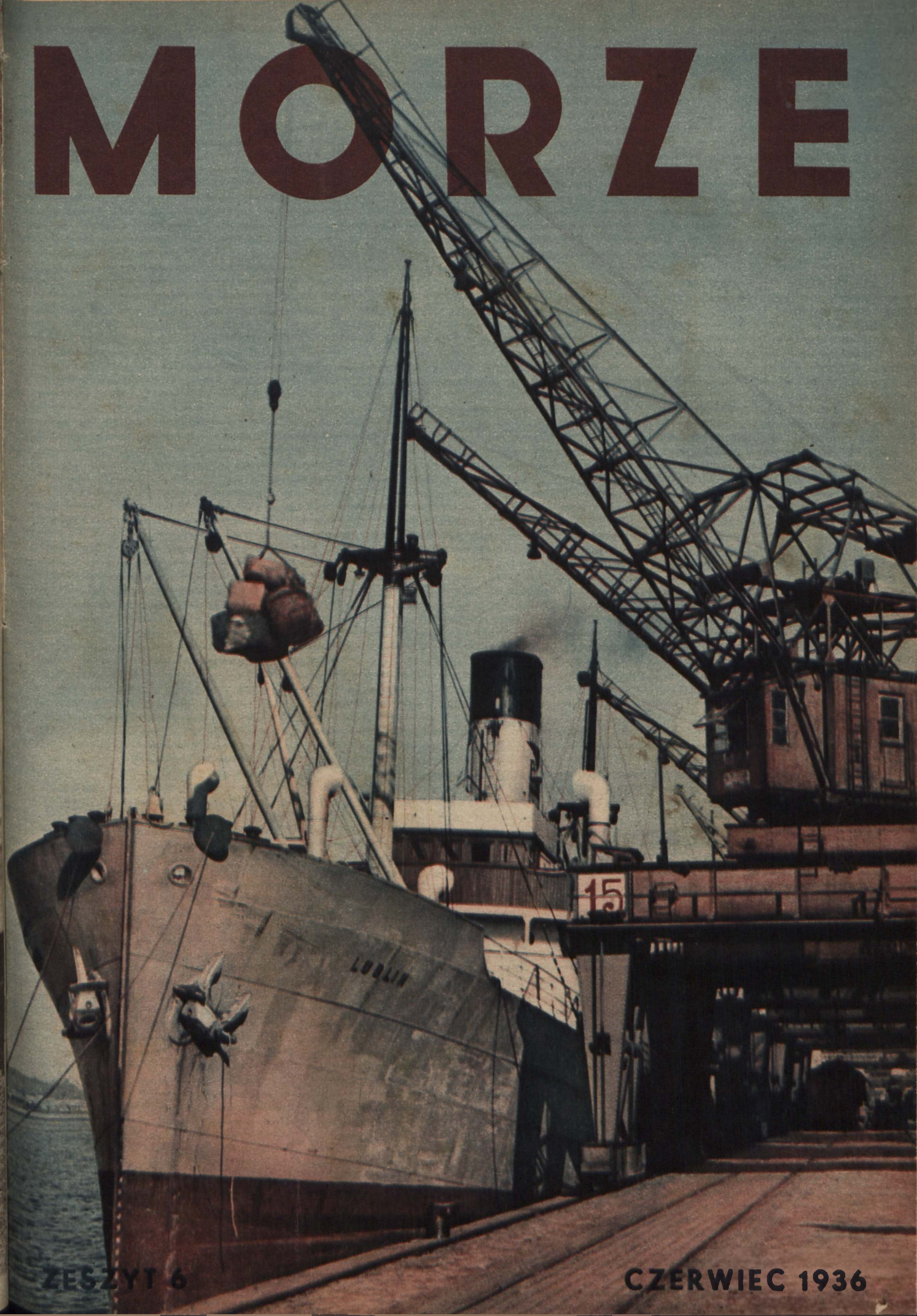
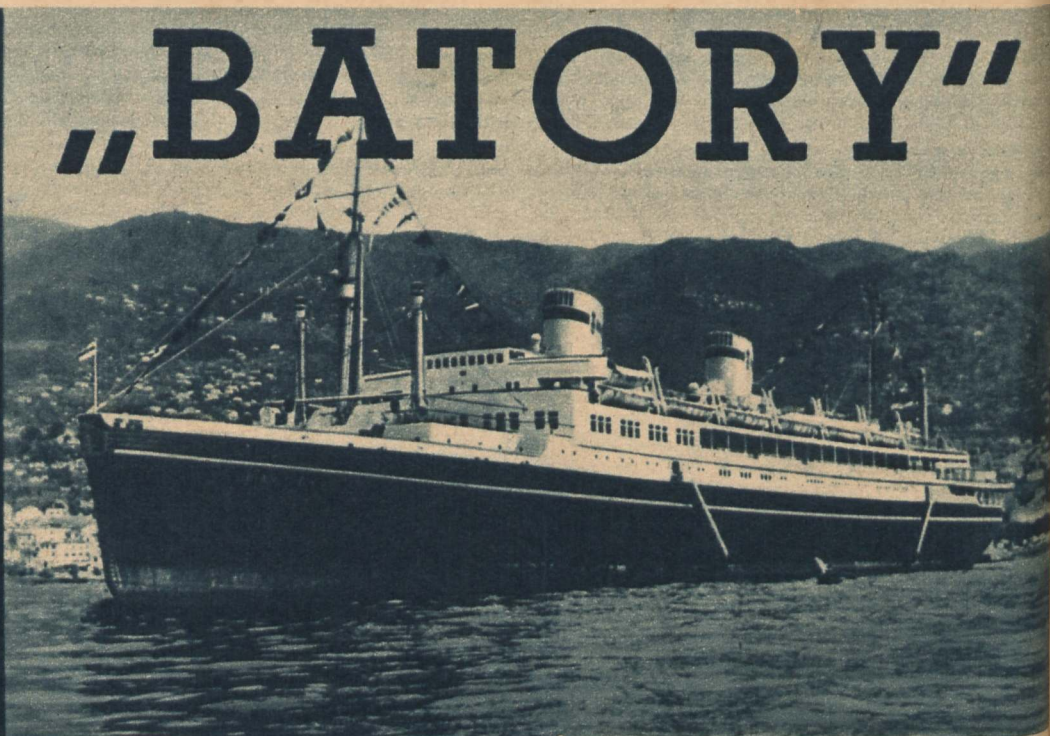


MORZE



M/s „BATORY”



M/s „Batory” w porcie Funchal na Maderze



Czytelnia klasy turystycznej

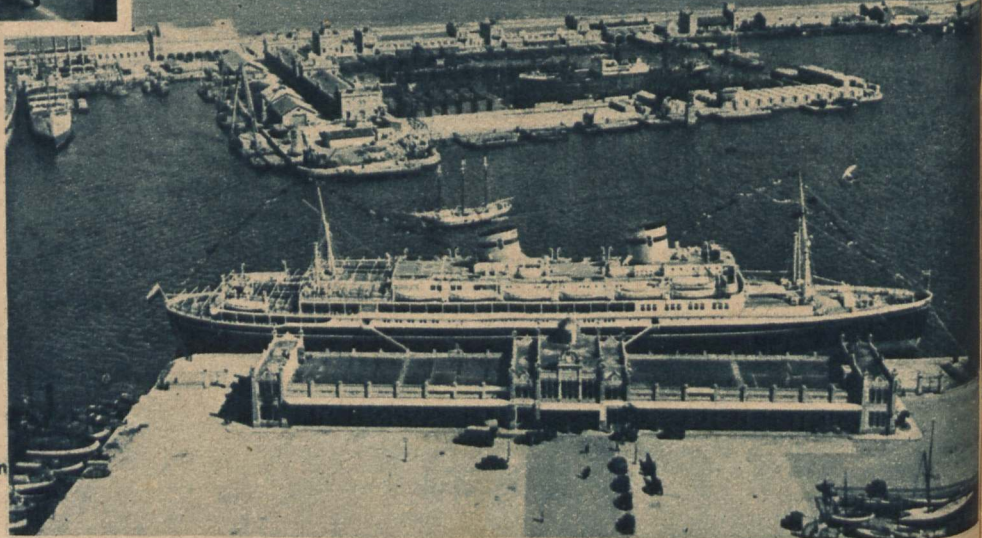


Bar i palarnia klasy turystycznej



Fragment wielkiego salonu klasy turystycznej

M/s „Batory” przed dworcem morskim w porcie Barcelony



nr. 595/1936/6.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 6

Warszawa, czerwiec 1936 r.

Rok XI

WŁOSKIE IMPERJUM KOLONJALNE

TRESC:

WŁOSKIE IMPERJUM KOLONJALNE

HANDEL MORSKI A POTĘGA PAŃSTWA — Dr. ROMAN GÓRECKI

ROLA ŻEGLUGI W ROZWOJU GOSPODARCZYM ŚWIATA — INŻ. L. MOZDZEŃSKI

ORGANIZACJA I CELE POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ — Dr. TADEUSZ BIEROWSKI

ŻEGLUGA W EKSPANSJI KOLONJALNEJ — C. Z.

O ROZWOJ NASZEJ FLOTY HANDLOWEJ — Dr. HENRYK STRASBURGER

POLSKI HANDEL MORSKI — BOLESŁAW POLKOWSKI

M/S. „BATORY” — MELCHIOR WAŃKOWICZ

TSANA I NIL BŁĘKITNY — R. FAJANS

ZJAZD W CLEVELAND — ST. BELŻECKI

NARODZINY ARMATORA — FRYDERYK KULLESCHITZ

„MONSTRO” — STANISŁAW PRZYJEMSKI

Sprawy kolonialne — W kraju walecznych Guarani — Przegląd kolonialny — Z życia marynarki wojennej — Americana — Z życia Organizacji — Z żalobnej karty — Kronika — Rozrywki umysłowe.

Skończył się drugi, zbrojny okres włoskiej walki o kolonie, poprzedzony czternastoletnią pracą przygotowawczą na wszystkich polach i pokojową walką z wieloma przeciwnościami. Czternaście lat włoskich przygotowań do zdobycia imperjum kolonialnego, to nie tylko gromadzenie środków materialnych, narzędzi przyszłej wojny, ale przede wszystkim praca i walka nad przeobrażeniem psychiki narodu włoskiego. Jest bez wątpienia największą, nieśmiertelną zasługą Mussoliniego, że w tak krótkim przeciągu czasu zdołał przeobrazić duszę narodu włoskiego — co prawda, posiadającego wielkie rzymskie tradycje, ale którego niepodległość i zjednoczenie datują się jednak dopiero od lat kilkudziesięciu. Jest zasługą Mussoliniego, że uczynił z Włochów naród karny, odważny i pełen poświęcenia, naród młody o wielkiej ambicji, prężności i niezłomnej woli, naród, który wykazał wielkie talenty organizacyjno-militarne. Nie wątpimy, że równe talenty ujawni następnym okres: pokojowego opanowania, rządzenia i gospodarowania włoskiego w Etiopii.

Nie wydajemy sądu politycznego o wojnie włosko-etjopskiej — nie jesteśmy bowiem organizacją polityczną. Ale gdy chodzi o stronę moralno-polityczną tej wojny, to wolno nam jest dać wyraz głębokiemu przekonaniu i prawdzie, widocznej już dzisiaj dla wszystkich, że konflikt włosko-etjopski mógł być rozwiązany inaczej — gdyby państwa kolonialne, a przede wszystkim Anglia, nie strzegły zazdrośnie swoich własnych interesów i planów w Etiopii. Powracając do sprawy zdobycia przez Włochy Cesarstwa Etjopskiego, olbrzymiej przestrzeni o nieobliczalnych dzisiaj możliwościach rozwoju i eksploatacji gospodarczej, musimy podnieść rzecz godną do zapamiętania, że wbrew wszystkiemu i wszystkim, Włosi osiągnęli postawiony sobie przed 14-stu laty cel — zdobyli imperjum kolonialne. Mówiono, że Włochy, odosobnione politycznie i zbojkotowane przez 52 państwa, załamią się gospodarczo i finansowo. W odpowiedzi na to ofiarny naród włoski złożył dobrowolnie na rzecz skarbu państwa przeszło 70.000 kg złota, a gospodarkę swoją doprowadził prawie że do samowystarczalności. Mówiono, że Włosi, prowadząc wojnę o kilka tysięcy kilometrów od kraju ojczystego, nie potrafią jej zorganizować. Genjusz organizacyjny włoski przełamał wszystkie trudności. Największą wojnę kolonialną w dziejach świata wykazała, że można było przewieźć, wyżyć i zaopatrzyć w środki walki i pracy setki tysięcy żołnierzy i robotników. Mówiono, że warunki terenowe i klimatyczne muszą doprowadzić do klęski ekspedycji włoskiej w Etiopii. Okazało się, że niema takich przeciwności, które nie byłyby przezwyciężone przez wolę, ofiarność i dobrą organizację.

★

Liga Morska i Kolonialna, stawiając sobie za zadania zdobycie dla Polski kolonii, nigdy nie przewidywała i nie widzi, jako środka działania, walki zbrojnej. Ale przykład włoski jest dla nas świadectwem oraz dowodem, że tylko przez pracę i walkę — choćby ta walka była pokojową, — że tylko przez wielką ofiarność i współdziałanie wszystkich osiągnąć można wielki cel, a wielkim celem i dążeniem jest zdobycie dla Polski kolonii.

K. 420/60/45

Nakład 150.000

Cena pojedynczego numeru zł. 1.20

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

HANDEL MORSKI A POTEGA PAŃSTWA



Od najdawniejszych czasów morze odgrywało doniosłą rolę w rozwoju społeczeństw ludzkich. Spośród narodów, dążących do ustalenia form swego bytu państwowego, te, które mieszkaly nad morzem i umiały korzystać z leżącego przed nimi gościńca światowego, pierwsze okrzepły i doszły do wielkiego znaczenia. Z jednej strony hart ducha, przedsiębiorczość i inicjatywa, zdobyte w twardej walce z żywiołem morskim, z drugiej zaś — poznawanie nowych krajów i ludów oraz związane z tem kształtowanie się szerokiego światopoglądu, — tworzyły podstawy do silnej ekspansji gospodarczej, za którą zazwyczaj szła później ekspansja polityczna. Państwa, których polityka skierowana była wyłącznie na ekspansję w kierunku lądu, nawet po chwilowych sukcesach nigdy nie doszły do stałego utrwalenia swej potęgi. Dopiero dążenie do pełnego wyzyskania wybrzeża morskiego i rozwoju handlu morskiego, stwarzało dostatecznie silne podstawy do uzyskania mocarstwowego stanowiska poszczególnych państw.

Już w starożytności widzimy, jak państwa, które miały w ręku handel morski, obejmowały hegemonię polityczną w świecie. Egipt, Fenicja i Kartagina, Grecja z Atenami na czele — są tego wymownym dowodem. Również Rzym, chcąc całkowicie utwierdzić swoje imperjum, musiał kierować uwagę na morze. To też dopiero wtedy, kiedy usamodzielniał i rozwinął się jego własny handel morski, Rzym zapanował w całej swej świetności.

Zazwyczaj w owych czasach handel morski szedł w parze z siłą zbrojną. Wyprawy kupieckie do nieznanych krajów były narażane na różne niebezpieczeństwa i musiały być przystosowane do obrony. Z tego też powodu statki, w zasadzie kupieckie, były uzbrojone i załoga ich była równocześnie zaprawiona do walki orężnej. Jednocześnie całe hufce wojowników, nęczone nadzieją zdobyczy, uprawiały t. zw. „handel rabunkowy“.

W owym czasie prowadzenie handlu było często równoznaczne ze zdobywaniem nowych krajów i rozszerzaniem wpływów politycznych. W ten sposób np. Grecy kolonizowali wybrzeża morza Śródziemnego i Czarnego, lub później np. Normanowie tworzyli nowe państwa we Francji, Anglii i Rosji.

W średniowieczu widzimy już pewien postęp i zmiany w sposobach przeprowadzania świadomej ekspansji polityczno-gospodarczej. Sławne republiki morskie: Genua, Florencja, Wenecja, Piza, Amalfi, wzbogacone na wojnach krzyżowych i na handlu ze Wschodem, posiadały liczną flotę handlową. Dla jej obrony i eskorty zbudowały one specjalne statki wojenne, których później często używały do celów czysto wojennych, czy politycznych. Również Hansa, ów słynny związek miast i portów północnych, doszedłszy do najwyższego rozwoju, dzięki sprawnej organizacji aparatu handlowego i współpracy gospodarczej swych członków, mogła angażować się w wojny i wywierać decydujący wpływ na politykę państw ob-

cych. Wyżej wymienione potęgi są wyraźnym przykładem tego, jak potrzeby i cele handlowe miały pierwszeństwo przed innymi zagadnieniami, i w jak wielkim stopniu oddziaływały one na ogólną politykę tych organizacyj państwowych.

Jeszcze wyraźniejsze potwierdzenie tezy, że polityka państw jest wyrazem przede wszystkim interesów handlowych, daje nam historia nowoczesnych państw morskich. Hiszpanja i Portugalia, po zdobyciu prawie całego nowo odkrytego świata i po przystąpieniu do jego eksploatacji, doszły do takiej potęgi, że ówczesny władca ich, Karol V, mógł rzeczywiście z dumą twierdzić, że w jego państwie słońce nigdy nie zachodzi. A Hiszpanja, wyposażona we wszystkie skarby ówczesnego świata, zbudowała tak potężną flotę, że mogła ją nazwać „Niezwycięzoną Armadą”. Również Holandia, dzięki energii i przedsiębiorczości swoich kupców i żeglarzy, uzyskała rozległe kolonie, z którymi handel przyniósł jej tak wielkie zyski, że do dziś dnia jest jednym z najbogatszych krajów świata, a przeszłość jej wymownie świadczy o tem, że dzięki silnej flocie była dzielnym i groźnym przeciwnikiem swych konkurentów handlowych.

Dzisiejsze, przodujące w świecie, stanowiska Anglii i Francji, w dużej mierze są skutkiem zapobiegliwości i akcji kolonizacyjno-eksploratorskiej kupców, przedsięwziętej z myślą o dalekiej przyszłości. Imperja kolonialna Anglii i Francji stanowią podstawę handlu metropolii z innymi państwami. Mając w ręku większość produkcji niezbędnych w dzisiejszych czasach surowców, pochodzących z własnych kolonii, i pośrednicząc w ich wymianie, państwa te mogą dyktować innym swoje warunki. W ten sposób, kontrolując obroty światowe najważniejszych artykułów, państwa te posiadają, w świetnie zorganizowanym i świadomym swej roli aparacie handlowym, poważne narzędzie swej polityki.

Typowym przykładem powiązania swego bytu państwowego z morzem i handlem morskim, są Niemcy. Mimo świetnej tradycji Hansy, a może właśnie dlatego, że miasta hanseatyckie, przyzwyczajone do samodzielności, nie chciały się podporządkować ogólnej racji państwowej, — Niemcy dość późno, bo dopiero w XIX stuleciu rozwinęły swój właściwy handel zamorski — w światowym tego słowa znaczeniu. O ile przedtem, jako siła wybitnie lądowa, miały znaczenie tylko w Europie, to z chwilą wyjścia na morze i rozbudowy swego handlu z krajami zamorskimi, — Niemcy stały się jednym z największych czynników ekonomicznych świata.

Dzisiaj jesteśmy znowu świadkami, jak trzy wielkie państwa, pod wpływem wewnętrznej prężności, rozszerzają swoje wpływy gospodarcze a również i polityczne. Stany Zjednoczone dążą do zespolenia całej Ameryki pod ich przodownictwem, co, wobec istniejącej przewagi ekonomicznej, posiada realne widoki powodzenia. Japonja, wślad za zdobywanymi rynkami zbytu dla swej produkcji, opanowuje ogromne obszary Azji również i politycznie. Włochy, w zrozumieniu, że tylko oparcie się na handlu kolonialnym może utwierdzić ich mocarstwowość, z żelazną konsekwencją budują swoje państwo kolonialne.

Lecz najbliższym przykładem wpływu handlu morskiego na znaczenie państwa, jest Polska sama. Odkąd polski handel zagraniczny w 70% zaczął się kierować przez granicę morską, i odkąd wysiłki nasze nad morzem, na morzu i za morzami, rozniosły szeroko imię Polski, — cały świat z uznaniem patrzy na dokonywany się postęp i wzrost znaczenia naszego Państwa. A przecież jesteśmy dopiero na progu naszych poczynań w tym zakresie. Stajemy jednak w pełni zapału, gotowi do poświęceń i wytrwałości w wielkim wyścigu pracy na morzu, jaką od setek lat prowadzą inne narody.

DR. ROMAN GORECKI



Gdynia — nabrzeże szwedzkie

Rola żeglugi w rozwoju gospodarczym świata



Kalkuta — statki handlowe w porcie

Z historii lub obserwacji powstania i rozbudowy miast oraz osiedli ludzkich, jak i z rozwoju ich dobrobytu, wiemy, jaką rolę odgrywają w tych procesach połączenia komunikacyjne — ułatwienia transportowe.

Pracowita ludność, urodzajna gleba, bogactwa naturalne — nie mają większej wartości, o ile dana okolica nie posiada dogodnej i taniej komunikacji z innymi ośrodkami ludzkimi. Tem się tłumaczy, że od najdawniejszych czasów większe skupiska powstawały nad rzekami i nad brzegami mórz, najstarszymi szlakami komunikacyjnymi, stając się ośrodkami wymiany towarowej, życia gospodarczego i kulturalnego w najszerszym tego wyrazu znaczeniu.

Postęp techniki wpłynął na udoskonalenie się pierwotnych środków transportu wodnego, nie zmieniając jednak w zasadzie jego podstawowego znaczenia. Tak więc technika uczyniła z pierwotnych łodzi wiosłowych, czy zależnych od wiatru żaglowców — nowoczesne olbrzymy transatlantyckie, przecinające dziś siłą tysięcy koni parowych, a ostatnio motorowych, niezmierzone obszary oceanów. Środki techniczne, wynalezione dla ulepszenia sprawności żeglugi, niejednokrotnie wpłynęły na ułożenie się stosunków gospodarczych. Najwybitniejszym przykładem współzależności między komunikacją wodną, a rozwojem gospodarczym świata, jest epokowy wynalazek maszyny parowej. Wprowadzenie jej do żeglugi wywołało przewrót, nienotowany przedtem w historii. Żegluga uniezależniła się od warunków atmosferycznych i zwiększyła znacznie swoją szybkość.

Rozbudowa floty i jej przeobrażenie się z żaglowej na parową, a następnie również na motorową, szła w parze z niebywałym przedtem rozwojem produkcji i handlu w II-iej połowie XIX wieku, jak również w wieku XX. Była ona jedną z zasadniczych pod-

staw tego rozwoju, stwarzając ogromne zapotrzebowanie na materiały, używane do budowy względnie napędu statków, jak: żelazo, stal, węgiel itp. W pierwszym jednak rzędzie przyczyniła się ona do omawianego rozwoju, jako środek przewozowy o wielu zaletach, stwarzających z niej niezastąpiony czynnik gospodarki światowej. Przewóz nowoczesną flotą handlową jest więc w pierwszym rzędzie tani, pozwalający na transport nie tylko wysokowartościowych towarów o charakterze drobnicowym, lecz również i masowych, jakimi z reguły są surowce (węgiel, rudy, zboże, ropa, kauczuk, bawełna it.d.), których znaczna część należy do ładunków o szczególnie niskiej wartości. Skolei pozwala to na umieszczenie zakładów przetwórczych nie w pobliżu źródeł pochodzenia surowców, lecz tam, gdzie jest to najdogodniejsze, zarówno ze względów ekonomicznych i politycznych, jak i socjalnych.

Następnie, flota dostosowuje się z łatwością do towarów, które przewozi; stąd cały szereg typów okrętów specjalnych, umożliwiających ekonomiczny transport poszczególnych produktów, jak statki-chłodnie, tankowce, statki bananowe itp. Umożliwia ona w dalszym ciągu szybkie połączenia między poszczególnymi kontynentami i krajami w rozmiarach, jakie dawniej były nie do pomyślenia. Prowadzi to do zbliżenia ośrodków produkcji i konsumpcji, źródeł pochodzenia surowca i ośrodków przemysłu, stwarzając z poszczególnych rynków regionalnych jeden wielki rynek światowy.

Obecny handel światowy, oparty w pierwszym rzędzie na taniości, regularności, szybkości i bezpieczeństwie przewozów floty handlowej, byłby bez niej nie do pomyślenia. Przewóz poczty to dalsza, bardzo ważna usługa, oddawana życiu gospodarczemu przez flotę.

Rola jej jednak nie ogranicza się do uprzednio scharakteryzowanego przewozu. Przewóz ten, umożliwiając tanie dostarczenie towarów, które dawniej ze względów geograficzno-transportowych lub finansowych nie były dostępne, względnie dostępne jedynie zamożnym ludziom, stwarza nowe potrzeby i nowe, bardziej doskonałe, formy egzystencji, budząc do życia całe działy przemysłu i handlu. Spożywanie nprz. w wielkich ilościach owoców południowych lub amerykańskich, mięsa mrożonego z Argentyny, konserw japońskich, używanie zamorskich surowców włókienniczych it.p., jest właśnie umożliwiające działalnością floty.

Wielkie znaczenie dla rozwoju stosunków gospodarczych świata posiadały również ruchy emigracyjne. Przenoszenie się całych mas ludności z jednego kraju do drugiego, stwarzało zupełnie nowe warunki dla handlu i wytwórczości. Z Europy, która od wieku wielkich odkryć geograficznych stała się ośrodkiem ekspansji ludzkiej, statki morskie wywoziły miliony ludzi, którzy zdobywali i kolonizowali zupełnie nieznanne dotychczas obszary. Odkrycie i zdobycie Ameryki, uzyskanie bogatych Indyj, skolonizowanie Afryki, zawdzięczają dzisiejsze państwa kolonjalne wyłącznie posiadaniu floty. Następujący z biegiem czasu rozwój żeglugi, pod względem regularności, bezpieczeństwa i wygody sprzyjał dalej w późniejszych czasach, a zwłaszcza na przełomie XIX i XX wieku, wielkiej emigracji ludności europejskiej. O ile z jednej strony sprawna organizacja żeglugi umożliwia masowy ruch ludności, to z drugiej strony — towarzystwa żeglugowe czerpały poważne zyski z przewozu emigrantów, co nieraz wogóle stało się podsta-

wą ich wielkiego zubożenia (np. Niemcy przed wojną).

Dochody, jakie flota otrzymuje za swoje usługi przy przewozie zarówno pasażerów, jak i towarów, stanowią poważną pozycję dodatnią w bilansie płatniczym poszczególnych państw. Flota, inkasując frachty za przewóz towarów pomiędzy obcemi krajami, staje się źródłem dopływu dewiz. Uczestnicząc w przewozach towarów własnego handlu, zainkasowane frachty zatrzymuje i zwraca krajowi, powstrzymując w ten sposób odpływ własnej waluty.

Jak z powyższego widać, flota odgrywa często rolę poważnego czynnika aktywizacji bilansu płatniczego. Pozatem flota, zatrudniając dużą ilość marynarzy, zapewniając pracę całemu aparatowi handlowemu portu, dając pracę stoczniom, staje się ożywiającym czynnikiem w życiu gospodarczym kraju. Oczywiście, powyższe momenty zależą od wielkości danej floty i stanu jej zatrudnienia. Np. Norwegia, posiadająca 4-tą co do wielkości flotę świata, prawie całkowicie opiera swój byt na pracy tej floty.

Należy również stwierdzić, że towarzystwa okrętowe, zainteresowane w otrzymywaniu ładunków do przewozu, dążą stale do tworzenia nowych linii i nowych połączeń, ożywiając tem samym ruch handlowy; można powiedzieć, że budzą handel i dążą do jego aktywizacji.

Pobieżny ten przegląd roli, jaką spełnia flota handlowa w gospodarce światowej, wystarcza jednak, aby wykazać jej pierwszorzędne znaczenie dla rozwoju i bogactwa poszczególnych narodów. Bez przesady rzec można, że flocie handlowej większość państw zawdzięcza swą siłę i zamożność.

Inż. L. MOZDZEŃSKI



Ogólny widok portu w Algierze

Organizacja i cele polskiej marynarki handlowej



W zjawisku tem widzimy zatem duże współdziałanie przyczyn natury gospodarczej, pod których naturalnym naciskiem stworzono port gdyński i polską marynarkę handlową.

Co do tej ostatniej, zanotować należy wcześniejsze już próby jej stworzenia, które jednak spotkały się z kompletnym fiaskiem z przyczyn natury koniunkturalnej i spekulatywnej. Niezwłocznie po powstaniu państwa polskiego, niektóre grupy finansowe, rekrutujące się zwłaszcza spośród Polonii amerykańskiej, podjęły ambitne próby stworzenia polskiej bandery narodowej.

Powstały więc polskie przedsiębiorstwa żegluga- we, jak Polsko-Amerykańska Korporacja Nawigacyjna (Polish-American Navigation Corporation) oraz Polskie Towarzystwo Żeglugowe (Polish Navigation Company) — oba z siedzibą w Nowym Jorku, które nabyły po bardzo wysokich cenach tonaż, zakupiony zapomocą łatwo i szybko zebranego kapitału akcyjnego. Niemniej jednak konieczność obsługi długów, wynikających z reszty ceny kupna, zahipotekowanych w formie hipoteki okrętowej, wysokie koszty eksploatacyjne oraz powolny lecz stały spadek frachtów, czyniły nierealnymi wszelkie plany kalkulacyjne, w następstwie czego oba wyżej wspomniane przedsiębiorstwa musiały się zlikwidować po niespełna 2-letniej swojej działalności. Ten sam los spotkał również i próby stworzenia narodowego tonażu, podjęte przez krajowy kapitał, jak np. przez Bank Związku Spółek Zarobkowych, który eksploatował przez pewien czas własny swój statek pod nazwą „Józef English“, oraz inne przedsiębiorstwa żeglugowe, jak np. „Sarmatia“, „Lechja“, „Biały Orzeł“, „Gryf“ i in.

W związku z tem widzimy, że, na przestrzeni pierwszych lat odbudowania naszej niepodległości aż do r. 1926 włącznie, rozwój tonażu polskiego stał prawie na martwym punkcie, a nawet w latach 1925—26 wykazywał stały spadek. Obrazuje to poniższa krótka tabela:

Rok	Ilość statków	Tonaż
1922	3	5.371 BRT
1923	14	12.825 „
1924	20	12.883 „
1925	20	10.652 „
1926	19	9.544 „
1927	32	14.191 „

Dopiero zatem r. 1927 przynosi nam zasadniczą poprawę oraz poważny wzrost tonażu. Stało się to skutkiem utworzenia Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska“, a następnie i zakupienia tonażu okrętowego przez Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob“.

Na podstawie powyższych faktów stwierdziliśmy, że inicjatywa prywatna, podjęta zresztą w sposób śmiały i ambitny w r. 1920, musiała się załamać skutkiem sytuacji koniunkturalnej, streszczającej się głównie w stałym spadku frachtów, oraz skutkiem nadzbyt łatwych może założeń podstawowych i, co za tem idzie, nieliczenia się z czynnikami złej konjunk-

Jżeli się przyjrzymy pierwszym początkom powstawania rozwijającej się obecnie naszej bandery, dojdziemy do prostego wniosku, że została ona stworzona jako kontynuacja pierwszego ogniwa naszego programu morskiego, którym to ogniwem była budowa portu w Gdyni. Własny techniczny i przeładunkowy aparat portowy, jaki powstał w ten sposób, w logicznej swojej konsekwencji domagał się również stworzenia własnych środków transportowych. Tylko w ten sposób mogło zostać dokończone dzieło uniezależnienia się gospodarczego od pośrednictwa obcych portów i od pośrednictwa obcej żeglugi. Jedynie w tym kierunku mógł pójść naturalny rozwój naszego handlu zamorskiego, wymagającego dla swej kalkulacji, importowej czy też eksportowej, zarówno organizacji przeładunku portowego, jak i organizacji transportu morskiego w ramach narodowego gospodarstwa społecznego.

Zrealizowanie w ten sposób myśli bezpośrednich i niezależnych stosunków handlowych z zamorską zagranicą, przyspieszone zostało skutkiem dwóch czynników zewnętrznych. Pierwszym z nich był definitywny upadek nadziei szerszego rozwoju stosunków wymiennych z Sowietami w dobie powojennej, — drugim zaś nasza wojna celna z Niemcami.

W tych dwóch czynnikach zewnętrznych znajdujemy wyraźną odpowiedź na pytanie, dlaczego dopiero około r. 1926 postawiliśmy realnie nasz program morski. Niewątpliwie dużą zasługą była tu zdecydowana wola rządów pomajowych oraz głównego propagatora idei morskiej, jakim jest minister Kwiatkowski. Niemniej jednak oba wyżej wspomniane elementy gospodarcze przyspieszyły tempo prac i wpłynęły na konieczność powzięcia natychmiastowych decyzji.

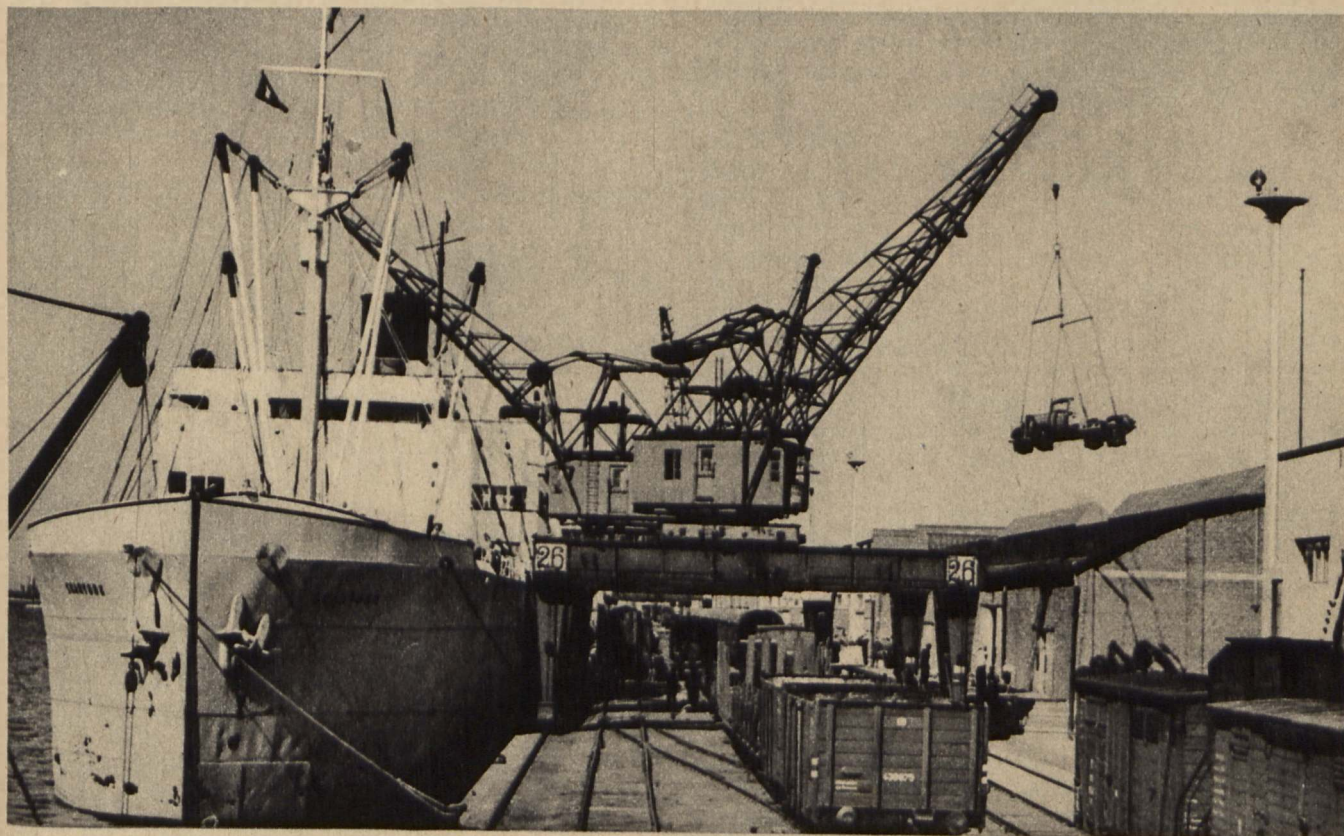
tury. Nie znaczy to jednak, iż kapitał prywatny nie może lub nie umie stworzyć w Polsce własnej bandery handlowej. Zaprzeczają temu przede wszystkim wyniki, osiągnięte przez wyżej wspomniane Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe „Polskarob“, które, opierając swą organizację transportu morskiego na głęboko przemyślanej podstawie kalkulacyjnej, może się poszczycić doskonałymi wynikami w swojej dotychczasowej działalności. Z drugiej zaś strony mamy przykład, że inna próba zainteresowania się kapitału prywatnego transportem morskim, jaką było zakupienie parowca s/s „Kopernik“ przez spółkę „Polryż“, będącą emanacją Łuszczarni Ryżu w Gdyni, — musiała ulec likwidacji, a to właśnie skutkiem braku tej szerokiej podstawy organizacyjno-kalkulacyjnej, jaka musi istnieć przy zakładaniu przedsiębiorstwa żeglugowego. Inaczej mówiąc, żeglugę morską można uprawiać tylko albo przy wytknięciu sobie transportu morskiego jako celu samego w sobie, w której to sytuacji odnośne przedsiębiorstwo musi posiadać organizację wewnętrzną i zewnętrzną oraz tonaż i możliwości jego eksploatacji, dorównujące co najmniej konkurencyjnym przedsiębiorstwom zagranicznym, — albo też można eksploatować statek handlowy w oparciu o dostateczny własny aliment towarowy, jak to ma miejsce np. w odniesieniu do Tow. „Polskarob“, którego statki zatrudnione są przeważnie w przewozach węgla z kopalń, należących do koncernu „Robur“ w Katowicach.

Drugi moment, jaki podyktował Rządowi założenie Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska“, celem skierowania uwagi naszego gospodarstwa społecznego na konieczność szukania nowych rynków zbytu, stał w bezpośrednim związku, jak to już wspomnieliśmy na wstępie, z sytuacją między Polską, a Niemcami i Sowiecami.

Taka była geneza powstania polskiej floty handlowej, natomiast co do organizacji naszej bandery handlowej, to w tej płaszczyźnie znajdujemy pewne zjawiska, świadczące dodatkowo o dotychczasowych wynikach i pozwalające rokować nadzieje na przyszłość.

Mimo szczupłych funduszy, przeznaczonych w budżecie państwowym na rozbudowę naszej floty handlowej, obserwujemy jej wzrost nie tylko ilościowy, lecz również jakościowy, wyrażający się w ustawicznej trosce o modernizację tonażu. Nowoczesny tonaż odgrywa w międzynarodowym transporcie morskim zasadniczą rolę, albowiem wzmacnia on wybitnie konkurencyjną siłę danej bandery handlowej. Statek, zużywający mniej paliwa, posiadający większą szybkość oraz urządzenia ładunkowe, przeznaczone dla przewozu rozmaitych kategorii towaru, jest niewątpliwie groźnym konkurentem dla statku o tych samych nawet wymiarach, pochodzącego jednak ze starszej daty. Daje on sobie przytem doskonale radę nawet w dzisiejszej ciężkiej sytuacji konunkturalnej, gdzie, skutkiem dużego zwężenia równowagi pomiędzy popytem a podażą tonażu, rynek frachtowy od szeregu już lat wykazuje tak niski stan, iż żegluga międzynarodowa przestała już być opłacalna i skazana jest na duże subwencje rządowe, udzielane w tej lub owej postaci przez prawie wszystkie państwa.

Zarazem rozwój naszej marynarki handlowej wykazuje szczęśliwą równowagę pomiędzy t. zw. żegluga nieregularną (trampową), w której eksploatuje się statki w przewozach pomiędzy rozmaitymi portami, zależnie jedynie od możliwości otrzymania ładunków, — a żegluga regularną (linjową), polegającą na utrzymywaniu stałych połączeń pomiędzy określonymi portami. Śród bowiem naszego tonażu ogólnego, wynoszącego obecnie, po wejściu na linję motorowca m/s „Batory“, ok. 100.000 t. r. br. — prawie 1/3 reprezen-



Gdynia — s/s „Scanyork“ wyladowuje przywiezione z Ameryki Płn. samochody ciężarowe

tuje żeglugę trampową, a 2/3 — żeglugę regularną. Podobną równowagę sił wykazuje podział na żeglugę pasażerską i towarową, w której tonaż reprezentowany jest prawie po połowie w stosunku do cyfry ogólnej. Ważnym zagadnieniem jest również podział połączeń w żegludze regularnej, która spełniać musi zarówno zadanie stworzenia bezpośrednich relacji pomiędzy najważniejszymi portami importowymi i eksportowymi świata a portami Gdyni i Gdańska, — jak i zadanie zorganizowania sieci połączeń t. zw. rozwozo-dowozowych, czyli relacji z portami o mniejszym znaczeniu w dziedzinie bezpośredniej wymiany towarowej, mającymi jednakże dużą wagę w dziedzinie transportowej.

Połączenia regularne, istniejące obecnie, są obsługiwane przez następujące przedsiębiorstwa żeglugowe:

Gdynia—Ameryka Linje Żeglugowe S. A., obsługuje przede wszystkim linię północno-amerykańską do Nowego Jorku i Halifaxu, zapomocą 2 motorowców m/s „Piłsudski“ i m/s „Batory“. Drugą linię, t. zw. palestyńską, wychodzącą z rumuńskiego portu Constanta do Haify i Jaffy w Palestynie, obsługuje to przedsiębiorstwo zapomocą 2 statków: s/s „Polonia“ i s/s „Kościuszko“, reprezentujących dumnie na falach morza Czarneego, Egejskiego i Śródziemnego inicjatywę i rozmach młodej marynarki polskiej. Trzecią skolei jest linia południowo-amerykańska, eksploatowana dotychczas wspólnie z przedsiębiorstwem „Żegluga Polska“ w relacji Gdynia — Buenos Aires — Montevideo i inne porty południowo-amerykańskie. Na linii tej pierwszą podróż odbył s/s „Wisła“, należący do „Żeglugi Polskiej“, następną zaś s/s „Pułaski“, który obsługiwać będzie tę linię regularnie. Wszystkie wyżej wymienione połączenia są relacjami dalekobieżnymi o zasadniczym typie przewozów pasażerskich, albowiem transporty towarowe odgrywają w nich jedynie rolę nieznaczną.

Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska“ obsługuje 10 linii regularnych, a mianowicie linię do Rotterdamu zapomocą parowców s/s „Puck“, s/s „Chorzów“ oraz motorowca m/s „Pionier“, linię do Antwerpii zapomocą s/s „Hel“ i s/s „Śląsk“, linię do Hamburga zapomocą s/s „Tczew“, linię do Finlandji (Tallin i Helsingfors) zapomocą s/s „Cieszyn“, linię do portów Bałtyku wschodniego (Ryga — Kłajpeda) i linię do portów Szwecji wschodniej oraz zachodniej — zapomocą statków czarterowanych (t. j. wynajętych), linię do portów Bliskiego Wschodu, czyli t. zw. lewantyńską — zapomocą m/s „Lewant“ i s/s „Sarmatia“, linię do portów hiszpańskich zapomocą s/s „Kraków“, oraz linię do Południowej Ameryki zapomocą wyżej wspomnianego s/s „Wisła“.

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe obsługuje 3 linie: do Londynu zapomocą s/s „Lech“, do Hull zapomocą s/s „Lublin“ i s/s „Lwów“, oraz do portu francuskiego Le Havre zapomocą s/s „Warszawa“.

Zorganizowaliśmy zatem pod polską banderą, jak widzimy z powyższego obrazu, 16 linii regularnych, na których kursuje 18 statków polskich. Równocześnie 4 statki, należące do wspomnianego wyżej przedsiębiorstwa „Polskarob“, oraz 4 statki, należące do „Żeglugi Polskiej“, uprawiają żeglugę nieregularną pomiędzy rozmaitymi portami.

Są to rezultaty bardzo pocieszające, jeżeli się weźmie pod uwagę, że tonaż naszej floty handlowej w porównaniu z tonażem światowym osiąga zaledwie 1 pro mille, że 1 tona reg. br. wypada u nas na 459 głów ludności, podczas gdy w Anglii stosunek ten wyraża się w cyfrze 1:2,6, a w Norwegii nawet do 0,6.

Jeszcze bardziej pocieszające wnioski wyciągnąć możemy ze zwiększającej się roli i udziału polskiej bandery handlowej w całokształcie naszego obrotu zamorskiego. Mimo ustawicznie zwiększających się obrotów portowych Gdyni i Gdańska, i mimo niewspółmiernego z nim rozwoju polskiej bandery handlowej, — udział naszej floty w tych obrotach zwiększa się wprawdzie powoli, lecz stale, i osiągnął na dzień 1 stycznia b. r. współczynnik 9,2 proc. Bandera polska zajmuje w porcie Gdyni drugie miejsce pod względem liczebności tonażu, a w porcie Gdańska — piąte. Jeszcze większy jest ten stosunek w porównaniu z całokształtem sieci regularnych połączeń obu portów, wyraża się on bowiem cyfrą 27 proc., czyli że przeszło jedna czwarta regularnych połączeń Gdyni i Gdańska obsługiwana jest przez statki naszej marynarki handlowej.

Możliwości rozwojowe naszej bandery są dopiero zapoczątkowane. Biorąc pod uwagę położenie geograficzne naszego kraju i związane z tem możliwości tranzytowe, a dalej: geopolityczne warunki stworzenia wielkich przemysłów portowych na obszarze Rzeczypospolitej, dużą liczbę zaludnienia naszego kraju (6,4 pr. w porównaniu z resztą Europy), nikły nasz udział (0,84 pr.) w całokształcie handlu europejskiego, — możemy śmiało powiedzieć, że znajdujemy się dopiero u progu naszej dynamiki rozwojowej w tej dziedzinie. Należy również wziąć pod uwagę, że obecna sytuacja ekonomiki światowej sprzyja pod niektórymi względami rozwojowi flot handlowych. Wprawdzie sytuacja frachtowa jest w dalszym ciągu bardzo ujemna, — to jednak stosunkowo niskie ceny taboru okrętowego, dogodne warunki kredytowe, udzielane przez stocznie zagraniczne, możliwość budowania statków na zasadach kompensaty towarowej, jak to miało miejsce z budową motorowców „Piłsudski“ i „Batory“ oraz reglamentacja handlu światowego, pociągająca za sobą łatwość kierowania ładunków na linie okrętowe kontraktujących stron, — stwarzają specyficzne warunki, dogodne dla rozwoju i modernizacji flot handlowych.

Dlatego też nie powinniśmy szczędzić wysiłków, zarówno w ramach naszych skromnych możliwości budżetowych, jakoteż i w kierunku pobudzania do inicjatywy kapitałów prywatnych, celem dalszej intensywnej rozbudowy naszej marynarki handlowej. Flotę tę powinniśmy rozbudować w najbliższych już latach do takich rozmiarów, ażebyśmy mogli zapomocą własnego tonażu zarówno odgrywać przeważającą rolę w całokształcie naszych obrotów zamorskich, mając w ten sposób zapewniony wpływ na kształtowanie się frachtów morskich, — jak i obsługiwać najważniejsze połączenia regularne, interesujące nasz eksport i import. W ten sposób zrealizować możemy zasadnicze elementy podstawowe dla kalkulacji naszego handlu zagranicznego, które, poza stworzeniem nowej gałęzi pracy, wzmacniającej zarazem naszą siłę obronną na morzu, są wymownymi celami, ku którym dążyć i dążyć powinna polska marynarka handlowa.

DR. TADEUSZ BIEROWSKI



Ładowanie żelaza na s/s „Sarmacja”

O ROZWÓJ NASZEJ FLOTY HANDLOWEJ

Komu jak komu, ale Czytelnikom „Morza“ nie potrzeba pewnie tłumaczyć, jakie znaczenie dla Państwa posiada flota handlowa. Jest ona jakgdyby rozszerzeniem własnego terytorjum i przedłużeniem granic. Terytorjum państwa dosięga wszędzie tam, dokąd dochodzą jego statki. Małe państwo o wielkiej flocie narodowej ma większe wpływy na świecie i jest większe, aniżeli to, które posiada wielkie terytorjum, ale które przez swoją flotę nie może dosięgnąć tam, gdzie sięgają inne kraje.

Jaki jest warunek istnienia i rozwoju własnej floty handlowej? Jest to oparcie się o własny tonaż i o własny towar. Zapotrzebowanie własnej floty uwarunkowane jest zatem istnieniem własnego handlu zagranicznego i zrozumieniem przez sfery gospodarcze — znaczenia i konieczności poparcia własnej marynarki handlowej. Obok spedytora morskiego lub maklera, decydujące znaczenie posiada kupiec, który eksportuje lub importuje towar. On dysponuje transportem i on przeważnie decyduje o drodze towaru i wyborze flagi. Często się zdarza, że przewóz na okrętach własnej floty handlowej nie jest droższy od przewozu na obcym statku, ale dysponent transportem towaru nie zdaje sobie sprawy i nie jest dostatecznie uświadomiony, co do konieczności popierania floty narodowej.

W różnych krajach różny jest stosunek udziału

floty narodowej we własnym obrocie towarów. W krajach europejskich waha się on przeważnie około 35—55%. W Polsce stan przewozu towaru w obrocie zamorskim pod flagą polską przedstawia się wyjątkowo niekorzystnie, gdyż wynosi on wszystkiego ok. 9 proc. Jakie ogromne pole pozostaje zatem jeszcze dla rozwoju floty narodowej w oparciu o własne towary!

Jakie są przyczyny tak niepomyślnej sytuacji naszej floty narodowej? Powodów jest cały szereg. Na pierwszym miejscu przytoczyć należy największy błąd całej naszej struktury gospodarczej, jakim jest brak polskiej organizacji handlu zagranicznego wogóle, a zamorskiego w szczególności. Jest on jeszcze dotychczas rezultatem dawnego braku samodzielności politycznej.

Dyspozycje transportem naszych towarów znajdują się na skutek tego — przeważnie w rękach firm cudzoziemskich. Obcy kupiec i pośrednik oczywiście popiera swoją własną banderę. Dalszym powodem jest nasza nędza finansowa i brak środków zarówno u polskiego producenta, jak i u naszych towarzystw, zajmujących się transportem naszych towarów — oraz u naszych maklerów i spedytorów. Nasza polityka równania w dół całego życia gospodarczego, zamiast usunąć, dalej pogłębiała i wzmagala te trudności. Z braku środków wytwórca polski zmuszony jest sprzeda-



Port w Tokio

wać towar, względnie kupić surowiec, franco fabryka, względnie miejsce zapotrzebowania, i pozostaje w ten sposób bez wpływu na drogę transportu i na wybór środków komunikacji. Nasi zaś maklerzy i spedycyści morscy nie są w stanie konkurować z bogatymi i zasobnymi w kapitały obrotowe firmami zagranicznymi, trudniącymi się transportem morskim i cieszącymi się opieką i poparciem własnego państwa. Ale nie mniejszą przyczyną małego zapotrzebowania tonażu narodowego w Polsce jest także małe uświadomienie polskiego kupca i przemysłowca w tym kierunku.

Naskutek wyżej wyluszczonej powód, rozwój naszego kraju z państwa lądowego w państwo o morskim, światowym zasięgu interesów — znajduje się jeszcze na niskim szczeblu rozwoju. Nasz tonaż morski wg. cyfr, przytoczonych w dziele dr. Hilche na p. t. „Transport morski i międzynarodowe porozumienie w żegludze”, jest w stosunku do liczby ludności — niezwykle niski. Podczas kiedy np. w Norwegii, wg. danych 1932 r., na 1 tonę wypadło 0,6 mieszkańców, to u nas wyrażało się to cyfrą — 459 obywateli. Jeżeli w handlu zagranicznym odgrywamy niezmiernie niską rolę, wyrażającą się cyfrą około 1%, to udział floty handlowej polskiej w tonażu światowym jest jeszcze niezrównanie, a mianowicie 90-krotnie, mniejszy.

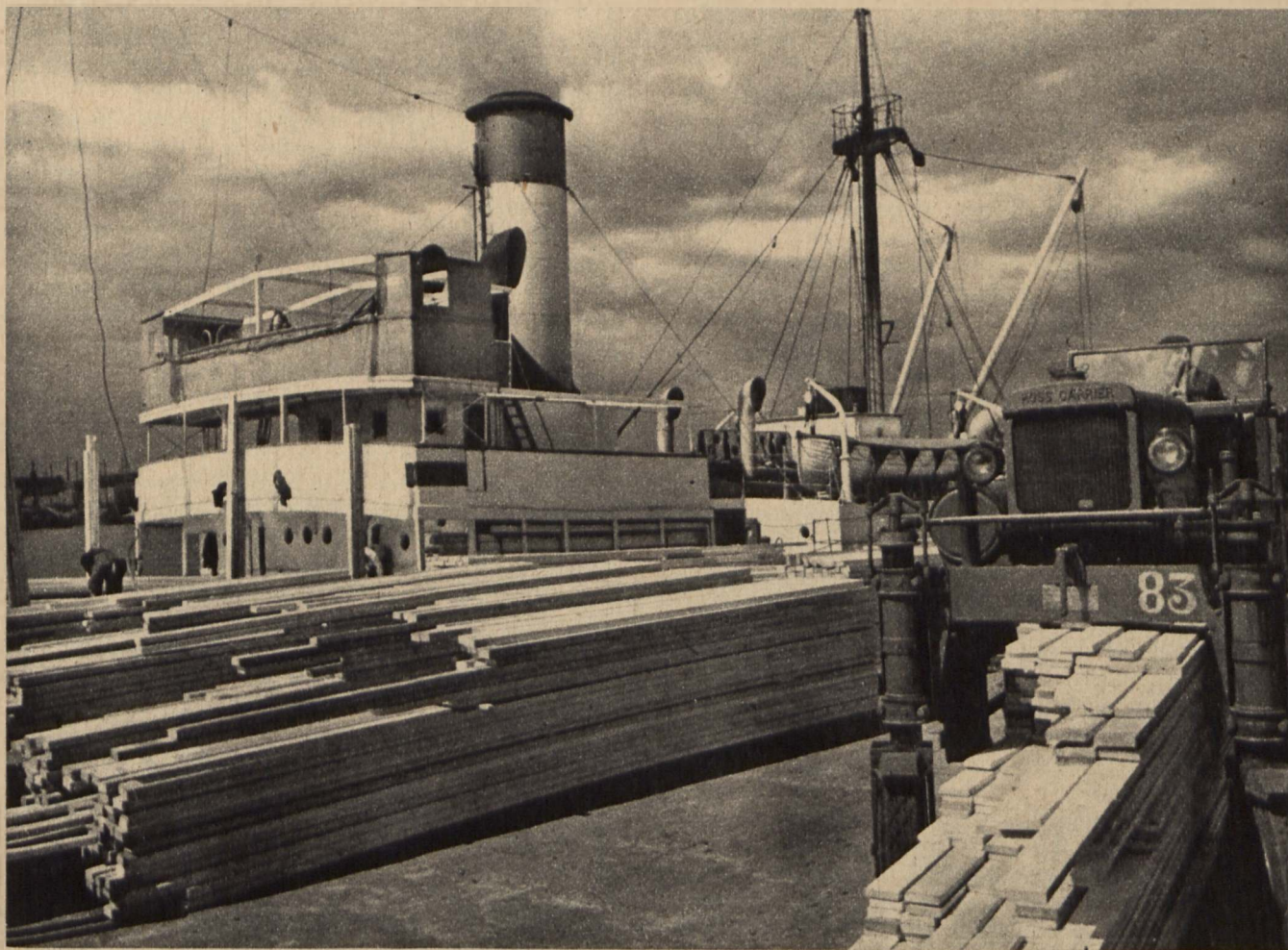
Otwiera się tu szerokie pole pracy propagandowej wśród społeczeństwa.

W Niemczech rolę tę wypełniał w znakomity sposób niemiecki „Flottenverein”, który jedynie przez

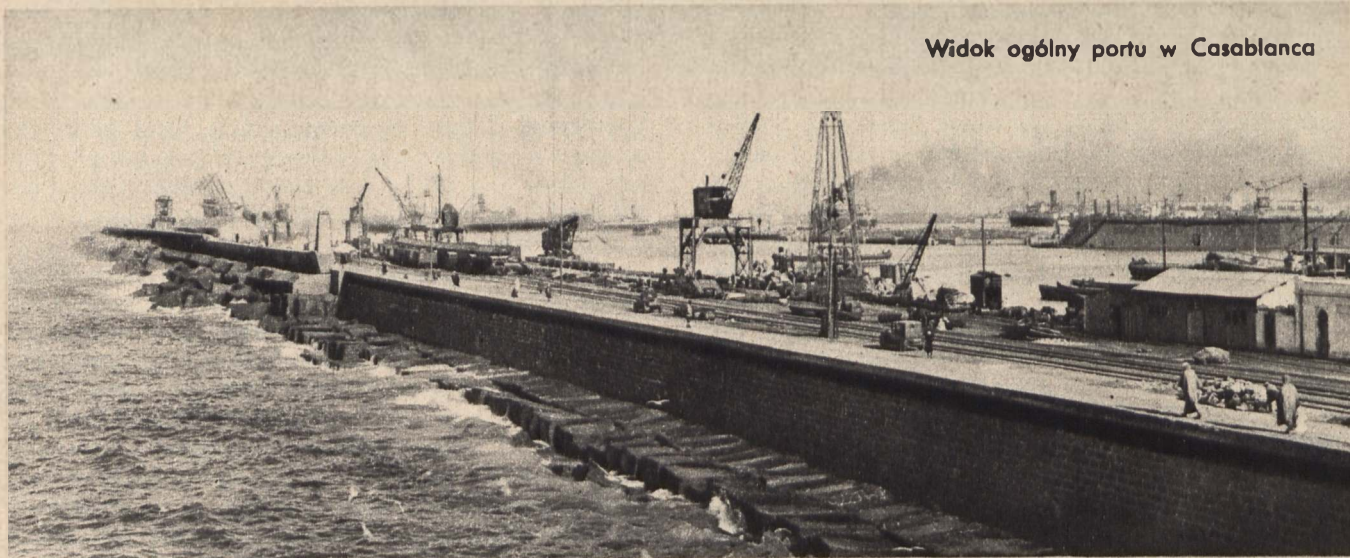
zręczną propagandę umiał przed wojną poruszyć cały naród niemiecki i przygotował obywateli do takiego zrozumienia sprawy, że ciała ustawodawcze uchwały bez trudności wszelkie wnioski rządowe o kredyty na rozbudowę floty zarówno handlowej, jak i wojennej. Dzięki tej propagandzie, flota niemiecka w ciągu niespełna 40 lat powiększyła się prawie czterokrotnie. W r. 1875 t. j. w chwili powstania „Flottenverein”, liczyła ona 99.198 ton netto, a w r. 1914 — 3.320.171 ton netto.

W Polsce, jak sądzimy, rolę, jaką odegrał w Niemczech „Flottenverein”, przypada Lidze Morskiej i Kolonjalnej. Zadanie propagandy floty narodowej nie może być wykonane przez Rząd, który związany jest traktatami międzynarodowymi i nie może powstawać przeciwko obcym flagom. Zadanie to spełnić może jedynie organizacja społeczna, ciesząca się szeroką popularnością i rozporządzająca odpowiednio rozgałęzioną organizacją. Konieczna jest też w tej dziedzinie współpraca samorządu gospodarczego i organizacji branżowych. Wybór środków propagandy, celem dotarcia do właściwych dysponentów transportem towaru — musi być dokładnie przestudjowany. Środki umiejętnej propagandy są zależne od wielu czynników, w szczególności od środowiska, w którym propaganda winna być przeprowadzona. Poszczególne organy Ligi Morskiej i Kolonjalnej zajmowały się już tą sprawą i niektóre kroki zostały już przedsięwzięte. Są to jednakże zaczątki, po których winno nastąpić poważne pogłębienie całego problemu.

DR. HENRYK STRASBURGER



Handlowy port drzewny w Leningradzie



ŻEGLUGA W EKSPANSJI KOLONJALNEJ

Wiadomo jest powszechnie, że Imperjum Wielkiej Brytanii, obejmujące czwartą część globu ziemskiego, zawdzięcza swoją mocarstwową potęgę flocie handlowej, która dotąd jeszcze stanowi trzecią część tonażu światowego.

Podobnie potęga Niemiec przedwojennych, zarówno w Europie, jak i w kolonjach — opierała się na świetnie rozwiniętej żegludze, która w r. 1914 zajęła drugie miejsce po Anglii.

Również i flota państwa „Wschodzącego Słońca” — szybko rozwinęła się tak, że flaga japońska w ostatnich latach zajęła trzecie miejsce.

Czem była i jest żegluga w ekspansji kolonialnej Francji, wiemy z ostatniego zeszytu „Morza”, poświęconego jej imperjum kolonialnemu.

Zbędnym więc jest sięgać pamięcią do odległych wieków, do historii wspaniałych wypraw i podbojów kolonialnych Kolumba, Korteza, Pizarra, Almagra i wielu, wielu innych — kiedy to jedynym narzędziem odważnych ludzi był statek, — by zdać sobie sprawę z roli żeglugi w ekspansji kolonialnej.

Jeszcze bardziej przekonujące i pouczające są wypadki najświeższe, historia ostatnich miesięcy i dni.

Wojna kolonialna włosko-etjopska, już dzisiaj uwieńczona zwycięstwem, opartem „na sile żelaza i potędze serca”, jak to stwierdził Il Duce narodu włoskiego, oraz niesprecyzowane jeszcze żądania niemieckie — skierowały uwagę całego świata na zagadnienie kolonialne.

Szczegółowe opisy i komunikaty z przygotowań do wojny i jej przebiegu, jej celowości, zaznajomiły i polski szeroki ogół z kwestią kolonialną.

Włosi, przygotowując się do realizacji swoich zamierzeń w Afryce, od dłuższego już czasu rozbudowywali flotę handlową, której tonaż w r. 1934 wyniósł ca 3 milj. br. t., a zatem prawie dwukrotnie więcej w porównaniu ze stanem sprzed lat dwudziestu.

Innym aktualnym i wymownym przykładem wysiłków, celem uzyskania kolonii, mogą służyć dążenia niemieckie. Wyrażają się one właśnie w szybkiej rozbudowie floty, zniszczonej po przegranej wojnie. Flota niemiecka zajmuje ponownie jedno z poważniejszych miejsc w tonażu światowym, jej ostatnie no-

woczesne jednostki, jak „Scharnhorst”, „Gneisenau”, nie poprzestając na ambicjach reprezentacyjnych, szybko i sprawnie obsługują obroty towarowe z portami Dalekiego Wschodu, Afryki, Ameryki Południowej itd., ze szczególnem uwzględnieniem dawnych kolonii, gdzie dystansują tych, w których posiadaniu znalazły się te kolonie. Prowadzona jest tam na szeroką skalę ekspansja gospodarcza, a w kraju obok rozbudowy floty handlowej, odbudowuje się szybko siły militarne na morzu, na lądzie i w powietrzu.

Rezultatem takiego właśnie podejścia do zagadnienia, jest żywe zainteresowanie i zaniepokojenie posiadaczy względnie dysponentów dawnych kolonii niemieckich.

Jakakolwiek najbardziej mglista i ogólnikowa enuncjacja ze strony rządu Rzeszy, lub poszczególnych jego członków, przeznaczona, zdawałoby się, raczej na użytek wewnętrzny, wywołuje głośnie echa przede wszystkim nad Tamizą, w tem najpotężniejszym centrum spraw kolonialnych świata. A więc prasa, interpelacje i dyskusje w parlamencie, wyjaśnienia oficjalnych mężów stanu z premierem Baldwinem i min. spr. zagranicznych p. Edenem na czele i.p.

Wyjaśnienia zmiernają z jednej strony do uspokojenia jednomyślnej prawie angielskiej opinii publicznej, że rząd Wielkiej Brytanii nie zgodzi się na jakiegokolwiek uszczuplenia, czy ustępstwa z posiadanych kolonii i dobrze nabytych do nich praw, z drugiej strony usiłują zgóry poskromić domniemane apetyty niemieckie na obszary kolonialne, znajdujące się, w takiej czy innej formie, w posiadaniu Imperjum Brytyjskiego.

A zatem i dzisiaj, podobnie jak dawniej, głównym czynnikiem ekspansji jest żegluga, która stanowi pomost, łączący odległe kraje, i która jest najważniejszym narzędziem w nawiązywaniu i utrzymywaniu stosunków gospodarczych oraz w podboju, prowadzonym w takiej czy innej formie.

Oczywiście, wobec zmienionych warunków, wobec braku wolnych obszarów kolonialnych, rodzaje broni, towarzyszące żegludze, któremi są w pierwszym rzędzie ekspansyjność gospodarcza, siły militarne w metropoljach itd., muszą być odpowiednio

wzmocnione, bowiem pomimo pięknych haseł i teorii powojennych, pomimo wzniosłych organizacyj międzynarodowych, o wzajemnych stosunkach między narodami decyduje nadal, niestety, tylko i wyłącznie siła.

Od ostatniego światowego zjazdu Polaków, rozsianych po świecie, — których liczba obliczana jest na ca. 8.000.000, a więc liczba olbrzymia, przewyższająca odnośnie dane największych potęg kolonialnych, — zagadnienie kolonialne w Polsce zyskuje coraz bardziej na aktualności, jest przedmiotem coraz żywszego zainteresowania. Tem więcej, że i w kraju mamy stale rosnący nadmiar rąk roboczych, których zatrudnienie wobec panującego kryzysu napotyka na nieprzewyżczone dotychczas trudności.

Z drugiej strony istnieje wzmagające się zapotrzebowanie na surowce kolonialne, które już teraz stanowią około 40% naszego importu.

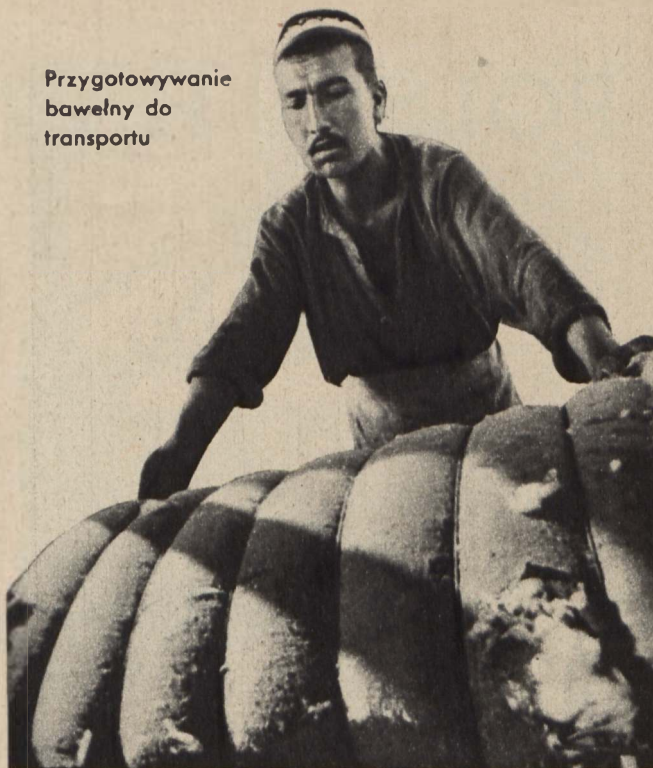
Zatem naglące potrzeby wychodźcze i gospodarcze, a nie pobudki polityczne i imperjalistyczne, nie dążności do panowania nad słabszymi, nisko zorganizowanymi społecznościami, — skierowują myśl polską do rozwiązań na drodze uzyskania niezbędnych dla naszych żywotnych interesów odpowiednich obszarów kolonialnych.

By zaspokoić te istotne potrzeby — winniśmy wysiłki nasze skierować m. in. przedewszystkiem na morze, na rozbudowę naszej floty handlowej, której bandera będzie najlepszym strażnikiem polskości naszego wychodźstwa, utworzy pomost między tym wychodźstwem i macierzą, umożliwi rozwój bezpośrednich stosunków w najszerszym znaczeniu.

To też dumą, otuchą i nadzieją napawać nas winien m/s „Batory”, który znakomicie powiększył właśnie skromny tonaż statków pasażerskich, na jaki się składały dotychczas m/s „Piłsudski”, s/s „Polonia”, s/s „Kościuszko”, s/s „Pułaski”, a od niedawna i s/s „Wisła”, torujące dotychczas drogę na szerokich szlakach morskich i będące łącznikami z naszym wychodźstwem.

Gdy wymieniony szereg uwielokrotni się i bez obcego pośrednictwa złączy z nami gospodarczo Polaków w odległych krajach, sprawa takiego lub innego związania niektórych tych krajów o większym skupisku naszych rodaków, stanie się wcześniej czy

Przygotowywanie bawełny do transportu



później niewątpliwie otwartą, w szczególności gdy procesom tym będzie towarzyszyć — towarzyszyć musi — rozwój życia gospodarczego i sił wewnątrz kraju.

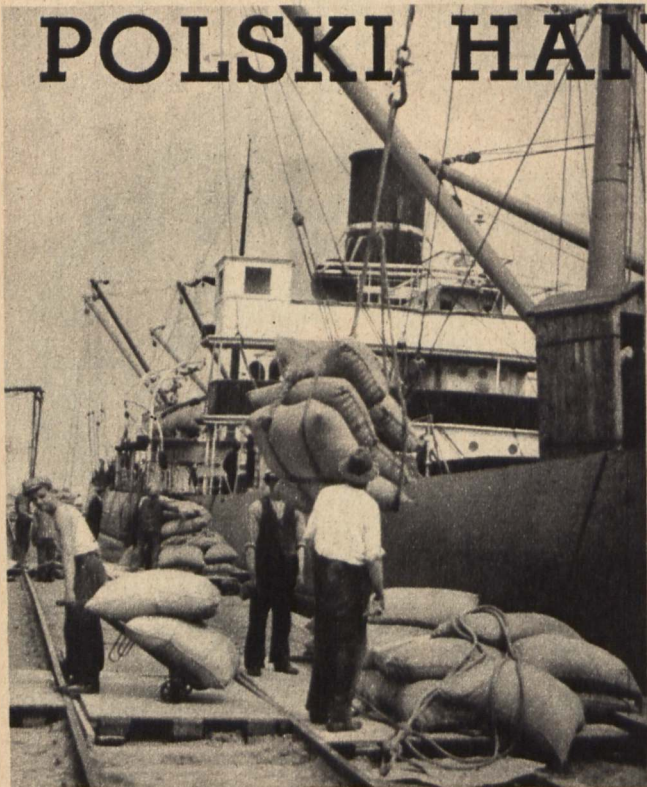
W międzyczasie flota polska zachowa nam i podniesie znaczenie dotychczasowego obecnego i przyszłego wychodźstwa — uczyni gospodarczo, a zatem i politycznie czynnikiem bardziej wartościowym i silnym w wszechstronnej rozbudowie naszej Ojczyzny.

C. Z.



W porcie Sajgonu

POLSKI HANDEL MORSKI



Od najdawniejszych czasów, najtańszym i najbardziej bezpośrednim transportem towarów, był i jest transport wodny. Brzeg morski nie jest granicą, która państwa dzieli, przeciwnie, jest jakby pomostem, łączącym najodleglejsze od siebie państwa.

Nic też dziwnego, że organizmy wszystkich państw wykazują wyraźnie ciążenie ku morzu. Nawet państwa zupełnie śródlądowe, jak np. Czechosłowacja i Węgry, skierowują część swego obrotu towarowego z zagranicą ku morzu, nawet tak odległemu, jak Bałtyk.

Poważna część naszego handlu zagranicznego przed rozbiorem, w czasie niewoli i po odzyskaniu niepodległości, przechodziła przez porty morza Bałtyckiego: Hamburg, Bremę, Szczecin, Gdańsk, Królewiec.

Rozwijająca się ekspansja handlowa Polski, jak również bezwzględna konieczność posiadania wła-

snego, niezależnego portu, złożyły się na powstanie i intensywną rozbudowę Gdyni.

Kilkaset milionów złotych, włożonych w budowę portu i jego urządzeń, zaczęły wkrótce wydawać pożądane owoce. Z roku na rok sygnalizowano do wewnątrz kraju, że przez Gdynię przechodzi coraz więcej towarów zarówno w wywozie, jak i w przywozie. Jeszcze w roku 1927 przechodzi przez Gdynię 3 proc. ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą. Udział ten rośnie z roku na rok i osiąga kolejno 7, 10, 15, 23, 32, 37, 39, wreszcie w roku 1935 — 44 proc. ogólnego obrotu zagranicznego Polski.

W miarę, jak Gdynia wzrasta i gdy już pewnym okiem spoglądamy na pracę Polski na odcinku morskim, uwaga nasza skierowuje się na dalsze kolejne pytanie: ile jeszcze towarów i jakie przechodzą przez Gdańsk oraz inne porty, leżące poza organizmem gospodarczym Polski?

Odpowiedź będzie pomyślna: przez porty własne przechodzi przeważająca część naszego wywozu i przywozu; przez porty zaś obce przechodzi stosunkowo mało.

Do portów własnych zaliczamy porty polskiego obszaru celnego, a więc Gdynię i Gdańsk; do portów obcych — inne porty, przez które przechodzą towary z Polski i do Polski, a więc: Hamburg, Bremę, Szczecin, Królewiec, Triest i Constantę.

Handel zagraniczny Polski przez porty obce, w miarę rozwoju portu gdyńskiego, maleje z roku na rok, zarówno w sumie ogólnej, jak i w obrotach poszczególnych portów, zarówno w wywozie, jak i w przywozie.

Porównując obrót przez porty obce z obrotem przez Gdynię, stwierdzić możemy, że obrót ten jest b. nieznaczny i wciąż maleje. Obrót przez wszystkie porty obce ogółem stanowi niecałe 1,5 proc. obrotu gdyńskiego w wywozie i niecałe 2 proc. w przywozie, gdy jeszcze w roku 1931 obrót przez porty obce ogółem stanowił 8,5 proc. obrotu gdyńskiego w wywozie i blisko 26 proc. — w przywozie.

Niepodobna tu obejść się bez statystyki, bodaj w formie najogólniejszej, ujmującej zjawiska zapomocą liczb.

OBRÓT ZAGRANICZNY POLSKI PRZEZ PORTY WŁASNE I OBCE W TYS. TON:

PORTY	W Y W Ó Z				P R Z Y W Ó Z			
	1931	1932	1933	1934	1931	1932	1933	1934
Własne razem	12.226	9.669	9.579	11.206	955	692	1.061	1.153
Gdynia	4.573	4.547	4.988	5.948	507	347	699	776
Gdańsk	7.653	5.122	4.591	5.258	448	345	362	377
O b c e r a z e m	409	97	123	87	127	50	13	15
Hamburg	178	53	44	25	64	20	9	6
Brema	10	2	3	1	49	23	0	1
Szczecin	137	13	58	28	7	2	2	5
Królewiec	84	14	13	26	7	2	0	1
Triest	0	13	5	5	0	3	1	2
Constanta	—	2	0	2	—	0	0	0

U w a g a: Zero (0) oznacza, że zjawisko istnieje, jednakże w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogły być wyrażone urwidoczniomeml w tablicy znakami cyfrowemi, w danym wypadku znak (0) oznacza, że handel nie osiąga 0,5 tys. ton.

Z tabeli tej wyraźnie widać, że kurczenie się obrotów Polski przez porty obce jest stałe i bardzo znaczne.

Każdy z portów, zarówno bałtyckich, jak i południowych, odgrywa swoistą rolę w strukturze handlu zagranicznego Polski; wartoby więc chociaż pokrótce rozpatrzeć kolejno handel zagraniczny Polski przez każdy z portów osobno.

Handel zagraniczny przez Hamburg zmalał w stosunku do r. 1931 siedmiokrotnie, jeżeli chodzi o wywóz — i dziesięciokrotnie, jeżeli chodzi o przywóz. Głównymi artykułami wywozu przez Hamburg w r. 1934 są: drzewo, metale, przetwory chemiczne, wytwory pochodzenia roślinnego. Głównym artykułem przywozu przez Hamburg stale pozostają surowce włókiennicze, jednakowoż ilość przywozu bawełny przez Hamburg, w związku z rozwojem tej dziedziny handlu w Gdyni, zmalała z 16 tys. ton do 2 tys. ton. Następnym artykułem przywozu przez Hamburg są wytwory pochodzenia mineralnego.

Wywóz przez Bremę w stosunku do r. 1931 zmalał dwunastokrotnie, a przywóz pięćdziesięciokrotnie. Głównym artykułem wywozu przez Bremę jest drzewo. Powodem tak kolosalnego kurczenia się przywozu przez Bremę jest prawie całkowite zniknięcie towaru ongiś podstawowego, przechodzącego przez giełdę bremeńską — bawełny, która dziś idzie całkowicie przez Gdynię. Jedynym artykułem, który ratuje sytuację przywozu przez Bremę, są wyroby metalowe.

Głównym artykułem, stanowiącym 85 proc. wywozu przez Szczecin, są wytwory pochodzenia roślinnego, a więc przeważnie zboże. W stosunku do lat poprzednich, wywóz wytworów pochodzenia roślinnego przez Szczecin zmalał przeszło dwukrotnie, jednak stanowi dziś pokaźną pozycję przeszło 24 tysięcy ton. Drugim artykułem są przetwory chemiczne, następnie drzewo. Przywóz Polski przez ten port zmalał w stosunku do roku 1931 nieznacznie, natomiast rok 1934 znacznie przewyższa 2 lata poprzednie. O ile w latach poprzednich głównymi artykułami wywozu były przetwory pochodzenia mineralnego i roślinnego, o tyle w r. 1934 na pierwsze miejsce wysunął się papier, a wytwory pochodzenia roślinnego zmalały prawie do zera. Wytwory pochodzenia mineralnego stanowią w dalszym ciągu poważną pozycję w przywozie przez Szczecin.

Ostatnim wreszcie portem niemieckim, ku któremu ciąży północno-wschodnie kresy Rzeczypospolitej, jest Królewiec. W znacznych partjach skierowano tu drzewo. Na ożywienie koniunktury wywozowej przez ten port wpłynął również wzrost eksportu wytworów pochodzenia mineralnego, wyrobów włókienniczych oraz metalowych. Ogólnie biorąc, wywóz przez Królewiec, w stosunku do roku 1933, wzrósł dwukrotnie. Wręcz przeciwnie ma się sprawa z przywozem towarów przez ten port; przywóz bowiem zmalał prawie stukrotnie. Jeszcze w roku 1931 szły przez Królewiec przetwory spożywcze i chemiczne, a już w r. 1934 ilość przewożonych towarów w żadnej grupie nie przekracza 20 ton. Wogóle przywóz przez Królewiec nie odgrywa żadnej roli w naszym imporcie.

Handel zagraniczny Polski przez porty Adrjatyku i morza Czarnego jest bardzo młody i z tego powodu

nie może poszczycić się osiągnięciem wyników pokąźnych.

O ile porty bałtyckie, stanowiące pewną konkurencję dla Gdyni i Gdańska, są wykorzystywane coraz mniej przez życie gospodarcze Polski, o tyle porty Triest i Constanta, mogące być wylotami dla ekspansji Polski na bliski Wschód, stanowią coraz poważniejszy przedmiot zainteresowań naszego kupiectwa. Porty te są wybitnie eksportowe dla szeregu towarów polskich.

Głównym artykułem wywozu przez Triest są wytwory pochodzenia roślinnego, pozatem wyroby metalowe. Ruch przeciwny przez Triest, to znaczy przywóz, jest stosunkowo niewielki. Głównymi artykułami przywozu są przetwory spożywcze i wytwory pochodzenia roślinnego. Zastosowane sankcje wobec Włoch, niewątpliwie w ujemny sposób wpłyną na rozwój handlu polskiego przez Adrjatyk.

Wreszcie ostatni z omawianych portów — Constanta. Pracę tego portu dla Polski można scharakteryzować jednym zdaniem: wywozimy tamtędy wytwory pochodzenia zwierzęcego. Obrót innymi towarami, zarówno w wywozie, jak i w przywozie, w handlu zagranicznym Polski niema żadnego znaczenia. Wzmoczenie obrotów przez ten port dla gospodarki Polski byłoby pożyteczne, tembardziej, że morski transport towarów mógłby być uskuteczniany przez kursujące tam dwa statki: „Polonję“ i „Kościuszko“.

Handel zagraniczny Polski przez porty obce, aczkolwiek w porównaniu z obrotami portów gdyńskiego i gdańskiego jest nieznaczny, jednakowoż stanowi w sumie ogólnej przywozu i wywozu przeszło 100 tys. ton. Owe 100 tys. ton wymyka się spod ogólnego kierunku, podyktowanego dla handlu zagranicznego Polski w dobie dążenia do samowystarczalności gospodarczej. Obrót ten, wyrażający się liczbą około 10 tys. wagonów towarowych, opłaca frachty przewozowe kolejom obcym. Przeładunek towarów uskuteczniany jest rękami robotników w portach obcych, podczas gdy w kraju, a nawet w Gdyni, istnieje bezrobocie. Wreszcie ekspedycja tych towarów wymyka się z rąk firm polskich, ewentualnie obcych, osiadłych w Gdyni i w Gdańsku.

















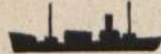





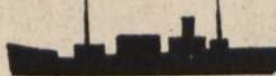









Należałoby zwrócić baczniejszą uwagę na zagadnienie, poruszone w tym artykule, zainteresować się przyczynami, dla których towary polskie, względnie zdążające do Polski, przechodzą przez porty obce, i należałoby czempredziej wpłynąć na przedstawienie zwrotnicy dla kierunku tych towarów.

BOLESŁAW POLKOWSKI



POLSKA FLOTA HANDLOWA

W LATACH 1922 – 1936

ROK NA DZIEŃ 1.1.	ILOŚĆ STATKÓW	BRUTTO	TONAŻ	NETTO
1922	3	5.371		3.320 
1923	14	12.725		7.561 
1924	20	12.883		7.670 
1925	20	10.652		6.309 
1926	19	9.544		5.636 
1927	32	14.191		8.908 
1928	38	26.801		16.337 
1929	31	24.816		13.611 
1930	37	38.498		22.134 
1931	45	68.128		39.207 
1932	48	66.332		38.181 
1933	51	66.426		37.770 
1934	64	64.763		36.596 
1935	88	66.139		37.355 
1936	99	82.259		46.743 
NADZIEŃ 1 - VI 1936	101	96.819		54.910 

Tonaż rejestrowy brutto – jest to całkowita pojemność statku łącznie z wszystkimi pomieszczeniami, służącymi do prowadzenia i napędu statku (maszynownia, kotłownia, pomieszczenia dla załogi nadbudówki i t. p.).

Tonaż rejestrowy netto – jest to pojemność tej części statku, która może być wysyskana handlowo (ładunek, pasażerowie).
Tonaż rejestrowy – jednostka objętości - 2,93m³.

M/S

„B A T O R Y”



Sprawa „dostępu do morza” była, przy swem narodziu się, najbardziej oderwanym od świadomości obywatela komunałem. Niebardzo wiadano, gdzie to morze jest, a całą sprawę traktowano tak, jak lekturę obowiązującą i krzepiącą wieszczów narodowych, albo jak umowny żargon polityczny naszych postulatów. Mieliśmy Biuro Prac Kongresowych, i ono się troszczyło o jakieś odszkodowania, rewindykacje, opcje, indemnizacje, tranzyty i dostęp do morza.

Nawet pochód do morza, zaślubiny z morzem i t. p. niewiele sprawiły. Tak już rzeczy stoja, że obywatelowi wolnego państwa nie wystarcza namiastka słów. Każde zagadnienie musi zaczepić się o jego skórę. O jego skórę, dosłownie, zaczepiło się słońce nadmorskie, gdy plażował w Jastarni. Może z tego plażowania poczęło się pierwsze wychowanie morskie współczesnego niepodległościowca.

Było to jeszcze djabło daleko od tego, co należy.

Kiedy patrzę wstecz, widzę, jak zagadnienie morskie zbliżało się do każdego z nas. Każdy z nas miał, niewątpliwie, w życiu chwile, kiedy w jego świadomość werżnęło się morze realnie, jako zagadnienie, wyzwolone z balastu cyfr, jako twarda konieczność, mus.

Dla siebie przypominam ten moment dosyć wczesnie. Było to w lipcu 1920 r. Wracałem do kraju z Litwy Kowieńskiej przez Gdańsk. Bolszewicy byli już bodaj pod Białymstokiem. W porcie gdańskim stał angielski okręt „Trlton”, naładowany po brzegi amunicją, której tak brakło. Stał martwy, nieruchomy. Robotnicze związki zabroniły wyładunku. Tak samo nie przepuszczała naszych transportów Czechosłowacja. Próbowano podjeżdżać do pustynnego wybrzeża polskiego, gdzie wówczas stała wioszczyzna Gdynia, i na morzu, bez falochronów, wyładowywano amunicję do miotanych przez fale szalup. To wówczas zbudowano pierwszy pomost na palach, to wówczas poczęto ciągnąć kolej ku Helowi i rozglądać się, gdzieby tu budować port: czy nad jeziorem Żarnowieckiem, zbyt bliskiem jednak niemieckiej granicy, czy w Pucku, do którego by się trzeba było guzdrać przez miłąką zatokę, czy w Tczewie, do którego należałoby przekopać kanał śródlądowy na 30 km, czy wreszcie w Gdyni, o której jeszcze hetman Koniec-

polski donosił Władysławowi IV, że przedstawia miejsce do budowy warowni i portu „bardzo sposobne”. Patrząc na te zabiegi, na te kłopoty na miejscu — zrozumiałem.

Różni z nas różnemi czasy mieli to otworzenie się w swoich duszach świadomości dla spraw morskich. Ale sądzę, że nie powiem nic nowego, wyrażając przypuszczenie, że dla dużej ilości obywateli te sprawy jeszcze są komunałem.

Miałem możność obserwowania 600 rodaków, biorących udział w wycieczce trzytygodniowej na trasie Triest — Dubrownik — Barcelona — Casablanka — Madera — Lisbona — Londyn, którą właśnie „Batory” ukończył.

W wycieczce tej wziąłem udział z wielką przyjemnością jako turysta, ale z dużym wewnętrznym ociąganiem się jako publicysta. Znam transatlantyki. Morza z nich nie widać. Tem bardziej — spraw i zagadnień morskich. Z pokładu takiego transatlantyka najłatwiej pisać do rubryki „moda i salon”, najtrudniej zaś o morze.

Tem niemniej przekonałem się, jak wielkim krokiem dla zbliżenia z morzem, dla przyśpieszenia narastania świadomości morskiej, jest tego rodzaju wyprawa.

W Dubrowniku zwiedzała okręt grupa dziennikarzy jugosłowiańskich. Mają za sobą zgórą pół wieku niepodległości i rywalizację z Włochami, i ogromną, długą, dogodną linię brzegu, i sześćset wysp i tradycje morskie w krwi, które odziedziczyli po republice Raguskiej — i nieco stosunkowo obszarpanych okręciaków o małym tonażu, kabotażujących sobie z Adriatyku na Egeje.

Na Maderze miejscowy Portugalczyk zwierzał mi się:

— Wie pan, my, Portugalczycy, jesteśmy starem państwem kolonialnem. Mamy ciągle interesy w odwiecznych naszych kolonjach: Angoli, Mozambiku, Macao itd. A przecież aż do wybuchu wojny nie mieliśmy ani jednej własnej linii okrętowej, a i teraz właściwie są to początki i posiłkujemy się głównie angielskimi okrętami. A tymczasem wy... Madera to nie wasz szlak. Ja zaś tu, na Maderze, widzę już piąty okręt pod flagą polską. Szybko idziecie...

— Tak, — odpowiadam skromnie, — mamy w Gdyni 50 linii okrętowych, z czego 16 polskich.

W Barcelonie konsul miejscowy zawiózł mnie na licytację ryb. W porcie tłoczy się splątany tłum barak rybackich. Przez gąszcz rej słońce przesiewa się na nabrzeże. Na placyku, w kole falującego tłumu, rozłożono wielkie kosze-tace, każda mieniająca się inną barwą. Na tej srebrne makrele, niby szprychy wozu, na tamtej czerwone langustiny, na innej ciemno-zielone ukwiały, polipy, jeszcze gdzieindziej sepiowe ośmiornice. Bogactwo morskie! Co raz do koła wpada szczęśliwy nabywca nowej tacy i unosi ją na głowie, pędząc w zaułki Barcelony.

— Musicie dużo eksportować? — pytam.

— Nie, Barcelona jeszcze wiele musi ryb dokupować.

I znowu zdziwienie, kiedy mówię, że gdy w 1928 r. mieliśmy jeno przybrzeżne rybołówstwo i kutry nasze

przeciętnie miały po 12 HP, to obecnie już różniemy na morze Północne w 23 lugry motorowe, których liczba rośnie, że przeciętny polski kuter ma już 26 HP, że gdy przed kilku laty uczestniczyliśmy w połowach bałtyckich innych państw w 2 proc., to obecnie w 12 proc., że jeszcze przed czterema laty pokrywaliśmy zaledwie 3 procent własnego zapotrzebowania swymi siłami, a teraz już pokrywamy jego trzecią część, że budujemy w Gdyni chłodnię na 25.000 beczek, że w Wielkiej Wsi budujemy wielki dalekomorski rybacki port, otwarty na pełne morze, wielki na 14 hektarów, najnowocześnie uposażony...

Myślę, że każdy z nas miał podobne rozmówki, słyszał podobne zdziwienia. Że każdy z nas przecierał oczy, słuchał tego, co mówią obcy i powoli zaczynał sam wierzyć, że ten nasz lądowy naród uparł się być narodem morskim.

Zabawne były rozmowy obcych między sobą.

W Londynie mieliśmy trudności z zakotwiczeniem. Odsyłano nas od Annasza do Kaifasza. Przez Tamizę prowadził nas angielski pilot, pijany jak nieboskie stworzenie. Tamiza śmierdziała, paskudna mgła wisiała nad Londynem, na dobitkę okazało się, że do Londynu mamy półtorej godziny drogi autem. Publiczność była wściekła i dogadywała na angielskie porządki. Kto co tam po angielsku umiał, to w garść chwycił i hajże na pierwszego lepszego Anglika — z administracji portowej, tragarza, policjanta, szofera:

— Takie porządki! Ładne porządki! Port rozmemłany, ni to documować, ni zakotwiczyć. Jeszcze stary morski naród nazywa się...

Włosi, którzy nam towarzyszą na statku, nie posiadają się z uciechy. Jest ich coś dziesięciu, już na Maderze dowiedzieli się, że Addis Abeba padła i „strasznie im rura stwardła“, mówiąc gwarą warszawską. Na Anglików mają ząb, bo to przecież Anglicy narobili zamieszania z temi sankcjami. Odstawiali już „Piłsudskiego“ (ostateczne poprawki odbywają się na koszt włoski w Gdyni), znają Polskę i Gdynię.

To też kiedy jakiś Anglik z twarzą jak rostbef, wyjmując na chwilę z gęby fajkę, z grzeczną flegmą zapytuje, czy w Gdyni „istotnie jest port lepszy“, i kiedy pyskujące rodaki zatknęły się (jakże to! port londyński w 1066 r. miał już pierwsze przywileje, kiedy w Gdyni myszy się jeszcze nie goniły... Stawiamy się z tym jednym porcikiem, a Anglja ma 269 portów...), z nieoczekiwanym sukurem przybył Włoch:

— Gdynia, kochany mister — powiada — ma baseny, zajmujące 320 ha wodnej powierzchni, długość nabrzeży 11 kilometrów, chłodnię największą w Europie, jakiej wy, corpo di Bacco, nie macie. Ma 75 dźwigów, którymi może przeladowywać 7.500 ton na godzinę. Elewatorek na zboże niczego sobie — na 15.000 ton. Składy żelbetowe o powierzchni 182.000 m kw.

Te inżynierskie łby mają głowy pamiętliwe do cyfr. Uratował nas!

Nie cyframi, ale inaczej radzili sobie nasi marynarze. Wracaliśmy w kilka osób późną nocą na statek, komunikacja więc regularna ustała i zmuszeni byliśmy wziąć łódeczkę. Woda w Tamizie, w której ciągle dzieje się jakiś, jak nie odpływ, to przyływ, i podnosi powierzchnię na dziewięć metrów — była wzburzona. Nieustannie krążące parowce potęgowały fale. Trudno było dobić do trape. Na tym trapie wisiał już

nasz marynarz i chwycił łódź. Anglik, według niego, manewrował nieudolnie. I wtedy nasz marynarz tak oporządził go z warsiawka po angielsku na perłowo, takim jakimś barwnym, soczystym, niesłychanie kolorowym i przejrzystym wolapükim, żeśmy zbaranieli. A kiedyśmy się trape wydobyli na wierzch, jedna z pań padła na fotel w holu i śmiała się jak szalona:

— Czy panowie słyszeli, jak go ten nasz chłopak objechał? Ależ to artysta...

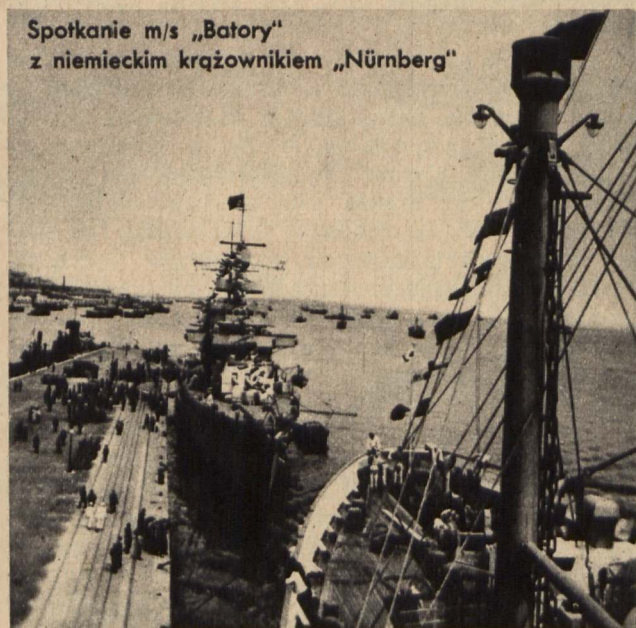
Śmieliśmy się i my, i w śmiechu tym było zadowolone, że ot, i my wymyśliły „ofermom angielskim“ na morskie tematy.

Z takich drobiazgów, z nieuchwytnych zdarzeń, spojrzeń, rozmów, wypowiedzeń, zapytań, powoli wszczepiała się w tych sześciuset wycieczkowiczów świadomość, że jednak istotnie grają w bridża pod polską banderą, że „wolność Tomku w swoim domku“. Z istotną radością witali „na ziemi polskiej“ przychodzących zwiedzać statek miejscowych rodaków. Emblematy morskie „made in Nalewki“, masowo naczepiane w dniu wyjazdu z Warszawy, nikły. Przystawialiśmy się bawić w morze. Poprosto — byliśmy na morzu.

I kiedy w ostatni dzień, na parę godzin przed Gdynią, zebraliśmy się w sali głównej statku, by zrobić owację kapitanowi i wysłać depezę do Generała Dreszera, obiecując mu gremjalne wstąpienie do Ligi Morskiej i Kolonjalnej, to już nie byliśmy ci sami ludzie. W życiu jeszcze sześciuset obywateli morze przestało być umownym komunalem z akademij w dniu „Święta Morza“. Było dla nich przez trzy tygodnie morzem mokrem, morzem, jak na odcinku Dubrownik—Barcelona, nieprzyjemnym. Otarły się o nich sprawy tego morza, sprawy handlowe, nawigacyjne, geopolityczne. Zobaczyli przedziwną lekkość, sprawność, z jaką odbyli swoją wizytę w sześciu państwach, w dwu częściach świata, bez przeladowywania bagaży, bez celnych rewizyj, bez zmęczenia, za śmiesznie małe pieniądze. Widzieli, co znaczy móc oderwać od polskiej ziemi jej część, jaką jest te 14.600 B. R. T. i rządzić nią wedle własnej woli.

Panie Generale! — Jeszcze sześciuset przeszło wstępne wyszkolenie. Idźmy dalej.

MELCHIOR WANKOWICZ



Tsana i Nil Błękitny

Mało które zagadnienie kolonialne wywołało kiedykolwiek tak ożywioną i wszechstronną dyskusję prasową, mało które w tym stopniu podnieciło namiętności polityczne, co problem jeziora Tsana i Nilu Błękitnego. Od chwili zajęcia Gondaru przez kolumnę włoską Staracego i opanowania wybrzeży jeziora, nie ustaje ożywiona wymiana zdań na ten temat w Anglii, we Włoszech, a zwłaszcza — w Egipcie.

Rozmiary tej dyskusji i jej forma świadczą dostatecznie o powadze zagadnienia. Świadczy o niej także stanowisko, jakie W. Brytania zajęła oddawna w stosunku do jeziora Tsana.

Kwestją tego jeziora zajęła się Anglia niemal natychmiast po pacyfikacji Sudanu. Zaledwie zakończono krwawe walki z derwiszami, zaledwie uregulowano jako tako w r. 1899 stosunki prawne w tym kraju, a już w trzy lata potem dochodzi do skutku traktat anglo-etjopski z r. 1902, dotyczący jeziora Tsana i jego dopływów. Artykuł III tej jedynej w swoim rodzaju umowy głosi, że „Jego Cesarska Mość, Menelik II, król królów Etjopji, zobowiązuje się wobec J. Kr. Mości, Edwarda VII, króla W. Brytanji, iż nie zbuduje sam, ani też nie pozwoli zbudować na Nilu Błękitnym, na jeziorze Tsana, ani na rzecze Sobat, jakichkolwiek konstrukcji, mogących utrudniać spływ wód ku Nilowi — bez zgody J. Kr. Mości, króla W. Brytanji i aprobaty Sudanu“. Art. IV tego samego traktatu oddawał pod zwierzchność W. Brytanji obszar w okolicy Itangu nad rzeką Baro, z tem, że obszar ten nie może objąć więcej, niż trzy km wybrzeża rzeki i 400 hektarów powierzchni. Układ ten oddawał więc jez. Tsana w dużym stopniu w ręce Anglików, którzy najprawdopodobniej mieli poważne przyczyny do tego rodzaju akcji.

Że zresztą W. Brytania miała konsekwentnie i nadal prowadzić taką właśnie politykę w stosunku do tego jeziora, o tem świat miał się niebawem przekonać, i to nie raz jeden. W r. 1906 dochodzi do skutku znany układ trójstronny w sprawie Etjopji, zawarty między Anglią, Francją i Włochami. W układzie tym W. Brytania zachowuje w pełni nabyte prawa w stosunku do Tsany. W latach 1920—25, podczas gdy wykańcza się tam sudańska na Sennarze, w Anglii dojrzała projekt wzniesienia wielkiej tamy na jeziorze Tsana. Formalnie sprawa zostaje powierzona rządowi egipskiemu, który wstawia odtąd rokrocznie do budżetu odpowiednie sumy na przeprowadzenie studjów i rozpoczyna nawet poważne prace przygotowawcze. I jakże teraz, w świetle tych faktów, wyglądają ostatnie oświadczenia publiczne członków tegoż rządu, że Nil Błękitny nie ma z jeziorem Tsana prawie nic wspólnego i że alarmy odnośnych publicystów, dotyczące zagrożenia najżywniejszych interesów Egiptu, są niepotrzebne i bezpodstawne? Przecież wystarczy wziąć do ręki budżet egipski, aby zdementować to twierdzenie...

Anglia nie przestaje się zresztą zajmować jeziorem Tsana aż do ostatniej chwili. W r. 1925 następuje wymiana not między Mussolinim a Chamberlainem w sprawie podziału Etjopji na strefy wpływów angielskich i włoskich. W nocy angielskiej jest sugestia, by rząd włoski pomógł rządowi brytyjskiemu w uzyskaniu zezwolenia Etjopji na budowę tamy na jeziorze

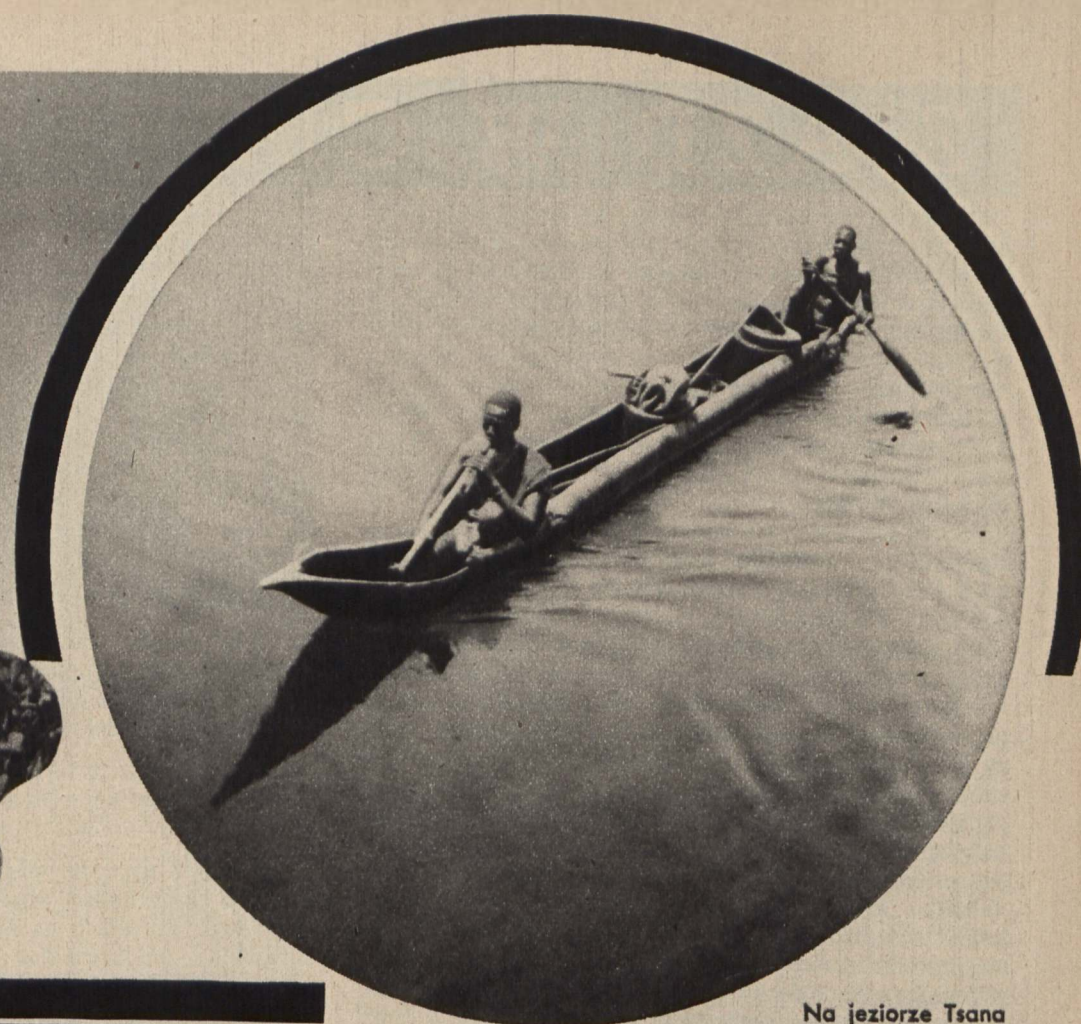
Tsana oraz na konstrukcję drogi samochodowej od granicy sudańskiej do owej tamy. Wzajemnie rząd angielski zobowiązuje się współdziałać z rządem włoskim w kwestji zezwolenia na budowę kolei między Erytreą i Somalją włoską, kolei, która musiałaby przecinać terytorjum etjopskie. Sugestje te zostały przez rząd włoski przyjęte i traktat wszedłby niezawodnie w życie, gdyby nie alarm, podniesiony w Genewie przez Francję i samą Etjopję.

W r. 1927 rząd etjopski, za pośrednictwem obecnego swego posła w Londynie, d-ra Martina, rozpoczyna rozmowy z amerykańskim towarzystwem „White and Co“ w sprawie budowy tamy na jeziorze. Rozmowy te nie były jeszcze nawet sfinalizowane, gdy Anglia zareagowała tak gwałtownie — powołując się właśnie na układ z r. 1902 — że trzeba je było jak najprędzej przerwać.

W pięć lat później powtarza się podobna historia. W r. 1932 przybywa do Etjopji pierwsza japońska misja gospodarcza. Dumping japoński, szczególnie w dziedzinie bawełnianej, jest już zapoczątkowany i Japonja gorączkowo szuka na całym świecie terenów na plantacje bawełny. Któreż tereny nadają się do tego celu bardziej, niż żyzne ziemie okolic jeziora Tsana? A jakież perspektywy zarysować się mogą dla tych przyszłych plantacji, jeśli przeprowadzić odpowiednie roboty tamowe na jeziorze i zmienić bieg niektórych rzek! Japończycy długo, bardzo długo przesiadują w Gondarze i Debra Tabor. Wiadomo już jest powszechnie, że ekspedycję finansuje w dużym stopniu baron Mitsui, jeden z dwóch tytanów przemysłowych Japonji, dyktator bawełnianej swego kraju. Niebawem — dziwnym trafem — krewny i ulubieniec cesarza Etjopji zaręcza się z córką Hiruoki Kuroda, jednego z bawełnianych magnatów japońskich. W Londynie podnosi się znowu alarm. Rząd etjopski pod presją ogłasza, że zaręczyny zostają zerwane. Spokój powraca... W dwa lata później, w lipcu 1934 r., przybywają do Dżibuti dwa krążowniki japońskie. Czego tam chcą, niewiadomo dokładnie. Wiadomo tylko, że przybyli na nich jacyś tajemniczy goście i że na gości tych oczekiwał pociąg dworski cesarza Etjopji oraz szereg dostojników abisyńskich. Goście odjechali do Addis Abeby. Była między nimi baronówna Kuroda. Bawełniane małżeństwo jednak doszło do skutku. W rok potem Włochy uderzają na Etjopję, przyczem akcja ich rozwija się początkowo przy zupełnej, zadziwiającej obojętności W. Brytanji. Jak to się czasem dziwnie plecie wszystko w polityce!

Jak zatem widzimy, od bezmała trzydziestu pięciu lat Anglia nie przestaje interesować się jeziorem Tsana i pilnować swych interesów na tym terenie. Nie można jej zresztą mieć tego za złe. Problem bowiem tego jeziora był jednym z najdonioślejszych zagadnień afrykańskich już od... tysięcy lat. Już bowiem Ptolomeusz był pewien, że gdzieś w Afryce Wsch. musi znajdować się jezioro, z którego wypływa Astapos (Nil Błękitny). Nie wiedział tylko, gdzie. Kwestja ta nie daje spokoju starożytnym. Szukają owego Coloe Palus, jak nazwali źródła Nilu Błękitnego, ale cóż — jedna ekspedycja ginie za drugą, a źródła znaleźć niepodobna. Wysyła taką ekspedycję Aleksander Wielki z Teb, wysyła i Neron. Juljusz Cezar oświadcza wielkiemu kapła-

Plemię Woitów, zamieszkujące wybrzeże Tsany



Na jeziorze Tsana

nowi Nilu, Achoreusowi, że najgorętszym jego życzeniem jest odnaleźć źródła boskiej rzeki.

Gdy w wieku XII Egipt dostaje się pod panowanie Saracenów, sprawa źródeł Nilu nabiera charakteru politycznego. Saraceni są śmiertelnymi wrogami chrześcijaństwa, które tępią ogniem i mieczem, a tymczasem źródła rzeki, dającej życie ich krajowi, znajdują się właśnie w posiadaniu chrześcijan. Król Etoppii, Lalbela, który pała gniewem przeciw Saracenom za prześladowania chrześcijan, postanawia ukarać niewiernych. Ma w swej władzy źródła Nilu, może wygłodzić i zniszczyć Egipt. Na rozkaz króla tysiące niewolników wznoszą olbrzymią tamę na rzece Atbara, kopią kanały i zmieniają kierunek biegu wód. Poziom jeziora Tsana opada, w Nilu braknie wody, w Egipcie ziemia, nie użyźniona wylewami, przestaje dawać plony. Egipt nawiedza straszliwy głód.

Los był jednak łaskaw na Saracenów. Wskutek zmiany biegu rzek prowincje etjopskie, położone na południu od jeziora, stały się tak żyzne i bogate, że nagły wzrost ich znaczenia zaczął być wybitnie niewygodny dla Lalibeli. Władcy Hadei, Marhy, Addalu, szybko wzbogaceni, stali się niebawem groźni dla jego korony. Trzeba było zaniechać przedsięwzięcia i zająć się sprawami wewnętrznymi. Egipt miał znowu obfite plony.

Idea wygłodzenia muzułmańskiego Egiptu zapomocą odpowiednich robót na jeziorze Tsana i jego dopływach, wciąż pokutuje w świecie ówczesnym. W r. 1525 król królów Etoppii prosi portugalskiego patriarchę Aleksandrii o przysłanie do Amhary specjalistów, którzy mogliby wykonać odpowiednie roboty



Nad Nilem



Myśl ta absorbuje również portugalskiego wice-króla Indyj, Alfonsa Albuquerque, który parokrotnie proponuje rządowi w Lizbonie podjęcie odpowiedniej akcji, wspólnie z Etoppią. Król tej ostatniej, Tekla Haimanoth, pisze u schyłku wieku XVII-go do paszy Egiptu: „Nil posłuży nam za narzędzie kary na was. Bóg dał nam władzę nad jego źródłami i wylewami. My jesteśmy ci, którzy mogą rozkazać jego wodom, iżby przyczyniły wam szkodę”. Nawet Napoleon, skoro tylko przybył do Egiptu, wysłał delegację z darami dla króla Etoppii. Chciał mieć przynajmniej z tamtej strony spokój.

Jezioro Tsana zostało odkryte w wieku XVII-ym przez Portugalczyków, Paeza i Lobo, jednakże pierwszy jego dokładny opis dał Anglik, Bruce, w swym słynnym dziele o Etoppii, wydanym w Edynburgu w r. 1790. Ponadto dowiódł on tu niezbitcie, że Tsana stanowi źródło Nilu Błękitnego.

A teraz — jakież jest to jezioro, o tak wielkiej wadze dla olbrzymich obszarów Afryki? Zastępuje ono w pełni na miano, jakie nadał mu lud: etjopskiego morza. 3.000 km kw. powierzchni, 75 km długości i 70 km szerokości, głębokość dochodząca do 90 m, liczne wyspy, drzemające wśród wód — wszystko to w pełni usprawiedliwia tę nazwę. Bez względu na to, czy zapomocą tamy na Tsanie można odebrać część wód Nilowi Błękitnemu, czy nie, jezioro to posiada dla kontynentu afrykańskiego znaczenie kapitalne. Dziś jest ono w posiadaniu Włoch. Czy na zawsze? Co powie na to W. Brytania, która nadal uważa je za strefę swoich interesów? Oto pytania, które cisną się na usta.

ROMAN FAJANS

ZJAZD W CLEVELAND

Doniosłe wydarzenie w życiu kilkumilijonowej Polonji Amerykańskiej, jakim jest powstanie Federacji Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego na Ogólnokrajowym Zjeździe tegoż kupiectwa w Cleveland w Stanach Zjedn. Am. Płn., w dniach 19—22 kwietnia r. b., skłania nas do podzielenia się z Czytelnikami „Morza” wrażeniami jednego z delegatów z Polski w osobie p. J. Sobieckiego, dyrektora Pol. Tow. Handlu Kompensacyjnego, reprezentującego na Zjeździe w Cleveland Polsko-Amerykańską Izbę Przemysłowo-Handlową w Warszawie.

— W jakim charakterze, Panie Dyrektore — stawiamy pierwsze pytanie — wyjechała delegacja z Polski na Zjazd w Cleveland?

— Delegacja z Polski, w osobach p. dyr. Jakubowskiego z Izby Przem.-Handl. w Warszawie, jednocześnie przewodniczącego delegacji, p. dyr. Czarneckiego ze Stow. Kupców Polskich, p. Choróbskiego, radcy Instytutu Eksportowego i sekretarza Komitetu Gospodarczego Światowego Związku Polaków Zagranicą, oraz mnie, reprezentującego Izbę Polsko-Amerykańską w Warszawie — wyjechała do Cleveland na zaproszenie Komitetu Organizacyjnego Zjazdu w Cleveland. Była to jednocześnie rewizyta tamtejszego kupiectwa polskiego, które, grupami lub indywidualnie, gościła u siebie Polska. Delegacja miała na celu również zapoznanie się z rzeczywistym stanem tego kupiectwa, z jego liczebnością i organizacją oraz zorientowanie się, w jakim stopniu i przy zachowaniu jakich warunków możnaby tamtejsze kupiectwo użytkować jako dystrybutora i propagatora towarów polskich na rynku amerykańskim.

— Jakie korzyści i jakie wnioski delegacja, zdaniem Pana Dyrektora, wyciągnęła z przeglądu sił gospodarczych naszego wychodźstwa za Oceanem?

— Czas naszego pobytu w U.S.A. był bardzo ograniczony, ale w iście amerykańskim tempie, dzięki

uprzejmości tamtejszych ludzi, zwiedziliśmy wielkie firmy amerykańskie, przede wszystkim zaś poświęcając czas na zapoznanie się z przedsiębiorstwami polskimi. Ku wielkiemu naszemu zdumieniu, stwierdziliśmy, że wśród obliczanych 40 do 50.000 przedsiębiorstw, będących w rękach polskich, znajduje się szereg wielkich przedsiębiorstw. Są one nie tylko doskonale urządzone, ale należą do największych tego rodzaju, zarówno w Ameryce, jak i świecie. Dwadzieścia kilka innych przedsiębiorstw, które w stanie byliśmy zwiedzić, posiada roczny obrót od 50 do 100.000 dolarów. Polonja Amerykańska na swoje potrzeby wydaje rocznie co najmniej do 2 miliardów dolarów, z których zaledwie drobny ułamek dostaje się do przedsiębiorców i kupców polskich. Możliwości więc są olbrzymie, pod warunkiem, że zaistnieje silna organizacja kupiecka, świadomie dążąca do podniesienia własnego dobrobytu, jak również całego ogółu ludności polskiej w Ameryce.

— Jakie nastroje wśród tamtejszego kupiectwa zaobserwowała delegacja Panów?

— Wielu kupców polskich już dość wcześnie zrozumiało konieczność łączenia się w lokalne organizacje, czego wyrazem są hurtownie, pracujące bardzo sprawnie i dostarczające towar nawet firmom amerykańskim. Tempo jednak tego rozwoju, jak na stosunki amerykańskie, było zbyt powolne. Kupiectwo naogół nie orjentowało się w swojej własnej sile, jaką reprezentuje. Nasza wizyta, poza innymi, miała ten dodatni efekt, że przyczyniła się do szeregu zebrań, przyjęć, wspólnych wycieczek, a temsamem do wzajemnego zapoznania się tamtejszego kupiectwa. Stwierdzaliśmy niejednokrotnie, że na terenie nawet tego samego miasta częstokroć wybitni przedstawiciele tego kupiectwa wzajemnie się nie znali. W tym wspólnym zetknięciu kupców budziła się duma, gdy naoznacznie stwierdzano w czasie zwiedzania różnych przedsiębiorstw polskich, że jednak siła gospodarcza



Uczestnicy pierwszego Zjazdu Kupiectwa Polskiego w Cleveland



Delegacja z Polski na Zjazd Kupiectwa w Cleveland

tamtejszych kupców polskich i przemysłowców jest bardzo znaczna.

— W jakiej atmosferze i z jakim skutkiem odbył się sam Zjazd Kupiectwa Polskiego w Cleveland?

— Dzielnice polskie miały wygląd wielkiego święta narodowego. Zjazd był wielkim sukcesem, czego dowodem była olbrzymia liczba delegatów, reprezentujących 44 stowarzyszenia kupieckie, liczące ponad 6.000 członków; pozatem 17 korporacji, kilka hurtowni, pisma polskie, agencje radiowo-ogłoszeniowe it.p. Ogółem na Zjeździe było około 900 osób. Na szczególniejsze podkreślenie zasługuje jednak dobra organizacja Zjazdu i duch zrozumienia jego idei przewodniej. Nikt nie zaprzeczał konieczności istnienia centralnej Organizacji Gospodarczej, tak, iż na samym wstępie sprawę tę uznano za fakt dokonany. Prezesem Organizacji Centralnej został wybrany p. B. Filipiak. W ciągu obrad Zjazdu postanowiono szczególną uwagę zwrócić na kwestję organizacji zawodowej, jak również na kwestję zorganizowania Centrali Zakupów dla istniejących już Hurtowni Polskich. Obydwa te kapitalne zagadnienia zostaną opracowane jeszcze w maju b. r. na Zjeździe Władz Federacji w Detroit. Jako odzwierciedlenie nastrojów Zjazdu, pozwolę sobie przytoczyć drobny fakt, który może być miernikiem ustosunkowania się tamtejszego kupiectwa na Zjeździe do całokształtu zagadnienia. Gdy chodzi o wysokość składek, toczy się zazwyczaj nieraz zacięta walka o jak najniższe obciążenia członków. Na Zjeździe tym jednak bez dłuższej dyskusji uchwalono znacznie większą składkę członkowską, niż była proponowana na początku. Byliśmy zaskoczeni jednomyślnością i zrozumieniem konieczności większych funduszy dla sprawnego funkcjonowania Centralnej Organizacji.

— Jaką rolę wyznacza Pan Dyrektor naszym sferom gospodarczym we współpracy gospodarczej z tamtejszym kupiectwem?

— Jeżeli wysiłkom kupiectwa polskiego w U.S.A. towarzyszyć będą odpowiednie pociągnięcia z naszej strony, możemy być pewni, że eksport naszych towarów znacznie się zwiększy, mając w kupcach polskich gorliwych dystrybutorów, nie tylko wśród odbiorców polskich, ale również wśród wszystkich Amerykanów, czego już dowodem obecnie jest nasz eksport szynek,

szprotów, konserw. Kupiectwo tamtejsze w swojej ofiarnej pracy zastąpi niedostępną dla naszych eksporterów kosztowną reklamę amerykańską, bez której nie może liczyć na powodzenie żaden towar. Wszelkie więc wysiłki z naszej strony, a nawet nakład pieniężny, sownie się opłaca. Tamtejsi kupcy polscy wyczekują od nas tej współpracy w tem zrozumieniu, iż w obopólnym interesie leży rzeczowe i odpowiednie ustosunkowanie się Polski do wysiłków kupiectwa polskiego w USA. Dowodem zainteresowania się naszego wychodźstwa towarem polskim był fakt, że wszędzie zwracano się do nas z żądaniem, abyśmy, idąc za wzorem Rosji Sowieckiej, Japonii, Niemiec, Czechosłowacji, przyczynili się po powrocie do Polski do powstania na terenie USA takich organizacji, jakie te państwa tu posiadają, a ułatwiających wejście na rynek amerykański towarów importowanych z tych krajów. Dezzyderaty podobne stawiało nie tylko kupiectwo, ale i inne organizacje, jak np. Związek Inżynierów Polskich w Detroit.

— Na zakończenie — mówił p. dyr. Sobeki — miło mi jest podkreślić nadzwyczajną uprzejmość władz amerykańskich, jak również kierowników tych organizacji, które zwiedzaliśmy i które nas gościły. W każdym mieście władze miasta przyjmowały nas z wielkimi honorami, a przy zwiedzaniu miasta dawano nam specjalną eskortę. Życzyć by sobie należało, aby tego rodzaju wycieczki, jak nasza, częściej wyjeżdżały do U.S.A. Poznanie tamtejszego kraju i nawiązanie kontaktu osobiście z poszczególnymi osobami oraz organizacjami kupieckimi, przyniosłoby korzyść całości naszych interesów gospodarczych.

— Uważam — zakończył p. dyr. Sobeki — za zbyt cenne podkreślać nadzwyczajną gościnność Polonji Amerykańskiej, którą daremnie usiłowałbym odmalować w słowach.

STANISŁAW BEŁŻECKI



Typowy budynek amerykański, wzniesiony nad rzeką Chicago

FRYDERYK KULLESCHITZ

Narodziny armatora

Był już u kresu sił. Świat zataczał wirujące kręgi. W oczach migwały kolorowe plamy — jakby deszczu kwiecistych płatów. Uszy wypełnione były już pluskiem innego bytu.

Rozbitek rozgarniał rękami głębie, uświadamiając sobie niejasno, że płynie ku jakiejś nieznaney przystani z czwartego wymiaru. Zalewały go fale...

Obudził się w szpitalu okrętowym na pokładzie wielkiego parowca, wiozącego kilkuset pasażerów do Ameryki Południowej. Lśniąca pościel, zapach formaliny. Nad nim cztery złote galony na granatowym rękawie. Pochylna, surowa, jak wyrzyta z bloku granitu — twarz kapitana.

— Winszuję panu ocalenia. Miał pan szczęście!

— Dziękuję, kapitanie. Jestem Jan Skalski, drugi oficer z polskiego statku „Krzysztof Arciszewski”, przewożącego ładunki owoców południowych z Hiszpanii do Gdyni. Eksplozja kotła — wyjaśnił krótko.

— Za parę godzin stajemy w Santa Cruz, Ténériffe. Czy życzy sobie pan zostać na lądzie? Następny nasz port: Rio de Janeiro — zapytał kapitan, napół rozstrzygając tę sprawę.

— Zgoda, kapitanie. I jeszcze raz dziękuję.

Granatowy mundur, odziewający spiętrzenie muskulatury na torsie i twarde guzy na ramionach — oddalił się. Przy chorym został lekarz okrętowy. Trzy złote galony na rękawie przysunęły się do ramienia oficera.

— Macie dobre korki ratunkowe. Trzymały pana długo na powierzchni.

★

Porucznik zamieszkał w Domu Żelarzy, zaopatrzonej w 25-funtową pożyczkę. Mało wychodził w ciągu pierwszych dni. Santa Cruz wcisnęła się do jego pokoju rozkwitłem kwieciami, wonią powietrza, przesyconego zapachem półtropikalnej flory. Żywy umysł oficera, po wielkim wstrząsie nerwowym — pracował jeszcze niesprawnie. Zewnętrzna strona świata działała laskotliwie na zmysły, drażniąc źrenice, nozdrza i naskórek. Już po kilku dniach znudziły go pastelowe wille miasta, szum araukaryj, urok podmiejskiego krajobrazu i cała kolorystyka krzykliwego, południowego portu.

Powoli wracał do pełni sił fizycznych. Zainteresowały go sortownie bananów, składy pomarańcz — życie gospodarcze wyspy. Z rozmów z ludźmi nauki czył się praw ekonomii, rządzących wyspiarską gospodarką. Na tak małym obszarze występują te prawa z prostotą — w jasności uproszczonego schematu. Skalski zaczął czytać: trochę o dziejach Kanaryjskiego archipelagu, więcej o współczesnej, gospodarczej strukturze i miejscu wysp w ekonomii globu. W kawiarni poznał pana Lopeza, właściciela plantacji bananów na północnym zboczu wyspy. Lopez nie mylił „Polonia” z „Boloniam”, sam zajmował się sprzedażą i wkładał dużo zapału w swoje zajęcie.

— Nudzi się pan, tenente? Niech pan zajdzie do mego biura. Widzę, że to

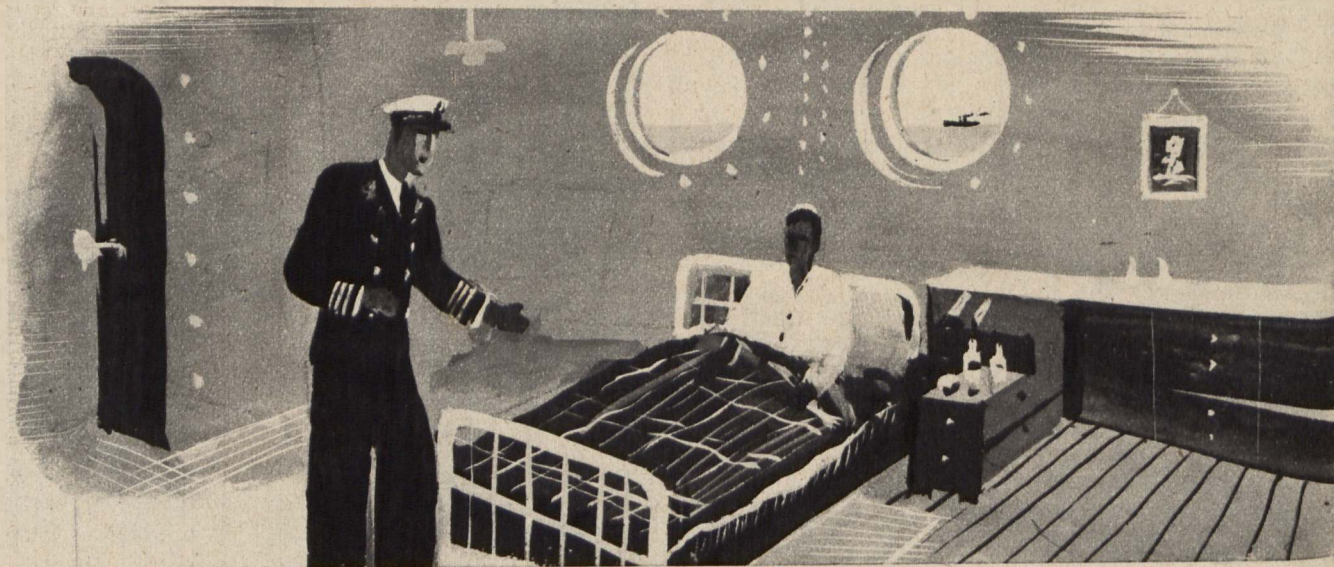
pana interesuje. Zapoznam pana z naszymi tajemnicami handlowymi. Może pan nawet u mnie trochę popracować. Radzę nie śpieszyć się z wyjazdem: wkrótce ma zawinąć do Las Palmas polski statek z linii południowo-amerykańskiej. Zawsze to przyjemniej rozbitkowi wracać na ojczystej linii. I taniej! — mówił dobrotliwy, stary Hiszpan.

Porucznik należał do typu ludzi, którzy nie nudzą się nigdy, dzięki własnej żywotności, instynktowi społecznemu i zamilowaniu do pracy. Włot chwycił sposobność wymknięcia się z przymusowego odosobnienia. Jego wrodzony nerw pracy podrażniony był brakiem jakiegokolwiek pożytecznego zajęcia.

W biurze Lopeza rzucił się na faktury, morskie listy przewozowe, księgi buchalteryjne. Kolumny cyfr ożywiały barwą soczystych owoców — brzęczały złotą monetą. Zagłębiał się w labirynty statystyki. Kupieckie rzemiosło zapachniało mu najczystsza poezją.

— Nieprawda! Niema zowodów suchych, wyjąławiających, szablonowych. Byle poczuć smak roboty, zobaczyć zrab całokształtu. Byle nie być pasmem transmisyjnym w sfordyzowanej fabryce, ogarniać przynajmniej taki zakres, aby się czuć myślącym człowiekiem, a nie niewolnikiem arytmetru, liczydła, jednej jedynej księgi buchalteryjnej, dźwigni czy lewarul — tak myślał gorąco Skalski, w jakimś momencie analitycznego zamyślenia.

Młody oficer marynarki, przywykły do przewożenia ładunków, do dbało-



Przy chorym został lekarz okrętowy

ści o całość frachtu, powierzonego jego marynarskiej pieczy—odczuł nagle całą wewnętrzną istotą sens istnienia zaplecza. Dotychczas towar, ładunek, spoczywający w mrocznych triumfach i chłodniach, rodził się w porcie i ginął w porcie, — teraz zaś pochodzenie towaru, jego istnienie, sięgało w odczuwaniu Skalskiego w przeszłość lądową: do warsztatów wytwórczych i organizacji handlowej, rozprowadzającej produkt po świecie.

W krótkim czasie posiadł całą wiedzę o technice handlowej przedsiębiorstwa Lopeza. Odrazu wydzwignął się ponad szczegóły kancelaryjne, drobiazgi, zaciemniające obraz całości. Chwytał za łeb zagadnienie.

Lopez śmiał się:

— Powinien pan zostać handlowcem, na przykład dyrektorem przedsiębiorstwa żeglugowego. No, proszę pomyśleć: linja owocowa do wysp Kanaryjskich. Na początek niewielki, szybko-bieżny motorowiec z chłodnią. Pan: armator, kapitan, makler w jednej osobie. Linja bezkonkurencyjna. Ode mnie dostawy po najniższej cenie.

— Kochany panie Lopez, gdybyśmy żyli w okresie wolnego handlu, powiedziałbym: nie mam pod ręką polskich statystyk, nie znam rynku i nadto: skąd wezmę kapitały na kupno statku.

— Lopez przystąpi do spółki! — przerwał porywczo Hiszpan.

— Dziś zaś mówię oprócz tego: musiałbym wpiery przeczytać nasze umowy handlowe, przestudjować przepisy reglamentacyjne. I w każdym wypadku zebrać dane do przeprowadzenia ścisłej kalkulacji zyskowności tego przedsięwzięcia.

— Lopez już obliczał

Hiszpan kreślił ołówkiem na papierze zestawienie kosztów. Cyfry pod jego ręką wprost płynęły. Precyzję obliczenia ocenił Skalski podług pozycji, dotyczących utrzymania statku, które znał dokładnie. Jasno wyniknęła z rachunku nawet szybkość amortyzacji motorowca.

— Ten rachunek obalić może tylko pech — stwierdził Lopez z powagą.

— Jest pan młodym zapaleńcem! — krzyknął Skalski.

— A pan młodym sceptykiem!

★

Pomysł plantatora i kupca padł na dobrą glebę: w umyśle Skalskiego kielkował długo, a po powrocie do Gdyni rozwinął się w plan, wykończony w szczegółach, gotowy do realizacji.

Od małego statku owocowego, poprzez dziesięć lat wyłożonej pracy, ciągłego sprężania wszystkich sił duchowych — do floty i towarowców regularnych i trampów — to była chluba twórczości Jana Skalskiego. Był poetą w swoich zamysłach i żelaznym wodem w ich ucieleśnianiu. Biuro mieściło się nadal w skromnej kamienicy przy ulicy Świętojańskiej. Pod tym względem



Na biurku brzęczał prawie bez przerwy telefon

pozwał sobie na niewinny snobizm: naśladował potentatów finansowych starej daty, gnieźdzących się w małych, ciasnych, źle wietrzonych i ponurych norach wielkich emporyj.

Na biurku brzęczał prawie bez przerwy telefon.

— Firma Ziemenhof, Gdańsk? Słucham!

—

— Fracht całookrętowy? Doskonale!

—

— Hallol Izba Przemysłowo-Handlowa? Posiedzenie o 4-ej? Zrobione!

—

— Tak, „Toruń” idzie pojutrze. Co? Jeszcze drobnica? Tak, tak, dobrze!

Przed Skalskim stosy korespondencji: Warszawa prosi go jako eksperta na konferencję ministerjalną; wzywa Rada Portu; zaproszenia na wystawę, pokazy.

Świat cały groził rozszarpaniem go na części, skłębiał się, byle dać dowód, że pamięta i potrzebuje człowieka, któremu powodzenie depce po piętach.

Znów zabręczał telefon:

—

— Jest pan w Gdyni? W „Riwjerze”? Kochany panie Lopez! Zaraz przyjeżdżam!

Skalski wyskoczył z biura, pozostawiając w nieładzie niepodpisane papiery, pilne listy — ku przerażeniu sekretarza.

Czuł, że zjawienie się Lopeza w interesach w Gdyni przychodzi we właściwym czasie. W ciągu dziesięciu lat pra-

cy w zapamiętaniu — narastała w nim tęsknota za starym przyjacielem. Teraz, gdy powodzenie zaczęło go już trochę oszołamiać, gdy po zwycięskiej walce odczuł, że zaczyna mu zagrażać najgorszy wróg człowieka — pustka wewnętrzna, wypływająca z uczucia osiągnięcia celu, spokoju i stabilizacji — widzenie z Lopezem ułatwi mu cofnięcie się do skromnych początków, do tego klimatu duchowego, kiedy jako rekonwalescent w Domu Żeglarskim w Santa Cruz, znalazł, szukając wyjścia z dławiącej go samotności — swoje zainteresowanie dla spraw gospodarczych.

Skalski, jadąc do „Riwjery” na spotkanie ze starym przyjacielem, powziął najważniejszą decyzję: musi cofnąć się znów w samego siebie, obwarować przed napastliwym światem, osaczającym jego niezależność ducha — z samego siebie wydobyć nowe siły do rozszerzenia kręgów swego czynnego życia.

— Bo życie — uświadomił sobie jasno i dobitnie — powinno być ciągłym podbojem, i w sferze czynów, i w myśli — i w ulepszaniu i doskonaleniu samego siebie.

Bo dzieła nasze są tylko projekcją, rzucaną na ekran rzeczywistości zewnętrznej — wynikiem pracy wewnętrznej, wewnętrznego skupienia.

Skalski poczuł się znów młodym żołnierzem pracy, gotowym do nowego dziesięciolecia walki codziennej, żmudnej — bez blasków i efektów. W umyśle zarysowały się — nowe tereny konkwisty.

"MONSTRO"



„Dzo” z ubitą zwierzyną

Ażeby uniknąć opóźnienia w obrubianiu skór, licząc jeszcze na dobre noce, postanowiłem, że „Pé chato”¹⁾ pójdzie z nami na „curicho” i będzie spać w biwaku Nr. 2, pomagając nam rano w zdejmowaniu i transporcie skór. „Santa Familia”²⁾ nie bardzo był z tego zadowolony, bo, jak mówił, nie lubił zostawać sam na noc w miejscu „famoso” (słynnym z jaguarów). Dla dodania mu odwagi zostawiłem moją latarkę elektryczną i poleciłem w razie jakiego niebezpieczeństwa, o ile będzie na to czas, uciekać na statek.

Kręcił nosem, ale nie było rady, biwak Nr. 1 nie mógł pozostać bez dozoru. Gdy ściemniło się, zostawiliśmy „Pé chato” śpiącego już w hamaku

nad „curicho”, i wyruszyliśmy na nowe polowanie nocne, pełne przygód i emocyj. Kapiwary ukazywały się często, jednak już nie tak licznie jak pierwszej nocy. Do północy ubiłem 7. Potem wyniosły się gdzieś zupełnie. Po paru godzinach pływania, bez możliwości dania jednego strzału, postanowiłem wracać do biwaku, bo sen zaczął ogarniać mnie nieprzeparcie.

Cisza głęboka panowała w całej naturze, a z wód zamartych zaczyna się podnosić biały tuman zimnego końca lipcowej nocy. Raptem gdzieś z daleka doszło głuche, przytłumione sapanie: ufl - ufl. Potem długi, przeciągły ryk, jakby odgłos dalekiego grzmotu, rozdarł ciszę pustyni. Odpowiedziały mu ryki niezliczonych krokodyli

na wodach „curicho” i szczekanie kapiwar, ostrzegających się wzajemnie o bliskim niebezpieczeństwie. Zbudzone tym alarmem czarne kormorany wyciągły długie szyje, nasłuchując chwilę, potem znów wsadziły głowy pod skrzydło i zapadły w sen. Krokodylom bliższymi odpowiadały krokodyle dalsze, komunikując sobie nawzajem wieść o obecności króla puszczy i ich jedyne go wroga, i wieść trwoźna, niesiona z laguny na lagunę, z „curicho” na „curicho”, szła coraz dalej i dalej, aż zginęła gdzieś na krańcach Pantanal, hen, u brzegów suchych, „Campos cerrados”. Cisza, dźwięcząca w uszach, znów zapanowała nad uśpioną przyrodą. Indianin, słuchający bez słowa ryku i jego różnorodnego echa, rzekł nagle przyciszonym głosem: „Mi-pagô” (jaguar). Na myśl przyszedł mi w tej chwili „Santa Familia” i „fama” biwaku Nr. 1. Resztę nocy spędziliśmy spokojnie w naszych hamakach. Wczesnym rankiem zabraliśmy skóry i bez wysiłku nieśliśmy je do obozu. Przyjął nas „Santa Familia”, na którego twarzy odrazu przeczytałem, że stało się z nim coś nadzwyczajnego. Zanim spytałem go o to, zaczął nam opowiadać gorączkowo, gestykulując gwałtownie, swą okropną przygodę. Pierwszą część nocy spędził w hamaku, zawieszonym na gałęziach, blisko palącego się ogniska, które podsycał ustawicznie suchymi gałęziami. Potem zasnął niespokojnym snem, w którym ciągle widział napałające go jaguary. Nagle, niedaleki i prawdziwy ryk jaguara wyrwał go z tych koszmarów, w jednej chwili schwył karabin i parząc sobie nogi w popiołach gasnącego ogniska, uciekł na pokład „Anhangá”. Tu siedział długi czas z karabinem i latarką w ręku, puszczał od czasu do czasu promień światła w stronę obozu. Moskity były nieznośne i sen zaczął go moryć. Jaguar nie odezwał się więcej i musiał teraz już być gdzieś daleko. Zebrał się więc na odwagę i postanowił wrócić do swego hamaku. Gdy doszedł do ogniska, usłyszał nagle jakby łamanie gałązek w gęstym lesie, otaczającym biwak. Stanął i zaczął nasłuchiwać uważnie. Nie było wątpliwości, jakiś zwierz chodził w pobliżu. Łamanie gałązek powtórzyło się, i teraz usłyszał wyraźnie ciężkie, powolne kroki. „Antal” (tapir) wyszeptał, lecz myśl o jaguarach owładnęła nim w tej samej chwili. Trzymając gotowy do strzału karabin w prawej ręce i latarkę elektryczną w lewej, puścił promień światła w kierunku, skąd do-



Jeleń leśny i rzadki okaz tapira

chodziło stąpanie. Okropność! Dech zamarł mu w piersiach, a włosy stanęły dęba na głowie. O kilka kroków od niego zabłysnęły duże jasne latarnie oczu jaguara i jego olbrzymia głowa, szczerząca groźnie wielkie białe kły — ukazała się wyraźnie w promieniu latarki. Zdumiony niespodziewanem światłem, drapieznik zatrzymał się na miejscu. Nie było chwili do stracenia, ani możliwości wahania się. Szybko podniósł karabin, wycelował między jarzące się oczy i nacisnął cyngiel. Biała chmura dymu zasłoniła mu widok i jednocześnie zgasła latarka. Usłyszał jakby upadek ciała. Rzucił karabin i, przewracając się dwa razy, uciekł na „Anhangã”, gdzie skrył się do namiotu. Tu spędził resztę nocy i dopiero o świcie zdobył się na odwagę, by odszukać swą broń. Historia była rzeczywiście okropna i nadzwyczajna, tak że zacząłem trochę wątpić o jej prawdziwości. Było to zresztą nie trudno sprawdzić, badając miejsce napadnięcia. Udaliśmy się tam wszyscy razem. Nie było żadnej wątpliwości! Świeżutkie ślady olbrzymich łap jaguara wyraźnie były odcisnięte na mokrej i miękkiej ziemi lasu. Musiał to być kolosal. Ślady były wielkości małego talerza. Doskonale było widać miejsce, gdzie się zatrzymał, trochę dalej ziemia była przygnieciona jakby upadkiem jakiegoś twardego przedmiotu. W gęstych trawach, rosnących w tym miejscu, widać było dokładnie szeroką, przydeptaną ścieżkę, którą potwór szedł i wracał. Krwi jednak ani śladu. Kazałem sobie pokazać miejsce, z którego strze-

lał. Było pewne, bo przy samym ognisku, — zmierzyłem odległość do ostatniego śladu — 11 kroków! Ładna historia! gdyby nie latarka elektryczna, „Santa Famiglia” byłby teraz, jak sam mówił: „homem morto”. „Fama” miejsca została raz jeszcze potwierdzona niezbitnie. Ale psy? spytałem. Nie dały żadnego głosu, zaszyły się gdzieś i powylażyły z ukrycia dopiero za dnia. Wołam je i pokazuję świeże ślady, obwąchują, jeżą sierść, i posuwają się

tylko za nami. Zwracając się do „Pé chátó” rzekłem w tonie wyrzutu: — Ładny ten twój „Méstre”! ¹⁾. Co będzie dalej, o ile tak będzie tropił? Wysuwając naprzód dolną wargę, odpowiedział mi, robiąc jednocześnie szeroki gest ręką: „Méstre, Corta vento” ²⁾ jest dobry „onceiro” ³⁾, „nao néga” ⁴⁾, ale ten jaguar to jest „Monstro” ⁵⁾ i jedyny pies, jakiego znam, który może za nim pójdzie, to „Méstre Espalha braza” ⁶⁾ de „Compadre Miro” ⁷⁾. Wobec tej odpowiedzi było bezcelowe nalegać na poszukiwanie z psami tego „Monstro”. Następnego dnia znowu wybrałem się z „Dzo” na „curicho”, „Pé chátó” został jednak w obozie, bo „Santa Famiglia” kategorycznie odmówił nocowania tam samotnieli...

STANISŁAW PRZYJEMSKI

¹⁾ Pé chátó (szato) — właska stopa, nazwa dawana tu zwierzęciu „Procyon cancrivorus”; szop, raton laveur.

²⁾ Nazywał się „José Maria Jezus”, przez skrócenie nazywałam go S. F. („Święta Rodzina”).

³⁾ Méstre — mistrz, pies specjalista, mający wielką praktykę.

⁴⁾ Corta vento — rozcina wiatr.

⁵⁾ Onceiro — pies specjalista od jaguarów (onca).

⁶⁾ Nao nega — nie zwodzi.

⁷⁾ Monstro — potwór.

⁸⁾ Espalha braza (espalia) — rozrzuca głownie.

⁹⁾ Compadre — kum. Mowa tu o słynnym w tej okolicy „onceiro”, z którym jego właściciel, Miro Rodriguez, ubił przeszło 30 jaguarów.



Autor z ubitym jeleniem błotnym

SPRAWY KOLONJALNE

W KRAJU WALECZNYCH GUARANI

Od własnego korespondenta

Niewielu zapewne moich rodaków w Polsce wie o istnieniu miasta Encarnacion w dalekim Paragwaju, rozłożonego szeroko nad brzegami rzeki Parany, pierwszorzędnej arterji komunikacyjnej, łączącej Paragwaj z dwoma wielkimi państwami: Brazylią i Argentyną.

Encarnacion (czyta się Enharnasjon) — 15 tysięcy mieszkańców — stanowi jakby bramę wejściową do najuboższej może, pomimo swoich wielkich bogactw naturalnych, ale jednocześnie może najbardziej sympatycznej republiki w Ameryce Południowej.

W Paragwaju bowiem niema szowinizmu, niema niechęci do cudzoziemców. Paragwajczycy, mimo ogólnego ubóstwa, posiadają wiele radości życia.

Ludność tutejsza, należąca do szczepu indyjskiego Guarani, posiada dużo pogodnego humoru, nie wie, co to jest europejski czy amerykański wyścig pracy, nie ma przywiązania do własności i pracuje tylko okresowo w sąsiedniej Argentynie lub Brazylii. Zresztą, w Paragwaju mężczyźni nie pracują, od tego są kobiety. Mężczyzna natomiast pozwala na siebie pracować i lubuje się w opowiadaniu dowcipów — „chistes“, do których piękny język Guarani znakomicie się nadaje.

Możliwe, że taki stan rzeczy wytworzył się po wielkiej wojnie paragwajskiej w latach 1860—1870, kiedy Paragwaj w walce z Argentyną, Brazylią i Urugwajem chciał uzyskać dostęp do morza, płacąc za swój tytaniczny wysiłek stratą prawie wszystkiej ludności męskiej.

Paragwaj miał swoje dni blasku i chwały. Ogłoszony w r. 1811 samodzielną republiką demokratyczną, szybko osiągnął wysoki stopień rozkwitu. Pierwszą kolej żelazną w Ameryce Południowej zbudowano właśnie w Paragwaju; łączy ona Encarnacion ze stolicą republiki, Asuncion. Dzięki bogatym pokładom rudy i węgla, powstał przemysł metalurgiczny, rozwinął się handel, liczne szkoły pokryły cały obszar republiki.

Wybucho jednak w r. 1860 wspomniana już dziesięcioletnia wielka wojna paragwajska i cały dobrobyt ludności runął w gruzy. Ludność zmniejszyła się blisko o połowę, w kraju pozostali tylko starcy, kobiety i dzieci.

Po tym wielkim upuście krwi, który z wojną siedmioletnią porównany być może, nastąpiła niedawno druga wojna, która znowu wycieńczyła organizm państwa, nie mogącego wrócić do równowagi. Znow blisko trzy lata krwawych zapasów z przeszło pięciokrotnie ludniejszą Boliwią (Paragwaj ma 800—900 tys. ludności, a Boliwia 5 milionów), ponownie poczyniły wielkie spustoszenie wśród ludności męskiej kraju, ponownie olbrzymi procent mężczyzn poległ na polach bitew, ponownie kwestją zaludnienia państwa, większego od Polski (450 tys. km kw. obszaru), staje się paląca.

Tę sytuację umiała znakomicie wyzyskać emigracja rosyjska. Inicjatywę do zorganizowania akcji rosyjskiej dał generał Bielajew, zamieszkały w Paragwaju od r. 1922. Gen. Bielajew, przez zorganizowanie w r. 1924 obrony Chaco, pogodzenie i zjednoczenie zamieszkujących je plemion indyjskich i wogóle przez działalność organizatorską w armji paragwajskiej — zdobył duże znaczenie w rządzie i powszechną sympatię wśród społeczeństwa, którą zużywa

dla ugruntowania wpływów rosyjskiej emigracji w Paragwaju. Dzisiaj, na terenie, poza gen. Bielajewem, którego wpływy w ostatnich czasach poważnie się załamały, między innymi nasutek różnych niedociągnięć w akcji kolonizacyjnej, można wyliczyć szereg innych Rosjan na wybitnych stanowiskach państwowych; a więc szefem inżynierji wojskowej jest gen. Erm, kierownikiem robót inżynieryjnych z ramienia sztabu głównego — inż. Szmagałto, dowódca floty — gen. książę Tumanow, ministrem komunikacji i robót publicznych — Bobrowskij, ministrem poczt i telegrafów gen. Rejnbot itd., itd. Nowy port w stolicy Asuncion wybudowali inżynierowie Snarskij i Jakowlew, elektrownię budują inżynierowie Koszyrskij i Gołubiewskij, profesor agronomji Bukrejew przeprowadzał badania gleboznawcze itp.

W Paryżu, dnia 16 sierpnia 1934 r., zaczął wychodzić dwutygodnik w języku rosyjskim pod tytułem „Paragwaj“, poświęcony wyłącznie propagandzie emigracji rosyjskiej do Paragwaju.

Akcję rosyjską, której patronuje między innymi również prof. Milukow, kierują dwie organizacje: Centrum Kolonizacyjne (prezes Gorbaczew) i Towarzystwo Kolonizacyjne (prezes Piłkin).

Emigranci rosyjscy korzystają z poważnych zniżek okrętowych i płacą mniej więcej połowę tego, co nasi emigranci z Polski. Transporty rosyjskie napływają z Paryża jeden za drugim. Dotychczas przybyło około 15 partyj emigrantów rosyjskich z Francji, które, łącznie z osadnikami ruskimi z Polski, utworzyli szereg osiedli rosyjskich w Paragwaju. W tych osiedlach nasi Rusini rusyfikują się i zwiększają automatycznie znaczenie żywiołu rosyjskiego w tem państwie. Są oni elementem bardzo cennym dla realizacji planów Bielajewa, gdyż emigracja rosyjska, zdemoralizowana długim bezrobociem i wałęsaniem się po świecie, nie posiada tych walorów pioniersko-osadniczych, co chłop z Wołynia lub Małopolski Wschodniej, i straciła znacznie w ostatnich czasach na moralnym autorytecie.

Obywateli polskich na roli znajduje się około 5 tysięcy, ale nie przez organizację polską zostali oni tam osiedleni i nie znajdują się pod polskimi wpływami. W dużej „polskiej“ kolonji „Fram“, założonej w pobliżu Encarnacion przez rodzinę Christophersenów, Polacy stanowią niewielki odsetek i poważniejszej roli nie odgrywają.

Pierwszy i jedyny dotychczas b. radca emigracyjny na Amerykę Południową, p. Pankiewicz, przeprowadził w r. 1932 pertraktację z rządem paragwajskim, odbywając szereg rozmów z ówczesnym ministrem spraw zagranicznych, Lubizanta, i prezydentem d-rem Guggiari, i uzyskał zapewnienie dalekoidących ułatwień dla osadnictwa polskiego, ale w początkach roku 1933 został odwołany do kraju, a stanowisko radcy emigracyjnego na Amerykę Południową zostało skasowane.

Dotychczasowemu dorobkowi rosyjskiemu z ostatnich lat paru i ich akcji kolonizacyjnej, zorganizowanej siłami wolontarjuszy bez żadnej pomocy ze strony jakiegokolwiek państwa, my, jako jedyny dorobek w tym okresie czasu, możemy przeciwstawić ostatnio tylko mianowanie konsula honorowego Rzeczypospolitej, a wszak możliwości kolonizacyjne w Paragwaju naprawdę są wyjątkowe. Gleba żyzna, klimat zdrowy, niezaprzeczalnie życziwy stosunek do osadnictwa europejskiego, i miejsca, miejsca na miliony.

YERBATERO

PRZEGLĄD KOLONJALNY



W cieniu palm na słonecznym atolu

Rząd Południowo-Afrykański złożył w Londynie oświadczenie, że w żadnym wypadku nie zgodzi się na przekazanie innemu mocarstwu mandatu nad Południowo-Zachodnią Afryką, dawną kolonią niemiecką.

W ciągu debaty w parlamencie w Capetown w dn. 5 maja b. r., płk. Denys Reith, minister rolnictwa, który wraz z gen. Smuts był jednym ze zdobywców Południowo-Zachodniej Afryki — oświadczył, że terytorium to jest integralną częścią (?) Unji Południowo-Afrykańskiej.

Niezależnie od powyższego oświadczenia, koloniści angielscy z Tanganiki, dawnej kolonii niemieckiej, zdobytej w czasie wojny przez gen. Smutsa i Northay'a, wystosowali z Dar-es-Salam do Londynu protest przeciwko niezdecydowanemu stanowisku rządu angielskiego w kwestji przekazania mandatów.

Protestujące głosy prasy belgijskiej, wywołane oświadczeniem Lloyd George'a w parlamencie angielskim, co do ewentualnego zaspokojenia kolonialnych żądań niemieckich kosztem Belgii, Holandji i Portugalji — zostały oficjalnie potwierdzone przez premiera M. van Zeelanda. W dn. 25 lutego b. r. van Zeeland oświadczył w Senacie, że Belgia w żadnym wypadku nie zgodzi się oddać swych posiadłości. Oto, według sprawozdania pisma „Libre Belgique” z dn. 26.II b. r., oświadczenie szefa rządu belgijskiego: „Rząd belgijski nigdy się nie zgodził i nie zgodzi na rozdzielenie swoich kolonii, co pozbawiłoby

go części terytorjum afrykańskiego. Niepodzielność tych obszarów jest bazą polityki belgijskiej. Mamy zaufanie do sprawiedliwości mocarstw zagranicznych i wierzymy, że nie zgodzą się one nigdy na to, aby całość naszego państwa mogła być zagrożona. Gdyby jednak to miało nastąpić, potrafilibyśmy przedsięwziąć dla jej obrony wszelkie dostępne nam środki. Zresztą, — zakończył p. van Zeeland — nie należy przywiązywać zbyt wielkiej wagi do oświadczeń parlamentarzysty angielskiego, który przecież zobowiązuje tylko siebie samego”.

Na wzór zorganizowanego we Francji przez b. min. Rollin Komitetu Kolonizacyjnego, który ma za zadanie zatrudnić liczne rzesze bezrobotnej młodzieży we wzorowych ośrodkach kolonizacyjnych w Kamerunie, — powstał obecnie podobny Komitet w Belgii. Komitet ten, złożony z doświadczonych działaczy kolonialnych, powstał przy czynnym współdziałaniu ministerstwa kolonii i zajął się zorganizowaniem akcji kolonizacyjnej w Kongo Belgijskiem. Komitet, przez rozumnie pokierowaną propagandę, uświadamia ludność wiejską o wielkich możliwościach, jakie przedstawia Kongo dla współczesnego rolnictwa.

Niezależnie od wyżej wzmiankowanego Instytutu, belgijski Minister Kolonii M. Rubbens, w podległym sobie resorcie, wyodrębnił specjalny Urząd Kolonizacyjny. Urząd ten ma nawiązać kontakt z wszelkimi instytucjami, zainteresowanymi w stworzeniu w Kongo centrów kolonizacji europejskiej, udzielając

im nietylko informacji, lecz również zapewniając wszelkim tego rodzaju poczynaniom pomoc rządu.

Wybory we Francji dały nową okazję dla propagandy idei kolonialnej wśród tamtejszego społeczeństwa. W ostatnim numerze „Le Monde Colonial Illustré” umieszczono odezwę nawołującą obywateli francuskich, aby przy wyborze kandydata do parlamentu kierowali się przede wszystkim dobrem całej Francji — Francji zamorskiej.

„Francuzi — brzmi jeden ustęp odezwy — zajmujecie się robieniem partyjnej polityki, niby jakiś mały naród bez przyszłości, a nie prowadzicie prawdziwej polityki narodowej, jaką jest polityka waszych kolonii. A przecież z tych kolonii w znacznym stopniu żyjemy: zarówno handel zawdzięcza im swój rozwój, jak i robotnicy pracę. Kolonie odgrywają zasadniczą rolę w życiu gospodarczym naszego kraju. Nie pamiętacie jednak o tem. A więc i parlament o tem nie myśli. Do was należy narzucić parlamentowi swoją wolę. Parlament nie dbał dostatecznie o rozwój naszych kolonii. Majątek Francji został rozproszony w Rosji, Europie Środkowej i Ameryce Południowej, dając zarobki i korzyści robotnikom tych krajów. Gdyby poświęcono go naszym kolonom, robotnicy francuscy skorzystaliby z niego. Francuzi, zdobyliście Imperjum Francuskie, ale jeszcze nie zbudowaliście go. Wzywamy was do spełnienia tego zadania. Jeśli je spełnicie, będziecie obywatelami jednego z największych narodów świata i osiągniecie dobrobyt”.

Niemieckie żądania zwrotu kolonii wywołują we Francji coraz gorętsze repliki w prasie. Panujące nastroje dobrze odzwierciedla poniższy ustęp z artykułu redakcyjnego „Le Monde Colonial Illustré”.

„Strata kolonii — pisze autor — jest jedynym widocznym znakiem klęski Niemiec. Jeśli znak ten usuną, będą mogły mówić, że wygrały wojnę. Wspaniała nagroda dla najeźdźcy. Prawo Niemiec do kolonii musi się zatrzymać przed takim samym prawem innych mocarstw do zachowania swoich własnych obszarów kolonialnych. Francja, Anglja, Belgja i Portugalja zgodnie stwierdzają, że ludy kolorowe, którym zaszczerpione już zostało poczucie godności ludzkiej, nie mogą być wymieniane jak bydło. Pamiętamy dobrze okrucieństwa Niemców wzdłużem szczyków południowo-zachodniej Afryki. Niestety, nie mamy obecnie podstaw, aby sądzić, że coś się zmieniło pod

tych względem w Niemczech — gdzie widzimy przesładowania Żydów i katolików”.

W ostatnim numerze „Afrika — Nachrichten”, w jednym z artykułów znajdujemy ustęp, poświęcony Lidze Morskiej i Kolonialnej.

Wiadomość o nadzwyczajnym rozwoju naszej organizacji w ostatnich czasach, podana przez pisma niemieckie, wzbudziła duże zainteresowanie w niemieckich kołach kolonialnych. Autor artykułu podaje szereg cyfr, świadczących o rozroście organizacyjnym LMK. w ciągu ostatnich lat, wspomina również o wielkiej ilości wydawnictw propagandowych, publikowanych w olbrzymich nakładach.

W zakończeniu autor pisze: „Ten nadzwyczajny rozrost organizacji, nastawionej ostro przeciwko Niemcom, daje dużo do myślenia”.

Świeżo opublikowana angielska broszurka Leonarda Barnes'a p. t. „Przyszłość kolonij”, wzbudziła duże zainteresowanie wśród sfer kolonialnych. Omawia ona wyczerpująco całokształt zagadnienia kolonialnego, przyczem autor szukając możliwości jego rozwiązania, podkreśla konieczność sprawiedliwego uregulowania tej kwestji.

Biorąc pod uwagę, że autorem broszury jest Anglik, przedstawiciel państwa „posiadającego”, poglądy zawarte w broszurze nabierają na znaczeniu — to też zostały one skrzętnie podchwyczone przez prasę niemiecką i zaopatrzone odpowiednimi komentarzami.

W kwietniowym numerze „Deutsche Kolonial-Zeitung” znajdujemy dłuższy artykuł, poświęcony tej sprawie. Autor nawiązuje początko-

wo do projektów lorda Lugarda wprowadzenia wolnego handlu w Brytyjskim Imperjum Kolonialnym, aby w ten sposób osiągnąć rozwiązanie problemu kolonialnego i stwierdza: „Jest jasnym, że ta propozycja nie odpowiada w pełni słusznym żądaniom niemieckim. Te projekty spotkały się również z żywym sprzeciwem samych Anglików, którzy zawsze głosili: „Bądź Brytyjczykiem i kupuj wyroby brytyjskie”.

Dalej autor przytacza pewne ustępy z broszury L. Barnes'a, która porusza również kwestję polityki drzwi otwartych, a w której angielski pisarz stwierdza, że brak ceł preferencyjnych dla mandatariusza nie oznacza bynajmniej praktycznego równouprawnienia w handlu dla innych narodów.

To twierdzenie można w pełni zastosować do obszarów mandatowych, co do przyszłości których jesteśmy specjalnie zainteresowani — pisze „Deutsche Kolonial Zeitung”.

Jak w swojej broszurze wywodzi p. Barnes, jest nie tylko nierozsądnym, ale i z punktu widzenia psychologicznego zaślepieniem — wyobrażać sobie, jakoby kolonialna ekspansja nie była w stanie rozwiązać problemu ludnościowego i surowcowego narodów nieposiadających. „Do czego doszliśmy” — pyta się p. Barnes — „aby wysiłki dla zdobycia zamorskich posiadłości nazywać szatańskimi. Podczas gdy sami wiemy dobrze, jakie usługi oddają nam kolonie w naszym narodowym gospodarstwie.

Pierwszym zadaniem nas, obywateli brytyjskich, jest w obecnej kryzysowej sytuacji położyć cały nacisk na rozwiązanie tego dylematu. Należy rozstrzygnąć, czy po-



Kwiat banana

siadłości kolonialne przynoszą swemu właścicielowi zasadnicze korzyści, czy nie. Dla stworzenia trwałego pokoju na świecie, należy się zrzec tych korzyści, o ile są niesłuszne, lub jeśli są słuszne, pozwolić narodom niezadowolonym — wzięcie w nich udziału.

Jeśli imperjum niema dla nas znaczenia, jaką mamy podstawę do przeciwstawienia się jego podziałowi między narody nieposiadające — kończy swoje wywody p. Barnes.

Poprawa gospodarczego położenia w Afryce Zachodniej, o którym sformalizowano już niejednokrotnie w ciągu ubiegłego roku, jaskrawo uwydatniła się w sprawozdaniach za 1935 r. trzech wielkich towarzystw wchodzących w skład grupy Unilever, jak podaje majowy numer miesięcznika „The Crown Colonist”. Ceny surowców, z wyjątkiem kakao, wykazały wyraźną poprawę i ta tendencja odzwierciedliła się szybko w zwiększonych zakupach tubylców. Nietylko na wybrzeżu obroty poważnie się zwiększyły, ale również towarzystwa transportowe i okrętowe doznały pośrednio korzyści. W rezultacie „United Africa Company Ltd.” prawie że podwoiła zyski swe z roku poprzedniego i ogłosiła dywidendę w wysokości 8 proc. w porównaniu do 3 i pół % w roku 1934. Na 30 września 1935 (koniec roku handlowego) czysty zysk United Africa Co. wyniósł £. 1.123.305 czyli przeszło 29 milionów złotych w porównaniu do £. 581.117 czyli przeszło 15 milionów złotych za r. 1934. Inne firmy, jak „Niger Company Ltd.” i „African and Eastern Trade Corporation” wykazały również znaczne zwiększenie zysków.



Strąki pieprzu

ST. BOD.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Francja. Budujące się obecnie superkontrtorpedowce „Mogador” i „Volta”, zasługują w rzeczywistości na miano krążowników lekkich; o ile bowiem ich wyporność waszyngtońska wynosi 2.880 ton, to przy pełnym obciążeniu wypierają one ponad 3.500 ton. Dzięki wysokoprężnym kotłom „Indret” (37 kg) i niezawodnym turbinom „Rateau”, przewidziana umowa szybkość 39 węzłów zostanie znacznie przekroczona. Uzbrojenie tych jednostek składać się będzie z 8 dział po 138 mm (10 strzałów na minutę) w wieżach podwójnych, 10 aparatów torpedowych po 550 mm oraz licznych działek przeciwlotniczych. Tak wysokie zalety taktyczne osiągnięte zostaną kosztem dość ważnego czynnika: opancerzenia, prawie niestniejącego.

Parlament upoważnił ministra marynarki do realizacji programu budowy na rok 1936. Składa się on z 3 kontrtorpedowców typu „Le Hardi” po 1.750 ton, 3 torpedowców nowego typu po 1.000 ton, jednego prototypu łodzi podwodnej 800 ton i 1 transportowca ropy 5.000 ton. Program ten jest skromny ze względu na wydatki, związane z budującymi się 3-ma pancernikami.

W Cherbourgu rozpoczęła próby odbiorcze łódź podwodna „Junon”, czwarta i ostatnia jednostka programu 1934 r. Ogółem Francja posiada 32 łodzie podwodne tego typu o następującej charakterystyce: 600/800 ton, 14/9 węzłów, 1 dział

75 mm, 8 aparatów torpedowych. Budowa dalszych 3 jednostek ma być wkrótce rozpoczęta.

Przystąpiono pozatem do odbioru ł. p. „Casablanca” o wyporności 1400/2000 ton. Tegoż typu „Sidi-Ferruch” i „Ouessant” znajdują się w budowie na pochylni.

Niemcy. Organ marynarki wojennej Rzeszy „Marine Verordnungsblatt” ogłasza spis okrętów niemieckiej marynarki wojennej, wykazując na 1 kwietnia 1916 r. 188 jednostek. Spis ten wylicza m. in. 5 pancerników (2 w budowie), 3 krążowniki linjowe (przedwojenne), 9 krążowników lekkich (3 w budowie), 16 kontrtorpedowców, spuszczonej na wody w czasie od 1935 do 1936 r. i będących w budowie oraz 19 torpedowców, spuszczonej na wody do r. 1928. Spis wymienia 19 łodzi podwodnych, pełniących już służbę oraz 19 znajdujących się w budowie.

Artyleryjski okręt szkolny „Brummer” (tego samego typu, co ukończony dwa lata temu „Bremse”) rozpoczął kampanię czynną. Jest to jednostka o wyporności 1.250 t. i napędzie dieslowym (27 węzłów), uzbrojona w 4 działa po 105 mm i 2 działa przeciwlotnicze po 37 mm. Koszt budowy wyniósł około 10 milionów marek.

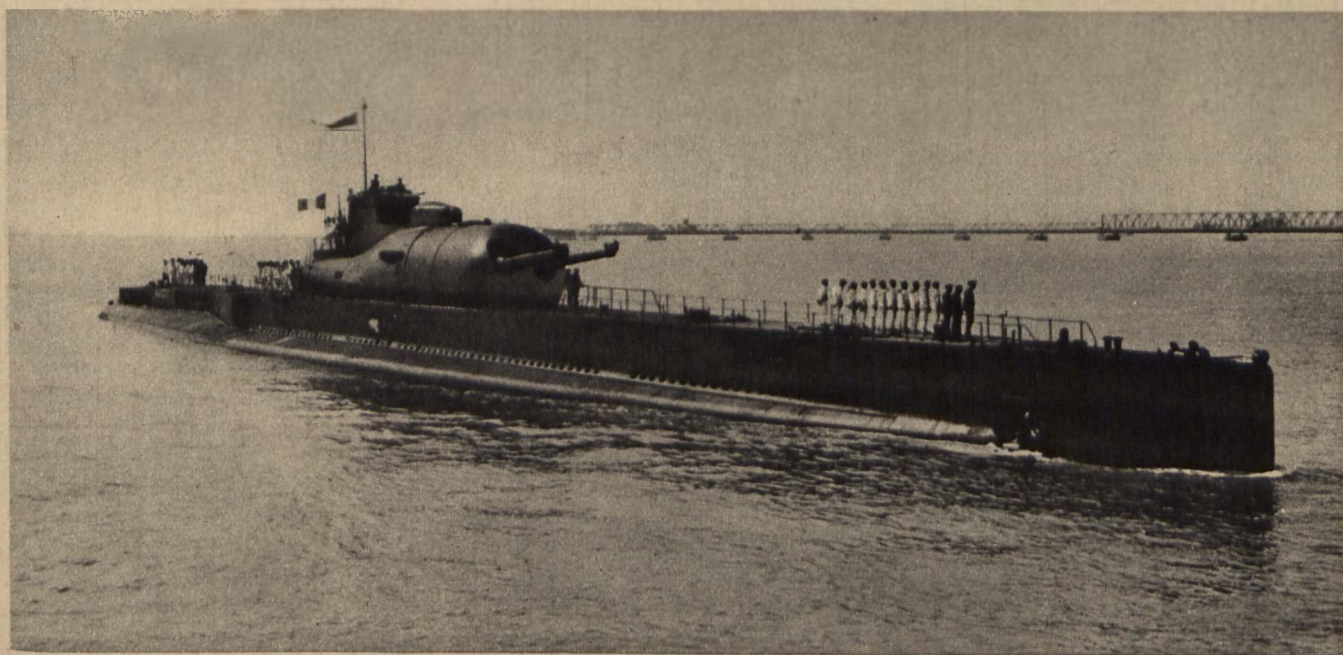
Krążowniki „Nürnberg”, „Köln” i „Leipzig” opuściły w połowie kwietnia Wilhelmshafen, udając się w podróż szkolną na Azory. Powrót tego zespołu przewidziany

jest w połowie maja. Jak wiadomo, w dalszych podróżach szkolnych znajdują się również krążowniki „Königsberg” i „Emden”, z dwoma rocznikami podchorążych.

Włochy. W dniu 21 kwietnia spuszczone na wodę krążowniki „Duca degli Abruzzi” i „Garibaldi”. Są to okręty po 8.000 ton, uzbrojone w 10 dział po 152 mm i 16 dział przeciwlotniczych po 100 mm. Szybkość ich, według przewidywań, wyniesie ponad 35 węzłów.

Anglia. Rozpoczęły kampanię czynną krążowniki „Coventry” i „Curlew”. Okręty te, zbudowane w 1917 roku, zostały gruntownie przerobione i przebrojone i stanowią obecnie najpotężniejsze na świecie pływające baterie przeciwlotnicze. Dokładna charakterystyka obecnego uzbrojenia nie jest znana; prawdopodobnie każdy z tych okrętów posiada około 30 dział różnego typu, przez co może wydatnie dopomóc eskadrze linjowej w odparciu nieprzyjacielskiego ataku lotniczego.

W dniu 24 kwietnia parlament zatwierdził program morski na rok 1936: postanowiono rozpocząć budowę 3 krążowników, 1 lotniskowca, 6 kontrtorpedowców i 3 łodzi podwodnych, w tym celu przeznaczając chwilowo kredyt nadzwyczajny w wysokości około 4 milionów funtów. W przyszłym okresie budżetowym rozpoczęta będzie budowa 2 okrętów linjowych i 2 dalszych krążowników.



Jedna z francuskich łodzi podwodnych

21 kwietnia spuszczone na wodę: łódź podwodna „Spearfish” 650/800 ton, uzbrojona w 6 aparatów torpedowych oraz torpedowiec „Hyperion”, 1350 ton i okręt hydrograficzny „Stork”.

Krażowniki kategorii „A” po 9.800 ton: „Hawkins”, „Vindictive”, „Etingham” i „Frobisher” z 1918-20 roku, zostaną gruntownie przerebione i przejdą do kat. „B”. Zamiast obecnych 7 dział po 190 mm, otrzymają one większą ilość dział po 152 mm i silne uzbrojenie przeciwlotnicze. Okrety te mają pancerz grubości 76 mm.

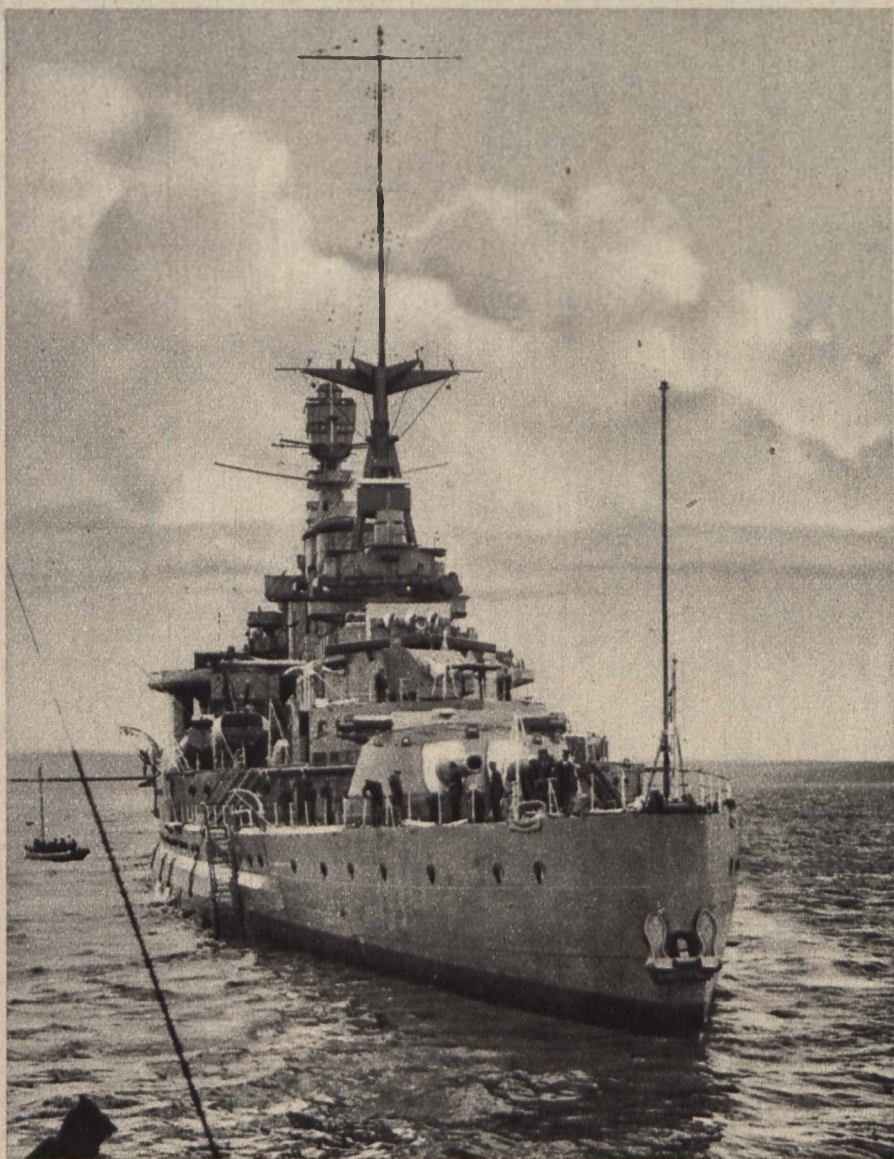
Według oświadczenia prezesa angielskiego związku metalurgistów, nowe pociski 405 mm są w stanie przebić płytę pancerną grubości 305 mm, pochyloną pod kątem 30 st. Pociski te przeznaczone są dla przyszłych pancerników. Ponieważ wybuchają one dopiero po przebięciu pancerza, jedno trafienie spowodować może zupełne zniszczenie nowoczesnego okrętu liniowego.

Grecja. Według doniesień prasy urzędowej, admiralicia zamówiła w Anglii 4 kontrtorpedowce typu „H” za globalną kwotę 1.200.000 funtów. Do przetargu stanęły również stocznie niemieckie, oferty ich jednak zostały odrzucone pomimo najniższych cen, ponieważ zaofiarowany sprzęt był bardziej skomplikowany i wymagałby dłuższego przeszkolenia personelu.

Szwecja. 31 kwietnia spuszczone na wodę torpedowiec „Stockholm” o wyporności 890 ton. W kampanii czynnej znajdują się już cztery jednostki tego typu, szósta zostanie spuszczone na wodę w ciągu lata.

Stany Zjednoczone. Spuszczono ostatnio na wodę lotniskowiec „Yorktown” (20.000 t), kontrtorpedowce „Drayton” (1.500 t) i „Selfridge” (1.850 t). Pozostają jeszcze do spuszczenia w obecnym roku: lotniskowiec „Entreprise”, krążowniki po 10.000 t.: „Vincennes”, „Brooklyn”, „Boise”, „Philadelphia” oraz 8 kontrtorpedowców i 3 łodzie podwodne.

Japonia. Przedstawiając parlamentowi do zatwierdzenia programu morskie, ministerstwo podawało dotychczas typ, główne rozmiary, wyporność, moc maszyn i uzbrojenie projektowanych okrętów wraz z terminem ich gotowości. Obecnie jednak, dla ochrony tajemnicy wojskowej, postanowiono wyjawiać jedynie typ i wyporność. Japonia nie przystąpiła, jak wiadomo, do nowego londyńskiego układu morskiego, nakazującego pu-



Angielski krążownik H.M.S. „Renown”

blikację wszystkich powyższych danych.

Eskadra szkolna, w składzie krążowników „Nasumo” i „Iwate”, odbyła doroczną podróż ćwiczebną z 300 podchorążymi marynarki. W czasie od lutego do końca maja zespół ten zwiedził japońskie posiadłości mandatowe, wyspy Hawajskie, przeszedł przez kanał Panamski i dotarł do Nowego Yorku, gdzie już od przeszło 7 lat nie było okrętu japońskiego.

Budżet marynarki na obecny okres wynosi sumę 552 milionów yen, czyli o 10 proc. więcej, aniżeli w okresie poprzednim. Pozwoli to przyspieszyć budowę nowych jednostek, dzięki czemu już w 1938 roku Japonia dojdzie do stosunku 4:5 względem marynarki amerykańskiej.

Chiny. Pierwsza z serii czterech motorówek szybkoieżnych, zamó-

wionych u Thornycrofta w Anglii, rozpoczęła próby odbiorcze. Jednostki te zasługują na uwagę ze względu na zalety morskie i ciekawe dane taktyczne. Dwa silniki o łącznej mocy 1.000 K. M., pozwolą osiągnąć szybkość 45 węzłów. Uzbrojenie składa się z dwóch torped, 2 ciężkich karabinów maszynowych i kilku bomb głębinowych. Każda motorówka ma ponadto dodatkowy silnik do przejazdów szybkością ekonomiczną oraz kompletna radio-aparaturę nadawczo-odbiorczą. Załoga składa się z 5 ludzi.

Brazylja. Parlament uchwalił program rozbudowy floty na okres 10 lat. Przewiduje on budowę: 2 jeszcze nie zamówionych krążowników z działami 152 mm, — 10 kontrtorpedowców, zamówionych w Anglii — oraz 6 łodzi podwodnych po 950 ton i 1 transportowca ropy, zamówionych we Włoszech — pozatem szeregu mniejszych jednostek pomocniczych.

Polacy oddawna już wrosli, głęboko i szeroko, w ziemię amerykańską. Poczciwi Górnoślązacy, którzy pod przewodnictwem ks. Leopolda Moczygęby osiedli w Teksas 82 lata temu, nie byli jednak pierwszymi Polakami, którzy kroczyli po tej ziemi.

Protoplastą polskości w Teksas był Konstanty Małczewski, oficer polski z armii Napoleona i rodzony brat Antoniego Małczewskiego, sławnego autora poematu „Maria”. Po nim wielu Polaków poświęciło swą pracę i krew ziemi teksaską, na wiele lat przed założeniem osady „Panna Maria”. Propaganda na rzecz Polski odniesie znów nowy sukces w tym kraju, gdy podczas wspaniałej Wystawy Stulecia Teksasu odbędzie się w Dallas „Dzień Polski”. — „Dzień Feliksa Wardzińskiego”, „Polaka, zbawcy Teksasu, nowoodkrytego bohatera amerykańskiego. Projektodawcą „Dnia” jest dziennikarz polski w Ameryce, p. Artur Waldo, „odkrywca” miasta Kościuszko w stanie Missisipi, miasta, które od tego czasu stało się Mekką Polonii Amerykańskiej. „Dniem Feliksa Wardzińskiego” w Teksas będzie dzień 17 sierpnia b. r., uroczystość obchodzona przez wszystkich mieszkańców stanu Teksas.

Ofiarna jest nasza Polonia Amerykańska, a szczególnie wzruszający jest jej objaw pamięci i ofiarności dla miejsc swego pochodzenia. Oto Tow. Obrony Polskiego Morza uchwaliło gremjalnie przyjąć na bal, urządzany przez Kluby Oświaty Woli i Komborni. Cały dochód przeznaczono na wykończenie szkoły w miasteczku Komborni w Polsce. Drugim przykładem jest Klub „Bystra”, który również urządził bal, przeznaczając całkowity dochód na odbudowę szkoły w Bystrzej, w powiecie gorlickim.

Wielki zawód spotkał niektórych członków Ligi Morskiej w Ameryce, gdy zebrali się, aby zgotować przyjęcie delegatowi Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Polsce, zapowiedzianemu na Zjazd Kupiectwa Polskiego w Cleveland. Okazało się jednak, że z nieprzewidzianych przyczyn delegat na Zjazd w Cleveland nie mógł wyjechać. Oddział 59 L. M. w Cleveland gościł natomiast u siebie p. Aleksandra Hinkelmana z Chicago, skarbnika Zarządu Centralnego Ligi Morskiej w Ameryce. W dłuższym przemówieniu do członków Oddziału 59-go, p. Hinkelman przedstawił

prace Zarządu oraz nakreślony program pracy na przyszłość. Oddział ten nie wchodzi do Centralnej Organizacji. To też p. Hinkelman zwrócił na to uwagę i podkreślił konieczność przystąpienia Oddziału do Ligi. Jest nadzieja, że Oddział ci, rozumiejąc, że w gromadzie jest cili, rozumiejąc, że w gromadzie jest siła i wydajniejsza praca.

Na posiedzeniu Okręgu „Chicago” Ligi Morskiej w Ameryce, na którym były obecne liczne reprezentacje poszczególnych Oddziałów w Chicago i w stanie Indiana, zatwierdzono cały szereg ważnych spraw, związanych z rozwojem organizacji. Ze sprawozdań przedstawicieli Oddziałów dowiedzieli się zebrani, iż szeregi Ligi Morskiej na terenie metropolii stale wzrastają. Dowiedziano się, iż niektóre Oddziały organizują Koła działu, aby i tę przyzwyczajając do kochania morza i wpajając w nią wielką ideę pomocy Polsce w Jej pracy na morzu.

Ożywiona działalność rozwijał Oddział im. Kon. Korzeniowskiego, w East Chicago, Ind., zdobywając nowych członków. Obecnie czyni tenże Oddział przygotowania do urzędzenia „Święta Morza” w dniu 21 czerwca w parku Kościuszki. Również Oddział „Kensington” zabrał się do roboty i jakkolwiek jest organizacją młodą, to jednak zdobył sporo nowych członków starszych, jakoteż około 150 dzieci, które zostaną umundurowane na dzień „Święta Morza”, przypadający dla tego Oddziału w dniu 28 czerwca.

W dzielnicy, zw. „Kazimierzowo” (Chicago), odbyła się uroczystość poświęcenia sztandaru Oddziału 2-go Sanitariuszek Ligi Morskiej. Po ceremonii kościelnej, cały orszak z muzyką na czele udał się do miejscowej szkoły, gdzie odbył się wspaniały program. Prezeską Oddziału jest pani J. Białas.

Nowe „polskie miasto” zjawia się na kontynencie Ameryki. Obok miasteczek Hamtramck w stanie Michigan, Nanticoke w Nowej Anglii i innych, gdzie władarzą Polacy, „znaleziono” teraz miasteczko Dureya w stanie Pensylwanii, w samym sercu zagłębia węglowego, liczące 10.000 mieszkańców. Rządzi tam niepodzielnie zrodzone już na ziemi amerykańskiej, młode pokolenie Polaków amerykańskich. Stara jest to osada, w której dawniej jednak rządzili Amerykanie, bo emigranci z Polski, nie znając języka, ani tutejszych

metod politycznych, do władzy się nie garneli. Inaczej jednak jest w Dureya teraz. Nowe pokolenie od dni wojny już dobrze dojrzało i osiągnęło liczne stanowiska, dzięki liczebności zarówno swej, jak i dawnej imigracji, która osiadła w Dureya. Polacy są dumni z roli, jaką tam dziś odgrywają w życiu politycznym, towarzyskim, naukowym i sportowym.

Z różnych zakątków świata Polacy przywożą ziemię na kopiec na Sowińcu pod Krakowem, będący symbolem wdzięczności narodu dla Marszałka Piłsudskiego. Obecnie znany podróżnik polski, dr. Stefan Jarosz, przywiózł garść ziemi z wyspy Kościuszki, leżącej na Pacyfiku u brzegów Alaski, którą jakby zdobył moralnie dla Polski, dzięki swej zeszlorocznej ekspedycji.

Pani T. Sawicka w „Dzienniku Zjednoczenia” nawołuje: „Budujemy przyszłość naszą przez młodzież. Dajmy jej historję Polski w znaczkach pocztowych. One są dokumentami naszego samodzielnego Państwa. Gdy dostaną się do rąk młodych zbieraczy, zaczną się rozbudzać zainteresowanie tym krajem, którego znaczki mają w swoim albumie”. „Zakładajmy więc kluby filatelistów dla swojej młodzieży w szkołach i szkółkach, organizacjach i stowarzyszeniach”.

St. B.

W związku z uruchomieniem stałej polskiej linii żeglujowej między Gdynią a portami Ameryki Południowej, warto zanotować, jakiego rodzaju tranzakcje wywozowe z Polski w tym kierunku rokuja dalszy rozwój naszej ekspansji handlowej na tych terenach zamorskich.

Półowę wywozu naszego do Argentyny stanowią rury i maszyny włókiennicze, dalej dykty, których wywóz wzrósł w ostatnim roku o 70%, następnie węgiel, juta, drzewo i artykuły włókiennicze.

Przyznanie przez Urugwaj dużego kontyngentu dewizowego dla przywozu z Polski poważnie wzmożło nasze możliwości na tamtejszym rynku. Specjalną konjunkturę dla Polski stworzyło poza tem zerwanie stosunków Urugwaju z Z. S. S. R., dzięki czemu zniknęła konkurencja sowiecka, zwłaszcza w odniesieniu do drewna i dykt. Drewno obok żelaza stanowi główny artykuł naszego wywozu do Urugwaju.

Na rynek chilijski dostarczany parafinę i karbid, stanowiące 90% naszego wywozu do tego kraju. Komunikacja bezpośrednia żegluga z Polski powinna znacznie ułatwić naszą penetrację handlową i do tej republiki Ameryki Łacińskiej.

Wywóz do Peru i Boliwji ma wciąż jeszcze charakter pionierski, warto jednak zanotować w tej dziedzinie zamówienie w Białymstoku partji płaszczów i koców dla wojska boliwijskiego.

Statek „Pułaski” w oczach 370-tysięcznej rzeszy Polaków w Ameryce Południowej, staje się nie tylko wyrazem potęgi Polski na morzu i w świecie, ale również symbolem stałej i nierozdzielnej łączności między Macierzą i Polonią Południową - Amerykańską, oraz widomym znakiem stale wzrastającej ekspansji handlowej Polski, torującej sobie drogę własną w splocie i współzawodnictwie międzynarodowego handlu morskiego.

Dorobek zagospodarowania się rolnika polskiego na ziemi brazylijskiej przedstawi okazale Wystawa Rolnicza w Cruz Machado z racji 25-lecia kolonii polskiej w tej miejscowości. Plony i owoce pracy naszych rodaków - kolonistów na drugiej półkuli będą zgromadzone na tej Wystawie, zorganizowanej przez Okręgowy Związek Towarzystw Rolniczych, w trzech działach: rolniczym, handlowo - przemysłowym i hodowlanym.

Dn. 3 maja, w związku z Wystawą polską w Cruz Machado, przewidziany jest wielki obchód narodowy polski i uroczyste upamiętnienie jubileuszowe przyjazdu pierwszych Polaków do tej miejscowości. W odezwie, nawołującej kolonistów do licznego udziału w wystawie i obchodach - narodowym i jubileuszowym - czytamy: „Nie kto inny, jak polski rolnik puszcze parańskie przemienił w pola uprawne, a dzikie ostępy górskie zamienił w kulturalne wsie i miasteczka. Po 25 latach wyteżonej pracy, na naszej Wystawie ujrzemy sami siebie. Zobaczymy, że praca polskiego kolonisty nie poszła na marne. Wystawa będzie również bodźcem i zachętą do dalszej pracy - zorganizowanej, świadomej celu”.

Stopniowo wzrasta i udział Polaków w podniesieniu i pogłębieniu wiedzy agronomicznej wśród Bra-

zyłjan. W najważniejszym dzienniku miasta Porto - Alegre ukazała się monografia rolnicza o uprawie cebuli, napisana przez agronoma polskiego C. M. Bieżanko, i tak oceniana przez inż. J. S. da Motta: „A Cebola” jest dziełem wartościowym, podaje bowiem świetne wiadomości o uprawie tej cennej rośliny w stanie Rio Grande do Sul. Znam autora monografii jeszcze z czasów, kiedy stałem na czele Szkoły Agronomicznej w Paranie. Od tego czasu pilnie obserwowałem jego publikacje w czasopiśmie „O Campo” z Rio de Janeiro. Wspomniana praca jest dziełem wartościowym, przeznaczonym dla naszych rolników, które służyć im będzie jako znakomity przewodnik przy uprawie cebuli”. („Diario de Noticias” z dnia 8.III 1936).

Jak donosi inne czasopismo - „Cruzeiro do Sul” - dość liczny nakład pracy Polaka agronoma dla użytku wszystkich rolników, znających język portugalski, został w ciągu dwu miesięcy wyczerpany, wykupiony przez syndykaty, stowarzyszenia i kółka kolonistów, zainteresowanych uprawą cebuli.

Jak wielką wagę przywiązuje społeczeństwo polskie w Brazylii do żywych, bezpośrednich kontaktów z krajem macierzystym, Polska, świadczy strona cała czasopisma „Lud”, wychodzącego w Kurytybie, zatytułowana - „Orleńskie pisma do młodzieży polskiej w Brazylii”, gdzie przytoczono w całości kilka spośród kikunastu listów od uczennic gimnazjum Serca Jezusowego we Lwowie, listów, przeznaczonych dla polskiej młodzieży żeńskiej w Brazylii.

Stowarzyszenie „O ś w i a t a” apeluje przymem do młodzieży, ażeby skorzystała z okazji i by pięknie odpisała swym koleżankom w Polsce. Dla zachęcenia do wymiany korespondencji, „O ś w i a t a” wyznaczyła pięć nagród w książkach dla uczennic, które najlepiej i najpiękniej odpiszą inicjatorce tej wymiany listów - koleżankom ze Lwowa.

Zainicjowana przed paru laty w kraju akcja wymiany listów z młodzieżą polską zagranicą, jak wskazuje ten przykład, sięga najdalszych osiedli, kolonij polskich, tworząc między młodem pokoleniem w ojczyźnie i za morzami węzły serdecznej przyjaźni i rzucając posiew nieznanzy w ubiegłym czasie, z którego wyrosną wraz-

nia i wspomnienia, wyryte na całe życie.

O roli i znaczeniu prasy polskiej w rękach pionierów życia kulturalnego na bezbrzeżnych kresach Ameryki Południowej, bardzo trafnie i obrazowo pisze „Codzienny Niezależny Kurjer Polski w Argentynie” (3.IV b. r.).

Czytelnik - Polak w tych odludziach (gdzieś na Podkordyljerzu, niedaleko granicy Chile), już sama siłą tego faktu, że otrzymuje własną gazetę, staje na wyższym szczeblu hierarchji umysłowej i socjalnej w oczach „gauchos” i półdzikich Chilijczyków i Indian. Cóż mówić o tych przeważnie analfabetach, skoro i właściciel majątku też inaczej spogląda na takiego polskiego rolnika, który uważa gazetę za nieodzowną potrzebę.

„Warto wiedzieć, z jakim nabożeństwem przy wieczornym „asadzie” i „macie” siadają przy ognisku ci synowie stepu i wchłaniają chciwie każde słowo tłumaczone im z polskiej gazety na język hiszpański przez polskiego wychodźcę. Dla nich to są niepojęte cuda! Wiedzieć z kawałka papieru, co się dzieje na całym świecie, jakie są ceny produktów? jakie i kiedy przyplływają okręty? w której części kraju budują się mosty i drogi, gdzie jest szarańcza, a gdzie znów i jakie są zbiory”. („Na szlakach C. N. Kurjera Polskiego w Argentynie”).

W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej oddawna już godziny radjowe polskie szerzą na falach eteru znajomość polskiej sztuki wokalne i skupiają dokoła odczytów, zrozumiałych dla wszystkich Polaków, wielkie rzesze emigracji naszej. Czynione są kroki również i w Ameryce Poł. w tym kierunku. Oto, na przykład, Towarzystwo Śpiewacze im. św. Stanisława urządziło w marcu b. r. koncert pieśni polskich, nadawany w radio kurytybskiem i składający się z występów chóru, solo na skrzypcach i płyt polskich.

Jak donosi „Lud” kurytybski, prezes chóru im. św. Stanisława czyni starania, ażeby występy tego zespołu śpiewaczego były nadawane stale przynajmniej raz na miesiąc. „Dobra to myśl - pisze ten organ polski - bo pieśń polska może być znakomitym środkiem propagandy kultury polskiej, a do tychczas niestety zupełnie zaniedbywanym”.

S. L.

ROZRUCHY W PALESTYNIE



Patrol policji palestyńskiej w Tel-Awivie

Zbrojne wystąpienia Arabów palestyńskich przeciw Żydom, budzą uwagę Europy i całego świata muzułmańskiego. Arabskie nadzieje powstrzymania napływu Żydów zdają się być bezpodstawne wobec zdecydowanego stanowiska Anglii. Sytuacją w Palestynie zainteresowana jest i Polska, ze względu na emigrację Żydów do tego kraju.



Wahabici, fanatyczna sekta mahometańska, biorąca udział w rozruchach przeciw Żydom

Uzbrojone plemiona arabskie przebiegają Palestynę

Policja angielska rozpędza demonstrantów w Jaffie



Żydzi, modlący się przy „Ścianie płaczu” w Jerozolimie



Z ŻYCIA ORGANIZACJI

W dniu 11 maja r. b. Pan Prezydent Rzeczypospolitej przyjął na Zamku delegację LMK z p. gen. Orlicz-Dreszerem na czele, która prosiła Pana Prezydenta o objęcie protektoratu nad tegorocznym Świętem Morza. Pan Prezydent zgodził się objąć protektorat i przyrzekł włączyć osobisty udział w uroczystościach 29 czerwca.

W uroczystościach żałobnych złożenia Serca Marszałka w mauzoleum na Rossie, które odbyły się w Wilnie 12 maja r. b., wzięła udział delegacja LMK z 6 pocztami sztandarowymi Okręgów. W skład delegacji — obok przedstawicieli Zarządu Głównego i Okręgu Wileńskiego — weszli delegaci bliższych i dalszych Okręgów, a mianowicie: Poleskiego, Nowogródzkiego, Białostockiego, Rad.-Kieleckiego, Stołecznego, Łódzkiego, a także Wołyńskiego i Stanisławowskiego. Pozostałe Okręgi były reprezentowane na uroczystościach w Krakowie.

Poszczególne ognia LMK, pragnące ponadto w sposób specjalny uczcić pamięć Wielkiego Wodza Narodu, w rocznicę Jego zgonu podjęły zbiórki na łódź podwodną im. Marszałka J. Piłsudskiego. — Zbiórka ta spotkała się z pełnym poparciem społeczeństwa. Akcję taką przeprowadził Obwód LMK w Krakowie i in., koło zaś Związku Rezerwistów przy Wydz. Wojsk. Zarządu Miejskiego w Warszawie postanowiło ponadto zapisać swych wszystkich członków do LMK, oraz wciągnąć do tej pracy wszystkie ognia Związku Rezerwistów, aby — jak głosi uchwała — wytyczać drogi dalszego utrwalania mo-

carstwowej Polski, w myśl wskazań Józefa Piłsudskiego.

Akcja przygotowawcza do obchodu Święta Morza została już rozpoczęta przez Gł. Kom. Wykonawczy, a wszystkie komisje: organizacyjna, propagandowa, zbiórki i imprez, oraz Polonji Zagranicznej — podjęły już swe prace, przygotowując odpowiednie materiały dla terenu, w myśl zapowiedzi, podanej w okólniku z dnia 5 maja.

W ramach Święta Morza odbędzie się spływ z całej Polski do Gdańska i Gdyni, lecz na zasadach innych, niż dotychczas, gdyż wszyscy uczestnicy wyruszą z początkowych punktów jednocześnie dnia 28 czerwca, zatem Gdańsk i Gdynię osiągać będą stopniowo w ciągu 7—10 dni. Dzięki temu uniknie się większego natłoku na dolnej Wiśle, a sprawa zakwaterowania i wyżywienia nie będzie nastroczać w tych warunkach żadnych trudności na tym najważniejszym odcinku trasy.

W ostatnim okresie, przy udziale przedstawicieli Zarządu Głównego, odbyły się już doroczne zjazdy delegatów w 8 okręgach: Woj. Warszawskiego — 22 III, Okręgu Pole-

skiego i Stanisławowskiego — 26 IV, Pomorskiego — 30 IV, Lubelskiego — 3 V, oraz Krakowskiego, Wileńskiego i Zagłębia Węglowego — 10 V r. b. Wszystkie wymienione Okręgi przedstawiły na zjazdach duży materiał sprawozdawczy za rok ubiegły, który przyniósł pomyślne wyniki prac we wszystkich działach. Szczególnie imponująco pod każdym względem przedstawiał się zjazd w Katowicach, przy udziale ponad 300 delegatów z całego Śląska, którzy w dyskusji nad sprawozdaniem i nad programem dali dobitny wyraz pełnego zrozumienia spraw morskich i kolonialnych, zarówno pod względem programowym, jak i organizacyjnego ich rozwiązania. Z tego względu drukowane sprawozdanie tego najsilniejszego Okręgu, sporządzone na zjazd, zasługuje na poznanie przez ogół członków LMK. Uroczysty charakter miał przebieg V zjazdu w Lublinie, w którym — obok około 200 delegatów — wzięli udział przedstawiciele władz, wojska, duchowieństwa i organizacyj; ze względu na obszerny porządek obrad, prace tego zjazdu odbywały się w komisjach, a wszystkie wnioski w liczbie 46, zostały uchwalone na 2-gim plenarnym posiedzeniu delegatów. Okręg Lubelski wydał również drukiem obszerne sprawozdanie z działalności Zarządu Okręgu, Obwodów i Oddziałów, które przedstawia w liczbach i w metodach pracy b. poważny dorobek Ligi na obszarze całego wojew. lubelskiego.

DO DNIA 1 MAJA 1936 ZEBRANO NA

W GOTÓWKI
W PAPIERACH
WARTOŚCIOWYCH

3.517.955.95

453.730.25

F O M

Zjazdy innych Okręgów, aczkolwiek w mniejszym nieco stopniu, również dostarczyły bogaty materiał, który daje pomyślny obraz rozwoju Ligi we wszystkich dzielnicach Polski i stały wzrost członków. Dość powiedzieć, że np. Okręg Pomorski podwoił liczbę swych członków, a propagandą objął całe społeczeństwo, jak to wynika z kategorii członków i ze źródeł zbiórki na FOM, wzrastającej coraz bardziej w woj. pomorskiem.

Prezes Zarządu Głównego LMK., p. gen. G. Orlicz-Dreszer udał się do Nowego Jorku na m/s „Batory”, który w dn. 18 maja r. b. wyruszył z Gdyni poraz pierwszy do St. Zjedn. Ameryki Półn. i na tej linii będzie utrzymywał stałą komunikację pasażersko - towarową, obok m/s „Piłsudski”. Powrót p. gen. Orlicz - Dreszera do kraju nastąpi w połowie czerwca.

Na zaproszenie Towarzystwa Polsko - Włoskiego im. Dante Alighieri, przybył do Polski adwokat przy Sądzie Najwyższym w Rzymie, dr. Remo Renato Petitto, który w naszych miastach uniwersyteckich wygłosił kilka odczytów literackich. Równocześnie dr. Petitto wygłosił w jęz. francuskim odczyty publiczne o zagadnieniach kolonialnych, zorganizowane przez Ligę M. i K. w Warszawie, Poznaniu, Lwowie, Krakowie i Katowicach.

W dniu 2 maja odbyło się poświęcenie nowego lokalu Okręgu Stołecznego, którego dokonał ks. kapelan Merklein w obecności przedstawicieli Zarządu Głównego, Okręgu Stoł. i Woj. Warsz., oraz

licznie zebranych działaczy Ligi. Uroczystość ta została połączona z wręczeniem medali 15-lecia zasłużonym członkom Ligi, oraz z otwarcie stałej wystawy marynistycznej. Licznie zebranych gości powitał prezes Okręgu, p. inż. A. Kamiński.

W ostatnich czasach ustąpili na własną prośbę z Biura Zarządu Głównego: p. L. Robowski, który objął stanowisko w gabinecie Ministra Skarbu, oraz p. Czesław Zagórski, który objął kierownictwo biura technicznego „Grupa Techniczna”.

W roku bieżącym odbędą się następujące obozy LMK dla członków starszych i młodzieży:

Obóz na Helu dla starszych, na 500 osób jednorazowo, w czasie od 20 czerwca do 15 września 1936 r. Mieszkanie w namiotach 2-osobowych lub w 8-osobowych domkach campingowych. Życie 4 razy dziennie. Obóz zaopatrzone jest w przyrządy do ćwiczeń sportowych. Koszt pobytu za 4 tygodnie 85 zł., za 3 tyg. 64 zł., za 2 tyg. 43 zł., za 1 tydz. 22 zł. Przejazd kolejowy uczestnicy opłacają oddzielnie według 50-proc. zniżki (przejazd do obozu za wykupieniem biletu normalnego, powrót darmo, za okazaniem użytego biletu za przejazd do obozu i za poświadczeniem, że uczestnik był w obozie).

Ośrodek żeglarski nad jez. Narocz dla 50 nauczycieli w czasie od 1-go lipca do 28 lipca i od 1 sierpnia do 28 sierpnia 1936 r. Koszt pobytu za 4 tygodnie razem z kursem żeglarskim wynosi zł. 70. Ośrodek posiada własny tabor żeglarski (10 żaglówek). Mieszkanie we własnych

rze Kalwarji, obok nawału pracy zawodowej, zawsze znajduje czas na pracę dla społeczeństwa. Głęboko leżą mu na sercu sprawy zagadnień morskich i ekspansji polskiej. Jako Prezes Oddziału LMK, rozbudowuje należycie organizację i zapala innych do pracy. Na kilka dni przed chorobą obojście bada możliwość urządzenia przystani na Wiśle, projektuje szereg imprez propagandowych na Święto Morza itp.

Odszedł nieoczekiwanie żołnierz-obywatel o kryształowym charakterze, nieustrudzony pracownik i organizator.

Cześć Jego pamięci!
Członkowie Oddziału LMK w Górze Kalwarji, zamiast kwiatów na trumnę ś. p. płk. Jana Dunin-Wasowicza, składają cegielkę na FOM.



Fryderyk Kulleschitz, autor „Rejsu dookoła świata”, tegoroczny laureat nagrody marynistycznej im. J. Szarackiego

budynkach, salach ogólnych lub namiotach 2-osobowych. Przejazd kolejowy uczestnicy opłacają oddzielnie. Czynione są starania o uzyskanie 80-proc. zniżki kolejowej.

Obóz w Eforel (Rumunja) na 60 osób w czasie od 1 lipca do 28 lipca, a w drugim turnusie od 1 sierpnia do 28 sierpnia r. b. Koszt ogólny (przejazd ze Lwowa na miejsce obozu i z obozu do Lwowa, 20 dni w obozie, 8 dni na zwiedzenie ważniejszych miejscowości Rumunii, wyżywienie przez cały czas, paszport zbiorowy zagraniczny i wiza rumuńska), wynosi zł. 380. Szczegółowe informacje wysyła Zarząd Gł. LMK.

Ośrodek żeglarski dla młodzieży szkolnej na jez. Narocz w czasie od 1 lipca do 28 sierpnia r. b. dla 150 osób. Koszt pobytu za 4 tygodnie zł. 50, bez przejazdu kolejowego. Czynione są starania o uzyskanie 80-proc. zniżki kolejowej. Ośrodek posiada własny tabor żeglarski. Po zgłoszeniu wysyła się informacje szczegółowe.

Obóz dla młodzieży nad Jeziorem Żarnowieckim (Pomorze) dla 50 osób w czasie od 1 lipca do 28 sierpnia. Koszt pobytu za 4 tygodnie wynosi zł. 60. Szczegółowe informacje po zgłoszeniu się.

Na ogólne życzenie młodzieży, zainteresowanej w konkursie szkolnym, urządzanym przez Ligę Morską i Kolonialną, oraz Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska S. A.” na najlepsze rozwiązanie zadań konkursowych, termin nadsyłania odpowiedzi przesunięty został do dnia 1 września r. b.

Warunki konkursu ogłoszone zostały w tegorocznym marcowym zeszycie „Morza”.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Dnia 24 kwietnia r. b. zmarł Prezes Oddziału LMK w Górze Kalwarji, ś. p. pułkownik Jan Dunin-Wasowicz, D-ca I pułku artylerji najcięższej.

Zmarły urodził się w r. 1890 w Mont-Pellier we Francji. Po ukończeniu gimnazjum i W. Szkoły Rolniczej w Wiedniu, w r. 1914 stał w szeregach I Brygady Legjonów i, po czteroletnich zmaganiach z wrogiem, zdobywał szereg wysokich odznaczeń wojskowych, jak: Krzyż Wirtuti Militari, 5-krotny Krzyż Walecznych, Krzyż Zasługi, Krzyż Niepodległości, medale Niepodległości i Dziesięciolecia.

W armji pozostaje do ostatnich swych dni. W czerwcu 1932 r. jako pułkownik obejmuje I pułk artylerji najcięższej, którym dowodzi aż do zgonu.

Jako dowódca garnizonu w Gó-

K R O N I K A

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc kwiecień r. b. wyniosły 618.307,5 ton, z czego na obrót zamorski przypada 596.034,6 ton, a na obrót przybrzeżny łącznie z w. m. Gdańskiem — 2.681,7 ton. W obrocie zamorskim na przywóz przypada 97.167 ton, a na wywóz — 498.867,6 ton; w obrocie przybrzeżnym na przywóz przypada 954,5 ton, a na wywóz — 1.727,2 ton. Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 19.591,2 ton, z czego na przywóz przypada 13.070,9 ton, a na wywóz — 6.520,3 ton.

W porównaniu z marcem r. b. ogólne obroty wzrosły o 18 tysięcy ton.

W ciągu kwietnia r. b. przeszło przez port gdyński ogółem 777 statków o łącznej pojemności

731.503 t. r. n., z czego weszło 387 statków, a wyszło 390. Pierwsze miejsce, jak zwykle, zajęła bandera szwedzka (243 statki — 167.125 t. r. n.), na drugim utrzymała się nadal bandera polska (102 statki — 92.130 t. r. n.), trzecie miejsce zajęła Danja (109 statków — 68.667 t. r. n.), czwarte — Stany Zjednoczone, piąte Anglja; bandera niemiecka zajęła szóste miejsce.

W ciągu tegoż miesiąca do Gdańska zawinęło 408 statków o pojemności 241.602 t. r. n., wyszło zaś 418 statków o pojemności 245.547 t. r. n., czyli ogółem przeszło przez port gdański 826 statków o łącznej pojemności 487.149 t. r. n. Oznacza to w porównaniu z rokiem ubiegłym znaczny wzrost zarówno pod względem ilości statków, jak i ich pojemności.

Ruch pasażerski przez port gdyński wyniósł w kwietniu r. b. 1.636 osób, z czego przyjechało 193 pasażerów, a wyjechało 1.443. Największy ruch pasażerski zanotowano w tym czasie między Gdynią a Brazylią, a mianowicie 814 pasażerów, następnie między Gdynią a Anglią — 473 pasażerów, oraz między Gdynią a Francją — 244. W porównaniu do miesiąca marca r. b. ruch pasażerski wzrósł o 249 osób. Ciekawy jest przytem podział pasażerów według klas, a mianowicie pasażerów I klasy było 85, II klasy tylko 54, a III-ej aż 1.497.

Połowy przybrzeżne dały w kwietniu r. b. ogółem 1.434.130 kg ryb o wartości 163.441 złotych. W porównaniu zatem z tym samym miesiącem r. ub. połowy wzrosły ilościowo o 365.000 kg, wartościowo jednak spadły o 92.000 złotych. Jest to o tyle charakterystyczne, że świadczy o dostosowaniu się rybołówstwa morskiego do sytuacji gospodarczej kraju przez obniżenie ceny ryb, poławianych masowo, jak szproty i dorsze.

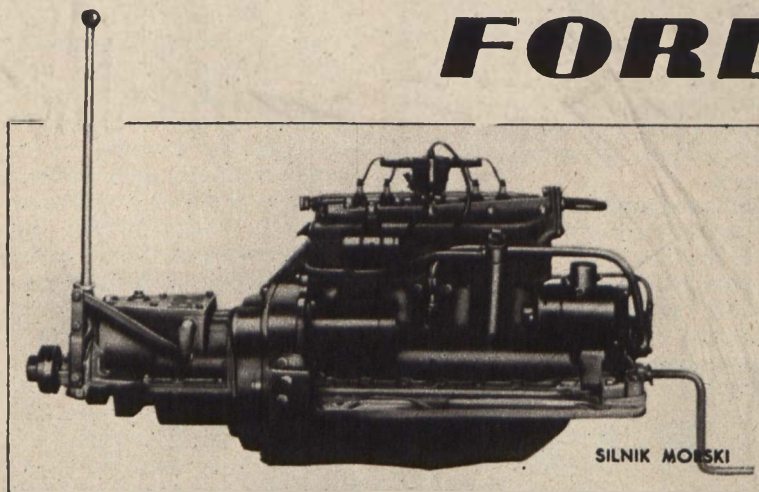
Połowy otwartego Bałtyku pod Bornholmem i na Głębi Gdańskiej dały ogółem 229.720 kg o wartości 28.914 złotych, czyli ilościowo wzrosły w stosunku do kwietnia r. ub. o 93 tony, a wartościowo o 3.000 złotych.

Największym odbiorcą ryb były w dalszym ciągu wędzarnie, odbierające blisko 730.000 kg. ryb; na rynku miejscowym i do kraju sprzedano w stanie świeżym przeszło 695.000 kg, Gdańsk odebrał zaledwie 3.630 kg, ponadto zagranicę wysłano 4.500 kg łososi o wartości 20.250 złotych, przytem głównym odbiorcą była Szwecja — 3.100 kg, dalej Szwajcaria — 1.200 kg, wreszcie Anglja nabyła 200 kg.

Ogłoszone ostatnio dane pozwalają ustalić cyfrę obrotów towarowych Gdańska i Gdyni w ciągu pierwszego kwartału r. b. Z zestawień tych wynika, że zamorski obrót towarowy obu portów polskiego obszaru celnego wyniósł w tym czasie ogółem 3.127.594 ton, z czego na Gdynię przypada 1.861.520 ton, a na Gdańsk — 1.266.074 ton, to zn. na Gdynię przypada około 60 proc., a na Gdańsk około 40 proc. naszego handlu zamorskiego.

Jeżeli porównamy cyfry te z wynikami pierwszego kwartału r. ub., to przekonamy się, że rok

SILNIKI PRZEMYSŁOWE I MORSKIE FORD

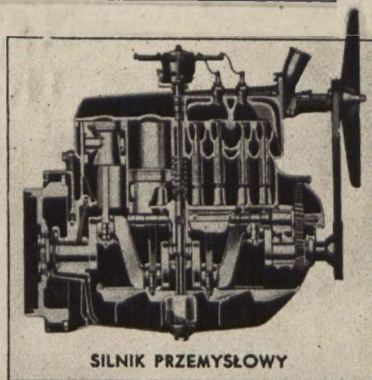


SILNIK MORSKI

Silniki morskie i przemysłowe FORD odznaczają się wyjątkową sprawnością i oszczędnością w eksploatacji.

Są to silniki lekkie a jednocześnie o dużej mocy w stosunku do wagi własnej.

Prosimy zwrócić się do najbliższego aut. odprzedawcy wyrobów FORD i zażądać szczegółowej oferty.



SILNIK PRZEMYSŁOWY



FORD MOTOR COMPANY

bieżący przyniósł wprawdzie Gdyń wzrost wywozu, przywóz jednak wykazał spadek wobec zmniejszenia się przywozu złomu żelaznego, owoców, nasion olejnych, ryżu i tomasyny. W związku z tem ogólne obroty zamorskie Gdyni wykazały nieznaczny wzrost, sięgający 4.3 proc.

Obroty zamorskie portu gdańskiego wzrosły stosunkowo więcej, bo o 5.2 proc. Wywóz wprawdzie wzrósł nieznacznie, ale zato wzrost importu przez port gdański jest już poważny, bo sięga 29.5 proc.

Ruch statków w porcie gdyńskim w ciągu pierwszego kwartału r. b. wyniósł ogółem 2.301 statków o pojemności 2.336.651 t. r. n. W porównaniu zatem do tego samego okresu roku ubiegłego, ruch statków wzrósł pod względem ilości o 3.2 proc., a pod względem pojemności o 10.6 proc.

Doniedawna dość znaczna część emigrantów z Polski do Ameryki Południowej korzystała ze statków francuskiej linii żeglujowej „Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur“ w Marsylii. W r. 1935 z portu tego odpłynęło do Ameryki Południowej, a prze-

dewszystkiem do Argentyny ogółem 1.454 emigrantów z Polski. W roku bieżącym rząd polski nie odnowił umowy z francuskim towarzystwem żeglujowym, pragnąc w ten sposób skierować ruch emigracyjny z Polski na uruchomioną ostatnio przez Towarzystwo Okrętowe „Żegluga Polska“ linię Gdynia — porty Ameryki Południowej, obsługiwana przez s/s „Pułaski“.

W Dzienniku Ustaw ukazała się ustawa z dnia 9 kwietnia r. b. o wywłaszczaniu nieruchomości na cele budowy portów i innych urządzeń morskich. W myśl tej ustawy, wywłaszczać można nieruchomości na cele budowy, rozwoju i utrzymania morskich portów i przystani użytku publicznego, składów i innych urządzeń tych portów i przystani, umocnień brzegu morskiego i morskich urządzeń sygnalizacyjnych.

Prawo wywłaszczania na powyższe cele posiada Skarb Państwa, gminy oraz przedsiębiorstwa użyteczności publicznej, posiadające osobowość prawną. Ustawa ta weszła w życie z dniem ogłoszenia.

W związku z ograniczeniami dewizowymi, wprowadzonymi na te-

renie Rzplitej, komisja dewizowa celem uproszczenia postępowania przy dokonywaniu przekazów zagranicznych, wynikających z tranzakcyj, związanych z techniką obrotu portowego — upoważniła Oddział Banku Polskiego w Gdyni do udzielenia zezwoleń przedsiębiorstwom żeglujowym, maklerom okrętowym, przedsiębiorstwom spedycyjnym oraz konsulom państw zagranicznych na nabywanie, przekazywanie, wysyłanie oraz stawianie do dyspozycji cudzoziemców zagranicznych środków płatniczych i dewiz. Równocześnie komisja dewizowa upoważniła Oddział do udzielania zezwoleń na nabycie i przekazanie zagranicę kwot także ponad 1 tyśiąc złotych z tytułu importu towarów w tych wypadkach, gdy chodzi o wykupienie konosamentu lub wówczas, gdy niedokonanie przekazu utrudniłoby wyladowanie towaru.

W kwietniu r. b. odeszły z Gdyni pierwsze partje paku smołowego, pochodzącego z kopalń górnośląskich. Jeden ładunek paku w ilości 2.500 ton odpłynął do Gandawy, a drugi w ilości 3.000 ton, zabrał statek estoński „Merisaar“.

HURTOWE SKŁADY PAPIERU

D O M H A N D L O W Y

P O L P A P I E R

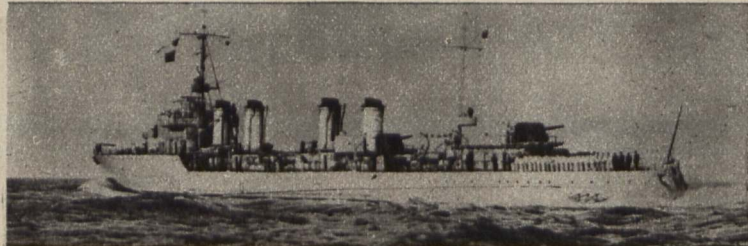
WARSZAWA, DŁUGA 25

tel. Zarząd 11-96-86. Biuro 11-96-82

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 WOJENNYCH 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

17. KRYPTOGRAM

Z każdego z podanych poniżej 27-u wyrazów należy wybrać kolejno po trzy sąsiednie litery, a powstanie aforyzm (złota myśl) Franciszka Morawskiego, zakończona wyrazem 28-ym.

- | | |
|----------------|------------------|
| 1. CZEKOLADA | 15. ZMIERZCH |
| 2. PREMIER | 16. CHUSTECZKA |
| 3. CZERSTWOŚĆ | 17. ROZUMOWANIE |
| 4. WINOWAICA | 18. WĄRÓD |
| 5. RÓWNIANIE | 19. ODKURZACZ |
| 6. ROZCZYŃ | 20. DOKUCZANIE |
| 7. KONIUSZY | 21. ARTYSTKA |
| 8. TEMPERATURA | 22. ODPORNOŚĆ |
| 9. KONKLAWĘ | 23. ADRESAT |
| 10. MASYW | 24. DROZDZĘ |
| 11. KONARSKI | 25. OŻENEK |
| 12. POWODZENIE | 26. ASPERSJA |
| 13. ONIEZNO | 27. NIEGODZIWIĘC |
| 14. POWIERNIK | 28. IE. |

„Matrona“ (Warszawa)

18. PERMUTACJE LITEROWE

Z jednego końca drąg, deglarom znany Z drugiego zaśle rośliną z odmiany wodnych... Ody w drągu zmienisz jedną głoskę, dziw-ryba wyjrzy z głębiny podmorskiej, Jeżeli Ci uda się uciąć jej ogon, w krainę szczęścia wejdziesz, kiedy błogo żyć sobie będziesz w wiecznym blasku słońca. Ody od drugiego ją przebiegniesz końca, to od słonecznych uchroni Cię żarów cieniasty, chłodny, nakłonczy parów. Ody parów skróciysz sprzodcu — w rezultacie seika Ci metrów zostanie w kwadracie. Ody go od końca poddasz amputacji, wyjdzie z niej... autor tej to permutacji. Jeśli się zronia dwa ostatnie słowa, to Cię powita kreacja dziewiękwa.

„Songier“ (Lwów)

19. REBUS PROPAGANDOWY

Z podanego na końcu działu rebusu należy odczytać oamówyrazowe semantyczne — zawsze aktualne — zdanie, o którym stale winien pamiętać każdy Polak.

„Teku“ (Chorzów)

20. SZARADA (Podrózujmy!)

Kiedy zbliżają się wakacje, chcąc zmienić ósmy-drugi bytu, o cudze zdanie się nie pytam: Wybieram z mieleca — nawigację.

Da moc czwartemu pięć-siedem-drugich: raz-piąta, pożyczona, zdrowa. (W tem jest jej nieposiadani powabi To — nieklamane jej zabiegii)

Fierwaza-dziwiłata każda świeże symfonije ziem i mórz rozsiwła, nad każdym ósemem-ószóstem drzewa innym linowiem drzą w eterze.

Wspak estery dalej wglęb fantazji oko się wdziera, tem jest cudnie! ! łęcza gra wspak trzy — wspak siódmy: wkrąg głóbu błę do wysp, do Azji...

Egzotyck zar w zapadłych kątach wspak trzył w odludnych zakamarkach niżę ziarneczko nam do ziarnka bezbłędny płot: ezet-dziwiłata.

Za rozwiązanie powyższych zadań Redakcja „Morza“ przernacza 6 wartościowych na-

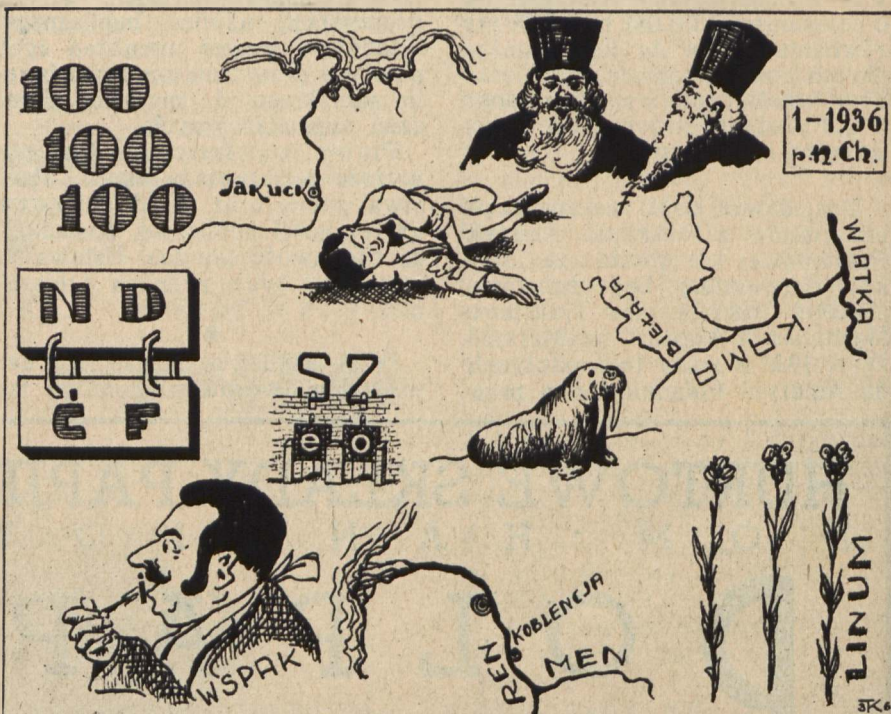
gród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z Nr. 6 upływa 28 czerwca 1936 r.; obowiązuje data stempla pocztowego. Rozwiązania zadań należy nadsyłać do Redakcji „Morza“ z dopiskiem „ROZRYWKI UMYSŁOWE“.

ROZWIĄZANIA

„MORZE“ Nr. 4 — KWIECIEŃ 1936.

11. REBUS KOŁOWY

— Owoc — om — orze — „M“ — „eis“ (nuta wspak z ogonkiem) — sta — „T“ (semaforem) — os — „T“ — co „na czy-sto“ wygląda w następujący sposób:
SŁOWO, CO MORZEM SIĘ STAŁO!



Urlop na wodzie

KAJAKI składane
PIAST

CENY przystępne

ZAKŁADY KAUCZUKOWE „PIASTÓW” S. A. — WARSZAWA UL. ŻŁOTA 35

CENY OGŁOSZEŃ

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

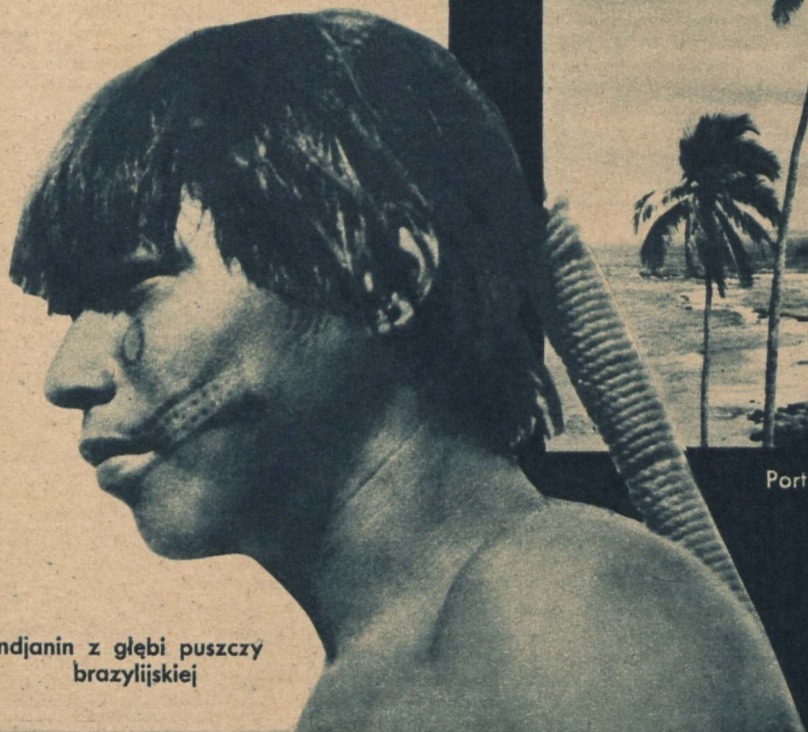
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10 Telefony: red. 290-18, adm. 533-88, P.K.O. Konto Nr. 367.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca

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



Indjanin z głębi puszczy
brazylijskiej



Port brazylijski, Bahia, będący centrum eksportu
tytoniu. W głębi latarnia morska.



Typowa w Brazylii barka towarowa



Widok basenu portowego w Bahii



Koralówka — jadowity
wąż, na szczęście rzadko
spotykany

Jeden z malowniczych kana-
łów w Rio de Janeiro



Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

2595 1936

CZASOPISMA

