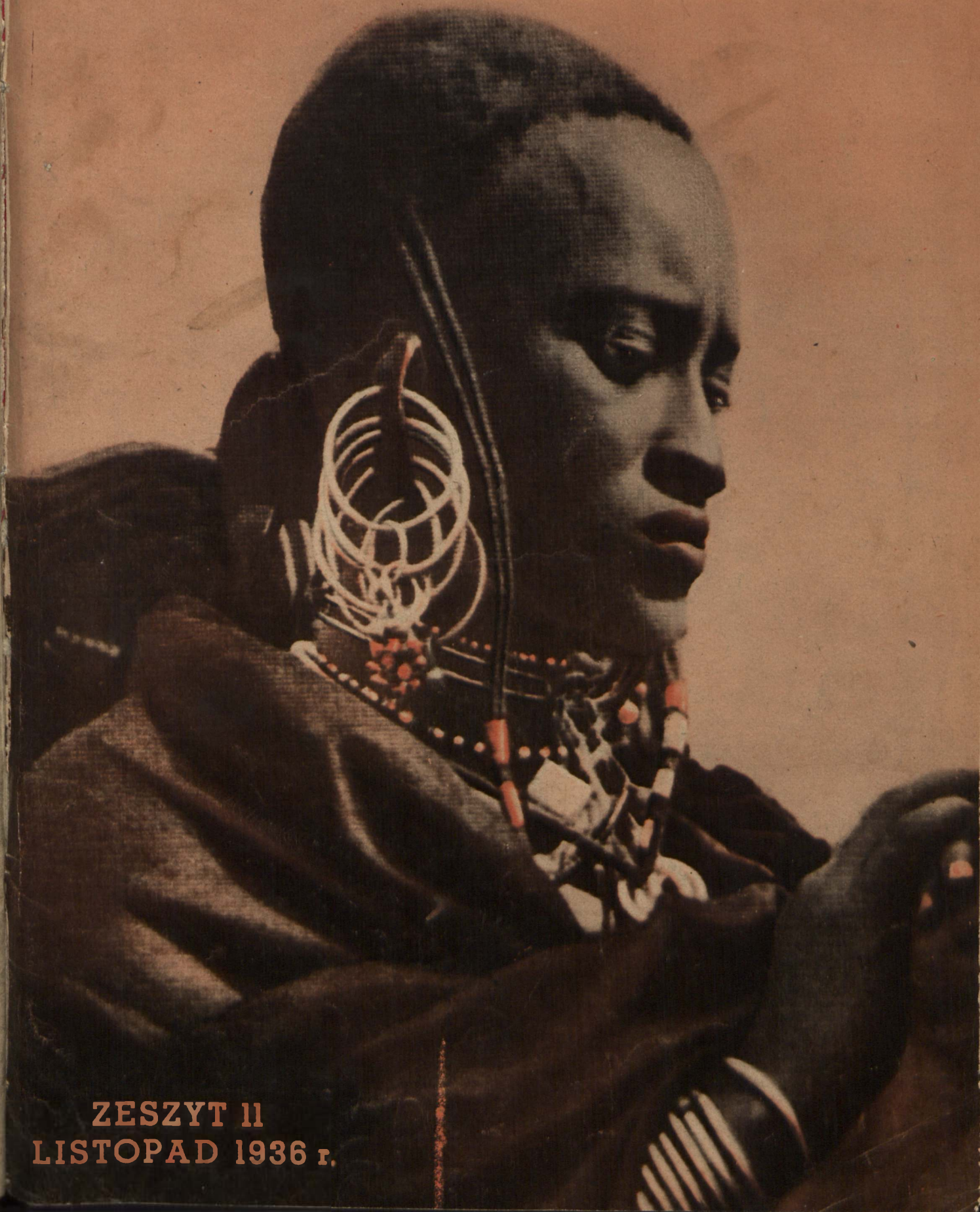


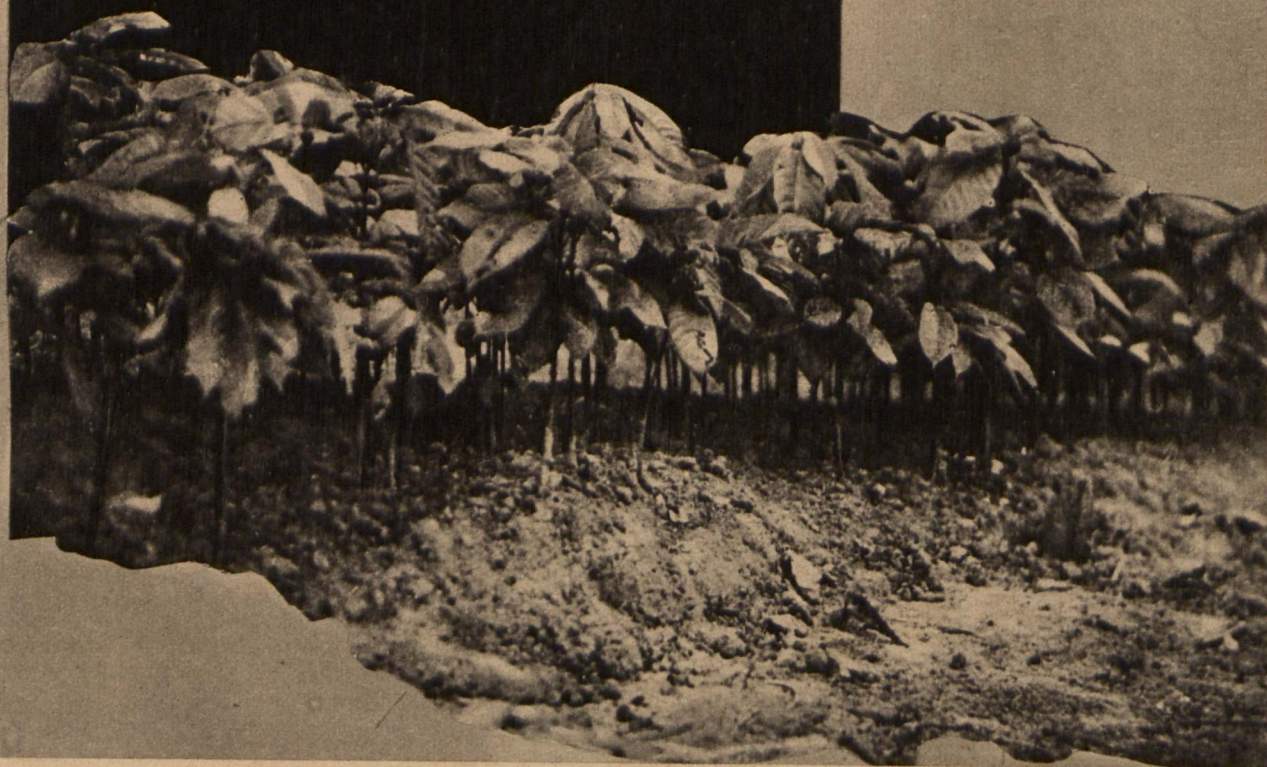
# MORZE



ZESZYT II  
LISTOPAD 1936 r.



Praca na plantacjach afrykańskich jest wprawdzie ciężka, lecz wydaje rezultaty korzystne. Plantatorzy — Polacy w Liberii — których tereny pracy widzimy na załączonych zdjęciach — z powodzeniem uprawiają tam takie rośliny, jak kakao, kawę, orzechy kola, ryż i t. d.



cz. 2535/1936/11

# MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 11

Warszawa, listopad 1936 r.

Rok XII

# W

dniach 21, 22 i 23 listopada r. b. organizujemy  
„D N I E K O L O N I A L N E”.

Idea zamorskiej ekspansji polskiej, dzięki wieloletniej nieustępliwej akcji Ligi Morskiej i Kolonialnej – objęta swym zasięgiem nie tylko półmilionową armię naszych członków, lecz również coraz głębiej przenika do wszystkich warstw Narodu.

Dawniej spotykani niewiarą – dzisiaj organizujemy „DNIE KOLONIALNE”, dumni, że dążenia nasze zostały oficjalnie podniesione na terenie międzynarodowym w Genewie, przez przedstawicieli Państwa Polskiego.

Polska chce miejsca na świecie, miejsca, odpowiadającego Państwu o 34 milionach ludności w kraju i 8 milionach za granicą, ludności o wielkim przyroście naturalnym. Do tego uprawniają nas: nasze potrzeby gospodarcze, nasz rozwój i nasze poczucie siły wewnętrznej.

Polska potrzebuje terenów zamorskich: aby mieć surowce dla przemysłu, który zatrudni rzesze głodnych pracy; aby pod własną banderą dostarczać polski towar do krajów zamorskich; aby mieć ujście dla nadmiaru przyrostu ludności.

Polska dąży do posiadania kolonij! Hasło to musi być podjęte przez cały Naród. Tylko w oparciu o świadomą wolę wszystkich Polaków możemy zdobyć kolonie, lepsze warunki bytu dla najszerzych mas, a Państwu zapewnić siłę gospodarczą i znaczenie w świecie.

Czas sprawiedliwego podziału bogactw kolonialnych niedaleki! Nas przy tym podziale nie może zabraknąć.

K. 420/60/45

Nakład 150.000

Cena pojedynczego numeru zł. 1.20

BIBLIOTEKA  
UMCS  
LUBLIN

# GENEWSKIE WYSTĄPIENIA

GeneWSkie wystąpienia przedstawicielei Rządu Polskiego na terenie Ligi Narodów w sprawach kolonialnych: surowców, rynków zbytu i terenów osadniczych — spotkały się prawie z jednomyślnym uznaniem społeczeństwa polskiego. Nie bierzemy oczywiście pod uwagę pojedynczych i dość osamotnionych głosów, które wydobyły się z piersi o krótkim, starczym tchu, lub wystąpień różnych wesołków, którzy dosiedli kolonialnego konika, by jeszcze raz dać ujście wątrobianemu humorowi.

Zrozumienie dla tych spraw jest już jednak dość powszechne. Że jest nam ciasno w dzisiejszych, lądowych granicach, że wieś polska przeludniona, że brak nam surowców dla podstawowych gałęzi przemysłu, że jesteśmy Państwem, które posiada jedno z największych skupień żydowskich na świecie — o tym wiemy wszyscy.

Nie wiedzieli jednak o tym obcy. Po raz pierwszy, trzeba przyznać, naogół z dużym zrozumieniem, dowiedział się świat, z ust przedstawicielei Rządu naszego, że Polska ma większą gęstość zaludnienia na wsi od Danii, Francji, Niemiec, że za ostatnie dziesięć lat Polska osiągnęła największy przyrost naturalny w Europie, że jesteśmy więc narodem o wielkiej sile rozwojowej, ale i o wielkich potrzebach, które muszą być zaspokojone.

Zaniepokojeni zapytają: czym kosztem i na jakiej drodze? Choć nie zgłosiliśmy jeszcze żądania kolonii, choć nie zawarliśmy z nikim, ani przeciwko nikomu żadnej zmowy kolonialnej, wystąpienia nasze

nie mogą być przecież rozumiane, jako żałosne narzekania i apelowanie do uczuć humanitarnych możliwych tego świata, by nam odstąpiono skrawek miejsca pod słońcem.

W wystąpieniach naszych, które zresztą oświectły istotne przyczyny dzisiejszego zła gospodarczego i politycznego w świecie, była zapowiedź czynnej polityki i akcji na drodze do uzyskania zadośćuczynienia naszym koniecznościom życiowym i potrzebom młodego, w pełni rozwoju, Narodu.

Sprawiedliwy podział surowców, otwarcie pustych przestrzeni dla ekspansji ludnościowej narodów przeludnionych, przywrócenie wolności obrotu kapitałów, towarów — może jedynie wydobyć świat z dna kryzysu, zabezpieczyć Europę przed ostatecznym upadkiem, przed szukaniem wyjścia na drodze rozstrzygnięć, siłą narzuconych. Tylko głusi i ślepi nie widzą istotnych przyczyn zbrojnych walk ostatnich lat, zbrojnych przygotowań się do nowych rozpraw orężnych. Cóż jednak mogą one przynieść przeludnionej Europie: zniszczenie i upadek, a gdyby przesunięcia między granicznych, to zarzewie nowych wojen, ale nie poprawę stosunków politycznych i gospodarczych. Tylko wielkie, przestrzenne tereny zamorskie, tylko niezmiernie źródła bogactw naturalnych — udostępnione dla wszystkich, mogą wyprowadzić Europę ze stanu powszechnego kryzysu, który nie ominął żadnej z dziedzin życia społeczeństw.



Wioska murzyńska

Polska, stawiając w Genewie problem kolonialny, Polska, której nikt posadzić nie może o zamysły imperialistyczne, o pobudki natury prestiżowo-politycznej, wskazała jedyną drogę wyjścia i naprawy dzisiejszego położenia Europy, choć ujawniła przede wszystkim własne potrzeby i żądania.

Na szczególne podkreślenie zasługuje też postawienie na forum międzynarodowym zagadnienia żydowskiego. Bo przecież doszliśmy do tego absurdalnego stanu sprawy emigracji żydowskiej, że Polska, w której żyje jedno z największych skupień żydowskich w świecie, uzyskiwała mniejsze prawa emigracji do Palestyny, niż kraje, w których żyje mały odsetek ludności żydowskiej, ale które stosują bezwzględną politykę nacisku emigracyjnego. Niechże przeto opiekunowie ludności żydowskiej w końcu zrozumieją, że zagadnienie żydowskiej emigracji jest zagadnieniem międzynarodowym, że wymaga przeto współdziałania i współpracy instytucji międzynarodowych.

Palestyna nie wystarczy, choćby nawet obecne zawieszenie broni zamieniło się na trwały pokój w stosunkach arabsko-żydowskich. Nie wystarczy choćby dlatego, że może być terenem jedynie emigracji bogatej, nie odciążającej stanu przesylenia żydowskiego w Polsce, ale za to ciążącej bardzo poważnie na naszym bilansie płatniczym, gdyż jak to wykazał przedstawiciel Rządu Polskiego, niewielka liczba emigrantów Żydów wywozła z Polski w jednym tylko roku dziesiątki milionów złotych.

Surowce, których wiele i różnych Polska potrzebuje, rynki zbytu, tereny osadnicze, tereny dla emi-

gracji żydowskiej, zorganizowanie i sfinansowanie tej emigracji — oto całokształt spraw kolonialnych, które nazewnątrz wysunięte zostały przez Polskę po raz pierwszy. Zbliżająca się sesja Międzynarodowego Biura Pracy, co również zostało z naszej strony zapowiedziane, będzie musiała zająć się częścią tych zagadnień.

Wyszliśmy więc już z okresu oczekiwań i biernego przyglądania się stosunkom, panującym u nas i w świecie. Ujawnienie naszych potrzeb i poglądów na zaspokojenie ich, to pierwszy krok na dalekiej i ciężkiej drodze walki, wprawdzie pokojowej, ale wymagającej skupienia sił i środków działania i przewidującej, planowej polityki.

Nasza polityka zagraniczna podjęła śmiało jeden z trudnych, ale i najaktualniejszych problemów międzynarodowych.

Zdajemy sobie sprawę, że zdobywając sobie miejsce pod słońcem, nie rozporządzamy takim zasobem środków, które są już w dyspozycji innych narodów. Wierzymy jednak głęboko, że w naszej akcji i walce o kolonie decydować będzie, jak w każdej walce, przede wszystkim wola zwycięstwa.

Przed Ligą Morską i Kolonialną otwiera się tu nowy okres działań, stają nowe obowiązki. Podejmujemy je z tym większym zapałem i energią, że z dumą patrzymy na wyniki sześciu lat naszej akcji i propagandy kolonialnej. Przez morze do kolonij — to już nie hasło, lecz wyraźny cel, który przyświecać będzie nowemu okresowi życia naszej organizacji.

J. D.



Palmy daktylowe obciążone owocami

# AFRYKA TROPIKALNO-RÓWNIKOWA JAKO RYNEK ZBYTU



Dużo się w ostatnich czasach pisze i mówi w Polsce o znaczeniu i potrzebie rozwoju naszego handlu zamorskiego, słusznie traktując tę sprawę jako zupełnie pierwszorzędą w naszym życiu państwowym i narodowym. Powołane urzędy i instytucje organizują czasami wycieczki i wystawy ruchome, których celem jest propagowanie naszego towaru na rynkach obcych, odpowiednia organizacja jego zbytu i bezpośredni kontakt z odbiorcą zagranicznym. Wysyła się też czasem delegatów do niektórych krajów zamorskich z misją zbadania ich rynków i nawiązania kontaktów z tamtejszymi czynnikami gospodarczymi. Celem tych podróży, niestety, rzadkich, choć tak potrzebnych, jest ułatwienie zbytu naszych towarów, względnie zapoczątkowanie lub zwiększenie tego zbytu.

Polskie sfery gospodarcze, zarówno urzędowe, samorządowe, jak i prywatne, dokonywują więc pewnej penetracji handlowej rynków zamorskich. Jesteśmy świadkami stopniowego procentowego wzrostu naszego handlu zamorskiego w ogólnych naszych obrotach z zagranicą. Rozwój jednak naszych bezpośrednich obrotów z krajami zamorskimi postępuje bardzo wolno i idzie raczej utartymi drogami. Pionierska akcja handlowa, tj. nawiązywanie stosunków handlowych z nowymi dla nas rynkami, należy u nas — niestety — do rzadkości, pomimo, że te nowe rynki, przeważnie egzotyczne, są naogół dostępne, nie odgródzone barierami przepisów i zakazów, coraz wyżej piętrzących się w krajach europejskich.

Takimi rynkami, w Polsce dotąd prawie zupełnie nieznanymi, są kraje Afryki tropikalno-równikowej. Liga Morska i Kolonialna, doceniając znaczenie tych rynków dla naszego gospodarstwa narodowego, spo-

wodowała wysłanie tam w r. 1934 najpierw misji, której celem było zbadanie ich, następnie zaś, łącznie z Kompanią Handlu Zamorskiego, wysłała statek „Poznań“ z towarami polskimi, które w kilku koloniach zachodniej Afryki rozsprzedano, zabierając w powrotnej drodze do Polski surowce tamtejsze.

Wysyłek ten jednak, poważny w naszych stosunkach, nie dał właściwego rezultatu, którym powinno było być przełamanie inercji naszych sfer gospodarczych i ich niezrozumiałej obojętności w stosunku do tak bogatych i pojemnych rynków — jakimi są kraje zachodniej, wschodniej i centralnej Afryki.

Kraje te nie są przecież nazbyt odległe, gdyż osiągalne drogą morską w czasie 8—18 dni, zależnie od swego położenia (od portów europejskich), a drogą powietrzną w ciągu trzech—pięciu dni. A przecież utrzymujemy stosunki handlowe z krajami równie lub bardziej odległymi, jak np. z niektórymi krajami Ameryki Południowej lub Dalekiego Wschodu.

Nie odległość więc, ani trudność komunikacji stoi na przeszkodzie naszemu eksporterowi. Poprostu kraje te są dla niego niezbrane, a jako takie — wykreślone z jego działalności.

Tam, gdzie szereg państw europejskich, nawet bez dostępu do morza i bez własnego portu, od dawna i z powodzeniem sprzedaje swoje wytwory i coraz to rozszerza swój handlowy zasięg, tam towar z napisem „Made in Poland“ jest niezbrany lub stanowi rzadkość.

Wyprawa s/s „Poznań“ wykazała — że dobrze dobrany i odpowiednio opakowany towar polski ma łatwy zbył w zachodniej Afryce.

Piszący te słowa widział w Afryce równikowej

towary nasze, jak np.: naczynia emaliowane i fajansowe, sprzedawane przez wielkie kolonialne domy handlowe. Towary te dostarczane im były za pośrednictwem obcych firm. Zarówno firma pośrednicząca, jak i sprzedająca na miejscu w Afryce, zarobiły i zarabiają dalej na sprzedaży polskich towarów, podczas gdy nasz eksporter uzyskuje wyciśniętą niską cenę.

Ale nie tylko naczynia możemy tam sprzedawać. Lista towarów, importowanych do kolonii afrykańskich, jest bardzo obszerna. W pierwszym rzędzie są to tkaniny i wyroby bawełniane, wełniane i ze sztucznego jedwabiu, dalej nafta, benzyna i smary, wszelkie maszyny i narzędzia, węgiel, materiały budowlane, jak: cement, dachówki, blacha, drzewo budulcowe, żelazo i szkło, — dalej: sól, cukier, wszelkie konserwy, mleko puszkowe, suchary (duży artykuł importu), mąka, szkło stołowe, piwo i wszelkie napoje alkoholowe, mydło i perfumy, lampy i świece, wagony kolejowe i szyny, zapaliki, chemikalia, wszelkie obuwie, galanteria, worki jutowe itd.

Widzimy więc z tego ogólnego spisu, że możliwości nasze na omawianych rynkach są różnorakie i znaczne. Dobór jednak i opakowanie towaru muszą ściśle odpowiadać wymaganiom danego rynku. Są artykuły standartowe, które we wszystkich terytoriach tropikalno-równikowej Afryki znajdują zasadniczo zbyt. Inne znów, jak np. niektóre tkaniny i wyroby bawełniane, winny mieć określoną ściśle wagę, wymiary, sposób złożenia (tkaniny odzieżowe), odpowiednie znakowanie i opakowanie, aby w danym terytorium łatwo znalazły kupca. Kolor i deseń, dobrane odpowiednio do gustu ludności danego terytorium, decydują często o powodzeniu tkaniny. Czynniki te ulegają silnym wahaniom w zależności od mody, zwyczajów i upodobań poszczególnych plemion, zamieszkujących omawiane kraje Afryki.

Z powyższego widać, że handel z koloniami afrykańskimi wymaga doskonałej znajomości poszczególnych rynków i że rynki te są zupełnie specjalne. Tem się też napewno tłumaczy, że wielkie domy handlowe, operujące, powiedzmy, w Zachodniej Afryce, nie wychodzą naogół swym zasięgiem poza terytoria, leżące w tym obrębie. Domy te nie pracują np. w Azji lub Ameryce Południowej. A są to towarzystwa o wielomilionowych kapitałach, posiadające niejednokrotnie własne floty statków handlowych.

Cena artykułu, importowanego do krajów kolo-



Widok na dzielnicę handlową w Yaounde — Kamerun



Piękna kiść bananowa

niałnych Afryki, jest — rzecz prosta — momentem niezmiernie ważnym, nie jest to jednak moment decydujący. Nie są nim również dogodne warunki płatności, ofiarowywane kupującemu. Właśnie gatunek i odpowiedni dobór towaru pod każdym względem, ma tu pierwszorzędne znaczenie. Co do tego, rynki tropikalno-równikowej Afryki nie różnią się zapewne od wielu innych rynków. Podkreślamy to jednak dla wskazania, że kraje kolonialne Afryki, pomimo niskiego poziomu cywilizacyjnego tamtejszej ludności, nie przyjmą każdego i jakiegokolwiek towaru.

Chłonność tych rynków jest znaczna. Kryzys ekonomiczny, gnębiący cały świat, szczególnie boleśnie dotknął kraje kolonialne, żyjące przeciw wy-

łącznie z eksportu swych surowców. Sytuacja ekonomiczna omawianych krajów afrykańskich doznała jednak znacznego polepszenia w r. 1934 i 1935, i polepszenie to ma cechy trwałości i ciągłego wzrostu, jak to wskazuje statystyka obrotów handlowych tych krajów. Również obroty i zyski poszczególnych domów handlowych, tam operujących, wykazują poważny wzrost.

Zyski z tego polepszenia się położenia ekonomicznego krajów kolonialnych Afryki ciągnie szereg państw europejskich i pozaeuropejskich. Polski jednak nie ma w ich liczbie. Jeżeli sprzedajemy pewne drobne ilości naszych towarów do kolonij, to robimy to za pośrednictwem obcych firm. Obce firmy przewożą nasz towar swoimi statkami i obce firmy rozprawdzają go do najodleglejszych zakątków Afryki, i napewno na tym nie tracą.

Czas już skończyć z tym szkodliwym dla nas stanem rzeczy. Niech kupiec polski przełamie na koniec swą niezrozumiałą obojętność do tych bogatych i pod wszelkim względem interesujących krajów! Niech na koniec „Made in Poland” będzie widoczne w każdym porcie, w każdej faktorii, w każdej murzyńskiej chacie krajów kolonialnych Afryki.

Aby jednak tego dopiąć, musimy poznać te kraje dokładnie i następnie musimy działać tam bezpośrednio. Polskie domy handlowe winny powstawać w koloniach. Domy te winny importować bezpośrednio z Polski i eksportować surowce afrykańskie bezpośrednio do Polski. Transport tych towarów winien odbywać się na polskich statkach.

Do stanu tego należy dochodzić stopniowo, zaczynając od terytoriów, gdzie z tych czy innych względów możemy działać łatwiej. Dopiero potem należy stopniowo rozszerzać zasięg na inne, sąsiednie kraje.

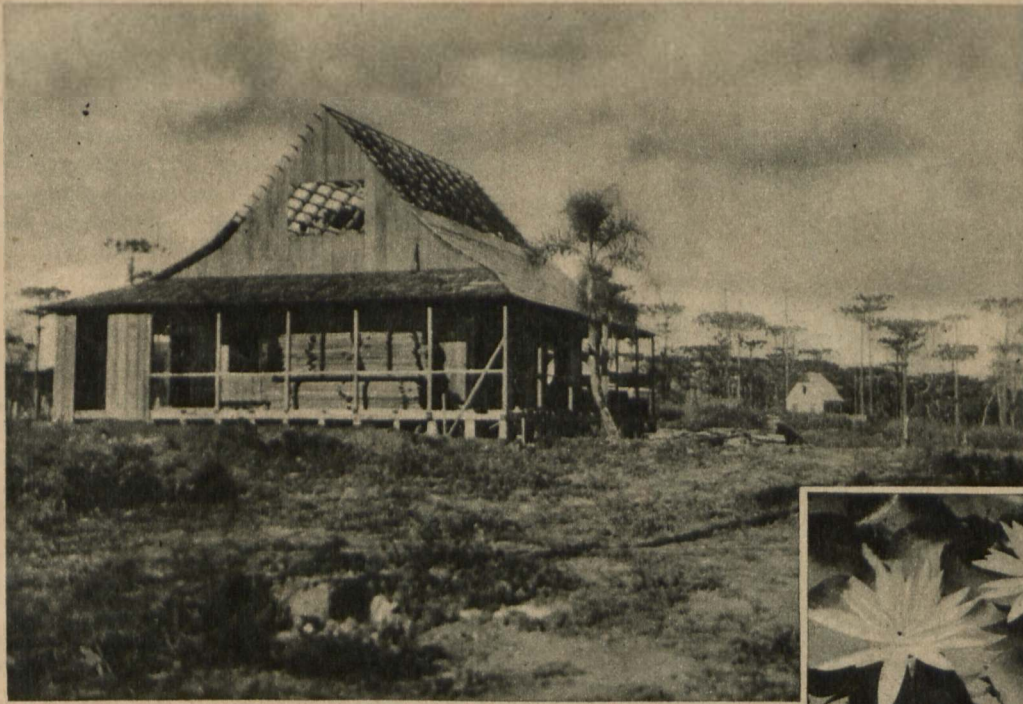
Musimy jednak zacząć zaraz. Każdy dalszy rok nieobecności naszej w tych krajach afrykańskich, to wielomilionowe sumy, stracone dla naszego gospodarstwa narodowego.

ST. PODOSKI

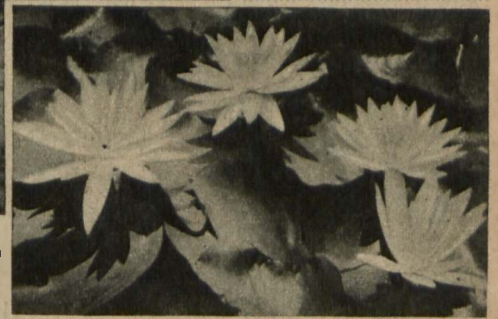


Miasto Libreville — Gabon





Dom administracji na „Morskiej Woli”



## DODATNI OBJAW

Powszechnie znane wyrażenie, że dla prowadzenia i wygrania wojny potrzeba „pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy“, daje się zastosować nietylko w odniesieniu do wojny. Słusznie przeto delegacja Rządu naszej Rzeczypospolitej w Genewie, stawiając na forum międzynarodowym sprawę terenów dla emigracji, wysunęła jednocześnie kwestię finansowania ruchu emigracyjnego, bez czego sama emigracja staje się słowem bez treści.

Niejedna myśl zdrowa, niejedno zamierzenie w dziedzinie porządkowania stosunków emigracyjnych spaliły na panewce na skutek braku środków materialnych, a niejedno poczynanie, podjęte z najlepszymi zamiarami, przekształcało się w trakcie realizowania w t. zw. aferę emigracyjną, bo w pewnym momencie inicjatorom i organizatorom przedsięwzięcia zaczynało brakować tchu.

To ostatnie niebezpieczeństwo naszej Lidze nie zagraża, nie rozpoczęliśmy ani jednej rzeczy, której byśmy nie mogli doprowadzić do końca, ale z iluż akcji z powodu braku środków musieliśmy rezygnować, ileż razy musieliśmy zwięzać zakres swej działalności?

Wystarczy przypomnieć dzieje niedosłej do skutku budowy linii kolejowej w Paranie. Jeszcze w r. 1933 delegat Ligi Morskiej i Kolonialnej w Brazylii, emerytowany generał Strzemiński, nadesłał projekt wielkiej kolonizacji, połączonej z budową kolei. Specjalna komisja badała tę sprawę na miejscu w Paranie, i pomimo całego wysiłku Ligi i jej nieodżałowanego prezesa, gen. Orlicz - Dreszera, sprawa nie ruszyła z miejsca. Brakło środków.

Akcję naszą na terenie Brazylii musieliśmy poważnie ograniczyć, i to, co tam robimy, nie może ani imponować Brazylijanom, ani też wywrzeć większego wpływu na stosunki w Polsce.

Z Polakami w Brazylii, pomimo istnienia blisko 300-tysięcznej kolonii polskiej, nikt się specjalnie nie liczy, bo nie ma wielkich polskich przedsiębiorstw, bo nie ma żadnych polskich poczynań na większą skalę.

Nasza Liga zakupiła w Paranie dwadzieścia parę tysięcy ha i osadziła na swych terenach kilkadziesiąt rodzin, ale Anglicy zakupili na północy Parany 1.200 tysięcy ha, wybudowali kolej długości 250 kilometrów, przerzucili most żelazny przez dużą rzekę Tibagy i osadzili już na swoich terenach przeszło 20 tysięcy osób, pomiędzy którymi niema wcale Anglików, bo, jak wiadomo, Anglia osadników na wywóz nie posiada. Jest to więc wielka akcja wraz z wszelkimi jej konsekwencjami.

A teraz przenieśmy się na inny odcinek — afrykański.

W początkach roku 1935 urządzamy pionierską wyprawę handlową statku „Poznań“ do portów Afryki zachodniej, poznajemy możliwości dla naszej penetracji gospodarczej nad Zatoką Gwinejską od Liberii aż do Kamerunu, stwierdzamy, że w tej połaci Czarnego Łądu, przy odpowiedniej organizacji, można lokować polskich towarów za sumę od 20 do 30 milionów złotych rocznie (w r. 1935 nasz wywóz do całej Afryki wyniósł 17 milionów złotych, a przywóz z Afryki — 34 mil. zł.) i na tym cała akcja... kończy się. Bo znowu nie ma miliona czy tylko 500 tysięcy złotych, z którymi Liga mogłaby dać impuls do zorganizowania specjalnego towarzystwa dla handlu z Afryką Zachodnią. Niewątpliwie wymieniona kwota byłaby za małą dla prowadzenia tak wielkiej akcji, ale wystarczająca dla wystąpienia z inicjatywą i nadania samej akcji należytego rozpędu. Wszak wyprawa „Poznania“ doszła do skutku tylko dzięki temu, że w połowie



Rycynus na plantacjach polskich w Liberii

została sfinansowana przez naszą Ligę. Kapitał prywatny w Polsce wykazuje dziwnie mało inicjatywy i nie tyle mu chodzi o zdobycie nowych rynków zbytu i zbudowanie trwałych podstaw dla naszej ekspansji gospodarczej, ile o formalne zadośćuczynienie tym czy innym wymaganiom Państwa w zakresie kompensaty i... o pobranie premij ze skarbu Państwa. W danym zaś wypadku chodziło i chodzi o robotę solidną, obliczoną na bliższą i dalszą przyszłość. Handel w zachodniej Afryce został zmonopolizowany przez kilka wielkich towarzystw kapitalistycznych, mających centrale w Marsylii, Paryżu, Hamburgu, Liverpoolu, Londynie i Bazylei. Każde z tych towarzystw posiada na terenie swojego działania w Afryce — w miastach portowych, stolicach i w ogóle w większych skupiskach danej prowincji

czy kraju — swoje własne składy towarowe, magazyny uniwersalne, sklepy specjalne, obejmujące artykuły jednej tylko gałęzi przemysłu aż do aptek własnie, faktorie itd. Zdarza się, że takie towarzystwo w jednym tylko mieście rozporządza dwudziestoma kilkoma punktami sprzedaży. Wejście zatem na rynek, w ten sposób zorganizowany, jest możliwe jedynie pod warunkiem prowadzenia penetracji planowej, opartej o sieć własnych składów towarowych, magazynów i sklepów, zaopatrywanych w towary, regularnie dosyłane z Polski.

A to wymaga i kapitałów i niespekulacyjnego podejścia do sprawy.

W szeregach naszej Ligi zagadnienie ekspansji zamorskiej na przestrzeni ostatnich paru lat pogłębiło się znacznie. Mamy w tym kierunku do zanotowania szereg objawów radosnych, z których niejeden zasługuje na podanie do wiadomości publicznej i na wyróżnienie.

Oto Okręg Kielecko-Radomski, przez usta swojego wiceprezesa, dra Michalskiego, złożył w Zarządzie Głównym oświadczenie, iż placówki Ligi Morskiej i Kolonialnej w tym Okręgu, to jest: Zarząd Okręgowy, Obwody i Oddziały, ofiarują na Fundusz Akcji Kolonialnej Ligi kwotę 33 (trzydziestu trzech) tysięcy złotych. Nie jest to gołosłowna deklaracja, gdyż większa część wymienionej kwoty została już przez Okręg i Oddziały pokryta, aczkolwiek sama akcja znajduje się dopiero w zaczątku.

Jeszcze dalej w swoich zamiarach idzie jeden ze słabszych Okręgów Ligi: Okręg Białostocki. Szłonek Zarządu tego Okręgu i prezes sekcji kolonialnej Obwodu Grodzieńskiego, p. major dypl. Andrzejowski, zadeklarował w Zarządzie Głównym kwotę 100 (stu tysięcy) złotych na Fundusz Akcji Kolonialnej. Mówił między innymi, że hasła kolonialne Ligi na terenie Okręgu zdobyły szczególną popularność i że aktywność prezesa Zarządu Okręgowego, p. dra Piaseckiego w Białymstoku, czynią zadanie zebrania 100.000 zł. w okresie dni kolonijnych zupełnie realnym. W każdym razie należy stwierdzić, że Okręg Białostocki już rozpoczął akcję i że już może wykazać się pewnymi rezultatami.

Nie wątpimy, że pozostałe Okręgi wezmą udział w tym szlachetnym wysiłku i że rezultatem praktycznym „Dni Kolonialnych”, poza szerszym spopularyzowaniem idei kolonialnej wśród społeczeństwa, będzie zdobycie większych środków na akcję kolonialną Ligi.

MICHAŁ PANKIEWICZ



Plaskorzeźby z Kamerunu

# JESZCZE O EMIGRACJI ŻYDOWSKIEJ

○ sprawie emigracji żydowskiej z Polski, jako jednej ze szczególnie ważnych i aktualnych spraw najbliższego okresu polskiej polityki emigracyjnej, pisaliśmy już w poprzednim nr-ze „Morza“. Jednak ostatnie tygodnie przyniosły tutaj tak doniosłe wydarzenia, że koniecznością jest powrót do tego tematu.

W ciągu ostatnich dni w zagadnieniu emigracji żydowskiej zaszła o tyle ważna i istotna zmiana, że z płaszczyzny dyskusji zasadniczej i teoretycznej, sprawa ta przeszła już na inną płaszczyznę, została przez Polskę postawiona w sposób zupełnie zdecydowany i formalny jako zagadnienie, wymagające międzynarodowego zbadania i rozstrzygnięcia.

Dnia 6 października br. przedstawiciel Polski przy Radzie Ligi Narodów, min. Tytus Komarnicki, złożył na Komisji Mandatowej Ligi Narodów oświadczenie, którego istotą było wskazanie konieczności podjęcia ze strony Ligi Narodów kroków, mających na celu znalezienie odpowiednich terenów emigracyjnych dla pomieszczenia większej liczby ludności żydowskiej, która w dzisiejszych warunkach nie może liczyć na to, aby w Państwie Polskim mogły się dla niej utworzyć odpowiednie tereny i warsztaty pracy.

Podstawowym i naturalnym takim terenem jest — według słów min. Komarnickiego — w pojęciu Rządu Polskiego — Palestyna. To też Rząd Polski „śledzi z napiętą uwagą“ wypadki, rozgrywające się w Palestynie i jest przekonany, że nie wpłyną one na zahamowanie emigracji żydowskiej do Palestyny. Jednak zdaniem Rządu Polskiego jest rzeczą niezbędną, by Liga Narodów zwróciła baczniejszą uwagę na „konieczność znalezienia innych terenów emigracyjnych dla olbrzymiego rezerwuaru ludności żydowskiej, mieszkającej w Europie środkowej i wschodniej“.

W tym samym dniu również i inny przedstawiciel Polski, dr Rose, wiceminister w Min. Przemysłu



Dzielnica żydowska w Jerozolimie

i Handlu, zabrał głos na Komisji Gospodarczej Ligi Narodów, zwracając uwagę na stronę finansową sprawy i domagając się, imieniem Polski, aby odpowiednie czynniki Ligi Narodów zajęły się sprawą wyszukania środków na stworzenie w skali światowej warunków emigracji z krajów przeludnionych do krajów o słabym zaludnieniu. Dr Rose wskazał w swym przemówieniu na fakt, że w roku 1935 Polska miała ogromne trudności gospodarcze wskutek wywiezienia przez emigrantów żydowskich do Palestyny kilkudziesięciu milionów złotych.\*) Trudno-

\*) Liczba ta wydaje się poważnie za mała. Prawdopodobnie wysokość sum wywiezionych była o wiele większa. (Przyp. Redakcji).



Dom arabski w Palestynie

ści te, przy przeprowadzeniu akcji emigracyjnej w tej skali, w jakiej jest ona obecnie wskazana przez warunki przeludnienia Polski, byłyby zbyt wielkie, by mogły obciążać wyłącznie Polskę, i stąd powstaje konieczność, by sprawę tę uznano za przedmiot zainteresowania międzynarodowego.

Oba wspomniane wyżej wystąpienia były na terenie Ligi Narodów przyjęte z dużym zainteresowaniem. W rezultacie w dniu 9 października r. b. została przyjęta na Komisji Gospodarczej rezolucja, zgłoszona przez Polskę, aby na listopad roku bieżącego została zwołana specjalna konferencja do spraw emigracyjnych, któraby zajęła się rozpatrzeniem poruszonych przez Polskę zagadnień. Przeciwno tej rezolucji wypowiedział się jedynie przedstawiciel Rosji Sowieckiej, p. Rosenblum, który jednak następnie, widząc ogólne i jednomyślne poparcie stanowiska Polski przez inne państwa, zmienił o tyle swe stanowisko, że wstrzymał się od głosowania, co pozwoliło na przyjęcie polskiej rezolucji jednomyślnie.

Oczywiście, z faktu tej jednomyślności nie należy wyciągać wniosków, aby całość zagadnienia emigracji żydowskiej z Polski mogła być przez Ligę Narodów załatwiona w sposób szybki, zdecydowany i energiczny. Niezdolność Ligi Narodów do szybkiego i energicznego działania jest aż nazbyt znana. Stąd też koniecznością będzie, by Polska w sposób możliwie systematyczny i planowy zajmowała się w dalszym ciągu przygotowaniem praktycznej realizacji wysuniętego przez siebie zagadnienia.

Czy jednak tego rodzaju załatwienie sprawy

istotnie jest możliwe i w jakich granicach? — Na temat powyższy pisaliśmy już przed miesiącem, tutaj więc pragnelibyśmy dodać tylko kilka uwag uzupełniających.

Ze strony miarodajnych czynników polskich została rzucona liczba 80.000 ludzi, jako określająca mniej więcej tę granicę, której osiągnięcie odpowiadałoby narodowym i gospodarczym potrzebom zarówno Polski, jak i szerokich mas ludności żydowskiej w Polsce.

Czy liczba ta jest jednak do osiągnięcia, czy nie jest ona przesadnie wielka w stosunku do realnych możliwości?

Odpowiedź na powyższe pytanie może dać porównanie pewnych liczb, dotyczących emigracji żydowskiej w przeszłości. Tak więc emigracja żydowska zupełnie niezorganizowana, bez jakichkolwiek zewnętrznych zachęt i ułatwień, wyniosła w roku 1935 ponad 30.000 ludzi. Liczba ta świadczy wymownie o istnieniu naturalnego podłoża dla masowej emigracji żydowskiej z Polski. A trzeba dodać jeszcze, że z punktu widzenia całości zagadnienia emigracji żydowskiej, rok 1935 był przecież równocześnie rokiem wielkiego natężenia emigracji żydowskiej z Niemiec. W rezultacie w ciągu roku 1935 na teren jedynie Palestyny przybyło razem ponad 60.000 imigrantów żydowskich. A przecież Palestyna może być uważana tylko za główny, lecz w każdym razie nie jedyny teren dla przyjmowania masy ludności żydowskiej, emigrującej z krajów Europy środkowej i wschodniej.

Liczby powyższe mogłyby już wystarczyć dla dania odpowiedzi. Lecz przecież istnieją jeszcze inne liczby, które w znacznie silniejszy sposób mówią o tym, że liczby, dziś wysuwane jako naturalne granice zorganizowanej emigracji żydowskiej z Polski, nie mogą być uważane za zbyt wysokie i nierealne.

Przecież już w w. XX, w latach, poprzedzających wybuch wojny światowej, zupełnie niezorganizowana i samorzutna emigracja żydowska do krajów pozaeuropejskich wynosiła więcej, niżeli te liczby, o których się mówi dzisiaj, jako o rezultacie akcji planowej i zorganizowanej, prowadzonej przy pomocy Ligi Narodów i w oparciu o zbiorowy wysiłek wszystkich czynników zainteresowanych.

Lata 1901—1914 były latami ogromnego natężenia ruchu emigracyjnego żydowskiego, szczególnie do Stanów Zjednoczonych. W latach tych z terenu Europy wyjeżdżało rocznie przeciętnie około 150.000 emigrantów żydowskich. Według obliczeń, opartych zresztą na źródłach żydowskich, z liczby tej około 70.000 ludzi emigrowało z terenu dzisiejszego Państwa Polskiego. I znowu trzeba podkreślić, że emigracja ta była nie tylko zupełnie dobrowolna, ale dokonywała się bez odpowiedniej pomocy i nie miała charakteru akcji zorganizowanej.

W tych warunkach trudno jest mówić, aby wysunięcie projektu emigracji około 80.000 ludności żydowskiej rocznie w ciągu najbliższych lat z terenu Państwa Polskiego, było wysunięciem liczb przesadnych i nierealnych. Przeciwnie, możnaby co najwyżej powiedzieć, że liczba ta jest jeszcze zbyt mała w stosunku do istotnych możliwości i że zależnie od sposobu załatwienia sprawy otwarcia odpowiednich terenów dla imigracji żydowskiej, może być z łatwością, przynajmniej w pierwszych latach, znacznie przekroczona.

Oczywiście, ważnym zagadnieniem jest tutaj sprawa znalezienia odpowiednich środków na ułatwienie przeprowadzenia powyższej akcji w skali istotnie odpowiadającej możliwościom. Dotychczasowa emigracja żydowska z Polski miała jeden brak zasadniczy. Była ona emigracją przede wszystkim sfer zamożniejszych, nie dotykała zaś w naturalnym i niezbędnym stopniu tego najważniejszego kontyngentu emigracyjnego, jakim są szerokie koła najbiedniejszych mas żydowskich, które znajdują się w Polsce w warunkach takiej nędzy, że danie im możliwości emigracyjnych może być jedynym sposobem rozwiązania również i zagadnienia socjalnego, związanego z warunkami ich egzystencji.

Polska tych możliwości sama przez się nie ma i ich nie znajdzie. I stąd strona gospodarcza tej

sprawy musi być potraktowana jako zagadnienie międzynarodowe, podobnie zresztą, jak i zagadnienie likwidacji majątków emigrujących sfer zamożnego żydostwa, w dzisiejszych warunkach powszechnych skrępowań dewizowych i gospodarczych, nie może być przez Polskę załatwione w sposób nie liczący się z podstawami naszego życia gospodarczego. Zagadnienie to może być rozwiązywane jedynie w drodze planowego systemu rozliczeniowego, któryby nie narzucił Polsce tego rodzaju zobowiązań, jakie z punktu widzenia naszej sytuacji gospodarczej są dziś niewykonalne. I stąd słusznie się stało, że zagadnienie emigracyjne żydowskie zostało przez Polskę postawione na terenie międzynarodowym nie tylko jako zagadnienie ludnościowe, ale i jako zagadnienie gospodarcze.

Pozostaje jeszcze jedna strona omawianego zagadnienia: stosunek do niego przedstawicieli społeczeństwa żydowskiego.

Otóż tutaj należy podkreślić zjawisko zastanawiające. W swoim czasie wszystkie ugrupowania żydowskie podnosiły — jako niesłychaną krzywdę międzynarodowego zespołu żydowskiego, — fakt wprowadzenia przez szereg państw, ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej na czele, ograniczeń imigracyjnych. Dzisiaj te same ugrupowania równie silnie, jeśli nie silniej jeszcze, przeciwstawiają się wszystkim projektom, których istotą jest otwarcie dla mas żydowskich odpowiednich terenów imigracyjnych, a przez to samo zlikwidowanie dzisiejszej nędzy i związanego z nią naturalnego poniżenia życiowego tych mas.

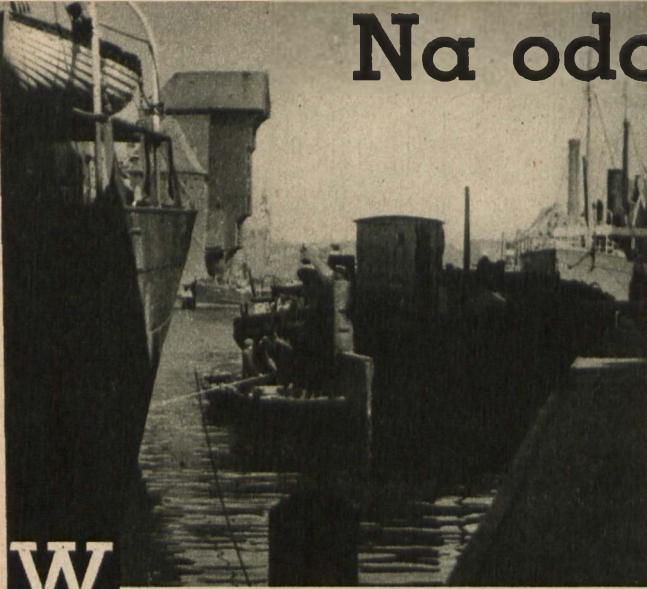
Rozumowanie tych przywódców sprowadza się do następującego twierdzenia. Obowiązkiem Państwa jest dostarczyć masom żydowskim warsztatów pracy i środków egzystencji. Wszystkie inne rozwiązania, a więc w pierwszym rzędzie szukanie możliwości emigracyjnych dla mas żydowskich, to antysemityzm.

Z tego rodzaju rozumowaniem trudno jest dyskutować. Możemy tylko sprawę postawić szczerze. Państwo Polskie nie może przyjąć na siebie obowiązku znalezienia tych warsztatów pracy dla mas żydowskich, poprostu dla tego, że nie ma możliwości należytego załatwienia tej sprawy nawet w stosunku do potrzeb ludności polskiej. W naszych zaś warunkach geograficznych i politycznych nie możemy zgodzić się na tego rodzaju postawienie sprawy, byśmy masowo organizowali emigrację ludności polskiej, sztucznie stwarzając warunki egzystencji gospodarczej dla trzechmilionowej masy ludności żydowskiej.

Fragment miasta Jerozolimy



# Na odcinku gdańskim



**W**

naszej polityce jest to charakterystyczne, że, nie przesądzając jej wyników na wszystkich rozległych terenach, nie można jeszcze podsumować ostatecznych rezultatów za okres ubiegły.

Tak jest i ze sprawą Gdańską. Realnie rzecz biorąc, nie ponieśliśmy na tym terenie żadnej widocznej klęski politycznej. Przeciwnie. Mandat, uzyskany przez Polskę dla uregulowania spraw spornych między Wysokim Komisarzem, a więc Ligą Narodów — a Gdańskiem — stawia Polskę jako mandatariusza Ligi w położenie dodatnie. Co prawda, trzeba pamiętać i mieć na uwadze, że przecież Polska, z samego brzmienia paragrafów traktatu wersalskiego, była przeznaczona oddawna na przedstawicielkę Gdańska na terenie międzynarodowym, a określenie suwerenności Rzplitej nad Wolnym Miastem zaznaczał jej mandat wojskowy.

W perspektywie więc lat, w perspektywie dziejów naszego grzechu politycznego w stosunku do Gdańska, ostatnie decyzje genewskie winniśmy witać gorącym sercem i zimnym mózgiem. Bieda będzie, jeśli stanie się naodwrot.

Według naszej oceny, perturbacje, wynikłe między Ligą a Senatem gdańskim, na pierwszy rzut oka nie uszczupliły naszej pozycji nad Bałtykiem. Jest to jednak tylko pozorne. Gdańsk, postępując po linii emancypacyjnej w stosunku do Wysokiego Komisarza i Ligi Narodów, niewątpliwie korzyści odniósł. Nastąpił nowy fakt nie tylko emancypacji, ale politycznego związku z III-ą Rzeszą. Jeśli więc Polska w tym samym okresie nie osiągnie żadnych korzyści, korzyści wyraźnych a nie prestige'owych, w rozgrywce tej interesy Rzplitej będą narażone na szwank, choć formalnie nie nastąpi uszczuplenie jej praw.

Na marginesie zaznaczyć musimy dziwne dzieje naszego stosunku do Wysokiego Komisarza w Gdańsku. Dopóki Komisarze ci w polityce swej rozstrzygali zagadnienia stronnictwo, Polska nie mogła uporać się ze zmianami personalnymi na tym stanowisku. Nie czyniła w tym względzie nawet wielkich wysiłków. Gdy jednak tylko Komisarz ten był obiektywny, przesilenie na tym stanowisku stało się faktem dokonany.

Drugą, niewątpliwie ważniejszą sprawą, którą polska polityka postawić musi — jest sprawa ludności polskiej w Gdańsku. Na tym decydująco ważnym odcinku, odcinku zawsze od początku niedocenianym przez oficjalną politykę polską — dzieje się nie dobrze... Obserwujemy fakt cofania się swobód, praw i prac tej ludności. Regime wyjątkowy hitlerowski czyni swoje postępy. Polacy, co sprzeczne było z duchem i literą traktatu wersalskiego, uważani byli zawsze jako cudzoziemcy. Teraz sprawa przedstawia się jeszcze gorzej. Dawniej konstytucja dawała zabezpieczenie. Dziś Polacy traktowani są niemal jako wewnętrzna partia gdańska, która jest niszczone, na podobieństwo praktyk w III-iej Rzeszy, nie widocznym postępowaniem antypolskim, od czego można było się mniej lub więcej skutecznie bronić, a druzgocącymi ustawami totalnego państwa. Dzieje się to z jednoczesnym uchyleciem formalnym zarzutu, że jest to nastawienie antypolskie... Ot poprostu, jak akcja przeciwko socjalistom i innym partiom, nie układającym się posłusznie w granicach brunatnego układu sił. Stan taki wpływa na pogłębienie wśród ludności polskiej uczucia niepewności, niepewności podsycanej stale przez Niemców gdańskich w rozmowach, kawiarniach, mitingach, zebraniach. Rozmowy te zmierzają zawsze do przedstawienia konieczności i bliskości połączenia Gdańska z Rzeszą, przy czym odrazu się dodaje: „Stosunki polsko-niemieckie są tak dobre, że przecież o to wojny z nami prowadzić nie będziecie“.

Dodaje się zawsze również, że nie może być mowy o niezabezpieczeniu interesów polskich w Gdańsku. Oczywiście, uchwały hitlerowskie, jak powiedzieliśmy wyżej, uchylają się formalnie od zarzutu ustaw wyjątkowych przeciw Polakom. Są ustawami ogólnymi dla wszystkich. Jednak los polszczyzny, przy stosowaniu tych ogólnych ustaw totalnego państwa, złudzeń pozostawiać nikomu nie może.

Wreszcie trzecia sprawa. Los gospodarczy Wolnego Miasta nie może być nam obcy. Gdańsk musi być drugim portem polskim na Bałtyku. Jesteśmy związani z Gdańskiem, jak i Gdańsk z nami. Separacja Gdańska od Polski leży w interesie zakusów wielkoniemieckich, leży na drodze programu wschodniego, odsuniętego teraz — zdawałoby się, na plan drugi, lecz ani na minutę nie zaniedbanego. Nie leży natomiast ta separacja w interesie Gdańska jako takiego. Musimy stworzyć warunki rozwojowe dla Gdańska, nie tylko dla Gdyni. Regime hitlerowski, wraz ze swą specyficzną polityką, idzie po linii podcinania dobrobytu gdańskiego. Niedawne to czasy, kiedy Gdańsk był trzecim miastem co do wielkości na całym obszarze Rzplitej. Dziś jest miastem zaledwie piątym. Nie może Gdańsk ściągać jeszcze Niemców, nie chce zaś Polaków. Ale rozwój gospodarczy Gdańska nie tylko od Polski zależy, zależy przede wszystkim od ustosunkowania się Gdańska do Rzeczypospolitej. Jeżeli Gdańsk nie chce pośrednictwa Ligi Narodów w stosunkach z Polską, niechże nie ma złudzeń, że tym pośrednikiem może być ktoś inny.

BOHDAN ZYRA

# POROZUMIENIE MORSKIE ANGIELSKO - SOWIECKIE



Krążownik liniowy H.M.S. „Repulse”

25-go marca roku bieżącego zawarty został w Londynie układ morski pomiędzy Anglią, Francją i Stanami Zjednoczonymi A. P. Układ ten, nazwany „układem trzech mocarstw morskich”, określił największy dozwolony tonaż okrętów liniowych na 35.000 ton, krążowników na 8.000 ton; największe dozwolone kalibry artylerii zostały określone na 356 mm dla okrętów liniowych i na 155 mm dla krążowników. Ponadto układ ten wprowadzał szereg ograniczeń jakościowych w odniesieniu do pozostałych kategorii okrętów wojennych.

Po podpisaniu tego układu, rząd angielski zwrócił się do rządu ZSRR z propozycją zawarcia z nim analogicznego układu jakościowego morskiego. Rząd ZSRR propozycję tę przyjął i wydelegował swych pełnomocników do Londynu; w konsekwencji rozmowy morskie angielsko-sowieckie rozpoczęły się więc w Londynie 20-go maja 1936 r.

Już na wstępie wyjaśniło się, że rokowania nie będą łatwe, gdyż delegaci ZSRR wysunęli zasadnicze warunki, od których przyjęcia uzależniali zgodę na zawarcie układu. Warunkami tymi były:

- 1) Zawarcie przez Niemcy takiegoż układu z Anglią;
- 2) zachowanie całkowitej wolności zbrojeń morskich na Dalekim Wschodzie, jeżeli Japonia nie przystąpi do układu trzech mocarstw.

Delegaci ZSRR stwierdzili, że rząd ich zawsze dążył do całkowitego rozbrojenia na lądzie, na morzu i w powietrzu. Gdy zaś wysiłki jego w tym kierunku nie znalazły oddźwięku na konferencji rozbrojeniowej w Genewie, rząd ZSRR wysunął projekt dalego idącego ograniczenia zbrojeń. Zdaniem ZSRR, ostatni układ londyński trzech mocarstw

stwierdza tylko bezsiłność poszczególnych rządów w rozwiązaniu zagadnienia rozbrojeniowego, co jest wynikiem wzajemnej rywalizacji wielkich mocarstw i istniejących między nimi przeciwieństw politycznych.

W tych warunkach, twierdzili delegaci ZSRR, niebezpieczeństwo wojny nie jest zażegnane, wręcz odwrotnie, rosnąca potęga Niemiec czyni to niebezpieczeństwo bardzo realnym, zwłaszcza w odniesieniu do ZSRR, gdyż Niemcy nie ukrywają bynajmniej, przeciwko komu w pierwszym rzędzie skierowane są ich zbrojenia. Nic więc dziwnego, że ZSRR zmuszony jest do jak najpilniejszego zbadania stanu swej obrony morskiej i do budowy floty, którą byłaby w stanie skutecznie obronić rozległe wybrzeża tego kraju.

Pod względem obrony morskiej — stwierdzają dalej delegaci sowieccy — ZSRR znajduje się w szczególnie niedogodnych warunkach: wybrzeża ZSRR omywane są przez kilka oceanów i mórz: na zachodzie — przez Morze Bałtyckie, na północy — przez Ocean Lodowaty oraz Morze Białe i Barentsa, na wschodzie — przez Ocean Spokojny i na południu wreszcie — przez Morze Czarne. Wszystkie te morza są całkowicie odosobnione, strategiczna łączność pomiędzy nimi będzie na wypadek wojny bardzo trudna do urzeczywistnienia; wobec tego wymagają dla swej obrony osobnych, zupełnie niezależnych marynarek. Prawda, w ostatnich latach dużo zostało zrobione, celem usunięcia chociażby częściowo tego odosobnienia. Morze Bałtyckie połączone zostało z Morzem Białym za pomocą Kanału Białomorsko-Bałtyckiego; w najbliższym czasie ma być zrealizowane dobre połączenie śródlądowe Morza Bałtyckiego z Morzem Czarnym. Ale ist-

nienie tych połączeń usuwa odosobnienie sowieckich mórz tylko w nieznacznym stopniu, w zasadzie zaś położenie nie ulegnie żadnej istotnej zmianie.

W następstwie wojny światowej i walk domowych w Rosji, część okrętów floty rosyjskiej została zatopiona bądź przez nieprzyjaciela, bądź przez własne załogi, część została uprowadzona przez gen. Wrangla do Bizerty, gdzie się dotychczas znajduje w stanie kompletnej nieużyteczności, niektóre zaś okręty wpadły w ręce Finlandii, Łotwy i Estonii. Te natomiast okręty, które pozostały do dyspozycji ZSRR, są obecnie w znacznej większości już tak przestarzałe, że nie mogą być poważnie brane w rachubę na wypadek wojny z przeciwnikiem, rozporządzającym marynarką nowoczesną.

ZSRR był więc zmuszony do budowy floty od samego początku, aby posiadać marynarkę nawskroś nowoczesną. Narazie ZSRR dysponuje tylko nowoczesnymi łodziami podwodnymi i kutrami torpedowymi.

Dażenie ZSRR do zachowania wolnej ręki na Oceanie Spokojnym podyktowane jest również szczególnymi warunkami politycznymi, wytworzonymi ostatnio na Dalekim Wschodzie. Kategoryczna odmowa Japonii do położenia swego podpisu na układzie trzech mocarstw, uprzednie wypowiedzenie przez nią traktatu waszyngtońskiego, działalność tego kraju w Chinach północnych, konsekwentne okrażanie terytorialne posiadłości ZSRR na Dalekim Wschodzie, postępujące w szybkim tempie przemysłowanie Mandżurii i budowa w tym kraju licznych kolei żelaznych i dróg samochodowych, których kierunek nie pozwala wątpić, że są one budowane w celach strategicznych, to wszystko pozwala stwierdzić, że polityka Japonii zmierza ku daleko posuniętej ekspansji politycznej, co nie może nie niepokoić ZSRR. To też delegaci rządu ZSRR oświadczyli kategorycznie, że zanim Japonia

nie zgodzi się na ustalone w układzie trzech mocarstw ograniczenia jakościowe, zachowają całkowicie wolną rękę w odniesieniu do floty Dalekowschodniej.

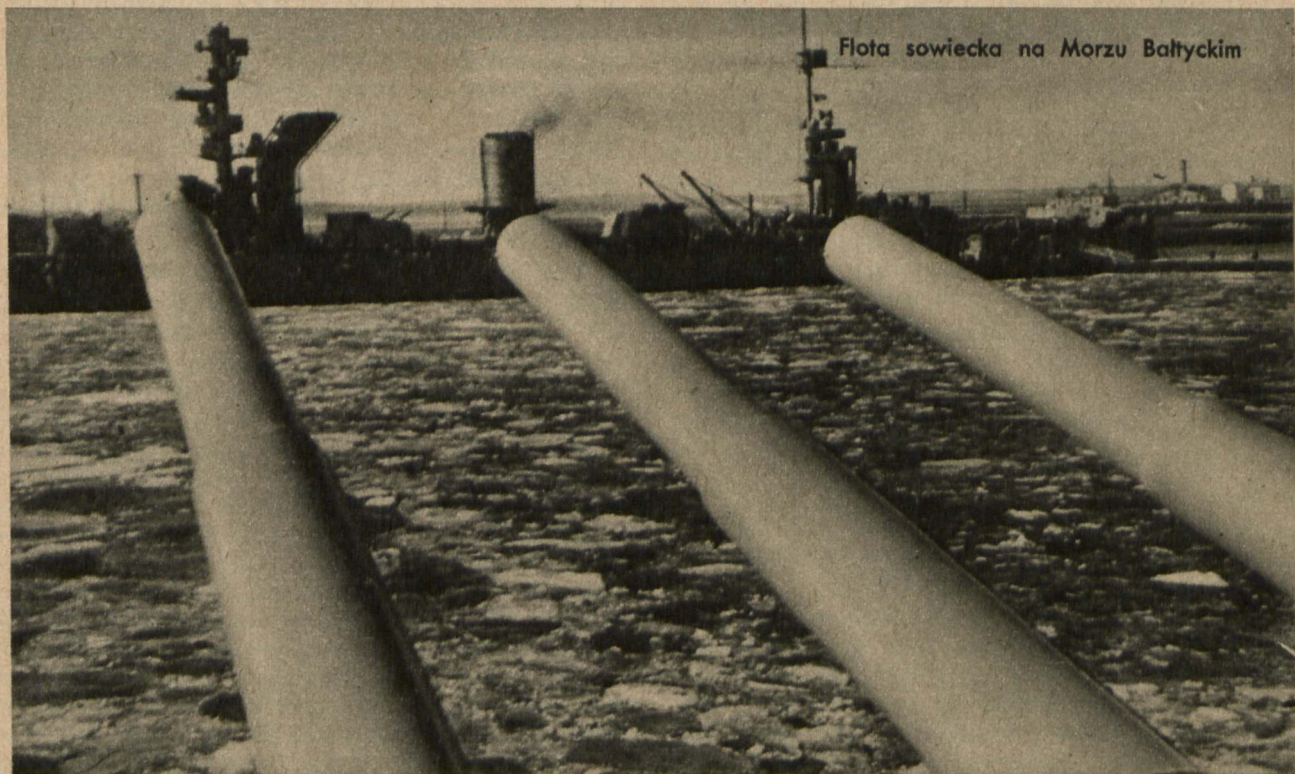
Po długich targach osiągnięty został kompromis, na mocy którego ZSRR zachował całkowicie wolną rękę na Dalekim Wschodzie oraz prawo do zbudowania 2-ch okrętów liniowych, uzbrojonych w działo o kal. 406 mm, oraz 7-miu ciężkich krążowników.

Trzeba więc przyznać, że porozumienie angielsko-sowieckie jest sukcesem ZSRR, który otrzymał daleko idące uprawnienia w kierunku rozbudowy swej marynarki.

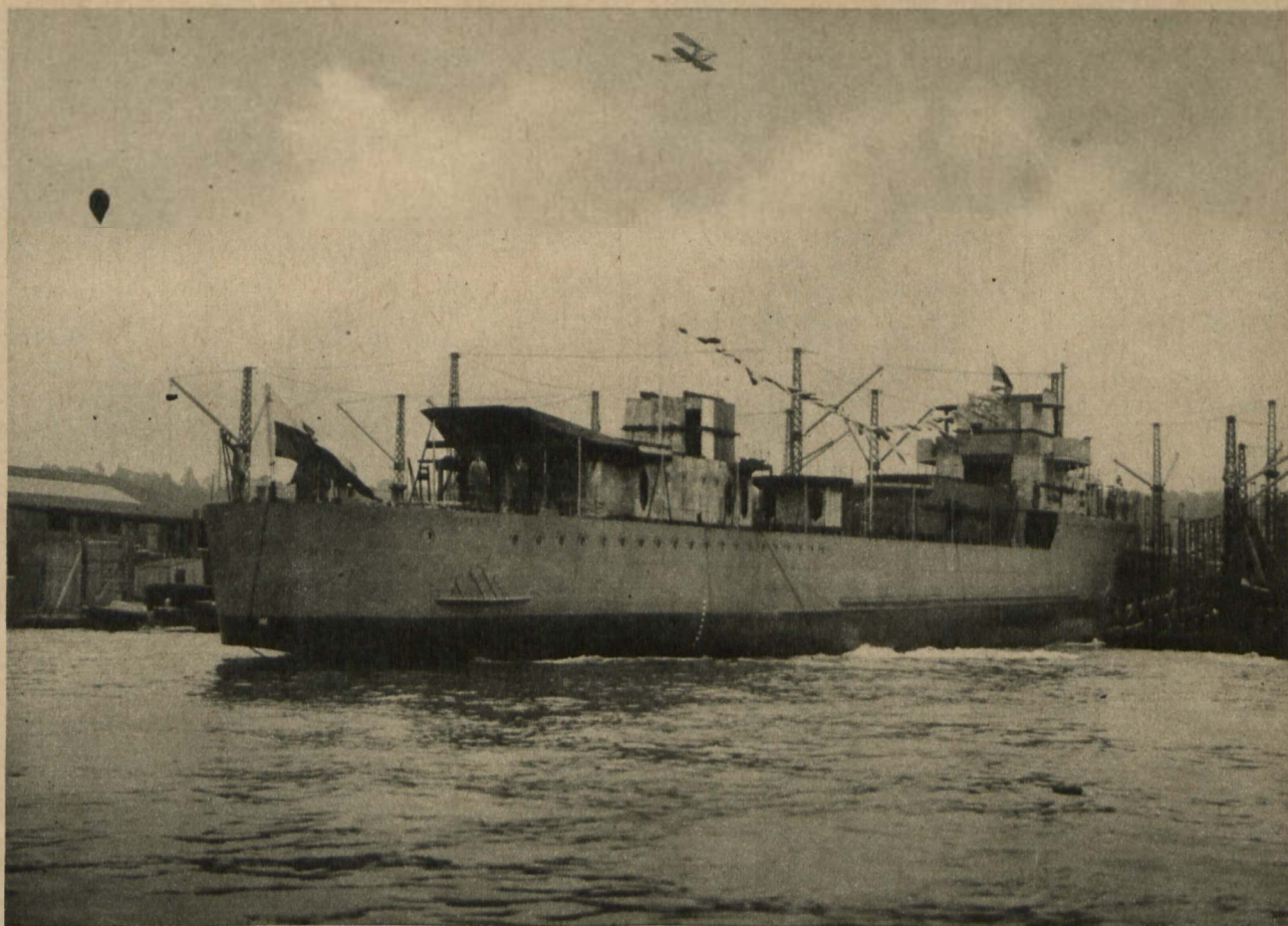
Zawarcie w Montreux nowej konwencji dardaneelskiej wzmocniło jeszcze więcej położenie morskie ZSRR. Nowa konwencja cieśninowa wyklucza z jednej strony wejście do Morza Czarnego znacznych sił flot nie-czarnomorskich, z drugiej zaś pozostawia dla ZSRR zupełnie realne możliwości wyprowadzenia z Morza Czarnego głównych sił swej floty czarnomorskiej, która może więc w odpowiedniej chwili zjawić się na Bałtyku. Z tego punktu widzenia nowa konwencja dardaneelska jest niewątpliwie sukcesem ZSRR, który może się okazać dla Niemiec niebezpiecznym, gdyż obecnie flota sowiecka na Bałtyku może być w każdej chwili wzmocniona przez flotę Morza Czarnego, ewentualnie flota czarnomorska może być użyta w innym dowolnym kierunku, co może się okazać nieporządane i dla Niemiec i dla Japonii.

Reasumując, ZSRR odniósł podwójny sukces polityczny, i w Londynie i w Montreux. Porozumienie angielsko-sowieckie posiadać będzie prawdopodobnie jeszcze przez czas dłuższy dla ZSRR tylko znaczenie prestige'owe i minie zapewne wiele lat, zanim ZSRR przystąpi do jego całkowitego wykorzystania.

R. C.







## O. R. P. „BŁYSKAWICA”

Może to zawiele byłoby powiedzieć, że akcja Ligi Morskiej i Kolonialnej w kierunku dobrojenia Polski na morzu wydaje już „pływające” owoce, — tym niemniej stwierdzić należy, że równoległe z uświadomieniem morskim społeczeństwa rozwija się i polska Marynarka Wojenna. Jest to zresztą objaw znamieny i stały. Albowiem uświadomienie morskie społeczeństwa sprzyja tworzeniu siły zbrojnej na morzu, ta zaś siła staje się z kolei ważkim czynnikiem mocarstwowości i dobrobytu, w których społeczeństwo w pierwszym rzędzie jest zainteresowane.

W dziewięć tygodni po spuszczeniu na wodę kontrtorpedowca, a właściwie pierwszego polskiego przewodnika flotylli — O. R. P. „Grom” — nastąpiło w tejże stoczni, J. S. White w Cowes — spuszczenie okrętu siostrzanego „Błyskawica”. W chwili, gdy ten zeszyt „Morza” dojdzie do rąk Czytelników, zapewne i stawiacz min „Gryf” oddany będzie swemu żywiołowi. Wreszcie w Holandii budują się dwie wielkie łodzie podwodne, w tym jedna z Funduszu Obrony Morskiej. Tonaż polskiej Marynarki Wojennej zwiększy się więc niebawem o pokaźną cyfrę około 9.000 ton.

Dzień 1 października b. r. w Cowes miał charakter uroczysty i podniosły, w końcu zaś stał się żywą manifestacją przyjaźni polsko-brytyjskiej. Jak to zupełnie słusznie powiedział admirał Fisher, komen-

dant słynnej historycznej morskiej bazy w Portsmouth: — „Najstarsza marynarka świata przesyła swe życzenia i pozdrowienia najmłodszej. Ale najmłodsza, to nie znaczy bynajmniej najłabsza. Przeciwnie — polska Marynarka Wojenna, jak to zwykle w młodych marynarkach bywa, posiada mawskroś nowoczesny sprzęt, i przepełniona duchem patriotycznym, niezasłaniała w rutynie, a przeciwnie — pełen zapału do pracy i entuzjazmu dla sprawy personel”.

Te słowa, wypowiedziane przez jednego z najpoważniejszych marynarzy świata, nie są czymś komplementem. Admirał Fisher, wybitny fachowiec, doskonale zdaje sobie sprawę z tego, że „nie od razu flota zbudowana”, że zaczynać należy od małego, tak jak zaczynało w Anglii za czasów królowej Elżbiety, a we Włoszech, w Niemczech czy w Japonii — w końcu ubiegłego stulecia. Jeżeli Polska spóźniona jest pod tym względem, to nie tak strasznie, jak się niektórym wydaje. Jeżeli brać pod uwagę okres niewoli i rozwój marynarek tak zwanych państw młodych, których jedność mocarstwowa ujrzała światło dzienne w drugiej połowie ostatniego wieku, — to właściwie mamy do dogonienia nie lat kilkaset, ale najwyżej 50—70. Nie powinno to przestraszać Narodu, który liczy 34 miliony mieszkańców i niejednokrotnie dał dowody żywotności, energii, a przede wszystkim ofiarnego patriotyzmu.

Dźwięki polskiego i angielskiego hymnu narodowego, krótka modlitwa, suchy trzask przybranej w polskie barwy butelki szampana, rozbijającej się o wysoki dziób okrętu. Po tym chwila skupionej ciszy, z odcieniem zwykłego, w takich razach, nerwowego napięcia: spłynie pomyślnie, czy też...?!

Ale — oto wielka masa żelaza i stali drgnęła widocznie. Jeszcze kilka sekund i zaczyna wyraźnie poruszać się w dół pochylni: zrazu powoli, po tym co raz szybciej. Aż lęk chwyta widzów za gardło, boć przecie okręt ma 114 metrów długości, a rzeka Medina, będąca w tej chwili pod władzą morskiego przypływu, zaledwie około 20 metrów więcej, przy tak zwanej „wysokiej wodzie“...

Od czegoż jednak przyrzady hamujące, kotwice, łańcuchy. W mgnieniu oka olbrzym jest zatrzymany, okiełznany cumami i w pokorze sprowadzony do nabrzeża. Tam zajmie się nim wielki żóraw stoczni, który, jak przedtem na „Grom“, tak i teraz na „Błyskawicę“, ładować będzie maszyny, sprzęt, uzbrojenie... Głośne „hurra“ wyrywa się z piersi obecnych.

A potem skromne przyjęcie, wydane przez stocznię, gromadzi tak władze, jak i zaproszonych gości. Po toastach za zdrowie Króla Wielkiej Brytanii i Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, po przemówieniach sir Archibalda Mitchelzona i admirała Fishera, zabiera głos ambasador Rzeczypospolitej w Londynie — Raczyński. Płynną angielszczyzną i z wycuciem brytyjskiego „sensu humoru“, najpierw dziękuje za życzenia, potem stwierdza istotny stan rzeczy. Polska — mówi Jej przedstawiciel — jest jak wielkie drzewo, którego korona tkwi w Kar-



Wodowanie O.R.P. „Błyskawica“

patach, ośrodkiem pnia jest Wisła, a korzenie tkwią mocno w Bałtyku. Gdyby odciąć dostęp do morza — drzewo uschłoby, pozbawione korzeni. Dlatego morze to jest źródłem egzystencji Polski, a jej flota bynajmniej nie narzędziem wojny, ale z jednej strony strażniczką wolności morskiej, z drugiej — współpracowniczką innych marynarek na niwie pokoju światowego. Nic tak bowiem nie sprzyja utrzymaniu pokoju, jak zorganizowana i oparta na prawie siła...

Cudzego nie chcemy — swego nie damy, — wyczuwało się myśl przewodnią w słowach ambasadora R. P. Aby jednak przysłowie to nie było czczym frazesem, siła owa powstać musi. Zaś na arenie międzynarodowej siłę reprezentuje przede wszystkim marynarka wojenna, zdolna natychmiast do czynu, mogąca z łatwością przenosić się z miejsca na miejsce, a będąca wykładnikiem suwerenności i żywotności państwa właśnie poza jego granicami.

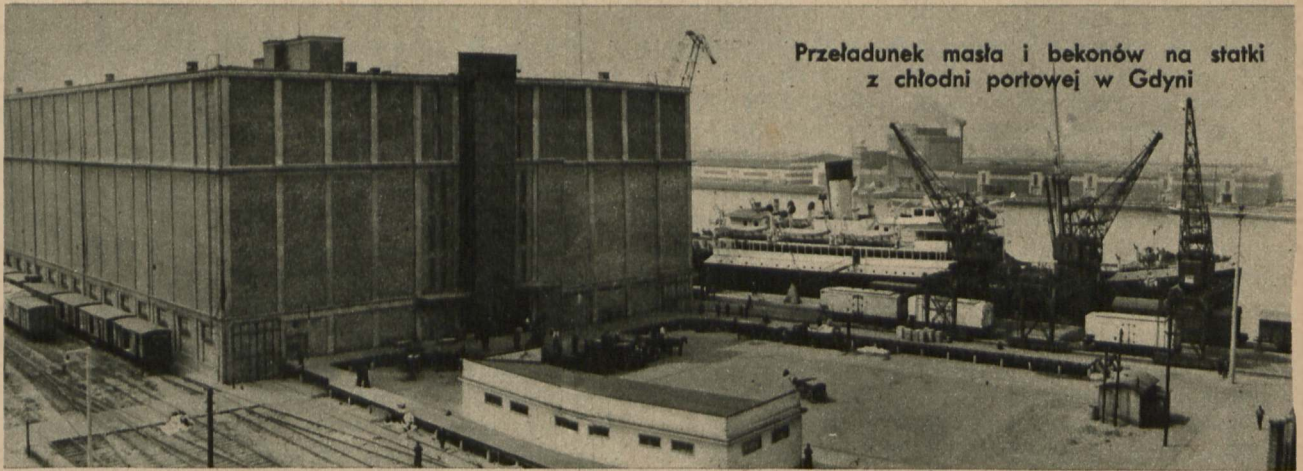
Tym, którzy by skądinąd słusznie niepokoił się z powodu budowy okrętów wojennych na obcych stoczniach, powiedzieć możemy, co następuje:

Budowa stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni, nawet w razie przyznania większych niż dotychczas kredytów, potrwa jeszcze kilka lat. Do tego dodać należy czas, potrzebny dla wykonania pierwszych okrętów. A więc gdybyśmy teraz za granicą nie zamawiali, powstałaby w ciągłości tworzenia naszej Floty niepokojąca luka. Lukę tę na razie zapełniają zamówienia zagraniczne. Ale Kierownictwo Marynarki Wojennej także i w tym wypadku dało dowód nie tylko dużej przenikliwości gospodarczej, lecz także i głębokiego zrozumienia spraw natury ogólno-ekonomicznej. Bo, po pierwsze, okręty wykonywane są na zasadach kompensacji towarowych. To znaczy, że przynajmniej równowartość ceny okrętu musi być przez kraj budujący przyjęta w produktach polskiego eksportu. Poza tym zaś wszystkie te materiały, które mogą być bez trudności czy szkody dla samej budowy z Polski sprowadzone, zostają zamówione u nas.

A więc „Grom“ i „Błyskawica“ posiadać będą polskie łodzie i motorówki, polskie kable, polskie instalacje optyczne, elektrotechniczne, radiotechniczne, polskie żarówki, polskie telefony, polskie przyrzady do kierowania ogniem, polski sprzęt kwaterekowo-mieszkaniowy (kuchenny, stołowy, kredensowy, sypialny itd.), polskie narzędzia maszynowe, rusznikarskie, stolarskie, elektrotechniczne, polskie kłódki, roboty tapicerskie, lornetki i termometry i mnóstwo innych przedmiotów wyposażenia. Wreszcie rury do przewodów parowych wykonane będą według polskiego typu, zgodnie z licencją, zakupioną przez stocznię od jednego z naszych konstruktorów. Ogółem około jednej piątej wartości okrętu pochodzić będzie z kraju...

O. R. P. „Błyskawica“, jak i „Grom“, liczy 2.150 ton wyporności i należy do najsilniejszych okrętów swego typu. Nad jej wykończeniem czuwa polska komisja nadzorcza, złożona z kmdra inż. Rymaszewicza, por. mar. inż. Uniechowskiego, inż. Morze i chor. mar. Wojstkowiaka. Pracami z ramienia stoczni kieruje jej dyrektor p. A. T. Wall.

inż. J. G.



Przeładunek masła i bekonów na statki z chłodni portowej w Gdyni

## WSPÓŁCZESNY CZŁOWIEK MORZA

Poniżej drukujemy artykuł, pióra jednego z oficerów naszej marynarki handlowej. Artykuł ten dale czytelnikom z łądu nieznanym obraz współczesnej pracy na morzu i charakterystykę współczesnego marynarza jako człowieka i pracownika.

*Redakcja.*

W roku bieżącym minie dziesięciolecie istnienia naszej marynarki handlowej, w roku bowiem 1926 powstało pierwsze polskie przedsiębiorstwo okrętowe, które egzystuje i rozwija się po dziś dzień.

Marynarka nasza liczy już niemal 100.000 BRT, uczestniczy w wysokości około 10 proc. w naszym eksporcie i imporcie, łączy kraj z najważniejszymi portami Europy, powoli wychodzi z zaścianków na szersze wody. Tą stroną działalności naszej marynarki zajmą się ekonomiści, a Państwo i czynniki gospodarcze wykreślą linie dalszego rozwoju. Marynarka handlowa to jednak nie tylko tysiące ton rejestrowych czy tysiące koni mechanicznych, nie tylko cyfry obrotów i sumy przeładunku. Oprócz ton, i frachtów, i zachwyty budzących nazw zagranicznych portów, w marynarce jest jeszcze człowiek.

Twierdzenie powyższe nie jest rewelacją. Wszyscy wiedzą, że są w Polsce marynarze. Ku pochvale społeczeństwa stwierdzić trzeba, że wszystko, co się tyczy morza i jego ludzi, otoczone jest głębokim sentymentem. Sprawy morza, choć mało jeszcze rozumiane, tkwią głęboko w sercach wszystkich obywateli, od elity aż po szarego człowieka. Społeczeństwo kocha marynarkę i jej ludzi, nie znając ich zupełnie.

Pierwsze dziesięciolecie pracy już minęło. Marynarka handlowa przestała być ziszczonym marzeniem, a stała się czynnikiem gospodarczym. Miejsce propagatorów i entuzjastów pierwszych lat zajęli fachowcy, którzy, mimo ciężkiego ekonomicznego okresu, kierują polityką morską.

Nic jednak nie zmieniło się w dziedzinie pracy w marynarce handlowej. Co społeczeństwo wie o ludziach w marynarce, o ich pracy, życiu i potrzebach? Społeczeństwo zna marynarza takim, jakim przedstawia go film, powieść i romantyczna legenda. Według legendy, marynarz to człowiek przygód, nieugięty i nieustraszony syn morza, który szaleje

po „tawernach“, wsiada potem na statek i jedzie w nieznaną dal. Rzeczywistość jest zupełnie inna, niż powyższy, uproszczony obraz.

Dla zrozumienia metamorfozy, jaka zaszła w stosunkach w marynarkach handlowych, cofnijmy się o lat kilkadziesiąt wstecz. Oczywiście, daleki jestem od twierdzenia, jakoby marynarka była kiedykolwiek domeną romantyków. Marynarka handlowa bowiem, to jedna z form międzynarodowego transportu, a w dzisiejszej formie poprostu przedłużeniu przedsiębiorstw kolejowych i samochodowych.

Kiedyś jednak kapitan był rzeczywiście po Bogu pierwszą osobą na statku. Nie było radio ani telefonów, przekazy telegraficzne nie biegły kablami po całej kuli ziemskiej. Stacje nadbrzeżne nie dawały pomocy, nie było łamaczów lodów ani kompanij ratowniczych. Dodajmy do tego niestabilizowane stosunki w koloniach, a otrzymamy skrót obrazu, w którym mogły się zmieścić pewne elementy romantyzmu. Przecież jeszcze w siódmym dziesięcioleciu ubiegłego wieku wiele statków woziło nieoficjalnie wełnistogłowe ładunki z Afryki do Ameryki! Między czcigodnymi, dziś dożywającymi swych dni emerytami z niektórych marynarek, możnaby znaleźć i takich, którzy w zaraniu kariery, stojąc przy luku, liczyli żywy ładunek.

Z tych tak niedawnych, a niepowrotnych czasów, żyją legendy, które uparcie chcą scenery z przed pół wieku umiejscowić we współczesności.

Czasy się jednak zmieniły. Od wielkiej wojny, porty i marynarka handlowa wraz z całym przemysłem i handlem, dostały się w krąg wyścigu, któremu na imię było: „przedziej i taniej“. Starzy żeglarze z pokolenia Conrada stanęli wobec rzeczy nowych. Statki poczęły z dnia na dzień zwiększać szybkość. Porty, ongiś miłe miejsca postoju, odpoczynku i zabawy, zmieniły się do niepoznania.

Dawniej były tylko nabrzeża i magazyny. Teraz zjawil się kran, zrazu parowy, potem elektryczny. W przeciagu kilkunastu lat siła wyciągowa kranów wzrosła do kilku dziesiątków ton. W pomoc kranom przyszły elewatory o wydajności wielu setek ton na godzinę. Długość postoju statku w porcie jest odwrotnie proporcjonalna do wydajności

urządzeń przeładunkowych, dlatego też obecnie postoje statków z tygodni skróciły się do dni, a wreszcie i dzień okazał się zbyt wielką jednostką czasu. Dziś postoje wielu statków liczy się na godziny.

Wyścig jednak nie ustawał. Wzmógł się walka konkurencyjna państw i portów doprowadziła do całodobowej pracy. Obecnie cały szereg portów ładuje całą dobę wszystkie ładunki, a większość portów ładuje całą dobę ładunki masowe.

Takie jest tło życia i pracy współczesnego marynarza. Nie miejsce roztrząsać tutaj szczegóły. Ograniczę się tylko do stwierdzenia faktu, że marynarz współczesny jest w Polsce postacią nieznaną. Pociągamy się, że to samo dzieje się i w innych, bardziej morskich nacjach.

Na łamach niemieckiej prasy fachowej, stałe są zamieszczane artykuły, wytykające zbyt łatwe i powierzchowne podejście do morza i jego ludzi. Niemieccy marynarze nie chcą być więcej bohaterami kiepskich filmów i literatury magazynowej, gdzie co drugie słowo jest: tawelna, dziewiąta fala, bałwan i t. p. folklor okrętowy (ostatnie delicie zaczerpnąłem już z polskiej niwy).

Dzisiaj, kiedy każdy polski statek jest pływającą redutą polskiego frontu gospodarczego, ten nastrój śmieszy nas, boli i krzywdzi. Boli i krzywdzi, bo utrwalone przesady utrudniają stworzenie atmosfery rzeczowości. Jeżeli bowiem pierwsze dziesięciolecie pracy na morzu było okresem tylko budowy portu i wzrostu tonażu, to obecny okres musi odkryć człowieka na morzu. Społeczeństwo musi zerwać z tradycyjnym obrazem marynarza, który sugerują mu niewybredni sprawozdawcy. Społeczeństwo musi się dowiedzieć, że do świata pracy przybył jeszcze jeden współtowarzysz, który, stojąc na wysuniętym gospodarczo bastionie, chce, by reszta Nowej Polski dowiedziała się o nim, a uznawszy go, by zerwała z tanim sentymentalizmem. Trzeba połamać dotychczasowe miarki i różowe szkiełka. Społeczeństwo musi zrewidować lub stworzyć nowy stosunek nie tylko do morza i marynarki, ale i do marynarzy.

Ludzie morza czują się członkami wielkiej rodziny Pracy Polskiej.

Chcemy, ażeby społeczeństwo i sfery miarodaj-

ne jak najprędzej oswoiły się z tą nową dla nich rolą marynarzy.

Wiosną b. r. zawiązało się w Gdyni Stowarzyszenie Oficerów Mechaników Polskiej Marynarki Handlowej. Stowarzyszenie chce, w miarę możliwości swych pływających członków, przyczynić się do harmonijnego, wszechstronnego rozwoju naszej marynarki.

Marynarka to nie tylko stalowe statki. W marynarce są i ludzie. Ludzie ci mają swoje ludzkie potrzeby, takie same jak wszyscy inni. W dziedzinie potrzeb rewelacji nie ma żadnych. Natomiast napotkać można ich wiele w dziedzinie braków.

Konieczne jest żywsze zainteresowanie sfer miarodajnych i społeczeństwa stosunkami w świecie pracy na morzu. Stosunki te, skostniałe na poziomie r. 1902, muszą ulec zmianie. Życie idzie zbyt szybko naprzód, by niemiecka ustawa żeglarska, licząca 34 lata, mogła w sposób zdrowy normować stosunki.

Polska znajduje się na szarym końcu państw w dziedzinie ustawodawstwa pracy na morzu.

Chcemy się kształcić dalej. Obca prasa fachowa jest często nie dostępna dla wielu z nas. Wyłania się więc pilna sprawa informowania oficerów o współczesnym stanie techniki okrętowej. Dla oficera nowoczesnej marynarki handlowej konieczna jest stała lektura orzeczeń swoich i obcych izb morskich, znajomość krajowych i zagranicznych przepisów o bezpieczeństwie i zapobieganiu wypadkom na statkach, wreszcie znajomość licznych, podpisywanych przez państwo, konwencji.

Podobnie sprawa mieszkaniowa została zaledwie dotknięta. Innych spraw zaległych jest wiele, a nie chcemy ludzi siebie ani innych.

Nie ma sposobu załatwienia tych spraw w czasie dwunastogodzinnego postoju statku w Gdyni, lub w czasie licznych przejazdów w porcie.

Stąd wniosek, iż tym, którzy z racji wykonywanego zawodu nie mogą nawet wyciągnąć swoich spraw na forum publiczne, należy się szczególnie wnikliwa opieka ze strony Państwa:

Na tę opiekę czekamy.

URBAN KRZYŻANOWSKI



Gdynia — dworzec morski, w głębi port węglowy

# Polskie rybołówstwo morskie\*

Jednym z doniosłych walorów morza jest jego znaczenie, jako podstawy rybołówstwa. Mało kto zdaje sobie sprawę ze żmudnej, uciążliwej i jakże niebezpiecznej pracy rybaka, a jeszcze mniej docenia się znaczenie wyników tej pracy dla ogólnej gospodarki narodowej, a tymczasem, jak podkreślił to w swym przemówieniu w komisji budżetowej Sejmu w dniu 29 stycznia r. 1936 p. minister Przemysłu i Handlu, „nasze rybołówstwo morskie jest jednym z nielicznych działów gospodarstwa polskiego, które rozwinęło się znacznie właśnie w latach gospodarczej depresji”. Mówi o tym sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego, z którego to sprawozdania wynika, że połowy morskie, które w roku 1923 dały ogółem 4.120 ton (a trzeba podkreślić, że był to rok największego wyłowu pierwszego dziesięciolecia naszego rybołówstwa na Bałtyku). — w r. 1935 dały ogółem z Bałtyku i Morza Północnego 17.116 ton, z czego 12.875 ton z wód samego Bałtyku. Wyniki te okazały się tym lepsze, gdy porównamy je z wynikami roku 1927, kiedy połowy ryb morskich spadły do 1.787 ton.

Przyczyny wzrostu połowów szukać należy przede wszystkim w stale wzrastającym i coraz bardziej wartościowym sprzęcie rybackim, a w pierwszym rzędzie w zwiększającej się ilości statków. Zauważyć się tu daje przy tym wzrost ilości dużych kutrów rybackich, zaopatrzonych w silniki. Podczas gdy w r. 1921 zaledwie 1/10 rybaków posługiwała się statkami motorowymi, w końcu roku 1935 już 1/3 rybaków posiadała statki, zaopatrzone w silniki, dzięki czemu zamiast 65 statków silnikowych w r. 1921, już w r. 1935 mamy 192 statki motorowe, przy czym wzrasta jednocześnie przeciętna moc silników z 13 K. M. na statek w r. 1921, — na 24 K. M. w r. 1935. Pozwala to na znaczne rozszerzenie zasięgu połowów i lepsze wyzyskanie warunków atmosferycznych i właściwości poszczególnych gatunków ryb. Dzięki temu też, podczas gdy mniejsze kutry mogły uprawiać tylko rybołówstwo przybrzeżne w promieniu zaledwie 5—10 mil od brzegu, większe kutry, łowiąc szproty, docierają dziś do Piławy, w poszukiwaniu płastug i dorszy na Głębi Gdańskiej, oddalają się nieraz do 20 mil od Helu, a na zachód dochodzą aż do Głębi Bornholmskiej.

Równocześnie wprowadzane są udoskonalone narzędzia połowów, które pozwalają na uzyskanie znacznie większych wyników.

Nie bez znaczenia wreszcie jest zwiększenie się w latach ostatnich ilości rybaków. Obok bowiem rybaków, zamieszkałych na wybrzeżu od dawna i uprawiających swój zawód z dziada pradziada, przybywają nowi, zwłaszcza do Gdyni i Helu. Tak więc liczba 1206 rybaków w r. 1921, wzrosła do 1.730 w r. 1935. Oczywiście, niejednym z nich boryka się ciągle z poważnymi trudnościami finansowymi, a na ogół biorąc, mało który osiągnął pewien poziom zarobków, bo zarówno zakup sprzętu, jak i jego konserwacja, zakup materiałów pędnych, straty, wy-

wołane niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi, — pokrywane są z trudem z dochodów, uzyskanych nawet przy dość pomyślnych połowach. To też podpora egzystencji niejednej rodziny rybackiej jest dochód z wynajęcia mieszkań na letniska, bądź też praca w wędzarniach w okresie zimowym.

Podstawą rybołówstwa przybrzeżnego, a także całego przemysłu przetwórczego są szproty, dające ponad 80 proc. ogólnej ilości połowów. Sezon połowów szprotów, który trwa około 6 miesięcy, to prawdziwe żniwa naszych rybaków. Sezon szprotów zaczyna się jesienią, kiedy w Zatoce Gdańskiej zjawiają się olbrzymie ławice tych drobnych rybek.

Obok szprotów poważną pozycję, bo 6.36 proc. w połowach przybrzeżnych stanowią śledzie, których największe ilości wyławiane są jesienią, kiedy ryba ta podchodzi ku brzegom półwyspu na tarło. W ciągu całego roku odbywają się natomiast połowy wåtłuszki, co świadczyłoby, że jest to ryba, przebywająca stale w naszych wodach przybrzeżnych. Wåtłusz w r. 1935 stanowił 2.29 proc. ogólnych połowów przybrzeżnych.

Łosoś, który ilościowo stanowi niecałe pół procent ogólnych połowów przybrzeżnych, ze względu na swoją wartość, jest wraz z mielnicą i trociem rybą bardzo cenioną. Rybę tę łowi się przede wszystkim na wiosnę przy pomocy niewodów, czasem również w zimie na t. zw. takle. Natomiast węgorze łowi się głównie za pomocą żaków w porze jesiennej podczas ich masowych wędrówek w czasie ciemnych, burzliwych nocy. Na wiosnę i w lecie rybacy łowią węgorze na haczyki, ale połowy te nie są obfite, zwłaszcza jeżeli zamiast krewetek używa się innej przynęty.

Inne ryby, jak makrela, sieja, ryby słodkowodne (szczupak, okoń, plotka i cert), stanowią łącznie zaledwie 5 proc. ogólnych połowów przybrzeżnych. Nadzwyczaj rzadko spotyka się również jesiotra, który za to dochodzi nieraz do bardzo znacznej wagi, tak naprz. w marcu r. 1934 złowiono samicę jesiotra, wagi 163 kg.

Rozwój rybołówstwa dalekomorskiego datuje się od r. 1929, kiedy na dalsze połowy zaczęły wyjeżdżać kutry Morskiego Instytutu Rybackiego. Wkrótce po tym połowy te zaczęły się rozpowszechniać, aż wreszcie przybierają charakter stały, dzięki zakupowi przez rybaków, jak wspomnieliśmy wyżej, większych kutrów motorowych. Głównym terenem połowów dalekomorskich jest obecnie Głębia Bornholmska. Połowy w tych okolicach są, na ogół biorąc, bardzo pomyślne. Z wypraw pod Bornholm, które trwają około tygodnia, kutry rybackie przywożą pokaźny ładunek 5—15 ton ryb.

Obok tych krótkich wypadów na wody born-



\*) „Polskie rybołówstwo morskie”. Sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego i Morskiego Instytutu Rybackiego. Odwnia 1936.



holmskie, coraz bardziej rozwija się rybołówstwo dalekomorskie, którego bazę stanowi port Scheveningen w Holandii. Pierwszym zaczątkiem tego rybołówstwa było utworzenie spółki akcyjnej o kapitale mieszanym polsko-holenderskim „Morze Północne”. Towarzystwo to uległo likwidacji w r. 1934, ale nadal rozwija swą działalność drugie przedsiębiorstwo, również polsko-holenderskie pod nazwą „Mewa”, które posiada obecnie 14 lugrów. Statki te wypływają z Gdyni partiami już w początkach czerwca i pozostają u brzegów Holandii do grudnia, łowiąc śledzie, które przywożone są częściowo w stanie nie przerobionym do Gdyni. Warto przy tym podkreślić, że nawet w tranzytowych składach spółki w Holandii przy przepakowywaniu śledzi zatrudnieni są robotnicy polscy. W skład załóg wchodzi Polacy i Holendrzy. Polskie kadry załóg statków rybackich są szkolone na specjalnych kursach, urządzanych od r. 1934 przy Szkole Morskiej w Gdyni.

Połowry dalekomorskie w r. 1935 dały 4.241 ton, wartości 1.242.000 złotych.

Rybołówstwo morskie stało się podstawą rozwoju przemysłu przetwórczego na wybrzeżu, którego ośrodkiem stała się Gdynia. Z każdym rokiem powstają nowe wędzarnie, udoskonalają się i rozszerzają dawne, rozwija się, chociaż powoli, przemysł konserwowy. Ponad to chłodnia rybna w Gdyni pozwala na właściwe przechowanie i zużytkowanie surowca rybnego. I w innych miejscowościach wybrzeża podnosi się ilość i jakość produkcji wędzarnianej. Najwięcej wędzarni, bo aż 10 posiada Hel, dalej Kuźnica — 6 wędzarni, po tym Jastarnia, Bór i Puck po 4 wędzarnie. Wszystkie te wędzarnie zakupują znaczną część połowów, a zwłaszcza szprotów. W r. 1935 np. przerobiły one około 9.000 ton ryby, wartości ponad 1 milion złotych. Rozwój przemysłu przetwórczego ma ogromne znaczenie nie tylko ze względu na to, że umożliwia on wykorzystanie produktu rybnego, a przez to samo przyczynia się do rozwoju rybołówstwa, ale i z tego względu, że daje zatrudnienie wielu dziesiątkom ludzi i to właśnie w sezonie zimowym, podczas zwiększonego bezrobocia.

Jak wynika z zestawienia Morskiego Urzędu Rybackiego, wędzarnie, oprócz pracowników stałych, zatrudniają przeciętnie w ciągu 5 miesięcy zimowych 1.600 robotników sezonowych. Poza tym dają



one prace innym gałęziom przemysłu pomocniczego, który musi im dostarczać opakowanie, jak skrzynki drewniane, puszki blaszane do konserw, taśmę żelazną, gwoździe, papier oraz sól, oleje, ocet i inne przyprawy.

Rybołówstwo morskie, jak i przemysł rybny, mają przed sobą jeszcze dużą przyszłość. Dotychczas bowiem rynek wewnętrzny nie jest należycie wyzyskany. W r. 1935 spożycie ryby morskiej w Polsce wyniosło niespełna 63 tysiące ton, czyli 2 kg na mieszkańca. A przecież mimo to rybołówstwo własne zaspokaja potrzeby rynku wewnętrznego zaledwie w 27.5 proc. i za rybę morską, a przede wszystkim śledzie, zapłaciliśmy w r. 1935 blisko 17 i pół miliona złotych. Należałoby więc rozwinąć bardziej ożywioną propagandę na rzecz spożycia naszej własnej ryby morskiej. Szerokie warstwy ludności, które obecnie znają niemal wyłącznie śledzie i szproty, muszą się przekonać i do innych gatunków ryb morskich i wprowadzić ten wartościowy pod względem odżywczym składnik do codziennych posiłków. Unikniemy wówczas może tej paradoksalnej sytuacji, że kiedy kraj z jednej strony wypłaca zagranicy 17 i pół miliona złotych na zakup ryby morskiej, jednocześnie nasi rybacy muszą ograniczać połowy, bo nie mogą znaleźć nabywcy na swój towar i mimo zwiększonych znacznie w porównaniu z ubiegłymi latami połowów, uzyskują niezmiernie mało za swoją pracę, bo przeciętna cena ryb w r. 1935 wynosiła 17 groszy za kg. Wskutek tego rybacy w r. 1935 wartościowo nie osiągnęli nawet wyników z r. 1929. Nie bez znaczenia jest tu fakt, że główny produkt połowów — szproty — jest zarazem produktem najtańszym.

Przez wzmocnienie spożycia wewnętrznego ryby, zyskają strony obie — polski rybak-producent i polski spożywcza.

Powinien również zwiększyć się wywóz naszej ryby morskiej za granicę i do sąsiedniego Gdańska. Kontyngent ryb, wywożonych do Gdańska na podstawie specjalnych umów, jest kilkanaście razy mniejszy od przywozu ryb i konserw z Gdańska. Wywóz za granicę wyniósł w r. 1935 zaledwie 28 ton. Wywóz ten obejmuje najczęściej świeże ryby cennych gatunków, jak łosoś i węgorz, i jest kierowany do Szwecji, Niemiec i Holandii. I pod tym względem mamy jeszcze dużo do zrobienia.

J. L.





Buenos Aires



Montevideo

## BANDERA POLSKA W POŁUDN. AMERYCE

„Polaco nao tem bandeira!“. Tym pogardliwym krzykiem kończyły się zwykle w Brazylii wszelkie zwady miejscowego elementu z Polakami przed odzyskaniem naszej niepodległości. Skręcało to naszych, jakby kto smagnął batem. Jednych wprowadzało w szal i kończyło się nierzadko walką na noże lub strzałami z pistoletów, drugich ścinało z nóg, odejmowało mowę: zniewagę odczuwali głęboko wszyscy. Niczego tak się nie bano.

Po odzyskaniu niepodległości, gdy dłonie żołnierza polskiego dodały banderze polskiej nowego blasku na polach zwycięskich bitew ostatniej wojny, argument obelgi stał się nieaktualny. Polska, a z nią i Polacy w Brazylii odzyskali swoją banderę.

Szły lata, przyzwyczajano się powoli do nowego zjawiska, powszednia odzyskana wolność, imigracja słabła, stosunki potrochu się rozluźniały, i Polska, w oczach tak obcokrajowców, jak i naszego ludu, stawała się po trochu na nowo mitem. Stosunki oficjalne obejmowały nielicznych ludzi, a inni mieli to czas, ochotę i interes chodzić gdzieś po bocznych ulicach, gdzie mieściły się nieliczne konsulaty, lub bodaj na Praia do Botafogo, gdzie mieściło się poselstwo — dla sprawdzenia, że wisi tam widomy znak naszej niepodległości?...

Aż raptem, jak iskra elektryczna, przebiega rozsięte szeroko rzesze naszego wychodźstwa wieść niezwykła: „Pułaski“, parowiec pasażerski linii Gdynia—Ameryka, zawitać ma do portów Brazylii, Urugwaju i Argentyny, niosąc wysoko na rufie banderę Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Szczęśliwym trafem bawiłem podówczas w Po-

łudniowej Ameryce i miałem sposobność ujrzeć osobiście ten przyływ ducha narodowego, te błyski dumy i szczęścia, że oto widomy znak naszej niepodległości, oznaka zwycięskiego pochodzenia naszej Ojczyzny na drogach handlowych globu, stanąć ma tutaj w szeregu wspaniałych portów Nowego Świata, równy między równymi, na stwierdzenie siły, na stwierdzenie prężności, na stwierdzenie istnienia. I to nie za pomocą słów ani symboli, ale przez uchwytą, dotykana, materialną masę dziesięciu tysięcy ton stali, żelaza i mosiądzu.

Zapewne, były tu lepsze i piękniejsze parowce, może były bogatsze i ściglejsze, ale tego nikt nie sprawdzał i nie mierzył. Naszym oczom przedstawił się on wspaniale, a manewr przybicia wykonał tak, że od razu chwycił za serca i zwrócił uwagę nawet tutejszych fachowców.

Nie trzeba przypuszczać, że pojawienie się naszej bandery na wodach Ameryki Południowej zostało przyjęte gorąco jedynie w łonie kolonii polskiej. W środowiskach tubylczych przyjęcie „Pułaskiego“ wywołało nie tylko przypomnienie naszego istnienia, ale dało okazję do szeregu pochlebnych i utrzymanych niejednokrotnie w gorącym tonie artykułów o Polsce, tym cenniejszych, że najzupełniej bezinteresownych.

W sferach gospodarczych pojawienie się nowego i potężnego czynnika, jakim jest linia okrętowa transatlantycka, było przyjęte z zadowoleniem.

Linia polska zwiększa możliwości wywozowe, szanse na obniżenie kosztów i usprawnienie przewozu, pozwala na dotarcie do najdalej w Europie

położonych rynków, jest dowodem zainteresowania rynkami południowo-amerykańskimi, rozszerza ich możliwości.

To też przyjmowano nas, jeśli się można tak wyrazić — z otwartymi rękami. Dość powiedzieć, że na niektóre niedociągnięcia w formalnościach, na jakie usterki w manifestach, spojrzano przez palce, władze wszędzie oświadczały z góry, że zrobią wszystko, ażeby odprawę nam ułatwić. Po prostu przyjęto nas jak Benjaminka i to przy aprobacie najszerszego ogółu.

W sferach żeglugowych i armatorskich wywołało to popłoch. Agencje okrętowe, szczególnie w Buenos Aires, odniosły się najpierw do wiadomości dość sceptycznie, czy aby to prawda i czy możliwe?

Zaczęto od kupieckich obliczeń na pociechę. Ale my nie jesteśmy narodem kupców, lecz rycerzy. Marynarz czy kupiec, każdy myśli że ma kopię w ręku, a przed nim Turczyn, Szwed czy Tatarzyn. I tego nikomu nie można wytłumaczyć.

Gdy przysła wiadomość, że termin odejścia jest wyznaczony i „Pułaski“ ładuje, poruszyło się wszystko i zaczęto podnosić prowizje dla agentów. Gdy telegraf obwieścił, że „Pułaski“ wyszedł z 905 pasażerami na pokładzie, zapanowała panika.

Zwołano wielką radę, zastukał telegraf międzynarodowy i na początek obniżono przejazdy trzeciej klasy o 100 pesów. Krótko mówiąc, „Pułaski“, nim pokazał się jeszcze na horyzoncie, już kosztował konkurentów blisko 30.000 pesów. Później jakoś się to ułożyło. Ale przyjęto nas z honorem.

Dla naszej kolonii przybycie „Pułaskiego“ i powtórne rejsy były podniętą wysokiego napięcia. Setki ludzi rzuciło zajęcia, ażeby zdążyć, nieraz zdaleka, do portów na spotkanie. Trzeba było widzieć te rozanielone twarze, te rozradowane oblicza, tę dumę, bijącą ze spojrzeń, ażeby zrozumieć znaczenie, jakie decyzją zarządu Gdynia-Ameryka wywierać będzie na losy naszego osadnictwa tutaj.

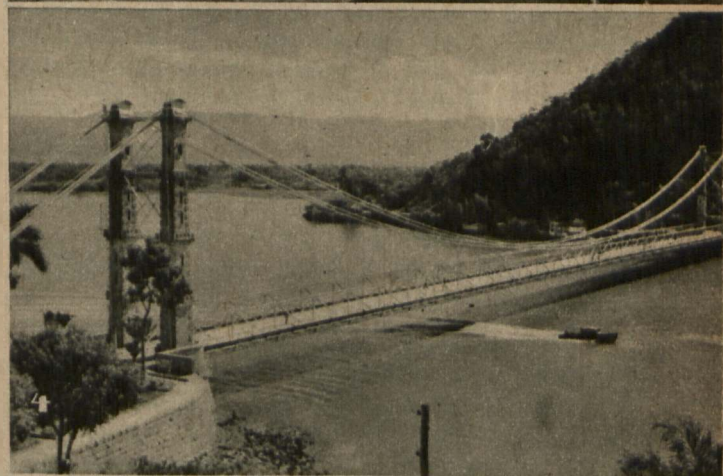
Usterki?... Może jakie były... zapewne—nieodłączne od wszelkich prac i wysiłków ludzkich, ale z nawiązką pokryte dobrą opinią, jaką sobie nasza linia wyrobiła. Dość zresztą przypomnieć — 900 przeszło pasażerów w pierwszej podróży, po 850 w trzech następnych. Żadna linia południowo-amerykańska nie może się poszczycić takim rekordem od blisko 10 lat. A w ostatnim pięcioleciu żaden największy transatlantyk nie zabrał nawet połowy...

Teraz kolej na kolonie osadnicze. Klucz do kraju, most między naszym i tamtymi państwami — przerwany. Trzeba zdecydowanie wejść na drogę współpracy i porozumienia. Ruszyć drżące kapitały, zamknąć kiesy dla obcych produktów, zadać polskich.

Każdy Polak do swego sklepu po swoje! Ale nade wszystko — każdy Polak do swego kraju na swoim parowcu!

K. WARCHAŁOWSKI

1. Widok z Rio de Janeiro na zatokę
2. Pomnik Chrystusa w Rio de Janeiro
3. Widok na drogę, prowadzącą z San Paulo do Santos
4. Santos — most Pencil





# Ś. P. STANISŁAW ZIELIŃSKI

Z Iona organizacji LMK znów ubył, w tym niezwykłym dla przemian roku, człowiek wielkich zasług, Stanisław Zieliński, członek Zarządu Głównego i przewodniczący Komisji Wydawniczej LMK, znakomity autor szeregu dzieł historycznych z 1863 r., jako też publikacyj historiograficznych z dziedziny zagadnień morskich i kolonialnych.

Był dzień słoneczny o jasnym wyrazie polskiej jesieni, gdy 2 października żegnaliśmy na poważ-

kowskim cmentarzu wojskowym schodzącą do ziemi doczesną opowieść Jego żywota. Każda myśl o formie nekrologu przejmuję mnie w tej chwili żywym uczuciem buntu przeciwko bezradnej żałobie, — jakże bowiem zamknąć w garści słów olbrzymi ciężar wymowy tych 56-ciu lat, które jednym pasmem trudów i ofiar, najszlachetniejszymi zarazem porywami zapału i wiary wypełniły po brzegi całą ośnowę życia Stanisława Zielińskiego. Jakże pogodzić się z przeznaczeniem Jego grobu, jeśli wszystko co czynił, było właśnie zaprzeczeniem doczesności, jeśli wszystko, czego się w pracy imał, pochodziło z nieśmiertelnego żywiołu, z ognia naszej polskiej ziemi, ze źródeł wiedzy, z

dorobku budowania jutra, ze szlachejnych kamieni, błyszczących w przykładach dziejowych, które nam podawał ku serc pokrzepieniu z mroków historii w pierwszych latach wolnej, niepodległej Polski, otwartej na morze i sięgającej stąd po tradycje ducha polskiego.

Żaden głębszy artykuł, żadna publikacja, oparta na moralnych przykładach przeszłości historycznej w dziedzinie spraw morskich, kolonialnych i migracyjnych, nie mogła pominąć tych źródeł wiedzy, które na podstawie długoletnich badań zgromadził w swoich zbiorach bibliograficznych St. Zieliński. Stworzył on w ten sposób szkołę naszego myślenia, pierwszy dorobek nauki w dziejowych problemach naszej marynistyki, kolonizacji i migracji.

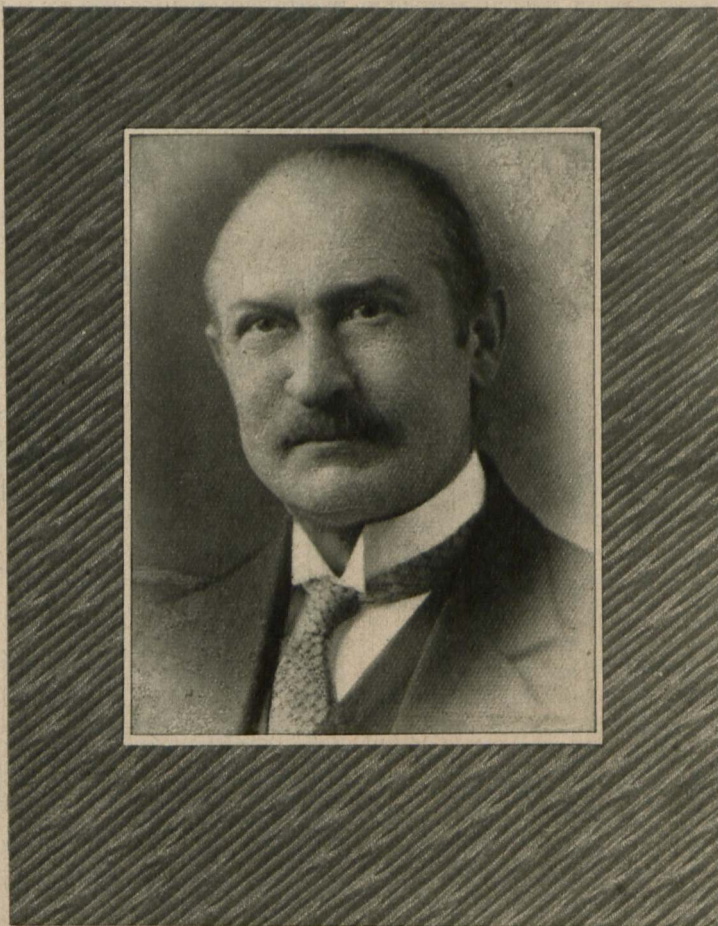
Znaliśmy Go z mówczej metody pracy i z przedziwnie przy tym niegasnącego entuzjazmu, z jakim przykładał się w działalności LMK do każdego niemal poczynania. Czy były to pierwsze plany Instytutu Kolonialnego, czy pierwsze projekty Wystawy Książki Polskiej o Morzu, czy jakiegokolwiek początkowe szkice prac systematycznych, żmudnych, najtrudniejszych, nieraz nawet beznadziejnych w sensie natchmiasowej realizacji. — jeśli jednak bodaj iskra

zamysłu dzelnego padała, już ją St. Zieliński z miejsca podejmował za program swej indywidualnej pracy przyczynkowej, dorzucając do tlejącego zarzewia mnóstwo własnych konspektów, brulionów i zarysów pomocniczych, — owoc nieustrudzonych marzeń, wynik wielu nocy bez snu, bez spoczynku.

Jeśli tej niezwyklej strukturze duchowej, jaka charakteryzowała St. Zielińskiego, przyświecała jakakolwiek myśl o nagrodzie, to ideał polskiego dobra społecznego. Jeśli jako pracownik doczekał się kiedy plonu radosnego, to w przeznaczeniach swych inspiracji, jako twórca wielu cudzych natchnień. Jak pszczoła zbierał dla ludzi słodycz z dalekich kwiatów. Ileż to razy otrzymywałem od Nie-

go książki, i stare, kochane szpargały biblioteczne z gotowymi wyciągami i wskazówkami: jak, co, gdzie czytać, aby nie błądzić, aby ugruntować biedny pomysł „literacki” na prawdziwie wartościowych fundamentach.

Wszelką erudycję własną w dziedzinie historii dzielił St. Zieliński między zainteresowanych — bez zastrzeżeń, bez zazdrości, znanej skądinąd naukowcom, pilnującym skrzętnie sezamu swych skarbów wiedzy. Rzecz niesłychana, nie narzekał nawet na plagiatorów, którzy niejednokrotnie, nie zadając sobie żadnego trudu, bez skrupułów i bez podania źródła, słowo w słowo odpisywali nieraz do swoich artykułów całe fragmenty z Jego „Bitew i potyczek 1863/4 r.”, czy też biograficzne pozycje z Jego „Słownika polskich pionierów kolonialnych i morskich”. A ileż Go lat pracy kosztował choćby



wspomniany „Słownik“, dzieło encyklopedyczne wartości, pierwszy podręczny przegląd działalności naszych podróżników, odkrywców, zdobywców, badaczy, eksploratorów, emigrantów-pamiętnikarzy, działaczy i pisarzy migracyjnych.

Trzeba tutaj wspomnieć, że do ostatniej niemal chwili życia, walcząc już na łóżku szpitalnym z toczącą Go chorobą raka, jedynym pragnieniem St. Zelińskiego było ujrzeć w druku drugie wydanie wspomnianego „Słownika“, które właśnie tuż przed śmiercią, znacznie powiększone, wykończył, p. t. „Polacy na dalekich lądach i morzach“.

— Marzę o tym — mówił mi nieraz — żeby któryś z was, marynistów, wziął się do książki o Adamie Mierosławskim, lub Edmundzie Strzeleckim...

Obok kameruńczyka-Rogozińskiego (któremu poświęcił broszurę p. t. „Wyprawa Stefana S. Rogozińskiego do Afryki“ Warszawa 1933 i „Stefan Rogoziński“ Warszawa 1934 r.), były to jego ulubione postaci. Z czasów zaś 1863 r. — Tefik-bej, Teofil Łapiński, dowódca morskiej wyprawy powstańców z Londynu na Litwę.

Cóż znaczy dziś tych kilka wspomnień z tylu przeżytych wspólnie marzeń?

Kochaliśmy St. Zelińskiego wszyscy przy warsztatach pracy ligowej, w Sekcji Pisarzy-Marynistów, jak i we wszystkich kołach, kółkach, trybach i komórkach życia społecznego, a nie wiedząc, jak tę miłość z szacunkiem wyrazić, nazywaliśmy Go jednogłośnie — profesorem. Więcej to znaczyło, niż niejeden patent profesorski.

Skąd w Stanisławie Zelińskim było tyle niezwytego nigdy temperamentu twórczego? „...Gdyby ktoś otworzył Jego serce, wyczytałby w nim jedno słowo — Polska!“ Przypomniał tę sentencję nad Jego grobem jeden z mówców. I to było może najistotniejszą treścią całego Jego życia.

Pozostawmy tę wymowę faktom. Dla Polski dzisiejszej poświęcił Zeliński wszystko, co wziął od Niej samej w czasach mroków niewoli: bezgraniczną ofiarę serca i umysłu dla walki o niepodległość, wytrwałość, zaprawioną w harcie charakteru, a z nią razem jasność dążeń i celów, oddaną ideałom Ojczyzny i Narodu w ramach państwowo-twórczych.

Był St. Zeliński jednym z najdzielniejszych synów wielkopolskiej ziemi (ur. 11. XI. 1880 r. w Środzie). Już w dzieciństwie policzkowany w szkole za odmawianie podpisywania się po niemiecku, wziął na drogę życia nakaz nieustępliwości w służbie przekonania dla wiary patriotycznej i od zarania lat pozostał tej służbie wierny przez najżywszą działalność w politycznych kołach konspiracyjnych („Zet“, „Liga Narodowa“), przez procesy prasowe, rewizje domowe, aresztowania i więzienia. Kilkadziesiąt razy sam osobiście (1902—4 r.) przewoził „bibułę“ do Warszawy, Wilna, nawet do Kijowa i na Wołyń pod Szepietówkę i Zasław. W tym czasie działał w studentkich kołach uniwersyteckich w Krakowie, Lwowie, Poznaniu, a potem w Monachium, gdzie z ramienia „Zjednoczenia Młodzieży Polskiej Zagranicą“ i „Zetu“ organizuje ruch polityczny wśród studentów polskich; wtedy to w Monachium zwalcza pewną

grupę separatystycznie myślącej młodzieży, zmierzającą do stworzenia fantastycznego narodu — „Kaszubsko - pomorsko - zachodnio - pruskiego“... W 1904 r. przeprowadza polskie wybory na Mazowszu Pruskim. Pracuje potem w redakcjach „Straży nad Odrą“ (Koźle) i „Mazura“ (Szczytno).

W 1910 r. obejmuje kierownictwo Biblioteki Muzeum Narodowego Polskiego w Rapperswilu, mając na tym stanowisku tej miary poprzedników, jak m. in. Agaton Giller, Zygmunt Wasilewski, Stefan Żeromski. Wtedy poświęca się ukochanej przez siebie dziedzinie studiów; przy pracy archiwalnej zużytkowuje nieznane dotąd materiały w znakomitym swoim dziele p. t. „Bitwy i potyczki 1863/4 r.“ (wyd. w Rapperswilu 1913 r.).

Po wybuchu wojny, odrazu z miejsca, bez żadnych zastrzeżeń, nie licząc się z różnicą zdań dotychczasowych przyjaciół osobistych i politycznych, oddaje siebie na czele Polskiego Biura Prasowego do dyspozycji ruchowi legionowemu; ekspediuje ochotników do Krakowa i za werbunek ten staje w Szwajcarii przed sądem wojennym; wtedy to był uratowany od więzienia dzięki staraniom ś. p. Gabrieli Narutowicza, późniejszego Prezydenta R. P.

W tym też czasie rozrzuca w Rapperswilu kilkadziesiąt tysięcy broszur o historii marynarki wojennej dawnej Rzplitej i pierwszy w ten sposób zagranicą propaguje ideę polskiego dostępu do morza.

W 1919 r. na wezwanie Naczelnego Wodza J. Piłsudskiego współdziała w pracy plebiscytowej na Mazurach. Podczas obrony Warszawy przed bolszewikami, w 40-tym roku życia wstępuje St. Zeliński do armii ochotniczej.

Po wojnie powraca do redakcyjnej pracy, zakłada pierwsze polskie pismo emigracyjne „Wychodźca“ (istniało 10 lat) i wydaje przez półtora roku czasopismo „Lot“ (istniejące do chwili obecnej p. t. „Lot Polski“). W 1927 r., wobec sprowadzenia biblioteki rapperswilskiej do kraju, składa na ręce Marszałka J. Piłsudskiego prośbę o możliwość powrotu do przedwojennego warsztatu pracy i otrzymuje nominację na bibliotekarza w Centralnej Bibliotece Wojskowej w Warszawie, w której biblioteka rapperswilska znalazła locum, jako depozyt. Równocześnie w tym roku wraca do pracy społecznej i wtedy to za główny teren swojej działalności obrał Ligę Morską i Kolonialną.

Za działalność w dziedzinie zagadnień LMK otrzymał w 1933 r. złoty krzyż zasługi, za pracę zaś niepodległościową krzyż niepodległości oraz odznakę więźniów ideowych.

Wierną i kochaną towarzyszką wszystkich Jego przeżyć w doli i niedoli była Mu żona, Danuta, zmarła przed trzema laty.

Działalność śp. St. Zelińskiego na terenie LMK i na tle pracowitego Jego życia, we wzruszającym przemówieniu zobrazował dyr. Jan Dębski (audycja radiowa dnia 30 września), a nad grobem żegnał Go w imieniu LMK prezes Feliks Rostkowski. Z innych mówców żegnali ś. p. St. Zelińskiego na cmentarzu — płk. dypl. M. Landau, dr Lewak, mjr Niezgoda i B. Ostromeński.

JANUSZ STĘPOWSKI

# SPRAWY KOLONIALNE

## PRODUKCJA AFRYKI

Olbrzymi kontynent afrykański, liczący około 30 milionów kilometrów kwadratowych i przeszło 144 miliony mieszkańców, jest ośrodkiem eksploatacji szeregu państw europejskich, jak: Anglii, Francji, Włoch, Belgii, Portugalii i Hiszpanii.

Najwięcej posiadłości terytorialnych w Afryce posiada Francja, bo 10,828.400 km kw. z 39,6 milionami ludności, i Anglia 9,948 tys. km kw. z 56,6 mil. ludności. Poza tym Belgia posiada 2,4 mil. km kw. z 13,5 mil. ludności, Portugalia 2,1 mil. km kw. z 7,3 mil. ludności i Hiszpania 334 tys. km kw. z 1 mil. mieszkańców. Włochy, które do chwili zaanektowania Abisynii — posiadały w Afry-

ce 2,2 mil. km kw. z 2,3 miliona ludności — obecnie wraz z Abisynią posiadają 3,2 mil. km kw. z ok. 10 milionami ludności.

Reszta z większych krajów europejskich (poza ZSSR, który posiada olbrzymie połacie Azji), a między in. i Polska — żadnych kolonii nie posiadają.

Trudno jest nawet w obszerniejszym nieco artykule, przeznaczonym do miesięcznika, dać całkowity i wyczerpujący materiał o produkcji Afryki. Wymaga to bowiem specjalnej monografii na kilkaset stron druku.

Jednakże w artykule niniejszym pragniemy Czytelnika zapoznać ogólnie z tym, co Afryka produkuje, a tym samym wywozi.

Podany niżej obraz gospodarczy Afryki zilustruje nam znaczenie tego kontynentu, jako źródła surowców i towarów kolonialnych, i wykaże, że kraje, posiadające w Afryce kolonie, w przeważnej mierze same odbierają gros produkcji swych kolonii.

Rzut oka na produkcję, równająca się zresztą w zasadzie wywozowi krajów afrykańskich, pozwoli zorientować się w znaczeniu, jakie dla gospodarstwa Europy, a przede wszystkim krajów, posiadających te kolonie, Afryka odgrywa.

Kilka najistotniejszych danych, wziętych z każdej z kolonii — charakteryzuje zasoby i bogactwa poszczególnych krajów Afryki w dziedzinie ich produkcji.

I tak:

### Afryka Równikowa Francuska

2.370.000 km<sup>2</sup> obszaru, 3.200.000 ludności, w tym 5.000 białych.

Eksport w roku 1934 wyniósł 168 milionów fr. fr. z tego wywieziono do Francji za 108,9 milionów fr. fr.

Eksport w mil. fr. fr. w 1934 r.

1. Drzewo okume (do wyrobu dykt)	100
2. Drzewo inne	5,2
3. Bawełna	23,8
4. Złoto	12,8
5. Orzechy palmowe	4,3
6. Olej palmowy	3,9
7. Kawa niełuszczone	3,3
8. Zwierzęta żywe	2,7
9. Tłuszcze	2,4
10. Wosk	1,5
11. Kakao niełuszczone	4,6

### Afryka Zachodnia Francuska

4.600.000 km<sup>2</sup> obszaru, 14.600.000 ludności, w tym 24.700 białych.

Eksport w 1934 roku wyniósł 584 mil. fr. fr., z tego wywieziono do Francji 429 mil. fr. fr.

Eksport w mil. fr. fr. w 1934 r.

1. Orzechy ziemne	234
2. Kakao	59
3. Złoto	36,8
4. Orzechy ziemne wyluszczone	29,8
5. Orzechy palmowe	25,5
6. Banany	24,7
7. Kawa	13,6
8. Drzewo egzotyczne	17
9. Wół	12,8
10. Bawełna	8,4
11. Sisal	7,8
12. Oliwa palmowa	6,9
13. Tłuszcze	6,1
14. Guma arabska	4,7
15. Kapok (sztuczne pierze)	4,1
16. Skóry bydłce	3,1
17. Owce i barany	2,8
18. Skóry owcze i kozie	2,5
19. Ryby suszone	2,3
20. Wosk	2,1
21. Makuchy oleiste	1,6
22. Rycynus	0,9



Na targu jednej z oaz Trypolisu

## Algeria

Właściwa Algeria liczy około 209.000 km<sup>2</sup>. Całość administracyjna obszaru, łącznie z Sahara — wynosi około 2.196.000 km<sup>2</sup>.

Ludność Algierii wynosi 6.700.000 mieszkańców, w tym tubylców — 5.457.900, Francuzów 733.140, białych cudzoziemców 149.280.

Eksport Algierii w 1934 roku wyniósł 3.442,5 mil. fr. fr., z tego wywieziono do Francji za 2.981,3 mil. fr. fr.

**Eksport w mil. fr. fr. w 1934 r.**

1. Wino	1.806,8
2. Zboża (pszenica, jęczmień owies)	409,3
3. Mąka pszenna	79,6
4. Kawa	62,7
5. Warzywa suche i ich mączka	29,3
6. Kartofle	32,6
7. Zwierzęta żywe (owce, barany)	92,3
8. Tytoń i papierosy	57
9. Korek	33,4
10. Fosfaty	42,9
11. Alkohol do fabryk win	105,5
12. Rudy żelazne	53,9
13. Daktyle	29,9
14. Oliwa	20,4
15. Trawa morska	13,3
16. Mandarynki	12,6
17. Sok winny (moszcz)	41,7

## Kamerun Francuski

430.000 km<sup>2</sup> obszaru, 2.250.000 mieszkańców, w tym 2.400 białych.

Eksport w 1934 roku wyniósł 72,5 mil. fr. fr., w tym wywieziono do Francji i kolonii francuskich za 40 mil. fr. fr.

**Eksport w mil. fr. fr. w 1934 r.**

1. Kakao niewyluszczone	22,6
2. Orzechy palmowe	15
3. Mahoń	5,4
4. Kawa niewyluszczone	4,7
5. Drzewo	6,8
6. Oliwa palmowa	4,1
7. Orzechy ziemne wyluszczone	3,2
8. Rudy cyny	1,7
9. Skóry surowe	1,6
10. Banany	1,1

## Somalia Francuska

22.000 km<sup>2</sup> obszaru, 70.000 mieszkańców, w tym 308 Francuzów, 239 innych Europejczyków, 89 Abisynczyków i 404 innych kolorowych.

Eksport w 1934 r. wyniósł 121,8 mil. fr. fr., w tym kawy za 58,9 mil. fr. fr., skór surowych za 26,4 mil. fr. fr.

Artykuły, pochodzące jednak głównie z Etiopii, jako tranzyt przez port francuski Djibuti, znajdujący się na terenie tej małej kolonii.

## Marokko Francuskie

415.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności — 5.500.000, w tym: 128.177 Francuzów, 117.603 Żydów i 44.304 innych narodowości europejskich.

Eksport w 1934 roku wyniósł 667,4 mil. fr. fr., z tego wywóz do Francji wyniósł 415,6 mil. fr. fr.

**Eksport w mil. fr. fr. w 1934 r.**

1. Trzoda chlewna	8,3
2. Ryby w stanie marynowanym lub w konserwie	31,5
3. Fosfaty	145,2
4. Zboża (jęczmień, kukurydza etc.)	206,7



Marok — t. zw. „noria”, służąca do wyciągnięcia wody ze studni

5. Warzywa	22,5
6. Jaja	40,4
7. Trawa morska	30,8
8. Kartofle	4,1
9. Nasiona lnu	4
10. Orzechy kokosowe	5,1
11. Skóry bydłce	3,5

3. Olej bawełniany	0,7
4. Cebula	0,6
5. Ryz	0,6
6. Fosfaty	0,4
7. Skóry	0,2

## Somalia Brytyjska

176.000 km<sup>2</sup> obszaru i 350.000 mieszkańców.

Cały eksport w 1932 roku wyniósł zaledwie 160 tys. funt. ang. i to głównie do Anglii.

## Tanganika Brytyjska

969.000 km<sup>2</sup> obszaru, 5.150.000 mieszkańców, w tym tubylców 4.800.000, 24.000 Azjatów, 8.300 Europejczyków.

Eksport w 1934 r. wyniósł 2,9 mil. funt. ang.

**Eksport w mil. funt. ang. w 1932 r.**

1. Kawa	0,5
2. Sisal	0,8
3. Bawełna	0,3
4. Złoto	0,3
5. Ryz	0,07
7. Kopra	0,06

## Kenia

583.000 km<sup>2</sup> obszaru, 3.076.000 ludności, w tym 12.000 Europejczyków.

Eksport w roku 1932 wyniósł 4,5 mil. funtów angielskich.

**Eksport w mil. funt. ang. w 1932 r.**

1. Bawełna	1,6
2. Kawa	1,4
3. Skóry	0,15
4. Sisal	0,18
5. Karbonad sodowy	0,17
6. Kukurydza	0,1

## Uganda

244.000 km<sup>2</sup> obszaru, 3.585.000 mieszkańców, w tym 1.900 Europejczyków.

Eksport tej kolonii w roku 1932 wyniósł 2,2 mil. funt. ang., w tym eksport bawełny 75 proc. — głównie do Anglii.

## Zanzibar Brytyjski

Dwie wyspy tuż koło afrykańskiej kolonii Kenia, 2.600 km<sup>2</sup> obszaru, 235.000 mieszkańców. Wywóz towarów w r. 1932 wyniósł 0,9 mil. funt. ang. Produkcja tej kolonii jest następująca: goździki, kopra i orzechy kokosowe.

## Togo Francuskie

52.000 km<sup>2</sup> obszaru, 752.000 mieszkańców, w tym 418 Europejczyków.

Eksport w 1934 roku wyniósł 28 mil. fr. fr., z tego wywóz do Francji wyniósł 13,3 mil. fr. fr.

**Eksport w mil. fr. fr. w 1934 r.**

1. Kakao niewyluszczone	8,5
2. Bawełna	4
3. Orzechy palmowe	5,7
4. Kopra	2
5. Kukurydza	5,3
6. Olej palmowy	0,5

## Tunis

125.000 km<sup>2</sup> obszaru. Ogółem ludności Tunis posiada 2.500.000 głów, w tym: Francuzów 94.427, Włochów 91.178, innych Europejczyków 12.688, Żydów 56.248 i tubylców (muzułmanów) 2.159.151.

Eksport w 1934 roku wyniósł 674,3 mil. fr. fr., z tego wywieziono do Francji, wraz z Algieria za 406,8 mil. fr. fr.

**Eksport w mil. fr. fr. w 1934 r.**

1. Oliwa	154,3
2. Zboża	121,2
3. Fosfaty	99,4
4. Daktyle	40,7
5. Rudy	33,5
6. Gabki	14,3
7. Skóry surowe	7,7
8. Ryby	5

## Egipt

1.000.000 km<sup>2</sup> obszaru, w tym 33.000 km<sup>2</sup> delty Nilu. Ludność wynosi około 15.070.000, w tym rdzennych Egipcjan 12 milionów.

Eksport w 1934 roku wyniósł 31 mil. funtów egipskich, z tego wywóz do Anglii wyniósł 6,4 mil. funtów egipskich.

**Eksport w mil. funt. egipsk. w r. 1934**

1. Bawełna	24,8
2. Ziarno bawełniane	1,5

### Rodezja Południowa

389.000 km<sup>2</sup> obszaru, 1.150.000 ludności, w tym 50 tys. Europejczyków.

Eksport w 1933 r. wynosił 4.397.000 funt. ang. Według danych z roku 1933 produkcja Rodezji (Pol. przedstawia się następująco: złota za 3.326.000 funt. ang., węgla za 223.400 funt. ang. W zakresie hodowli było w tym czasie: bydła 2.398.000 sztuk, owiec 353.000 sztuk i trzody chlewnej 61.000 sztuk. Gruntów pod uprawę: kukurydzy — 259.900 akrów, tytoniu 25.400 akrów i warzyw 80.600 akrów.

### Rodezja Północna

746.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności 1.393.000 — w tym 10.000 Europejczyków.

Eksport w 1933 roku wynosił 2.705.685 funt. ang. Produkcja kraju obejmuje: zboże, kukurydze, tytoń, kawę, owoce. Poza tym wydobyto w 1933 roku złota za 26.969 funt. ang., miedzi 67,8 tys. ton za 2.095.215 funt. ang. i wanadu za 439,9 tys. funt. ang. Niezależnie od tego kraj ten posiada pokłady: rudy żel., miki i manzanu.

### Niasa

124.000 km<sup>2</sup> obszaru, 1.650.000 ludności, w tym 1.900 Europejczyków. Eksport tego kraju w roku 1932 wyniósł: tytoniu za 15 mil. funtów ang., bawełny za 2,1 mil. funt. ang. i herbaty za 2,6 milionów funtów ang.

### Nigeria

877.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności 19.300.000.

Eksport w roku 1933 wynosił 8.628.945 funtów ang. z tego Anglia odebrała około 37 proc.

Artykułami wywozu były: olej palmowy 116.060 ton, rdzeń palmy 509.061 ton, kakao 71.035 ton, bawełna 23.818 cwt., cyna 5.967 ton.

### Kamerun Brytyjski

89.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności 782.000. Eksport w 1930 roku wyniósł 279.039 funtów ang. Artykułami wywozu były towary następujące: kakao, kawa, migdały, olei palmowy, orzechy kola. Eksport samego tylko kakao stanowił 9/10 ogólnego wywozu.

### Złote Wybrzeże

204.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności 2.965.000.

Głównym produktem Złotego Wybrzeża jest kakao — stanowi 52 proc. całego wywozu kolonii. W roku 1934 eksportowano stamtąd kakao na sumę 4 mil. funt. ang. Kolonia ta produkuje poza tym (rok 1934): diamenty 2,4 mil. karatów — wartości 736,8 tys. funt. ang., złota 351.400 uncji wartości 2,4 mil. funtów £ rud manganowych 331 tys. ton — wartości 480,9 tys. funtów ang.

Cały eksport tego kraju wyniósł w 1934 r. 7.859.722 funt. ang.

### Togo Brytyjskie

34.000 km<sup>2</sup> obszaru, 300.000 mieszkańców. Kolonia ta produkuje: kakao, orzechy palmowe, bawełnę, orzechy kola. Statystycznie wywóz kolonii ujęty jest w wywozie Złotego Wybrzeża.

### Sierra Leone

71.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności — 1.800.000.

Eksport w roku 1933 wyniósł 982,7 tys. funt. ang.

Eksport w funt. ang. w 1933 r.

1. Imbir . . . . .	22.877
2. Orzechy kola . . . . .	41.373
3. Orzechy palmowe . . . . .	687.477
4. Olej palmowy . . . . .	26.914

### Gambia

10.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności 200.000

Eksport w roku 1934 wyniósł — 401.849 funt. ang. Kolonia ta produkuje: orzechy ziemne, orzechy palmowe, skóry i wosk.

### Marokko Hiszpańskie

22.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności — 750.000.

Eksport w 1934 roku 116 mil. pesetów hiszpańskich. Kolonia produkuje: kukurydze, jęczmień, len, rudę żelazną i ołowiana.

### Rio de Oro

285.000 km<sup>2</sup>, 20.000 mieszkańców. Kolonia hiszpańska, położona przy Sacharze, pustynna, bez poważniejszego znaczenia ekonomicznego.

### Etiopia

900.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności około 7.500.000.

Produkcja kraju jest następująca: bawełna, zboże, trzcina cukrowa, ryż, cynus, len, palma daktylowa, winnice, kawa, nafta, hodowla bydła, drzewo kauczukowe etc.

Eksport w tonach w 1934 r.

1. Tłuszcz . . . . .	82
2. Kawa . . . . .	13.579
3. Wosk . . . . .	370
4. Skóry suche . . . . .	7.195
5. Ziarna . . . . .	1.196

### Libia

1.638.000 km<sup>2</sup> obszaru, z tego na Trypolis przypada 900.000 km<sup>2</sup> i na Cyrenajkę 738.000 km<sup>2</sup>. Ludność wynosi 720.000.

Eksport Libii w roku 1931 (Tripolis i Cyrenajka) wyniósł 49.025 tys. lirów włoskich.

Produkcje kraju stanowią: hodowla, rybołówstwo, saliny. Pod uprawa znajduje się około 200.000 ha.

### Somalia Włoska

500.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności — 1.000.000.

Eksport w 1931 roku wyniósł 73 milionów lirów.

Artykułami wywozu kolonii były: skóry, bawełna, siemie lniane, tłuszcze, ambra, kość słoniowa, owoce kozw, sól.

### Erytrea

119.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności — 600.000.

Eksport w 1933 roku wyniósł 62,5 mil. lirów. Artykułami eksportu były: skóry, sól, siemie lniane, tłuszcze, perły i masa perłowa, orzechy palmowe, etc.

### Liberia

120.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności ok. 2.250.000, w tym około 20.000 Murzynów amerykańskich.

Eksport tego kraju w r. 1935 wyniósł 653,5 tysiaca dolarów amerykańskich (moneta obiegowa jest tam dolar amerykański) — z tego Niemcy

odebrały za 366 tys. dol., a St. Zi Am. Półn. za 122 tys. dol.

Głównymi artykułami wywozu są: kawa, olej palmowy, fibra, piassava, kauczuk, kakao, kość słoniowa i złoto.

### Gwinea Portugalska

36.000 km<sup>2</sup> obszaru, ludności — 380.000.

Eksport roczny wynosi około 55 mil. eskuarów. Towarami eksportu są: orzechy ziemne, palma, skóry, olej palmowy, wosk i kauczuk. Roczny eksport orzechów ziemnych (arsztydów) wynosi ok. 30 mil. eskuarów, a palmy około 15 milionów eskuarów.

### Mozambik

637.000 km<sup>2</sup> obszaru, oraz 135.000 km<sup>2</sup> znajdujących się pod bezpośrednią administracją Kompanii Mozambickiej. — Razem obszar tej kolonii wynosi 772.000 km<sup>2</sup>.

Ludność kolonii wynosi około 4.000.000, w tym 20 tys. Europejczyków.

Średni eksport roczny w tonach:

1. Orzechy ziemne (arsztydy) . . . . .	25 do 30.000
2. Kopra . . . . .	25 do 30.000
3. Kukurydza . . . . .	15 do 20.000
4. Cukier trzcinowy . . . . .	65 do 70.000
5. Bawełna . . . . .	1 do 1.200
6. Sisal . . . . .	12 do 15.000
7. Banany i grape-fruits . . . . .	8 do 9.000
8. Oleje roślinne . . . . .	2 do 3.000
9. Ryż . . . . .	1 do 1.500
10. Sól . . . . .	3 do 4.000
11. Sezam . . . . .	2 do 2.500

### Tanger — strefa międzynarodowa

600 km<sup>2</sup> obszaru, 80.000 ludności — w tym: 46.000 mahometan, 6.000 Żydów, 8.000 Hiszpanów, 2.000 Francuzów i 3.000 innych narodowości.

Eksport w 1934 roku wyniósł 13 mil. fr. fr. Obszar ten nie przedstawia specjalnego znaczenia ekonomicznego, jest to twór polityczny.

### Unia Południowo-Afrykańska

1.222.000 km<sup>2</sup> obszaru, 8.310.000 ludności — w tym 1.850.000 białych

Eksport Unii w roku 1934 wyniósł 60,5 mil. funtów pol. afrykańskich. Z tego Anglia odebrała towarów za 30,7 mil. funtów i Stany Zjednoczone Am. Półn. za 10,8 mil. funtów pol. afrykańskich.

Eksport w funt. pol. afr. w r. 1934:

1. Węgiel . . . . .	8.083.665
2. Złoto (w funtach złotych) . . . . .	34.566.137
3. Owoce świeże . . . . .	2.250.012
4. Diamenty . . . . .	2.815.381
5. Cukier trzcinowy . . . . .	1.000.000
6. Kukurydza . . . . .	1.383.725
7. Węgiel . . . . .	451.296

Z bogactw kopalnych Unia posiada: platynę, złoto, diamenty, srebro, miedź, cynę, mangan, węgiel etc.

### Afryka Południowo-Zachodnia

835.000 km<sup>2</sup> obszaru, 280.000 mieszkańców, w tym 31.000.000 Europejczyków.

Eksport w 1934 roku wyniósł — 1.142.120 funtów pol. afrykańskich — z tego Unia odebrała towarów za 538.1700 funtów, Anglia za 278.589 i Niemcy za 222.000 funtów pol. afr.

#### Eksport w funt. poł. afr. w r. 1934:

1. Skóry i futra . . . . .	371.481
2. Masło . . . . .	166.759
3. Wanad . . . . .	51.712
4. Konserwy rybne . . . . .	62.085
5. Wełna . . . . .	43.686
6. Diamenty . . . . .	24.873

#### Sudan

2.611.000 km<sup>2</sup> obszaru, 5.580.000 ludności.

Eksport w 1933 roku wyniósł 3,2 mil. funt. egipskich, z czego prawie wszystko odebrała Anglia.

#### Eksport w mil. funt. egipsk. w r. 1933:

1. Bawełna . . . . .	2,1
2. Guma arabska . . . . .	0,7
3. Sezam . . . . .	0,1
4. Skóry i futra . . . . .	0,1
5. Ziarna bawełniane . . . . .	0,1

Zakończywszy ten uciążliwy nieco przegląd — zapoznaliśmy się z ogólnymi ramami produkcji kolonij afrykańskich. Widać z tego, że olbrzymi ten kontynent zawiera wszystkie te bogactwa, które dla normalnej produkcji

krajów europejskich stanowią elementy niezbędne. Również szereg towarów kolonialnych, jak: kawa, kakao, cukier itd., stanowią dla gospodarstw narodowych państw europejskich artykuły niezbędnego importu.

W tej sytuacji widzimy, że kolonie afrykańskie stanowią dla państw, posiadających je, złote jabłko i dostrzegamy jednocześnie, że podział posiadłości europejskich w Afryce nie należy do najszcześniejszych — pomija bowiem całkowicie inne narody Europy, które konsumują olbrzymie ilości surowców i towarów kolonialnych, a które kolonij natomiast nie posiadają.

Nie ulega wątpliwości, że musi z czasem dojść do rewizji tego nie-normalnego stanu rzeczy.

Dr W. ROSIŃSKI

## KRONIKA KOLONIALNA

Znana już ogólnie z pism codziennych deklaracja ministra Spraw Zagranicznych J. Becka w Genewie w sprawie rozszerzenia Komisji Mandatowej przez przyjęcie do niej przedstawiciela państw, zainteresowanych bezpośrednio tymi zagadnieniami, postawiła po raz pierwszy oficjalnie na forum międzynarodowym kwestię polskich zainteresowań kolonialnych.

Poruszona w ten sposób na Radzie Ligi Narodów kwestia kolonialna, która znalazła następnie obszernie rozwinięcie na komisjach ligowych w przemówieniach p. min. dr Rosego i min. Komarnickiego — wzbudziła duże zainteresowanie zagranicą.

Zwłaszcza prasa niemiecka omawia obszernie te wystąpienia, interpretując je jako pierwszą zapowiedź wystąpienia Polski z żądaniami kolonialnymi.

Zapowiedź tę przyjęły Niemcy z pewną rezerwą, a niektóre pisma, jak np. „Frankfurter Zeitung“ z dnia 21. IX br. komentuje ją w sposób nieoczekiwany, snując w związku z tą kwestią wnioski i supozycje, niewiadomo na jakiej oparte podstawie.

Warszawski korespondent powyższego pisma, donosząc o nastrojach, panujących w Polsce w związku z wystąpieniem min. Becka w Genewie, omawia stanowisko naszej instytucji w tej kwestii w następujący sposób:

„Jeśli by, według wiadomości, podanej przez konserwatywny „Czas“, następca śp. gen. Orlicz-Dreszera w Lidze Morskiej i Kolonialnej miał zostać gen. Sosnkowski, wskazywałoby to na w najwyższym stopniu godną uwagi nową ocenę tego aparatu propagandowego. Gen. Sosnkowski jest najstarszym rangą oficerem armii polskiej i uchodzi obok gen. Śmigłego-Rydza za najwybitniejszą głowę wojska polskiego. Gdyby on został następcą gen. Orlicz-Dreszera, zapal kolonialny ministra Spraw Zagranicznych natrafiłby tutaj na nader krytycznego i rzeczowego partnera, który dążenia morskie Polski uważa za o wiele ważniejsze. Liga Morska i Kolonialna, licząca około pół miliona członków, zajmowała się do tej pory dość fantastycznym planem, wychodzącym z założenia, że Polska powinna żądać proporcjonalnie obliczonej części dawnych kolonij niemieckich, gdyż część jej obecnego terenu należała dawniej do Rzeszy Niemieckiej“.

W związku z powyższą opinią, pragniemy przypomnieć, że Prezes Zarządu F. O. M. gen. dyw. K. Sosnkowski, już dwa lata temu, przemawiając z okazji Święta Morza, wypowiedział się zdecydowanie za potrzebami kolonialnymi Polski.

„Berliner Tageblatt“ z dnia 22. IX br. korzysta również z deklaracji min. Becka w Genewie, aby w dłuższym artykule wstępnym swego warszawskiego korespondenta omówić racje polskiego problemu kolonialnego.

Autor opisuje pociągnięcia polskich czynników oficjalnych, dotyczące uzyskania dla Polski kolonij oraz pracę propagandową wewnątrz kraju Ligi Morskiej i Kolonialnej. Następnie omawia zagadnienie przeludnienia Polski, a w końcu podkreśla, że polskie żądanie przyznania części b. kolonij niemieckich nie da się niczym usprawiedliwić i nazywa je „algebraicznym żarcikiem“.

„Zagadnienia kolonialne dla Polski — pisze dalej autor — są sprawą trudną i poważną, muszą być zatem traktowane z całym rozsądkiem. Warszawa musi natomiast dobrze zdać sobie sprawę z tego, jak zasadniczą sprawą jest nagłość i zasięg niemieckich żądań kolonialnych. Byłoby wielką nieroztropnością w tej walce o kolonie starać się odziedziczyć kolonie swojego własnego sojusznika“.

W związku z powyższymi głosami prasy niemieckiej, należy za-



Oaza Gabes

uważyć, że polskie dążenia kolonialne są oparte na koniecznych życiowych potrzebach, i nie są związane, a tym bardziej uzależnione od niemieckich dążeń kolonialnych.

Spośród pism francuskich, omawiających wystąpienie min. Becka, wymienimy „Le Petit Parisien“, którego notatka, umieszczona w numerze z dnia 22. IX br., w sposób wyraźny podkreśla, że między Polską i Niemcami nie ma żadnego współdziałania w kwestii kolonialnej.

„Polska zamierzałaby przedstawić swoje żądania kolonialne w razie, jeśliby Niemcy wysuwały tę kwestię“ — oto nagłówek wspomnianej notatki, która omawia początkowo wystąpienie min. Becka i interwencję ambasadora R. P. w Londynie u rządu angielskiego w sprawie emigracji żydowskiej do Palestyny; następnie autor notatki pisze: „Większość dzienników polskich utrzymuje, że problem kolonialny dla Polski nie ogranicza się jedynie do kwestii emigracji żydowskiej, lecz, że Polska musi żądać kolonii dla umieszczenia nadmiaru swojej ludności. W tym kierunku działa Liga Morska i Kolonialna, która skądinąd zastrzega się przed tym, jakoby miała być narzędziem polityki niemieckiej“.

O polskich wystąpieniach w Genewie pisze również „Times“ z dn. 5. X br. w notatce, zatytułowanej: „Polska i miejsce pod słońcem“. Treść tej notatki przytaczamy poniżej w tłumaczeniu: „Polscy delegaci zamierzają przedstawić na drugiej i szóstej komisji ligowej

nagłość polskich żądań do „miejsc pod słońcem“. Dzisiejsze pisma rządowe (polskie), piszą o dynamicznym wzroście ludności i braku surowców dla celów przemysłowych, zmuszających rząd polski do spełnienia zasadniczego obowiązku względem swoich obywateli, przez zapewnienie im chleba i pracy. Polscy delegaci będą więc „prosili“ na komisjach ligowych o dostęp do surowców i możliwości dla emigracji zamorskiej. Byłoby błędem mniemanie, że rząd przesadza nagłość tych kwestyj. Polityczny niepokój i ekonomiczny kryzys w Polsce nie wymagają wyolbrzymienia, jak również nie wymagają tego skutki, które mogą wynikać z dalszego przeciągania tej sytuacji“. W zakończeniu autor notatki stwierdza, że Polska będzie szukać rozwiązania tego problemu na drodze pokojowej współpracy międzynarodowej.

W związku z wystąpieniem min. Becka w Genewie, Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej wysłał depeszę treści następującej: „Zebrany na pierwszym po wakacjach posiedzeniu w dniu 29 września br., Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej przesyła Panu Ministrowi w imieniu półmilionowej rzeszy członków wyrazy żywej radości i wysokiego uznania za Jego wystąpienie z okazji wyboru nowego członka komisji mandatowej Ligi Narodów, widząc w tym pierwszy krok na drodze usiłowań Polski do uzyskania koniecznego i należnego Jej zadośćuczynienia w dziedzinie kolonialnej“.

Jak już donosiliśmy w poprzednim numerze, we Wrocławiu miała się odbyć w połowie października rb. wielka manifestacja kolonialna, organizowana przez Reichskolonialbund. Związek ten zwoływał między 16 i 19 października pierwszy zjazd (Reichskolonialtagung), w którym mieli wziąć udział gen. Ritter von Epp, jako kierownik urzędu kolonialno-politycznego N. S. D. A. P. i kierownik Reichskolonialbundu oraz kierownik organizacyjny Rzeszy dr Ley.

W związku ze zjazdem miał odbyć się w czasie od 11 do 18 października na całym Śląsku tydzień propagandowy na rzecz kolonii.

Program tygodnia propagandowego przewidywał uroczyste otwarcie Wystawy Kolonialnej i pochód propagandowy oraz szeregi zebrań Reichskolonialbundu, w których mieli wziąć udział kierownicy wszystkich związków okręgowych, powiatowych i miejskich. Organizować miano również wiece propagandowe, pochody, capstrzyki, odczyty itp.

Na zakończenie zjazdu dnia 19 października przewidywano wycieczkę (Grenzlandfahrt) na Górny Śląsk.

Gdy oddajemy ten numer „Morza“ do druku, nadeszła wiadomość, że zjazd kolonialny we Wrocławiu został przesunięty na czas nie oznaczony.

Pismo „Afrika Nachrichten“ umieszcza na wstępie swojego październikowego numeru apel gen. von Epp, prezesa Reichskolonialbundu, na zjazd kolonialny we Wrocławiu, który, jak to podaliśmy wyżej, został narazie odwołany. Apel ten brzmi, jak następuje:

„Między 16-tym i 19-tym października odbędzie się we Wrocławiu wielki zjazd kolonialny. Zjazd ten jest pierwszym wielkim apelem Reichskolonialbundu, organizowanym pod hasłem „Żądamy kolonialnego równouprawnienia“.

Zjazd da kierunek i wytyczne dla pracy Reichskolonialbundu na nadchodzący rok. Ma on również za zadanie przekonać wszystkich bez wyjątku obywateli niemieckich o potrzebie własnych niemieckich posiadłości kolonialnych, natchnąć ich zapalem i porwać do pracy bez wytchnienia dla osiągnięcia tego celu.

Poczynania kolonialne Niemiec w przeszłości dają im prawo wzięcia udziału w pracy kolonizacyjnej świata. Na zjeździe naród niemiecki złoży pałace zeznania.



Stary port w Mombasa — Kenia

że jest świadomym swego kolonialnego powołania i w żądaniu o równouprawienie kolonialne staje jednomyślnie za Führerem.

Oczekuję od moich współpracowników, że ożywieni wypróbowanym duchem walki, przyczynią się do całkowitego powodzenia zjazdu.

Poza tym wzywam wszystkich obywateli niemieckich, aby jak najliczniej wzięli udział w wrocławskim zjeździe kolonialnym, aby w potężnej manifestacji dać wyraz woli i siły ruchu kolonialnego narodu“.

W Eisenach odbył się trzeci z rzędu zjazd b. niemieckich wschodnio-afrykańczyków.

Zjazd ten, tak jak i poprzednie, miał zupełnie specjalny charakter.

Przybyło nań setki uczestników ze wszystkich stron Niemiec, jak również z zagranicy, z Gdańska, a nawet z b. Niemieckiej Afryki Wschodniej, aby odnowić dawne węzły serdecznego koleżeństwa. Nastrój, w jakim odbywał się zjazd, był wyjątkowo serdeczny, a szczególnie gorące przyjęcie zgotowano gen. von Lettow-Vorbeck, dawnemu dowódcy, który wraz z dr Schnee przybył na zjazd. Obaj wyżej wymienieni ogłosili na zjeździe dłuższe przemówienia, w których podkreślili zdolności Niemców do pracy w koloniach, jak również obowiązki, jakie obecnie ciążyą na dawnych niemieckich pionierach kolonialnych, a mianowicie obowiązki współpracy z młodą generacją w walce o wielkość i niezależność Niemiec. Specjalną uwagę poświęcono w przemówieniach zjazdowych kwestii współpracy Związków Wschodnio-Afrykańskich, podkreślając konieczność jak najściślejszego wzajemnego kontaktu. Spośród szeregu wygłoszonych referatów, wymienić należy odczyt dra Winkelmana pt. „Prawo Niemiec do kolonii“, jak również sprawozdanie jednego z przybyłych ze Wschodniej Afryki Niemców o obecnych możliwościach kolonizacyjnych na tych terenach i możliwościach na przyszłość.

Zjazd przesłał telegramy z pozdrowieniami do kanclerza Hitlera, min. Göringa i gen. von Epp, prezesa Reichskolonialbundu.

27 sierpnia br. został spuszczony na wodę w Hamburgu następny z dwóch zamówionych w roku zeszłym przez Deutsche Afrika-Linien parowców.

Parowiec ten nosi nazwę



Pomnik Cecil Rhodesa — Rodezja

„Windhuk“ — nazwę stolicy b. niemieckiej kolonii w Afryce Wschodniej. Ceremonii chrztu dokonał kierownik Reichskolonialbundu, gen. Ritter von Epp, który przy tej okazji wygłosił dłuższe przemówienie. W przemówieniu tym gen. von Epp przypomniał obecnym te czasy, kiedy Niemcy, posiadając swoje własne kolonie, miały też i odpowiednią flotę dla utrzymywania z nimi komunikacji. Flota ta w czasie wojny światowej przechodziła ciężkie chwile i została zredukowana do minimum traktatem wersalskim, który zrabował — jak mówił gen. von Epp — Niemcom kolonie i odebrał okręty. Jednomyślna wola narodu niemieckiego do odzyskania swoich praw do życia, nadała obecnie nowy rozmach działalności morskiej i budownictwu okrętowemu. I jakkolwiek statek ten — mówił gen. von Epp — będzie nazwany imieniem stolicy zrabowanej nam i oddanej obcemu mandatariuszowi kolonii — to jednakże stosunki nasze z tym mandatariuszem, Unią Południowo-Afrykańską, są całkiem przyjazne i serdeczne, a nasze stosunki gospodarcze i polityczne tak się rozwinęły, że wymagają rozszerzenia obsługi okrętowej.

W zakończeniu swojego przemówienia, gen. von Epp podkreślił, jak ważną rolę odgrywa statek dla utrzymania łączności między obywatelami niemieckimi, znajdującymi się po obu stronach oceanu. Dla Niemców, zamieszkałych w Południowo-Wschodniej Afryce, będzie on częścią ich oj-

czyzny, przedstawicielem jej potęgi, możliwości i znaczenia.

Kongres narodowo-socjalistyczny w Norymberdze i wysunięte w orędziu kanclerza Hitlera postulaty kolonialne, komentowała obszernie prasa całego świata. Stanowisko prasy angielskiej w tej sprawie omawialiśmy w poprzednim numerze.

Obecnie przytoczymy, co pisze w tej sprawie prasa francuska. Paryska „La Presse Coloniale“, organ obrony interesów kolonialnych Francji, w numerze z dn. 23 września br. zamieszcza artykuł pt. „Refleksje nad apetytami kolonialnymi p. Hitlera“. W artykule tym autor pisze, że na skutek pożałowania godnej tolerancji, Francja znalazła się obecnie już nie wobec jakiejś kampanii prasowej czy też wieców, lecz wobec oficjalnego żądania rządu, stojącego na czele narodu, którego zadaniem w historii wydaje się być nie inrego, jak tylko zalewanie Europy i świata ogniem i krwią.

W dalszym ciągu autor stwierdza, że francuska prasa kolonialna jednomyślnie wyraża nadzieję, iż kolonie francuskie nie będą służyły jako stawka dla handlów, których koszty zawsze ponosi Francja.

„Londyn już odpowiedział, że nie ma nic do odstąpienia. Czy będziemy mogli zrobić to w taki sam zdecydowany sposób?“ — pyta autor — i stwierdza w zakończeniu — „nie mamy żadnych powodów do ustępowania, a wszystkie, żeby odmówić“.

ST. BOD.



# Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

**Polska.** W międzynarodowych regatach w Kilonii wzięła udział, między innymi, ekipa polskiej Marynarki Wojennej, która startowała na łodziach typu „Star”. Ekipa odbyła obustronną drogę na jachcie „Junak”, przy czym w drodze powrotnej natrafiła na ostry sztorm, który wyrzucił na brzeg jacht „Temida” i poważnie uszkodził nowobudujący się port rybacki w Wielkiej Wsi.

Dyon Minowców w składzie O. R. P. „Gen. Haller” oraz trawlerów „Mewa”, „Rybitwa”, „Czajka” i „Jaskółka”, przebywał w czasie od 11 do 13 września z nieoficjalną wizytą w Karlskrona. Jest to pierwsza wizyta zagraniczna okrętów, całkowicie wykonanych w kraju.

O. R. P. „Komendant Piłsudski” przebywał z nieoficjalną wizytą w Visby 20 i 21-go sierpnia i w Karlshamn 23 i 24-go sierpnia. Na okręcie tym przebywają podchorążowie Marynarki Wojennej, odbywający praktyczny staż na jednostkach floty.

Następnie podchorążowie zostali przeokrętowani na O. R. P. „Wilia” i odbyli podróż wzdłuż wybrzeży angielskich, celem zapoznania się ze znacznie trudniejszymi warunkami nawigacji Oceanu Atlantyckiego i Morza Północnego.

23-go września, po przeszło czteromiesięcznej podróży zagra-

nicznej, powrócił do Gdyni O. R. P. „Iskra”, żaglowiec szkolny Marynarki Wojennej. Zaokrętowani na tym okręcie podchorążowie odwiedzili Le Havre, porty hiszpańskie Morza Śródziemnego i Wysp Balearskich, Madere, Wyspy Azorskie i Graeuesend pod Londynem, wszędzie serdecznie przyjmowani przez władze miejscowe oraz polskich kolonistów. Między innymi, bardzo mile przyjęci zostali przez koloniję polską w Marokku, która wręczyła dowódcy okrętu wspaniałe inkrustowaną skrzynkę z ziemią marokańską, przeznaczoną na Sowiniec. W Anglii podchorążowie zwiedzili szkołę morską w Greenwich oraz arsenał marynarki wojennej w Chatham.

**Francja.** W dniu 17-go września wydarzyła się straszna katastrofa, która pokryła żałobą marynarkę francuską. Mianowicie na skutek bardzo silnego sztormu żaglowiec „Pourquoi Pas?”, został wyrzuty na brzeg i utonął w odległości trzech mil od wybrzeży Islandii. Cała załoga wraz z kapitanem statku, słynnym badaczem mórz podbiegunowych, doktorem Charcot, zginęła; uratował się cudem tylko jeden podoficer sternik, który zdołał dopłynąć do brzegu. Obsadę tego statku stanowił zawsze personel marynarki wojennej.

Roboty dookoła pancernika „Dunkerque” są na ukończeniu. Dokonane zostały próby mecha-

nizmów, które wykazały, że okręt przekroczy nakazaną szybkość 30 węzłów. W chwili obecnej wykańczana jest instalacja do kierowania ogniem. Drugi pancernik tego typu, „Strasbourg”, spuszczonej zostanie na wodę w październiku. Nieznaczne zresztą opóźnienie spowodowane zostało strajkami.

**Estonia.** Podana została charakterystyka łodzi podwodnych „Kalev” i „Lembit”, spuszczonej na wodę w lipcu: 600/800 ton, 8,5/13,5 węzłów, rejon pływania 2.000 mil na 10 węzłów, 4 aparaty torpedowe, 20 min i 1 działko przeciwlotnicze.

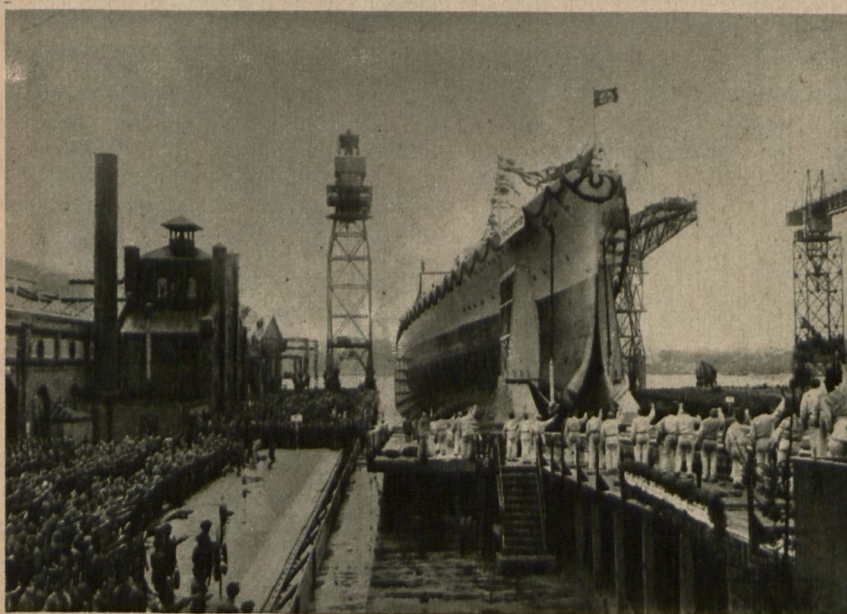
Stawiacze min „Kalev” i „Olev” po 50 ton z 1914 roku, przemianowane zostały na „Keri” i „Vaindlo”.

**Norwegia.** Jednemu z trzech budujących się w stoczni Horten torpedowców nadano nazwę „Aeger”. Są to jednostki o następującej charakterystyce: 635 ton, 72 m długości, szybkość 30 w., uzbrojenie 3 działa 100 mm, 1 przeciwlotnicze i 4 aparaty torpedowe.

**Hiszpania.** Bratobójcze walki, które od szeregu miesięcy pustoszą Hiszpanię, spowodowały również poważne straty w marynarce wojennej. I tak kanonierka „Eduardo Dato” (1340 ton) z 1922 roku, zatopiona została przez pancernik strony rządowej „Jaime I”, który z kolei został bardzo poważnie uszkodzony przez bomby lotnicze. Poza tym krążownik rządowy „Almirante Cervera” (7500 ton) zatopił kontrtorpedowiec „Almirante Gravina” i uszkodził kontrtorpedowiec „Almirante Fernandez”, oba po 1.500 ton z 1932 roku.

**Portugalia.** Postanowiono sprzedać krążownik „Vasco de Gama” (3.000 ton), który znajdował się w kampanii czynnej przez 50 lat; jest to rekordowy wiek dla okrętu wojennego. Mają być również skreślone ze stanów floty torpedowce „Guardiana” i „Lis” z 1914 roku oraz łodzie podwodne „Espadarte” i „Golfinho” z 1915 roku.

Natomiast rozpoczęły kampanie kontrtorpedowce „Tejo” i „Douro”, zbudowane w stoczni państwowej w Lizbonie; obecnie marynarka posiada 5 takich okrętów po 1.500 ton, 36 węzłów.



Spuszczenie na wodę niemieckiego okrętu liniowego „Scharnhorst”

**Włochy.** W końcu lipca spuszczone zostały na wodę torpedowce „Sagettaro”; jest to pierwszy z serii 10 jednostek po 600 ton, zamówionych w 1935 roku. Poza tym spuszczone również na wodę kontrtorpedowce „Alfredo Oriani”, prototyp nowej serii po 1.800 ton, 39 węzłów, rejon pływania 5.000 mil, uzbrojenie 3 działa 120 mm, 4 działa 37 mm i 6 aparatów torpedowych.

Rozpoczęła kampanię czynną łódź podwodna „Galatea”, 590/780 ton. W lipcu zamówione zostały dwie nowe łodzie: „Argo” i „Velela”, obie po 630 ton.

**Rumunia.** 15-go lipca odbyło się w Constanta uroczyste podniesienie bandery na pierwszej łodzi podwodnej „Delfinul”, zamówionej w 1930 roku we Włoszech; 650/850 ton, 14/9 węzłów, 1 działło i 8 aparatów torpedowych 450 mm.

**Anglia.** W końcu września spuszczone w stoczni Chatham łódź podwodna „Sunfish”, rozpoczęta w 1935 roku; 670/960 ton, 14/10 węzłów, 2 działka i 6 aparatów torpedowych.

Skreślono natomiast ze stanów floty łódź podwodna „X 1”, która była największą jednostką tego typu w marynarce angielskiej. Wykończona w 1923 roku kosztem olbrzymiej sumy 1 miliona funtów, łódź ta odpowiadała następującej charakterystyce: 2400/3600 ton, moc maszyn 6.000/2.600 K. M., 19,5/9 węzłów, 4 działa 132 mm i 6 aparatów torpedowych. „X 1” mogła się zanurzać do 120 metrów, lecz z powodu wielkich rozmiarów była bardzo trudna do manewrowania.

W końcu sierpnia kontrtorpedowiec „Keith” zderzył się w czasie mgły z parowcem greckim, który zatonał. „Keith” został poważnie uszkodzony w części dziobowej, lecz zdołał powrócić o własnych siłach do portu. Naprawa jego potrwa szereg tygodni.

Admiralicja angielska dała ostatnio szereg zamówień stocznom prywatnym na budowę nowych okrętów: dwa pancerniki po 35.000 ton, które będą uzbrojone w 9 dział 356 mm z pancierzem ponad 20 cm; dwa krążowniki typu „Birmingham” po 9.000 ton z działami 152 mm. Poza tym postanowiono wyremontować kapitalnie krążowniki „Eiffingham”, „Frobisher” i „Hawkins” i stworzyć z nich eskadrę szkolną.

**Turcja.** Ministerstwo obrony narodowej zamówiło w stocznich

holenderskich dwie łodzie podwodne o charakterystyce nieujawnionej.

Poza tym w związku z dozbrojeniem Dardanel postanowiono zmienić dyslokację sił morskich; krążownik „Yavouz” (ex-„Goeben”), 4 kontrtorpedowce, 4 łodzie podwodne i 3 kanonierki będą miały stałe miejsce postoju w Izmir (Smyrna).

**Niemcy.** 4-go października odbyło się w Kilonii uroczyste spuszczenie na wodę pierwszego pancernika z serii okrętów po 26.000 ton, „Scharnhorst”; 9 dział 280 mm o dużej doniosłości, 16 dział 150 mm i szereg mniejszych przeciwlotniczych. Okręt będzie wykończony w ciągu 1937 roku.

Utworzona została druga flotylla łodzi podwodnych imienia „Saltzwedel”, celem uwiecznienia pamięci jednego z najdzielniejszych dowódców łodzi podwodnych w czasie wielkiej wojny.

Podczas postoju w Królewcu, flotylla szkolna odbyła szereg ćwiczeń, wchodząc kilkakrotnie do Zatoki Gdańskiej.

**Japonia.** W odpowiedzi na notę angielską o zatrzymaniu ponad normami traktatowymi 40.000 ton kontrtorpedowców, Japonia oświadczyła, iż z podobnych przyczyn zmuszona jest do przekroczenia globalnego tonażu kontrtorpedowców o 11.000 ton i łodzi podwodnych o 16.000 ton. Wynikałoby z tego, że traktaty morskie straciły już zupełnie jakiegokolwiek znaczenie.

Admiralicja posiada w budowie 16 torpedowców typu „Tomozuru” po 595 ton, uzbrojonych w 3

działa 115 mm i 3 aparaty torpedowe. W stosunku do poprzednich, zmniejszono kaliber dział, a żeby zapewnić większą stateczność, która na poprzednich jednostkach była niedostateczna.

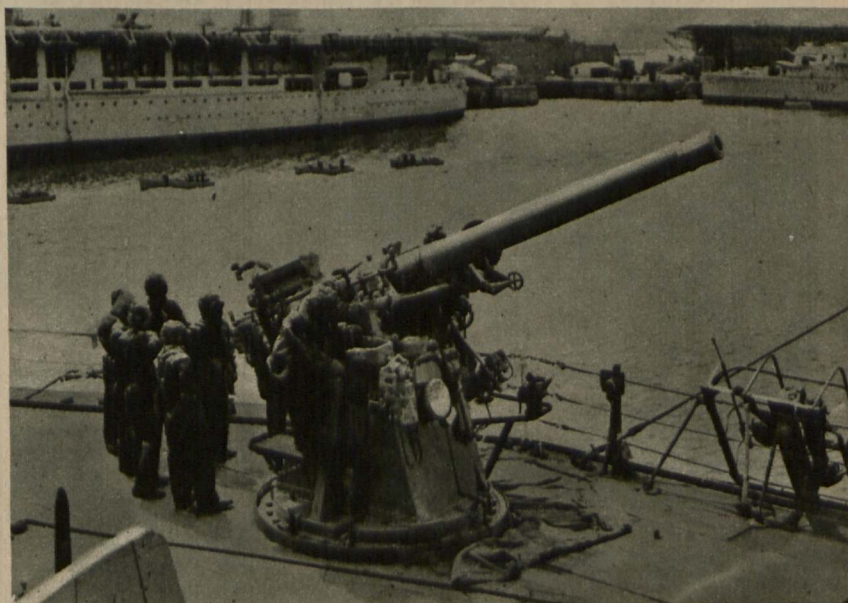
W stoczni Haruna buduje się minowiec „Okinoshima”, rozpoczęty w 1934 roku; 4.400 ton, 20 węzłów, 4 działa 120 mm. Okręt spuszczone zostały na wodę w ubiegłym listopadzie.

W odniesieniu do okrętów lotniczych, w budowie znajdują się lotniskowce „Hiryu” i „Soryu” po 10.000 ton, oraz lotniskowiec „Chitose” 10.000 ton. Zamierzona jest budowa jeszcze 2 lotniskowców tego typu.

Wreszcie co do łodzi podwodnych, w budowie jest ich 7, o wyporności od 700 do 1.950 ton.

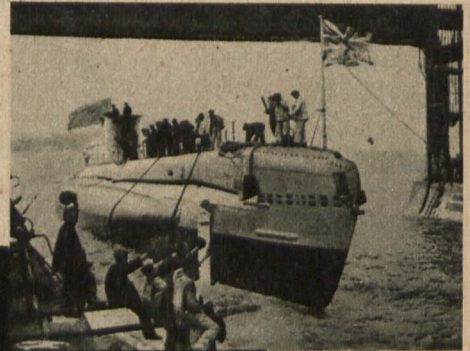
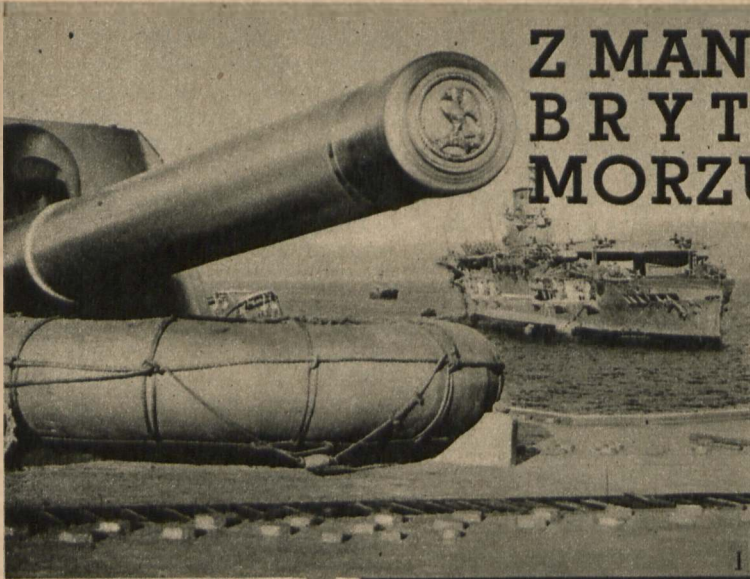
W czasie wielkich manewrów, przeprowadzonych z całą flotą i polegających na obronie wyspy Formozy, kontrtorpedowce „Yugiri”, „Hatsuyuki”, „Kikuzuki” i „Mutsuhi” zostały poważnie uszkodzone przez tajfun, przy czym szereg oficerów i członków załogi postradało życie przez zmycie ich z pokładu.

Wkrótce ukończony ma być odbiór krążowników „Mikuma” i „Suzuya”: 10.000 ton, 5 wież potrójnych 155 mm, 8 dział 126 mm przeciwlotniczych, 8 aparatów torpedowych i dwie katapulty. Poza tym w budowie znajdują się dwie dalsze jednostki tego typu, „Tone” i „Chikuma”. Koszty budowy wynoszą ponad 25 milionów jen za sztukę.

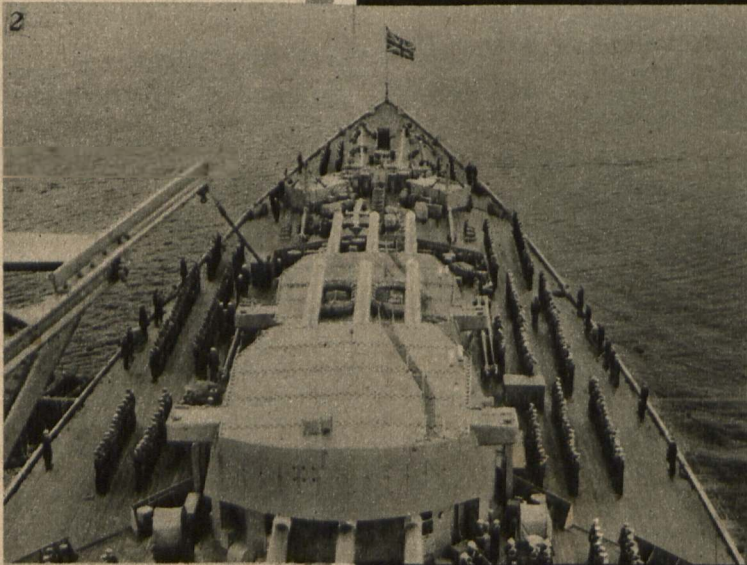


Cwiczenia przeciwgazowe marynarzy angielskich

# Z MANEWRÓW FLOTY BRYTYJSKIEJ NA MORZU PÓŁNOCNYM

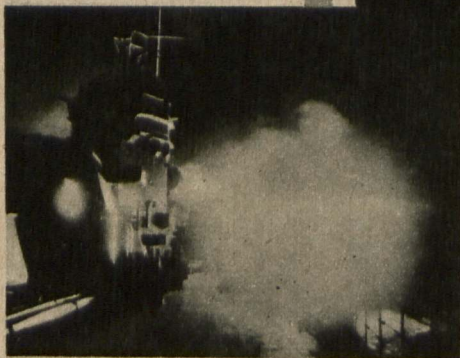


5



2

1. Lotniskowiec „Courageous”, widziany z pokładu H. M. S. „Rodney”;
2. Apel załogi na H. M. S. „Rodney”;
3. Nocne strzelanie do ruchomych celów;
4. Działa H. M. S. „Rodney” na dalszym planie kontrtorpedowiec „Encounter”;
5. Podczas gdy jedne okręty wykazują w manewrach swą sprawność, inne już się budują; oto nowa brytyjska łódź podwodna „Sunfish” wodująca w stoczni Chatham.



3



4

# A M E R I C A N A

Z Detroit nadeszła bardzo miła wiadomość, że dotychczasowy marszałek senatu stanowego, p. Leon Nowicki, otrzymał nominację na urząd wicegubernatora stanu Michigan i ma duże szanse wyboru. Jest to pierwszy wypadek, że polskie nazwisko z wyboru ludności znajdzie się na liście wyborczej na tak poważne stanowisko. Jednocześnie trzech tamtejsi kongresmeni polscy: Sańkowski, Lesiński i Dingel, otrzymali porówną nominację na kongresmenów, jak również dwaj kandydaci na posłów stanowych: Dombrowski i Kronk. Otrzymał też nominację senator stanowy, Antoni Wilkowski. Widać z powyższego, że Polonia w Detroit coraz bardziej dojrzeewa politycznie. W stanie Wisconsin, Polak dr Błażej Krygier, znany lekarz milwaucki, uzyskał nominację na sekretarza tego stanu. „Monitor“ w Cleveland tak komentuje tę wiadomość: „Znaczy to, że pniemy się coraz wyżej, skoro już po stanowce urzędy z wyboru zabiegamy“.

W Chicago jest 9 sędziów pochodzenia polskiego. Są to: Jan Prystalski, Władysław La Buy, Stefan Adamowski, Piotr Schwaha, Edward Scheffler, Michał Kasper, Roman Psański i niezwykle ceniony Edmund Jarecki.

W Milwaukee szefem policji tego miasta na miejsce nie-Polaka został mianowany Józef Kluczewski, który powiedział o sobie: „Jestem Polakiem, mówię po polsku, choć do polskiej szkoły nie uczęszczałem. Rodzice przybyli z Polski“.

Oczywiście, nie potrzeba tu dużego komentarza, jakie to ma znaczenie dla Polski.

W Chicago istnieje Liga Polskich Spółek, licząca 94 organizacje. Mimo depresji ekonomicznej, która przeszła Ameryka, majątek Spółek dużo nie ucierpiał, a zasoby ich wynoszą 36 milionów dolarów. „Wiadomości Codzienne“ w Cleveland ten fakt zaopatrują w następujący komentarz: „Jeżeli w jednym mieście Chicago w polskich spółkach zdeponowano około 40 milionów polskich pieniędzy, to ile milionów dolarów rodacy nasi ulokowali w Ameryce w różnych amerykańskich i nieamerykańskich instytucjach, i ile z tego zostało bezpowrotnie stracone“. Faktem staje się, że nasi emigranci, wywodzący się z elementu wioskowego, względnie ich

dzieci, poczynają wykazywać niepoślednie zdolności i w dziedzinie finansów. Najjaskrawszym tego przykładem jest prof. Szymczak, pełniący dziś zaszczytną, a jednocześnie jedną z najpoważniejszych funkcji w dziedzinie finansów całej Ameryki, — członka zarządu banków federalnych w Waszyngtonie.

Myśl powołania w Polsce do życia centralnej instytucji propagandowej przy Prezydium Rady Ministrów, spotkała się z żywym oddźwiękiem nie tylko zresztą w Ameryce. „Dziennik Zjednoczenia“, pisząc o Biurze Akcji, domaga się, aby w biurze tym znajdowali się i tacy, którzy znają Polonię Amerykańską. Opinia pisma tego jest słuszna, jeśli weźmiemy pod uwagę olbrzymią rolę propagandową, jaką wychodziło nasze w Stanach Zjednoczonych spełniło, spełnia i może spełniać wśród Amerykanów. Ten moment winien więc znaleźć swój wyraz i oddźwięk w tak ważnej organizacji propagandowej w Polsce, jak Biuro Akcji.

Stare osiedla polskie, prosperujące dotąd, istnieją w prowincji Missiones od lat czterdziestu. Żywe i urodzajne ziemie argentyńskie, są niemałą zachętą dla naszych osadników. Stosunkowo młode osiedla polskie powstały w ostatnich czasach nad rzeką Parana-Eldorado, w prowincji Mendosa, w Chaco, gdzie rodzi się bawełna, nazywana już ogólnie „białym złotem“.

Najmłodszy typ osadnictwa polskiego w Argentynie reprezentuje w całej pełni osada „Wanda“, na terenach „Międzynarodowego Towarzystwa Osadniczego“, liczących około 50 tys. hektarów. Zakłada się tam drogi i przecina przez lasy t. zw. picada, założono sklep handlowy, zaopatrujący osadników w tanie artykuły żywnościowe, towary i narzędzia. — Pizemyślana do najdrobniejszych szczegółów organizacja tej kolonii przyciąga nie tylko nowych przybyszów, ale i starych kolonistów misjonerskich z Corpus, Azara i t. d., którzy ubiegają się o działki na „Wandzie“.

Jak tworzą się polskie nazwy osad w Brazylii?

Oto obrazek, cytowany z prasy emigracyjnej:

„Polski chłop, który z uciętym groszem wraca z Parany do

Polski, traci tu w powojennej zawierusze inflacyjnej cały majątek, lecz niespożyty wyrusza ponownie za ocean. W północnej Paranie znajduje ten doświadczony osadnik szmat ziemi, mlekiem i miodem płynącej, sprowadza kilku rośdaków i geometrę dla przeprowadzenia pomiarów. Powstaje nowa osada polska. Jak ją nazwać? Geometra rządowy chce ją nazwać od imienia założyciela, polskiego chłopca. Ale oto odzywa się w tym chłopie, przywiązany do Matki wszystkimi ścięgnami, prawy syn Polski: „Nie mnie, lecz imieniowi Polski niech będzie chwała, — powiada, I nowe polskie osiedle otrzymuje nazwę „Nova Varsovia“. A w pobliżu powstają dalsze polskie osiedla: Nova Cracovia, Warta, Pułaski i in.

Gubernator stanu Parana powołał do życia organizację rolniczą wszechstanową, cieszącą się poparciem rządu stanowego i federalnego. Na pierwszy plan wysunęło się zagadnienie rozwoju hodowli. Na zwołanej w tym celu konferencji uwidoczniła się poważna różnica zdań, odzwierciedlających potrzeby i metody pracy wielkich hodowców, a drobnych hodowców, t. zw. kolonistów, wśród których wyłącznie niemal koncentrują się osadnicy polscy.

Dzięki temu, że koloniści przybyli na konferencję z planem gotowym, uprzednio przygotowanym, a wielcy hodowcy, t. zw. fazenderzy, nie potrafili wystąpić zrodnie, postulaty pierwszych zostały obronione. „Lud“, ukazujący się w Kurytybie, tak pisze o tym:

„W ten sposób opinia Okręgowego Związku Polskich Towarzystw Rolniczych z Cruz Machado, stała się opinią całego muncypium Uniao da Victoria i jako taka została przesłana na ogólnoparański zjazd hodowców. Kolonistom polskim z Cruz Machado zawdzięczać mogą obronę swoich interesów wszyscy rolnicy w stanie Parana, gdyż do Towarzystwa Hodowców, powołanego przez władzę, mogą obecnie należeć nie tylko wielcy fazenderzy-hodowcy, ale i Towarzystwa Rolnicze, grupujące drobnych hodowców. W ten sposób prawa kolonistów-hodowców do pomocy rządowych w dziedzinie hodowli bydła, koni, świń, kur i t. p., zostały zabezpieczone“.

K. Z.

# Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Liga Morska i Kolonialna organizuje w dniach 21, 22 i 23 listopada b. r. na obszarze całej Rzplitej dni wielkiej propagandy spraw kolonialnych i FAK pod nazwą „Dni Kolonialnych“.

Program „Dni Kolonialnych“ jest następujący: w pierwszy dzień, tj. 21 listopada b. r., odbędzie się wewnętrzne zebrania członków LMK pod nazwą: Apel Kolonialny.

W niedzielę dn. 22 listopada br. jako w kulminacyjnym dniu akcji, jak również w poniedziałek dn. 23 listopada — całe społeczeństwo polskie z członkami LMK na czele weźmie udział w licznych wystąpieniach i manifestacjach, dając wyraz swolm potrzebom w dziedzinie kolonialnej.

Obecnie, kiedy sprawa dążeń kolonialnych Polski weszła na drogę oficjalnych enuncjacji na forum międzynarodowym, „Dnie Kolonialne“ będą wyrazem opinii całego społeczeństwa polskiego, które jednomyślnie solidaryzuje się z wystąpieniami oficjalnych przedstawicieli Państwa.

Według dotychczas otrzymanych informacji z poszczególnych Okręgów, hasła kolonialne, z którymi LMK zwraca się do społeczeństwa, znajdują w nim mocny oddźwięk i pełne zrozumienie.

„Dnie Kolonialne“ będą więc bezpośrednią manifestacją potrzeb społeczeństwa polskiego, które, nie mając dostatecznych możliwości rozwoju w granicach własnego Państwa, ma prawo do otrzymania niezbędnych dla swego życia przestrzeni.

Dnia 5 X. 1936 r. w Generalnym Inspektoracie Sił Zbrojnych odbyło się doroczne zebranie Zarządu Funduszu Obrony Morskiej, pod przewodnictwem gen. dyw. K. Sosnkowskiego. Referat sprawozdawczy za czas od 1 maja 1935 r. do 1 maja 1936 r., t. j. za II-gi rok zbiórki, oraz dodatkowe sprawozdanie za 5 miesięcy III-go roku zbiórki złożyli pp.: sekretarz Zarządu — Stefan Szwedowski i skarbnik Zarządu — dr. Stanisław Sumiński. Szczegółowa część sprawozdawcza organizacyjna i propagandowa została zakończona sprawozdaniem rachunkowym. II-gi rok zbiórki został zamknięty sumą zł 4.053.477.34, z czego gotówka zł 3.595.740.09, a papierami wartościowymi zł

457.737.25 (bez kuponów). Średnia arytmetyczna zbiórki I-go roku wyniosła zł 120.565.04, średnia II-go roku zbiórki — zł 124.185.01.

Na dzień 5 paźdz. r. b., t. j. na dzień sprawozdawczy, w kasie Funduszu Obrony Morskiej było ogółem kapitału zł 4.514.454.29, z czego w gotówce złotych 4.043.053.04, a w papierach wartościowych zł 471.401.25. Z sumy tej zł 3.415.000 wpłynęło już do Kierownictwa Marynarki Wojennej, które zgodnie z wnioskiem Zarządu F. O. M. z dnia 26 czerwca, 1935 roku, zatwierdzonym, w myśl statutu, przez Pana Premiera w porozumieniu z Panem Ministrem Spraw Wojskowych, zamówiło w grudniu ub. r. łódź podwodną ze składek społecznych ku czci Marszałka Piłsudskiego.

Łódź ta będzie gotowa w 1938 r., a spuszczenie jej na wodę nastąpi prawdopodobnie już w grudniu 1937 r. Ponieważ jednocześnie zbiórka w wojsku na ten sam cel dała przeszło zł 2.500.000.—, przeto łączna suma zbiórki na łódź podwodną dała dotąd przeszło 7 milionów złotych. Należy mniemać więc, że zbiórka na łódź podwodną zakończona być może już w połowie roku 1937.

Jakkolwiek zbiórka II-go roku nie spadła, a nawet nieco się wzmogła w stosunku do roku I-go, okres sprawozdawczy obfitował w dalszym ciągu w szereg przeszkód zbiórkowych. Ostatnio akcja, poprowadzona na rzecz Funduszu Obrony Narodowej, w znaczny sposób uszczupliła zbiórkowanie w miesiącach marcu, kwietniu i maju 1936. Dopiero okres Święta Morza i oświadczenie pana premiera Składkowskiego, złożone przez usta gen. dyw. K. Sosnkowskiego na zebraniu publicznym Zarządu Funduszu Obrony Morskiej dn. 29

czerwca r. b. w Dowództwie Floty na Oksywiu, że: „Fundusz Obrony Morskiej musi być uważany za równoległy z Funduszem Obrony Narodowej i że każdy, kto składa ofiarę na obronę morską, dopełnia tym samym obowiązku obywatelskiego względem Funduszu Obrony Narodowej“, znakomicie poprawiło stan zbiórki w m-cu lipcu, sierpniu i wrześniu. W tych miesiącach zbiórka przewyższyła zbiórke II-go roku blisko o zł 90.000.

Po części sprawozdawczej, referat o pracy na rok III-ci wygłosił p. marsz. J. Dębski. Sprawozdanie z budowy łodzi podwodnej oraz z sum dotąd wydatkowanych z ramienia Kierownictwa Marynarki Wojennej, złożył członek Zarządu Funduszu Obrony Morskiej i zastępca Delegata Rządu — p. kmdr. Ksawery Czernicki.

Zarząd Funduszu Obrony Morskiej w zakończeniu zebrania przyjął jednogłośnie szereg wniosków, które podajemy poniżej:

1) Zarząd FOM wyraża podziękowanie panu gen. K. Sosnkowskiemu za wyjednanie oświadczenia p. premiera o równorzędności FOM i FON, które to oświadczenie dało widoczną wyżkę zbiórki w m-cach lipcu i sierpniu.

2) Ponieważ analiza II-go roku zbiórki wykazuje, że dotychczas najważniejszymi płatnikami na rzecz FOM są Oddziały LMK, Zarząd FOM widzi w jak najszerzej rozbudowie LMK drogę do dalszego powiększania zasobów FOM. Zleca w ogólnym planie na III rok położyć nacisk nad zorganizowaniem dla celów zbiórki korporacji i zrzeszeń zawodowych oraz zrealizować zasadę, by w każdym Oddz. LMK powstała Sekcja Obrony Morskiej.

**FOM**  
**DO DNIA 1.X.1936 ZEBRANO NA**  
**FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ**  
**GOTÓWKA 4.034.738.45**  
**W PAPIERACH WART. 471.401.25**

3) Zarząd FOM, jako programi zbiórki na rok III-ci, przyjmuje w dalszym ciągu program pracy na rok II-gi. Zatwierdza również program akcji propagandowej w/g referatu.

4) Zarząd FOM przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Kierownictwa Marynarki Wojennej z zużycia funduszów, przekazanych dotychczas przez FOM na budowę łodzi.

5) Zarząd FOM, akceptując zasady, wyrażone przez p. gen. K. Sosnkowskiego w dniu 15 lipca 1936 r., zleca ustalenie z Kierownictwem Marynarki Wojennej szczegółów technicznych oraz przedłożenia programu dalszej rozbudowy Floty z pieniędzy społecznych, w zrozumieniu, że zbiórka na łódź podwodną im. Marsz. Piłsudskiego uznać będzie można za zakończoną już w połowie 1937 r.

6) Zarząd FOM wyraża serdeczne podziękowanie LMK za pracę na rzecz rozbudowy Floty Wojennej oraz Komitetowi Święta Morza za sprawne zorganizowanie święta i akcji zbiórki na rzecz FOM w 1936 r.

7) Zarząd FOM postanawia, że III-ci rok zbiórki trwać będzie od dnia I.V. 1936 r. do 31.XII. 1936 r. (8 miesięcy), a to celem uzgodnienia roku obrachunkowego LMK z rokiem FOM.

8) Zarząd FOM zwraca się do LMK z prośbą, aby Święto Morza w latach następnych odbywało się pod hasłem zbiórki na Flotę Wojenną.

9) Zarząd FOM podnosi celowość kursów informacyjnych na wzór kursu, organizowanego w r. b. dla dziennikarzy.

W miesiącach wrześniu i październiku b. r., w wielu miejscowościach odbyły się zebrania terenowe zarządów poszczególnych komórek organizacyjnych LMK.

I tak w dniu 23. IX obradował w Lublinie Zarząd Okręgu Lubelskiego, zapoznając się z działalnością Obwodów, po czym nastąpiła dyskusja nad planem dalszej pracy.

W dniu 24. IX na zebraniu Zarządu Okręgu Wileńskiego szeroko omawiano sprawę nowych Oddziałów, ze specjalnym podkreśleniem akcji w kierunku tworzenia Kół Szkolnych. Do programu działalności Okręgu wprowadzono zagadnienie rozwoju żeglarsstwa na Wileńszczyźnie.

W Toruniu zaś na Zjeździe Prezesów Obwodów i Przewodniczących Sekcji FOM w dniu 26. IX omówiono sprawę dalszego

planu pracy, z podkreśleniem potrzeby szerszej propagandy, którą Okręg Pomorski zamierza przeprowadzić przy pomocy miejscowej prasy.

W Radomiu odbyło się w dniu 26. IX zebranie Zarządu Sekcji Okręgowej Wydziału Obrony Morskiej; zebranie to poświęcone było uroczystemu wręczeniu dyplomów dla działaczy Okręgu — w zakresie pracy na rzecz FOM. Ukonstytuował się również nowy Zarząd tego Okręgu, w składzie następującym: prezes — dyr. inż. E. Gutkowski; I wiceprezes — dyr. inż. I. Czerniewski; II wiceprezes — dyr. inż. K. Godlewski; III wiceprezes i sekretarz — dr L. Michalski; z-ca sekretarza — M. Dryll; skarbnik — prof. Cz. Paschalski; z-ca skarbnika — inż. K. Toczyski.

Zjazd Prezesów Obwodów Woj. Warszawskiego, jaki odbył się w stolicy dnia 11. X r. b., stwierdził na podstawie statystyki, że zaledwie 4 proc. ludności należy do wszystkich organizacji na terenie. W związku z akcją, zmierzającą do powiększenia szeregów organizacji, Zarząd Okręgu województwa zdecydował zorganizować w tym roku kurs dla instruktorów LMK.

Zarząd Okręgu Tarnopolskiego, na zebraniu w dniu 13. X r. b., na podstawie spostrzeżeń z lustracji, dążącej do uporządkowania zadłużeń Obwodów w stosunku do Okręgu, omówił program działalności na przyszłość.

W Grodnie odbyło się dnia 13. X b. r. organizacyjne zebranie Komitetu „Dni Kolonialnych” przy

## KONKURS NA NAJLEPSZY ARTYKUŁ KOLONIALNY

„Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej ogłasza następujący konkurs na najlepszy artykuł kolonialny, uzasadniający nasze potrzeby i dążenia kolonialne, zamieszczony w prasie codziennej lub periodycznej w okresie między 15-tym listopada a 28-ym listopada r. b.

Konkursowi nie podlegają publikacje, drukowane w czasopiśmie Ligi Morskiej i Kolonialnej.

1) Do konkursu zgłaszać należy już wydrukowane w poszczególnych pismach artykuły, nadsyłając je pod adresem „Dział Prasowo-Propagandowy Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej”, Warszawa, ul. Widok 10 III p z dopiskiem „Na konkurs prasowy”, po 5 egzemplarzy danego czasopisma.

2) Termin nadsyłania prac upływa w dniu 5-go grudnia r. b.

uczucie przeszło 200 osób, przy czym stwierdzono entuzjastyczne ustosunkowanie się do zagadnienia kolonialnego w Polsce.

Dnia 15. X b. r., na Walnym Zjeździe Okręgu Łódzkiego — normalnie rozpatrywane były sprawy, związane z charakterem sprawozdawczym Zjazdu, jak również pogłębiono program działania i przeprowadzono nowe wybory.

Dnia 24 października r. b. w sali Sztandarowej im. Dekerta na Ratuszu m. stoł. Warszawy, odbyło się organizacyjne zebranie Komitetu uczczenia pamięci gen. G. Orlicz - Dreszera, przy udziale członków Rady Głównej i Zarządu Głównego, oraz przedstawicieli szeregu organizacji społecznych i zaproszonych osób, współpracujących ze ś. p. Generałem.

Zebranie wyłoniło z pośród siebie Komitet ścisły w składzie 17 osób, który zajmie się opracowaniem dalszej akcji, mającej na celu upamiętnienie postaci Generała.

Dnia 25 października r. b. odbyło się posiedzenie Rady Głównej, na którym, po odczytaniu protokołu z ostatniego posiedzenia-sprawozdawczego i po sprawozdaniu za okres ostatni z działalności i wykonania budżetu, omówiono program działalności oraz sprawę uczczenia pamięci gen. G. Orlicz-Dreszera, po czym nastąpiły wolne wnioski. Zebrani na posiedzeniu Rady wyrazili życzenie, aby w dalszym ciągu w działalności LMK przyświecała zawsze idea, której wyznawcą był zmarły Prezes.

Decyduje data stempla pocztowego. Jeden autor może nadesłać jeden lub więcej utworów, drukowanych w jednym lub więcej czasopismach. Artykuły mogą być podpisane.

3) Zostawia się zupełną swobodę co do zakresu, rozmiarów i ujęcia tematu, przy czym treść konkursowej publikacji musi być związana z polskimi dążeniami i potrzebami kolonialnymi lub dorobkiem polskiej pracy w przeszłości na terenach kolonialnych.

4) Nagrody wynoszą:

- I. — zł 500.—
- II. — zł 300.—
- III. — zł 200.—
- IV. — zł 100.—

Nagrody nie będą dzielone, t. zn. niezmiennie wszystkie zostaną przyznane przez jury, według podanej kolejności.

# K R O N I K A

Obroty towarowe portu gdyńskiego we wrześniu r. 1936 wyniosły ogółem 665.860,6 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 654.878,4 ton, a na obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem — 2.464,3 ton. W obrocie zamorskim przywóz wyniósł 115.315,4 ton, a wywóz — 539.563 ton; w obrocie przybrzeżnym łącznie z w. m. Gdańskiem przywóz wyniósł 336,1 ton, a wywóz — 2.128,2 ton. Obroty z wnętrzem kraju drogą wodną wyniosły 8.517,9 ton, z czego na przywóz przypada 2.566,4 ton, a na wywóz 5.951,5 ton.

W porównaniu z miesiącem sierpniem r. b., ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego nieco się zmniejszyły, a mianowicie o blisko półtora tysiąca ton. — Zmniejszył się przede wszystkim wywóz zamorski — o przeszło 3 i pół tysiąca ton, natomiast obroty z wnętrzem kraju drogą wodną wzrosły znacznie, bo prawie dwukrotnie.

W przeciągu miesiąca września r. b. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 840 statków o łącznej pojemności 816.292 t. r. n., z czego weszło 419 statków o pojemności 405.747 t. r. n., a wyszło 421 statków o pojemności 410.545 t. r. n.

Na pierwsze miejsce wśród bander poszczególnych państw wysunęła się znowu bandera szwedzka (209 statków — 142.088 t. r. n.), bandera polska natomiast znalazła się na drugim miejscu (115 statków — 128.801 t. r. n.), trzecie miejsce zajęła bandera

duńska (122 statki — 102.890 t. r. n.), czwarte — bandera niemiecka (110 statków — 102.890 t. r. n.), dalej szły bandery Anglii, Norwegii, Stanów Zjednoczonych A. P., Finlandii, Grecji, Francji, Włoch, Holandii, Estonii, Łotwy, w. m. Gdańska i wreszcie Islandii (4 statki — 2.096 t. r. n.). Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni, wyniósł 968,3 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie 44, średni postój statku — 51,5 godz.

Połowry morskie dały we wrześniu r. b. ogółem 718.110 kg ryb, wartości 469.370 złotych, z czego na rybołówstwo przybrzeżne przypada 258.110 kg, wartości 239.370 złotych, a na połowry Morza Północnego 460.000 kg, wartości 230.000 złotych. W porównaniu z rokiem ubiegłym, wybija się coraz bardziej na plan pierwszy rybołówstwo śledziowe na Morzu Północnym; w połowach przybrzeżnych większe wyniki dały połowry węgorzy, flader, dorszy i śledzików.

Jednym z donioślejszych zagadnień na terenie portu gdyńskiego jest właściwe rozwiązanie spraw celnych i przystosowanie służby celnej do potrzeb portu.

Nad sprawami tymi radziła w dniu 22 września r. b. specjalna konferencja z udziałem przedstawicieli centralnych i miejscowych władz celnych, Urzędu Morskiego, miejscowej Izby Przemysłowo-Handlowej oraz gdyńskich sfer gospodarczych. Na konferencji tej omówiono sprawę regulowania

należności celnych przy pomocy czeków, sprawę utworzenia dyrekcji cel w Gdyni i konieczności zwiększenia personelu służby celnej, sprawę koncesyj celnych, sprawę zwalniania od cła osprzętu dla statków rybackich i wreszcie sprawę kredytu celnego.

W pierwszych dniach października r. b. bawiła w Gdyni komisja międzyministerialna, która badała warunki pracy w porcie. Komisja ta, w której skład weszli przedstawiciele 5 ministerstw: Opieki Społecznej, Przemysłu i Handlu, Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych i Skarbu, zbadała całokształt zagadnień robotniczych portu gdyńskiego, zwiedziła osiedla robotnicze, zapoznała się z techniką przeladunkową towarów w porcie i t. d.

Wprowadzenie w Polsce ograniczeń dewizowych wywołało pewne trudności w komunikacji rzecznej z Gdańskiem, gdyż statki rzeczne, kursujące między polskimi portami rzeczными a Gdańskiem i z powrotem, nie mogły być przeladowywane w Gdańsku. Dla usunięcia tych trudności wprowadzono ostatnio dokumenty celne, po okazaniu których w Urzędzie Celnym w Gdańsku statki mogą przeladowywać towary w tamtejszym porcie.

Z dniem 1 listopada r. b. wchodzi w życie rozporządzenie ministra Skarbu, wydane w porozumieniu z ministrem Przemysłu i Handlu, a ustalające warunki wywozu drogą morską spirytusu i napojów, wyrabianych na spirytusie. W myśl tego rozporządzenia, wywóz za granicę spirytusu względnie spirytualij drogą morską może się odbywać jedynie po uprzednim uzyskaniu zezwolenia urzędu celnego, przy czym wywóz tego rodzaju towarów na statkach o pojemności mniej niż 100 t. r. n., jest zakazany. Zezwolenie na wywóz będzie udzielał urząd celny na pisemny wniosek kapitana statku, który musi złożyć poświadczenie portu przeznaczenia, że spirytus, przewieziony poprzednio tym samym statkiem, został dostarczony do portu przeznaczenia.

Dzięki staraniom Polskiej Agencji Morskiej, Konferencja Północno-Atlantycka obniżyła stawki frachtowe na wszelkie towary, idące z Gdyni do portów Zatoki Meksykańskiej, dostosowując je do stawek frachtowych, uznanych dla portów zachodnio-europejskich.

## Wyszły z druku 2 nowe książki, które warto przeczytać:

MELCHIOR WAŃKOWICZ

### NA TROPACH SMĘTKA

— to niecodzienna książka, która wprowadza nas w egzotykę Prus Wschodnich. Geografia, folklor, historia, zagadnienia społeczne, narodowe i polityczne — oto sprawy, pasjonujące czytelnika na 368 stronach druku, ozdobionych drzeworytem St. Ostoi-Chrostowskiego oraz stu kilkudziesięcioma fotografiami, rysunkami, grafikonami i barwnymi mapkami.

Cena zł. 9.80

STANISŁAW KOSKO

### PRZEZ TRZY OCEANY

— to ciekawy reportaż z podróży polskiego statku szkolnego „Dar Pomorza” — dookoła świata. W dalekich portach, które odwiedzamy wraz z autorem, odnajdujemy młodzieńcze marzenia o barwnym, szerokim świecie. 224 stron druku, liczne fotografie, mapka z trasą podróży, składają się na estetyczną całość tej egzotycznej książki.

Cena zł. 4. —

Do nabycia w Instytucie Wydawniczym „Biblioteka Polska”  
w Warszawie, Nowy Świat 23 25, telefon 211-27

skich. Dotychczas bowiem towary, idące z Gdyni do portów Zatoki Meksykańskiej, były obciążone specjalnym dodatkiem, co, podnosząc koszty przewozu, wpływało ujemnie na rozwój eksportu i tranzytu przez port gdyński.

Gdynia zajmuje bezwzględnie pierwsze miejsce w ruchu budowlanym Polski. W pierwszym półroczu r. b. naprz., na terenie całej Polski w miastach ponad 20.000 mieszkańców, rozpoczęto budowę 3.535 budynków, z liczby tej na Gdynię przypada 321 budynków. Dane statystyczne wykazują da-

lej, że w ciągu pierwszych 6 miesięcy r. b. w porównaniu z tym samym okresem r. ub., liczba rozpoczętych budynków w Polsce wzrosła o 24,7 proc., a kubatura ich o 33,8 proc., wzrost tych liczb dla samej Gdyni przedstawia się 58,9 proc. i 19,5 proc.

Gdyni przybędzie w najbliższym czasie nowy elewator zbożowy. Spółka akcyjna „Elewatory Zbożowe”, powołana do życia przez Bank Polski, wykańcza na Nabrzeżu Indyjskim przy Basenie im. Marszałka Piłsudskiego budowę elewatora, który będzie mógł po-

mieścić do 10.000 ton zboża. Roboty zewnętrzne są już zupełnie ukończone, obecnie przeprowadza się montowanie maszyn i urządzeń wewnętrznych. Na początku listopada odbędą się próbne przedładunki zboża.

W dniu 16 października r. b. na Nabrzeżu Stanów Zjednoczonych zostały oddane do użytku 2 nowe dźwigi półportalowe o nośności 3 ton. Nabrzeże posiada zatem obecnie już 12 dźwigów. Nowe dźwigi zostały wykonane całkowicie w kraju przez Zakłady Ostrowieckie.

## 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



Towarzystwo  
Fabryk Portland Cementu  
„WYSOKA”  
Spółka Akcyjna  
Zarząd w Warszawie, ul. Mazowiecka 7

BRACIA BUHLER  
BIURA I FABRYKA:  
Warszawa, Skłerniewicka 7  
Budowa Silosów i elewatorów  
zbożowych  
Obecnie na wykończeniu 10-o tonowy  
elewator zbożowy w Gdyni przy Na-  
brzeżu Indyjskim

## „AVIA”

Wytwórnia maszyn  
precyzyjnych

L. NOWIŃSKI  
M. KOŚMIŃSKI  
i W. SZOMAŃSKI

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, ul. Siedlecka 63.

## Warszawskie Towarzystwo Budowy

i Eksploatacji  
Rzeźni Miejskich

Spółka Akcyjna

ODDZIAŁ w ŁODZI

## Kluczewska Fabryka Papieru i Celulozy

WARSZAWA, UL. MONIUSZKI 2a, TEL. 555-16.

## Pijcie herbatę „SZUMILINA”

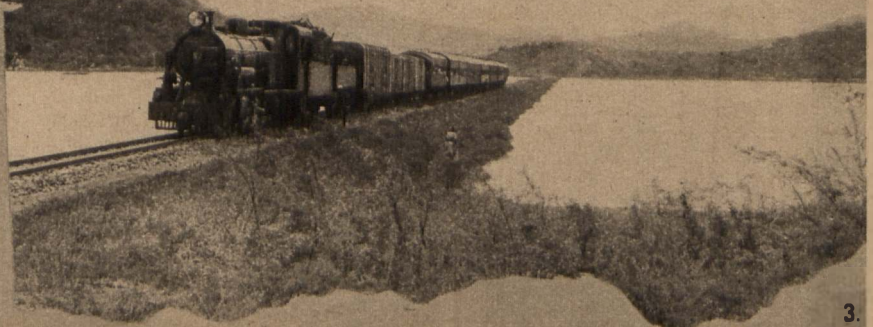




# TANGANIKA



1. Ulica w Tanga, mieście portowym Tanganiki
2. Pałac gubernatora w Dar-es-Salam, stolicy Tanganiki
3. Pociąg w Tanganice, mandatowej kolonii brytyjskiej w Afryce wschodniej
4. Alea Akacyjowa w Dar-es-Salam



Biblioteka Uniwersyteku  
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ  
w Lublinie

2595 1936

CZASOPISMA



RUINY ŚWIĄTYNI W LUKSOR - GÓRNY EGIPT