radykalnie z chwilą, gdy odzyskaliśmy część naszego Pomorza i Gdańsk został włączony do polskiego organizmu gospodarczego. Polska, mając jedyny dostęp do światowej gospodarki przez Bałtyk, musiała dążyć do uzyskania połączenia z całym światem tą jedyną drogą. Stworzenie portu w Gdyni podkreśliło i zaakcentowało tę sytuację, przez skierowanie drogą morską jeszcze większej części naszego obrotu towarowego.

Mówiąc najprościej: nie mamy do dyspozycji portów bardziej lub mniej dogodnie położonych. Nie musimy wybierać, musimy całkowicie wyzyskiwać to, co posiadamy. Dlatego tworzymy bezpośrednią łączność między Bałtykiem a całym światem.

W tem, co dla nas jest koniecznością, świat gospodarczy dopatruje się nowatorstwa. Istotnie, jest to nowatorstwo w stosunku do tradycji gospodarczych czasów przedwojennych, gdy ruch towarowy morza Bałtyckiego był przeładowywany w wielkich portach



Port w Królewcu



Widok na Zielony Most

zachodniej Europy i stamtąd dopiero kierowany za ocean.

W pierwszych latach po wojnie, ugruntowana tradycja, przyzwyczajenia handlowe, oraz organizacja techniczna — przyczyniły się do tego, że przez czas pewien utrzymywały się metody transportu łamanego. Niewątpliwie, sąsiadom naszym z zachodu zależało na tem, aby stan ten się utrwalił. Przekonywano się wzajemnie przez czas dłuższy argumentami taryf, utrudnień i ułatwień, zachęty i propagandy. Wreszcie zrozumiano w Niemczech, że Polska jest zdecydowana wykluczyć zbędnego pośrednika w swym międzynarodowym obrocie.

Stworzenie linii bezpośredniej komunikacji między Gdynią i Ameryką, uruchomienie nowoczesnych statków, a ostatnio rozszerzenie komunikacji i na Amerykę Południową — wszystko przekonywa wątpliwych o naszej decyzji.

Jest rzeczą charakterystyczną, że przykład Polski znalazł naśladowców. Ożywił on tych, którzy oddawna pogodzili się z myślą, że w komunikacji zaocennej nie mogą uniknąć pośrednictwa i że Bałtyk jest „jeziorem“, w którym można uprawiać żeglugę wewnętrzną, lecz z którego wypłynąć niepodobna.

W ostatnich czasach, niektóre państwa nadbałtyckie, korzystające dotąd bez protestu z pośrednictwa portów zachodnio-europejskich, wprowadziły bezpośrednią komunikację zaocenną.

Skłania to Niemców do nowej oceny sytuacji. Wzdając, że nie mogą liczyć na to, aby ich wielkie porty zachodnie pozyskały nadbałtyckiego klienta, Niemcy postanowiły ożywić własną działalność na Bałtyku. Mają tam piękne porty, a wśród nich Królewiec, którego zmodernizowane instalacje techniczne stoją przeważnie bezczynnie, gdyż rozwinięte zostały ponad potrzebę Prus Wschodnich.

Porty niemieckie nad Bałtykiem widzą obecnie z niepokojem, że klientela pomija je, kierując się do portów polskich, które mają dogodną komunikację bezpośrednią prawie z całym światem.

Wynika stąd nowa dążność państwa niemieckiego, stojąca w rażącej sprzeczności ze wszystkim, co przez lat kilkadziesiąt w tej sprawie robiono.

W ciągu wielu dziesiątków lat, Niemcy koncentrowały swój ruch zaocenniczny na zachodzie. Akcja ta udała im się całkowicie. Cały Bałtyk podporządkował się tej polityce. Obecnie zamierzenia niemieckie idą we wprost przeciwnym kierunku. Chcąc ratować porty własne nad Bałtykiem, a zwłaszcza Królewiec, Rzesza inauguruje nową politykę, zamierzając stworzyć linię bezpośredniej komunikacji, łączącą je z Ameryką, bez załamania w Hamburgu lub Bremie.

Propagatorem nowych myśli jest niemiecki minister komunikacji, Koenigs, który w ciągu ostatniego miesiąca kilka razy publicznie w tej sprawie przemawiał. Zwłaszcza odczyt ministra Koenigsa w „Niemieckim Towarzystwie Gospodarstwa Światowego“, w Erfurcie, był godny uwagi. W odczycie tym minister wskazał rozwój komunikacji zamorskiej Polski, Finlandji i Szwecji, podkreślił, że nawet Rosja usiłuje uruchomić z Leningradu linie stałej komunikacji z Ameryką, i wreszcie naszkicował plan współzawodnictwa z temi poczynaniami, przez rozwój Królewca, w którym już dzisiaj przeładowuje się około 8 tysięcy ton tygodniowo, przeznaczonych za ocean.

inicjatywa ministra Koenigsa nie jest dla nas obojętna. Musimy liczyć się z tem, że wkrótce będziemy mieli nowego konkurenta na Bałtyku w dziedzinie, która dotąd nie była przez niego atakowana.

Sprawa ta musi, oczywiście, wywołać najróżniejsze komentarze. Będzie ona napewno przedmiotem starannych studiów ze strony naszych kupców, armatorów, oraz czynników rządowych. My ze swej strony sygnalizujemy jej istnienie z uczuciem pewnego zadowolenia. Okazuje się, że kilka lat pracy naszej wystarczyło na to, aby zachwiać nieugiętą i doskonałą, jak się wydawało, ustaloną linię postępowania, której Niemcy nie odstępowali przez lat kilkadziesiąt.

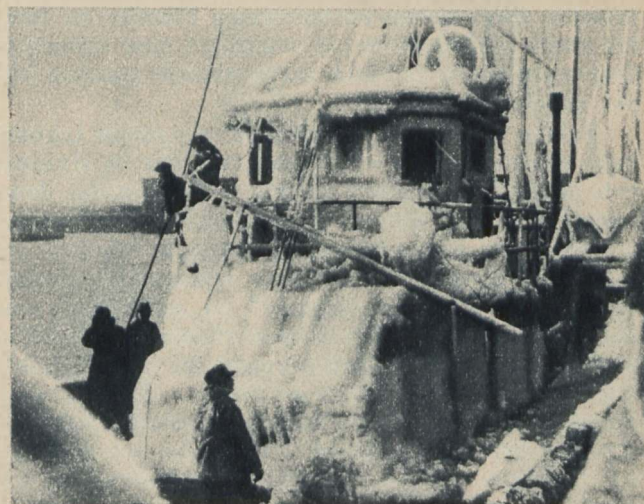
Nie przesądając ani rozmiarów, ani kształtów oczekującego nas współzawodnictwa, chcielibyśmy jedynie podkreślić naszą jedną niesporną wyższość.

To, co my robimy nad Bałtykiem, jest rezultatem bezwzględnej konieczności, jest dla nas kwestją bytu, i dlatego wysiłki, które tam koncentrujemy, są z natury rzeczy celowe i owocne.

Inicjatywa niemiecka, zmierzająca do tego, ażeby porty pruskie nad Bałtykiem ożywić, ma podłoże wybitnie polityczne. Jest to plan sztuczny, gospodarczo nieuzasadniony. Niemieckie gospodarstwo nie może oczekiwać pożytku z urzeczywistnienia myśli ministra Koenigsa, który zdoła wprowadzić je w czyn tylko kosztem znacznych ofiar. Walka, którą jeden ze współzawodników prowadzi z codzienną dla siebie korzyścią, a drugi z codzienną stratą, nie jest dla pierwszego z nich zbyt uciążliwa.

Dlatego będziemy ze spokojem oczekiwać „ożywienia“ niemieckich portów nad Bałtykiem — pilnie śledząc rozwój akcji nowego współzawodnika.

STANISŁAW ZALEWSKI



Skute lodem kutry rybackie

NA FRONCIE ZACHODNIM

Kto w Polsce myśli o sprawach Bałtyku, lub o sprawach Pomorza, ten musi równocześnie z czujną uwagą śledzić wszystko, co dzieje się poza naszą granicą zachodnią, tembardziej, że dzieją się tam rzeczy, o których społeczeństwo polskie nie tylko wie, ale i stale pamiętać powinno.

Wprawdzie od lat 2 ustał ogień huraganowy propagandy niemieckiej, zwróconej przeciwko Polsce.

Wprawdzie ze strony najbardziej w Niemczech miarodajnej, bo z ust kanclerza Hitlera, padają zapowiedzi, że Niemcy dzisiejsze nie tylko nie mają żadnych agresywnych w stosunku do Polski zamiarów, i że — przeciwnie — z wielką chęcią rozszerzyłyby zakres obecnego porozumienia przez ustalenie warunków dalej idącej współpracy. Jednakże te zapewnienia i oferty nie mogą mieć dla społeczeństwa polskiego dostatecznej siły przekonywującej, gdyż oprócz tych zapowiedzi dochodzą z poza naszej granicy zachodniej również i inne głosy, mniej miłe, mniej pociągające, często wprost sprzeczne z zasadniczym tonem przemówień kanclerza Hitlera, a jednak niemniej rzeczywiste, niemniej realne.

Takim wysoce realnym odgłosem, dochodzącym z tamtej strony granicy, jest przede wszystkim echo nieustających zbrojeń niemieckich, popartych w ostatnich tygodniach faktem jednostronnego przekreślenia dobrowolnie przez Niemcy przyjętych i podpisanych traktatów z Locarno, przez wprowadzenie wojsk do zdemobilizowanej według tych traktatów strefy nadreńskiej.

Krok ten wprawdzie nie jest zwrócony bezpośrednio przeciwko Polsce. Jednakże oznacza on poważne wzmocnienie pozycji militarnej Niemiec, a tem samym nie może być przez nas zlekceważony. Równocześnie zaś nie możemy uważać za rzecz normalną, jeśli państwo, z którym Polska podpisała obustronnie wiążące umowy zasadniczej wagi, w pewnym momencie przekreśla jakąś inną przez siebie podpisaną umowę, stwierdzając, że na podstawie tylko własnej decyzji przestaje uważać ją za wiążącą i obowiązującą. Tego rodzaju stosunek do jednej umowy z natury rzeczy musi osłabiać wiarę w znaczenie i siłę faktyczną umów innych.

Ale poza temi momentami natury ogólnopolitycznej, dotyczącymi postępowania Niemiec na terenie międzynarodowym, są również i inne momenty, dotyczące spraw polskich już w sposób zupełnie bliższy, zupełnie bezpośredni.

Takim momentem w okresie ostatnich tygodni było przemówienie, wygłoszone w dniu 28 stycznia r. b. na Śląsku Opolskim przez p. d-ra Schachta, dawnego i obecnego dyktatora gospodarczego Niemiec, w którym to przemówieniu p. Schacht wyraził się w sposób wysoce dwuznaczny, zapewniając słuchaczy, że „Śląsk nie jest stracony“, co, oczywiście, mogło być zrozumiane przede wszystkim jako groźba pod adresem Polski i pod adresem tej części Śląska, która została przyłączona do Polski. Była to więc jakgdyby próba podjęcia na nowo agitacji rewizjonistycznej przeciwko Polsce, i to próba, wychodząca od człowieka, mającego decydujący wpływ na tak ważny odcinek całości spraw niemieckich, jakim jest życie gospodarcze Niemiec.

Lecz nie tylko od strony militarnej Niemiec i nie tylko w postaci wypowiedzi takich, czy innych dygnitarzy, dochodzą z poza naszej granicy zachodniej głosy niepokojące.

Jest jedna dziedzina spraw, o której, przy omawianiu dzisiejszego stanu stosunków polsko-niemieckich, przede wszystkim pamiętać należy.

Dziedziną tą jest sprawa ponownie wzmożonej akcji germanizacyjnej w stosunku do ludności polskiej w Niemczech.

Półtoramiljonowa rzesza tej ludności jest i zawsze będzie szczególnie bliska sercu każdego Polaka. Każde prześladowanie, każdy ucisk, każdy gwałt, każde ograniczenie praw tej ludności, uderza z całą siłą w uczucia jednolitego w tej sprawie Narodu Polskiego, jako cios, wymierzony i zadany całości tego Narodu.

Wiedział o tem, a przynajmniej zdawał się wiedzieć kanclerz Hitler, kiedy w pierwszym zaraz okresie po podpisaniu paktu porozumienia polsko-niemieckiego, złożył uroczystą deklarację, że Niemcy narodowo-socjalistyczne wyrzekają się wszelkiej germanizacji, że stoją na gruncie poszanowania uczuć i praw narodowych wszystkich mniejszości w Niemczech, przede wszystkim zaś najliczniejszej z nich mniejszości polskiej.

Zobowiązanie to dane było w formie zupełnie jasnej, kategorycznej, niepozostawiającej wątpliwości. Było ono poparte stwierdzeniem, że każda próba wynarodowienia pozostaje w całkowitej sprzeczności z zasadniczymi założeniami ruchu hitlerowskiego. Zdawało się, że nie może tu być żadnych sposobów odmiennego traktowania sprawy.

Niestety, okazało się wkrótce, że tego rodzaju nadzieje i oczekiwania były zupełnie nieuzasadnione. Niemal bezpośrednio po zajęciu tak jasnego stanowiska przez kanclerza, który — między innymi — wypowiedział się jako kategoryczny przeciwnik wszelkich prób germanizowania nazw polskich — zaczęła się gwałtowna, prowadzona z niespotykaną poprzednio energią wzdłuż całej naszej granicy akcja przemianowywania prastarych polskich nazw miejscowości, przez nadawanie im nowego, czystoniemieckiego brzmienia. W ciągu ostatniego roku akcja ta objęła setki miejscowości. Była ona jakgdyby złośliwym podkreśleniem, że słowa pozostają słowami, nie mają natomiast żadnego wpływu na kierunek działania.

Lecz nastąpiły posunięcia, dalej idące i ostrzej godzące w podstawowe warunki bytu ludności polskiej w Niemczech. Dotyczą one przede wszystkim warunków prawnych położenia tej ludności.

Przedewszystkiem nastąpiło rozszerzenie na ludność polską mocy obowiązującej dwóch ustaw, których jasno określonym celem było oddziaływanie w niemieckim duchu narodowym. Jedną z tych ustaw, ustawa o t. zw. „zagrodzie dziedzicznej“, stwierdza, że każde gospodarstwo rolne musi być traktowane z punktu widzenia interesów zachowania włościactwa, jako „źródła krwi narodu niemieckiego“. Rozszerzenie mocy obowiązującej tej ustawy na ludność polską stwarza wieczną groźbę, że rolnik-Polak, pozbawiony swobodnego prawa dysponowania swoją własnością, będzie równocześnie zmuszany do



Oddziały niemieckie wkraczają do Kolonii w Nadrenji

germanizowania się pod groźbą wywłaszczenia z ojczystego zagona. Jest to więc jakgdyby nawrót do najgorszych tradycji niemieckiego ustawodawstwa przedwojennego, stwarzającego dla polskiego posiadacza ziemi groźbę przymusowego wywłaszczenia.

Drużga ustawa, zatytułowana jako ustawa o obowiązku powszechnej służby pracy, rozciąga znowu na młodzież polską obowiązek przymusowego uczestnictwa w hitlerowskich obozach pracy, których wyraźnie określonym celem jest „wychowywanie w niemieckim duchu narodo-socjalistycznym”. W zestawieniu z praktycznym przymusem uczestnictwa polskiej młodzieży szkolnej w hitlerowskich organizacjach młodzieżowych, stwarza to stau, przy którym całość wychowania dzieci i młodzieży polskiej, od lat najmłodszych aż po wiek służby wojskowej, będzie ogarnięta atmosferą planowego pozyskiwania tej młodzieży dla niemieckiego ruchu narodo-socjalistycznego.

Nie koniec jednak na tem. Charakter wyraźnego upośledzenia ludności polskiej nosi nowa ustawa o obywatelstwie niemieckim, przewidująca, że pełnię praw obywatelskich w Niemczech może mieć tylko albo Niemiec, albo człowiek, poważnie zasłużony dla interesów niemieczyny. Że tego rodzaju ustawy nie pozostają tylko na papierze, świadczy inny fakt, a mianowicie decyzja, pozbawiająca Związek Polaków w Niemczech prawa wysunięcia kandydatów polskich w czasie zbliżających się wyborów parlamentarnych, na tej podstawie, że jedynie obóz narodo-socjalistyczny ma prawo wysuwania list i kandydatów.

Szczególnie niebezpieczna dla interesów polskości w Niemczech jest inna znowu ustawa, ustawa o zawodzie dziennikarskim, która stwarza tego rodzaju warunki pracy, przy których wszyscy dziennikarze i publicyści, pracujący w pismach polskich, mogą być dla najbliższych powodów pozbawieni prawa wyda-

wania i redagowania pism, co w rezultacie pozwala władzom administracyjnym na utrzymywanie nieustającego nacisku, opartego o groźbę uniemożliwienia wydawnictwa pisma.

Jak z tego pobieżnego zestawienia widzimy, warunki prawne położenia ludności polskiej w Niemczech w latach ostatnich, wbrew kategorycznemu oświadczeniu kanclerza, nietylko w niczem się nie poprawiły, lecz, przeciwnie, są dziś gorsze, niżeli były kiedykolwiek. A równocześnie niewiele poprawiły się ogólne warunki bytu. Wprawdzie ustał teror fizyczny, nie zmniejszyła się jednak stanowczość walki z wszelkimi placówkami życia polskiego, przede wszystkim ze szkołą polską, a zwiększyła się planowość i stanowczość akcji germanizacyjnej na wszystkich polach życia polskiego.

Wymowa faktów tych jest dość jasna i nienazbyt różowa. Choćbyśmy nawet przeciwstawili im i inne fakty, jak przede wszystkim szereg przyjaznych w stosunku do Polski wypowiedzi kanclerza Hitlera, to jednak jeszcze nie zmienimy ogólnego obrazu w ten sposób, abyśmy mogli powiedzieć, że dotychczasowa czujność społeczeństwa polskiego na froncie naszego pogranicza zachodniego staje się zbyt słabą, lub też że może być w czemkolwiek osłabiona.

I to jest bodajże najważniejszy wniosek z całości powyższych rozważań.

★

Jest w Polsce organizacja, której programem zadaniem jest wszechstronne potęgowanie sił polskich na zachodzie, budzenie czujności w stosunku do wszelkich nieprzyjaznych wobec polskości wystąpień po stronie niemieckiej, opieka nad losem ludności polskiej w Niemczech.

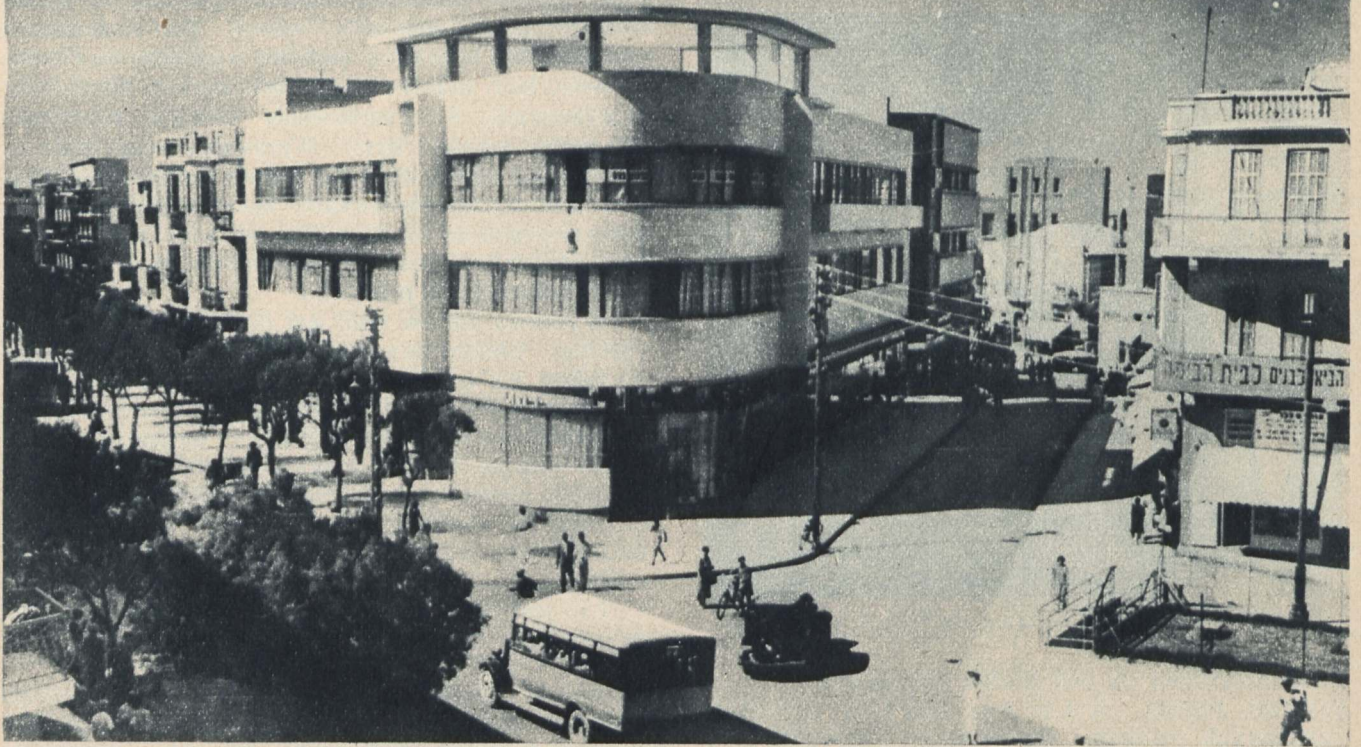
Organizacją tą jest Polski Związek Zachodni, dawniej występujący pod nazwą Związku Obrony Kresów Zachodnich.

Współdziałanie z tą organizacją powinno być dążeniem wszystkich świadomych sił społeczeństwa polskiego. Zadanie to jest obecnie szczególnie aktualne, wobec faktu, że w dniach od 30 marca do 6 kwietnia r. b. odbywać się będzie na terenie całego Państwa i pod protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej „Tydzień Propagandy i Zbiórkowy Polskiego Związku Zachodniego”.

BOLESŁAW SROCKI



Nowa Palestyna a Polska



O obecnej Palestynie pisze się w ostatnich czasach bardzo dużo. Dokonywana się odbudowa Ziemi Obiecanej jest śledzona z dużym zainteresowaniem nawet przez tych wszystkich, którzy jeszcze doniedawna ten wysiłek sjonizmu nazywali — utopją.

I pomimo tych, czy innych poglądów politycznych, wszyscy ci, którzy byli w Palestynie, muszą się nad niejednym, oglądanym przez siebie zjawiskiem, zastanowić, a przede wszystkim muszą dać wyraz uznania i największej pochwały tym wszystkim, którzy z zaparciem i nadzwyczajnym poświęceniem dokonywują dzieła odbudowy Palestyny.

Wysiłek jest naprawdę olbrzymi.

Uwagi i spostrzeżenia, wynikające z mego pobytu w Palestynie, wypowiedziałem w kilku wygłoszonych odczytach.

W artykule obecnym, z racji wyznaczonych mi ram, chcę poruszyć tylko te zagadnienia, które, w moim pojęciu, leżą w orbicie działań Ligi Morskiej i Kolonialnej, względnie, dzięki inicjatywie Ligi, mogą być z pożytkiem dla naszego kraju rozwiązane.

Z powyższych względów nie poruszam spraw obszaru, położenia i klimatu. Interesujący się temi sprawami znajdują je w wielu pracach naukowych i opisach terenoznawczych lub podróźniczych.

Chcę tylko na początku przypomnieć, że dzień 9-go grudnia 1917 r., kiedy to marszałek angielski Allenby, wkroczył do Jerozolimy, jest początkiem nowej ery Palestyny i obudzenia ludów Bliskiego Wschodu z wieloletniego letargu, zacofania i bezczynności politycznej i ekonomicznej.

Naskutek sugestji Anglii, powstaje projekt mandatu nad Palestyną i w rezultacie w dniu 1 lipca 1920 r. — Anglia obejmuje rządy czynne w Palestynie. Jak

je wykonuje, możnaby na ten temat wiele napisać. Jednego nie należy zapominać: Anglia, wykonywując powierzony jej przez Ligę Narodów, mandat nad Palestyną, zapatrzona jest przede wszystkim w interesy swego własnego imperjum. Faktyczną wypadkową linii politycznej rządu palestyńskiego jest zredukowanie biegunowo przeciwnych aspiracji Żydów i Arabów do zakresu, odpowiadającego interesom tylko Anglii i do ściśnienia praw jednych kosztem drugich, celem wytworzenia ustawicznej zmienności nastrojów, korzystnych dla siebie.

Na podstawie tej ogólnej polityki, rząd palestyński odmawia przyznania Agencji Żydowskiej (ciało doradcze przy Wysokim Komisarzu) żądanej liczby certyfikatów, nie przyznaje Żydom gruntów państwowych, tworzy w niezwykle powolnym tempie instytucje samorządowe kraju i t. p.

A tymczasem sam fakt objęcia mandatu nad Palestyną wytworzył złudzenie, że zaistniały podstawy do realizacji ideologii sjonistycznej i marzeń mas, których wzrok zwrócony był ku Sjonowi.

Wtedy, gdy w roku 1919 w całej Palestynie było wszystkiego 58.000 Żydów, to w latach: 1931 — jest już Żydów 175.000, w 1933 — 245.000, a w 1934 — 330.000, z tego w samych miastach — 228.000 Żydów. Jak widzimy — wzrost nadzwyczajny.

Ale wzrost ludności daje i inne korzyści. Przyjeżdżający Żydzi przywożą olbrzymie kapitały. Rozpoczynający się dobrobyt w kraju daje poważne korzyści finansowe również i rządowi palestyńskiemu. Rezerwy finansowe, powstałe z nadwyżek budżetowych, przekraczają dziesiątki milionów złotych. W r. budżetowym 1934/35 preliminowano 94 miliony, a osiągnięto 144 miliony złotych. Rząd zbiera milionowe

nadwyżki budżetowe, skwapliwie spłaca długi z czasu zarządu wojskowego, a jednocześnie w miastach brak listonoszów, brak budynków pocztowych, telefonicznych i nawet zwykłych skrzynek pocztowych.

Wszelkie słuszne oburzenia opinii żydowskiej na gospodarke Anglików, krzywdzącą Palestynę, nie dają żadnych rezultatów. Jest zupełnie widoczne, że Palestyna, szczególnie w ostatnich miesiącach, staje się centralnym ośrodkiem polityki angielskiej w stosunku do Bliskiego Wschodu i Afryki Północnej. Wojna włosko-abisyńska wykazała możliwość zatarasowania drogi do Indii przez kanał Sueski. Okoliczność ta zmusiła Anglię do przygotowania mocniejszego oparcia strategicznego dla swej potęgi właśnie w Palestynie. W tym celu w tempie przyspieszonym rozszerza się port wojenny i handlowy w Haifie, kosztem żydowskim, za 800.000 f. st.; buduje się wspaniałą szosę z Barsedy do rybackiego portu przy ujściu morza Czerwonego — Akaby, stanowiącego punkt zbieżny 4 krajów: Palestyny, Transjordanii, Egiptu i Hedżasu. Szosa ta połączy Haifę z Akabą. Pozatem przystępuje się do połączenia kanałami z jednej strony morza Martwego, a z drugiej morza Śródziemnego z morzem Czerwonym przy tejże Akabie.

W celu urzeczywistnienia tych planów, obecnie robi się wszystko, aby zapewnić sobie życzliwość arabskich przywódców politycznych Palestyny, Transjordanii i Hedżasu, a tem samem zabezpieczyć się przed możliwymi dywersjami nacjonalistycznych grup arabskich.

W pierwszym rządzie, aby pozyskać Arabów, wprowadza się na początek (czasowo) ograniczenia wjazdu dla Żydów, obniżając prawie o połowę kwotę imigracyjną na obecne półrocze.

W ten sposób imigracja do Palestyny, która w roku 1935 wynosiła oficjalnie 61.451, a nieoficjalnie — około 66.100 osób, w roku obecnym dojdzie najwyżej do 40.000 osób.

I tu rozpoczyna się nasze pierwsze zainteresowanie.

Boć przecie jest rzeczą bezsporną, że z jednej strony — pomimo wszelkich niedomagań ze strony władz angielskich, a z drugiej strony wobec sytuacji Żydów

w Europie, Palestyna będzie i nadal stanowiła centrum zainteresowania imigracyjnego wszystkich skupień żydowskich na świecie, a najsilniej pod względem ideologicznym i liczbowym — Polski i Niemiec.

Nie jest dla nikogo tajemnicą, że Polska posiada nadmierną ilość Żydów i obowiązkiem państwa jest czuwać, aby naturalny pęd wyjazdu szedł tylko po linii legalnej, zapewniającej ochronę przed wyzyskiem, doprowadzającym niejednych do zupełnej ruiny.

Jeżeli rząd Rzeszy może spowodować, że kosztem naszych certyfikatów zwiększa się ilość Żydów, wyjeżdżających z Niemiec, to musi powstać pytanie: A Polska, jako członek Ligi, czy nie może spowodować takiej ilości certyfikatów, która odpowiadałaby ilości Żydów w Polsce?

Polska, jako członek Ligi Narodów, w sprawie żydowskiej ma specjalne prawa i obowiązki. Ponad 50 proc. całego żydostwa w Palestynie jest uchodźcami z Polski — z tego też powodu Polska ma i obowiązki i bardzo duże możliwości.

Żydzi polscy, których cechuje naturalne ciążenie do Polski, przejawiające się we wszystkich formach życia rodzinnego, towarzyskiego i ekonomicznego, nie są należycie wyzyskani.

I to jest nasze drugie zainteresowanie.

W rozwoju wpływów gospodarczych, a nawet politycznych, Żydzi polscy w interesie Państwa Polskiego mogą odegrać wybitną rolę.

Z tych względów, jak również z uwagi na całokształt zagadnienia żydowskiego w Polsce, którego Palestyna stanowi, bądź co bądź, częściowe rozwiązanie, zaistniały problem polsko-palestyński winien być należycie zbadany przez społeczeństwo polskie, jak i przez czynniki decydujące w państwie.

W mojem przekonaniu, właśnie w tej dziedzinie otwierają się duże możliwości inicjatywy ze strony Ligi Morskiej i Kolonialnej. Liga winna Palestynę traktować jako jeden z krajów zamorskich, gdzie nasza ekspansja gospodarcza ma możliwości, i przez który może ogarnąć — bliższy Wschód.

Porobiono szereg błędów i niedopatrzeń. Śpieszne ich naprawienie — twierdzą — wymaga polska racja stanu.

HENRYK SUCHECKI



Zbiór winogron w Palestynie



Ulica w Jerozolimie

Morze Śródziemne w nowej roli



Jeden z promotorów badań geo-politycznych w Niemczech, Albrecht Haushofer, wystąpił naprzód w „Zeitschrift für Geopolitik“, a następnie także w „Zeitschrift für Politik“ (Januar, 1936) z nader oryginalną tezą, dotyczącą strategicznego znaczenia morza Śródziemnego w czasie wojny. Teza ta całkowicie odwraca wszystkie pojęcia, jakimi nas w tym przedmiocie dotąd karmiono.

Teza ta głosi ni mniej, ni więcej, jak to, że morze Śródziemne nie jest już dla Wielkiej Brytanii drogą, prowadzącą do Indyj. Wprawdzie w czasie pokoju statki handlowe wszystkich państw, a więc także i Wielkiej Brytanii, będą korzystać nadal z tej najkrótszej drogi morskiej, łączącej Europę z Azją południową, ale Anglja nie będzie już starała się zabezpieczyć tę drogę w wypadku wojny z jednym z państw śródziemnomorskich, lecz wszystkie jej usiłowania zmierzać będą do zamknięcia morza Śródziemnego z dwóch stron od Gibraltaru i od strony Suezu, w celu zabezpieczenia swoich imperjalnych połączeń na dawnej drodze, która przed przekopaniem kanału Sueskiego biegła naokoło Przylądka Dobrej Nadziei.

Morze Śródziemne stanowiło oddawna geo-polityczną jedność, to znaczy, że na jego brzegach istniała wciąż dążność do wytworzenia politycznej i cywilizacyjnej jedności.

Było więc przestrzenią wodną, koncentrującą energje polityczne, a nie oddzielającą od siebie trzech kontynentalnych cywilizacyj: Europy, Afryki i Azji.

Najdoskonalszą jednością było ono za czasów starożytnego, rzymskiego, imperjum, kiedy to morze Śródziemne było „mare clausum“ rzymskiego panowania i greko-rzymskiej kultury.

Poczucie jedności politycznej, obejmującej swoim panowaniem pobrzeże morza Śródziemnego, przetrwało rzymskie imperjum i ożywiało się zawsze z chwilą, kiedy docierała do nich jakaś większa światowa potęga, jak np. święte rzymskie cesarstwo niemieckiej nacji za Fryderyka Barbarossy.

Podczas średniowiecza morze Śródziemne zostało jednak na długi przeciąg czasu podzielone na dwie

części, dzięki pojawieniu się na jego brzegach potęgi Islamu. Po upadku z jednej strony hiszpańskiej, z drugiej osmańskiej potęgi, morze Śródziemne schodzi w polityce światowej na dalszy plan, stając się terenem słabych napięć energii politycznych, do czasu, kiedy zaczęło znowu odgrywać znaczenie jako droga, prowadząca do Indyj. To znaczenie pierwszy ocenił Napoleon Bonaparte, który w Indjach zamierzył uderzyć boleśnie Anglję. Jego plan, niezbyt realnie pojęty, zmierzał do opanowania wschodnich wybrzeży morza Śródziemnego w Egipcie i Syrii jako odskoczni do opanowania Indyj.

Anglji, której głównym rywalem było wówczas państwo śródziemnomorskie — Francja, chodziło o to, ażeby z morza Śródziemnego uczynić morze zamknięte, o ile możności, panując nad jego wrotami w Gibraltarze i w Egipcie.

Z tej przyczyny Anglja długi czas opierała się pomysłowi przekopania kanału Sueskiego, a kiedy wreszcie się nań zgodziła, wtedy cała jej polityka poczęła zmierzać w tym kierunku, ażeby tę nową i najkrótszą drogę do Indyj zabezpieczyć na wypadek wojny. Wraz z temi zmienionemi celami brytyjskiej polityki wzrosło znaczenie brytyjskiego centralnego punktu oparcia dla floty na Malcie, gdzie powstaje najpotężniejsza baza morska Wielkiej Brytanii.

Nieustanne umacnianie się Wielkiej Brytanii na morzu Śródziemnem przez okupację Egiptu, Sudanu i aneksję Cypru, można rozumieć tylko w świetle jego roli, jako drogi do Indyj, którą wszelkimi środkami należało zabezpieczyć na wypadek wojny.

Kwestja, czy droga ta mogła być zabezpieczona przeciw połączonym siłom państw śródziemnomorskich, nie stała się ani razu aktualna z przyczyny stałej rywalizacji zjednoczonych Włoch z Francją. Wraz z konfliktem włosko-abisyńskim, wybuchłym niedawno, wydawało się więc wszystkim, że powstaje dawna kwestja — kwestja bezpieczeństwa drogi do Indyj.

Tutaj jednak następują fakty znamienne, jakgdyby

świadczące o tem, że polityczne oblicze morza Śródziemnego uległo nowej zmianie. Na morzu Śródziemnym koncentruje się prawie cała flota brytyjska, lecz jednocześnie z tą niebywałą demonstracją największej na świecie morskiej potęgi, zmanifestowana zostaje jej słabość: flota gromadzi się na dwu krańcach morza Śródziemnego, ogalając prawie zupełnie jego centralne obszary, nie wyłączając Malty, o której pewien autor angielski pisał w r. 1907: „Malta jest najpotężniejszą fortecą morską na świecie, silniejszą od Gibraltaru i Hongkongu, nie wymagająca ochrony od strony lądu i dlatego bardziej zdolną do samoobrony niż jakikolwiek punkt obronny całego imperjum“. (A. M. Muiray. Imperial Outpost, London 1907).

Tym rewelacyjnym czynnikiem, który wpłynął na zmianę strategicznej roli morza Śródziemnego i rozbroił Malte jako morską fortecę i punkt oparcia dla floty, jest rozwój lotnictwa. Zarówno francuskie, jak włoskie aeroplany mogłyby z łatwością wszystkie fortyfikacje na Malcie obrócić w perzynę, a stacjonowana tam flota nie czułaby się ani przez jedną minutę bezpieczną.

Admiralicja brytyjska jeszcze przed konfliktem włosko - abisyńskim wyciąga stąd wszystkie konsekwencje i, rezygnując z Malty, jako z punktu oparcia dla floty morskiej, pozostawia jej tylko charakter pozycji wypadkowej dla floty powietrznej, która swoim promieniem działania obejmuje Neapol, Bizertę i Sycylię.

Natomiast flota brytyjska wycofana zostaje do wschodniego basenu morza Śródziemnego, otrzymując za podstawę operacyjną trójkąt: Cypr — Haifa — Aleksandria. Gibraltar został wzmocniony i włączony do terenu akcji eskadr atlantyckich.

W ten sposób jednak, opuszczając centralny punkt morza Śródziemnego na Malcie i jednocześnie rezygnując z kontroli cieśniny Sycylijskiej, a natomiast wycofując swą flotę ku bramom wjazdowym do morza Śródziemnego, admiralicja brytyjska tem samem uznała faktyczny stan rzeczy, przy którym, w razie wojny z kimkolwiek na śródziemnomorskim terenie, nie jest w możności obronić bezpieczeństwa drogi handlowo - morskiej, prowadzącej tam do Indji. Okręty brytyjskiej floty handlowej nie mogłyby już w czasie wojny bezpiecznie kursować między Gibraltarem a Suezem, do chwili odniesienia decydującego zwycięstwa na morzu przez Wielką Brytanię. Słusznie więc Haushofer, opierając się na

tym fakcie, dochodzi do wniosku, że strategiczne znaczenie morza Śródziemnego uległo dla Wielkiej Brytanji zasadniczej zmianie. Nie jest to już gościniec, którego trzeba bronić, lecz raczej wielkie jezioro, które należy hermetycznie zamknąć od zewnątrz, t. j. od Gibraltaru i Suez, aby w ten sposób zapewnić bezpieczeństwo innej drodze do Indji, tej, która niegdyś łączyła angielską metropolję z jej najbogatszą kolonią — drodze, okružającej Afrykę, koło przylądka Dobrej Nadziei.

Ulepszenia techniczne w konstrukcji okrętów, poruszanych siłą napędą nafty, przychodzą z pomocą tej nowej brytyjskiej polityce. Już dzisiaj okręty z ładunkiem towarów masowego wyrobu okružają Afrykę, ażeby uniknąć kosztownych opłat przejazdu przez kanał Suezki. Sytuacja strategiczna na morzu Śródziemnym staje się prawie identyczna z tą, która się wytworzyła przed stu czterdziestu laty, kiedy młody generał Bonaparte okupował Egipt, a admirał Nelson zwyciężał pod Abukirem i współdziałał z armją turecką, ażeby przeszkodzić pochodowi Bonapartego do Syrii.

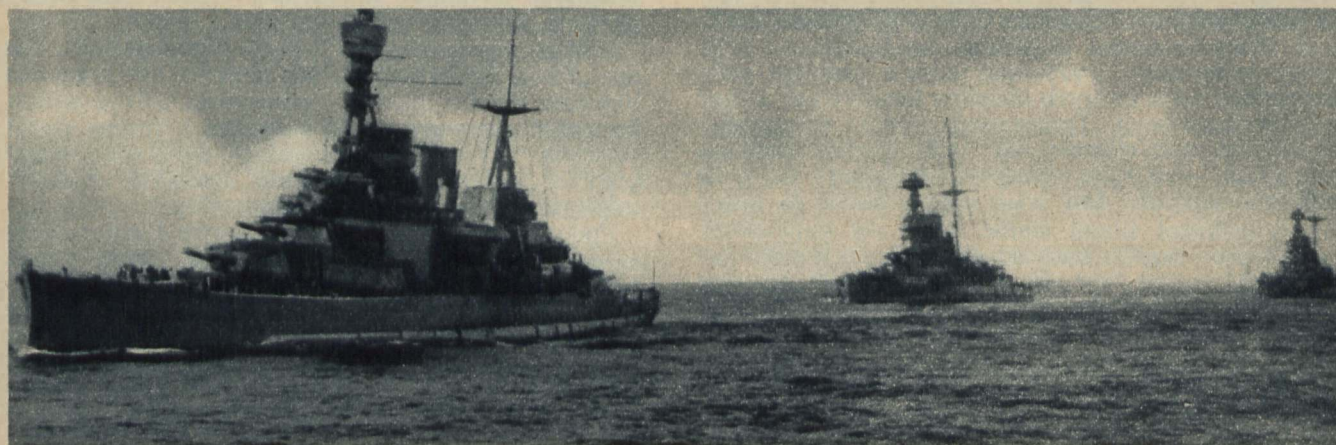
Nie ochrona, lecz zamknięcie drogi śródziemnomorskiej do Indji będzie teraz celem akcji zarówno brytyjskiej floty, jak brytyjskiej polityki w razie wojny z któremkolwiek z państw śródziemnomorskich. Jednocześnie z tą zmianą sytuacji takie punkty imperjum Brytyjskiego, jak Egipt, Suez, morze Czerwone, Aden i Gibraltar, zyskują na znaczeniu w tym samym stopniu, w jakim Malta je traci. Morze Czerwone, na którym obecnie kursują włoskie transporty wojskowe, staje się miejscem szczególnie wrażliwym.

Natomiast morze Śródziemne zamienia się, dzięki rozwojowi lotnictwa, w „mare clausum“ z rzucającą się w oczy włoską przewagą sił, którą im daje centralne położenie. Z baz lotniczych na Sycylii panują one nad cieśniną sycylijską, z terenów Libji zagrażają połączeniom morskim basenu wschodniego, a z Sardynji kontrolują ruch na drogach morskich basenu zachodniego.

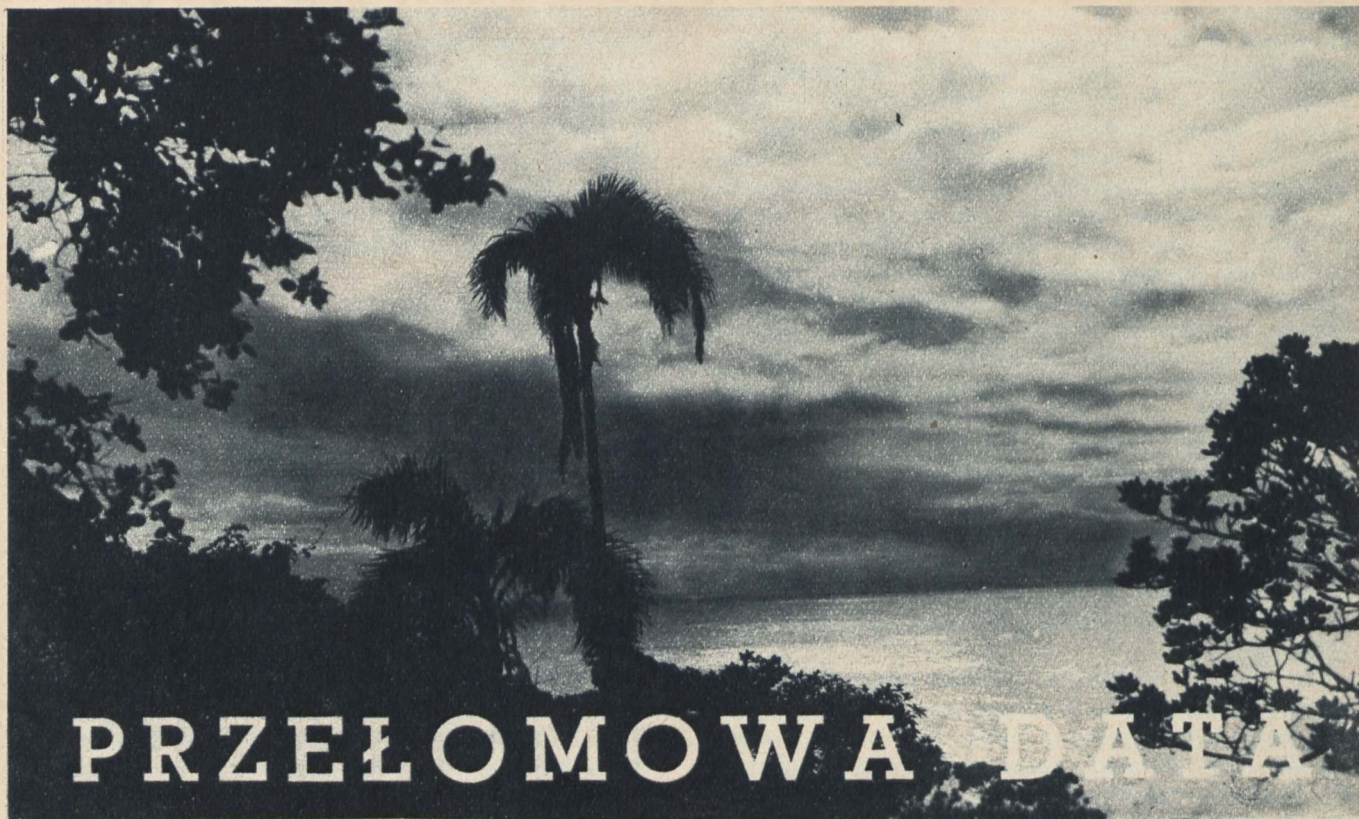
Niejednokrotnie stwierdzamy, że dzięki powietrznej komunikacji, glob ziemski uległ znacznemu pomniejszeniu.

W tym samym stopniu zmniejszyło się morze Śródziemne. Stało się ono wąskim kanałem, którego bezpieczeństwo żadnymi środkami morskiej potęgi nie może być zapewnione.

AL. CHRZAŚCZEWSKI



Angielskie okręty wojenne na morzu Śródziemnym



PRZEŁOMOWA DATA

Dnia 28 lutego 1936 roku, odpłynął po raz pierwszy z Gdyni do Brazylii i Argentyny transatlantyk „Pułaski”, inaugurując polską linię pasażerską do portów Ameryki Południowej.

Znaczenie nowej polskiej linii żeglugowej, najdłuższej z istniejących, jest ogromne. Pod względem handlowym regularne kursy polskich statków znacznie powiększają widoki zdobycia dla polskich produktów, w myśl znanej maksymy, że „handel idzie za banderą”, pojemnych rynków południowo-amerykańskich. Oczywiście, wobec panowania, dziś już na całym świecie, zasady handlu kompensacyjnego, Polska, wzmian za wzmoczenie swego eksportu do tej części świata, będzie musiała powiększyć tam zakupy potrzebnych jej towarów — nie jest to jednak rzecz niepożądana. Przeciwnie, rozwój stosunków handlowych z Południową Ameryką musi niejako automatycznie przyczynić się do uzdrowienia geograficznej struktury handlu zamorskiego naszego państwa, dziś jeszcze wybitnie dla nas niekorzystnej.

Osobom, interesującym się bliżej sprawami gospodarczymi, nieobce jest charakterystyczne zjawisko, że handel zamorski stale daje nam saldo ujemne, przynosi straty naszemu bilansowi handlowemu — i że straty te możemy wyrównać jedynie wskutek stale dodatniego salda naszych obrotów handlowych z krajami europejskimi. Tymczasem rynki europejskie kurczą się, nasz eksport do tych krajów stale się zmniejsza, — w roku ubiegłym zmniejszył się o 50 milionów złotych. Jest więc rzeczą jasną, że musimy wszelkimi siłami starać się o jak największy i najszybszy wzrost naszego eksportu do krajów zamorskich, — musimy jak najprędzej dojść do wyrównania naszym eksportem tych olbrzymich sum, jakie z konieczności płacimy corocznie zamorskim dostawcom niezbędnych surowców, jak bawełna, wełna, skóry, ziarna oleiste — i takich produktów, jak kawa, kakao i herbata.

Przyszłość naszego handlu zamorskiego leży w dużym stopniu w Południowej Ameryce. W tej

części świata, o której powiedział w r. 1914 prezydent Teodor Roosevelt: „Wierzę, że obecne stulecie będzie nazwane wiekiem Ameryki Południowej”. Z tą „ziemią przyszłości” połączyła nas ostatnio nowa linia okrętowa pod biało-czerwoną banderą.

Przełomowe znaczenie daty pierwszego odjazdu „Pułaskiego” do Rio de Janeiro i Buenos Aires nie leży w fakcie uruchomienia bezpośredniej komunikacji między Gdynią, a temi portami. Już od szeregu lat obce, coprawda, statki utrzymują taką bezpośrednią linię żeglugową. Poza to „Pułaski” nie jest nawet pierwszym polskim statkiem na tej linii. Już w końcu roku ubiegłego towarowy s/s „Wisła” rozpoczął regularne rejsy na szlaku Gdynia — Buenos Aires. Dla czego zatem odjazd „Wisły” minął prawie bez wrażenia, a o „Pułaskim” prasa polska rozpisuje się obszernie?

Handel jest rzeczą niezmiernie ważną, konieczną, ale sam przez się nie stanowi o ekspansji i wielkości narodów. O tem decydują ludzie. Szary, prosty emigrant, być może, wiezie ze sobą załadunek nieoczekiwanych triumfów. A kawałek drzewa, czy worek cementu jest tylko martwym przedmiotem.

Polscy wychodźcy na „Ziemi Przyszłości”, (czy też „Ziemi Zdobywców”, jak nazywa ów kontynent Vincente Blasco Ibanez) — odczuwają palącą potrzebę podtrzymywania stałej łączności z krajem macierzystym — i potrzebują ciągłego dopływu „świeżej krwi” w postaci „starokrajskich” rodaków. „Pułaski” jedzie po to, aby zaspokoić te potrzeby.

Podczas długich spacerów w porcie Buenos Aires, napróżno szukałem polskich okrętów. Były statki z całego świata, mniejsze i większe, stały obok siebie trzy transatlantyki jugosłowiańskie, tylko polskiej bandery napróżno było szukać. Argentynińczycy nie wiedzieli nawet dobrze, jak wygląda. Największy tamtejszy dziennik, „La Prensa” — wywiesił na 3-go Maja polską flagę, lecz... „do góry nogami”. Było to w roku 1934. Kilkakset tysięcy polskich wychodźców w Brazylii i Argentynie nie mogło oglądać tej częst-

ki dalekiej Ojczyzny, jaką jest polski statek na obcych wodach. Dziś należy to już do przeszłości.

Data pierwszego odjazdu „Pulaskiego” ku brzegom Brazylii powinna się wryć w pamięć wszystkich Polaków, wierzących, że przyszłość Polski jest na morzu. Data ta jest może jeszcze ważniejsza od dnia podróży pierwszego transatlantyku pod polską banderą na linii New York — Gdynia. Podróż tamta odbyła się w okresie, kiedy bramy Ameryki Północnej zatrzasnęły się dla polskich emigrantów. W okresie od roku 1926 do 1934 włącznie, do Stanów Zjednoczonych wyemigrowało z Polski tylko 48,3 tys. osób, gdy do Ameryki Południowej — 137,8 tysięcy. W latach 1931—1934 tylko niecałe 6 tysięcy emigrantów polskich dostało się do Kraju Dolara. Luksusowy m/s „Piłsudski” rzadko zabiera komplet pasażerów, pomimo stosunkowo niskich cen biletów.

„Pulaski” jest pierwszym polskim transatlantykiem pasażerskim, który zabiera polskich emigrantów do przyszłościowych krajów osadniczej emigracji europejskiej, jakimi są niewątpliwie: Brazylja, Argentyna i Paragwaj. Dotychczas tylko obce przedsiębiorstwa okrętowe bogaciły się na biedzie polskiego wychodźcy. Otworzenie linii polskiej powinno zapobiec na przyszłość temu, legalnie uprawianemu, wyzyskowi. Emigruje się z potrzeby, nie dla przyjemności — i bilety okrętowe III klasy powinny być traktowane jako obiekt potrzeby, na którym spekulacja jest niedopuszczalna.

„Pulaski” odszedł napchany ludźmi. Na kilka podróży naprzód wszystkie miejsca są już zajęte. A przecież teraz panuje niebywały kryzys w ruchu emigracyjnym do Ameryki Południowej i, jak słusznie pisał w warszawskiej „Gazecie Polskiej” p. M. Pańkiewicz — jeszcze mamy u siebie kompletne „zaczyska emigracyjne”. Podobno ten stan rzeczy ma się ku końcowi. Najwyższy czas, bo miliony „ludzi niepotrzebnych” w Polsce czekają o głodzie na poprawę nędznego bytu, której trudno im spodziewać się rychło w przeludnionej już dziś ojczyźnie.

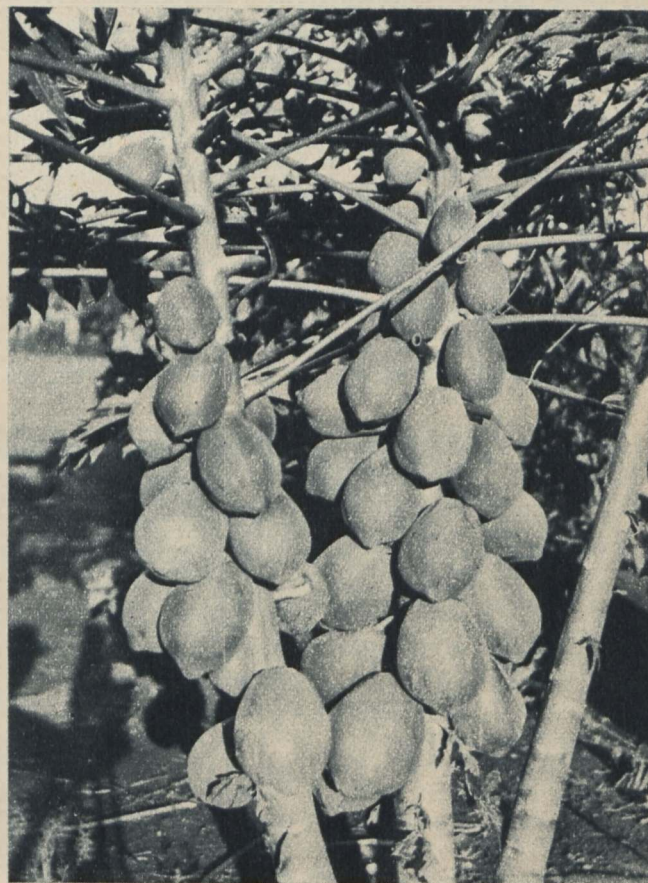
Polscy wychodźcy, zamieszkali na terytorjum czterech atantyckich republik Południa, od lat domagali się uparcie uruchomienia „do nich” polskiej linii. W długiej litanii ich żądań było to jedno z pierwszych. Oczywiście, wiadomość o spełnieniu tyloletnich marzeń przyjęli z entuzjazmem. Nie poprzestają jednak na tem. Zwłaszcza prasa polska w Brazylii już wysuwa pretensje — nim jeszcze „Pulaski” zdołał z Gdyni wyjechać. Pretensje te, powiedzmy po cichu — mają w sobie sporo słuszności. Jedna — to zbyt wysokie ceny biletów III klasy. Pocieszają się, że „nie od razu Kraków zbudowano”. Jest i druga pretensja — głos dwustu tysięcy Polaków, zamieszkałych w legendarnej Paranie. Zapytują oni: „Czemu ani „Pulaski”, ani choćby „Wisła” — nie zawijają do świeżo

pogłębianego portu Parany — Paranagua? Wskutek tego, po pierwsze trudno nam będzie widywać polskie statki — a po drugie — po dawnemu Polska będzie kupować kawę, bawełnę, banany, pomarańcze — wszędzie tylko nie w Paranie, o której tyle się pisze od 50-ciu lat. Nam zaś trudno będzie otrzymywać polskie towary, które chcielibyśmy kupować. Czy dla nas nie możnaby nieco zmodyfikować marszruty polskich okrętów?”.

Pytania Polaków w Paranie nie mogą zostać zlekceważone. Na polski okręt wielu z nich czeka zgorą pól wieku. Polska bandera nie może omijać portu Paranagua. Takie „zapomnienie” byłoby zbyt kosztowne.

Przyszłość emigracji polskiej leży w Ameryce Południowej. Zgadza się na to większość polskich działaczy emigracyjnych. Dzień 28 lutego 1936 roku jest niewątpliwie datą przełomową w historii polskiej ekspansji zamorskiej.

STEFAN DOBROWOLSKI



Owoce brazylijskiego drzewa mamão

PODRÓŻUJ POLSKIM STATKIEM

PRZEWOŻ POLSKIM STATKIEM

GDYŻ PRZEZ TO WZMOCNISZ PANOWANIE POLSKI NAD MORZEM
PRZYCZYNISZ SIĘ DO ROZWOJU POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ
ZMNIĘJSZYSZ BEZROBOCIE I KRAJ ZASILISZ GOSPODARCZO.

Przez wielką wieś na pełne morze

Sprawa polskiego rybołówstwa morskiego, mimo naszych skromnych możliwości finansowych, nie została zaniedbana w pracy naszej na morzu. Wystarczy powołać się na wydajność naszych połowów morskich, które jeszcze w r. 1927 wynosiły niespełna 1,800 ton i pokrywały około 1,5% całkowitej konsumpcji ryb morskich w Polsce, a które dzisiaj dają blisko 17.000 ton i pokrywają prawie 30% tej konsumpcji. Wspomniany brak środków kapitałowych na rozbudowę flotyli rybackiej oraz potrzebnych jej portów i urządzeń, sprawił wszelako, że rozwój naszego rybołówstwa morskiego nie był dostatecznie wszechstronny i równomierny.

Nasze wybrzeże morskie dzieli się, jak wiadomo, na dwie części — wewnętrzną i zewnętrzną. Część pierwsza rozciąga się od Orłowa i Kolibek do wschodniego cypla Helu, tworząc obramowanie części zatoki Gdańskiej i całej zatoki Puckiej. Część druga biegnie z południo-wschodu na północo-zachód wzdłuż półwyspu Helskiego aż poza Dąbki, do granicy naszej z Niemcami. Dotychczasowa rozbudowa i działalność flotyli rybackiej siłą rzeczy oprzeć się musiała na istniejących portach rybackich: Gdyni, Helu i Jastarni, położonych w obrębie zamkniętych wód zatoki, a więc na wewnętrznej części wybrzeża. Zewnętrzna jego część, przyległa do wód otwartego Bałtyku, czyli t. zw. wielkiego morza, pozbawiona jakiegokolwiek schroniska dla kutrów rybackich, nie

dawała dla rozwoju rybołówstwa żadnych możliwości. Fakt ten zahamował racjonalny rozwój dalszych połowów na Bałtyku, tak, że nasze połowy bałtyckie ograniczyć się musiały do wód przybrzeżnych. Wybrzeże polskie, przyległe do pełnego morza, posiada blisko 55 km długości i stanowi ok. 38% całej naszej linii brzegowej. Będąc w bezpośrednim sąsiedztwie z żyznymi w rybę terenami Ławicy Słupskiej, Środkowej i Bornholmu, jest ono naturalnym punktem oparcia dla ich eksploatacji i dotychczas było niewyżyskane, tylko z braku na niem portu. Zamieszkała tutaj ludność, skupiona w osiedlach rybackich: Kuźnicach, Chałupach, Wielkiej Wsi, Chłapowie, Swarzewie, Karwi, Dąbkach itd., stanowi prawie 40% ogółu naszych rybaków. Nie mając schroniska dla kutrów motorowych, ludność ta uprawiała połowy na małych otwartych łodziach, wyciąganych na brzeg po powrocie z morza. Jasne jest, że wydajność wiosłowo-żaglowej łodzi, w porównaniu z wydajnością dużych motorowych kutrów, zaopatrzonych w nowoczesne narzędzia połowu w postaci włóków, musiała być znikoma. Ponadto mechanizacja rybołówstwa, dzięki silnie zwiększonym połowom, spowodowała na rynku ogromny wzrost podaży ryb morskich i, co za tem idzie, odpowiedni spadek cen na te ryby. Spadek ten z jednej strony torował drogę konsumpcji ryb, rozszerzał dotychczasowe i tworzył nowe rejony zbytu, z drugiej natomiast obniżał zysk,



Kutry rybackie



Plan portu rybackiego w Wielkiej Wsi

płynący z rybackiego zawodu, nawet przy dużej wydajności połowów; przy małych połowach dochód rybaka sprowadzał się nieomal do zera. Cóż bowiem można osiągnąć za niewielką ilość złowionej ryby przy cenie — jak ostatnio na szproty — 2 gr. za kilogram. Była to klęska dla rybaków, nie posiadających kutrów, przynosząca najgorsze z bankructw — bankructwo pracy i zawodu. W ten właśnie sposób dotknięte zostało owe 40% twardej i pracowitej ludności rybackiej, która, mimo wrodzonych ambicji i zdolności żeglarskich, mimo faktycznej bliskości rozległych terenów rybnych, pozbawiona właściwie została dostępu do morza. Widać z tego, że sprawa uaktywnienia gospodarczego tej ludności, wyrzuconej poza nawias pracy morskiej, pozbawionej udziału w rozbudowie i utrwaleniu kontaktu Polski z morzem, była oddawna problemem pałacyń. Jego rozwiązanie mogło nastąpić jedynie przez wybudowanie nad otwartym morzem polskiego portu rybackiego.

Sprawą tą jeszcze w r. 1930 zajął się Morski Instytut Rybacki w Gdyni, powierzając specjalistom w tej dziedzinie wyszukanie odpowiedniego miejsca pod budowę i opracowanie planu portu. Przeprowadzono dokładne badania, które, oprócz ogólnotopograficznych względów, głównie miały na celu ustalić, czy wzniesienie falochronów portowych nie zakłóci naturalnej konfiguracji wybrzeża i nie będzie zagrażało całości półwyspu helskiego. Chodziło o znalezienie właściwego miejsca pod wspomnianą budowę, a to ze względu na istniejące kierunki wiatrów, naporu fal, ruchu piasku i tym podobne czynniki; zastanawiano się, czy ma to być budowa o charakterze wyspowym, czy oparta bezpośrednio o ląd. Ta ostatnia forma, po stwierdzeniu możliwości jej zastosowania, jako bezwzględnie korzystniejsza, przeważała, a wybór miejsca padł na Wielką Wieś.

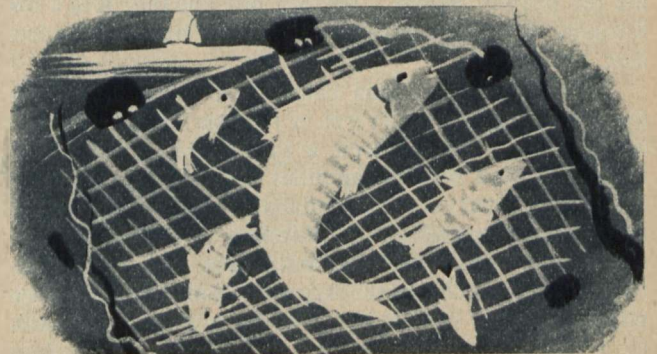
Wielka Wieś jest osadą rybacką, położoną u nasady ostrogi helskiej, na wysokości największego zwię-

żenia zatoki Puckiej, która jakby klinem usiłuje odłupać wiotką odnogę półwyspu od reszty zwartego bloku kaszubskiego półwyspu. Z trzech stron otacza ją w niedużym promieniu linia kolejowa Hel — Puck, zbliżając się ostrym, północno-zachodnim łukiem, do samych nieomal wód otwartego Bałtyku. Na wybrzeżu, nawprost opisanej pętlicy kolejowej, ma stanąć omawiany port rybacki. Dzięki bliskości linii kolejowej i dobrym połączeniom drogowym, będzie on posiadał dobre warunki komunikacyjne i stanie się od razu ośrodkiem przemysłu i handlu rybnego w tej części wybrzeża. Co do samego portu, jego kształt, zarysowany falochronami zewnętrzными o łącznej długości 1080 m będzie miał formę kopulastego stożka, osadzonego podstawą na stosownie obudowanym brzegu. Wejście do portu ma się znajdować u wierzchołka tego stożka, ze strony południowo-wschodniej, tak, jak to widzimy na załączonym szkicu. Poszczególne części portu oznaczone są na tym szkicu cyframi, i tak: 1 — molo zachodnie, długości 760 m, 2 — molo wschodnie, dług. 320 m, 3 — molo wewnętrzne dzielące basen portowy na dwie części. W części wewnętrznej znajdują się 4 pomosty, z których pierwszy, największy, przeznaczony jest dla statków żeglugi przybrzeżnej, oraz dla jachtów, pozostałe trzy — na użytek rybactwa. Głębokość przy pomostach rybackich wyniesie 3—4 m; w pozostałych częściach portu — 5 m. Całkowita powierzchnia wodna basenu obejmie 14 ha. Jeszcze w roku bież. mają być wykonane mola zewnętrzne, ubezpieczenie brzegu, bocznica kolejowa i droga, łącząca port właściwy z Wielką Wsią i pobliskimi drogami bitymi. Umowa na budowę portu w Wielkiej Wsi podpisana została z Konsorcjum Francusko-Polskim, na warunkach długoterminowego kredytu. Pierwsze roboty mają się rozpocząć z nastaniem wiosny. Całkowite wykończenie portu przewidziane jest w ciągu dwóch lat.

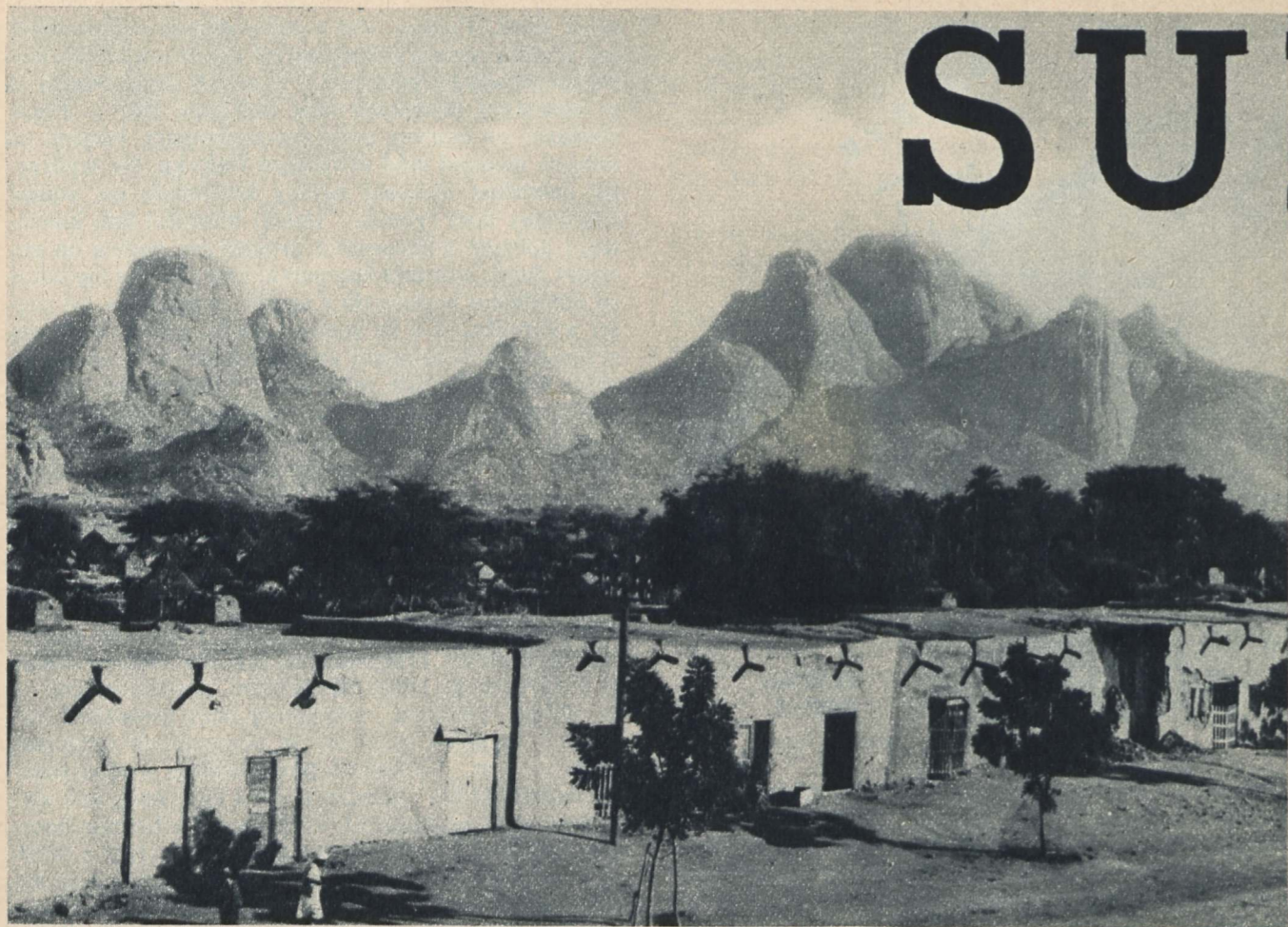
Tak oto w swej działalności morskiej wychodzi Polska na coraz to szersze tereny, dążąc do jak najpełniejszego ich wykorzystania. Wielka Wieś, to wielki krok naprzód na tej drodze. Poza uaktywnieniem prawie połowy naszego rybactwa i stworzeniem bazy operacyjnej dla najbogatszych połowów bałtyckich, da ona jeszcze schronisko dla przebywających na pełnym morzu kutrów rybackich z Gdyni, Helu i Jastarni, pozwoli na trzykrotne prawie przedłużenie dotychczasowych szlaków naszej żeglugi przybrzeżnej i stanie się punktem oparcia dla rozwoju młodego polskiego jachtingu.

Jako port, jedyny na 60-milowej wstędze brzegu morskiego od Helu aż po Lebę, będzie to zbawcza nie-raz przystań i dla obcych statków, czem równie dobrze przysłuży się sprawie i imieniu morskiemu Polski.

TADEUSZ DZIESZKO



SUDAN



Kassala

Drogę z Asmary do granicy sudańskiej, a ściślej mówiąc, do Kassali, odbyłem dwukrotnie: raz samochodem i drugi raz — samolotem. Za pierwszym razem droga w dobrej maszynie, bez żadnych nieprzewidzianych wpadków, trwała 2 dni. Za drugim — niecałe półtorej godziny. Dopiero w takich krajach, jak Erytrea lub Etiopia, gdzie nieprzerwane pasma górskie zagradzają drogę podróżnikom, możemy się przekonać o nieporównanych wartościach samolotu, jako środka komunikacyjnego.

Z góry, przez szybę samolotu, mamy widok, jedyny w swoim rodzaju i niezapomniany. Faluje pod nami niekończące się morze czarnych, nagich szczytów i amb.

Dopiero po długim czasie teren zaczyna się nieco wygładzać. Nasza plastyczna mapa terenowa, jaką tworzy świat, widziany z wysokości samolotu, mówi nam wyraźnie, że zbliżamy się oto do nizin. Ale jest już też prawie Sudan. Jeszcze pół godziny lotu i oto Kassala, pierwsze miasto sudańskie na naszej drodze.

Kassala jest położona zaledwie o kilkanaście kilometrów od granicy Erytrei, a różnica krajobrazu jest uderzająca. O ile Erytrea, a zwłaszcza jej część wyżynna wygląda ma najzupełniej etiopski, o tyle tutaj cechy charakterystyczne sudańsko - egipskie dominują nad wszystkim. Architektura, ludność, krajobraz — wszystko tu jest odmienne. W budownictwie przodują charakterystyczne domy z ziemi suszonej i błota, otoczone z reguły wysokimi murami z identycznego materiału. Wielbłądy, kroczące

powoli i majestatycznie oraz miniaturowe osiołki, zastąpiły nieodłączne od Etiopii muły. Na ulicach wiatr podnosi tumany gorącego piasku. Tu i ówdzie, zpoza wysokich murów, strzelają ku błękitnemu niebu pęki kołyszących się palm.

Kassala jest pod względem wielkości drugim z kolei miastem Sudanu, liczy przeszło 50.000 mieszkańców i stanowi centrum handlowe o dużym znaczeniu. Położona tuż nad granicą Erytrei i w pobliżu Etiopii, prowadziła zawsze ożywiony handel z temi krajami. Ostatnio — wojna włosko - etiopska przyniosła miastu i jego okolicy niebywałą konjunkturę, którą wyzyskano w pełni, pomimo sankcyj. Samych tylko wielbłądów dostarczono armii włoskiej około 14.000, co, rzecz prosta, podniosło cenę tych zwierząt o przeszło 200 proc. Wielka ilość mie-



Omdurman nad Nilem

szkańców znalazła zajęcie, bądź przy eskortowaniu wielbłądów, bądź — przy ładowaniu towarów, wysyłanych do Erytrei. Dobrobyt ludności podniósł się znakomicie.

Kassala w końcu ub. stulecia była przez pewien czas w rękach włoskich. Została opanowana podczas zawieruchy buntu derwiszów, lecz następnie odstąpiono ją W. Brytanji.

Do Chartumu, leżącego 600 km w głębi Sudanu, leciałem znów samolotem. Kraj, który teraz przelatywałem, w niczem nie był podobny do okolic, widzianych w drodze z Asmary do Kassali. Tym razem płynęliśmy nad płaską, monotonną pustynią, spokojną dzisiaj, cichą i senną, która przed paru dziesiątkami lat była terenem jednej z najkrwawszych tragedji, jakiegozna wogóle historia kolonialna. —

Dwadzieścia lat bezmała trwały zapasy z fanatycznymi zastępami Mahdiego, które groziły przez czas pewien opanowaniem Egiptu i zalaniem dalszych obszarów o ogromnym zasięgu. Gry zabrakło Gordona, zamordowanego w Chartumie w pamiętnym dniu styczniowym 1885 r. — przychodzą chwile, gdy zdaje się, że wpływy Europy w Afryce wiszą doprawdy na cienkim włosku. Egipt, zaalarmowany, fortyfikuje nagwałt granicę południową, wysyła armję, która daremnie usiłuje powstrzymać derwiszów, wkraczających już na terytorjum egipskie. Dopiero przybycie Kitchenera, którego nazwisko odtąd nazawsze miało pozostać związane z Egiptem i Sudanem, ratuje sytuację. Wreszcie nadchodzi r. 1898 i wraz z nim, koniec epopei Mahdiego. Derwisze zostają rozbici w bitwach pod Atbara i Omdurmanem; Sudan spacyfikowany i zajęty przez wojska anglo-egipskie. W rok później dochodzi do skutku traktat anglo-egipski, regulujący sprawy administracyjne Sudanu. Traktat ten obowiązuje do dnia dzisiejszego i może dopiero rozpoczynające się obecnie rokowania między Anglią i Egiptem, mające objąć całokształt stosunków między obu państwami, zastąpią go przez nową umowę.

Ślady tej wielkiej zawieruchy dziejowej widać w Chartumie i Omdurmanie na każdym kroku. Gordon jest jakby patronem Chartumu.

Pamięć zato o Mahdim żyje więcej — w Omdurmanie. Tu znajduje się dom kalifów, wzniesiony po śmierci Mahdiego przez jego następcę, kalifa Abdullaha, zamieniony dziś na muzeum wojen z Derwiszami.



Sudan — Dziewczeta z gór Nyima

Aczkolwiek Dom Kalifów poświęcony jest przede wszystkim derwiszom i ich światu, to nie brak w nim i pamiątek z tamtej, angielskiej strony frontu bojowego. Jest tu mundur Gordona, i jego notatnik i ordery, są jego listy, świadczące o sile jego charakteru i rycerskości.

Omdurman, w którego sercu znajduje się to muzeum, stanowi największe chyba z czysto tubylczych miast Afryki. Ma on przeszło 100.000 mieszkańców i rośnie jak na drożdżach.

Dopiero po opanowaniu Sudanu przez Anglików i spacyfikowaniu go, zaczęły się prace nad podniesieniem Chartumu. Do dawnej roli przodującego ośrodka tubylczego nigdy nie dało go się przywrócić; miejsce jego w tym zakresie zajął nieodwołalnie Omdurman. Stworzono zeń natomiast jedno z największych centrów europejskich w Afryce i, jako takie, odgrywa Chartum rolę z każdym dniem coraz wybitniejszą.

Dzisiejszy Chartum może służyć za wzór urbanistyki i jest doprawdy chlubnym świadectwem uzdolnień angielskich w tym względzie.

Pięknych gmachów jest na reprezentacyjnych arterjach coniemiarą. W połączeniu z morzem otaczającej je zieloności, z czystością ulic i znakomitem ich utrzymaniem — tworzą one dzielnicę, jakiej napewno nie powstydziliby się najświetniejsze miasto europejskie.

Ulice poprzeczne mają charakter handlowy. Tutaj koncentrują się wielkie magazyny, a obok nich — setki mniejszych sklepów, będących prawie wyłącznie w rękach Greków i Syryjczyków. Większe magazyny zdumiewają rozmiarami, urządzeniem i bogactwem towarów. Prym dzierżą zwłaszcza salony samochodowe i radiowe, ale nie brak i innych, których wystawy i wnętrza przypominają wszystko, ale nie wnętrza Afryki. Tu widać najlepiej, jak Chartum jest bogaty, a wraz z nim — cały Sudan.

Ten olbrzymi kraj, pełen niezliczonych bogactw naturalnych, zamieszkały jest przez zaledwie sześć milionów ludzi, podczas gdy jeszcze w drugiej połowie ub. stulecia, przed zawieruchą mahdystowską, liczył ponad dziesięć milionów mieszkańców. Jest to zatem jeden z bardzo nielicznych krajów, gdzie w ciągu ostatnich pięćdziesięciu lat zaludnienie nie tylko nie wzrosło, ale wydatnie spadło, co w połączeniu z równoczesnym spotęgowaniem aparatu gospodarczego i stworzeniem nowych możliwości wytwórczych (bawełna), stwarza niezwykle perspektywy populacyjne. Nie ulega w każdym razie wątpliwości, że Sudan przy normalnym rozwoju, będzie mógł wyżywić liczbę mieszkańców wielokrotnie większą od tej, jaka zamieszkuje obecnie jego ziemię. Tymczasem jednak władze angielskie bacznie czuwają nad ruchem imigracyjnym i pozwalają osiedlać się tym tylko jednostkom, które mieć mogą realne szanse egzystencji, lub rozporządzają kapitałem. Nie trzeba tego tłumaczyć ochroną praw własnych, t. j. brytyjskich obywateli. Tych jest w Sudanie bardzo niewiele, jeśli nie brać pod uwagę urzędników i żołnierzy. Zaznaczyłem już, że handel miejscowy znajduje się prawie wyłącznie w rękach Greków i Lewantyńczyków — trzeba więc jeszcze dodać, że i w wolnych zawodach Anglicy są tu nader słabo reprezentowani. Chodzi więc tu nie tyle o egoistyczną ochronę interesów współrodaków,



Omdurman — grób Mahdiego

ile raczej o zachowanie pewnego poziomu ekonomicznego i nieobniżanie standardu życiowego. A trzeba przyznać, że standard ten jest niezwykle, a nawet, jak na dzisiejsze warunki — rażąco wysoki. Nic w tym zresztą dziwnego, jeśli zważy się np., że dwustutysięczny Chartum łącznie z Omdurmanem ma sześciu adwokatów, dwu architektów, sześciu dentystów itd. Oczywiście, mają oni wszyscy roboty po uszy, biorą dobre ceny i robią majątki. Kupcy, szczególnie osiedli tu już dawniej, t. zn. przed 20—30 laty, mając przed sobą niezmiernie rynki zbytu i bardzo niewielkie koszty, zarabiali i zarabiają do dziś dnia świetnie. Przyczynia się do tego, oczywiście, prawie zupełny brak podatków i niezmierna taniość siły roboczej, siły, która jest przytem gatunkowo pierwszorzędna.

Społeczeństwo miejscowe, dotychczas najzupełniej prymitywne, ostatnio zaczyna wylaniać z siebie pewną sferę wyższą, elitę bardziej wykształconą i kulturalniejszą. Są to tubylcy, którzy kończą szkoły w Chartumie i specjalizują się następnie, jako niżsi urzędnicy administracyjni, technicy itp. Nie brak wśród nich nawet lekarzy, którzy wychodzą z wyższej szkoły urzędniczej im. Kitchenera w Chartumie i obejmują następnie posady lekarzy okręgowych na prowincji.

Polska winna poważnie zainteresować się Sudanem. Przy dzisiejszym ustawicznym ścieśnianiu się rynków zbytu, przy hermetycznym zamykaniu wszystkich terenów emigracyjnych, kraj taki, jak Sudan, rozległy, bogaty i pełen możliwości, jest zjawiskiem niezwykle i cennym. Ponadto nie trzeba zapominać, że jest od poddany administracji angielskiej, niezwykle tolerancyjnej i liberalnej, czyniącej wszystko możliwe, aby kraj doprowadzić do rozkwitu.

Ze strony polskiej, o ile mi wiadomo, były już czynione pewne próby ekspansji na rynek sudański. Próby te były jednak zbyt nieśmiałe i dorywcze, to też i rezultaty są więcej niż skromne. Sudan jest terenem możliwości daleko większych. Ale te wymagają energicznej, celowej i zorganizowanej pracy pioniersko-handlowej. Trzeba koniecznie, aby znaleźli się u nas ludzie, którzy mogliby i chcieliby podjąć się tej pracy.

ROMAN FAJANS

KILKA SŁÓW O PORCIE WARSZAWSKIM

Nasze instytucje gospodarcze i prasa stołeczna nie okazują zbytniego sentymentu ani dla Wisły, ani dla żeglugi rzecznej, a zainteresowanie prasy Wisłą, jak i mieszkańców Warszawy, ogranicza się do plażowania, jazdy kajakiem i wycieczek do Bielan lub Płocka. Prasa stołeczna ogłasza codziennie komunikaty „Pima“, ale z wyjątkiem okresów powodzi, nie podaje, jak się to dzieje na Zachodzie, stanów wody na rzece, która przepływa stolicę, chyba, żeby, jak to oświadczone przed kilku laty b. Minist. Rob. Publ. — komunikaty były nadsyłane jako płatne ogłoszenia.

W drugiej połowie stycznia b. r. zaczęły się pojawiać w prasie artykuły i komunikaty poważnych instytucji, poświęcone zagadnieniom portu w Warszawie, będące jednak dowodem rażącej niezajomości stosunków na Wiśle w obrębie stolicy. Czytelnik nie mógł się zorientować, czy port w Warszawie na Saskiej Kępie buduje się, czy też dopiero zamierza się budować, zato czytał wyraźnie, że portu na Saskiej Kępie budować nie wolno, bo przecież byłoby to połączone z nieobliczalną szkodą dla dalszego rozwoju stolicy, głównie z tego powodu, że ta zapiaszczona łacha wiślana naprzeciw ulicy Karowej — jest z natury rzeczy stworzona na najpiękniejszą i najbardziej reprezentacyjną dzielnicę Warszawy; w komunikatach z 9 i 10 marca Izba Handlowa zwraca znowu uwagę, że port w Warszawie, wobec nieuregulowanej Wisły, nie może mieć warunków opłacalności.

Tymczasem, jeżeli nie prasa, to czynniki i instytucje gospodarcze powinny chyba wiedzieć, że port na Saskiej Kępie istnieje, zaczęto go budować jeszcze w r. 1919, a normalna eksploatacja rozpoczęła się przed dziewięćciu czy dziesięćciu laty, na roboty wydano kilka milionów zł., port posiada dotychczas dwa baseny i ponad 2.000 m betonowych bulwarów oraz duże magazyny i składy. Warszawa portu potrzebuje i to nie na peryferiach. Miejsce na praskiej stronie jest dobrze obrane, bo przecież brzeg warszawski, obecnie tylko na krótkim odcinku między mostem Kierbedzia, a ulicą Czerwonego Krzyża, jest wolny i to tylko dla statków, ale nie dla barek, których ładunek wymaga długiego postoju.

Co do rzekomej nieopłacalności portu, to żałować należy, że sfery gospodarcze zdają się nie wiedzieć, iż ruch na nieuregulowanym odcinku Wisły do Warszawy w dół rozwija się coraz silniej i fakt, że barki dla braku głębokości nie mogą być należycie wyzyskane, nie deprecjonuje portu, owszem obroty w Warszawie stale wzrastają i wynosiły w tysiącach ton:

	1912	1931	1932	1933	1934	1935
towary na barkach (port na Saskiej Kępie)	—	58.0	86.1	102.1	109.9	144.3
drobnica na statkach (brzeg warszawski)	—	35.7	38.9	52.1	58.3	55.6

Razem 100.6 93.7 125.0 154.2 168.2 199.9
z tej ilości 144.300 t. w r. 1935 przybyło do Warszawy z dołu 131.000 t., z góry 9.800 t., odeszło 3.500 t.

Jak więc widać, Wisła nawet w obecnym stanie jest ważną drogą wodną, eksploatowaną, łączącą sto-

licę z obu naszymi portami morskimi, Warszawa zaś jest punktem końcowym tej większej żeglugi towarowej, a port zasadniczym elementem tej drogi wodnej. Sprawa portu jest więc zagadnieniem, które musi być poważnie rozważane, ze znajomością rzeczy i miejsca. Zagadnienie to omawiano d. 6 marca w Stowarzyszeniu Techników na wieczorze dyskusyjnym, zorganizowanym przez LMK i Stow. Techników.

I właśnie, z powodu tego ruchu w porcie, wyrażano obawy, że Wisła w mieście będzie zabrudzona. Troskliwość o dużą Wisłę dość dziwna, przecie Berlin, więcej czuły na czystość, niż Warszawa, nie boi się, aby liczne porty w mieście zanieczyszczały, uboga w wodę, Sprewę i kanał Landwehr; porty i porbrzeża ładunkowe znajdują się w najruchliwszych częściach miasta: koło dworca Śląskiego — „Osthafen“, między dworcem „Ulica Fryderyka“ i dworcem Lehrte — „port Humboldta“, a obok dworca Potsdamskiego — „port Scheneberg“.

W Niemczech porty rzeczne są własnością miast, a nie państwa. W Berlinie jest 7 portów i 13 wybrzeży ładunkowych. W Poznaniu ładownia na Warcie z urządzeniami mechanicznymi jest własnością miasta. We Francji porty są własnością miast i Izb handlowych. W b. zaborze pruskim Izby handlowe otaczały żeglugę efektywną opieką, znając doskonale jej stan i potrzeby. Posiadały one statystykę żeglugową, opracowywaną bez opóźnień!

Na międzynarodowej wystawie żeglugi w Bazylei w r. 1926 wręczono mi małą broszurkę p. de Tarlé, gen. sekretarza Lyońskiej Izby Handlowej; zwraca on uwagę, że Izba Lyońska, wzorem innych Izb francuskich, zainteresowała się oddawna żeglugą rzeczną, gdyż doszła do przekonania, że przewozy są najważniejszym czynnikiem wymiany handlowej. Dzięki wysiłkom Izby powstał w Lyonie nowy, wielki port składowy i węzłowy.

Warszawa potrzebuje kilku portów; miasto rozwija się silnie i staje się ośrodkiem własnego życia, a nie punktem tranzytowym, jak to marzył Leseps. Władze miejskie przyznają rację bytu portowi na Saskiej Kępie, uważają tylko, że rozszerzenie obszaru portowego, według pierwotnego planu, byłoby ze szkodą dla przyszłego rozwoju miasta.

Niektórzy architekci - urbaniści uważają, że port będzie przeszkodą w realizacji ich pomysłów, ale przecież istniejący port, to nie barak lub pawilon z gazetami lub wodą sodową. Jestem przekonany, że, zanim Saska Kępa stanie się wymarzoną dzielnicą reprezentacyjną — a przeszkodę stanowi nie port, lecz ziemny wał kolejowy, — Warszawa uzyska drugi, a może i trzeci port, zbudowany i administrowany na wzór Zachodu, wysiłkami miasta i Izby Handlowej.

Inż. A. KONOPKA



KAMRAT

Jeszcze wczoraj widać było zarys słońca w postaci wątlęgo kręgu, zawieszzonego w niewiadomem. Żółta tarcza zasuwana wciąż welonami szarych płacht, coraz gęstszych, ale napieranych jeszcze z północy wiatrem, który mężnie walczył o kształt ziemi i płaszczyznę morza, ginęła raz po raz, lecz pojawiała się znowu. W nocy Norda ustalała zupełnie; wycofała się z nierównej walki. Pułap mgły pochylał się nisko, położył się miękką, duszącą piersią na wodach, wypełnił przestrzeń między niebem, a morzem, stał się jedynobytym ogarniającym świat realny. I świat przestał istnieć, zamienił się w bezkształtną mgławicę. Można jeszcze było tylko zauważyć poszczególne olbrzymy mgielne, posuwające się bezustannie z północnego - zachodu na południe, wysokie proste ściany białości, która ścinana od dołu rozplywała się w długie, szare pasma. Wreszcie i ten pochód fantomów ustał. Wszystko zamieniło się w bezkształt i bezruch wypełniony mokrą gęstością bieli nieprzeniknionej. A z chwilą, gdy nie było już żadnych wrażeń wzrokowych, pozostała, jako jedyna impresja dźwięk głuchy i przeciągły syreny portowej. Tak, jak nieustraszoną zdawała się i wieczną ta szara nicość mgielna, podobnie nieustraszoną stawał się głos syreny. Raz po raz tylko pogłos wielkiej tuby rozbijał się na dalsze, towarzyszące mu dźwięki. To krzykiem mniejszych syren okrętowych obwieszczały się zagubione w morzu istności ludzkie.

Rybacy siedzieli wszyscy zamknięci po domach, kurząc fajki, narządzając sieci. Nie było pogo wychodzić do przystani, każdy wczas pozbiierał nety i żaki i pochował w chlewikach. Do cichych izb docierał jednak zdala jęk syreny i budził w sercach trwogę. Może tam jakiś sztimer błąka się i nie może trafić do portu, może gdzieś żagle nawisły mokością i ciężko leżą na maszcie a człowiek, skulony przy kole sterowym czeka, czy nie rozlegnie się nagle zgrzyt okrutny rozłupującego kruchy boet okrętu. Złe zostać w taki czas na morzu, źle w pobliżu przystani, śmierć zatulona w mgłę wyciągnę mokre łapy po życie ludzkie. Rybacy nie mówili nic do siebie, bo i co tu gadać? Każdy wspominał sam w sobie podobne, z dni własnych, wypadki.

Do checzy Józefa Konkola ktoś lekko zapukał. Chłop obejrzał się zdziwiony, a potem, sądząc, że to któryś z sąsia-

dów, mruknął przyjazne pozdrowienie.

— Pochwalony Jezus Krist!

— Na wiek wieków. A? Budziszka?

— Mojego niema u was?

— Niema!

Młoda kobieta przystanąła w progu. Widać było trwogę na jej twarzy. Józef Konkol spojrział, zrozumiał. Widać Martin Budzisz nie wrócił do checzy, czyżby wybrał się podglądać takle w taką mgłę? Niepodobna. Ale kobieta stała skulona pod ścianą i fartuchem ocierała oczy. Wyszepiała:

— Martink miał idzone jeszcze w polnie, jak słońce było na niebie. Na obiad nie wrócił.

Józef Konkol wskazał kobiecie ławę pod ciemnym piecem, a sam podszedł do okna i chciał wzrokiem przebić szarość za szybami. Nic jednak nie dojrzał, prócz kilku gałązek bzu, który rósł w ogródku. Wrócił więc na środek izby i w zamyśleniu pocierał ręką tył głowy. Każdy jego ruch śledziły trwożne oczy kobiecie z jakąś niemą, błagalną prośbą. Józef Konkol strzepnął niecierpliwie rękaw z jaki i pomyślał, że białki zawsze czemś straszą.

Potrzebnie to przychodziła do niego z tą nowiną? Kiedy Martin taki głupi, aby wychodzić w morze, w ten czas, to co jemu do tego?

Ale z pod pieca rozległo się teraz ciężkie westchnienie. Konkol zrozumiał jego treść. Znani byli we wsi, jako najlepsze dwa kamraty. Józef nie miał fa-



Młoda kobieta przystanąła w progu

milji, przywiązał się do Martina, jak do brata.

— Miał idzone jeszcze w polnie, wprawicie? Nie wrócił na obiad?

Kobieta skinęła głową.

I nagle Józef Konkol ruszył gwałtownie z miejsca. Skoczył do komory, wciągnął grube buksy, zdjął z półki, w kącie, suszące się skórznie, stękając wciągnął je na nogi. Potem podbiegł do sionki i zabrał stamtąd długą bekę. Na ten widok kobieta jęknęła i zachlipała.

— Gloebstwol — rzucił jej na pocieszenie. I dodał jeszcze:

— Ustrugajcie mi bulwów, czas wa-
ria minie skorol!

Kobieta zakrzętała się po domu, rybak wypadł przez próg, zatrząskując drzwiami w hałasem.

Ale gdy postąpił kilka kroków, zatrzymał się niepewnie. Trudno było, nawet drogę odnaleźć, do strądu. Czy nie lepiej zawrócić? Ale zaraz znów przypomniały mu się wspólnie z Martinem przepędzone dni i noce na dalekich połowach, wspólną wybierkę do wojska, wspólnie przebulane wieczory w karczmie. Może woła tam gdzieś ratunku? Może ginie w morzu kamrat serdeczny? Józef Konkol miarkując po chłodniejszym powiewie, kierował się, już nie wzrokiem, ale instynktem raczej, i tłukąc się niepewnie między opłotkami dotarł wreszcie nad morze. Mgła rzęda tu nieco od dołu, można było rozróżnić piasek przybrzeżny i wąski pas wody. Dalej wszystko znów ginęło w szarym omroku mgły.

Józef Konkol raz jeszcze wzruszył ramionami nad głupotą własnego przedsięwzięcia. Teraz iść w morze z boetem?

Ale głos uporczywy syreny portowej zdawał się nawoływać go kędyś, może na śmierć własną, a może na ratunek towarzysza.

Wyciągnął łódź na brzeg i wiosła wparł w wodę. Nie widział jej nawet, czuł tylko pod oporem drewna. Ale zaledwie ujechał kilka metrów, przejęło go nagle zaleknienie. Obrócił się za siebie. Zaledwie dojrzeć mógł czarny sadz, porzucony na strądzie. Za chwilę i tego nie zobaczy. Zagubi się sam w mgłę i nigdy nie trafi spowrotem. Naddciągnie noc, a potem może i dzień wstanie, taki sam bezbarwny i niewiadomy, zamknięty kłębowiskiem nieprzeniknionem. Poruszył jeszcze niechętnie wiosłami i nagle zdecydował się zawrócić. Nie! To było szaleństwo, nie chciał życia tracić na darmo.

Ale, w chwili, gdy rzucił się już całym ciałem w tył i chciał przybić spowrotem do brzegu, zagnała zamarł bez

ruchu. Zdawało mu się, że gdzieś, z niezmiernej dali doleciał go krzyk człowieka. Nasłuchiwał. Cisza. Ale potem znów jakiś nikły, ledwie dosłyszalny dźwięk. Starał się oczami przebić ciemniejszą gęstwę mgły, nocą nasiąkającej, ale nic nie dojrzał. Czuł tylko, jak serce podchodziło mu aż do gardła. Kamrat ginie!

Teraz Józef Konkol nie namyślał się już dłużej. Przeżegnał się szerokim ruchem ręki i, starając się boeł utrzymać w prostym kierunku, parł naprzód wiosłując co sił. Na chwilę przystanął. Nasłuchiwał. Teraz doleciał go znów krzyk, nieco wyraźniejszy. To napewno człowiek, ginący w morzu, wzywa ratunku. Józef Konkol odkrzyknął, jak mógł najgłośniejszy, ale zdawało mu się, że własnego nie słyszy głosu. Mgła wciskała mu się do gardła, jakgdyby ją kto pierzyną dusił. Znów wstrzymał podniesione w górę wiosła. Ale nikt na wołanie nie odpowiedział. Czyż tamten krzyk był ostatni? Józefowi zjawiała się teraz w wspomnieniu, twarz przyjaciele. Duże, piwne oczy, roziskrzone wewnętrznym blaskiem i usta w uśmiechu.

— Martink!

Jęknął teraz, zgiął się wpół i wiosłował jeszcze. Aby tylko nie było zapóźno, aby nie było zapóźno. Aż oto znowu zdało mu się, że znów coś słyszy.

— Jo, jol — mruknął do siebie.

Głos dobiegał z prawej strony. Skierował boeł na prawo obrotem wiosła. Ale, zaledwie ujechał trochę, znów dobiegł go głos oddalony. Nie, to nie było z prawej strony, a z lewej. Obrócił więc łódź na lewo. I znów nateżając głos krzyknął:

— Martink!

Nie dojrzał jednak niczego. I znów strach zaczął go ścisnąć za gardło podstępny naporem. Dwa razy zmienił kierunek boeta, czy trafi spowrotem do strądu? Przystanął na chwilę, starał się wzrokiem przebić mgłę. Ale zgaściła się wokół niego i pociemniała. Ledwie mógł rozpoznać kształt własnych rąk. Postanowił po raz drugi zawrócić. Ostatecznie zrobił wszystko, co mógł, dla towarzysza.

Teraz już strach przemożny zjeżył mu włosy na głowie. Zapadła noc, a on nie wiedział, gdzie się znajduje. Może płynie na pełne morze, może oddala się na zawsze od kraju? Przegiął się jeszcze mocniej, wiosłował jeszcze zacieklej. Przecież tam, za nim, gdzieś musi znajdować się ziemia, tylko dlaczego fala staje się wciąż jakaś twardsza, czemu pod łodzią odczuwa niezmierną głębinę? Józef Konkol osza-



Aż znowu dziób łodzi otarł się o coś twardego

łały ze strachu wydobywał ze siebie ostatek sił. I nic już teraz nie widział, nic, nawet rąk własnych.

Aż znowu dziób łodzi otarł się o coś twardego. Józef Konkol drgnął, zatrzymał się, czyżby to był stary sadz na piasku? I nagle w ciemności usłyszał szept:

— Jezul Ledziel Ratujciel
To był głos człowieka, od lewej burty.

— Martink?

Odpowiedział mu jęk w ciemności. A potem coś obciążyło mu ramę wyciągniętą. Oby nie pękła! Wciągnął prawe wiosło i wychylił się za lewą burty. Pod nerwowym chwytem palców poczuł czyjeś lepkie mokre włosy. Potem przechylił się już cały na lewo i obydwoma rękami, nie widząc nic, a czując tylko, jął wciągać czyjeś ciężkie, obwisłe ciało do łodzi. I już nie myślał o tem, że oto obaj mogą przychylić się zanadto i boeł pogrążyć w odmętach. Nie myślał, że noc jest ciemna, a strąd daleko. Nie myślał, że śmierć w tej chwili czyha na nich zdradziecko. Ratował ulubionego kamrata, i oto obaj opadli ciężko na planki.

— Zyziesz Martink?

Czyjeś palce bezwolnie otoczyły jego dłoń. Łódź kołysała się zdradziecko, nabrana wodą.

Z chwilą jednak, gdy Józef Konkol odnalazł kamrata, nowe siły i nowa ochota wstąpiła mu do duszy. Teraz muszą uratować się obaj, muszą!

I oto usłyszał wyraźnie głos syreny portowej. Wyteżył słuch, odnalazł

właściwy kierunek. Tak, trzeba było skierować się jeszcze bardziej na lewo.

Po nieskończonym, mozolnym wiosłowaniu w zupełnej ciemności, boeł, obciążonym, pluskającą na dnie, wodą, Józef Konkol spostrzegł nagle, że gęsta ściana mgły rzadnie gdzieś w dali. Jęło się przez nią przebijać nikłe światło. A dźwięk syreny był coraz bliższy. Teraz dosłyszał także dzwon wioskowy, który grał miarowo, bezustannie. Teraz dojrzał już bliżej blask latarni zawieszanej w przystani, na poelu. I potem krzyk kobiety:

— Martink, Martink, Martink!

Napół przytomny, mdlegającymi z umęczenia ramionami przybił do brzegu. Ale nie wiedział już, co się z nim dzieje.

I jeszcze później, po jakimś nieskończonym czasie zbudził się ze snu. Leżał we własnej hecy, poznał ją, po nadwęglonych belkach pulapu. Tuż nad sobą ujrzal dwoje piwnych oczu, rozjaśnionych wewnętrznym blaskiem i uśmiech znajomy.

— Na, Józk, żyjesz?

— Jo, jo.

Odpowiedział sennie.

Potem zrozumiał jeszcze, że Martin Budzisz i białka jego, niosą go ostrożnie do komory, do łózka. Ściągnęli mu z nóg mokre skórznie, wlał w usta gorzałkę.

— Kamrat! — mruknął niewyraźnie.

I tylko wzdygnął się z łękiem, gdy dobiegł go przez ścianę jęk syreny portowej. Potem zasnął.

WANDA BRZESKA

SPRAWY KOLONJALNE

KOLONIZACJA NASZA A JAPOŃSKA

Wieś nasza od pewnego czasu co chwila przypomina o swoim istnieniu.

Szereg wymownych i niepokojących objawów niezadowolenia chłopskiego dowodzi, że na wsi gromadzi się coraz więcej energii, która nie może znaleźć ujścia.

Ziemi mało, zarobków niema, przez pół lub nawet trzy czwarte roku chłop nie pracuje, a bieda doskwiera. Dawniej ucieczką od biedy było wychodźstwo. Brak jego wywołuje dzisiaj coraz częściej niezadowolenie, ujawniające się w najrozmaitszych formach.

Czas przeto wielki wprowadzić emigrację do programu działania rządów Rzeczypospolitej.

Tymczasem ani w exposé rządowym, ani na wielkiej naradzie gospodarczej, zorganizowanej przez Rząd w Prezydium Rady Ministrów, nie poruszono wcale sprawy emigracji. Mówiono o komasacji, melioracjach i parcelacji większej własności ziemskiej, jakgdyby naprawa ustroju rolnego nie pociągała za sobą konieczności urządzenia niejednego miliona chłopów. W porównaniu bowiem z Danją, wysoko stojącą pod względem uprawy rolnej, wieś polska jest przeszło dwa razy gęściej zaludniona i na tem polu może szukać konkurencji jedynie w Indjach lub Chinach.

Niezależnie jednak od polityki przebudowy ustroju rolnego, ku czemu idziemy, potrzeby aktualne wymagają prowadzenia akcji osadniczej i to w stosunkowo dużym zakresie.

W łonie 34-miljonowego narodu zawsze istnieje pewien odsetek ludzi, którym w kraju za ciasno. Ich energię, skoro dla niej niema zastosowania w kraju, winno się zużytkować dla ekspansji polskiej poza granicami Rzplitej.

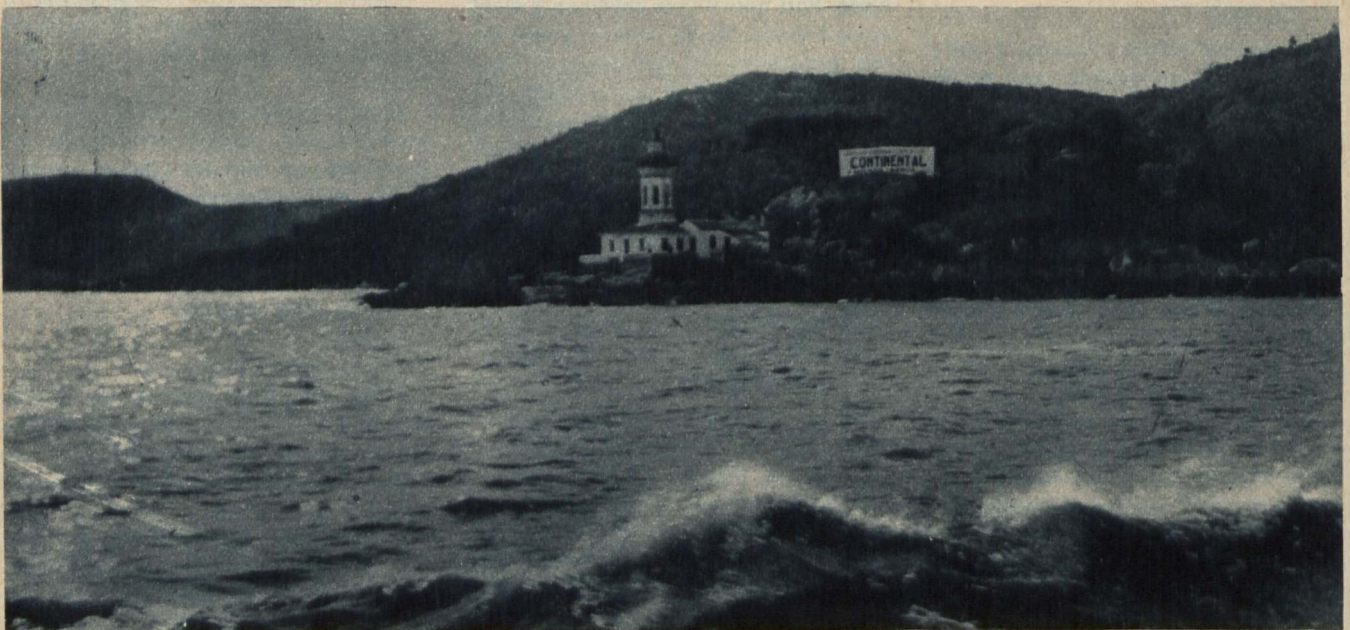
Pomimo przeciągającego się kryzysu, emigracja, osiągnawszy swoje minimum w r. 1932, wykazuje, poczynając od r. 1933, stały wzrost i wyraża się w roku ubiegłym cyfrą 53.782 osób, z czego na emigrację zamorską przypada 34.623 dusz.

Nasza emigracja zamorska, z wyjątkiem palestyńskiej (24.758 emigrantów), nosi charakter dziki, niezorganizowany, na której fluktuacje wywierają duży wpływ czynniki niezawsze od nas zależne lub uchwytnie. Tem tylko można tłumaczyć skok, jakiego dokonała emigracja do Paragwaju, z 31 osób w r. 1934 na 1.133 — w r. 1935.

Inaczej wygląda emigracja japońska, z którą miałem możliwość bezpośredniego zetknięcia się w Brazylii. Rozpoczęta po wojnie w rozmiarach niewielkich, stopniowo zdobywając na sile i znaczeniu, dzisiaj, po niespełna 15 latach istnienia, prawie dorównywa liczbowo emigracji polskiej, której początki sięgają r. 1868, a pod względem organizacyjnym i gospodarczym bez porównania ją przewyższa. Pomimo niechęci poważnych kół społeczeństwa brazylijskiego, dyktowanej obawami natury rasowej i politycznej, dla przychodźstwa japońskiego niema żadnych ograniczeń. Stopniowo zalewa ono coraz większe połacie w południowej i północnej Brazylii. Prąd południowy kieruje się głównie do San Paulo, a północny — nad Amazonkę.

W S. Paulo kolonizacja japońska wytworzyła szereg doskonale prosperujących osiedli, które, jak dotychczas, są dla nas niedościgłym wzorem.

Jedno z takich osiedli — Cotia, znajdujące się w odległości 20 — 30 kilometrów od miasta S. Paulo, zwiedzałem w r. 1931. Cotia, jedna z pierwszych osad japońskich w S. Paulo, została założona na gruntach wyjąłowanych przez uprawę kawy, zarzuconych przez właścicieli. Jedyną zaletą tych gruntów



Latarnia morska na Lagoa dos Patos w Brazylii

było bliskie położenie dużego miasta (dzisiaj S. Paulo liczy około 1.200 tys. mieszkańców) i to zadecydowało o wyborze miejsca. Ceny ziemi, po osiedleniu się Japończyków, z 300 milrejsów za alkier (2 i pół ha) podniosły się na 3.000 milrejsów.

Pod względem pracowitości na roli, emigrant japoński nie przewyższa polskiego, ale w przeciwieństwie do naszego wychodźcy umie obserwować i liczyć. Stwierdziwszy wysokie ceny na ziemniaki w S. Paulo, wszyscy bez wyjątku osadnicy japońscy w Cotia — a jest ich z 300 rodzin — zajęli się wyłącznie uprawą ziemniaków tak dalece, że nie trzymają krów, nie sadzą kukurydzy, nie sieją żadnych zbóż. Pod każdy plon (ziemniaki dają tam normalnie dwa plony w ciągu roku) zużywają na alkier nawozów sztucznych za 2 tysiące milrejsów, czyli za 40 tysięcy rocznie na normalną 25-hektarową działkę osadniczą. Wyprodukowane kartofle dostarczają własnymi samochodami do własnych spółdzielczych magazynów w S. Paulo, które rozsprzedają konsumentom ten luksusowy w Brazylii artykuł.

Każdy z właścicieli sześciu osad, które kolejno zwiedziłem, rozporządzał przynajmniej dwoma samochodami (osobowym i ciężarowym), a w domu posiadał jedną lub dwie szafy z książkami.

Szkoła japońska zatrudniała czterech nauczycieli, płatnych po 500 milrejsów (przeciętna płaca w szkołach polskich 100 — 200 milrejsów) i nie otrzymywała żadnych subwencji ani od rządu japońskiego, ani od rządu brazylijskiego.

Rzecz jasna, że przeciętny kolonista japoński nie jest genjuszem. Niejeden z naszych osadników, co do ogólnego rozgarnięcia, nie ustępuje osadnikowi japońskiemu, ale Japończycy posiadają cudowną organizację, środki i ich osadnictwo jest wyrazem ściśle określonej polityki rządu.

Przed zakupem ziemi w Cotia zbadano ceny ziemioplodów na rynku san-paulowskim, przeprowadzono kalkulację kosztów uprawy, obliczono dokładnie dochodowość ważniejszych artykułów produkcji i w rezultacie stworzono jedną wielką fabrykę kartofli.

Kolonizacja japońska jest kolonizacją wybitnie nakładową. Emigrant otrzymuje wszystko na kredyt:

przeszkolenie przed wyjazdem, przejazd przez ocean, ziemię, niezbędny inwentarz, środki do życia do pierwszych zbiorów, pomoc lekarską, pomoc fachową agronomów itd. I jednakże to wszystko osadnik spłaca. Niema narzekań na brak środków, niema krzyku, niema skandali emigracyjnych, jak u nas. Kolonizacja japońska może służyć za wzór osadnictwa wysokie nakładowego, a jednocześnie samowystarczającego.

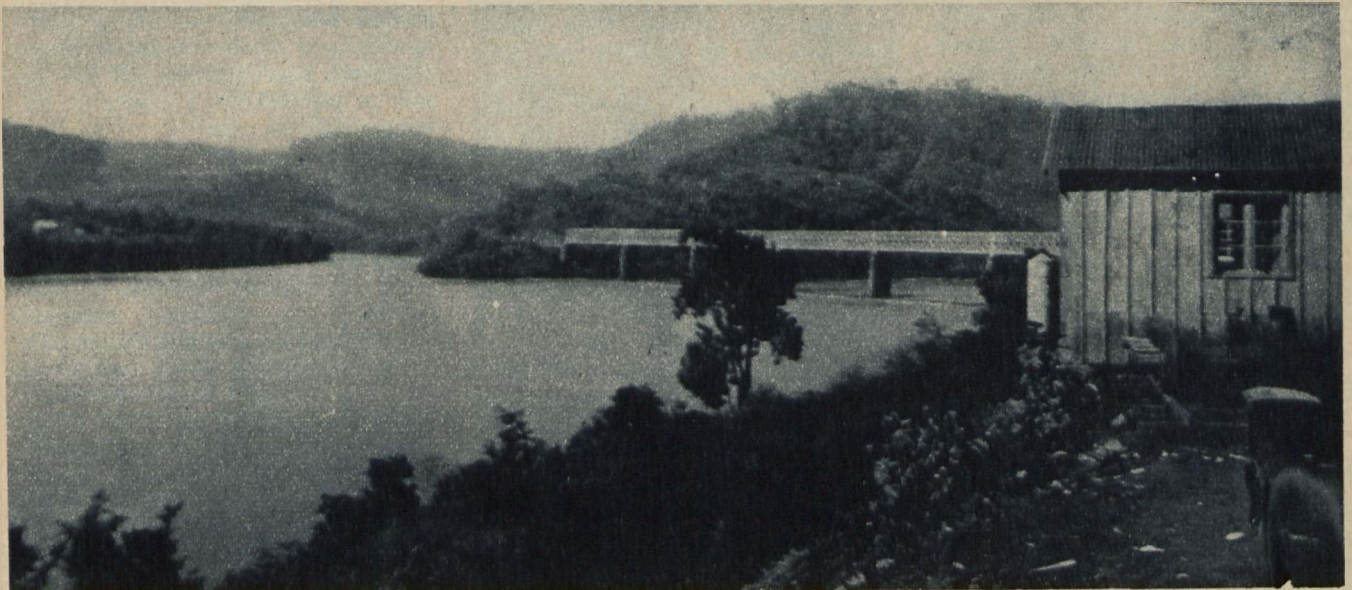
Kolonizacja japońska, w przeciwstawieniu do polskiej, stanowi część składową polityki rządowej. Instytucje, zajmujące się bezpośrednio akcją kolonizacyjną, są tylko organami wykonawczymi planu, zaakceptowanego lub zakreślonego przez rząd. I dlatego, kiedy kolonizacji japońskiej w pewnym okresie zaczęto robić wstręty, znaleziono sposoby ich usunięcia. Dzisiaj emigracja japońska do Brazylii jest jedyną, która nie spotyka się z żadnymi ograniczeniami.

W Polsce natomiast wszelka inicjatywa w zakresie kolonizacji zamorskiej dociera, w najlepszym razie i to nie zawsze, do dyrektorów departamentów. Nie było jeszcze ministra, któryby zechciał tą sprawą bliżej się zainteresować i zająć wobec niej określone stanowisko. Każda poważniejsza sprawa w tej dziedzinie tonie w niezliczonej ilości konferencji i uzgadniań. Zapewne, nasz wychodźca, będąc naogół dobrym elementem pionierskim, nie dorównywuje Japończykom, ale na przykładzie swojej pracy w tejże Brazylii, wykazał, jakie wartości w sobie kryje. Olbrzymie przestrzenie, skolonizowane przez chłopą polskiego w Paranie, Santa Catharinie i Rio Grande do Sul, są tego dowodem. A Japończycy zaczynają sięgać i do tego obszaru z dwóch stron: od północy — od strony S. Paulo i od wschodu — od strony morza.

Na północy osiadają w ostatnich czasach tłumnie na terenach angielskiego koncernu Parana Plantations o glebie najżyźniejszej w Brazylii, a na wybrzeżu morskim monopolizują coraz bardziej połowy ryb morskich i są dzisiaj jedynymi ich dostawcami do miast wnętrza Parany.

My zaś, jak zwykle, nie mamy czasu, ani środków na zajęcie się tem, tak ważnym zagadnieniem.

MICHAŁ PANKIEWICZ



Most na rzece Urugwaj

PRZEGLĄD KOLONJALNY



Sortowanie owoców kakaowych

Oświadczenie p. Lloyd George'a w angielskim parlamencie w sprawie nowego sprawiedliwego podziału obszarów kolonialnych, wywołało ogromną dyskusję w prasie belgijskiej, portugalskiej i holenderskiej.

Dzienniki belgijskie jak np. „Le soir“, „L'Avenir Belge“, „La Nation Belge“ — nawiązując do tego, co p. Lloyd George powiedział o małych państwach z niewielkim zaludnieniem, które otrzymały mandaty nad znacznymi obszarami kolonialnymi — stwierdzają, że sprawa ta właściwie inaczej się przedstawia. Jakkolwiek Belgia otrzymała mandat nad częścią dawnej wschodniej Afryki niemieckiej, to jednak nie należy zapominać, że tę część dawnej kolonii niemieckiej zdobyła ona przedtem, odpierając niczem niesprowokowany atak niemiecki na Kongo. Jeśli chodzi o Kongo, kolonie portugalskie i holenderskie, wszystkie one istniały jeszcze przed wojną — i jeśli Belgowie, Holendrzy i Portugalczycy posiadają dzisiaj obszary kolonialne, nie zawdzięczają ich mandatom, tylko swojej własnej inicjatywie, która ich kosztowała wiele krwi i pieniędzy.

Ze wzmiankowych głosów prasy widać, że zarówno Belgja, Portugalia jak i Holandia są zdecydowane nie dać sobie odebrać odziedziczonej po przodkach spuścizny. Miedzy innymi, w piśmie „L'Avenir Belge“ z dn. 8. 2. r. b. znajdujemy taki ustęp: „Jeśli by nawet Belgowie i Holendrzy uznali, że granica wojskowa Anglii leży nad Renem — nie są jednak skłonni, aby dać się pozbawić swoich posiadłości kolonialnych w nagrodę za swoją miłość klapy bezpieczeństwa“.

Ponadto głosy opinii belgijskiej stwierdzają, że gdyby nawet Anglija była gotowa, w myśl oświadczeń Lloyd George'a, oddać Niemcom dawne ich kolonie we wschodniej Afryce, należałoby się spodziewać opozycji ze strony Unji Płd.-Afrykańskiej.

Mniemanie to znajduje potwierdzenie na łamach wielkiego dziennika z Johannesburga „Star“, który pisze: „W Anglii zaczynają się rozwijać całkiem nowe pojęcia. Zaczyna się tam traktować kolonie jako ciężar i niema się zaufania do Brytyjczyków, zamieszkałych w koloniach. Istnieje wielu Anglików nawet w Afryce, którzy, zapominając historii, myślą, że Niemcy mają prawo do zwrotu swoich kolonii. Jest to tylko czysty sentymentalizm. Przez swoje postępowanie i traktowanie tubylców, przed i w czasie wojny, Niemcy straciły wszelkie prawa do kolonii jakie mogły posiadać. W tej sprawie ma prawo wypowiedzieć się przede wszystkim naród płd.-afrykański, który wylał strumienie swojej krwi i pieniędzy dla zdobycia tego terytorjum dla Imperjum“. — Dalej czytamy: „Jest możliwe, że w dalekiej przyszłości Anglija poczuje się znużoną, i uważając, że imperjum afrykańskie jest dla niej ciężarem — zrezygnuje z niego. Jeśli to będzie miało kiedykolwiek miejsce i jeśli do tej pory rasa biała potrafi się utrzymać w Afryce wschodniej i centralnej, należy przewidywać, że powstanie unja tych wszystkich terytorjów (Kenja, Uganda, Tanganika) z Unją Płd.-Afrykańską. Połączenie to stworzy rasę białych, którzy w interesie ludzkości będą Afryką rządili sprawiedliwie, szanując za-

równo prawa białych jak i czarnych“.

W związku ze zmianą na stanowisku Ministra Kolonii we Francji, które objął p. Jacques Stern — „Le Monde Colonial Illustré“ w artykule redakcyjnym precyzuje najważniejsze zadania, które ma do spełnienia nowy minister, i czego się spodziewają po nim francuskie sfery kolonialne.

Autor artykułu stwierdza, że nowy minister zastaje w koloniach sytuację ekonomiczną naogół dość nomyślną. Najpilniejsze zadania, które leżą przed nowym ministrem, dadzą się streścić w czterech zasadniczych punktach, obejmujących całokształt programu kolonialnego, a mianowicie:

1) Przeprowadzenie niezbędnych inwestycji w koloniach, na które należałoby uzyskać od rządu ok. 150 milionów fr. rocznie, w/g. projektu, opracowanego w swoim czasie przez Konferencję Imperjalną, której inicjatorem był p. Sarraut;

2) Zorganizowanie obrony kolonii, na którą eksperci proszą o 250 milionów fr.;

3) Rozszerzenie obecnego małego Ministerstwa Kolonii, nim będzie możliwe zorganizowanie wielkiego Ministerstwa Francji Zamorskiej;

4) Spowodowanie współdziałania rządu i społeczeństwa w utrzymaniu równowagi budżetowej kolonii, którą one z takim trudem osiągnęły.

Przedstawiając te postulaty społeczeństwa francuskiego, autor pisze w zakończeniu: „Chwila, kiedy się mówi o nowym podziale kolonii, jest poważna. I może właśnie teraz będzie dobra okazja nowemu ministrowi i rządowi, na którego czele stoi stary polityk kolonialny — aby w porozumieniu z mocarstwami o posiadłościach zagrożonych, tak jak nasze — powiedzieć z dumą i stanowczością — „nie“.

Wszelkie angielskie enuncjacje dotyczące kwestyj kolonialnych, poczynawszy od genewskich przemówień Sir Samuel Hoare'a, a skończywszy na ostatnich debatach w parlamencie angielskim, znajdują w Niemczech żywy odzew i są odpowiednio komentowane.

Prasa niemiecka skrętnie notuje każde tego rodzaju wystąpienie angielskich mężów stanu i stwierdza, że dawniej w Anglii rzadko kiedy mówiono i pisano z taką żarliwością o pokoju, jak dzisiaj, kiedy czasy stają się coraz bardziej niespokojne.

W marcowym numerze „Deutsche Kolonial Zeitung“, p. Hans Reepen pisze: — „Niestety, jakkolwiek wszyscy dobrze wiedzą, na czym polega trudność w osiągnięciu pokoju, zawsze jednak braknie cywilnej odwagi dla powzięcia realnych decyzji. To też rezolucja p. Lansbury w parlamencie angielskim która mówiła tylko o zwołaniu światowej konferencji dla rozwiązania kwestji podziału surowców — została zlikwidowana krótkim „nie“ Lorda Cranborna. Gdyby jednak wiadome koła angielskie zażądały z całą stanowczością, do jakiej zdolna jest opozycja rządowa, aby Anglja oddała swoje kolonie pod zarząd Ligi Narodów, wtedy Anglja musiałaby się zdecydować na to, nad czem obecnie tylko trzęsie głową“.

W dalszym ciągu pisze p. Hans Reepen: „My w Niemczech nie możemy nic innego zrobić, jak tylko przyjąć do wiadomości to, o czem Anglicy tylko przez chwilę pomyśleli, aż do dnia, kiedy znajdują oni odwagę, aby myśli, które nie są utopjami, wprowadzić w czyn“.

Czyżby jednak przez to, że rezolucja Lorda Lansbury upadła, kwestja kolonialna miała się zakończyć?

Ze tak nie jest — rozumieją dobrze zarówno Niemcy, jak i Anglicy. — „I można to z całą pewnością przepowiedzieć — pisze niemiecki dziennik — że kwestja kolonialna, od której jest uzależniony pokój świata — może już jutro zostanie w Anglii wznowiona.“

Czyż angielski gabinet nie był gotowy zlikwidować wojnę włosko - etiopską przez oddanie brytyjskiego portu Zeila?

A dzisiaj? rząd cofa się spowrotem ze strachu przed swoją własną odwagą. — Jest to tylko okres przejściowy, nic więcej. — Jak również tylko formą przejściową może być gabinet, który wbrew swojemu stanowisku w konflikcie etiopskim, kiedy chodziło o kwestję kolonialną, odpowiedział — „nie“.

Niema zatem żadnego powodu do niepokoju dla Niemców“.

W chwili, kiedy wojska niemieckie obsadziły zdemilitaryzowaną strefę Nadrenji, kanclerz Hitler sprecyzował obecne stanowisko Rządu Rzeszy w obszernym memorandum, które zostało złożone rządowi państw zainteresowanych. W memorandum tem wyraża Rząd Rzeszy gotowość zawarcia nowych układów dla stworzenia systemu, zabezpieczającego pokój europejski na podstawie propozycji, ujętych w

siedmiu zasadniczych punktach. Punkt siódmy tych propozycji brzmi:

„Po osiągnięciu obecnie ostatecznego równouprawnienia Niemiec i po przywróceniu pełnej suwerenności nad całym obszarem Rzeszy Niemieckiej, Rząd Rzeszy uważa, że główna przyczyna wystąpienia swego czasu z Ligi Narodów już nie istnieje. Jest on zatem gotów wstąpić do Ligi Narodów. Wyraża on przytem nadzieję, że w ciągu odpowiedniego czasu zostanie wyjaśniona w drodze przyjaznych pertraktacji sprawa równouprawnienia kolonialnego jak również sprawa odłączenia statutu Ligi Narodów od jego podstawy wersalskiej“.

Ponadto kanclerz Hitler oświadczył w Reichstagu: „Nie stawiamy Europie żadnych żądań terytorjalnych. Wiemy przedewszystkiem, że wszystkie naprężenia, wynikające bądź z fałszywych postanowień terytorjalnych, bądź też z niezgodności, istniejących między stanem liczebnym ludności, a przestrzenią przez nie zamieszkiwaną, nie mogą być w Europie rozwiązane przez wojnę. Ufamy jednak, że rozsądek ludzki przyczyni się do załagodzenia bolesnej strony tych stosunków i do usunięcia naprężenia w drodze powolnego, ewolucyjnego rozwoju, w pokojowej współpracy“.

W „Kattowitzer Zeitung“ z dnia 24. 2. b. r. ukazał się artykuł p. t. „Polski problem kolonialny“, w którym rozpatrywana jest kwestja

polskich żądań kolonialnych i działalność LMK w tej dziedzinie.

Artykuł podkreśla, że polska idea kolonialna znajduje zrozumienie u coraz szerszych mas, co należy zawdzięczać w wielkiej mierze akcji LMK, która nie ogranicza się tylko do propagandy tych haseł, ale zaczyna je konkretnie wprowadzać w czyn.

Jeżeli chodzi o polskie roszczenia do obszarów kolonialnych, to odnosiłyby się one przedewszystkiem do b. kolonij niemieckich.

„Kattowitzer Zeitung“ jednakże pisze dalej, że LMK, omawiając ostatnio w swoich wydawnictwach najodpowiedniejsze dla kolonizacji polskiej obszary afrykańskie, wskazała na Kenję, Ugandę i Kongo (?). W związku z tem, pismo powyższe podkreśla, że gdyby Polska rzeczywiście chciała wystąpić z pretensjami kol., zmierzającymi w tym kierunku, musiałaby przedewszystkiem porozumieć się z Anglią i Francją, które wywierają zasadniczy wpływ na Belgię i Portugalię.

Mimo ostatnich oświadczeń angielskich, w szczególności Hoare'a, „Kattowitzer Zeitung“ wyraża się, że tylko przyszłość okaże, czy tego rodzaju porozumienie będzie mogło dojść do skutku.

Przytaczając treść artykułu „Kattowitzer Zeitung“, należy stwierdzić, że Liga Morska i Kolonialna w swoich wystąpieniach w sprawach kolonialnych nigdy nie wskazywała Kenji, Ugandy i Kongo belgijskiego, jako celów polskich dążeń kolonialnych.

ST. BOD.



W oazie

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Polska. W lutym b. r. Kierownictwo Marynarki Wojennej zawarło umowę z holenderską stocznia de Schelde w Vlissingen na budowę dwóch łodzi podwodnych wyporności 1.000 ton. Budowa ma być ukończona w ciągu 3 lat, przyczem dostawcy zobowiązali się do sprowadzenia z Polski części materiałów, potrzebnych do budowy.

Francja. 1-go kwietnia rozpoczęła próby odbiorcze krążownik „Jean - de - Vienne”, 7.600 ton, 32 i pół węzłów, uzbrojony w 9 dział 152 mm., 8 dział 90 mm. przeciwlotniczych, 6 aparatów torpedowych 550 mm. i dwa wodnosamoloty.

Należący do tego typu „La Galissonière” został już przyjęty w 1935 roku. „Georges Leygues” będzie spuszczony w końcu marca, a trzy inne znajdują się w budowie.

Eskadra morza Śródziemnego opuściła Tulon w połowie stycznia, celem przeprowadzenia dorocznego manewrów zimowych na wodach afrykańskich i korsykańskich.

W pierwszej połowie roku bieżącego utworzona ma być I-sza eskadra „krążowników powietrznych”, złożona z 3-ch wodnosamolotów typu „Lieutenant de vaisseau Paris”, który uległ ostatnio

nieszczęśliwemu wypadkowi. Maszyny te będą przeznaczone do dalekiego wywiadu ze względu na olbrzymi rejon działania: przy obciążeniu bowiem trzema tonami bomb, mogą latać przez 25 godzin z szybkością 230 km.

Budżet na rok 1936 wynosi 1.372 milionów franków. Kwota ta nie obejmuje jednak nadzwyczajnych kredytów na nowe budowle. Obecnie znajdują się w budowie: 3 pancerniki (2 po 25.000 ton i 1—35.000 ton), 5 krążowników lekkich, 15 kontrtorpedowców i torpedowców, 15 łodzi podwodnych — ogólnej wyporności 161.000 ton. W ciągu tego roku przewidziany jest odbiór 1 pancernika, 4 krążowników, 7 kontrtorpedowców i torpedowców i 2 łodzi podwodnych.

Anglia. Na posiedzeniu, odbytem w dniu 25 lutego b. r., Izba Gmin uchwaliła nadzwyczajne kredyty w kwocie 300 milionów złotych na zbrojenia. Z sumy tej 150 milionów przeznaczono na marynarkę. Niezależnie jednak od tego rozpisana ma być wewnętrzna pożyczka w wysokości 250 milionów funtów (7 i pół miljarda złotych) na odnowienie floty. Program realizacji tego odnowienia przewiduje 90 milionów funtów na budowę nowych pancerników, 92 miliony na krążowniki (których liczba ma być powiększona do 70-ciu), 24 mi-

liony na kontrtorpedowce i torpedowce, i 13 milionów na łodzie podwodne. Uzupełnienie do kwoty 250 milionów ma być przeznaczone na wzmocnienie portów i baz morskich, a w szczególności Malty i Gibraltaru.

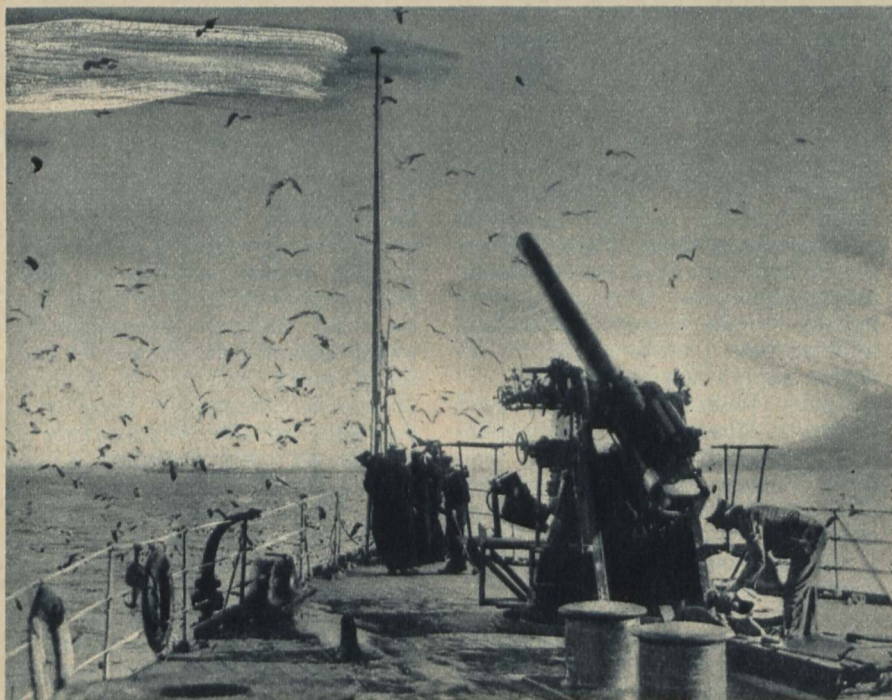
W 1935 roku stan floty zwiększył się o 25 nowych jednostek wobec 20-tu w roku 1934 i 12-tu w roku 1933. Wśród nowoprzyjętych okrętów znajdują się: 3 krążowniki, 8 kontrtorpedowców, 4 łodzie podwodne i 9 dużych kanonierek. W 1936 roku spodziewany jest odbiór 32 nowych jednostek.

26-go lutego spuszczone na wodę łódź podwodna „Grampus”, wyporność 1520/2140 ton, szybkość 15/9 węzłów, uzbrojenie 1 dział 100 mm., dwa karabiny maszynowe i 6 aparatów torpedowych, załoga 55 ludzi. Jest to trzeci z serii stawiaczy min typu „Porpoise”. Tegoż typu „Rorqual” będzie spuszczony latem 1936 r., a „Triton” został zamówiony w pierwszych dniach marca.

Admiralicja podała urzędowy komunikat o zamówieniu w stoczniach prywatnych 7 kontrtorpedowców zupełnie nowego typu po 1.850 ton. Jednostkom tym, stanowiącym serię „szczepów”, nadano nazwy: „Zuiu”, „Afridi”, „Cossack”, „Maori”, „Ghurka”, „Nubian” i „Mo-



Francuska flota morza Śródziemnego



Mewy wokół lotniskowca „Furious”

hawk”; będą one zbudowane z kredytów nadzwyczajnych, uchwalonych 25 lutego b. r.

Jest to poważny zwrot w polityce admiralicji, która dotychczas nie uznawała kontrtorpedowców ponad 1.500 ton.

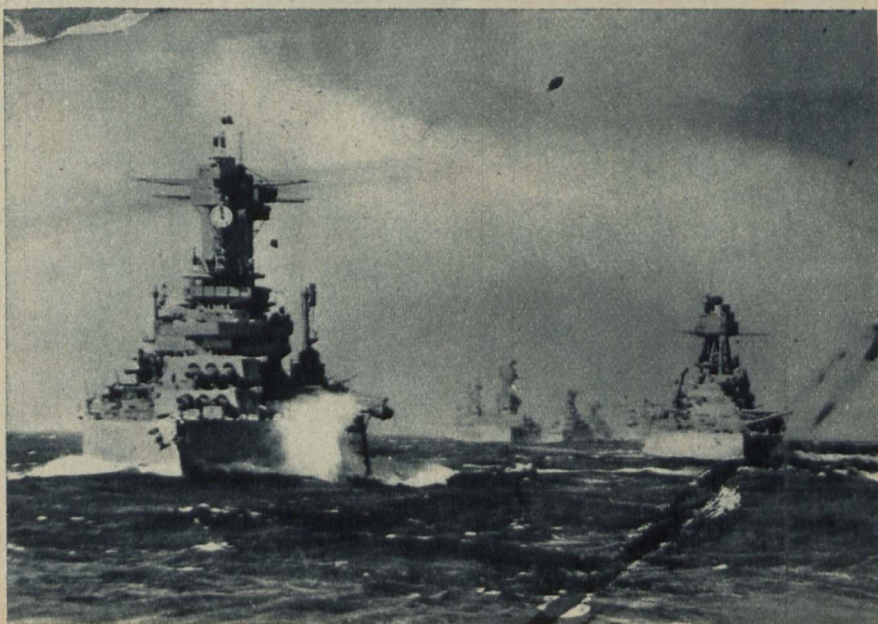
Holandja. W Amsterdamie rozpoczęto budowę małego krążownika „Tromp” o następującej charakterystyce: 50.000 K. M., 32,5 węzłów, uzbrojenie 6 dział 150 mm., 3 działa 127 mm. przeciwlotnicze i 6 aparatów torpedowych 533 mm. Koszt budowy wyniesie około 7.700.000 guldenów. Jednocześnie rozpoczęto budowę 2 łodzi podwodnych i 4 trawlerów.

Sowiety. Według przemówień marszałka Tuchaczewskiego, cytowanych przez prasę niemiecką, Sowiety posiadają obecnie w stanie czynnym 70 łodzi podwodnych oraz 150 kutrów torpedowych najnowszej typu. Ponadto w budowie znajduje się około 20 łodzi podwodnych. Plan drugiej piątilatki przewiduje dalsze odnowienie floty w kategorii kontrtorpedowców, torpedowców i krążowników.

Włochy. Marynarka włoska znajduje się obecnie w dość kłopotliwej sytuacji, ponieważ wszystkie cztery posiadane pancerniki są w stanie nieczynnym, przechodząc gruntowny remont. Pierwsza para będzie ukończona dopiero pod koniec wiosny. Plan robót przewidywał wydłużenie okrętów o 16 m. oraz całkowitą zamianę kotłów i maszyn, co pozwoli uzyskać szyb-

kość 30 w. Ponadto na dziobie zainstalowana będzie wyrzutnia do samolotów. Ogółem remont tych okrętów ma kosztować 300 milionów lir, (150 milionów złotych).

Naskutek konfliktu abisyńskiego, utworzono samodzielną eskadrę Afryki Zachodniej, której terenem operacyjnym jest morze Czerwone i ocean Indyjski. Bazą tej eskadry jest port Massaua, jeszcze niedawno ośrodek bez większego znaczenia, a obecnie port o obrocie 5.000 ton dziennie i baza wojenna, zabezpieczona od strony morza potężnymi bateriami przeciwdesantowymi i przeciwlotniczymi.



Manewry amerykańskiej floty wojennej na oceanie Spokojnym

W skład eskadry wchodzi dwa starsze krążowniki, awjomatka „Miraglia”, 4 kontrtorpedowce, 4 kanonierki i szereg łodzi podwodnych. Okretem flagowym jest krążownik „Bari”.

Japonia. Marynarka wojenna powiększyła ostatnio swój stan o dwa nowe krążowniki „Suzuya” i „Mikuma”. Są to obecnie najpotężniejsze krążowniki na świecie, gdyż przy wyporności 8.500 ton posiadają aż 15 dział 155 mm. i 12 aparatów torpedowych 533 mm. Szybkość ich wynosi 32 w. Serja składa się z 6 jednostek: „Mogami” został już przyjęty w 1935 r., „Kumano” został spuszczoney w grudniu, a dwa pozostałe są w budowie. Fachowcy jednak twierdzą, że obciążanie okrętu tak potężnym uzbrojeniem może być zgubne dla niego samego ze względu na zredukowaną stateczność.

Stany Zjednoczone. Budżet marynarki na okres bieżący wynosi 549 milionów dolarów (2,7 miljar- da złotych), nie wliczając w to licznych kredytów dodatkowych. Z kwoty tej przeznaczono 196 milionów na nowe jednostki i 26 milionów na rozbudowę lotnictwa. W okresie tym ma być rozpoczęta budowa znacznej ilości okrętów wojennych, ogólnej wyporności 221.000 ton.

Według urzędowego dokumentu, w budowie znajdują się: 3 awjomatki, 11 krążowników po 10.000 t., 53 kontrtorpedowców, 15 łodzi podwodnych i 9 kanonierek, co daje w sumie 340.000 ton.

Od dłuższego już czasu prowadzona jest w Stanach Zjednoczonych nagonka przeciwko wszystkim cudzoziemcom, tam zamieszkałym. Nagonkę tę prowadzą „patrioci“, „stuprocentowi“ Amerykanie, którzy najmniej może zasłużyli się swojej ojczyźnie. Gdyby znali lepiej historię swojego narodu, gdyby zdawali sobie sprawę, że w kotle amerykańskim dopiero właściwie tworzy się naród amerykański ze wszystkich elementów narodowościowych, stosunek do cudzoziemców byłby napewno rozsądniejszy.

Do wielkości, bogactwa i potęgi dzisiejszej Ameryki przyłożyli swoją pracowitą dłoń również Polacy, a przeciw nim również dziś zwraca się ostrze szowinizmu. Widocznie szowiniści amerykań-

scy nie wiedzą, że w Dallas, w stanie Texas, wzniesiono „Halę Bohaterów“ i że w niej złotymi głoskami wpisane będzie nazwisko cudzoziemca-Polaka, Feliksa Wardzińskiego, aby było świadectwem niezapomnianem, iż praca i krew polska wrosła żywymi korzeniami bohaterstwa i poświęcenia w historię Stanów Zjednoczonych.

Feliks Wardziński w szeregach generała Houstona, który werbował ochotników do walki o wolność Texasu, męstwem i dzielnością przyczynił się znacznie do uzyskania niepodległości Texasu i jego przystąpienia do Stanów Zjednoczonych.

★

Prasa polska w Ameryce wśród tej psychozy uprzedzenia, ma do spełnienia dużą rolę. Nie może ona

ograniczać się w tych warunkach tylko do roli informatora, ale musi zajmować stanowisko rzecznika interesów szerszych mas wychodźstwa, obrońcy, krześć wiare w tych, którzy upadają na duchu, podtrzymywać tych, którzy dawno bez nadziei zaprzęśliłiby swoją godność narodową. O zadaniach prasy polskiej w Ameryce „Dziennik Chicagoski“ pisze w następujący sposób: Wyobraźmy sobie, że od jutra przestają wychodzić wszystkie nasze polskie gazety. Wyobraźmy sobie, że przestają się pojawiać komunikaty o wiecach, o imieninach, o różnych „partach“, o nowych byznasach. Co wtedy będzie się działo wśród nas? Gdzie to wszystko będzie drukowane? Czy sądzicie, że znajdziecie to wszystko na szpaltach pism obcych? Nie. Całe życie bujne, twórcze, życie ambitne — zginie, przepadnie.

Na zarzut, że młodzież polska, szybko się amerykanizująca, nie dba o prasę polską, „Dziennik Chicagoski“ odpowiada: Objaw to niezmiernie przykry, ale pocieszymy się, że ta młodzież będzie dbała o tę gazetę. Będzie ona dbała o nią z miłości własnej, z samolubstwa. Nowe nasze pokolenie jest ambitne i dobrze, że jest ambitne. Chce wejść w politykę, lecz żeby się tam dostać, musi mieć poparcie. Wszyscy nasi rodacy na urzędach, początek swój zawdzięczają polskiej prasie. Ona ich wysuwała, ona wzywała Polonję do głosowania na nich.

Coraz więcej i my tu, w Ojczyźnie, doceniamy znaczenie prasy polskiej na obczyźnie.

Z przykrością stwierdzić musimy, że aż nazbyt mało wiemy o Was i o Waszym życiu i troskach w Ameryce. Wina leży po obu stronach. Dzięki Waszej prasie jesteście lepiej poinformowani, co się w Polsce dzieje, niż my, co się dzieje wśród Was. Nie posiadamy ani powieści, ani nowel, osnutych na tle życia tak wielkiej grupy Polaków, nie posiadamy filmów, obrazujących Wasze życie, które mogłyby być pokazane całemu społeczeństwu; nie przyjeżdżają prelegenci, którzyby nas w swoich odczytach informowali o Was. Pisma Wasze docierają zaledwie do nielicznej grupy osób w Polsce, zamiast być kolportowane wśród szerszej masy czytelników w Polsce. Aby jednak rozwinęło się czytelnictwo Waszych pism,



W Nowym Jorku można spotkać, obok nowoczesnych drapaczy chmur, wysmukłe wieże gotyku

musicie dać nam obfitszy materiał o życiu taniejszej Polonji.

Dla czytelnika w Polsce interesujące np. były drukowane w „Nowinach Polskich“, dzienniku wychodzącym w Milwaukee, wiadomości, dotyczące rozmieszczenia, liczebności i krótkiego rysu historycznego Polaków w różnych miejscowościach w stanie Wisconsin.

Swego czasu „Nowy Świat“ w New Jorku drukował artykuł p. A. Baca, podający polityczną i ekonomiczną siłę Polaków, zamieszkających w stanie New Jersey. Gdyby każdy z dzienników rozpoczął podobną pracę na swoim terenie, moglibyśmy obecnie posiadać bardzo cenny i obfity materiał.

Oczywiście, dla członków LMK w Polsce może najbardziej interesujące są wszystkie wiadomości o bratniej organizacji Ligi Morskiej w Ameryce. Przyznać się musimy, że w pismach polskich nie są one obfite, ale każda wiadomość z życia tej organizacji bardzo nas raduje.

W Nowym Jorku zgórą 100 osób przybyło do Domu Narodowego na odczyt, urządony przez nowojorski oddział Ligi Morskiej. Prelegentem wieczoru był p. Kazimierz Głuchowski, z linii Gdynia-Ameryka, były konsul polski w Brazylii, który w swoim przemówieniu na temat „Potrzeby młodej Polski“, wskazał na potrzebę stworzenia ośrodka polskiego poza granicami Polski, tak ze względów gospodarczych, jak i ekspansji dla olbrzymiego przyrostu naturalnego ludności w Polsce.

Z okazji 16-ej rocznicy zaślubin Polski z Bałtykiem, „Wiadomości Codzienne“ w Cleveland zamieściły szereg udatnie dobranych aforyzmów na ten temat, wyjętych bądź z przemówień, bądź z pism szeregu autorów i mężów stanu jak: J. Piłsudski, Prof. Ignacy Mościcki, gen. Orlicz - Dreszer, E. Kwiatkowski, Stanisław Staszyc, Stefan Żeromski, Waclaw Sieroszewski, Hieronim Derdowski i t. p.

200 tysięcy Polaków, przebywających w Brazylii, zamieszkuje głównie w stanach Parana, St. Catharina i Rio Grande do Sul. 90% tej ludności stanowią rolnicy, którym dotychczasowy niski poziom kultury rolnej nie zapewnia lepszych warunków bytowania.

Przeciwdziałając temu, w drodze akcji społecznej, zaczął, powstały przed paru miesiącami, „Związek Zawodowy Rolników Polskich w Brazylii“. Program działania tego Związku obej-

muje w pierwszym rzędzie wychowywanie i oddziaływanie na szersze koła rolników polskich, w kierunku przekonania ich, że wiedza fachowa może przyczynić się do rozwoju samego rolnictwa i przysporzyć większego dobrobytu tym wszystkim, którzy się rolnictwu poświęcają.

Środkiem do tego stanu się przysposobienie rolnicze całych grup osadników - kolonistów i indywidualne szkolenie rolników działaczy społecznych. Biuro Związku Rolników Polskich w Brazylii zajmie się również organizacją handlowej pracy naszych emigrantów, dostarczając w tym celu wiadomości giełdowych, zajmując się organizacją skupu produktów, jak i zaopatrywaniem naszych rolników za oceanem w nasiona, sadzonki itp.

Dalszym etapem akcji Związku jest przybliżenie rolnika polskiego do rynków odbiorczych i zapoczątkowanie akcji przetwórczej drobnego przemysłu rolnego.

W Kurytybie wystawiono na scenie teatru w Związku Polskim sztukę „Krakowiacy i górale“ Kurpińskiego. W przedstawieniu, urządzonym z okazji zakończenia rocznych kursów nauczycielskich, wzięło udział ponad 50 osób. Na uroczystości obecni byli przedstawiciele rządu stanowego i władz federalnych brazylijskich.

Jak rokrocznie, ukazały się kalendarze na rok 1936, wydane przez wychodzące od szeregu lat w Kurytybie pisma „Gazeta Polska w Brazylii“ oraz „Lud“. Kalendarze te posiadają efektowną szatę zewnętrzną oraz zawierają wiele ciekawych artykułów, traktujących o zagadnieniach interesujących Polaków w Brazylii.



Orszak pogrzebowy niedawno zmarłego admirała hr. Beatty zdążający do katedry Sw. Piotra w Londynie

Argentyna na targach w Europie bezpośrednio jeszcze nie wystawiła swoich eksponatów. Pierwszy raz czyni to na Targach Poznańskich, by stwierdzić, jakie praktyczne wyniki dla ekspansji handlowej może przynieść krok taki. Argentyna eksportuje mrożone mięso, przetwory mięsne, garbniki, nasiona oleiste, skóry surowe i wyrobione, niektóre metale, zarówno w postaci rud jak i półsurowców.

Polska może wywozić do Argentyny wysokie gatunki swojej produkcji przemysłowej — w średnich nie wytrzymałaby konkurencji Stanów Zjedn. A. P.

W Argentynie obowiązuje clearing dewizowy, który na przywóz przydziela dewizy wyłącznie na podstawie świadectw wywozowych. Wszelkie transakcje polskie, mające na celu wywóz do Argentyny, łatwiej jest związać z przywozem do Polski towarów argentyńskich.

Obok wymienionych możliwości wywozowych należy zanotować poważne dostawy węgla polskiego do Argentyny. W 1935 roku obok węgla, sprowadzanego z Anglii i Niemiec, — Argentyna, najbardziej uprzemysłowiona republika południowo-amerykańska zakupiła węgla polskiego na przeszło pół miliona złotych.

Zakłady włókiennicze w Warszawie i na prowincji otrzymały zamówienia na dostawę płótna żaglowego oraz innych gatunków do południowo-amerykańskiej republiki Peru. Zamówienia te, wartości kilkuset tysięcy złotych były pierwotnie udzielone fabrykom włoskim, lecz wskutek zastosowania sankcyj przez Ligę Narodów, zostały wycofane i przekazane fabrykom w Polsce.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

W ostatnim okresie odbyły się zwyczajne posiedzenia Zarządów Okręgów: w Stanisławowie — 1-go marca, w Toruniu — 5 marca i w Radomiu — 8 marca; w posiedzeniach tych wzięli udział delegaci Zarządu Głównego. Okręg stanisławowski, usamodzielniony dopiero od 1 stycznia r. b., wkroczył odrazu na drogę wszechstronnego rozwoju, a to dzięki stałej łączności z terenem, utrzymywanej przez objazdy delegatów Zarządu Okręgu.

Zarząd Okręgu w Toruniu rozwija b. planową i ożywioną działalność we wszystkich kierunkach, wciągając zarazem do szeregów Ligi coraz to liczniejsze zastępy młodzieży. Dość wspomnieć, że na F. O. M. już zebrano w Okręgu 50 procent sumy, preliminowanej na rok bież. Niemniej pomyślne wyniki uzyskał Okręg w innych działach pracy, jak żegluga śródlądowa, wychowanie wodne, propaganda spraw kolonialnych; a ponadto, po usilnych zabiegach, doprowadził szyprow z Wisły pomorskiej do zorganizowania się w związek.

Ponadto w Radomiu odbył się pod przewodnictwem p. dyr. W. Rogińskiego, dnia 15 marca zjazd przewodniczących FOM, z całego Okręgu, na którym ustalono plan zbiórki na rok 1936, mający na celu osiągnięcie jak największych wyników finansowych. W ostatnim okresie w różnych Okręgach odbyło się szereg odczytów, wygłoszonych przez prelegentów Zarządu Głównego: w Suwałkach, w Białymstoku, Nowogródku, Kaliszu, Lidziu, Ostrowcu, Pionkach i Wilnie; w dniu zaś 1 marca odbył się w Kielcach wielki odczyt publiczny prezesa Zarządu Gł. — p. gen. Orlicz-Dreszera, połączony z akcją propagandową, jaką w dniu tym przeprowadził Obwód LMK w Kielcach w porozumieniu z Zarządem Okręgu.

W dniu 9 marca odbyło się miesięczne posiedzenie Zarządu Głównego, na którym, obok sprawozdania okresowego, główny punkt obrad stanowiło przyjęcie budżetu na rok 1936. Budżet ten, przyjęty przez Zarząd, po zaakceptowaniu przez Radę Główną, stanie się obowiązującym.

Odbywając to posiedzenie, pierwsze od śmierci swego wiceprezesa, ś. p. dyr. Edmunda Kłopotowskiego, Zarząd uczcił minutą milczenia pamięć nieodżałowanego Kolegi, a zarazem w uznaniu Jego wieloletnich zasług w pracach Ligi — naprzód jako członka Gł. Kom.

Rew., następnie skarbnika, a wreszcie wiceprezesa Zarządu Głównego — Zarząd uchwalił jedno ze stypendjów Ligi, przyznanych dla uczniów Państw. Szkoły Morskiej, nazwać imieniem Edmunda Kłopotowskiego.

Dział żeglugi śródlądowej w pracach Ligi rozwija się coraz pomyślniej i to nie tylko w centrali, ale również w Okręgach. Podjęta jeszcze w roku ubiegłym współpraca z Gł. Urzędem Statystycznym, w zakresie danych o przewozach na drogach wodnych, jest kontynuowana w dalszym ciągu; na ukończeniu są dane za rok 1934, po których opublikowaniu Gł. Urz. Stat. przystąpi do statystyk za rok 1935. Te prace G. U. S. są finansowane przez Zarząd Główny LMK.

Jednocześnie Zarząd Główny, wspólnie z Radą Zjazdów Żeglugowych, zachęcony wynikami 5-tygodniowego kursu, zorganizowanego rok temu w Warszawie dla żalóg statków i barek rzecznych, uchwalił sprawę tę postawić na szerszej platformie — przez powołanie w Warszawie stałej zawodowej szkoły żeglugi rzecznej dla absolwentów szkół powszechnych.

W dniu 6-go lutego b. r. odbyło się we Lwowie pod przew. dra M. Matakiewicza — prof. Politechniki Lwowskiej i b. min. Robót Publ. — posiedzenie Okręgowej Sekcji Żeglugi, na którym został przyjęty program prac Okręgu w zakresie żeglugi śródlądowej. Nie spuszczając z oka całokształtu spraw dróg wodnych w Polsce, Sekcja uznała za najważniejszy punkt swego programu zajęcie się Dniestrem, jako częścią wielkiej drogi wodnej Bałtyk — m. Czarne, a także sprawą uregulowania Sanu.

Minister komunikacji oświadczył ostatnio delegacji Zarządu Głównego, że LMK będzie mogła inkasować składki od swych członków-funkcjonariuszów kolejowych na tych samych zasadach, jak to czyni kilka uprzywilejowanych już stowarzyszeń i organizacji społecznych; zarządzenie zatem Ministerstwa Komunikacji z dn. 18.XI. r. ub. nie będzie eliminować naszej organizacji.

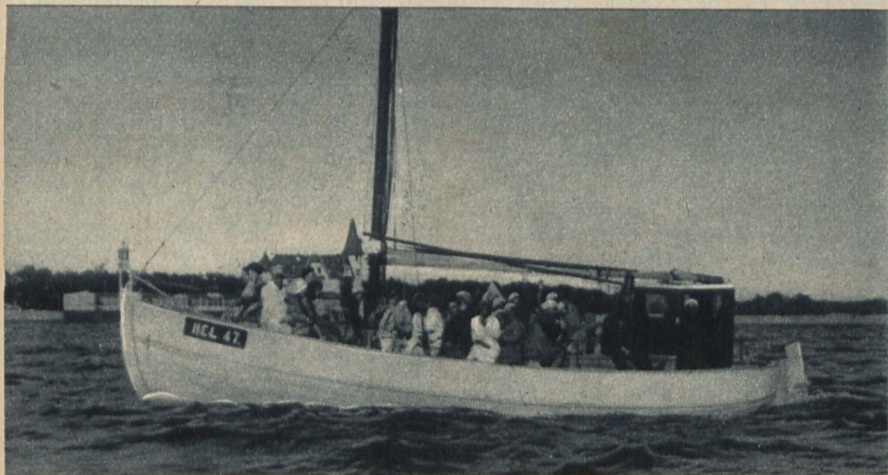
Wroga i nieprzebieająca w środkach agitacja obcych czynników wśród Kaszubów, nie ustaje, a agitatorzy tej akcji nie szczędzą przymtem na ten cel pieniędzy i innych kompensat.

Działalność przeciwną prowadzi małe zaledwie grono miejscowych działaczy, które rozta-

cza opiekę nad ludnością rybacką Kaszub, przez akcję oświatowo-społeczną. Przed trzeba laty zorganizowano w budynku szkolnym w Wielkiej Wsi tymczasową świetlicę, która skupia młodzież i starszych, lecz nie ma dostatecznych środków na rozwinięcie swych prac poza pogadankami, odczytami, czytelniami gazet itp. Rozumując te braki, Oddział Stołeczny LMK zakupił już z własnych funduszy plac pod budowę w Wielkiej Wsi-Hallerowie, a obecnie uchwalił przystąpić do budowy „Domu Rybaka“, który będzie posiadał: jedną salę większą, przeznaczoną na czytelnię, bibliotekę, zebrania, pogadanki i wspólne zajęcia; jedną salę większą na około 400 osób, przeznaczoną na przedstawienia kinematograficzne, akademje, odczyty itp.; a ponadto inne pomieszczenia świetlicowe i niezbędne urządzenia. Ponieważ w sezonie letnim ruch świetlicowy będzie zawsze b. minimalny, ze względu na połowy morskie rybaków, budynek będzie mógł być wykorzystany dla wycieczek; w tym celu w budowie są uwzględnione urządzenia, zapewniające wygodne i tanie noclegi dla ok. 80 osób. To też należy sądzić, że i inne oddziały Ligi poprzę Zarząd Oddziału Stołecznego w tej pracy i udzielił swej pomocy finansowej, aby jeszcze w r. b. przynajmniej część zamierzonego Domu mogła być oddana do użytku.

Na terenie woj. tarnopolskiego obchody 16-lecia najefektowniej wypadły w Czortkowie, gdzie, obok szeregu imprez propagandowych, Oddział miejscowy zorganizował wystawę morską. Starannie przygotowana, wystawa spełniła pierwszorzędnie swe zadanie, stanowiąc zarazem wyraz niezmiernie pożytecznej i wszechstronnej działalności Zarz. Obwodu i Oddziału LMK w Czortkowie z p. mjr. Woyciechowskim na czele.

Oddział powiatowy LMK w Łukowie wykorzystał dzień 10 lutego m. in. i na zorganizowanie zabawy „wieczoru morskiego“, z której uzyskał 150 zł. czystego zysku, przelewając go częściowo na F. A. K., a w części zasilając własne fundusze; głównie zaś zajął się młodzieżą, dla której zostały urządzone przy współudziale nauczycielstwa poranki morskie we wszystkich szkołach miejscowych. Okazale również wystąpił oddział w Ostrowcu, który posiada umundurowaną kompanię reprezentacyjną i własną orkiestrę.



Kutrem na pełne morze

Jednym z naczelných zadań Ligi Morskiej i Kolonjalnej jest uświadomienie i zapoznanie społeczeństwa z korzyściami, płynącymi z racjonalnego wykorzystania morza i wód śródlądowych.

Zagadnienie to jest realizowane różnymi sposobami i metodami, dociera do najdalszych zakątków Rzeczypospolitej przez prasę, audyty, filmy, wystawy i t. p.

Należy zdać sobie dokładnie sprawę, że wszystkie te sposoby, które w każdej chwili można się posługiwać, są niewystarczające, że nasze społeczeństwo lądowe trzeba bezpośrednio zetknąć z morzem, z jego potęgą i pięknem, że należy zwrócić uwagę na istotne piękno i wartość naszych wód śródlądowych.

Tylko bezpośrednie obcowanie z wodą obudzi instynkt wodny, który tkwi w każdym człowieku.

Obowiązkiem każdego członka Ligi jest poznanie nie tylko wybrzeża i naszego morza, ale i przekonanie swego najbliższego otoczenia o wartości i znaczeniu gospodarczym i politycznym dostępu do morza.

Żeby łatwiej spełnić swoje zadanie, należy samemu dokładnie poznać, co zrobiono przez kilka lat nad naszym Bałtykiem i co się dzieje u naszych sąsiadów. Czy postępujemy równym krokiem w rozwoju handlu zamorskiego i obrony wybrzeża.

Im więcej społeczeństwo polskie zetknie się bezpośrednio z rzeczywistością posiadania morza, tem mocniejsze będzie nasze przeswiadczenie, że Bałtyk jest organicznie związany z Rzeczypospolitą.

Blisko półmilionowa rzesza członków Ligi Morskiej i Kolonjal-

nej ma ważne zadanie do dokonania — trzeba przekreślić w społeczeństwie obojętność dla spraw morskich, przekazaną nam przez przeszłość i iść naprzód, dążyć stale i uparcie, aby w najbliższych latach każdy mógł choć zobaczyć morze i port Gdynię, która jest symbolem naszej pracy na morzu.

Zbliża się lato, a z nim okres wycieczek do Gdyni. Mimo zubożenia ludności i pociągnięcia swiata pracy do świadczeń zrównoważenia budżetu państwowego, rok ten powinien wykazać bardziej sprężystą działalność wszystkich komórek organizacyjnych Ligi, a w związku z tem wysłanie nad morze większej liczby uczestników.

Przez bezpośrednie poznanie morza powstaną działacze Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Okręgi i Oddziały dostatecznie wcześniej powinny tę akcję obmyśleć, żeby móc w odpowiednim czasie powiadomić członków i przygotować wszelkie sprawy organizacyjne.

W roku bieżącym, oprócz pociągów zbiorowych z Okręgów, będzie możliwość urządzenia wycieczek mniejszych grup. Szczegóły i dokładne informacje zostaną przesłane do wszystkich Okręgów i Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Poza wycieczkami kolejną, będą urządzone wycieczki z Warszawy Wisłą, statkiem do Gdyni i spowrotem, połączone ze zwiedzaniem ważniejszych miast, leżących nad Wisłą.

Projektowane są również wycieczki na najpiękniejsze pojezierza Augustowskie i Brastawskie.

Z wycieczek morskich, Zarząd Główny projektuje zorganizowanie

wycieczki do Stockholmu, lub Kopenhagi, albo na Bornholm.

Dla bliższego poznania morza i ideologii Ligi Morskiej i Kolonjalnej, są urządzone obozy nadmorskie na Helu.

Zgłoszenia na obóz przyjmują wszystkie Okręgi LMK, do których należy się zwracać na 11 dni przed wyjazdem. W wyjątkowych wypadkach zgłoszenia będzie przyjmował Zarząd Główny.

Oplata za życie, mieszkanie i prawo korzystania ze wszystkich urządzeń obozowych, wynosi: za 4 tygodnie zł. 85.— za 2 tygodnie zł. 43, za 1 tydzień zł. 22, za 1 do 6 dni po zł. 3.20 za jeden dzień.

I. Projekt obozów i wycieczek.

1. Obóz na Helu — 500 miejsc.
2. Obóz w Eforei (Rumunja) — 80 miejsc.

3. Wycieczki statkiem (z Warszawy) Wisłą do Gdyni i spowrotem.

4. Wycieczki pociągami do Gdyni, na pojezierze Augustowskie i Brastawskie.

II. Projekt obozów i wycieczek dla młodzieży szkolnej.

1. Ośrodek Żeglarski nad jez. Narocz — 150 miejsc.

2. Obóz nad jez. Żarnowieckiem — 50 miejsc.

3. Spływ w „nieznane“ — dla 10 kajaków.

4. Spływ z Polesia do Modiina — dla 10 kajaków.

5. Wycieczki statkiem (z Warszawy) do Gdyni.

6. Wycieczki pociągami do Gdyni.

7. Wycieczka zagraniczna statkiem.

Szczegółowych informacji i wszelkich wskazówek, dotyczących wycieczek i obozów, udzielają Okręgi Ligi Morskiej i Kolonjalnej.



Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu lutym r. b. wyniosły 532.258,9 ton, z czego na obrót zamorski przypada 529.084,4 ton. Z tej ostatniej cyfry na przywóz przypada 67.665,5 ton, a na wywóz — 461.418,9 ton. Obrót przybrzeżny łącznie z w. m. Gdańskiem wyniósł 3.174,5 ton, z czego na przywóz przypada 2.769,6 ton, a na wywóz 404,9 ton. Spowodu wstrzymania żeglugi na Wiśle, obrotu z wnętrzem kraju drogą wodną nie było.

W stosunku do lutego r. ub., ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc sprawozdawczy wzrosły o 9,6 proc.; natomiast w stosunku do stycznia r. b. zmniejszyły się dość znacznie, bo o przeszło 220 tysięcy ton.

W przeciągu miesiąca lutego przeszło przez port gdyński ogółem 668 statków o łącznej pojemności 706.993 t. r. n., z czego weszło 327 statków o pojemności 343.224 t. r. n., a wyszło 341 statków o pojemności 363.769 t. r. n.

Na pierwszym miejscu, jak zwykle, stała bandera szwedzka (203 statki — 175.353 t. r. n.), na drugie wysunęła się bandera polska (94 — 104.166), trzecie zajęła bandera St. Zjednoczonych (22 — 73.456), czwarte — niemiecka (90 — 61.126), dalej szły: bandera duńska, angielska, norweska, finlandzka, grecka, rumuńska, lotewska, estońska, holenderska, Z. S. R. R.; na ostatnim miejscu stała bandera panamska (2 statki — 204 t. r. n.). Przeciętnie przebywało w porcie jednocześnie 34 statki.

W przeciągu miesiąca lutego r. b. ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 1.640 osób, z czego przyjechało 250 osób, a wyjechało 1.390 osób. Największy ruch pasażerski w lutym r. b. zanotowano między Gdynią a Brazylią (908 osób), spowodu wyjazdu emigrantów na statku „Pułaski“.

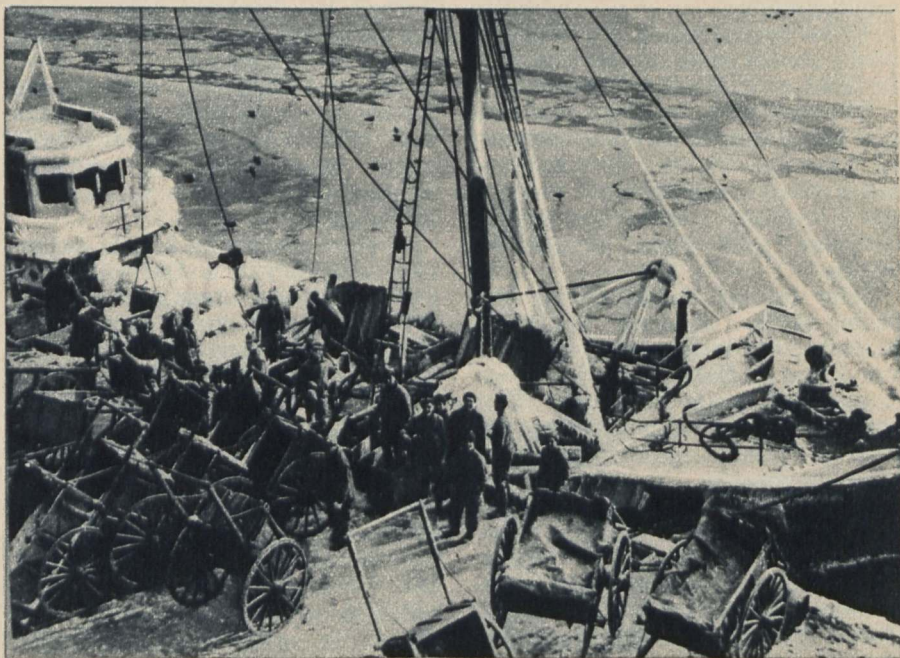
W miesiącu lutym r. b. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym morzu 3.966.580 kg ryb morskich. Osiągnięta w ten sposób cyfra jest cyfrą rekordową, gdyż przewyższa nawet rekord miesięczny z poprzedniego miesiąca, kiedy złowiono ogółem 3.794.860 kg ryb.

W Gdańsku uruchomiono produkcję konserw sardynkowych ze szprotów na wzór norweski. Równocześnie pokonano trudności,

związane z produkcją odpowiednich puszek w fabryce gdańskiej. Produkcja ta może mieć bardzo doniosłe znaczenie dla racjonalnego zużytkowania szprotów, które, jak wiemy, stanowią podstawową pozycję w ogólnych połowach polskiego obszaru celnego. Polska, poławiająca największą ilość szprotów, nie posiadała dotychczas takiej fabryki konserw.

W ostatnich latach zwrócono baczniejszą uwagę na rozwój rybołówstwa morskiego i w tym celu dokonane zostały na wybrzeżu różne inwestycje portowe dla rybaków: wybudowano nowy port w Jastarni i dokonano znacznej rozbudowy portu rybackiego na Helu. W roku bieżącym inwestycje te będą nadal prowadzone: naprawiony zostanie zniszczony port w Pucku i ustawione będą znaki nawigacyjne brzegowe i wodne, celem udogodnienia żeglugi kutrom rybackim. Na dalszym planie przewidziana jest budowa schroniska dla kutrów rybackich w Kuźnicy, która jednak nasuwa duże trudności ze względu na szeroko rozciągające się dokoła mielizny, wymagające kosztownych robót czerpalnych. Pozatem przystąpiono do budowy nowego portu rybackiego od strony wielkiego morza w Wielkiej Wsi. Ukończenie portu pozwoli na wykonanie szeregu dalszych inwestycji dla rybołówstwa na wybrzeżu.

W „Monitorze Polskim“, Nr. 41



Mimo dużych mrozów, które ostatnio panowały w Ameryce Płn., rybacy tamtejsi wypływali na połowy ryb

siąc. Zarządzenie to weszło w życie z dniem 1 marca r. b. Jednocześnie tracą moc obowiązująca rozporządzenia Tymczasowej Rady Portowej oraz par. 19 rozporządzenia w sprawie statutu organizacyjnego Urzędu Morskiego.

Na linii Gdynia — Ameryka Południowa — została uruchomiona przez Polskę regularna komunikacja pasażerska - towarowa. Zapoczątkowało ją puszczanie na tę linię s/s „Wisła”, który w styczniu r. b. odbył pierwszą podróż do kilku portów południowo - amerykańskich.

W dniu 28 lutego r. b. wszedł na tę linię polski transatlantyczny statek „Pułaski”, który wraz z s/s „Wisła” ma utrzymywać komunikację między Gdynią, a portami: Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Victoria.

W pierwszym rejsie do Ameryki Południowej, s/s „Pułaski” zabral na swym pokładzie grupę emigrantów polskich w liczbie 901 osób, z czego 73 wylądowało w Brazylji, 46 w Urugwaju i 782 w Argentynie. Z pośród osób, jadących do Argentyny, grupa 223 emigrantów — zawodowych rolników — udała się bezpośrednio do Paragwaju.

Porty polskiego obszaru celnego stają się coraz ważniejszymi punktami wyjściowymi dla eksportu państw, sąsiadujących z Polską, a nawet dla państw bałkańskich. Świadczy o tem orzeczenie Izby Handlowej w Ruszczuku, która stwierdziła, że w transportach z Bułgarii na Bałtyk i morze Północne najdogodniejszą trasą, zwłaszcza dla towarów łatwo psujących się, jest droga tranzytu przez Rumunię i Polskę, na której transporty tych towarów odbywają się najsprawniej. Podobnie i komisarz rządowy czechosłowackiego ministerstwa przemysłu i handlu, w odczycie, nadanym przez rozgłoszenie praską czeskiego radja, omawiając w sposób wyczerpujący znaczenie portów Gdańska i Gdyni dla przemysłu i handlu Czechosłowacji, podkreślił potrzebę jak największego korzystania z tych portów. Wprowadzone z dniem 1 marca nowe ulgi taryfowe w czechosłowacko-polskiej taryfie portowej, niewątpliwie wpłyną na wydatniejsze korzystanie przez Czechosłowację z portów polskiego obszaru celnego.

Na koniec czerwca i początek lipca r. b. projektowane jest urządzenie Targów Gdyńskich. Targi te zorganizowane będą pod hasłem: „Budujemy Wielką Gdynię” i dadzą przegląd sytuacji budowlanej Gdyni i związanych z tem możliwości,

zarówno dla przemysłu, jak i rzemieślnia budowlanego. Wystawa obejmie również dział przemysłu rybnego i rybołówstwa oraz dział wyrobów charakterystycznych dla wybrzeża, jak wyroby z bursztynu, ceramika i hafty kaszubskie.

W Paryżu odbyło się ostatnio posiedzenie Konferencji Północno-Atlantyckiej, na którym postanowiono przeprowadzić nowy podział statków na grupy, służące za podstawę do pobierania opłat pasażerskich. Nowy podział opuszcza dotychczasowe pojęcie okrętów pierwszej klasy, uznając tylko okręty kabinowe oraz niższe od kategorii kabinowej. Statki zostały przydzielone — w ramach kategorii kabinowej do 18 grup, zależnie od wielkości stat-

ków, urządzeń i właściwości technicznych. Spośród 70 statków, należących do kategorii okrętów kabinowych, do I-ej grupy zaliczono statki „Normandie” i „Queen Mary”, do II — „Bremen” i „Europa”, do III-ej „Empress of Britain”, do IV — „Ile de France”, do następnych grup zaliczono mniejsze transatlantyki. Minimalne ceny przejazdów na statkach poszczególnych grup zostały również ściśle oznaczone: naprz. w klasie kabinowej grupy I-szej, bilet kosztuje 268 dolarów, II-giej — 237, III-ciej — 227, IV-tej — 222 itd. W grupie XVIII-tej cena za przejazd klasą kabinową wynosi 129 dolarów. Do kwot tych dochodzą specjalne dodatki do portów francuskich, holenderskich i niemieckich.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Dr. Felik Hilchen: „Porty morskie”, Warszawa, 1936, Wyd. Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Skład główny „Bibl. Polska”. S. 267.

W Polsce, która na swym obszarze cełnym posiada 2 porty, obejmujące swym zasięgiem nietylko zaplecze ojczyste, ale również mające ogromne znaczenie dla handlu zagranicznego krajów sąsiednich, jak Czechosłowacja, Austria, Węgry i kraje bałkańskie, — w Polsce, która poszczycić się może wspólnym portem gdyńskim, która nowoczesnymi swymi urządzeniami budzi zachwyt nawet cudzoziemców, co już niejednym port widzieli, — nie było dotychczas większej pracy, któraby ujmowała całokształt zagadnień, związanych z organizacją, eksploatacją i urządzeniami przeladunkowemi portów. Chcąc wypełnić tę lukę, w naszym piśmiennictwie fachowym, Liga Morska i Kolonjalna wydała ostatnio pracę dr. Feliksa Hilchena p. t. „Porty Morskie”.

Po omówieniu znaczenia portów morskich dla gospodarstwa narodowego, — roli, jaką porty odgrywają w ekspansji gospodarczej, i bezpośredniego ich udziału w handlu zamorskim, ich wpływu wreszcie na bilans płatniczy państwa, — po omówieniu, świadczącym o fachowym znawstwie i wielkiej erudycji, — autor przechodzi kolejno zagadnienia, związane z rozwojem i pracą portu.

W dziale „Położenie i budowa portu” skreślony jest historyczny zarys powstawania portów nowoczesnych, ich klasyfikacja w zależności od położenia naturalnego i geograficznego, znaczenia gospodarczego i podstawowych celów istnienia; omówione są warunki techniczne i gospodarcze pracy

portów i zależność ich zaplecza i miasta portowego.

Następny dział „Wyposażenia portowe”, po skreśleniu ogólnych zasad, omawia szczegółowo nabrzeża i budowlę portowe, mechaniczne urządzenia przeladunkowe, linje kolejowe i drogi bito oraz rozpoznawcze i ostrzegawcze znaki portów.

W dziale „Organizacja i eksploatacja portów”, autor, zapoznawszy czytelnika z ogólnymi zasadami organizacji, kolejno omawia porty w administracji rządowej, porty w administracji samorządu miejskiego i terytorjalnego, porty autonomiczne, porty w administracji kapitału prywatnego oraz wewnętrzną organizację władz portowych.

Szczegółowe dane znajdujemy również w dziale „Organizacja i eksploatacja najważniejszych portów w Europie”, w którym skreślone są główne podstawy działalności portów w stosunku do interesantów portowych, ograniczenia prywatnej gospodarki w porcie ze względów na dobro ogólne, jak również podana jest rzeczowa charakterystyka najważniejszych portów Niemiec, Szwecji i Norwegii, Danii, Holandji, Belgji, Anglii, Francji, Hiszpanii i Italji, oraz najbliższej nas obchodzących portów: gdyńskiego i gdańskiego.

Dział VI, poświęcony strukturze i polityce opłat portowych, omawia znaczenie opłat portowych i ich klasyfikację oraz specjalną politykę opłat portowych.

W dziale „Wolnocłowe strefy w portach i wolne porty”, autor podnosi znaczenie wolnocłowych obszarów dla gospodarstwa narodowego i charakteryzuje wolnocłowe rynki portowe.

Jak już wynika z tego pobieżne-

go przeglądu książki, praca dr. Hilchena daje wszechstronny obraz organizacji i rozwoju portów. Dzięki zaś umiejętnemu wysunięciu na plan pierwszy zasadniczych momentów, jest obrazem przejrzystym i jasnym, pozwalającym nawet przeciętnemu czytelnikowi wyrobić sobie na jej podstawie ogólne pojęcie o technicznym aparacie portowym. Autor, zdając sobie przytem sprawę z ogromnego znaczenia portów dla gospodarstwa narodowego, poszczególne zagadnienia stara się oświetlić na tle całości interesów kraju. Krótkie monografie o administracji i eksploatacji najważniejszych portów w Europie, pozwalają obiektywnie ocenić wyniki naszej pracy na tym odcinku, a jednocześnie ustalić pewne wytyczne tej pracy w przyszłości.

Książka dr. Hilchena jest wynikiem zarówno bardzo pożytecznych dla ogółu zainteresowań autora, jak i jego niezwykle wytrwałej, rzetelnej pracy, opartej na teoretycznym zapoznaniu się z bogatą już w innych krajach literaturą z tej dziedziny, oraz na praktycznym zetknięciu się z tem zagadnieniem w Polsce. Stanowiąc też będzie niewątpliwie podstawę studiów dla ludzi, którzy, zdając sobie sprawę z ogromnych możliwości, jakie dla państwa i jednostki stwarza dostęp do morza, posiadanie własnego portu, zechcą się poświęcić pracy na tym odcinku gospodarczego życia kraju. J. L.

Janusz Stępowski: „Na morskich szanłcach Rzplitej”. W - wa 1935. Wyd. Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Skł. Główny „Bibl. Polska”, str. 143 (z ilustr. w tekście).

Speaker właśnie zapowiedział słuchowisko. Wstałem od pracy, aby — jak zwykle — wyłączyć radio. Nie zdążyłem jednak przekreślić wyłącznika, gdy padło nazwisko: „Bak-Lanckoroński”. Oho — pomyślałem, — to chyba będą mówili o „królach morskich”, o obronie wybrzeża polskiego...

I tak też było. Słuchałem, słuchałem z zapartym oddechem i

w ten sposób wysłuchałem słuchowiska „Na morskich szanłcach Rzeczypospolitej”. Po skończonej audycji spostrzegłem, że ramię, wyciągnięte w chwili zapowiedzi speakerowskiej, jak zawisło w powietrzu, tak pozostało w tej pozycji przez całą godzinę trwania audycji. Słuchowisko poprostu „wzięło” mnie, a słuchowisk naogół unikam. Po audycji odszukałem „majstra od słuchowiska”, Janusza Stępowskiego, i zaproponowałem wydanie jego wspaniałego utworu przez Ligę Morską i Kolonjalną...

I tak doszło do wydania książki „Na morskich szanłcach Rzplitej”.

Miały nasze brzegi Bałtyku swoich bohaterów: królów morskich: Zygmunów, Władysławów, Batorych — rycerzy nieustraszonych i wiernych Rzplitej: Baków-Lanckorońskich, Wołków-Lanieckich, Osolińskich, samych Wejherów tuzin, i tyłu innych. Trzeba było jednak dopiero laureata nagrody im. Szareckiego, J. Stępowskiego, aby do nich się dobrać i jedną z najpiękniejszych postaci naszego „okresu bałtyckiego” w poetycką szatę, a z wiernością historyczną — ubrać.

Bo dwa zadania spełnia dzieło J. Stępowskiego: wzbogaca literaturę piękną, szczególnie marynistyczną, o jedną wspaniałą, starcząca za wiele, pozycję, a naświetleniem kryształowej postaci znakomitego rycerza daje nie do pogardzenia przyczynek do historii naszych poczynań morskich. Stępowski bowiem, dając rzecz piękną dla ucha i ducha, nie zapomina o dydaktycznych obowiązkach beletrysty. Autor poprzedza swój utwór sceniczny wstępem historycznym, malującym podłoże historyczne poematu, czasy, ludzi, czyny, myśli i dążenia polityczne królów morskich, a szczególnie Władysława IV, jego plany uwarowania wybrzeża, stworzenia floty polskiej itd. Na tę przedmowę, jej treść i sam fakt umieszczenia jej, zwracam szczególną uwagę. Oby metoda ta znalazła naśladowców. Przedmowy naogół ignoruje się. Ale „Morskie szanłce Rzeczypospolitej” dotrą do szerokich mas młodzieży. Młodzież

jest łaskawsza dla autorów i niekiedy rozsądniejsza, niż starsi. Młodzież ta ową kroniką uscenizowaną 1635-go roku napewno zachwycić się będzie i przedmowę przeczyta. Będzie to zysk z punktu widzenia potrzeb propagandy spraw morskich, dla autora zaś satysfakcja, zadowolenie z dobrej roboty.

Literackiej strony „Morskich szanłców” nie będę oceniał, bo nie zwykłem mówić o rzeczach, na których się mało znam, ale jeżeli słuchowisko Stępowskiego tak przejęło mnie, suchego człowieka, w sprawach literatury ignoranta, — to cóż mówić o tych, którzy się na tem znają.

Janusz Stępowski jest zawzięty — zdaje się, jakoby ślub wziął z morzem polskim i hula znakomitem piórem w ulubionym temacie. Jeszcze zecer nie zdążył rozebrać „Szanłców”, a już mamy jego „Gdynię”, pięć poemacików, obrazek sceniczny z ilustracją muzyczną przedwcześnie zmarłego kompozytora Wł. Macury. I „Gdynia” uraduje się dusza młodzieży, szczególnie harcerstwa.

Stanisław Zieliński

Zbigniew Jasiński: „Papierowym okrętem”. Warszawa, 1936. Skład główny „Biblioteka Polska”.

Po „Rejsie do Rygi” (a obok antologii „Morze w poezji polskiej”), jest to już drugi tom wierszy tego poety. Wierszy wyłącznie morskich, ciekawych ze względu na zupełnie odmienny charakter ich twórcy, który, rezygnując z pójścia za łatwą i często banalną modą marynizmu radosnego, obliczonego na szeroką popularność — ukazał czytelnikom twarz najzupełniej własną. Twarz człowieka, w którym groźny a brutalny żywioł morski — żyje, pulsuje ludzką duszą poety, faluje jego cierpieniem.

Niecodzienne, jeśli chodzi o morze, i wysoce kulturalne, jeśli o poezję wogóle, — wiersze Jasińskiego zasługują na tem większą uwagę, że wydane zostały z dużym smakiem bibliofilskim. Prócz dziewięciu ciekawych w kompozycji drzeworytów K. Sosnowskiego, książkę zdoła, jako znak końcowy, przedpotopowy potwór, rysunku autora poezji — według jego własnej tatuówki. (ab).

Fryderyk Kuleschitz: „Rejs dookoła świata”. Wyd. „Rój”. str. 352, tab. 16.

Literatura marynistyczna wzbogaciła się o nową książkę — Fryderyka Kuleschitza „Rejs dookoła świata”.

Na całość tej książki składają się barwne i plastyczne obrazy, jakie przesuwały się przed oczami auto-

„PRZEGLĄD MORSKI”

jedynе czasopismo polskie, poświęcone wyłącznie sprawom obrony morza — wychodzi pierwszego każdego miesiąca. Zawiera bogatą, wszechstronnie opracowaną treść i piękne ilustracje.

Prenumerata roczna zł. 24 (z przesyłką).

Exemplarz pojedynczy zł. 2.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

Warszawa, Wawelska 7, tel. 5-66-00 wewn. 68,

ra podczas rejsu szkolnego „Daru Pomorza” naokoło świata. Książka ta napisana została na pokładzie „Daru Pomorza”.

Pojawienie się tej książki ukazało nam w osobie autora nową indywidualność pisarską o bogatej skali zainteresowań.

Świat w książce Kuleschitza — to nie tylko obrazy, przesuwające się przed oczyma — rozświetlone radością — lub nabrzmiałe smutkiem.

Raz po raz ukazuje autor sylwetki ludzkie, ściślej duchowe sylwetki ludzi, obcych nam kulturą i mentalnością. F. Kuleschitz stara się bowiem zgłębić istotne przyczyny napotykanego zjawiska. Nie rozwiązuje problemów, lecz ukazując ich głębie, i w ten sposób utrzymuje w napięciu naszą ciekawość wobec skomplikowanych zagadnień świata.

Od całości książki żywo odcina się świat Dalekiego Wschodu. Duża skośnookich Japończyków — stanowi dla autora dręczącą tajemnicę, którą stara się rozwiązać na podstawie bezpośredniej obserwacji i w oparciu o obszerną literaturę wschodoznawczą.

Nie brak również uwag filozoficznych. Każda niemal stronica tej książki świadczy o literackiej umiejętności ujmowania otaczającej autora rzeczywistości.

W rezultacie prostota książki, właściwość bezpośredniego przemawiania do czytelnika — czynią ją ciekawą i wartościową.

S. Korczakowski i J. Woydno: „Abisynja”. Warszawa, 1935, Biblioteka Służby Geograficznej Towarzystwa Wiedzy Wojskowej.

W listopadzie ub. roku na półkach księgarskich ukazało się II wydanie książki „Abisynja” oficerów korpusu geografów, kapitana Stanisława Korczakowskiego i porucznika Józefa Woydno. W piękną formę narracyjną ubrali autorzy bogatą i ciekawą treść tej aktualnej książki, odbiegając od szablonu, z jakim podróżnicy podają zazwyczaj opisy krajów, które zwiedzili.

Polska literatura o Abisynji posiada nieliczne tylko dzieła o przeważnie jednostronnym ujęciu przedmiotu, dlatego też autorzy w swym dziele podali wyczerpujący opis kraju, rozpoczynając od interesują-

cych szkiców poszczególnych prowincji, składających się na całość państwa negusa. Opis powierzchni, rzek, jezior, stanowi doskonałe tło dla dalszego studium etnograficznego. Całe życie obywateli Abisynji ze wszystkich warstw społecznych, zostało barwnie przedstawione w kolejnych rozdziałach książki.

Jest to, oparte na gruntownym studium przedmiotu, opowiadanie o naleciałościach barbarzyńskich i wpływie innych kultur na religię, sądownictwo, sztukę abisyńską. Nic więc dziwnego, że książka ta w krótkim czasie doczekała się nowego, znacznie rozszerzonego wydania, zaopatrzonego, zresztą jak i poprzednie, w piękną mapę kraju w 9-ciu kolorach w skali 1:5.000.000.

Książkę tę możemy polecić naszym czytelnikom, gdyż poza treścią, przykuwającą uwagę od pierwszej do ostatniej stronicy, zawiera również najnowsze ilustracje. Ostatnie wydarczenia na tle sporu włosko-abisyńskiego zamykają całość. Cena książki wraz z mapą wynosi 4 zł. Skład główny wydawnictwa: „Nasza Księgarnia”, Warszawa, ul. Świętokrzyska 18.

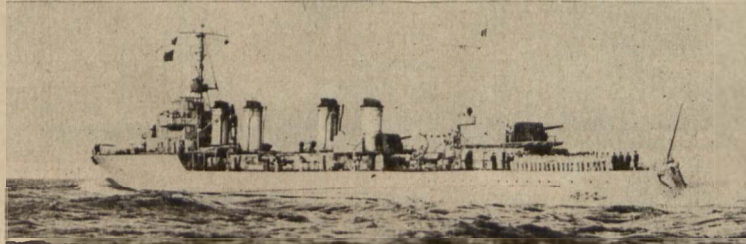
P
IANSTWOWE
ZAKŁADY TE-
LE I RADJO-
TECHNICZNE
W WARSZAWIE
GROCHOWSKA 26/34
T E L E F O N 565-00

RADJOSTACJE NADAWCZE I ODBIORCZE, TELEFONICZNE I TELEGRAFICZNE, KRÓTKO- I DŁUGOFALOWE; LĄDOWE-OKRĘTOWE — LOTNICZE ■ STACJE RADJOGONJOMETRYCZNE, RADJOLATARNIE ■ APARATY I ŁĄCZNICZNE TELEFONICZNE ■ CENTRALE TELEFONICZNE MIĘDZYMIASTOWE ■ APARATY TELEGRAFICZNE MORSA I JUZA I ŁĄCZNICZNE TELEGRAFICZNE ■ ODBIORNIKI RADJOFONICZNE: DETEKTOROWE — SIECIOWE — BATERYJNE URZĄDZENIA SYGNALIZACYJNE KOLEJOWE ■ AUTOMATY SPRZEDAJĄCE PAPIEROSY, BILETY I I. P. ■ WYŚWIETLACZE NUMERÓW I SYGNAŁÓW DLA KAS, ELEKTROWNI, FABRYK ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE



A T E L I E R S
E T C H A N T I E R S **D E L A** **L O I R E**

4 Rue, de Téhéran, Paris



STOCZNIA I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE—
ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)
BUDOWA OKRĘTÓW WOJEN-
NYCH I STATKÓW HANDLOWYCH

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

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

Budowa maszyneryj dla konrtorpedowców polsk. „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej, „RYŚ”

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

11. REBUS KOŁOWY.



Z podanego wyżej rebusu należy odczytać pięciowyrazowe, sentencjonalne zdanie, wyjęte z impresji St. Przybyszewskiego — drukowanej w Nr. 1/36 „Morza”.

„Kasta” (Dobre).

12. SZARADA

Jest noc. Siedzę w fotelu. W prawej trzymam dłoń papierosa, a w lewej i siódmej mam książkę.

Po fragmentach opisków zbudzona myśl goni i snuje wyobrażeń kolorową wstążkę.

Raz-dwa-trzecia to cudna! Od czwór-siódmej chwili,

gdy ją ozytam, przestałam być sobą i marzę, że przebyłam dal wielką na skrzydłach

motyli, by z prawd szarych słoneczne wysnuwać miraż!

Wateczny ósmy-wspak trzeci niechęci i smutku zmiotły fale myślowe przywiane z oddali. Serce wznusza się w głębi i śni pocichutku o słońcu, które w morskiej przegłada się fati. Śni o ósmej - dziewiątej tej czwór - sześć, na którą

wybor padł, by z niej właśnie był maszt uczyniony, która iść miała przeciw najczarniejszym chmurom i w tym celu się zbyła lgiastej korony!

O Polaku! Pięć w sobie taką moc kochania, jak żaden naród w świecie! Więc kochaj i działoś! Niech sześć serce się wielkiej miłości nie wzbrania.

Niech krzyczy, by je cała Polska usłyszała!

Nie w dziewiątym to przedzie, lecz na jawie właśnie mamy kraj nasz i morze i własne okryty! Więc niech słońce tej jawy przelęgdy nie zgaśnie!

kończmy plan działań naszych, tak pięknie zaczęty!

Przeczytałam. Już świta! Rychło słońce wstanie i znów się zaczyna zwykłe szarych dni mych troski!

Lecz mi na długo w myślach i w sercu zostanie książka, której autorem jest Janusz Stepowski „Junona” (Warszawa)

13. KONIKÓWKA

Posuwając się ruchem konika szachowego, rozpoczynając od kratki podwójnie obramowanej, należy (z podanego na końcu działu rysunku) odczytać strofę z wiersza Janiny Gillowej.

„Oloconda” (Gdynia)

Za rozwiązanie powyższych zadań Redakcja „Morza” przeznacza w drodze losowania 6 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z Nr. 4 upływa 23 kwietnia 1936 r. Rozwiązania zadań należy nadsyłać do Redakcji „Morza” z dopiskiem „ROZRYWKI UMYSŁOWE”.

ROZWIĄZANIA

„MORZE” NR. 2 — LUTY 1936 R.

4. PERMUTACJA JUBILEUSZOWA

Wyrazy pomocnicze:

TORUN	— 1	— LIPNO
DROZD	— 2	— WRONA
SUCHA	— 3	— SOLEC
JÓZEF	— 4	— URSYN
KANWA	— 5	— SZKIC
SPISA	— 6	— DZIDA
RYCYK	— 7	— KSZYK
FRANK	— 8	— RUBEL
NAZWA	— 9	— MIANO
GMACH	— 10	— PAŁAC
KĄSKA	— 11	— NATKA
PELAM	— 12	— KRYGA
KLUBA	— 13	— ANKRA
WABIK	— 14	— KWIEL
OSIEM	— 15	— SZESĆ
TANGO	— 16	— RUMBA

Środkowe litery tych kolumn łącznie z liczbą „XVI-ta” — dają następujące rozwiązanie:

„XVI-TA ROCZNICA ZAŚLUBIN POLSKI Z BAŁTYKIEM”

Co to było, co to było z tem zadaniem?!... 50% rozwiązujących osób, widząc „XVI-ta” — pisali odrazu: „...rocznica odzyskania dostępu do morza”. Inni wreszcie, jeszcze mniej zadali sobie trudu, pisząc: odzyskania — „morza Polskiego”, „Bałtyku”, „Polskiego Morza”, albo też „złączenia Polski z Bałtykiem”, „zaślubienia Polski z Morzem” i t. d. „No, no — będziemy pamiętać 16-a rocznicę!” pisali jedni — drudzy znowu postawili nam zarzut, że w tym samym numerze obcywaaliśmy, że... będzie w tym roku lepiej, a jednak....

Przyrzekamy poprawę!... prosimy autorów o przychylnie potraktowanie tego „zawziętego” problemu.

5. SZARADA

„Nie damy morza naszego”

6. LOGOGRYF WIERSZOWANY

Wyrazy pomocnicze: 1) Nasze, 2) Brzeg, 3) Wiele, 4) Cisa, 5) Minal, 6) Praca, 7) Kusza, 8) Potop, 9) Grosz, 10) Polań, 11) Wiemy, 12) Kocha, 13) Śpiew, 14) Twego.

Środkowe litery tych wyrazów, czytane kolejno, dają główne rozwiązanie:

„SZESNASTOLECIE”

I to piękne zadanie „Junony” ponoć miało swoje „ale”. Brak sylab? Zgoda — zgoda! Musimy jednak tu zakomunikować, że wszystkie „nadesłane” (a były cudne i cudaczne) synonimy, t. zn. wyrazy bliskoznaczne do określeń przez nas podanych — uznaliśmy (o ile nie zmieniały sensu głównego rozwiązania).

Wszystkie zadania z Nr. 2-go na ogólną liczbę 99 nadesłanych — bezbłędnie rozwiązało 37 osób; po 2 — 58 osób i po 1 — 2 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe w drodze losowania otrzymują P. P.:

- 1) LILPOWA Mira — Włochy, ul. Szopena 25.
- 2) Dr. JANELLI Marjan — Lwów, ul. Tarnewskiego 40, III p.
- 3) PASKAL Michał — Wwa, ul. Targowa 61/24.
- 4) PIENIAŻKOWNA Irena — Kraków, ul. Nowowiejska 31-a, II p.
- 5) FÓJCIK Stanisław — Szopienice, ul. Sobieskiego 6.
- 6) St. ślerż. JANICKI Andrzej — Bydgoszcz, ul. Podchorążych 35/4.

Nagrody wysyłamy nielubawem przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

SPROSTOWANIE! W szaradzie Nr. 8 z ub. numeru ostatni wiersz winien brzmieć: ...dla Polski siódma i trzynasta.



CENY OGŁOSZEN

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

PRENUMERATA „MORZA” rocznie 12 złotych, 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

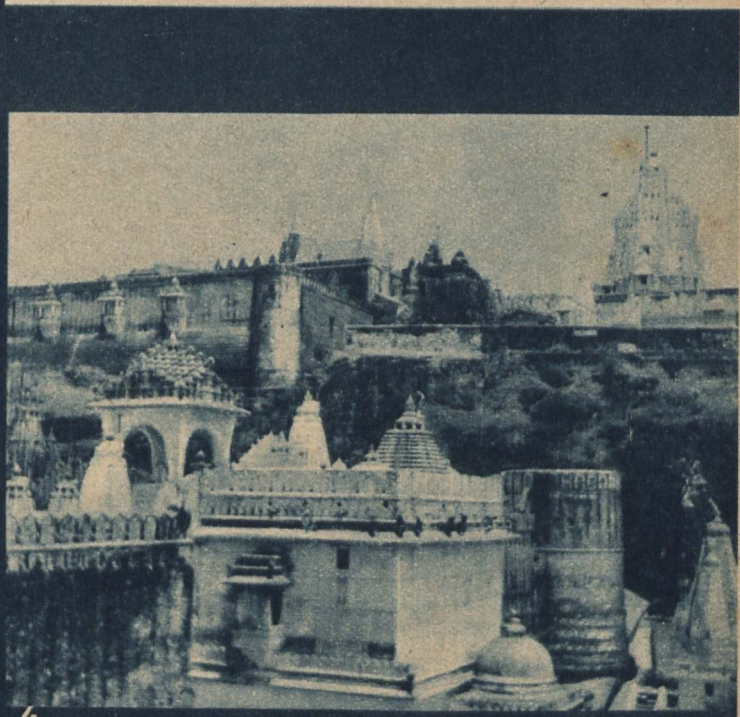
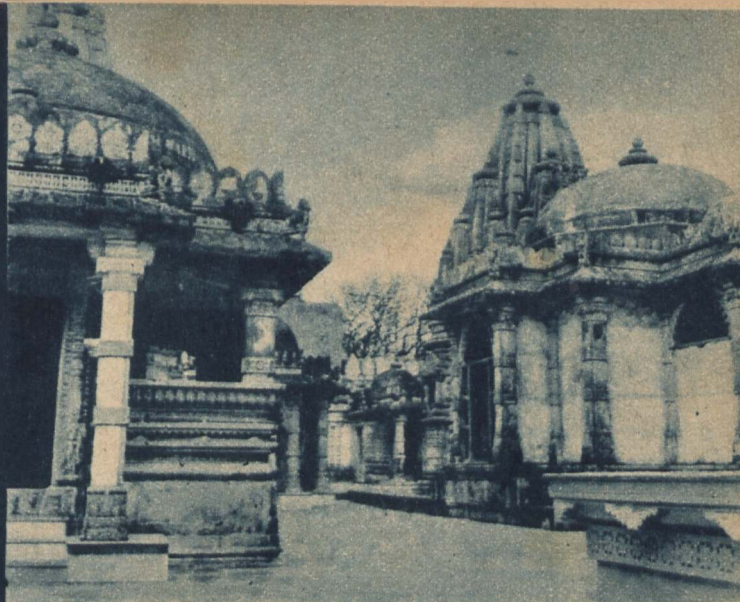
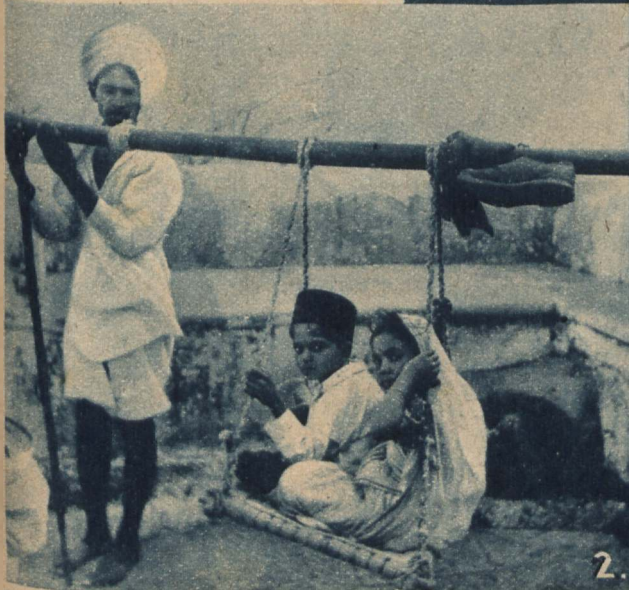
Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONJALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem.

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

MIASTO ŚWIĄTYŃ



W północno-zachodniej części Indyi Brytyjskich na półwyspie Kathiawar, u stóp świętej góry Satrunjaya, leży miasto 900 świątyń religijnej sekty hinduskiej, Jains. Charakterystyczną cechą przepisów religijnych tej sekty jest zakaz zabijania zwierząt, a nawet noszenia jakichkolwiek ozdób ze skóry. Na zdjęciach widzimy: 1) wyznawcę sekty z jedwabną miotłą, którą zamiata drogę, aby żadne zwierzę nie zostało rozdeptane; 2) pielgrzymkę na górę Satrunjaya; 3) wewnętrzny podwórzec świątyni; 4) miasto świątyń; 5) jeźdźca na słoni u bramy świątyni.

B. SURRILLO

Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

№ 2595 1936

CZASOPISMA



PRYMITYWNA STUDNIA W OAZIE