

MORZE



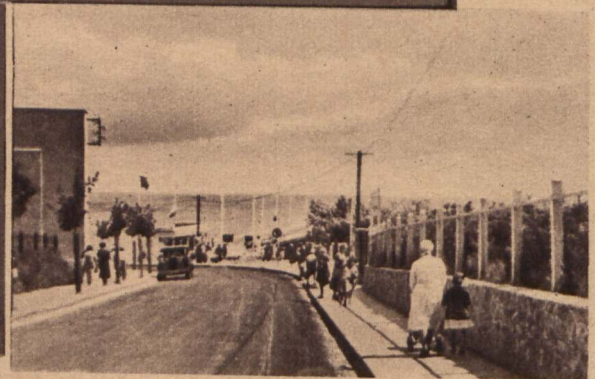
ZESZYT 4

WIEGIEN 1937 R.

Wydawnictwo Państwowe

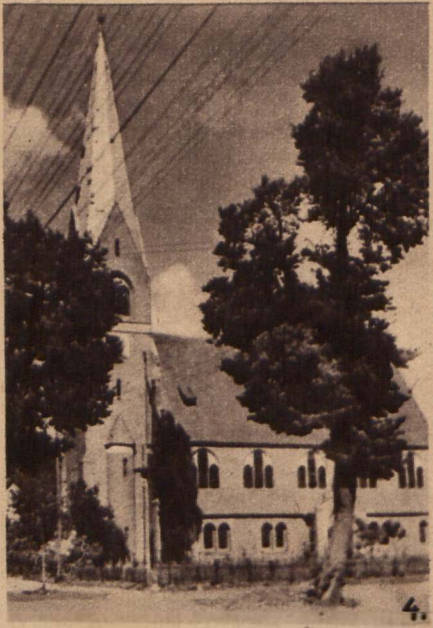


PIĘKNO POLSKIEGO WYBRZEŻA

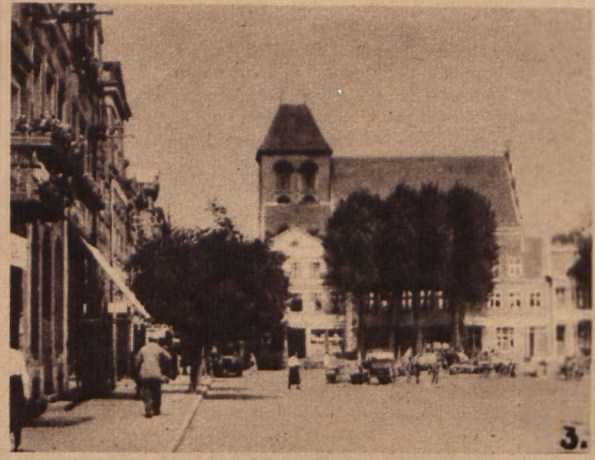


2.

Na zdjęciach naszych widzimy: 1) autostradę, wiodącą z Gdyni do Pucka; 2) ulicę w Orłowie Morskim; 3) kościół farny na rynku w Pucku; 4) kościół w Redzie; 5) rybaków helskich przy sieciach na plaży.



4.



3.



5.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 4

Warszawa, kwiecień 1937 r.

Rok XIII

Komisja surowcowa

Powołana do życia z inicjatywy Polski, Komisja Surowcowa Ligi Narodów odbyła w ubiegłym miesiącu pierwsze posiedzenie. Przedstawiciele rządów, biorących w niej udział, ujawnili poglądy na sprawę dostępu do surowców oraz ustalili program i zakres prac. W Komisji zasiadają rzeczoznawcy państw „nasyconych”, a nawet przesyconych przestrzenią, surowcami, kapitałami oraz przedstawiciele narodów „głodnych”, rosnących szybko liczebnie, ale pozbawionych wolnych przestrzeni, bogactw naturalnych i kapitałów. Do tych ostatnich należy przede wszystkim Polska. W pracach Komisji wzięła udział i Japonia, natomiast nieobecni są Niemcy i Włosi. Pierwsza ogólna wymiana poglądów na sprawę „sprawiedliwego podziału surowców” ujawniła tendencję wielkich mocarstw kolonialnych do „genewskiego” ułatwienia sprawy: teoretycznych obliczeń i rozważań, papierowych elaboratów na temat: kto i czego potrzebuje na świecie, nie wyłączając nawet paszy dla zwierząt, o czym wspomniał rzeczoznawca angielski. Ten sam rzeczoznawca uważa również, że obecna produkcja surowców jest wystarczająca, że nie może być mowy o nowym podziale kolonij, że polityka „otwartych — dla wszystkich — drzwi” — w koloniach jest niemożliwa, że wreszcie zła gospodarka i finanse „głodnych” utrudniają im nabywanie surowców.

Stanowisko przedstawiciela rządu polskiego, trzeba podkreślić z uznaniem, było jasne, ujmowało całość zagadnienia. Bo przecież sprawa surowców, to tylko część współczesnej gospodarki, chorej gospodarki światowej. Praca ludz-

ka, kapitał i surowce — podstawowe czynniki gospodarstwa światowego nie są dzisiaj zaprzęgane do powiększania bogactw, zaspokajania ludzkich potrzeb. Narodom przeludnionym, a do nich Polska należy, brak jest kapitałów i surowców. Złoto, surowce przemysłowe, rozległe wolne przestrzenie znalazły się w posiadaniu kilku państw, ale i one, gdy brak równowagi, odczuwają skutki kryzysu światowego. W interesie pokoju, w interesie gospodarczym i politycznym wszystkich państw leży znalezienie praktycznych środków zaradczych. Powołana do życia uchwałą Rady Ligi, Komisja Surowcowa ma ograniczone zadania, ale te zadania powinna spełnić szybko, odpowiadając praktycznym wnioskiem na postawione jej pytania. Nie należy przeto, domagał się przedstawiciel rządu polskiego, rozpraszać prac Komisji, a skoncentrować je i uprościć.

Ta pierwsza wymiana poglądów, chociaż ujawniła tendencje i ustaliła metodę prac, nie daje jeszcze podstaw do wnioskowania, jakie być mogą rezultaty prac Komisji. Czy rozmowa wszystkich ze wszystkimi na gruncie genewskim przyniesie realne rezultaty, zależy to będzie od ogólnej „atmosfery politycznej”, jaka się wytworzy w najbliższym czasie. To, że Anglia zgodziła się na obrady genewskie, świadczy raczej o chęci uchylecia się od bezpośrednich rozmów z Niemcami na tematy kolonialne. Ale czy do tych rozmów nie dojdzie w warunkach politycznych dnia jutrzejszego? O tym pamiętać musimy i my w naszych dążeniach i planach, zmierzających do zaspokojenia na prawdę życiowych potrzeb Polski.

Nakład 150.000

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

Cena pojedynczego numeru zł. 1.20

ŁUDZIE MORZA I ICH PRACA



Zadania ekspansji morskiej, których doniosłości ogólnie - państwowej nikt nie może kwestionować, wysuwają w szereg zasadniczych swoich zagadnień także zagadnienie człowieka — człowieka pracy morskiej. Jeśli uprzytomnimy sobie, że człowiek jest zawsze istotą i sprężyną wszelkiej działalności gospodarczej, że ani handel, ani nawigacja, ani administracja morska są nie do pomyślenia bez odpowiednio przygotowanych, doświadczonych i twórczych jednostek ludzkich, oraz że brak należytej tradycji morskiej nie dał nam odpowiednich rezerw ludzkich na tym odcinku — to w świetle już tylko tych ogólnych przesłanek zagadnienie człowieka pracy morskiej w Polsce nabierze od razu właściwej siły i wagi. Nie może podlegać wątpliwości, że zagadnienie morskie w Polsce nie daje się wyczerpać samą sumą inwestycji materialnych, a więc sumą nabytego tonażu, sumą zdolności przeładunkowych portów polskich, sumą kapitałów przedsiębiorstw żeglugi czy spedycji lub maklerstwa: obok tych niezbędnych elementów, przygotowania technicznego czy finansowego, dostrzegać należy element człowieka, tzn. elementy inicjatywy, doświadczenia, zainteresowania i twórczej woli ludzkiej, bez których praca morska nie może być pomyślana w ogóle, albo będzie się rozwijała w zarządzie czynników obcych, wykorzystujących jedynie nasze wkłady materialne na wybrzeżu morskim.

Na zagadnienie człowieka pracy morskiej zwrócona jest w Polsce uwaga już od dawna. Nie jest słusznym twierdzeniem, które jeszcze przed paru tygodniami dało się słyszeć w polemice prasowej, dotyczącej zagadnień pracy personelu okrętowego, że rzekomo inwestycje materialne w gospodarce mor-

skiej tak zaabsorbowały uwagę i środki czynników państwowych, iż dla spraw „inwestycyjnych” (kształcenie i wyrabianie człowieka pracy morskiej) nie znajdowano ani czasu, ani środków, ani właściwej metody. Ten pogląd jest błędny. Nie trzeba zapominać, że od siedemnastu lat istnieje Państwowa Szkoła Morska, że od dziesięciu lat w polskich, a częściowo i obcych przedsiębiorstwach żeglugowych, maklerskich, spedycyjnych, asekuracyjnych, shipchandlerskich itp., szkoła się praktycznie spore zastępy sił pracowniczych że istnieje Liga Morska i Kolonialna, która pracuje nad szerokim ukształtowaniem świadomości morskiej w społeczeństwie, że zainteresowania morskie przenikają do szkół i do prasy. Niewątpliwie wiele z tych prac polegało, lub jeszcze polega, na surowym doświadczeniu i nasuwa liczne zastrzeżenia co do metod i wyników, ale należy też uwzględnić, że chodzi o zagadnienie zgoła nie łatwe, o zagadnienie wymagające czasu i wielkiego doświadczenia. Łatwiej jest zbudować port lub nabyć statki, niż stworzyć handel morski, nie pokrywający się przecie z przeładunkiem i techniczną żegluga.

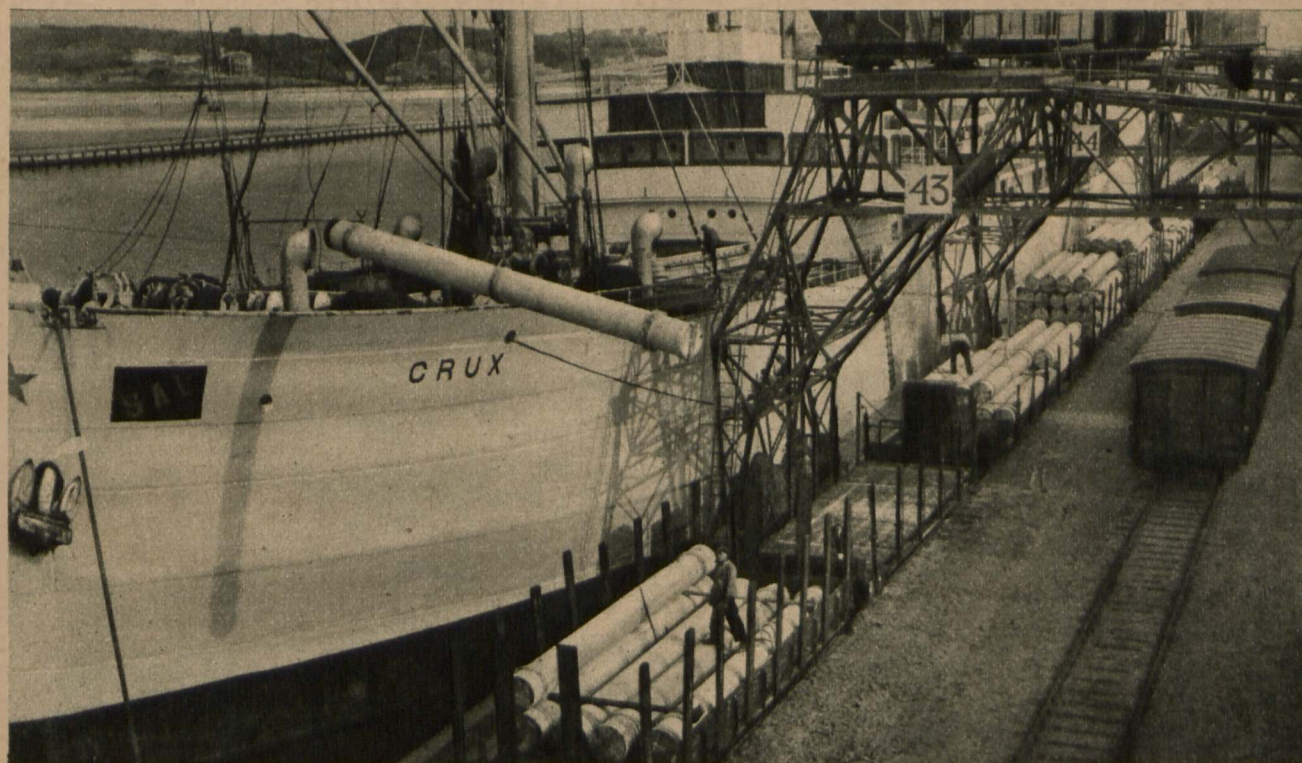
Rozpatrując zagadnienie człowieka pracy morskiej w Polsce, trzeba w zagadnieniu tym wydzielić trzy główne działy, które — uszeregowane według ich ważności strukturalnej — dają następujące stopniowanie: a) praca w handlu morskim, b) administracja morska, c) personel okrętowy wyższy i niższy.

Wszystkie trzy powyższe działy współistnieją i zająłają się między sobą bardzo ściśle, wszystkie trzy wymagają troski i pieczy ze strony państwa i społeczeństwa. Jednakże najistotniejsze, najbardziej pod względem strukturalnym ważne, najbar-

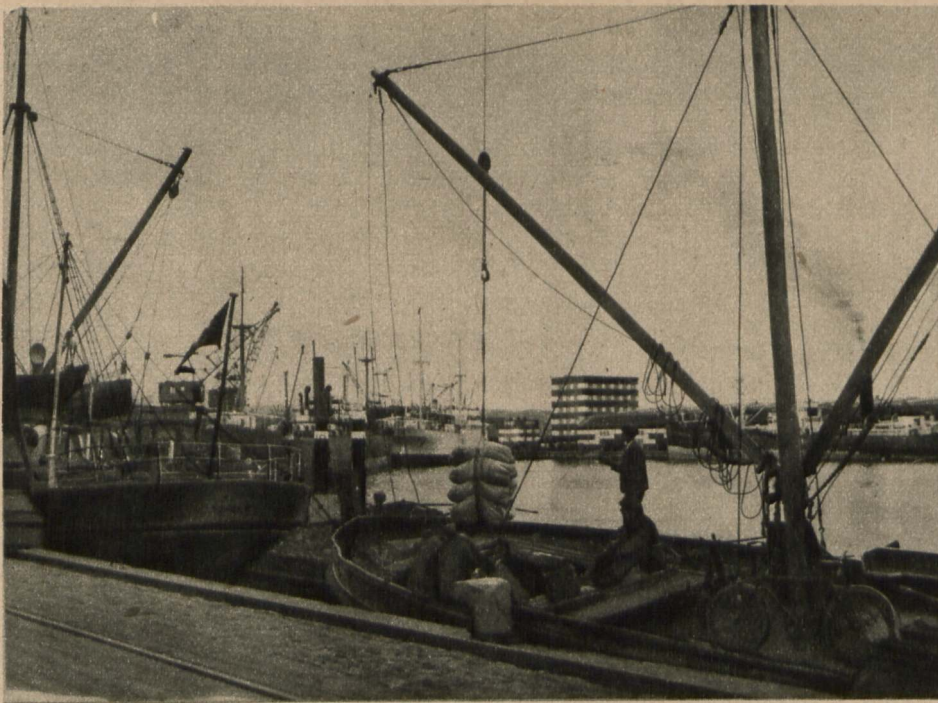
dziej bezpośrednio wpływające na rozwijanie naszego zasięgu i roli w pracy morskiej jest zagadnienie kształtowania naszej zdolności w handlu morskim, a więc wyrabianie odpowiednich sił handlowych i ujednostajnienie dobrej administracji morskiej. W tym zakresie leży istotny punkt ciężkości kwestii naszej rzeczywistej ekspansji morskiej, o której decydują przede wszystkim dobra polityka i administracja morska oraz energia i znajomość rzeczy w ośrodkach naszej inicjatywy handlowej. Wszelkie inne zagadnienia, zresztą również ważne i istotne, stanowią elementy sprawności technicznej które nie istnieją same dla siebie, ale jedynie w związku i dla obsługi rzeczywistych potrzeb handlu morskiego. Takim elementem technicznej sprawności eksploatacyjnej w ramach przedsiębiorstwa żeglugowego jest m. in. należyte wyszkoleny, doświadczony i sumienny personel okrętowy, tzn. zespół oficerów i marynarzy oraz pracowników administracji okrętowej.

Zagadnienie szkolenia i przygotowywania ludzi do pracy morskiej jest trudne z tego powodu, że chodzi tutaj o specjalizację bardzo wyraźnie określoną. Dotychczas największy wkład zrobiło państwo tylko w dziedzinie szkolenia oficerów nawigacyjnych i mechaników okrętowych, tworząc dla tego celu odrębną instytucję, jaką jest Szkoła Morska w Gdyni. Jest to o tyle słuszne (a było także nieuniknione), że ten dział szkolenia nie daje się w ogóle zrealizować bez specjalnej uczelni — tego lub innego typu — a wymogi bezpieczeństwa morskiego konkretnie narzucały konieczność szkolenia sił fachowych dla obsługi tonażu narodowego. Natomiast mniej realnie przedstawia się dotychczas sprawa szkolenia personelu dla przedsiębiorstw handlu morskiego, który także wymaga wyraźnej

specjalizacji i pogłębienia. Jeśli chodzi o szkolnictwo średnie i zawodowe, to przenikanie zagadnień morskich do programów nauki odbywa się dotychczas niejako doświadczalnie, jednakże nadchodząca reorganizacja szkolnictwa zapowiada wprowadzenie w szerszym zakresie do kursu nauk liceów handlowych przedmiotów o handlu morskim, a w stosunku do liceum handlowego, na razie przynajmniej, w Gdyni, istnieje nawet zamiar specjalnego rozbudowania działu wiedzy o handlu morskim, przy dodaniu trzeciego roku studiów dla pogłębiania tej specjalizacji. Równocześnie zwiększa się stale zainteresowanie zagadnieniami morskimi w handlowych uczelniach wyższych: dowodzą tego wykłady odpowiednich przedmiotów i zainteresowania handlem morskim w pracach seminaryjnych oraz dyplomowych. Szkolenie praktyczne odbywa się w przedsiębiorstwach portowych, przy czym należałoby zwrócić większą, niż dotychczas, uwagę na praktyki zagraniczne. Nie powinno naręczać trudności uruchomienie potrzebnych na te cele środków pieniężnych: wskazana byłaby tutaj współpraca organizacji społecznych, z Ligą Morską i Kolonialną na czele, oraz samorządu gospodarczego, ponieważ budżet państwowy nie zdoła zaspokoić istniejących i rosnących potrzeb w tej dziedzinie. Szkolenie to musi objąć zastępy dość szerokie, albowiem przy przekierowaniu przeszło trzech-czwartych naszych obrotów zagranicznych na szlaki morskie — znajomość handlu morskiego, jego techniki i organizacji, jego zwyczajów i metod — nie może być ograniczona do kilku czy kilkunastu przedsiębiorstw portowych, ale musi być wkorzeniona i pogłębiona w całym naszym życiu gospodarczym, we wszystkich jego centrach dyspozycyjnych, w których jeszcze obecnie nie zawsze



Gdynia — ładowanie rur na statek w strefie wolnocłowej



Fragment nabrzeża Polskiego i Roterdańskiego

1937 r., ogłoszona w Dzienniku Ustaw Nr 16 z dn. 5.III 1937 r. Szkoła kształci nawigatorów i mechaników, dając w ciągu trzyletniego okresu nauki (z rokiem przygotowawczym) całość wykształcenia teoretycznego i praktycznego, wymaganego do uzyskania pierwszych dyplomów oficerskich (porucznika żeglugi małej lub mechanika III klasy). Szkoła przyjmuje młodzież po ukończeniu sześciu klas obecnej szkoły średniej i uzupełnia wykształcenie ogólne, dając maturę oraz uprawnienia do zajmowania w służbie państwowej stanowisk I kategorii (referendarskich). Wyniki szkolenia fachowego są bardzo zadowalające: oficerowie polskiej marynarki handlowej pod względem ilości wiedzy oraz

spotyka się należyte obeznanie ze sprawami handlu morskiego.

Co do sprawy szkolenia materiału ludzkiego na potrzeby administracji morskiej, to również pragnę podkreślić, że zagadnienie to nastęrcza stałe trudności. W tym dziale pracy państwowej potrzebni są i będą przede wszystkim ekonomiści, prawnicy i inżynierowie o przygotowaniu bardzo specjalnym, nie łatwym do osiągnięcia w ramach obecnych programów wyższych zakładów naukowych. Zarówno wiedza o morskim prawie administracyjnym i handlowym, jak i znajomość ekonomii morskiej, bardzo rozległej i trudnej, zdobywana jest właściwie dopiero w praktyce służbowej, w zetknięciu z konkretnymi zagadnieniami tej dziedziny obrotu, przez studia odpowiedniej literatury, podróże zagraniczne i t. d. I tutaj wielką a pozytywną usługę oddałaby polskiej pracy morskiej inicjatywa społeczna, tworząc np. stypendia lub subwencje dla studiującej młodzieży na specjalizowanie — się bądź w ekonomii morskiej, bądź w prawie morskim.

Osobno chcę omówić sprawę szkolenia oficerów marynarki handlowej. Potrzebom tym służy — jak wspomniałem wyżej — Państwowa Szkoła Morska, której byt prawny i zasadnicze wytyczne pracy świeżo ustaliła ustawa z dn. 22.II

przygotowania praktycznego nie ustępują najlepszym wzorom zagranicy. Ci z nich, którzy psychicznie wytrzymują pracę morską i zdołają się dostosować do jej specyficznych warunków, awansują względnie szybko, pełnią dobrze trudną służbę i zdobywają przyzwoite warunki bytu. Wielu z nich dowodzi już statkami, kilku znalazło zatrudnienie w inspekcjach technicznych przedsiębiorstw żeglugowych, szereg innych zajmuje poważne stanowiska w różnych przedsiębiorstwach handlu morskiego i administracji morskiej. Jest to dorobek poważny i zasługujący na uznanie.



Przeladunek koni ze statku

Ostatnio podniosły się dość ożywione głosy opinii publicznej co do metod i rezultatów szkolenia oficerów marynarki handlowej. Wynikły one z powodu opublikowania przez jednego z oficerów, wychowanka Szkoły Morskiej, bardzo obcesowej krytyki warunków pracy oficerów pod polską banderą. Pozostawiając na razie na uboczu meritum tej krytyki, z której wieloma tezami nie opłaciłoby się nawet polemizować, trzeba podkreślić, że w ujawnionych w związku z nią głosach opinii (w tym także głosy wychowanków Szkoły Morskiej) kładzie się nacisk na obniżenie poziomu Szkoły, np. na zniesienie matury, a zwłaszcza na zdemokratyzowanie zaciągu do szkoły przez obniżenie kosztów pobytu w szkole i udostępnienia jej dla młodzieży ze sfer mniej zamożnych, która może wykazać więcej wytrzymałości w specjalnych warunkach pracy na statkach morskich i pewniej znajdzie zadowolenie w tych ramach kariery życiowej, jakie dawać może zawód oficera statku handlowego.

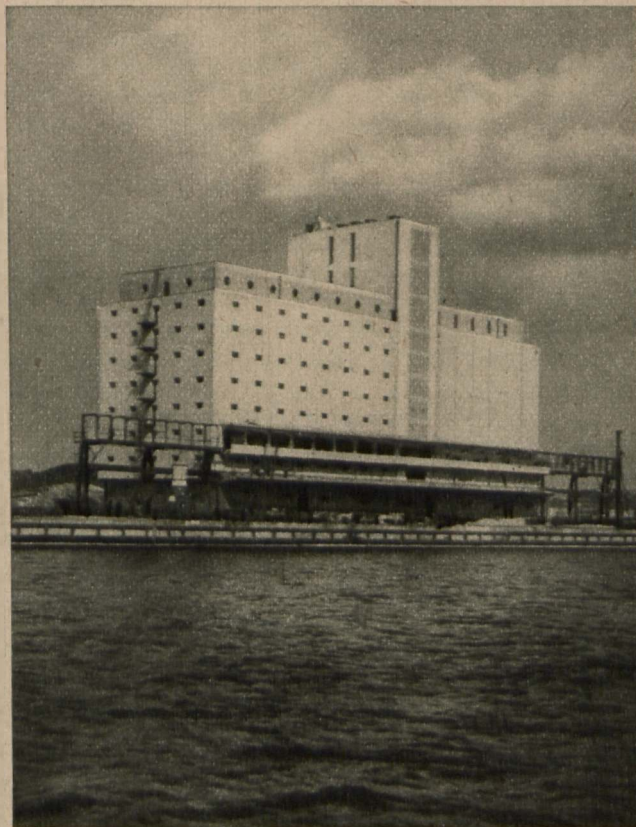
Co do sprawy matury, trzeba stwierdzić, że ustawa z dn. 22.II 37 r. przesądza tę kwestię, przyznając Szkole Morskiej prawa licealne. Nie uważam zresztą za istotny dla zagadnienia moment takiego czy innego „zaokrąglenia“ wykształcenia ogólnego, które samo przez się nie szkodzi nigdy nikomu. Mniej natomiast uzasadnione było przyznanie w przeszłości absolwentom Szkoły praw do zajmowania stanowisk tzw. referendarskich, bo pragmatyka państwowa wymaga dla tej służby zasadniczo cenzusu uniwersyteckiego, którego Szkoła Morska nie dawała i dawać nie będzie. Chodziło o zwiększenie atrakcyjności Szkoły, co zresztą nie spowodowało większej ucieczki absolwentów na stanowiska urzędnicze; natomiast przy równoczesnym oddziaływaniu względnie wysokich kosztów pobytu w szkole (100 zł miesięcznie) ułatwiło napływ do szkoły elementu ze środowisk inteligenckich i w rezultacie stworzyło pewne podstawy dla subiektywnych niezadowolonych absolwentów z warunków, a czasem nawet i z zakresu pracy w zawodzie oficerskim.

I zakres jednak i warunki pracy oficera na statku nie są kategoriami, które można dowolnie dopasowywać do indywidualnych wyobrażeń względnie aspiracji jednostek. Trzeba się w tym zakresie liczyć z pewnymi realnymi faktami rzeczywistości morskiej, która w zasadniczych swoich punktach, jak czas pracy, warunki życia w technicznych ramach statku, momenty rodzinne, zdrowotność, dyscyplina służby, przyjemności towarzyskie i wiele innych, kształtuje się mniej więcej podobnie pod wszystkimi banderami świata, a pod licznymi względami w Polsce kształtuje się lepiej, niż gdzieindziej (np. płace, urlopy, warunki zdrowotne itd.), wynagradzając przez to inne momenty, zresztą nieliczne, w których czasem zagranica potrafiła stworzyć warunki nieco lepsze. Oczywiście, w każdej służbie, a więc

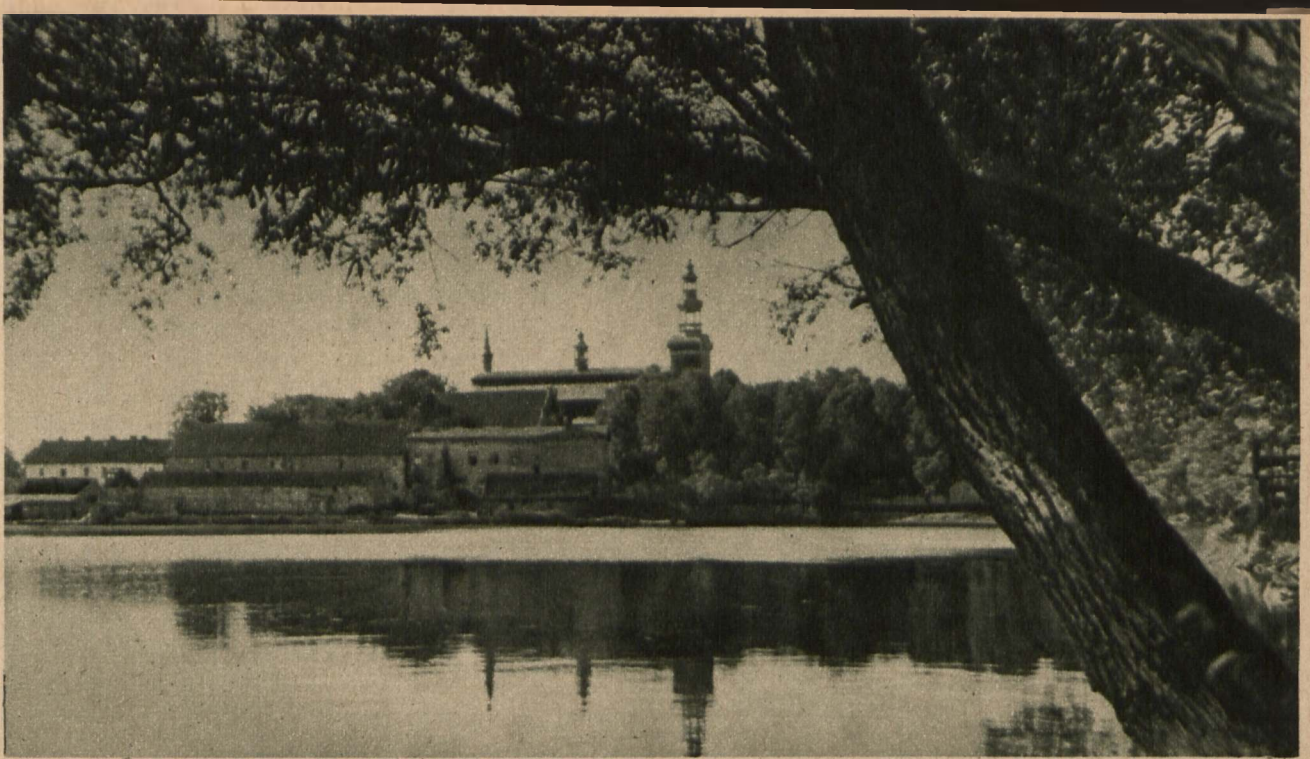
i w służbie marynarza, mogą zdarzać się pewne braki charakteru sporadycznego, dla których usuwania istnieją skuteczne drogi interwencji władz administracji morskiej, trzeba jednak ogólnie uznać, że służba morska nigdy nie będzie dawała tych względów pracy, co np. w banku lub starostwie. Wynagrodzeniem za ten stan konieczności życiowej są uposażenia, które w marynarce handlowej kształtują się, oczywiście, we właściwym przyrównaniu — lepiej, niż na lądzie: pierwszy oficer na liniowcu towarowym otrzymuje w Polsce (włączając wyżywienie) 600 do 700 zł miesięcznie, pierwszy mechanik — około 800 zł, podczas gdy radca w Urzędzie Morskim w Gdyni — 495 zł, inżynier kolejowy z długą wysługą lat dochodzi do 500 zł, major (zasadnicze uposażenie w Warszawie) — 485 zł itd.

Nie należy wątpić, że w Polsce znajdzie się wielu młodych ludzi, którzy te warunki pracy i bytu materialnego, jakie może dawać marynarka handlowa, będą uznawali za dostateczne, aby oprzeć na nich swoją karierę życiową. Trzeba im udostępnić tę drogę, co istotnie będzie mogło być osiągnięte przez rozszerzenie zasięgu rekrutacyjnego Szkoły Morskiej w środowisku społecznym oraz przez otworzenie drogi do wyższych stanowisk na statkach morskich dla szyprow i maszynistów, mających za sobą potrzebne przeszkolenie dodatkowe i egzaminy uzupełniające.

TAD. OCIOŚZYŃSKI



Elewator zbożowy w Gdyni



G D Y N I A A P O M O R Z E

W dniach od 30 marca do 6 kwietnia rb. odbywać się będzie z inicjatywy Polskiego Związku Zachodniego t. zw. „Tydzień Pomorza“, poświęcony rozpatrywaniu potrzeb i spraw dzisiejszego województwa pomorskiego.

Inicjatywę tę należy uznać za słuszną. O Pomorzu wprawdzie mówi się i pisze w Polsce dość dużo, przeważnie jednak mówi się i pisze w sposób zanadto uroczysty, zanadto odświętny. W rezultacie ustalił się już pewien charakterystyczny ton mówienia o sprawach pomorskich, ton silnie frazeologiczny i uczuciowy. Natomiast realne sprawy, codzienne potrzeby tej ziemi, nie są bodajże ani dostatecznie znane, ani należycie doceniane w naszej opinii społecznej.

Należałoby więc życzyć sobie, aby tegoroczny „Tydzień Pomorza“ nastawiony był nie tylko na wielkie zagadnienia polityczne, na wspomnianie i rozstrząsanie minionej przeszłości, zarówno z lat jej świetności, jak i z lat niewoli i upadku, lecz by znalazły w nim możliwie pełny i realny wyraz dzisiejsze potrzeby i dzisiejsze zagadnienia Pomorza. Musimy sobie powiedzieć możliwie jasno i wyraźnie: dla Pomorza nie wystarczy i nie może wystarczyć to, że będzie ono przez całą Polskę kochane. Musi ono ponadto czuć i wiedzieć, że jego potrzeby dzisiejsze są należycie rozumiane, doceniane i zaspokajane.

Jeśli sprawy tych potrzeb dotkniemy, otworzy się tutaj szereg zagadnień istotnych i ważnych. Z zagadnień tych w tej chwili chcemy poruszyć jedno, którego znaczenie, dla północnego zwłaszcza Pomorza, jest zasadnicze.

Chodzi tutaj o należyte zrozumienie i podkreślenie roli Gdyni, nie w tym codziennym i ustalonym

pojęciu, to jest Gdyni jako portu, jako polskiego okna na świat, bramy polskiego handlu itp., lecz Gdyni — jako naturalnego ośrodka sił gospodarczych i kulturalnych, promieniujących z kolei na najbliższe przynajmniej powiaty północnego Pomorza.

Gdyby dziś zadać jedno pytanie, natury bynajmniej nie retorycznej, gdyby mianowicie zapytać, czy Polska jako całość, jako państwo i społeczeństwo, zdobywa się na odpowiedni wysiłek realny, któryby był miernikiem szczerości i praktycznym wyrazem tak silnie podkreślanych uczuć silnego i nierozzerwalnego związku całości Polski z Morzem i Pomorzem — to odpowiedź byłaby dość łatwa. Wyraziłaby się ona przede wszystkim jednym słowem: Gdynia. Słowo to rzeczywiście jest argumentem niezwalczonym, nieodpartym. Imponujący, w naszych stosunkach całkowicie wyjątkowy, rozwój Gdyni był możliwy tylko na skutek tego, że na tym punkcie naszego wybrzeża skupił się ogromny wysiłek sił ludzkich i sił materialnych, zgromadzonych kosztem całego Państwa.

Nie będziemy tutaj przytaczali i porównywali cyfr, ilustrujących rozmiary tego wielkiego wysiłku, uwiecznionego zresztą doskonałym rezultatem i stanowiącego przedmiot naszej codziennej dumy i codziennego zadowolenia. Nie chodzi tutaj o jakiegokolwiek wątpliwości i rekryminacje, czy zakres tych środków był proporcjonalny w stosunku do naszych możliwości. Na krytycyzm i sceptycyzm w odniesieniu do sprawy Gdyni może być miejsce w stosunku do takiego, czy innego fragmentu w historii jej powstania i rozwoju. Całość tej sprawy jest jednym z tych punktów naszej pracy w zakresie rozwoju sił polskich w niepodległym Państwie, z któ-

rego — jak powiedzieliśmy wyżej — możemy być szczerze zadowoleni i dumni.

Lecz jeśli powrócimy do poruszonego wyżej zagadnienia, do zagadnienia potrzeb i interesów Pomorza jako całości, to tutaj muszą się już nasuwać pewne uwagi i pewne zastrzeżenia. Nie możemy zamykać oczu na fakt, że, konieczny i stanowiący nakaz najistotniejszego interesu państwowego, rozwój Gdyni dokonywał się niejako właśnie na skutek zmonopolizowania przez Gdynię i częściowo najbliższy przymorski pas wybrzeża, ogromnego zasobu środków zarówno państwowych, jak społecznych, z terenu całej Rzeczypospolitej, przy równoczesnym pewnym zaniedbaniu potrzeb zarówno gospodarczych, jak kulturalnych reszty Pomorza.

Nie chodzi tutaj, jak powiedzieliśmy, o rekryminacje, czy żale, odnośnie do przeszłości. Jesteśmy Państwem na dorobku, musimy sobie z tego zdawać sprawę, musimy rozumieć, że równocześnie wszystkiego osiągnąć w żadnej dziedzinie nie możemy. Chodzi jednak o pewne wnioski na przyszłość.

Stan dzisiejszy jest taki, że Gdynia przebyła już pierwsze etapy gruntowania swych podstaw rozwojowych. Rozwój ten idzie pomyślnie od szeregu lat i są wszelkie dane na to, że iść będzie pomyślnie i nadal. Posiada ona już dziś dużą siłę grawitacyjną, która sprawia, że w dalszym ciągu i w sposób coraz bardziej naturalny będzie ona ściągała z całej Polski niezbędne dla swego dalszego rozwoju siły materialne i siły ludzkie.

W tym stadium sprawy jest rzeczą ogromnej wagi znalezienie należytych sposobów ściślejszego, niżeli dotąd, związania Gdyni z jej bezpośrednim zapleczem, z całością północnego Pomorza. Trzeba planowo i systematycznie czuwać nad tym, by Gdynia przestała być miastem, oderwanym od swego najbliższego terenu, mającym bliższe i mocniejsze

związki ze stolicami innych dzielnic, niżeli z najbliższą terenowo okolicą.

Zagadnienie to wiąże się z całym szeregiem realnych problemów różnych dziedzin naszego życia państwowego, gospodarczego, społecznego i kulturalnego. Dotyka ono blisko i bezpośrednio zagadnienia podziału administracyjnego przyszłego województwa pomorskiego, zagadnień komunikacyjnych, polityki uzdrowskowej i planowego ruchu turystycznego, problemów szkolnych i oświatowych zarówno samej Gdyni, jak i jej zaplecza, wytworzenia odpowiednich ognisk i ośrodków życia kulturalnego i społecznego na terenie dzisiaj stutysięcznej, a jutro więcej, niżeli stutysięcznej Gdyni.

W zakresie wszystkich tych spraw konieczne jest staranne przepracowanie planów, projektów, szczegółów. Nie są to rzeczy, które możnaby rozwiązywać z dnia na dzień, czy nawet z roku na rok. Niemniej jednak, jeśli chodzi o wytyczną najbliższego okresu, musi ona być szczególnie jasna i szczególnie konsekwentnie realizowana. Zasadniczym jej punktem musi być przyjęcie zasady, że Gdynia, która — zarówno jako port, jak też jako miasto — rozwój swój zawdzięcza siłom całego Państwa i całego społeczeństwa, dług ten powinna spłacić przez to, że stanie się silnym ośrodkiem wszechstronnego ożywienia i podniesienia gospodarczego i kulturalnego swego naturalnego zaplecza, którym są przede wszystkim powiaty północnego Pomorza.

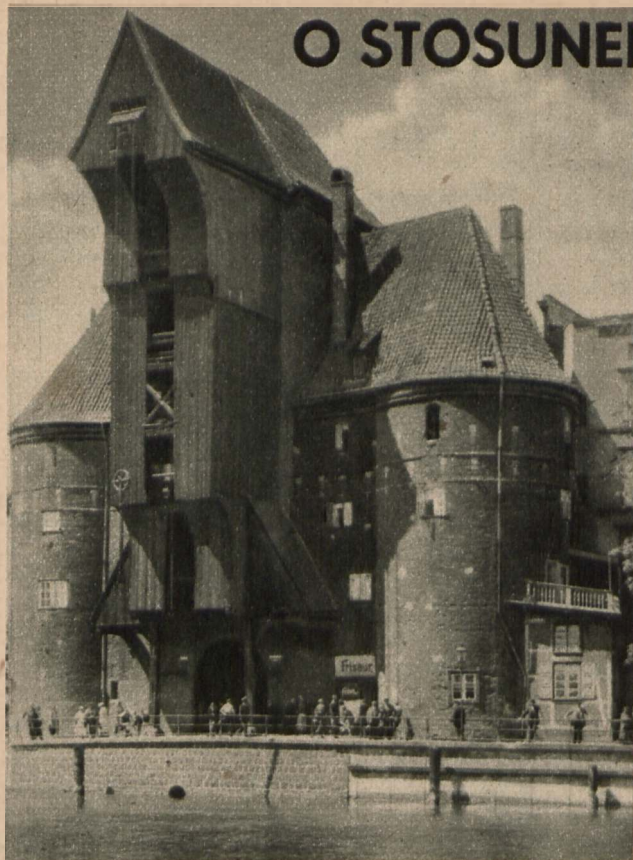
Realizacja tego programu powinna stanowić przedmiot planowych dążeń czynników, centralnie kierujących administracją poszczególnych dziedzin naszego życia państwowego, punkt ambicji dla samej Gdyni. Gdynia dotychczas miała uzasadnione poczucie przysługujących jej specjalnych praw, dzisiaj musi zdobyć się również i na poczucie swych specjalnych obowiązków. Przy omawianiu spraw pomorskich zagadnienie to nie powinno być w żadnym razie pominięte.

B. S.



Jezioro Chmielno pod Kartuzami

O STOSUNEK GDAŃSKA DO POLSKI



W związku z żywym zainteresowaniem, jakie wywołały ogłoszone niedawno w niemieckiej prasie mniejszościowej w Polsce, artykuły b. prezydenta Senatu Gdańskiego, dra Hermanna Rauschninga, na temat szkodliwości polityki rządzącej partii w Wolnym Mieście, — Redakcja „Morza” zwróciła się do p. Rauschninga z zapytaniem, czy nie zechciałby ze swej strony wypowiedzieć się na łamach „Morza”, w jaki sposób można by było osiągnąć we wzajemnych stosunkach polsko-gdańskich tego rodzaju stan, który by odpowiadał zarówno interesom Polski, jak Wolnego Miasta.

Zamiast spodziewanego artykułu, otrzymaliśmy od p. Rauschninga zamieszczony poniżej (w tłumaczeniu) list do Redakcji. List ten, za zgodą Autora, drukujemy, nie wątpiąc, iż zainteresuje on żywo wszystkich czytelników „Morza”.

Oczywiście, czytając poniższy list, pamiętać należy, że jest on odbiciem poglądów autora niemieckiego, który swój punkt widzenia na sprawy gdańskie stara się uzgodnić przede wszystkim z wymaganiami niemieckiego interesu narodowego. Zdając sobie sprawę z nierozzerwalności węzłów gospodarczego związku Gdańska z Polską, p. Rauschning uzgodnienie to widzi w perspektywie dalekiej przyszłości, w ramach fantastycznej dla dnia dzisiejszego, mglisto zarysowanej koncepcji jakiejś „federacji europejskiej”. Równocześnie jednak, jeśli chodzi o dzień dzisiejszy, to wnioski p. Rauschninga są cennym podkreśleniem szeregu elementarnych prawd, wynikających z naturalnego położenia Gdańska oraz z jego roli, jako miasta portowego, leżącego u ujścia polskiej rzeki Wisły.

Ważne bezsprzecznie jest jasne wysunięcie na czoło tezy, że Gdańsk ma swoje funkcje o charakterze specjalnym, funkcje ośrodka handlowego, pośrednika. Z tezy tej płyną już naturalnie dalsze wnioski, że wypełnienie tej roli możliwe jest tylko „w atmosferze wolności i zaufania, na gruncie unormowanych stosunków prawnych”. To zaś prowadzi już do wniosków, dotyczących obecnej sytuacji wewnątrzno-politycznej w Gdańsku, tłumaczy, czemu p. Rauschning, odgrywający do niedawna tak poważną rolę na terenie Wolnego Miasta, nie mógł pogodzić się z dzisiejszym stanem rzeczy, wprowadzonym przez większość narodo-wo-socjalistyczną i jej przedstawicieli. W tym układzie stosunków p. Rauschning widzi przede wszystkim „zupełnie niecelowy system polityczny”, który „dławi wolność gospodarczą i zwięża życiowe możliwości” Wolnego Miasta.

W atmosferze tego „zdławienia wolności” trudno jest o rzeczową dyskusję nad przyszłością, trudno o znalezienie takich rozwiązań, które by zabezpieczały zarówno należyte uwzględnienie gospodarczych interesów, jak też i dążeń, wynikających z przesłanek, wykraczających poza sferę materialnych interesów ludności gdańskiej. Pan Rauschning tego ostatniego zagadnienia nie lekceważy. W dzisiejszych jednak warunkach nie wydaje mu się możliwe znalezienie sposobu dostatecznie jasnego i dla obu stron jednoznacznego postawienia sprawy. Dlatego jednak tym bardziej wydaje mu się celowe, by w stosunkach polsko-gdańskich nastąpiło pewne „odpolitycznienie”, będące wyrazem zrozumienia potrzeb i nakazów gospodarczych.

Z poglądami, wyrażonymi w liście p. dra Rauschninga nie chcemy w tej chwili podejmować polemiki, nawet w odniesieniu do tych ustępów, gdzie sposób sformułowania nasuwa zastrzeżenia. Raz jeszcze podkreślamy: zamieszczony poniżej list jest wyrazem poglądów przedstawiciela niemieckiego społeczeństwa Gdańska i jako taki musi być traktowany. Tym bardziej jednak cenne jest dla nas, że w odniesieniu do szeregu istotnych warunków pomyślnego egzystencji i rozwoju Wolnego Miasta, możemy stwierdzić zbieżność w sposobie patrzenia na sprawy Gdańska ze strony polskiej z dzisiejszym sposobem ujmowania tych spraw przez b. prezydenta Senatu Gdańskiego, wybitnego znawcę zagadnienia potrzeb i interesów niemieckiego społeczeństwa Gdańska.

RED.

★

Wielce Szanowny Panie!

Zechciał Pan skierować do mnie zapytanie, czy nie mógłbym nadesłać paru uwag na temat, po jakiej linii powinna iść polityka Gdańska, by w równej mierze zostały uwzględnione zarówno interesy Gdańska, jak też Polski. Udzieliłem Panu, dziś widząc, może nieco pośpiesznie, odpowiedzi twierdzącej. Z prawdziwym żalem muszę to obecnie odwołać.

Oczywiście, że po przebyciu pierwszego etapu, którym byłoby usunięcie pewnych trudności i komplikacji w normalnych funkcjach, można by przystąpić do drugiego, którym byłaby intensywniejsza współpraca, oparta na rozwoju wspólnych organów i instytucyj. Szkieletując pewne projekty natury praktycznej, robiłem to w przekonaniu, że rzeczą pierwszorzędną wagą jest zorientowanie się w istotnych zagadnieniach dnia, co pozwala na ustalenie pewnych wytycznych dla skoordynowania obustronnych interesów. Przy bliższym rozpatrzeniu okazało się jednak, że tego rodzaju projekty pozostaną zawieszony w powietrzu i że daremną jest rzeczą rozwódzić się nad tym, niejako uprawiać politykę pozorów, dopóki dwa podstawowe zagadnienia nie zostaną rozwiązane lub usunięte.

Oba te zagadnienia znajdują się poza zasięgiem sposobu kształtowania się dzisiejszych politycznych dążeń Gdańska.

Uzgodnienie gospodarczych wysiłków i pewnych zarządzeń w dziedzinie polityki gospodarczej będzie z góry skazane na niepowodzenie, jeśli nie zostanie poparte przez odpowiedni ład wewnętrzny. Gdańsk jest ośrodkiem handlowym. Służy on celom gospodarczym, celom wymiany towarowej i to nie tylko na swym własnym obszarze. Funkcją Gdańska — to funkcja pośrednika; zadaniem jego jest propagowanie, nawiązywanie stosunków. Może on stać się miejscem udoskonalonej gospodarki, produkcji o charakterze specjalnym. To jednak może nastąpić tylko w atmosferze wolności i zaufania, na gruncie unormowanych stosunków prawnych, zapewniających jednostce ochronę przed jakimkolwiek aktem samowoli *). Jeśli nawet takie państwo, jak Polska, obarczone, jak może żadne inne, najcięższymi problemami, uważa, że powinno się obejść bez dyktatury, starając się wypełnić swe zadania, wprawdzie pod autorytatywnym kierownictwem, ale przy zagwarantowaniu wolności twórczym jednostkom, to dla tego rodzaju organizmu państwowego, jakim jest Gdańsk, nie mający do pokonania żadnego z tych ciężkich problemów, obecny stan absolutnej dyktatury i polityki totalnej jest nie tylko zbędny, ale wręcz zabójczy (lebensvernichtend).

Gdy na terenie jakiegokolwiek organizmów gospodarczych, które z natury rzeczy winny służyć gospodarczym celom, zaczynają działać wpływy, nie mające nic wspólnego z działalnością, podejmowaną przez członków na ich wspólną odpowiedzialność, będące natomiast narzędziem celów, obcych życiu gospodarczemu, to musi to na terenie tego rodzaju, jak Gdańsk, prowadzić do poważnych komplikacji. Nigdzie przesadne zdyscyplinowanie nie jest mniej na miejscu, niż w społeczności o międzynarodowym zakresie działania. Nigdzie polityka totalna nie jest mniej wskazana, jak w zakresie gospodarczym, w którym tylko nieskrępowana inicjatywa może sprostać zadaniu. Nie chodzi tutaj o kierunek wyznawanych poglądów, o stanowisko za lub przeciw w stosunku do pewnych teorii, lecz o zupełną niecelowość politycznego systemu, który może być stosowany gdziekolwiek, w Gdańsku jednakże dławia wolność gospodarczą i zwięża życiowe

możliwości, przez doczepianie obcych dążeń do praktycznej polityki gospodarczej.

Gdyby jednakże zagadnienia gospodarcze wysunęły się na czoło przed dążeniami politycznymi, czy wystarczyłoby to już do stworzenia warunków właściwej koordynacji w stosunkach między Gdańskiem a Polską?

Powyższe, postawione mi przez Pana, pytanie zajmowało już wielu poważnych polityków obu państw. Na pytanie to jednak nie można dać odpowiedzi, póki się nie wyświekli kryjącego się za nim głębszego zagadnienia, co należy uważać za najżywniejszy interes obu stron w ich wzajemnym stosunku? Czyż narody, państwa, społeczeństwa nie są przede wszystkim dobrowolnymi związkami, które chcą żyć swoim własnym życiem? Czyż nie są ustrojami o swych własnych pragnieniach, nadziejach, wspomnieniach i historycznych impulsach, które daleko odbiegają od ekonomiczno-racjonalistycznych zagadnień, a które w ich przekonaniu w wyższym stopniu reprezentują ich najżywniejsze interesy, niżeli nawet zakres oderwanych gospodarczych tendencji. Może to uchodzić za komunał, a jednak jest najrealniejszą rzeczywistością, przeciwstawiającą się racjonalistycznemu punktowi widzenia. W odniesieniu do Gdańska znaczy to, że zasadniczym zagadnieniem, wysuwającym się na czoło każdej praktycznej polityki, jest kontynuowanie obecnej jego samodzielnej egzystencji. Występuje to zresztą w podwójnym charakterze jako dążenie do znalezienia nowych rozwiązań oraz jako troska o utrzymanie państwowego i narodowego charakteru. Gdyby to zagadnienie przedstawiało się najzupełniej jasno, wówczas reszta spraw, uwolniona od ciężaru najrozmaitszych niechęci, mogłaby zostać łatwo uregulowana przez jasne określenie wspólnych interesów i wysunięcie ich na pierwszy plan polityki. Póki jednak istnieją wątpliwości, wszelka współpraca będzie miała charakter połówiczny i przejściowy.

Sądzę, iż zgodzi się Pan ze mną, że okres obecny nie sprzyja tego rodzaju jasnemu i jednoznacznemu postawieniu sprawy, chociażby z tego względu, że publiczna i otwarta dyskusja nad ustrojem Gdańska nie byłaby w dzisiejszych warunkach możliwa i dopuszczona.

Jednakże wskazywałem już na to, że nawet bez ostatecznego wyjaśnienia zasadniczej dla Gdańska kwestii, wspólna polityka, uwzględniająca obustronne interesy, jest nie tylko możliwa, ale nawet konieczna jako jedyne wyjście. Wskazywałem na elementarną konieczność utrzymania Gdańska w stanie zdolnym do działania — niezależnie od wszystkich obecnych i przyszłych komplikacji — jako ważnego czynnika gospodarczego. Zrozumienie tego faktu nie wymaga wytyczania jakichś wielkich celów. Życie gospodarcze walczy dziś z takimi trudnościami, że gdyby pod wpływem jego rozstrzygających czynników i potrzeb nastąpiło pewne odpolitycznienie tej dziedziny, zostałoby to przyjęte z ogólnym uczuciem ulgi *). Jednakże dotąd to odpolitycznienie nie nastąpiło i nic nie wskazuje na to, ażeby miało w przyszłości nastąpić. Szcze-

*) Podkreślenia Redakcji.

gólne zdyscyplinowanie, regulujące obecne życie Gdańska, z góry odbiera moim projektem praktyczne znaczenie. W każdym razie obecne warunki wydają się niezbyt sprzyjające dla hasel trzeźwego porzucenia na rzeczowej pracy, tym bardziej, że ogólna sytuacja światowa ze swymi niepokojami i naprężeniem, nieustannie zmusza nas do uświadamiania sobie niepewności obecnego stanu.

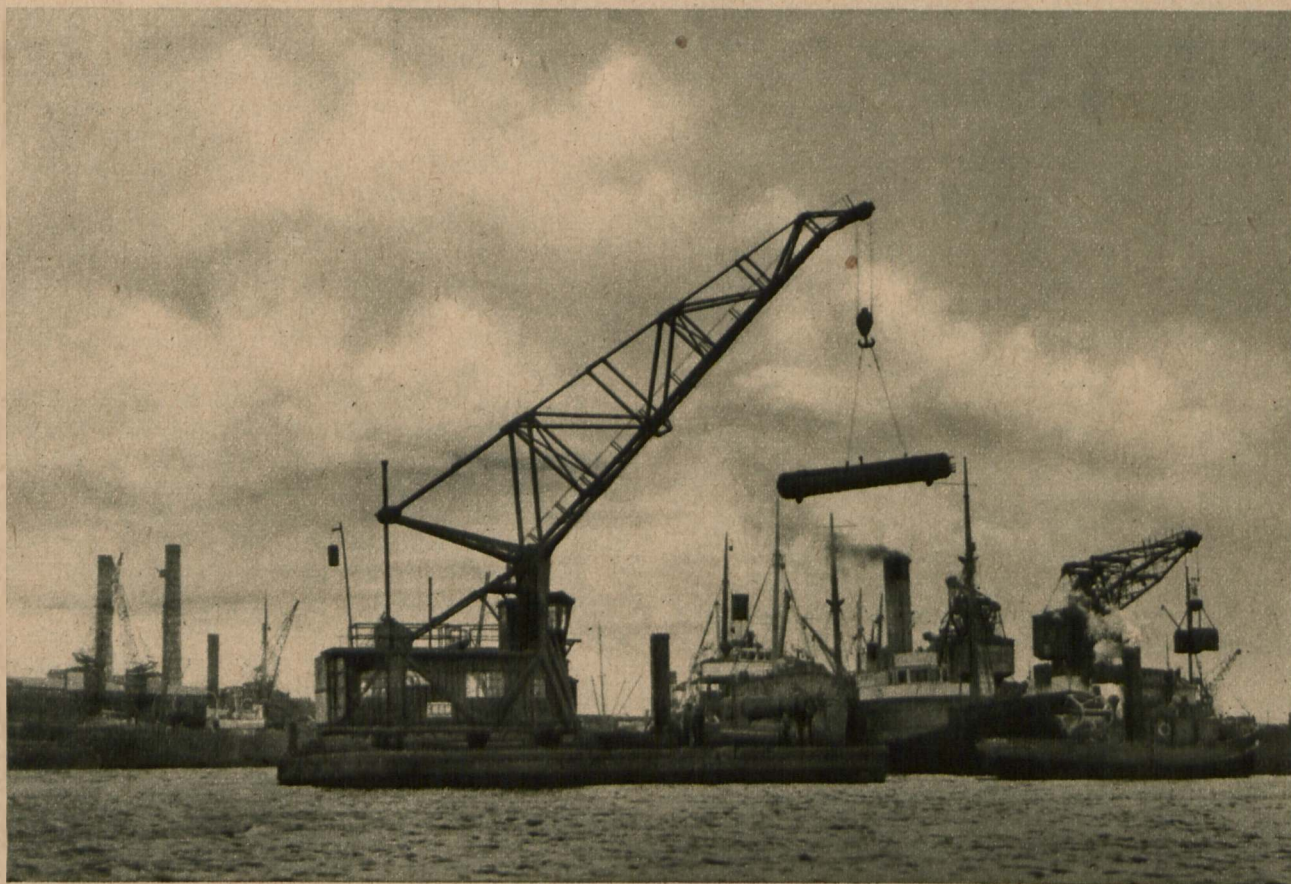
Czy czas obecny jest odpowiedni dla tego rodzaju rozwiązań, które za wspólną wolą prowadzą do trwałego ładu? W chwili, gdy wiele państw wykazuje dążność do przekształcenia się w obozowiska i nadania swemu gospodarstwu zdecydowanie militarne go charakteru, jest niemal paradoksem wypowiadać sądy na temat politycznej i gospodarczej współpracy, chociażby nawet na najmniejszym odcinku. Jedni z niepokojem, inni znów z nadzieją, wyglądają chwili, w której — jak się im wydaje — po przez zburzenie obecnego porządku można będzie wprowadzić nowy, chociaż by tylko na obszarze Europy. Nastroje społeczeństw układają się w sposób daleki od przekonania, że problem granic państw europejskich jest znacznie mniej ważny niż istotnie ważne i wysuwające się na plan pierwszy zagadnienie powszechnej współpracy, która kryje w sobie jedyną możliwość przewyciężenia materialnego i duchowego zubożenia.

Praktyczna polityka miała niemal zawsze charakter systemu doraźnego „pogotowia ratunkowego” (System von Aushilfen). Dzisiaj jednak jest ona skazana na zupełną bezowocność, jeśli nie przyjmie za podstawę paru zasadniczych norm. Jedną z tych

norm widzę w nadchodzącym federalizmie Europy. Z niego może się wyłonić, zamiast czysto negatywnych a tym samym bezowocnych myśli o zbiorowym bezpieczeństwie, pozytywny i konstruktywny czynnik nowego ładu. Wydaje mi się rzeczą oczywistą, że tego rodzaju federalizm może powstawać tylko stopniowo, w węższym zakresie, nie zaś jako jedno wielkie pociągnięcie kolektywistyczne. Co do mnie osobiście, to byłbym skłonny widzieć w federalizmie nie tylko rozwiązanie stosunków polsko-gdańskich, ale i jedyne owocne w przyszłości rozwiązanie stosunków między Gdańskiem, Polską i Rzeszą Niemiecką. Śmiałe zrealizowanie tego, co jest konieczne, wydaje mi się jedyną drogą, mogącą wyprowadzić z obecnego kryzysu. Lecz dziś jeszcze nie wielu jest tych, którzy chcieliby uznać tę konieczność w tych nawet wypadkach, gdzie wyzwanie się jest jednoznaczne z zyskiem.

Dlatego też nasza obecna praca, przy całej jej zabiegliwości, jest szczególnie bezowocna. Nie weźmie mi więc Pan za złe, że zrezygnowałem ze stawiania konkretnych propozycji, uznawszy po bliższym zbadaniu sprawy, że w danym wypadku musiałyby one pozostać bezowocne. Proszę jednak o zachowanie przekonania, że w miarę wyjaśniania się atmosfery będę uważał praktyczne rozważanie poruszonych przez Pana zagadnień nie tylko za celowe, lecz i konieczne, i że ze swej strony będę chętnie służył odpowiedzią.

Z wysokim poważaniem
(—) Dr. HERMANN RAUSCHNING



Gdańsk — pływający dźwig

Gdynia i Gdańsk a bilans płatniczy

Bilans płatniczy państwa jest obrazem jego sytuacji gospodarczej. W zależności od elementów, wchodzących w skład bilansu płatniczego, obraz ten będzie bardziej lub mniej zupełny. Stąd sformułowanie definicji bilansu płatniczego nie jest jednakowe w publikacjach różnych państw. W wydanym przez Główny Urząd Statystyczny „Bilansie Płatniczym Polski 1934 i 1935” ujęto określenie bilansu płatniczego jako „zestawienie ruchu środków płatniczych między samym krajem a zagranicą (t. j. wpłat z za granicy i wypłat za granicę) w danym okresie czasu...”

Porty polskie, Gdynia i Gdańsk, są tymi ośrodkami, w których kontakt gospodarczy Polski z zagranicą jest najczęstszy, to też rola tych portów w kształtowaniu naszego bilansu płatniczego musi być doniosła. W ramach obrotów płatniczych występuje ten fakt w najważniejszej pozycji naszego bilansu płatniczego, t. j. w pozycji „obroty towarowe”.

Przed przytoczeniem danych liczbowych należy dodać, że ze względów na metodę opracowania i treść bilansu płatniczego wyłącza się tak w przywozie, jak i w wywozie, wartość tych towarów, którymi obroty są uregulowane umowami rozrachunkowymi (clearingowymi), gdyż obroty te uważane są za takie, które nie powinny powodować obrotów płatniczych; włącza się natomiast obroty srebrem. Z racji powyższej wartość obrotu towarowego, uwzględniona w bilansie płatniczym, różni się od wartości tychże obrotów, podawanych przez oficjalne publikacje statystyki handlu zagranicznego. Różnica ta jednak nie wywiera większego wpływu, ani też nie zmienia wniosków, które wynikają z udziału Gdyni i Gdańska w handlu Polski z zagranicą, w zakresie ujmowanym przez bilans płatniczy.

Przechodząc do danych cyfrowych, stwierdzamy, że na ogólną sumę obrotu bieżącego*) w r. 1934 — 1291,2 mil. zł w stronie przychodów i 1153,1 mil. zł po stronie rozchodu — obroty towarowe wynoszą w przychodzie (wywóz — 950,7 mil. zł i w rozchodzie (przywóz) — 790,5 mil. zł. Widoczne jest, że na wielkość sumy obrotów bieżących decydująco oddziałują płatnicze obroty towarowe.

Jeśli chodzi o udział Gdyni i Gdańska w obrocie towarowym (w zakresie bilansu płatniczego), to trudno jest tutaj podać ściśle dane z uwagi na nieznaną wartość obrotów handlowych, będących przedmiotem rozrachunków, a które są kierowane przez porty i które należałoby wyeliminować. Podane liczby są więc nieco większe od rzeczywistych. Z tym zastrzeżeniem — udział Gdyni i Gdańska w r. 1934 wynosi w przychodzie — 596,9 mil. zł (269,5 mil. zł Gdynia i 327,4 mil. zł Gdańsk) i 452,2 mil. zł w rozchodzie (Gdynia — 358,2 mil.

zł, Gdańsk — 94 mil. zł) co ostatecznie sprowadza się do powstania dodatniego salda ok. 144 mil. zł, które należy do jednego z najważniejszych aktywów bilansu płatniczego Polski w r. 1934.

Przechodząc do danych za rok 1935 znajdujemy, że obrót bieżący po stronie przychodu wynosi 1220,2 mil. zł, po stronie rozchodu — 1169,1 mil. zł. Obroty towarowe wynoszą w przychodzie (wywóz) 873,0 mil. zł, w rozchodzie (przywóz) — 816,0 mil. zł. Udział Gdyni i Gdańska wynosi w przychodzie 598,0 mil. zł (Gdynia — 310,9 mil. zł, Gdańsk — 287,1 mil. zł), w rozchodzie — 528,0 mil. zł (Gdynia — 450,6 mil. zł, Gdańsk — 77,4 mil. zł). Dodatkowo saldo z udziału portów 1935 r. w płatniczych obrotach towarowych wynosi więc ok. 70 mil. zł.

Prócz wpływu portów naszych na pozycję „obroty towarowe”, występuje także ich oddziaływanie na pozycję „usługi”, jak emigracja, turystyka i usługi komunikacyjne, w szczególności morskie i kolejowe. Usługi morskie wynoszą w rubryce przychodu w r. 1934 — 22,9 mil. zł, rozchodu — 8,4 mil. zł. W roku 1935 mamy w przychodzie z tytułu usług morskich 28,1 mil. i 11,8 mil. zł w rozchodzie.

Jeśli chodzi o usługi kolejowe to po stronie przychodu 1934 r. figuruje suma 89,8 mil. zł i 40,5 mil. zł w rozchodzie; w roku następnym przychód wynosił 76,8 mil. zł, rozchód 24,0 mil. zł.

Analiza pozycji usług kolejowych wykazuje, że harmonijny wpływ Gdyni i Gdańska na aktywność bilansu płatniczego Polski tutaj się urywa. Dyrekcja Okręgowa P. K. P. w Toruniu, obejmuje również Gdańsk, co pociąga za sobą wydatki na terytorium Gdańska i dochody. Te ostatnie powstają dzięki przewozom towarów importowanych i eksportowanych z Polski za pośrednictwem Gdańska, opłaconych przez kupców polskich i z tej racji nie uwzględnionych w rubryce „przychód” bilansu płatniczego Polski. Niemożność uchwycenia wielkości opłat, uiszczonych za przewóz towarów przez kupców gdańskich i prawdopodobieństwo nieznaczących sum, stąd płynących, były powodem, że pominięto te sumy w rubryce przychodu. Wydatki P. K. P. w Gdańsku przyjęto jako obciążające bilans płatniczy Polski, gdyż w większej części stanowią rzeczywisty dochód Gdańska; wynoszą one 34,9 mil. zł w 1934 r. i 19,8 mil. zł r. 1935.

W całości bilansu płatniczego Polski Gdynia i Gdańsk pełnią funkcję gospodarczą, jako pośrednik obrotu towarowego Polski z zagranicą. Nie można mówić o należytych pełnieniu tego zadania, pomijając jeden z tych portów, gdyż współzależność działania związała Gdynię i Gdańsk organicznie więzami gospodarczymi w jeden instrument. Znaczenie tego instrumentu pośredniczącego sięga do istoty bytu gospodarczego Polski. W zrozumieniu chyba tego „Deutsche Bergwerkszeitung” w artykule o Gdyni i Gdańsku stawia kwestię rozwiązania w przyszłości problemu „Gdynia — Gdańsk” nie „Gdynia czy Gdańsk”, lecz „Gdynia i Gdańsk”.

*) Obrót bieżący obejmuje obroty płatnicze z tytułu handlu zagranicznego, usług komunikacyjnych, ubezpieczeniowych, turystycznych, emigracyjnych, obsługi odsetek, dywidend, prowizyj, tantiem i t. p.

„SPRAWA GDAŃSKA”



Gdańsk — dźwigi do przeladunku węgla

„Sprawa Gdańska” — oto tytuł pracy, która ukazała się niedawno na półkach księgarskich. Autorem jej jest były Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku, dr. Henryk Strasburger. Jeśli więc tytuł wskazuje, że książka godna jest szczególnej uwagi ze względu na aktualność i doniosłość przedmiotu, to osoba autora i jego autorytet zapewniają pracy dr. Strasburgera w naszej literaturze politycznej miejsce wyjątkowe.

Książka zaczyna się od przypomnienia wielkiej i doniosłej prawdy, że „sprawa Gdańska dotyka podstaw istnienia Rzeczypospolitej”. Istota tej „sprawy” wynika z dzisiejszej rzeczywistości politycznej, wyrażającej się w tym, że wzajemny stosunek Polski i Gdańska daleki jest jeszcze od stabilizacji. Kto więc dziś mówi lub pisze o sprawie Gdańska — ten mówi o pewnego rodzaju walce, której wynik ostateczny sięgnie „podstaw istnienia Rzeczypospolitej”.

Książka dr. Strasburgera oddaje żywe tętno tej walki. Nie należy tego rozumieć zbyt dosłownie. Żadnej „bojowości” w książce dr. Strasburgera nie znajdziemy. W zamian za to autor uderza w rozumowe i uczuciowe struny naszej świadomości narodowej, celem z o r g a n i z o w a n i a i u t r w a l e n i a d y n a m i z m u w s t o s u n k u społeczeństwa polskiego do sprawy Gdańska. Organizacja potrzebna jest dlatego, że stosunek ten polega, jak dotychczas, głównie na uczuciowych odruchach, po których zwykle następują dłuższe lub krótsze okresy obojętności.

Jak pisze dr. Strasburger, „były okresy, kiedy zainteresowanie się społeczeństwa sprawami gdańskimi, a nie tylko sporadycznymi incydentami w Gdańsku, było nierównie większe niż obecnie. Bez udziału rządu albo przy luźnej z nim współpracy, rozwijała się bogata literatura, w szczególności prawnicza, a także historyczna, dotycząca Gdańska. Interesowano się i opisywano pamiętki polskie w Gdańsku. Ukazywały się wydawnictwa ogólne o całokształcie spraw gdańskich. Mnożyły się wycieczki związków i młodzieży szkolnej do Gdańska. Te drobne poczynania wskazywały właściwą drogę dla pokonania trudności polsko-gdańskich i dla zbliżenia z Wolnym Miastem. Ta trudność stosunków polsko-gdańskich polegała zawsze na sprzeczności między ścisłym węzłem geograficznym i gospodarczym a obcością zawodową i kulturalną między Gdańskiem a Polską. Wszystko, co choć w drobnym stopniu przyczyniało się do pokonania tej trudności, było robotą pożyteczną. Ten prąd nie tylko nie rozwinął się, ale jak gdyby skurczył się i cofnął. Istnieje pewna niewłaściwa wstrzeźliwość w tej dziedzinie. Wydaje się niektórym ludziom, że praworządny obywatel o tej sprawie mówić, a niekiedy nawet myśleć nie powinien”.

Otóż temu stanowi rzeczy przeciwstawia dr. Strasburger swą żywą i wysoce aktualną książkę. Rzuca ją na rynek księgarski z widocznym pragnieniem, aby przyczyniła się do wytworzenia w sprawie Gdańska w społeczeństwie polskim jednomyślniej, zwartej woli. Wola ta powinna stać

się nie tylko oparciem, ale i nieodzownym dopelnieniem wysiłków, jakie czyni rząd ku rozwiązaniu problemu gdańskiego. „Społeczeństwo polskie — pisze dr. Strasburger — od ciągłego i stałego interesowania się i udziału w rozwiązaniu tego problemu usunąć się i zadowolić złożeniem w jedne, choćby najbardziej powołane ręce, nie ma możliwości, ani prawa“. Stanowisko słuszne a konieczne choćby dlatego, że dla odebrania nam zdobytej pozycji w Gdańsku mobilizuje się w tej chwili wolę narodową, myśl polityczną, talenty publicystyczne i naukowe wielomilionowej Rzeszy Niemieckiej.

W swej „Sprawie Gdańska“ dr. Strasburger stara się ująć całość momentów, które zadecydują o ostatecznym wyniku walki. Z drugiej znów strony przedstawia sprawę Gdańska jako fragment innej całości. Całość ta — to nasza polityka handlowa. Polityka handlowa polska jest nie do pomyślenia bez morza. Gdańsk jest zaś nieodłączną częścią polskiego wybrzeża. W obszernym i gruntownym rozdziale, zatytułowanym „Gdańsk a polska polityka morska“, dr. Strasburger wyjaśnia niedość w Polsce rozumiany fakt, że dla gospodarstwa polskiego wynika „konieczność najpełniejszego i najbardziej racjonalnego wykorzystania obu naszych portów“. Oba porty stanowią jakby jeden wielki punkt przeladunkowy; pod niektórymi względami „postawione są one w identycznej sytuacji. Niektóre warunki natomiast są odrębne i wy-

wołują konieczność racjonalnego podziału obrotu między oba porty i ich specjalizację w pewnych kierunkach“. Jeśli ujmować naszą politykę handlową morską z dostatecznie wysokiego punktu widzenia, to twierdzenie o konkurencji między Gdynią a Gdańskiem nie da się utrzymać. Dr. Strasburger odrzuca wzajemne skargi — gdyńskie i gdańskie — mające swe źródło w demagogii politycznej, krótkowzroczności, czy ignorancji. I wreszcie czytamy w „Sprawie Gdańska“ kardynalną tezę, że „o ile pragniemy utrzymania i utrwalenia obecnego ustroju prawnego, dbać musimy o rozwój gdańskiego obrotu handlowego“.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że Izajasz Bowman, główny ekspert geograficzny z otoczenia prezydenta Wilsona, nie wahał się napisać w trzy lata po zakończeniu konferencji pokojowej, omawiając jej rezultaty: „Polska traci część biegu Wisły; ale pozostaje jej nadzieja odzyskania straty, gdyż, jeśli Gdańsk się stanie, jak można sobie tego życzyć, prawdziwym ogniskiem handlowym polskim, to ludność jego stanie się w większości polska i będą musiały być powzięte nowe postanowienia na jej korzyść“*). — „Sfery gospodarcze — pisze dr. Strasburger — uskarżają się czasami na politykę

*) „Le Monde Nouveau“. Przekład z angielskiego Paryż 1928.



Gdańsk — spichlerze nad Motławą



Gdańsk — ul. Panny Marii

naszych władz, o ile odradzają firmom polskim przeniesienie się do Gdyni. W tej sprawie musimy wziąć w obronę stanowisko naszych władz, z zastrzeżeniem jednak, żąby było ono skoordynowane z innymi posunięciami, dotyczącymi Gdańska". Chodzi tu oczywiście o posunięcia natury ściśle politycznej, a w pierwszym rzędzie o ochronę ludności polskiej Gdańska. „Z perspektywy historycznej — czytamy w omawianej książce — ochrona praw ludności polskiej posiada tam nierównie większe znaczenie, aniżeli obrona Polaków na terytoriach nie przylegających do ziem polskich i nie mających tego geograficznego znaczenia, co ujście Wisły". Obrona Polaków gdańskich, to część naszej racji stanu. Swobodna pozycja społeczna, moralna i ideowa grupy ludności polskiej jest warunkiem sine qua non dokonywania się pozytywnej ewolucji roli gospodarczo-politycznej, jaką Polska powinna odgrywać w Wolnym Mieście. Dokładnie tak samo, jak swobodna pozycja i ciągły rozwój handlu polskiego, stanowią warunek sine qua non rozwoju polskiego życia narodowego i kulturalnego w Gdańsku.

Przez gęsty splot tych zagadnień dr. Strasburger prowadzi nas, analizując je do głębi. Wszystkie momenty, zarówno natury gospodarczej, jak międzynarodowo-prawnej i politycznej, uwzględnione zostały z należyłą wszechstronnością i obiektywizmem. Przejawia się to, między innymi, również i w ocenie polityki gdańskiej, prowadzonej przez obecny rząd polski. Dr. Strasburger, poddając politykę

tę drobiazgowej analizie, korzysta obszernie z prawa rzeczowej krytyki.

Autor nie zaniedbuje przede wszystkim ujawnienia i wyjaśnienia czytelnikom wszystkich trudności, jakie ma do zwalczania rząd polski. Jeżeli zaś nawet rzeczowa analiza prowadzi dr. Strasburgera do wniosków krytycznych, miejscami nawet ostrych, to nie są one nigdy tylko łatwą krytyką złośliwego publicysty, lecz mają charakter zasadniczy i konstruktywny. Ten konstruktywny charakter ujawnia się szczególnie w rozdziale, poświęconym reperkusjom deklaracji polsko-niemieckiej z 26 stycznia 1934 o dobrym sąsiedztwie i nieagresji, wywołanym na płaszczyźnie spraw gdańskich. — Zdaniem dr. Strasburgera, ewolucja roli, jaką życie polskie i Polska odgrywają w Gdańsku, powinna być głównym odważnikiem, przy pomocy którego należy ważyć korzyści i straty, wynikające dla Polski z „wielkiej i odważnej decyzji” z 26 stycznia 1934.

Niezliczone są odcienie spraw gdańskich. Jak pisze dr. Strasburger: „ktoś wyraził się, że nie ma sprawy gdańskiej, ale jest sto spraw gdańskich. W tym duchu można by również powiedzieć, że jest sto i jedna spraw gdańskich: sto tych drobnych, skomplikowanych, technicznych i administracyjnych i jedna wielka, obejmująca wszystkie inne, którą określić można słowami: niepodległość Polski”. — Takie ujęcie sprawy Gdańska jest też motywem przewodnim, jest „tonem” książki dr. Strasburgera.

ZBIGNIEW DOMANIEWSKI

Możliwości polskich żądań kolonialnych

Polskie postulaty kolonialne, przedstawione na forum Ligi Narodów, znalazły swój oddźwięk w utworzeniu Komisji Surowcowej, oraz w przygotowaniach wniosków migracyjnych i kolonizacyjnych przez Międzynarodowe Biuro Pracy. Sformułowanie tych postulatów najwłaściwie ujęło całość zagadnień, łącząc problem zaopatrzenia w surowce z ich eksploatacją, a więc z migracją ludzkiego czynnika wytwórczego, oraz ze sprawami jej finansowania.

Rozwój kultury materialnej, zmuszając każde państwo do sprowadzania coraz większych ilości obcej produkcji, zmuszał je również do spotęgowania wytwórczości ekwiwalentów, a tym samym stwarzał konieczność intensywniejszego zatrudnienia obywateli. Stąd również konieczność przybliżonego bodaj wyrównania poziomów narodowych zasobów surowcowych, stwarzających podstawę tej wytwórczości, jak również zniwelowania różnic zasiedlenia oraz skali życiowej obywateli. Stały, ilościowy i jakościowy, wzrost zapotrzebowań surowcowych, usunął w cień dawne, jedyne prawie obiekty handlu kolonialnego, służące do luksusowego spożycia. Powszechna zaś konsumpcja masowych produktów, wpłynęła na zorganizowanie wytwórczości kolonialnej. Organizacja kolonialnego rynku wytwórczego, domaga się nasycenia go europejską pracą konstruktywną i europejskim kapitałem. Bowiem tylko te dwa czynniki mogą umożliwić ciągłość i stałość produkcji, czego nie dawał ani pierwotny sposób gospodarowania tubylców, ani tym bardziej ich niechęć do stałej pracy twórczej.

O wspaniałych rezultatach kolonialnych poczynań, jednoczących europejski kapitał z europejską pracą, świadczy zarówno stały wzrost politycznego i gospodarczego znaczenia dominiów brytyjskich, jak i ciągle zwiększanie się udziału kolonij o znacznym europejskim zaludnieniu — w handlu światowym.

Lepsze zagospodarowanie kolonij leży przede wszystkim w interesie ich metropolii, są one jednak nie mniej zainteresowane w rozszerzeniu zbytu dla ich wytwórczości, co może nastąpić tylko przy zwiększeniu chłonności rynków państw gospodarczo niedorozwiniętych. Minęły już bowiem te czasy, gdy uważano, że kraje o wysokim poziomie uprzemysłowienia mogą ciągle wyzyskiwać gospodarczą zależność krajów o małym przemyśle. Potrzeba zbywania własnej wytwórczości prowadzi do konieczności wytwarzania przez inne państwa jej równowartości zamiennych, a więc i do uzyskania przez nie możliwych dla niej warunków. Kraje o mniej więcej zbliżonych poziomach wytwórczości wykazują dzisiaj największe kwoty wzajemnej wymiany. Bowiem nawet najbardziej identyczny stopień uprzemysłowienia, umożliwia określoną specjalizację, uzasadnioną tak szeregiem naturalnych warunków kraju, jak i nieustannym postępem wiedzy i rozwoju techniki.

Wyrównanie tych warunków rozwoju i wytwarzania może nastąpić tym łatwiej, im szerzej otwórz się dostęp do krajów kolonialnych i do ich bogactw naturalnych. Mimo, że bogactwa te są eksploatowane w minimalnej tylko części, już dzisiejszy



Plantacje juty w San Salvador

udział produkcji dominiów i kolonij w światowej produkcji surowcowej, obliczanej podług danych Ligi Narodów za okres 1926/1934 (zest. 1), jest tak potężny, że w pełni tłumaczy usiłowania państw.

Zest. 1. Udział krajów kolonialnych w światowej produkcji surowcowej

Surowiec	%	Surowiec	%	Surowiec	%
Kopra	99,9	Orzeszki ziemne	81,3	Ryż	51,7
Juta - manila	99,1	Chrom	73,3	Ruda manganu	46,1
Kauczuk	97,—	Kakao	69,3	„ ołowiu	33,—
Nikiel	96,6	Ruda cynowa	62,7	Tungsten	28,—
Soja	87,8	Kolza-konopie	62,—	Nasiona bawełny	27,6
Sezam	83,5	Fosfiaty	57,8	Ruda cynkowa	25,2
Wanad	82,3	Wetna	54,8	Bawełna	24,9

domagających się kolonij. O konieczności tych wyrównań mówią zwłaszcza wyraźnie statystyki spożycia na głowę ludności tak wybitnie kolonialnych surowców, jak bawełna i szereg używek (zest. 2). Domagają się tego tym bardziej statystyki zużycia

węgla i prądu elektrycznego, świadczące, że minimalne spożycie przez Polskę tych czynników energetycznych stawia nas na szarym końcu konsumcji także innych surowców, do przetwarzania których one służą.

Zest. 2. Spożycie na głowę ludności w latach 1926/1933

Państwo	Bawełna	Cukier	Kawa	Herbata	Kakao
	Kilogramy				
Anglia	13,2	45,8	0,4	3,81	1,4
Stany Zjednoczone	10,5	50,1	5,7	0,34	1,6
Belgia	9,3	27,7	5,5	0,03	1,—
Francja	7,6	26,1	4,3	0,04	0,9
Holandia	5,3	39,—	4,7	1,69	6,—
Niemcy	5,3	25,1	2,1	0,08	1,2
Polska	2,—	10,5	0,2	0,06	0,2

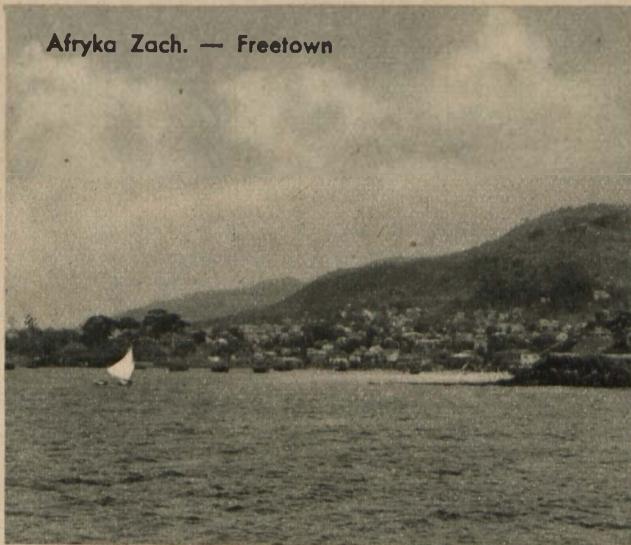
Udostępnienie źródeł surowcowych w najszerszym nawet zakresie nie rozwiąże jeszcze całości tych zagadnień. Konieczne jest, żeby kraje prze-ludnione mogły uzyskać, na warunkach możliwych

do przyjęcia, szerokie przestrzenie kolonialne, dla osiedlenia nadliczbowej ludności. Szybkie bowiem uprzemysłowienie kraju, warunkowane dawniejszymi możliwościami rentownego zbywania



Bele bawełny, przygotowane do eksportu

Afryka Zach. — Freetown



najlichszych nawet wyrobów na zamkniętych rynkach kolonialnych, pozwalające na wyżywienie najliczniejszej nawet ludności, nie da się dziś zrealizować w granicach państw przeludnionych i spóźnionych w gospodarczym rozwoju.

Posiadłości kolonialne, nawet w dzisiejszym, słabo zagospodarowanym stanie, są zbyt cennym walorem, pochłaniającym niekiedy, jak w Brytanii i Francji do 40% ich zagranicznej wymiany, aby można przypuścić, że mocarstwa te łatwo zgodzą się na ich odstąpienie. Pewne polityczne ryzyko nie zachęca również do dopuszczenia na te terytoria mocarstw obcych, bądź w formie użytkowników gospodarczych, bądź ich obywateli jako osiedleńców, mimo niewątpliwego i znacznego podniesienia w takich wypadkach walorów gospodarczych kolonij. Można sądzić, że sytuacja kolonialna nie zmieniłaby się jeszcze przez długi czas, gdyby szereg państw, wyłączonych z tych kolonialnych przywilejów, a posiadających mocne i zorganizowane atuty w rozgrywkach międzynarodowych, nie zagrażał istnjącemu stanowi posiadania. Konieczność ochrony rozległych posiadłości kolonialnych przed naporem obcych, a zwłaszcza przed żywiołową ekspansywnością ras kolorowych Azji i wzrastającym wrogim nastawieniem tubylców z tychże kolonij, skłania mocarstwa kolonialne do poszukiwania kompromisowych rozwiązań.

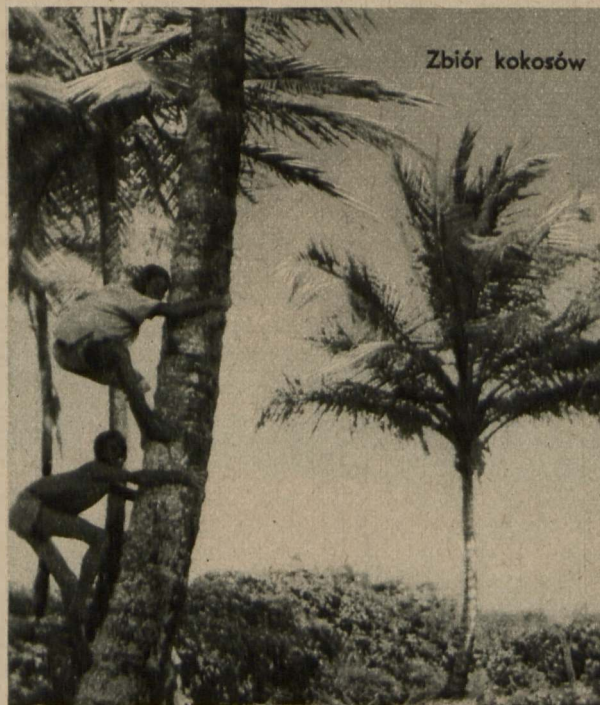
W splocie tych rywalizujących przeciwieństw, polskie żądania kolonialne, w pełni uzasadnione gospodarczo i prawnie, mogą znaleźć ułatwione możliwości politycznych zrealizowań. Na terytoriach kolonialnych rolniczy element ludzki jest jedynie właściwy w początkowych fazach kolonialnego rozwoju, Polska więc staje się cennym aliantem państw kolonialnych. Podnosi bowiem tak wartość wytwórczą tych kolonij, jak i stopę ich europejskich obronności przeciwko agresywnemu, wewnętrznemu i zewnętrznemu, naciskowi ras kolorowych, równocześnie niczym nie zagraża stanowi posiadania metropolii. Mogąc bowiem komunikować się z terytoriami zamorskimi jedynie za pośrednictwem wąskiego wylotu cieśninowego, będzie skazana na konieczność stałego zrzeszania swych poczynań

kolonialnych z mocarstwami, którym nie trudno jest kontrolować jej morskie komunikacje, a jednocześnie będącymi głównymi kolonialnymi posiadaczami. Nie można natomiast powiedzieć tego o innych państwach, które, posiadając szeroki front morski i bardziej arbitralnie wysuwając swe kolonialne żądania, nie rozporządzają emigracyjnym elementem rolniczym.

Geopolityczne położenie nakazuje nam rozwiązanie naszych potrzeb kolonialnych w ścisłej współpracy z mocarstwami kolonialno-morskimi. Nasza sytuacja gospodarcza jeszcze bardziej nas do tego skłania. Kolonie przynosząc bowiem duże zyski w momencie wtórnym swej eksploatacji, wymagają olbrzymich nakładów dla ich zorganizowania, oraz przystosowania do europejskiej kolonizacji. Dla ustanowienia określonego poziomu ich organizacji nie wystarczy najszlachetniejszy nawet zapal, konieczne są długie lata praktycznego doświadczenia, któremu nigdy nie zaszkodzą żmudne i poważne studia teoretyczne.

Widząc zbliżający się moment rozwiązań kolonialnych i uświadamiając sobie nasze walory jako współkolonizatora, w dążeniach kolonialnych trzeba dążyć do przekonywania rządów i opinii publicznej państw kolonialnych o poważnej wartości naszej z nimi współpracy. Oczywiście jest rzeczą, że ta współpraca winna nam zapewnić zachowanie kulturalnej łączności polskich osiedleńców z matczyną, oraz całą pełnię korzyści gospodarczych z ich kolonialnych poczynań. Dobre współzycie Francuzów w Kanadzie, a Boerów w Afryce z Anglikami, umożliwiające zachowanie ich kultury narodowej, oraz urzędowego użytkowania ich języka, dowodzi, że takie kolonialne współzycie dwóch narodów może stać się czynnikiem ich solidarności również i w Europie.

ROMAN PIOTROWICZ



„TAK” I „NIE” BRAZYLIJSKIEJ POLITYKI IMIGRACYJNEJ

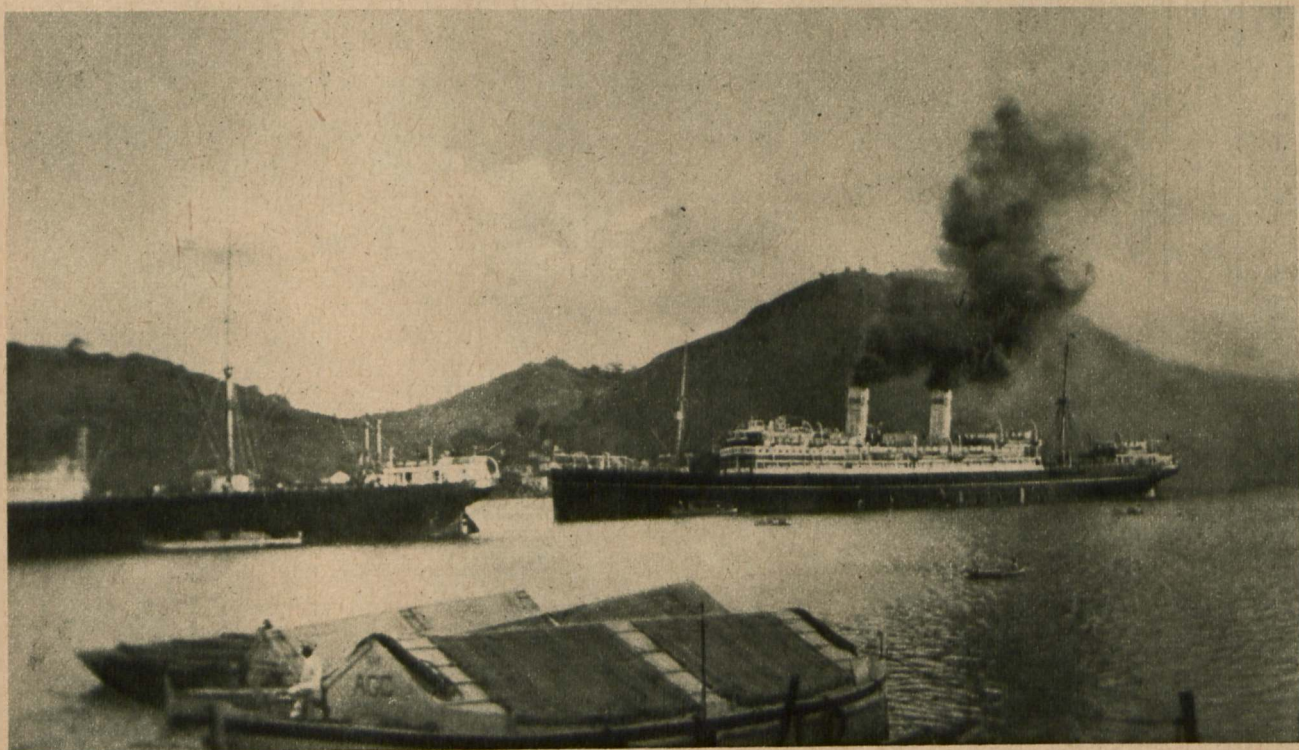
Z chwila, gdy wołania narodów, głodnych ziemi, stają się coraz to głośniejsze, żądania uporczywsze, a sprawy osadnicze i kolonizacyjne znajdują w opinii czynników międzynarodowych więcej uwagi i zastanowienia, — państwa, które mogłyby stanowić chłomny teren imigracyjny, stają się coraz ostrożniejsze w przyjmowaniu napływu cudzoziemców. Wysuwa się coraz więcej zastrzeżeń, ustala się coraz to mniejsze kontyngenty imigracyjne, stawia się daleko idące wymagania co do jakości imigranczkiego „rekruta”. Istnieją jednak państwa, które w żadnym stopniu nie mogą sprostać zagospodarowywaniu swych olbrzymich połaci kraju, które cierpią na brak rąk do pracy, które rozumieją potrzeby ekspansji ludnościowej państw innych, posiadających zdecydowany nadmiar tych rąk do pracy. Nie znalazły one jednak dotychczas pewnego, jednolitego systemu w swej polityce imigracyjnej. Nie jest to rzeczą zbyt łatwą. Z chwila, gdy napór przybiera coraz to ostrzejsze formy, wyłania się konieczność pewnej selekcji żywołu napływowego, zwłaszcza w obliczu ciągłych zmian ustrojowych, jakie zachodzą w poszczególnych państwach. Te i inne obawy powodują pewien zastój w stabilizacji ruchów emigracyjnych na całym zresztą świecie.

Dziś, jeśli chodzi o teren imigracyjny, na pierwszy plan wysuwa się Brazylię. Ten olbrzymi kraj, równający się powierzchnią ziemi 85% całej Europy, kraj, w którym zamieszkuje zaledwie 47 milio-

nów ludzi, a który w zasadzie może wchłonąć jeszcze, przy dzisiejszym stanie warunków gospodarczych, około 900 milionów ludzi, staje się „ziemią obiecaną” dla narodów ekspansywnych, którym za ciasno jest w swoich zbyt już szczupłych granicach.

W naturalnej „obronie” przed tym „ciągiem” na Amerykę, Brazylię nie pozostaje, jak to dawniej nieraz bywało, w niemej bierności, przeciwnie, stara się sprawy imigracji uregulować w myśl swojej racji stanu, znaleźć platformę porozumienia z innymi państwami. Specjalna komisja senacka zajęła się studiami nad udzielanymi przez rząd koncesjami na kolonizację cudzoziemską. Jednocześnie jednak pisma brazylijskie zamieściły cały szereg artykułów, potępiających lekkomyślne oddawanie olbrzymich terenów i zwartą kolonizację cudzoziemską. Jedno z pism, „A Gazeta” w Sao Paulo, z oburzeniem podkreślało lekkomyślność, z jaką odstępuje się obcokrajowcom całe połacie kraju, przewyższające niejednokrotnie obszary państw europejskich, brak ustawodawstwa przeciw frymarcheniu ziemi państwową i współwinę niektórych wybitnych osobistości, nadmieniając zarazem, że niedaleką już jest chwila, gdy Brazylianie zostaną zdystansowani we własnym kraju przez wzbogacających się i umacniających konsekwentnie cudzoziemców.

Rząd brazylijski docenia konieczność uregulowania spraw imigracji na swoim olbrzymim terytorium. Deputowany Stanu Rio Grande do Sul,



S/s „Pulaski” na redzie Victorii w Brazylii

Asciano Tubina, wysunął nawet daleko idący wniosek uchYLENIA sławnego artykułu 121 konstytucji brazylijskiej, w celu zwiększenia kontyngentów imigracyjnych. Bo Brazylia cierpi w dalszym ciągu na wielki brak rąk do pracy. Wystarczy wziąć pod uwagę taki na pozór drobny, a jednak charakterystyczny wypadek. Oto do Urzędu Pośrednictwa Pracy w Sao Paulo zgłosiło się swego czasu ponad 200 pracodawców z zapotrzebowaniem na kilkadziesiąt tysięcy robotników. Wspomniany jednak urząd nie był w stanie zadość uczynić ich żądanom z tej prostej przyczyny, że wolnego kontyngentu robotników nie posiadał. Dostarczył ich zaledwie kilkudziesięciu. Prasa polska w Brazylii pisze, że nowa konstytucja ograniczyła znacznie liczbę emigrantów, mogących osiedlać się w Brazylii. To postanowienie dotknęło w wysokim stopniu stan Sao Paulo, w którym daje się odczuwać bardzo szkodliwie brak rąk do pracy, w przedsiębiorstwach rolniczych. Z tego też powodu przedstawiciele paulistańscy zamierzają wnieść w senacie federalnym projekt poprawki do konstytucji w tym sensie, by emigranci, wezwani przez stan, nie podlegali ograniczeniom kwotowym. Emigranci zaś nie wezwani podlegaliby ograniczeniom, przepisany przez konstytucję.

Olbrzymie zapotrzebowanie na rynku pracy nie jest pokrywane przez emigrację z powodu małej liczby napływających do Brazylii emigrantów. W związku z tą sytuacją w Sao Paulo, „Correio Paulistano”, wypowiedział się za potrzebą reform ustawodawstwa imigracyjnego, kończąc swe uwagi argumentacyjnym stwierdzeniem, że: **„Brazylia potrzebuje rąk roboczych, wobec czego nie należy hamować dopływu imigrantów zza granicy, zwłaszcza, że stopa życiowa i siła spożywcza kraju wzrasta nieustannie”**.

Z drugiej jednak strony, w obronie przed zalewem japońskim, prasa brazylijska bije na alarm. Zwłaszcza ze szczególnie ostrym protestem spotkał się w prasie brazylijskiej fakt udzielenia Japończykom koncesji w wysokości przeszło miliona ha, co umożliwia — zdaniem tejże gazety — powstanie w Brazylii czegoś w rodzaju samodzielnego państewka japońskiego. Staje się rzeczą niewątpliwą, że wobec zdecydowanej postawy społeczeństwa brazylijskiego przeciw ekspansji japońskiej, akcja rządu tokijskiego straci na swym tempie i prężności.

W brazylijskim bukiecie wniosków, koncepcyj, zachęceń i ograniczeń imigracyjnych, trudno dziś doprawdy dopatrzeć się jakiegś jednolitej akcji, wyłowić wątek usystematyzowanej drogi wytyczonej, określać plan na przyszłość, trudno nawet snuć

Resztki starych murów
w Bahii (Brazylia)



przypuszczenia. Z oficjalnych wypowiedzi rządu brazylijskiego oraz wynurzeń prasy sądzić jednak można, że sprawy te są żywą troską i że dążyć się będzie do ostatecznego ich uregulowania.

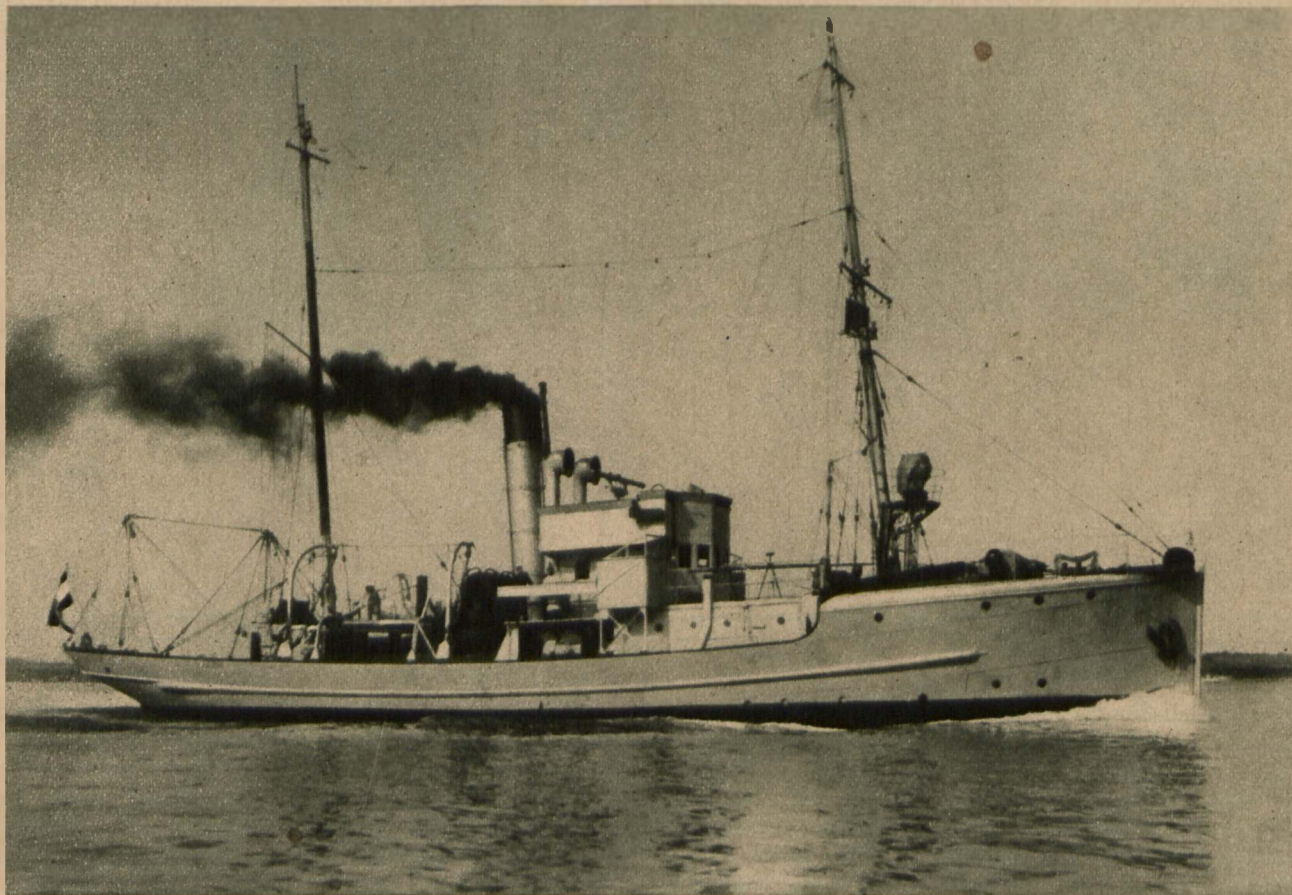
Jeśli chodzi o emigrację z Polski, to chyba każdemu z nas jest znana jej konieczność. Jednym z terenów, nadającym się najlepiej dla tej emigracji, jest niewątpliwie Brazylia, w szczyplejszym, a Ameryka Południowa w większym zakresie. Przypatrzmy się choćby statystyce ostatnich lat, a jak na barometrze wniosków będziemy mogli dopatrzeć się, że ruch emigrancki w tamtym kierunku przesuwa się, klaruje i stabilizuje. Emigrant nasz był zawsze dobrze widziany i oceniany na terenie Brazylii. Przysłowiowa „polska krzepa”, hart polskiego kolonisty, jego żelazny upór i mrowcza, przykładowa pracowitość, jednały mu licznych zwolenników. Wyrosły z gleby chłop polski, daleki jest od bakcyli komunizującej roboty, czego bardzo obawiają się Brazylijanie. Treścią jego życia jest praca, którą podniósł do godności ideału. Nic też dziwnego, że zdobył on sobie na ziemiach Ameryki Łacińskiej imię „pioniera cywilizacji”, stając się spośród wszystkich innych imigracji najbardziej pożądanym elementem napływowym nie tylko w Brazylii, ale i w innych krajach Ameryki Południowej.

ZIMA NA BAŁTYKU

Na wszystkich morzach zima jest zawsze okresem rozpetania żywiołów i zaburzeń atmosferycznych. Na Bałtyku okres ten jest obostrzony przez niską temperaturę i śnieżne sztormy. Obmarzanie statków podczas zimowych sztormów jest zjawiskiem bardzo niebezpiecznym: nadmierne nagromadzenie lodu na pokładzie, masztach i olinowaniu do tego stopnia obciąża statek, że może spowodować jego zatonięcie. Prawdopodobnie było to przyczyną zatonięcia w styczniu rb. niemieckiego wojennego statku doświadczalnego „Welle”, który zginął w tragicznych okolicznościach w cieśninie Fehmarn Belt, przy czym cała jego załoga, licząca 25 ludzi poniosła śmierć.

Pośrednią przyczyną tej wstrząsającej katastrofy był szkuner „Duhnen”, należący do przysposobienia morskiego marynarki niemieckiej, który wskutek silnego wiatru osiadł 15-go stycznia br. na mieliźnie przy miejscowości Puttgarden na wyspie Fehmarn. Władze marynarki wysłały na ratunek holownik „Fairplay 10”, oraz statek doświadczalny „Welle”. Próby ściągnięcia szkunera z mieliżny przez te dwa statki nie dały żadnych wyników z powodu silnego wiatru i wysokiej fali: liny holownicze pękały jedna po drugiej, jak cienkie nitki. Na domiar złego, wiatr zmagął się stale, a 17-go stycznia rozpetał się gwałtowny sztorm śnieżny o sile wiatru 10 stopni Beauforta, poszczególne zaś szkwa-

ły dochodziły do 11. Holownik „Fairplay 10”, nie mogąc utrzymać się na miejscu, rzucił kotwicę, ale gruby łańcuch pękł pod naporem wiatru i lina holownicza nawinęła się na śrubę; „Fairplay 10” zaczął szybko dryfować i został wyrzucony na kamienie niedaleko od szkunera. „Welle” pozostał jeszcze na miejscu do 18-go, wtedy gwałtowna burza zmusiła prawdopodobnie i jego do szukania schronienia na bardziej spokojnych wodach. Ostatni sygnał radiowy z „Welle” odebrany był o g. 3-ej rano 19-go; w sygnale tym dowódca donosił, że położenie statku jest ciężkie ze względu na silne obmarzanie. Też nocy „Welle” widziany był po raz ostatni z posterunku obserwacyjnego Marienleuchte, później już nie było o nim żadnych wiadomości; wszystkie wezwania radiowe pozostawały bez odpowiedzi, co wzbudziło wielkie zaniepokojenie władz morskich. Ponieważ w ciągu tego dnia „Welle” nie przybył do portu macierzystego, wysłano na poszukiwanie kilka okrętów wojennych. Poszukiwania nie trwały długo, już 21-go stycznia rano okręt szkolny „Nautilus”, znajdujący się w odległości 10 mil na zachód od wyspy Fehmarn, zauważył wystające z wody szczyty masztów. Przy bliższym zbadaniu okazało się, że maszty należały do „Welle”, którego wrak znajdował się na niewielkiej głębokości. Wszczęto natychmiast prace ratunkowe, które doprowadziły tylko do wy-



S/s „Welle”, statek doświadczalny niemieckiej marynarki wojennej, który zatonił wraz z załogą spowodu oblodzenia



Oblodzona po sztormie niemiecka łódź podwodna „U 30”

dobycia kilku trupów marynarzy. Wiadomość o tej katastrofie zrobiła na marynarce niemieckiej piorunujące wrażenie, gdyż była to, po „Elbe I” i łodzi podwodnej „U 18”, trzecia katastrofa w ciągu jednej zimy; katastrofy te spowodowały śmierć 50 marynarzy. Po raz trzeci bandery okrętów wojennych zostały na znak żałoby opuszczone do połowy. „Welle” był dawnym statkiem rybackim, posiadał wyporność 470 ton i służył jako statek doświadczalny środków łączności.

Załoga szkunera „Duhnen” została uratowana przez posterunek ratunkowy Puttgarden. Załodżyciel holownika „Fairplay 10”, której położenie było rozpaczliwe, wysłano na pomoc trawler „M126”. Szalejący sztorm bardzo utrudniał akcję ratunkową. W tych warunkach dowódca trawlera zaryzykował spuszczenie łodzi na wodę. Z narażeniem życia, dzięki nadludzkim wysiłkom marynarzy, udało się załodze łodzi przybić do „Fairplay 10” i zabrać ludzi. Była to już ostatnia chwila, gdyż w kilka minut po odbiciu łodzi od holownika, runął na niego olbrzymi bałwan, uniósł go w górę i rzucił z powrotem na kamienie, druzgocąc doszczętnie. Dowódca marynarki niemieckiej, admirał Raeder, wyraził szczególnie uznanie dla akcji trawlera „M126”, którego dowódca i załoga wykazali tak wysoki stopień odwagi i wiedzy morskiej.

Długotrwałe mrozy styczniowe spowodowały w rb. silne zamarznięcie Morza Bałtyckiego, nawet w jego części południowej. Zatoka Pucka zamarzała całkowicie, oraz utrudniona została żegluga w Gdyni, Gdańsku i w porcie helskim. Nawet bardziej na zachód położone porty niemieckie odczuły duże trudności żeglugowe.

Największemu zlodowaceniu uległy okolice wyspy Rugii, gdzie zamarzł całkowicie port Sassnitz, oraz wszystkie mniejsze porty, jak również Stralsund. Spowodowało to znaczne zakłócenie żeglugi na południowym Bałtyku. Parostatek-prom „Preussen”, kursujący pomiędzy Sassnitz a portem szwedzkim Trällebog, utknął w polu lodowym przed Sassnitz i pozostał w tym położeniu przeszło 80 godzin, mając na pokładzie kilkunastu pasażerów i znaczną ilość wagonów kolejowych. Tak samo tkwiły w lodach: w ciągu kilkunastu godzin szwedzkie statki-promy „Drottning-Victoria” i „Konung Gustaw V”. Żegluga pomiędzy Szwecją a Sassnitz została przerwana całkowicie; dalekobieżne pociągi międzynarodowe linii Berlin — Stockholm przez Sassnitz, trzeba było skierować do Warnemünde, gdyż żegluga statków-promów pomiędzy tym portem, a Gjedser na wybrzeżu Danii, była możliwa. Natomiast porty Travemünde i Lübeck zostały całkowicie zablokowane przez zwały kry lodowej, której grubość sięgała 3-ch metrów.

Znajdująca się na południowy-wschód od Sassnitz wysepka Greifswalder Oie została całkowicie odcięta od stałego lądu przez gęstą krę lodową, tak że trzeba było zorganizować zaopatrzenie ludności w żywność za pomocą samolotów. Idący w tym rejonie ze Szczecina statek „Tankfahrt 2” nie mógł przebić się przez krę; podczas szalejącej wichury obmarzył do tego stopnia, że zaczął tonąć pod ciężarem lodu. Uratował go trawler marynarki wojennej, który utorował mu drogę w krze, posłał nań ponad to ludzi, którzy oczyścili statek od lodu i konwojował go do Warnemünde. Ten mały statek o 300 tonach miał na pokładzie przeszło 100 ton lodu!

Po zimie w r. 1929/30, gdy żegluga na południowym Bałtyku została uniemożliwiona w ciągu 40 dni, tegoroczna zima spowodowała największe zamarzanie Bałtyku w tym okresie czasu. Zwykle zamarzają całkowicie tylko zatoki: Botnicka i Fińska; nawet południowo-zachodnie wybrzeże Finlandii z portem Abo bywa czasem dostępne dla żeglugi w ciągu całego roku, przy pomocy potężnych łamaczy lodu. Porty środkowego Bałtyku, jak Windawa i Libawa są zawsze wolne od lodu, ale pomoc łamaczy jest i w tych portach niezbędna. Natomiast północna część Zatoki Botnickiej zamarza do tego stopnia, że pomiędzy wybrzeżami Finlandii i Szwecji ustala się przez lód regularna komunikacja samochodowa. Na południowym Bałtyku podobne zlodowacenia, jakie obserwowaliśmy zimą tego roku, zdarzają się przeciętnie raz na 9—10 lat. Nagromadzenie wielkich mas kry lodowej na południowym Bałtyku jest spowodowane przeważnie przez długotrwałe wiatry północno-wschodnie, które poza silnym obniżeniem temperatury, napędzają masy lodowe z północnych części morza Bałtyckiego.

MORZE ŹRÓDŁEM RADOŚCI I SIŁY



Pasażerowie na s/s „Śląsk”

„Pracuj na lądzie, odpoczywaj na morzu”. Ten, nie spreyczowany bliżej w formie nakazu, apel, zjednał już sobie tysiące zwolenników, a nawet entuzjastów, których liczba rośnie z roku na rok. Spotykamy coraz częściej ludzi, nieraz o bardzo skromnych dochodach, którzy ciężko pracując przez cały rok i odmawiając sobie najdrobniejszych przyjemności, oszczędzają, by w sezonie wycieczek morskich wypłynąć w szeroki świat, do fascynujących skalistych fiordów, w poświętę białych nocy polarnych, lub na słoneczne wody krajów południa.

Ktokolwiek brał udział w jednej z takich morskich wycieczek, lub przeżywał przynajmniej wrażenia z obrazowych opowiadań uczestnika — prawdziwego turysty, ten wie, że takie wycieczki nie mają sobie podobnych na lądzie, że wywierają istotnie niezatarte wrażenie, odświeżają i rozszerzają wszechstronnie umysł, wzmacniają siły i są nieporównanym źródłem radości.

Że nie są to przelotne wrażenia „szczurów lądowych”, do których my, Polacy, mieszkający zdale od morza i przez czas dłuższy pozbawieni tego morza, jesteśmy zaliczani, świadczy fakt, że wycieczki morskie cieszą się olbrzymim powodzeniem we wszystkich krajach świata i to powodzeniem tym większym, im dany kraj jest bardziej morskim — im więcej mieszkańców żyje nad morzem, im bliżej z nim się styka w swojej codziennej pracy.

Najlepiej zrozumieli znaczenie udostępnienia morza najszerszym warstwom swoich obywateli nasi zachodni sąsiedzi, czemu dali konkretny wyraz w powołaniu do życia przed trzema laty specjalnej organizacji w łonie wszechpotężnej partii narodowo-socjalistycznej, p. n. „Kraft durch Freude” — „Siła przez radość”. Organizacja ta ma na celu ułatwienie wyjazdów na wycieczki morskie szerokim rzeszom obywateli, mieszkających w głębi kraju. Początkowo dysponowała ona trzema statkami, a w ostatnim r. 1936 liczba statków została podwojona. Ze sprawozdania tego towarzystwa za rok ubiegły dowiadujemy się, że w roku tym wzięło

udział w wycieczkach 130.000 osób, a od początku istnienia organizacji 330.000. Wspomniane sprawozdanie, omawiając dotychczasowe wyniki działalności, przedstawia je m. in. w sposób następujący:

„Kto może ocenić znaczenie pracy, zawartej w owej liczbie (330.000), kto odczuje szczęście ludzi, którzy nareszcie wyszli ze swoich ciasnych miast, by zaczerpnąć oddechu szerokiego świata i morza, i kto ze sfer żeglugowych nie widzi w owych wymownych liczbach ożywczego ducha narodu, który chce brać udział w życiu na morzu i losie ludzi, którzy dla swoich potrzeb i radości z roku na rok objeżdżają morza świata.

Żegluga, organizując wycieczki pod hasłem „Siła przez radosne podróże morskie” (Kraft durch Freude-Seereisen), znalazła bez wątpienia najlepszą drogę do serc narodu. Minęły czasy, w których w głębi kraju opowiadano sobie bajki o żegludze morskiej, w których z przykrością i strachem ludzie myśleli, lub wybierali się w podróż morską. Obecnie już setki tysięcy opowiada wśród ludu o bezmiarze, spokoju i wielkości morza, o wielkich sztormach i o cudownym, gwiaździstym niebie nad morzem podczas jasných nocy; tak samo będą opowiadać dalsze setki tysięcy ludzi, w których zostanie obudzona w ten sposób tęsknota za morzem. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że stowarzyszeni nieraz już dwukrotnie brali udział w wycieczkach morskich. Przychodzą oni powtórnie nie dlatego, że podobało im się urozmaicone życie na statku, lecz wracają na morze, ponieważ nauczyli się je kochać... i przekonali się, że „podróż morską jest potrzebą”.

Z powyższego wynika, że wspomniana organizacja ma na celu nie tylko uprzyjemnienie wakacji swoim członkom, ale i inne doniosłe cele o znaczeniu ogólnonarodowym: wzmacniania sił w najszerszym sensie tego wyrazu oraz upowszechnienia poznania, a zatem i miłości morza.

Jeżeli podróże morskie są tak oceniane przez Niemców, którzy mają 1.729 km, tj. ponad 21% granic morskich, nad którymi i z których żyją setki tysięcy mieszkańców, to jakież znaczenie winny one posiadać dla nas Polaków, pozbawionych przez czas dłuższy morza, a obecnie posiadających stosunkowo znikomą jego skrawek, który urósł jednak do tak olbrzymiego i żywotnego znaczenia?

Odpowiedź na to pytanie jest niewątpliwa i pozytywna, ale przynajmniej na razie brak odpowiedniego tonażu stoi na przeszkodzie inicjatywie na szerszą skalę. Sytuacja ta może ulec korzystnej zmianie już w niedalekiej przyszłości, w miarę, jak zostaną oddane do użytku nowobudujące się statki, które zastąpią dotychczasowe nasze transatlantyki („Pułaski”, „Kościszko”). Gdyby się okazało, że wycofane statki będą mogły być przez pewien czas użyte na wycieczki morskie, sprawa będzie możliwa do rozwiązania. Wydaje się więc wskazane, by Zarząd Główny Ligi Morskiej zawczasu zbadał to zagadnienie.

Tymczasem w ciągu najbliższych paru lat pozostają do dyspozycji: 1) wycieczki morskie, organizowane przez T-wo „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe“, które jest wszystkim dobrze znane; 2) możliwości wyjazdów indywidualnych, lub małych grup wycieczkowych (do 12 osób) na niektórych statkach towarowych, przystosowanych do przewozu pasażerów.

Wydaje się tedy celowe podać do wiadomości czytelników „Morza“ te ostatnie możliwości i warunki wyjazdów.

Istnieją one na wszystkich statkach, prowadzonych przez Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe, które obsługuje dwie regularne linie angielskie: do Londynu—odjazdy co dwa tygodnie, do Hull—odjazdy co tydzień i linia do Le Havre — odjazdy co dwa tygodnie. Ta ostatnia linia zasługuje na szczególną uwagę, wobec projektowanych licznych wyjazdów na wystawę do Paryża. Niewątpliwie część polskich turystów, a szczególnie młodzież szkolna, skorzysta właśnie z tej linii, przy wyjazdach do Francji lub przynajmniej w drodze powrotnej. Kursuje tam statek pasażersko - towarowy s/s „Warszawa“, który może pomieścić ok. 260 pasażerów, przejazd w jedną stronę wraz z utrzymaniem w czasie podróży z 200, bilet powrotny z 350, a więc prawie tyle, co przejazd kolejowy bez utrzymania. Podróż w obie strony trwa 11 dni, w tym 3 dni postoju w Le Havre. Oczywiście można ten sam bilet powrotny z Francji wykorzystać po przeszło dwutygodniowym i dłuższym pobycie.

Na wyżej wymienionych liniach do Anglii opłata za przejazd w obie strony kosztuje od 250 złotych (Ł ang. 9.10), wraz z utrzymaniem w czasie podróży. Nadmienić jednak należy, że Anglicy nie pozwalają podróżnym i turystom mieszkać na statku w czasie postoju w porcie, zmuszając ich w ten sposób do bliższego poznania kraju i do odpowiednio większych wydatków.

Podróż na tych liniach w obie strony trwa 10 do 11 dni, w tym 6 do 7 dni na morzu. Zasługuje na podkreślenie fakt, że Anglicy bardzo chętnie i stosunkowo licznie korzystają ze statków polskich i nieraz się zdarza, że wykupują sobie bilety na dwie kolejne podróże okrężne, to też uzyskanie miejsca na tych statkach („Lublin“, „Lwów“, a w szczególności „Lech“ na Londyn) z Londynu w sezonie letnim nie jest łatwe.

Większą różnorodność, tak pod względem cen,

jak i kierunków podróży, znajdujemy na statkach „Żeglugi Polskiej“.

M/s „Lewant“ i „Lechistan“ przyjmują pasażerów do portów Bliskiego Wschodu, cena biletów z 450 — do Aleksandrii, z 510 — do Jafy (Haify), lub z powrotem. Z wymienionych portów można wrócić na s/s „Polonia“ do Konstancy, skąd przez Rumunię do kraju.

S/s „Śląsk“ przyjmuje pasażerów do Antwerpii, bilet kosztuje z 100, powrotny 175.

Przejazd z Kanału Kilońskiego do portów belgijskich lub polskich i na odwrót kosztuje tylko z 60.

S/s „Cieszyn“ do Helsingforsu z 85—bilet okrężny przez Tallin, Viipuri, ew. Kotka z 150.

Wszystkie ceny obejmują również utrzymanie w czasie podróży. Podczas postojów w portach można bez specjalnej dopłaty mieszkać na statkach, a za pewną dodatkową opłatą można zapewnić sobie utrzymanie.

Wymienione możliwości podróży morskich pozwalają zetknąć się bezpośrednio z pracą na morzu, wczuć się w treść mało znanego nam życia, powiększyć światopogląd, wzbogacić umysł, nauczyć się kochać morze i polską banderę.

Takie właśnie podróże są najbardziej zalecane przez lekarzy, w szczególności dla ludzi o nadszarpniętych nerwach.

Przy sposobności należy podkreślić gościnność polskich oficerów i marynarzy. W szczególności kapitanowie statków często traktują pasażerów prawie jak swoich osobistych gości, starają się uprzyjemnić pobyt na statku — ułatwić zetknięcie obcych często elementów: „szczura lądowego“ z potężnym żywiołem — dopomóc pierwszym krokiem w obcym środowisku.

Koszty związane z wycieczką na statku towarowym są w całości mniejsze, aniżeli na innych statkach. Wprawdzie dwudniowe wycieczki na wielkich statkach kosztują od z 50.—, ale jest tam więcej okazji do drobnych wydatków — bufet i t. p., czego nie ma, a przynajmniej nie w tak kuszącym stopniu, na statkach towarowych. W tym ostatnim wypadku wydatki poza krajem, którego częścią pływającą jest statek pod własną banderą, są minimalne. Okoliczność tę niewątpliwie będą miały na uwadze odnośne władze przy wydawaniu paszportów zagranicznych na tego rodzaju podróże po radość życia i siły.

J. K.



BADACZ AUSTRALII

Z okazji zbliżającej się setnej rocznicy od czasu, w którym rodak nasz, Paweł Edmund Strzelecki, szeroko wślawiał imię Polski swymi pracami odkrywczymi-badawczymi w Australii, — poniżej zamieszczamy jego życiorys.

Red.

Paweł Edmund Strzelecki urodził się w roku 1796 w Kiekrzu pod Poznaniem, gdzie rodzice jego posiadali nieduży majątek.

Ani wykształcenie, ani też rodzaj zajęć w początkowym okresie życia Pawła Edmunda Strzeleckiego nie wskazywały, że ma on zająć wybitne miejsce wśród podróżników, że przypadnie mu w udziale wślawić imię polskie na dalekiej obczyźnie i stać się zdobywcą niezbadanych terenów i skarbów. W roku 1831 jednak następuje nagły zwrot w życiu Strzeleckiego, wyjeżdża on bowiem do Anglii i rozpoczyna studia z dziedziny geologii i geografii na uniwersytecie w Edynburgu.

Po ukończeniu studiów Strzelecki udaje się w świat. Podróże swoje zaczął od Ameryki Północnej, gdzie około roku 1835 poznawał sawany.

22 stycznia 1836 roku Strzelecki przeniósł się do Rio de Janeiro i był świadkiem odebrania przez kapitana okrętu angielskiego statku handlarzowi niewolników. Zwiedzając ten statek, Strzelecki widział wprost dantejskie sceny nieludzkiego traktowania niewolników przez handlarzy. Pod wpływem tych wrażeń, tegoż dnia wieczorem, Strzelecki wygłosił przemówienie na wiecu publicznym, potępiając gorąco system handlu niewolnikami.

W latach 1836/37 zwiedzał Strzelecki Amerykę Południową, Środkową i Północną, a następnie Wyspy Sandwich, Wyspy Towarzystwie, Jawę i wyspy Archipelagu Malajskiego.

W kwietniu 1838 roku, już jako znany podróżnik, Strzelecki przybył do Sydney w Australii.

W roku 1838 staje on na czele bardzo dobrze zorganizowanej wyprawy, która ma na celu zbadanie Alp Australijskich. Wyprawa ta wyruszyła z górnego biegu rzeki Murray i dotarła szczęśliwie do Alp Australijskich. Przy badaniu tych gór uderzyło Strzeleckiego podobieństwo najwyższego ze szczytów górskich (wys. 2.234 m), do Kopca Kościuszki w Krakowie. Strzelecki opisuje swoje wrażenia w ten sposób: „Zobaczywszy już zdała tę górę, na pierwszy rzut oka zdawało mi się, że zbliżam się do Kopca Kościuszki pod Krakowem. Dusza we mnie zadrżała i pomyślałem: — Tutaj nasza nowa ojczyzna — a gdy przybyłem do stóp tej góry, pierwsze słowa były: „Imieniem Polski zwę cię — Górą Kościuszki“. Na górze Kościuszki w roku 1839 Strzelecki sam zbudował maszt i zawiesił na nim polski sztandar. Najbardziej wysuniętą na północ górę Strzelecki nazwał Adyna, na cześć swej ukochanej.

Po zbadaniu Alp Australijskich wyprawa udała się w kierunku jeziora King, a następnie wzdłuż rzeki Latrobe do Westernport, w pobliżu miasta Melbourne. W drodze powrotnej napotkała ona takie nieprzebyte gęstwiny, że Strzelecki w obawie o losy wyprawy, nie odstępował ani na krok od obranego kierunku. Każdą piędź drogi trzeba było do-

bywać nadludzkim wysiłkiem; trzeba było sobie torować drogę, wycinać drzewa, a niejednokrotnie wdrapywać się na skały. Wobec tak trudnych warunków, wyprawa robiła zaledwie 3 kilometry drogi dziennie. Po drodze porzucono nawet konie i bagaż. Zapasy żywności wyczerpały się i wyprawie groziła śmierć. Za pożywienie służyło tylko mięso upolowanych niedźwiedzi australijskich. Trzy dni uczestnicy wyprawy spędzili o głodzie, nie mając nawet wody do picia. Pomimo tak wielkich trudności, dotarli wreszcie do Westernport.

Strzelecki przeprowadził szereg badań w Nowej Południowej Walii i Tasmanii i ogółem przebył około 10.000 kilometrów drogi. W wyniku tych badań Strzelecki odkrył bardzo urodzajne tereny, które nazywał Gippsland na cześć ówczesnego gubernatora Nowej Południowej Walii — Gippsa. Tereny te okazały się najbardziej urodzajne w Australii.

Prócz tego Strzelecki odkrył złoża złota i miedzi w okolicy Wellington i Bathurst. Strzelecki zawiadomił o tym gubernatora Nowej Południowej Walii w roku 1839. Gubernator poradził mu, aby zachować to w tajemnicy z obawy, że wychodźcy i więźniowie uciekną z farm i miast do kopalni złota. Po jakimś czasie Strzelecki eksploatował jednak kopalnie złota w Wellington w pobliżu góry Kościuszki, a Rada Prawodawcza Nowej Południowej Walii 5 października 1853 roku przyznała Strzeleckiemu pierwszeństwo odkrycia złota w Australii.

Dla upamiętnienia badań Strzeleckiego, nazwano jego imieniem rzekę — Strzelecki Creek oraz góry Strzelecki Range.

Gdy w roku 1844 Strzelecki powrócił do Anglii, powitał go w Londynie uroczyście angielski minister kolonii.

W roku 1846 wydaje Strzelecki w języku angielskim książkę pod tytułem: „Physical Description of New South Wales and Van Diemens Land“, która przez długi czas uchodziła za najlepszą monografię o tych krajach, oraz mapę Nowej Południowej Walii. W uznaniu prac badawczych, uniwersytet w Oxfordzie w roku 1846 nadał Strzeleckiemu doktorat honorowy. Prócz tego Strzelecki został członkiem Królewskiego Towarzystwa Geograficznego, a wkrótce potem uzyskał najwyższe odznaczenie naukowe w Anglii, gdyż został członkiem Royal Society (Królewskiego Towarzystwa) — angielskiej akademii umiejętności.

W latach 1847—1848 nawiedziła Irlandię klęska głodu. Strzelecki został przewodniczącym komitetu pomocy ofiarom tej klęski. Wywiązał się znakomicie ze swego zadania, organizując roboty publiczne i okazując wydatną pomoc ubogim wychodźcom, wyjeżdżającym do Australii. Za te zasługi zostaje Strzelecki w roku 1849 komandorem Krzyża Łaźni i otrzymuje szlachectwo angielskie, a w roku 1869 zostaje komandorem Wielkiego Krzyża Łaźni.

Strzelecki zmarł w Londynie w wieku lat 77, 6-go października 1873 roku, pozostawiając wielki majątek.

Inż. P. MODRAK

SPRAWY KOLONIALNE

W związku z sugestiami pewnych pism angielskich, proponujących zaspokojenie niemieckich żądań kolonialnych kosztem małych państw, posiadających niewspółmiernie duże obszary kolonialne, belgijskie pismo „Essor Maritime et Colonial” z dn. 28.II. r. b. podaje ciekawe zestawienie, które poniżej zamieszczamy:

	Powierzchnia i zatrudnienie metropolii	kolonialnych
	km ²	mieszkańców
Wielka Brytania (wraz z Irlandią)	329.820	47.569.240
Belgia	30.477	7.650.000
Holandia	34.201	7.212.360
Francja	550.986	40.743.850
Portugalia (z Madagaskarem i Azorami)	91.413	6.450.000
	Powierzchnia i zatrudnienie metropolii	kolonialnych
	km ²	mieszkańców
Wielka Brytania (z Dominikanami)	36.078.200	401.984.000
Belgia	2.385.000	8.440.000
Holandia	2.041.846	51.700.000
Francja	10.867.000	60.567.000
Portugalia	2.120.799	10.318.000

Cyfry te, jak zaznacza dziennik, są czerpane ze słownika XX wieku Larousse'a. Pozwalają one na ustalenie następujących stosunków:

- 1) Kolonie angielskie mają obszar 112,72 razy większy od metropolii, kolonie francuskie 196 razy większy, kolonie holenderskie 61 razy, kolonie portugalskie 23 razy, kolonie belgijskie 78 razy.
- 2) Na jednego Anglika przypada

75 ha obszaru kolonialnego, na jednego Francuza 26 ha, na jednego Holendra 28 ha, na jednego Portugalczyka 32 ha, na jednego Belgę 31 ha.

Dn. 28.II r. b. odbyło się otwarcie Targów Lipskich łącznie z założeniem kamienia węgielnego pod budowę olbrzymiego domu niemieckiego frontu pracy.

W ramach targów otwarto propagandową wystawę kolonialno-tropikalną, obejmującą przestrzeń 4 kilometrów kwadratowych.

Na wystawie ze szczególną starannością został przygotowany dział obrazujący techniczne zapotrzebowanie obszarów kolonialnych. Według tego, co pisze dziennik „Preussische Zeitung” z dn. 28.II r. b. niemiecka technika kolonialna już przed wojną stała na jednym z pierwszych miejsc. Niemieccy inżynierowie i przedsiębiorcy, również i po wojnie, o ile to leżało w ich możliwościach, rozbudowali technikę kolonialną, zarówno w zakresie budynków mieszkalnych i gospodarczych, jak i maszyn oraz środków lokomocji.

We Francji, jak już donosiliśmy w swoim czasie, został stworzony specjalny Fundusz Kolonialny. Na r. 1937 przewidziano

na ten Fundusz dotację w wysokości 50 milionów fr. Z sumy tej 38 milionów ma być użyte na subwencje dla różnych kolonii na cele pomocy sanitarnej, nauczania i polepszania warunków życia licznych rzesz tubylców.

Interesujące są uwagi, które pisze na ten temat p. F. Soulier-Valbert w „Bulletin des Halles” z 11.II r. b. „Jeśli kolonie pokrywają na razie tylko 1/4 naszego importu, to stały się one jednak dla Francji poważnym klientem, który pochłania trzecią część naszego eksportu.

Można ocenić bez przesady, że zdolności nabywcze naszych kolonii będą mogły zużyć dwie trzecie naszego handlu zagranicznego, z chwilą kiedy ich produkcja podwoi przeciętny dochód tubylczego pracownika.

To też winniśmy dążyć do tego, ażeby plan wydatkowania Funduszu Kolonialnego uwzględniał w jak najszerszej mierze popieranie i finansowanie nowych kultur.

Trzeba, abyśmy dobrze zrozumieli, że pieniądze, inwestowane we Francji zamorskiej, spowodują tam kiełkowanie nowych zbiorów — tak, jak to się dzieje z rzucanym ziarnem. Te zbiory, te prace, te eksploatacje górnicze dają w logicznej konsekwencji prace



Przeгляд Askarów przez Mussoliniego w Libii

naszym fabrykom, naszej flocie, naszym kolejom”.

Wszystkie pieniądze, osiągnięte z tej wymiany, pozostaną we Francji, gdzie przyczynią się do powiększenia francuskiego bogactwa.

Systematycznie prowadzona przez Niemcy akcja dla zwrotu kolonii, której wyrazem były ostatnio rozmowy ambasadora von Ribbentrop w Londynie i jego mowa w Lipsku na zgromadzeniu komisji polityki gospodarczej partii narodowo - socjalistycznej — jest śledzona z zainteresowaniem przez całą prasę zagraniczną.

Dzienniki francuskie, angielskie, belgijskie i inne poświęcają wiele miejsca omawianiu zarówno wystąpień niemieckich, jak i stanowiska, jakie w tej sprawie zajmują strony zainteresowane, a więc ostatnio Anglia.

Sz szczególnie ciekawy jest numer wydawnictwa „Royal African Society”, poświęcony specjalnie kwestii kolonialnej w sensie, w jakim została ona ostatnio podniesiona przez Niemcy.

Teza niemiecka została tam przedstawiona przez gen. von Epp, Führera Reichskolonialbundu; teza brytyjska, w formie odpowiedzi generałowi von Epp, została opracowana przez Lorda Amery, b. sekretarza stanu w koloniach — i w końcu opinia belgijska została ujęta przez p. P. Orts, v. prezesa stałej komisji mandatowej Ligi Narodów w Chaltham House.

Według oświadczenia wydawcy „Kenya Weekly News” M. F. Couldrey’a, 19.000 kolonistów w Kenii jest bardzo zaniepokojonych możliwością powrotu Tanganiki do Niemiec. Kenia byłaby wtedy otoczona i wciśnięta między dwa wielkie obce mocarstwa — Włochy i Niemcy.

Wspomniany wyżej autor tak pisze:

„Kenia dzisiejsza coraz częściej zwraca swój wzrok w kierunku południa, ażeby czerpać stamtąd dyrektywy polityczne i znajdować prawdziwą wspólnotę duchową. Wkrótce już Kenia będzie reprezentowana bezpośrednio w łonie Unii przez oficjalnego delegata”.

„Myślę, że pewnego dnia—kończy autor—Kenia, Uganda i Tanganika będą połączone w obszerne dominium wschodnio - afrykańskie. Tanganika jest oczywiście krajem mandatowym i to jest czarnym punktem na horyzoncie”.



W arabskiej wiosce

Opublikowane ostatnio w Pretorii cyfry eksportu i importu Afryki Południowej świadczą o ogromnym ożywieniu obrotów handlowych w r. 1935 i 1936.

Wartość eksportu w r. 1936 wyniosła Ł. 114.012.320, wartość importu Ł. 86.050.285 w stosunku do Ł. 102.252.699 i Ł. 75.141.633 w r. 1935. Saldo dodatnie wyniosło w r. 1936 Ł. 27.962.035, podczas gdy saldo dodatnie w r. 1935 wynosiło Ł. 27.111.066.

Należy zaznaczyć, że cyfra importu w 1936 r. jest najwyższa, jaką kiedykolwiek osiągnięto, przewyższa ona o Ł. 2.594.831 rekordową sumę z r. 1929.

W związku z toczącymi się obecnie w Genewie rokowaniami komisji dla sprawy uregulowania rozdziału surowców, „Der Angriff” umieszcza ironiczny artykuł na ten temat, w którym stara

się zbagatelizować i ośmieszyć obrady genewskie Niemcy już z góry przesądzają, do jakich wniosków dojdzie genewski komitet. Pismo powyższe pisze, że Londyn i Paryż zdobędą się może na gest, ażeby na drodze dyplomatycznej dać pewne przyrzeczenie Polsce. Albowiem trzeba zaznaczyć, że głównie po to, aby dogodzić Polsce, zmontowano komitet dla rozdziału surowców już w styczniu 1937 r.

Oczywiście, będzie się potem Genewa chlubić wielkimi sukcesami na terenie kolonialnym. W rzeczywistości jednak chodzi o to, aby w pewnej mierze zapchać Polsce usta. Cała ta komisja, to tylko manewr w celu odwrócenia uwagi od zasadniczego problemu, jakim jest sprawa mandatowa — kończy swoje wywody dziennik niemiecki.

ST. BOD.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

ANGLIA

W czasie pływania na wodach portugalskich, wskutek panującej gęstej mgły pancernik „Malaya” zderzył się ze statkiem holenderskim „Kertosono”, nie ponosząc na szczęście zbyt poważnych uszkodzeń. Okręt ten został gruntownie przebudowany kosztem ponad 50 milionów złotych i powracał do eskadry Morza Śródziemnego.

Budżet marynarki wojennej na okres 1936-37 wynosi 3 miliardy złotych, czyli o miliard więcej, aniżeli w poprzednim okresie; z kwoty tej $\frac{1}{3}$ przypada na nowe okręty, objęte normalnym programem morskim. Poza tym zostały przyznane znaczne kredyty na rozbudowę lotnictwa morskiego, którego stan zostanie zwiększony o 200 maszyn.

Niezależnie od tego parlament uchwalił nadzwyczajne kredyty zbrojeniowe w wysokości 10 miliardów zł, rozłożone na okres 5-cioletni, z czego lwia część przeznaczona jest na marynarkę. W związku z tym opracowany został dodatkowy program morski, obejmujący następujące okręty: 3 pancerniki po 35.000 ton, 2 lotniskowce po 22.500 ton, 7 krążowników po 6.000 — 10.000 ton, oraz znaczna ilość kontrtorpedowców i łodzi podwodnych. Pozostałość kredytów zużyta zostanie na dokończenie przebudowy starych okrętów liniowych i krążowników, oraz na zwiększenie stanów osobowych i sprzętu lotniczego.

W dniu 1-go stycznia admiralicia miała w budowie lub w zamówieniu następujące okręty: 2 pancerniki (67.000 ton), 3 lotniskowce (52.000 ton), 17 krążowników (125.000 ton), 42 kontrtorpedowce (66.150 ton), 15 łodzi podwodnych (15.480 ton), oraz znaczną ilość mniejszych okrętów i jednostek pomocniczych ogólnej wyporności ponad 350.000 ton. Dla pancerników wykonano nowy typ działa 356 mm, który będzie oddawał strzał co 40 sekund; waga pocisku wyniesie 1.000 kg, donośność ponad 30 km.

W czasie przejazdu z Gibraltaru do Malty kontrtorpedowce „Havock” i „Gipsy” zostały zatakowane przez samolot bez znaków rozpoznawczych, który rzucił 6 bomb, nie trafiając jednak.

Okręty rozpoczęły ogień, na skutek czego samolot uciekł w kierunku wysp Balearskich. Dochodzenie wykazało, iż były to maszyny powstańcze, które spodziewały się wyjścia na morze okrętów rządowych. Jest to już drugi wypadek bombardowania jednostek angielskich.

NORWEGIA

Spuszczono na wodę 1-szy z dwu torpedowców, zamówionych w 1934 r. i nazwano go „Sleipner”: 635 ton, 72 m długości, 3 działa 100 mm i 6 wyrzutni torpedowych.

NIEMCY

Udając się na pomoc pewnego żaglowca oraz statku handlowego, które znalazły się w tragicznej sytuacji w czasie sztormu w Bełtach, statek doświadczalny „Welle” o wyporności 470 ton zatonął wraz z całą załogą, składającą się z 25 ludzi. Wrak odnaleziono i przystąpiono do jego podnoszenia.

W odniesieniu do budujących się pancerników po 27.000 ton, prasa wyjawia następujące szczegóły: okręty te będą wyposażone w dwie poczwórne grupy wyrzutni torpedowych oraz w cztery samoloty z dwiema wyrzutniami. Pancierz będzie nadzwyczaj potężny, gdyż grubość jego wyniesie na burcie 305 mm, a dla wież armatnich i posterunku centralnego do 356 mm; poza tym będą dwa pokłady pancerne, łącznej grubości 160 mm. Waga samego pancierza wyniesie ponad 10.000 ton

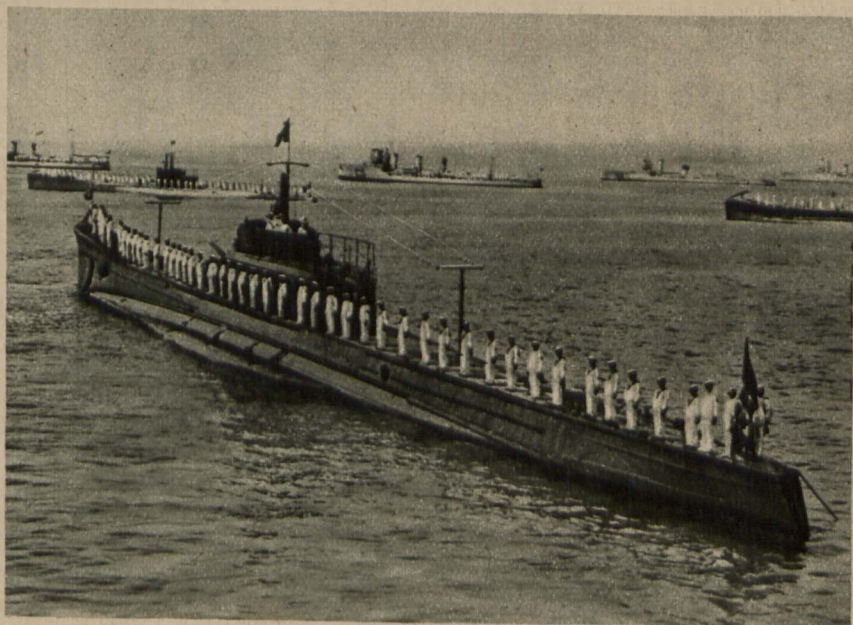
Budujący się lotniskowiec o wyporności 18.500 ton będzie uzbrojony w 14 dział po 1500 mm, z tego część przystosowana zostanie do strzelania przeciwlotniczego. Poza tym okręt będzie szybki i względnie silnie opancerzony, tak, że ostatecznie pojemność jego hangarów nie przekroczy 25 maszyn; drugi lotniskowiec tego typu zostanie rozpoczęty w ciągu tego roku.

W ciągu lutego spuszczone zostały na wodę w Hamburgu następujące okręty: 1-szy krążownik o 10.000 ton, któremu nadano nazwę „Admiral Hipper” na cześć dowódcy eskadry krążowników pancernych w bitwie pod Jutlandem (uzbrojony w 8 dział 203 mm), oraz okręt „Hans Rols-haven” bez bliższej charakterystyki. Prawdopodobnie jest to okręt obrony przeciwlotniczej eskadry bojowej, którego budowa zamierzona była w ubiegłym roku.

Poza 16-oma kontrtorpedowcami po 1.650 ton, będącymi w budowie, admiralicia zamówiła dodatkowo 6 kontrtorpedowców po 1.850 ton, które zostaną oddane do służby w ciągu 1938 roku.

FRANCJA

Minister marynarki wojennej oświadczył w parlamencie, że rząd przedstawi wkrótce do aprobaty trzyletni, nadzwyczajny program rozbudowy floty, który podniesie jej globalną wyporność do 850.000 ton. Zajmie więc ona



Śródziemnomorskie manewry floty włoskiej



Marynarze brytyjscy rozkładają dach brezentowy nad pokładem

trzenie miejsce na świecie, przed Japonią, posiadająca 770.000 ton okrętów na służbie i 60.000 ton w budowie. Według sprawozdawcy jednego z najważniejszych pism angielskich, program obejmie 39 okrętów, w tym: 5 okrętów liniowych po 35.000 ton, 2 lotniskowce po 15.000 t., 10 krążowników po 8.000 t., oraz szereg kontrtorpedowców i łodzi podwodnych

●
Skreślone ze stanu floty kanonierki: „Batailleuse” i „Remiremont”, zbudowane w czasie wielkiej wojny dla walki przeciwko łodziom podwodnym i dla ochrony konwojów, oraz torpedowce „Enseigne - Roux” i „Enseigne-Gabolde”. Pierwszy z tych okrętów został ukończony w 1915 roku, drugi zaś dopiero po wojnie, gdyż maszyny jego, zbudowane w Lille, dostały się w ręce Niemców.

●
Zakończono odbiór krążownika „Gloire”, rozpoczętego w 1935 roku: 7.600 t., moc maszyn 88.000 KM, szybkość 35 węzłów, uzbrojenie: 9 dział 152 mm, 8 dział 90 mm przeciwlotniczych, 4 wyrzutnie torpedowe. W czasie postoju na redzie wybuchł pożar, który został stłumiony bez poważniejszych strat, tak, że okręt będzie w stanie odpłynąć w przewidzianym terminie do Stanów Zjednoczonych w próbnej podróży.

Z. S. R. R.

Według wiadomości ze źródeł niemieckich, skład floty sowieckiej znacznie się powiększył w r. 1936. Przyjęto i oddano do służby 2 nowe superkontrtorpedowce

po 3.000 ton, uzbrojone w 5 dział 130 mm i 6 wyrzutni torpedowych, rozwijające szybkość 35 w. (w budowie jest jeszcze 6 jednostek tego typu). Poza tym rozpoczęto budowę 4 krążowników uzbrojonych w działa 180 mm.

Według tegoż źródła, marynarka rozporządza obecnie 151 łodziami podwodnymi po 200—1.400 ton, z tego 71 na Bałtyku, 30 na Morzu Czarnym i 50 na Dalekim Wschodzie. Cyfry te są może nieco przesadzone, ale niemniej stwierdzić trzeba, że władze sowieckie dążą obecnie wyraźnie do wzmocnienia swej floty. Z tego prawdopodobnie powodu, zastępcą komisarza ciężkiego przemy-

ślu mianowany został dawny inspektor marynarki wojennej.

WŁOCHY

W styczniu spuszczone na wodę torpedowce „Procione” o 855 tonach i 28 węzłach oraz łódź podwodna „Ascianghi” o 690 tonach, rozpoczęta w połowie ubiegłego roku. Poza tym przystąpiono do budowy torpedowca „Partenope” o 650 tonach, 3 działach 102 mm i 4 wyrzutniach torpedowych.

SZWECJA

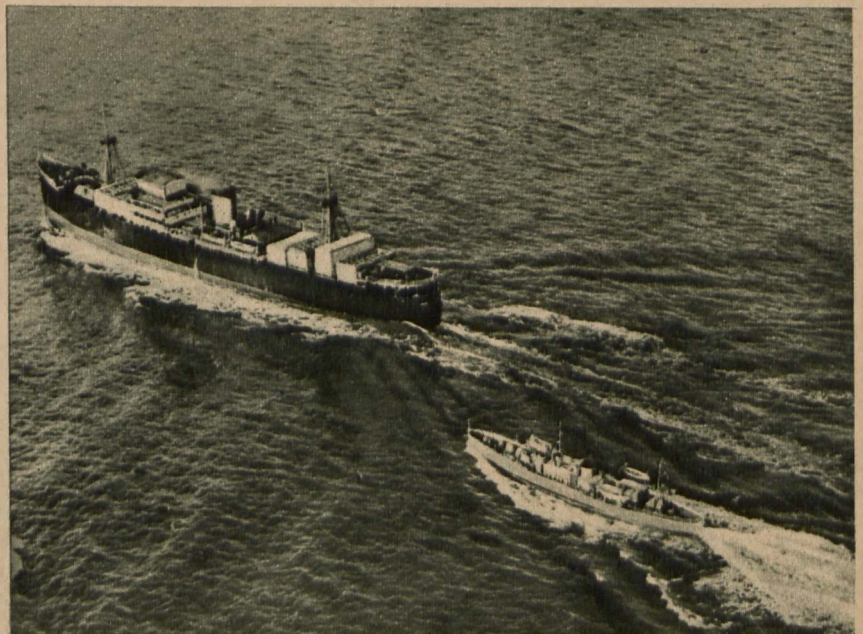
Opracowano i przyjęto plan nowego pancernika obrony wybrzeża, który zastąpi starego „Oscar II”. Nowa jednostka będzie wypierała 7.680 ton i rozwijała szybkość 24 w., uzbrojenie składać się będzie z 4 dział 280 mm, 18 dział 120 mm i znacznej ilości przeciwlotniczych ciężkich karabinów maszynowych, wreszcie grubość pancerza burtowego wyniesie 200 mm.

Rozpoczęty w 1934 roku torpedowiec „Göteborg” ukończył próby odbiorcze i został wcielony w skład floty: 895 ton, 3 działa 120 mm i 6 wyrzutni torpedowych. W czasie prób osiągnięto szybkość 40 w.

STANY ZJEDNOCZONE A. P.

Budżet marynarki wojennej na nadchodzący okres wyniesie 3 miliardy złotych, obejmując pierwsze raty za 2 nowe pancerniki po 35.000 ton, które będą kosztować po 250 milionów zł, czyli o 30% więcej od budujących się pancerników angielskich.

Na skutek jednak nadzwyczajnego programu zbrojeń angielskich.



S/s „Mar Cantabrica”, statek rządu hiszpańskiego, skonfiskowany przez flotę powstańców



Sródziemnomorskie manewry brytyjskiej floty morskiej i lotniczej

skich budżet ten zostanie zwiększony dodatkowymi kredytami. Zapowiedziany jest dodatkowy program morski, obejmujący między innymi 10 pancerników do wybudowania w ciągu 10-ciu lat.

Na 1-go stycznia znajdowały się w budowie następujące okręty: lotniskowce 3 (2), krążowniki z działami 203 mm 3 (1), krążowniki z działami 152 mm 8 (2), kontrtorpedowce po 1.500—1.850 ton 35 (26), łodzie podwodne różnego typu 17 (6). Cyfry w nawiasach oznaczają ilość okrętów, która zostanie oddana do służby w 1937 roku.

Spuszczono na wodę krążownik „Boise”: 10.000 ton, moc maszyn 90.000 MK, szybkość 35 węzłów, uzbrojenie: 15 dział 152 mm, 8 dział 127 mm przeciwlotniczych, 3 samoloty, 6 wyrzutni torpedowych.

Poza tym rozpoczęto budowę

krążownika „Helena” o 10.000 t., który będzie kosztować ponad 15 milionów dolarów.

Wreszcie spuszczono na wodę kontrtorpedowiec „Henley” o 1.350 tonach, uzbrojony w 5 dział 127 mm, które mogą strzelać do samolotów i w 8 wyrzutni torpedowych. Maksymalna szybkość tego okrętu wyniesie 37 węzłów, a rejon pływania ponad 6.000 mil.

TURCJA

W wykonaniu programu morskiego, uchwalonego w końcu 1935

r., rząd turecki zamówił w Japonii 2 krążowniki po 8.000 ton w Holandii 4 łodzie podwodne a ostatnio we Włoszech 4 kontrtorpedowce, które zostaną częściowo splecone w naturze. Poza ramami programu, zakupiono w Niemczech 1 stary statek pasażerski o 8.000 tonach do użycia jako baza dla łodzi podwodnych, oraz zamówiono 3 szybkobieżne kutry torpedowe i 4 łodzie podwodne o charakterystyce nie sprecyzowanej.

WYSTAWA FOTOGRAFIKI WOJSKOWEJ

Redakcja „Podchorążego”, organu Szkół Podchorążych, organizuje z ramienia Wojskowego Instytutu Naukowo-Oświatowego pod protektoratem I wiceministra Spraw Wojsk., gen. bryg. J. Głuchowskiego — „Wystawę Fotografiki Wojskowej”, która odbędzie się w ostatniej dekadzie maja br. w Warszawie. Udział w wy-

stawie jest dostępny dla wszystkich fotografów-amatorów wojskowych służby czynnej, jak i rezerwy, przy czym za najlepsze prace przewidziany jest szereg nagród. Wszelką korespondencję i zapytania o informacje w sprawie Wystawy należy kierować pod adresem Redakcji „Podchorążego”, Warszawa, Wojsk. Inst. Nauk.-Oświatowy, ul. Nowy Świat 23/25.

W prasie polskiej w Ameryce ukazał się wywiad specjalny z dyr. Sobeckim, który zapoznał się gruntownie z pracami Federacji Kupców Polskich, dokonanymi w okresie od kwietnia do grudnia 1936 roku. Federacja ta w swych pracach zwraca szczególnie uwagę na postawienie sklepów polskich na poziomie amerykańskim przez zewnętrzne ich urządzenie oraz przez przygotowanie fachowego personelu. W tym celu zorganizowano konkurs wystaw i wewnątrz sklepowych, a latem roku bieżącego będą zorganizowane 8-tygodniowe kursy dla dzieci, pracujących w handlu.

Kupiectwo polskie w Stanach Zjednoczonych może się przyczynić bardzo znacznie do rozwoju stosunków handlowych między Polską a wielką republiką zaatlantycką, w szczególności jako rozdzielca towarów i ich konsument, znacznie mniej jako importer, gdyż są to przeważnie drobni kupcy. Obecny moment ze względu na okres „prosperity” w życiu gospodarczym Ameryki jest wyjątkowo dogodny dla podjęcia prac, związanych ze zrzeszeniem się kupiectwa.

W związku z tym zagadnieniem należy zanotować przemówienie przez radio w Chicago Prezeski Związku Polek w Ameryce, pani Honoraty Wołowskiej, o czym pisze tygodnik „Pittsburghianin”. Prelegentka oświadczy-



New-York — Widok na Manhattan

ła, powołując się na statystykę, dowodząca, że 92% obrotu w kupiectwie i wolnych zawodach, wśród lekarzy, dentystów, adwokatów i t. d. przechodzi przez ręce kobiet, że „powinnością kobiety polskiej jest tak podtrzymać patriotyzm ekonomiczno-gospodarczy, jak podtrzymywała i podtrzymuje patriotyzm narodowy”.

„W ręku gospodyń domu, — mówiła przekonywująco p. Wołowska do tysięcy słuchaczy polskich w Stanach Zjednoczonych, — jest los kupiectwa polskiego, bo ona sprawić może, że grosz nasz pójdzie do polskiego kupca i profesjonalisty. Żadajmy stale i wszędzie wyrobów pol-

skich do codziennego użytku, na przykład wyrobów spożywczych, zabawek, upominków, cukierków, żądajmy nawet filmu z Polski. Ze strony kupca zaś żądajmy grzecznej, uprzejmej, rzetelnej obsługi”.

Jak donoszą „Wiadomości Codzienne” w Cleveland, popularność filmów polskich w Ameryce wzrasta z każdym dniem. Jeszcze kilka lat temu żaden „filmiarz” nie mógł wyświetlać jednego obrazu polskiego dłużej jak dwa, trzy dni i to najczęściej raz na dwa tygodnie, czy raz na miesiąc. W ostatnim roku zaś każdy film polski wyświetlany jest w Nowym Yorku co najmniej tydzień i zawsze przy wypełnionej widowni. Tak samo cieszą się powodzeniem seansy filmowe polskie i w innych okolicach Ameryki. Oznacza to, że liczba zwolenników filmów polskich ogromnie się zwiększyła, co w znacznej mierze przypisać należy podniesieniu się poziomu artystycznego i technicznego polskich filmów.

Ukazała się w Chicago nakładem Związku Narodowego Polskiego interesująca i bogato ilustrowana książka p. t. „Jedziemy do Polski”, napisana przez redaktora K. Burkego, zawierająca opis zeszlórocznej wycieczki Harcerstwa Związkowego do Polski.

Żywo i malowniczo opisane są w tej książce spostrzeżenia i wrażenia młodzieży harcerskiej, której dane było po raz pierwszy w życiu oglądać Gdynię, Poznań,



Ładowanie pszenicy w Buenos-Aires

Częstochowe, Zakopane, Kraków, Wieliczkę, Lwów, Warszawę i spędzić wywczasy w obozach harcerskich na Śląsku Cieszyńskim.

„Dziennik Związkowy“ tak pisze o tej książce, oświetlając doniosłą wagę akcji harcerskiej polskiej na ziemi amerykańskiej: „Ci, którzy czytali opisy o naszej zeszłorocznej wycieczce Harcerstwa Związkowego, zamieszczone w „Dzienniku Związkowym“, mówią, iż niejednokrotnie czytali je ze łzami w oczach. Powinniśmy wszyscy dołożyć starań, by młodzież nasza czytała te barwne, wzruszające opisy o podróży do Polski, by z tych opisów nabierała ona zachęty do pracy związkowej, do pracy harcerskiej, by te opisy zachęcały ją do wyjazdu do ziemi jej ojców i pradziadów, by czyniły ją bardziej polską i całym sercem przywiązaną do organizacji, która umożliwia tej młodzieży wyjazd do Polski z wycieczkami związkowymi“.

Dnia 31 stycznia b. r. Polonia w Stanach Zjednoczonych uczciła pamięć generała Włodzimierza Krzyżanowskiego, który walczył w amerykańskiej wojnie domowej po stronie, która zadecydowała o wyzwoleniu Murzynów i utrwaliła unie, zjednoczenie Stanów Ameryki Północnej. Polacy w tej wojnie w przeważającej części, około 4.000 szeregowych i 165 oficerów służyli w armii północnej.

O znaczeniu udziału Polaków w wojnach Stanów Zjednoczonych pisze w amerykańskiej prasie polskiej L. C. Nyka, przewodniczący Komitetu Obchodów ś. p. gen. W. Krzyżanowskiego: „Polacy gotowi byli do największych ofiar w obronie Ameryki. Przez ofiary naszych przodków, przez nasz liczny udział w wojnie hiszpańsko - amerykańskiej, w ostatniej wojnie światowej dowiedliśmy, że nie jesteśmy żadnymi pasożytami, że umiemy bronić tego kraju. Dlatego to mamy te same tu prawa i przywileje, co pozostali inonarodowcy, na których się składa ludność Stanów. Dlatego to jesteśmy ważną częścią tutejszego społeczeństwa. Jako godni potomkowie wielkich bohaterów, sięgać możemy po największe laury w kraju“.

Na ręce przewodniczącego komitetu obchodu, Prezydent F. D. Roosevelt nadesłał pismo: „Jest zupełnie na miejscu, by 50-tą rocznicę śmierci gen. brygady Wł. B. Krzyżanowskiego uczczono odpowiednim obchodem. Był on jednym z tych dziejnych patriotów, który kontynuował wcześniejszą tradycję, stworzoną przez mężów polskiego pochodzenia, którzy odznaczyli się w uzyskaniu amerykańskiej wolności. Z przyjemnością łączę się z tymi, którzy zamierzają oddać cześć tak nieustraszonemu duchowi“.

Ukazał się w Buenos - Aires wielki, dużego formatu, 32-stroni-

cowy nadzwyczajny numer „Codziennego Niezależnego Kuriera Polskiego w Argentynie“, poświęcony handlowi polsko - argentyńskiemu.

Numer ten, ozdobiony na pierwszej stronie podobiznami Prezydentów Polski i Argentyny, oraz marszałka Śmigłego - Rydza, zawiera opinie wybitnych reprezentatów obu rządów o możliwościach rozwoju polsko - argentyńskiego handlu. Szereg artykułów w języku hiszpańskim informuje o Polsce, jej życiu gospodarczym i osiągniętych już wynikach na polu polsko - argentyńskiej wymiany handlowej.

Znajdujemy tu również obszernie artykuły i informacje o Polakach w Argentynie, których ilość sięga obecnie, zdaniem tego czasopisma, 300 tysięcy głów. Podane są również, w języku hiszpańskim, opinie argentyńskie — „sobre los colonos polacos“. Nawet ogłoszenia w tej wyjątkowej publikacji, przynoszącej zaszczyt wydawnictwu pierwszego, mającego za sobą już 10 lat egzystencji, dziennika polskiego w Połudmowej Ameryce, są bardzo pouczające, obrazują bowiem pionierską pracę polską w Argentynie.

Z publikacji tej winien skorzystać każdy, kto interesuje się bliżej życiem rodaków naszych, w czyniącej większe postępy gospodarcze, przodującej w Połudmowej Ameryce — Republice Argentyńskiej.

K. G. Z.



Transport drzewa w Urugwaju

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Zarys rozwoju LMK na terenie m. st. Warszawy

Do roku 1929 istniały na terenie Warszawy i woj. warszawskiego luźne pocztkowo oddziały Ligi Morskiej i Rzecznej. W roku tym łączą się one w Okręg Warszawski, powołując na krótko, niezależnie od Zarządu Okręgu, również i Radę Okręgu Warszawskiego.

Planowa działalność Okręgu Warszawskiego zaczyna się od roku 1931, kiedy Zarząd Okręgu Warszawskiego, pod przewodnictwem p. Władysława Oстера, urządził wystawę morską, bardzo udaną pod względem propagandowym. Od roku 1932 prezesurę Okręgu, dawnego Warszawskiego, a obecnie Stołecznego, sprawuje bez przerwy p. inż. Antoni Kamiński.

Rozrost organizacji LMK na terenie dawnego Okręgu Warszawskiego, jak również konieczność uzgodnienia zasięgu terenu z wymaganiami statutowymi, doprowadza na Zjeździe w dniu 27 stycznia 1935 roku do podziału dawnego Okręgu Warszawskiego, obejmującego stolicę i województwo warszawskie, na dwa samodzielne Okręgi: Okręg Stołeczny i Okręg Województwa Warszawskiego.

Okręg Stołeczny LMK, działając na terenie stolicy państwa, znajduje się pod wieloma względami w zupełnie odmiennych warunkach, niż pozostałe Okręgi. Warunki te powodują konieczność stosowania również odmiennych metod pracy, a zwłaszcza odmiennych kryteriów oceny tej pracy.

Każdy Okręg, zorganizowawszy odpowiednią ilość Oddziałów, utrzymując je i tworząc nowe, powiększa ilość swych członków. Inaczej jest w Okręgu Stołecznym. Okręg ten, obejmując początkowo miasto Warszawę i województwo warszawskie, — po zorganizowaniu województwa, wydzielił je dla dobrej organizacji w oddzielny Okręg, — tracąc oczywiście ze swej ewidencji znaczną ilość ówczesnego dorobku.

Inna znów cecha charakterystyczna dla stolicy. W miastach średnich i małych znają się mniej więcej wszyscy mieszkańcy. Inaczej jest w Warszawie. Tu mieszkania w domach są ściśle izolowane i nawet mieszkańcy tej samej kamienicy zupełnie lub prawie zupełnie się nie znają. Natomiast obywatele Warszawy posiadają osobistą łączność z mieszkańcami innych dzielnic. Na tle tych stosunków tworzą się np. takie organizacje, jak „rodziny”: urzędnicze, wojskowe, policyjne, kolejowe itp.

W tych warunkach zastosowanie zasady terytorialności w ciasnym tego słowa znaczeniu, a więc tworzenie Oddziałów według komisariatów czy nawet starostw, natrafia na terenie Warszawy na poważne trudności. Okręg Stołeczny zmuszony był zastosować system mieszany, tworząc Oddziały przy instytucjach obok Oddziałów terytorialnych.

Oddziały, tworzone przy instytucjach, realizują tak pożądaną zasadę powszechności. W Oddziałach

tych zasiada, obok inżyniera robotnik, obok dyrektora woźny, tworząc jednolity front działaczy ligowych.

Wreszcie zaznaczyć trzeba jeszcze jeden rys zasadniczy, charakteryzujący wszystkie ogniwa LMK na terenie Warszawy: powstały one bez jakiegokolwiek nacisku — wyłącznie z inicjatywy członków, świadomych swych obowiązków obywatelskich.

Rozrost organizacji na terenie samej Warszawy, bez województwa warszawskiego, przedstawia poniższe zestawienie ilości członków, bez Kół Szkolnych:

1. I. 1932	5.966
1. I. 1933	5.212
1. I. 1934	6.749
1. V. 1934	18.485
1. V. 1935	32.484
1. IV. 1936	39.937
1. III. 1937	44.881

doliczając zaś do ostatniej cyfry ilość członków w Kółkach Szkolnych w liczbie 19.817, Okręg Stołeczny liczy obecnie wszystkich członków 64.698.

Porównując rok po roku cyfry członków Okręgu Stołecznego, widzimy stały, nieprzerwany ich wzrost. Rekordowym był rok 1934, w którym powstało 84 nowych Oddziałów.

Praca w Okręgu Stołecznym odznacza się ciągłością planu. Plan ten kładzie nacisk nie tylko na zdobycze ilościowe, lecz również i jakościowe. Nie chodzi więc wyłącznie o pozyskanie jak największej ilości członków i inkasowanie ich składek. Zgodnie z duchem naszej organizacji, Okręg Stołeczny stara się za pomocą licznych kursów wykształcić kadry świadomych działaczy ligowych. Najważniejsze z nich, to kursy dla działaczy FOM-u, starszych oraz młodzieży męskiej i żeńskiej. Około 1000 słuchaczy ukończyło te kursy; kurs kolonialny 200 słuchaczy, kurs instruktorów-organizatorów 60.

Dalszym środkiem wychowawczym jest propaganda przy pomocy żywego słowa, a więc urządzanie odczytów tak w Oddziałach LMK, jak i na terenie innych organizacji. Przeciętnie sto odczytów, wygłaszanych rok rocznie, szerszy uświadczenie w sprawach morsko-kolonialnych.

Dla ułatwienia członkom LMK bezpośredniego zetknięcia się ze sprawami żeglarskimi, wybudowano dwie przystanie: na Czerniakowie i Żoliborzu. Ołbrzymia frekwencja i stale zwiększający się tabor żeglarski, świadczą o popularności i celowości tego działu.

W celu bezpośredniego zbliżenia członków LMK z morzem, zorganizowano kilkanaście wycieczek nad morze.

Ważnym działem pracy Okręgu Stołecznego jest organizacja Święta Morza. Uroczystość ta, urządzana w stolicy, posiada wielkie znaczenie, tak dla naszej organizacji, jak i dla całego kraju. Cel ten został osiągnięty. Doroczne Święto Morza stało się świętem ogólnie - narodowym, w którym bierze udział całe społeczeństwo, a nie imprezą organizacji

Pracując na terenie Warszawy, Okręg Stołeczny pilnie baczył, by nasz stan posiadania nad morzem nie doznał najmniejszego choćby uszczerbku. Gdy więc w lecie r. ub. sprawy w Gdańsku poczęły budzić zaniepokojenie, organizacja nasza uznała za konieczne zmanifestować. Kilkadziesiąt tysięcy członków i zwolenników LMK wraz z innymi organizacjami zaznaczyło kategorycznie, że nie dopuszcza do zmniejszenia praw Polski na morzu. Głos ten odbił się echem w stolicach Europy.

Szczególny nacisk położył Okręg Stołeczny na akcję wśród młodzieży oraz zbiórkę na FOM. Wynikiem pracy na odcinku szkolnym jest obecnie 136 Kół Szkolnych, skupiających 19.817 członków, przy czym do obliczenia przyjęto tylko te Koła, które do grudnia r. ub. nadesłały karty rejestracyjne. Jednakże ilość Kół Szkolnych i członków mało mówi jeszcze o żywotności tych ogniw. Decydujące tu są wpłaty, które otrzymuje Okręg z tych Kół.

Otóż w roku 1935 Koła Szkolne wpłaciły Okręgowi Stołecznemu tytułem 90% pobranych dziesięciogroszowych składek, kwotę 4.839,85 zł, a w roku 1936 — 10.792,02 zł. Na FOM z terenu szkolnego wpłynęło w roku 1935 — 6.556 zł, a w roku 1936 — 11.597 zł. Zestawienie ilości Kół Szkolnych, ilości członków tych Kół oraz wpłat, da dopiero pełny obraz żywotności ogniw LMK wśród młodzieży szkolnej.

Sekcja szkolna urządza parę razy do roku zebrania opiekunów i przedstawicieli prezydiów Kół Szkolnych, w których uczestniczy około 500 osób, kursy modelarstwa, wycieczki nad morze oraz wycieczki Wisłą. W roku ubiegłym w tych ostatnich wycieczkach wzięło udział 11.414 dzieci. Duży sukces wystawy dydaktyczno-morskiej w roku 1935 zachęcił do urządzenia takiej wystawy w roku obecnym, na znacznie większą skalę. Prace są już w pełnym toku.

W dziale zbiórki na FOM położono szczególny nacisk na powszechność tej zbiórki, a więc, by nie obciążać nią członków, którzy już i tak płacą składki na organizację — lecz by pociągnąć przede wszystkim do świadczeń na FOM osoby, będące poza LMK. Wynikiem tej akcji jest zebranie na FOM następujących sum w Warszawie:

I rok zbiórki 1934/35 (14 mies.) . .	193.837,41 zł.
II rok zbiórki 1935/36 (12 mies.) . .	239.138,79 zł
III rok zbiórki 1936 (8 mies.) . .	146.305,86 zł
Razem 3 lata zbiórki (34 mies.) . .	579.282,06 zł

Na dzień 1 stycznia 1937 roku Okręg Stołeczny zajął pierwsze miejsce wśród Okręgów co do ilości zebranych kwot na FOM.

Wprowadzone obecnie nalepianie znaczków FOM-u na kwity od zapłaconego komornego jest dalszym etapem upowszechnienia zbiórki.

Nawet i tu nie ograniczamy się do samego inkasowania ofiar. Szereg kursów, pogadań, konkursy wśród młodzieży szkolnej i t. d., mają na celu realizację akcji uświadamiająco-wychowawczej.

Poszczególne Oddziały LMK na terenie stolicy wykazują również ożywioną działalność. Z ważniejszych wymienimy: Związek Pionierów Kolonialnych, który zajmuje się sprawami polityki kolonialnej, utrzymuje ścisły kontakt z polskimi pionierami w Liberii, Ameryce Południowej, Charbinie, na Wyspach Hawajskich itd.; współdziałał on również w urzędzeniu wspomnianego wyżej kursu kolonialnego, dostarczając nam wybitnych specjalistów jako prelegentów.

Oddział przy Ministerstwie Sprawiedliwości opiekuje się „Kolegium im. Henryka Sienkiewicza” w Kurytybie. Oddział Kobiet ufundował dwa stałe stypendia w Szkole Morskiej w Gdyni, oraz urządza corocznie gwiazdkę dla dzieci kaszubskich we wsiach rybackich. Oddział Stołeczny buduje Dom Rybaka w Hallerowie. Obwód Pocztowy urządza rok rocznie kilka wieczorów morskich. Stolica zna również piękne transparenty świetlne, urządzone przez Oddział przy Elektrowni podczas uroczystości LMK, jak również imponujące dekoracje Oddziałów kolejowych przy podobnych okazjach.

Ostatnio położył Okręg Stołeczny duży nacisk na sprawy kolonialne. Wydanie broszury pt. „Nasze sprawy kolonialne”, zawierającej zbiór wykładów z kursu kolonialnego, apele kolonialne, urządzone w większości naszych ogniw, cały szereg wykładów i poranków filmowych — miały na celu zrealizowanie tego zadania.

Powyzsza praca — to tylko część zadań, które Okręg Stołeczny ma wykonać na terenie Warszawy. Reszta czeka na wypełnienie.

Na pierwszy plan wysurwa się obecnie zorganizowanie reszty społeczeństwa stolicy. Pracę w tym kierunku już rozpoczęto. Przyświeca jej naczelne hasło dnia: podwoić ilość członków!

M. KONARSKI

DO DNIA 1 MARCA 1937
ZEBRANO NA FUNDUSZ
OBRONY MORSKIEJ

F.O.M.

W GOTÓWCE I PAPIERACH WART. 5.086.955,75

KRONIKA MIESIĘCZNA

Dostojnemu Solenizantowi, Naczelnemu Wodzowi, Marszałkowi Edwardowi Śmigłemu - Rydzowi — delegacja LMK, z prezesem Rady Głównej, p. Józefem Kożuchowskim i p. o. prez. Z. Gł. gen. St. Kwaśniewskim na czele, złożyła w dn. 18 marca życzenia w imieniu całej naszej organizacji, której Marszałek E. Śmigły-Rydz jest członkiem honorowym.

Zarząd Główny LMK na pierwszym posiedzeniu po wygłoszeniu deklaracji Ideowo-Politycznej przez płk. Koca, w dniu 3.III.37 r. powziął uchwałę treści następującej:

„Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej, która od szeregu już lat zmierza do zjednoczenia w pracy społecznej na rzecz spraw morskich i gospodarczej ekspansji — wszystkich Polaków, bez różnicy poglądów politycznych i społecznych, wita inicjatywę powołania do życia Obozu Zjednoczenia Narodowego, który mobilizować chce wszystkie siły Narodu dla realizacji obronnych haseł Naczelnego Wodza.

Liga Morska i Kolonialna współpracuje już od dawna i współpracować będzie zawsze z wszystkimi czynnikami, mającymi obronę Państwa oraz konsolidację społeczeństwa w swym programie, bo głównym Ligi zadaniem jest uświadamianie jak najszerzszym mas społeczeństwa polskiego o sprawach

obrony morskiej, czynna pomoc Państwu w rozbudowie Marynarki Wojennej, oraz współdziałanie w wykorzystaniu morza dla rozwoju gospodarczego Państwa”.

VII Walny Zjazd Delegatów LMK odbędzie się w dniach 7 — 8 maja rb. w Poznaniu, z następującym porządkiem dziennym:

I-szy dzień Zjazdu: 1) Zagajenie Prezesa Rady Głównej, wybór Prezydium i Przewodniczących Komisji; 2) przyjęcie protokołu VI Walnego Zjazdu Delegatów LMK z r. 1935; 3) sprawozdanie Rady Głównej i Zarządu Głównego za rok 1935 i 1936; a) programowe; b) finansowe; 4) sprawozdanie i wniosek Gł. Komisji Rewizyjnej; 5) dyskusja nad sprawozdaniami i absolutorium; 6) zmiany statutowe; 7) odczyt prof. St. Pawłowskiego.

II-gi dzień Zjazdu: 8) przemówienie p. Wicepremiera Kwiatkowskiego; 9) ogólny program prac na r. 1937 i 1938; 10) preliminarz budżetowy na r. 1937; 11) dyskusja nad programem i preliiminarzem; 12) wnioski Komisji i rezolucje (Rady, Zarządu, Okręgów itd.); 13) wybory Rady Głównej i Komisji Rewizyjnej; 14) wolne wnioski.

Dotychczasowy dyrektor Biura Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, p. Wiesław Czermiński, po pięcioletniej, wydajnej pracy — z dniem 1 marca

br. ustąpił na własną prośbę z zajmowanego dotychczas stanowiska, przechodząc na inną placówkę.

W dniu 10.III o godz. 19, w sali konferencyjnej Zarządu Gł. LMK odbyło się zebranie inauguracyjne Głównego Komitetu Święta Morza na rok 1937. Zebranie to, w którym udział wzięli przedstawiciele organizacji społecznych, Rady Gł. i Zarządu LMK, zagał p. gen. bryg. Stanisław Kwaśniewski jako p. o. prezesa Zarządu Gł. LMK,—na przewodniczącego zaś poproszono p. dyr. Leonarda Możdżeńskiego. Zebranie przedyskutowało szereg proponowanych haseł oraz szereg spraw, dotyczących programu ramowego, po czym uchwalono przystąpić do natychmiastowej organizacji Święta Morza.

Jako dalszy-etap prac Głównego Komitetu, jego Prezydium odbyło w dn. 18 marca zebranie, na którym ustalono tegoroczne hasło świętomorskie oraz omówiono szczegóły programu Święta Morza.

Działalność LMK zarówno w łonie Zarządu Głównego, jak i na terenie w okresie ostatnim polegała głównie na zjednywaniu nowych członków LMK. Propagantę tę ułatwiały okolicznościowe zebrania z okazji 17-ej rocznicy odzyskania dostępu do morza i akademie ku czci ś. p. gen. Orlicz-Dreszera, jak również Zjazdy Oddziałów LMK, które w szeregu swoich uchwał podejmowały wzmoczenie akcji werbowania nowych członków.

W ciągu miesiąca od dnia 15.II do 15.III w dalszej akcji rozwoju organizacyjnego LMK na terenie 5 województw przybyła następująca ilość nowych członków.

Okręgi	Ilość oddziałów	Członkowie			Razem
		Zwyc.	Popier.	Zbior.	
1) Łódzki	1	25	—	—	25
2) Zagł. Węgl.	1	245	200	4.207	4.660
3) Nowogródz.	3	34	67	12	113
4) Stołeczny	2	70	100	300	470
5) Stanisławow.	1	21	—	—	21
Ogółem	8	395	375	4.519	5.209



Tablica ku pamięci Gen. Orlicz Dreszera, odsłonięta w Lublinie dnia 10.II 1937 r.

Świeżo zatwierdzony przez Zarząd Główny Obwód LMK w Częstochowie na walnym zebraniu dnia 28 lutego wykazał nienotowany dotychczas, rekordowy wprost rozwój, gdy bowiem na

1.VIII 1936 r. Obwód liczył tylko 1 Oddział z 1.577 członkami, w ciągu sześciu miesięcy wzrósł na dzień 1.II 1937 r. do ilości 21 Oddziałów i 4.100 czł. — oraz 20 Kół Szkolnych o 1.100 członkach.

Obwód Częstochowski wydatnie zasilił FAK sumą zł 4.300 i FOM sumą zł 4.200. Nadmienić należy, że Obwód Częstochowski od września 1936 r. — wzrósł o 300%. Przewidując dalszy podobny rozwój Obwodu, w niedługim czasie można go będzie prawdopodobnie uważać za najlepiej działający spośród wszystkich 172 Obwodów, jakie mamy na całym terenie Rzeczypospolitej.

Dnia 9 marca 1937 r. z inicjatywy prezydium Zarządu Głównego został zorganizowany Oddział LMK Imienia Generała Gustawa Orlicz-Dreszera. W skład nowego Oddziału wchodzi człon-

kowie władz LMK, pracownicy Biura Z. Gł. LMK i szereg osób współpracujących w różnych wydziałach i komisjach, a nie będących dotychczas członkami LMK. Oddział ten organizacyjnie należy do Okręgu Stołecznego. Na I-ym zebraniu organizacyjnym zapisało się ogółem 45 członków.

Zarząd ukonstytuował się w następującym składzie: prezes — gen. St. Kwaśniewski, I wicepr. — mec. J. Dreszer, II wicepr. — płk. L. Dunin - Wolski, sekretarz — dyr. M. Gronowski, zast. sekretarza — dr. Rosiński, skarbnik — kpt. W. Langner, zast. skarbnika — dyr. Greulich, członek — p. A. de Rosset.

Do komisji rewizyjnej powołani zostali: przewodniczący inż. A. Kamiński, członkowie: kmdr. K. Korytowski, dyr. P. Schönborn, zastępcy — radca M. Pankiewicz i radca J. Grzywaczewski.

Dnia 16 ub. m. odbyło się w lokalu Zarządu Gł. LMK posiede-

nie Jury Konkursu Prasowego na najlepszy artykuł kolonialny, ogłoszonego w listopadzie ub. r. z okazji „Dni Kolonialnych“.

Spośród 49 prac konkursowych, pióra 43 autorów — Jury przyznało:

I-szą nagrodę w wysokości 500 zł p. Wandzie Karczewskiej za artykuł p. t. „Przyszłość młodzieży w koloniach“, drukowany w „Kurierze Porannym“; II-gą nagrodę (300 zł)—p. Franciszkowi Hanasowi za art. „Szkoła a sprawa kolonii zamorskich“ (Przyjaciel Szkoły“); III-cią (200 zł)—p. Konstantemu Symonolewiczowi za art. „Kolonizacja wewnętrzna a ekspansja zamorska“ i „Polskie dążenia kolonialne“ („Kurier Poranny“); IV-tą (100 zł)—p. Januszowi Stępowskiemu za art. „Polska idea kolonialna“ („Polska Zbrojna“).

Poza tym Jury wyróżniło prace pp.: mgra H. Szilagyi, St. Mrozkiewiczza, J. Gośliny, M. Pankiewiczza i I. P. Zajczkowskiego.

Już wyszło z druku drugie wydanie

k s i ą ż k i „NA TROPACH SMĘTKA“ M. Wańkowicza

Głosy prasy o pierwszym wydaniu:

„MYŚL POLSKA“. Książka Wańkowicza jest mądra, piękna, wiare przynosząca. **Morclinek.**

„NARÓD I PAŃSTWO“. Treść nas pochłania tak dalece, że najpiękniejsza nawet forma w cieniu zostaje. **Adam Uzlebło.**

„NARÓD I WOJSKO“. Książka przyczyni się do zaostrenia naszej czujności.

„NASZ PRZEGLĄD“. Oryginalny, aż rewelacyjny rodzaj... przejdzie do literatury światowej. **P. Appenzlakowa.**

„ODNOWA“. Ciekawa i bardzo pomyślnie napisana książka. Wielki i ważny reportaż, pełen przemysłowej techniki. **M. R.**

„OPTYMISTA“. Książka sprawiedliwa i nie żerująca na nienawiści. Są w niej karty, co wzruszają tak, jak niektóre ustępy „Krzyżaków“.

„PION“. Utwór, choć wzniesiony na rzetelnym podmurowaniu studiów, pisany jest językiem równie wartkim, jak nurt i równie obrazowym jak brzegi. **Czosnowski.**

„POLONIA“. Jest to dosłownie dzieło: naukowe, historyczne i polityczne, ale napisane wspaniałym językiem. **B. Surówka.**

„POLSKA ZBROJNA“. Talent narratorski, bystre, wnikliwe oko, spostrzegawczość, sąd o rzeczy, zbudowany na fundamencie starej prawdziwej kultury. **K. Koźmiński.**

„DZIENNIK POZNAŃSKI“... jest to coś zupełnie oryginalnego, gatunek zupełnie dla Wańkowicza swoisty,

przez niego zapoczątkowany... sztuka właściwego kojarzenia ilustracji z tekstem, doprowadzona do doskonałości. **Mgr. Klafkowski.**

„EPOKA“. Niezwykły to reportaż: nieporównane opisy, świetne charakterystyki, przebogaty materiał obyczajowy, mapy, wykresy, dane statystyczne. **J. Wasowski.**

„FRONT ZACHODNI“. Plastyka, jedność i siła języka nie dają się opisać. Autor stworzył najwspanialszą epopeję mazurską, jaką można wyobrazić. **Szłapczyński.**

„GAZETA POLSKA“. Ostatnia książka M. Wańkowicza stawia czytelnika wobec pisarza zgoła nowego autoramentu, wobec czegoś, co nie jest ani powieścią, ani nowelami, ani reportażem, ani podróżką, a co czyta się, od pierwszej stronicy do ostatniej, z zapartym tchem. **J. Kaden Bandrowski.**

„GŁOS NARODU“. Jest to pierwsza książka odważnie napisana o kraju uciskanym przez państwo, będące z Polską w porozumieniu. **P. W.**

„GONIEC“. Wańkowicz nie usiłuje nas judzić przeciw Niemcom. **J. Janowski.**

„ILUSTR. KURIER CODZ.“ ...i te reporterskie i publicystyczne i tamte wojskowe i gawędzarskie zdolności najwspanialej rozwinął Wańkowicz w publicystycznym reportażu z Prus Wschodnich... jest to... nie tylko najlepsza publikacja z roku 1936, ale trwały nabytek polskiej literatury... **Prof. Slnko.**

„JUTRO PRACY“. Książka jest wynikiem poważnych studiów. **J. Zaręba.**

„KULTURA“. Dam całe „Noce i Dnie“ Dąbrowskiej wraz z „Krzyżowcami“ Szczuckiej za „Na tropach Smętka“. **Alfred Jeslonowski.**

„KURIER POR.“ ...jest pisarz, którego pióro, aby czuć się w swoim żywiole, biec musi szlakiem wielkich przygód i przeżyć zbiorowych. **W. Rzymowski.**

„KURIER POZNAŃSKI“. Zmysł poetycki... Instynkt rasy... Niepospolity dar obserwacji... Należy do typów myśliczów — zawsze tropi rzeczy nowe od Białorusi do Meksyku. Jest w tej książce coś więcej niż literatura. Rzekłbyś — jakiś zabieg guślarski. **Z. Wasilewski.**

„KURIER WARSZ.“. Nie każdy badacz rozporządza taką bystrością, taką intuicją. Talent pisarski bucha w narracjach całym impetem. **A. Grzymala-Siedlecki.**

„KURIER WILEŃSKI“. Dziwna książka i jedyna. Jakoś nie mogę znaleźć jej odpowiednika. Jej układ jest to dzieło specjalnego dowcipu i celowości. Jakaż to barwna i efektownie ułożona książka. **H. Romer.**

„LUD POMORSKI“. Szczęśliwie rozwiązana rozpiętość między felletonami i dziełem naukowym.

„MERKURIUSZ POLSKI“. Skończony i wysoce artystyczny przykład odrębnego od reportażu, a polskiego typu literackiego, jaki tworzy Wańkowicz.

Zamówienia. przyjmuje Inst. Wyd. „Biblioteka Polska“ Warszawa, Nowy Świat 23/25

K R O N I K A

Ogólne obroty portu gdyńskiego za miesiąc luty 1937 r. wyniosły 611.432.8 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 609.304.5 ton. Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 109.767.8 ton, a na wywóz 449.536.7 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wyniosły 940.2 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 1.188.1 ton.

W porównaniu ze styczniem r. b. ogólne obroty towarowe zmalały o przeszło 58.000 ton, natomiast w porównaniu z lutym r. ub. zwiększyły się o przeszło 79.000 ton.

Według ogłoszonych ostatnio obliczeń, ogólne obroty Gdyni z zapleczem drogą wodną wyniosły w r. 1936—102.000 ton, z czego przypada na ruch do zaplecza 46.000 ton, w kierunku zaś odwrotnym 56.000 ton. Obroty Gdyni w ruchu wodnym śródlądowym w r. 1935 wyniosły 132.000 ton, a w r. 1934 — 116.000 ton.

Głównym artykułem handlu zaplecza z Gdynią jest cukier, który stanowi poważną pozycję 36.500 ton, natomiast z Gdyni wysyła się w głąb kraju na statkach rzecznych następujące towary: ryż — 17.800 ton, nasiona oleiste — 2.750 ton, kakao — 1.800 ton, suszone owoce — 1.750 ton, tłuszcze i oleje roślinne — 22.857 ton. Jak wynika z tego zestawienia, drogą wodną przewożone są do Gdyni i z Gdyni przeważnie towary wysokowartościowe, co wskazuje już samo przez się, jak wielkie znaczenie ma komunikacja wodna z Gdynią. Warto przy tym nadmienić, że w ruchu w kierunku do wybrzeża główną rolę odgrywa dorzecze górnej Noteci,

podczas gdy transporty w głąb kraju idą głównie do Warszawy i portów, położonych nad Wisłą środkową.

Konkurencję Gdyni z Gdańskiem w tej dziedzinie utrudnia w znacznym stopniu fakt, że Gdynia leży o 25 km od ujścia Wisły i nie posiada bezpośredniej komunikacji wodnej śródlądowej, a holowanie na morzu statków, przeznaczonych do żeglugi śródlądowej, jest niebezpieczne i kosztowne. To też Gdańsk w dalszym ciągu odgrywa główną rolę w ruchu wodnym śródlądowym z zapleczem polskim. I tak w r. 1934 ogólne obroty Gdańska z Polską drogą wodną wyniosły 536.594 ton, z czego na ruch w dół Wisły przypada 381.263 ton, a w górę rzeki 155.331 ton; w r. 1935 ogólne obroty Gdańska z wnętrzem kraju drogą wodną wyniosły 568.839 ton, z czego w dół Wisły 419.910 ton, a w górę 148.929 ton.

W przeciągu miesiąca lutego r. b. zawinęło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 783 statki o łącznej pojemności 775.801 t.r.n., z czego przeszło 394 statków o pojemności 392.207 t.r.n., a wyszło 389 statków o pojemności 383.594 t.r.n.

Na pierwszym miejscu stała bandera szwedzka — 206 statków, 149.243 t.r.n., na drugim polska — 87 statków — 94.171 t.r.n., na trzecim niemiecka — 117 statków — 84.280 t.r.n., na czwartym duńska — 102 statki — 76.407 t.r.n., na piątym angielska — 26 statków — 60.949 t.r.n.; dalej szły bandery: norweska, Stanów Zjednoczonych A. P., fińska, estońska, grecka, Z.S.R.R., włoska, lotewska, holen-

derska, panamska, rumuńska i hiszpańska (2 statki — 3.760 t. r. n.).

Przeciętnie biorąc, w porcie przebywały jednocześnie 52 statki, przy czym średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni, wynosił 995.4 t.r.n., a średni postój 51.7 godzin.

Ogólne połowy morskie w miesiącu lutym r. b. dały 1.454.070 kg ryb o wartości 283.853 złotych. W stosunku do lutego r. ub. stanowi to znaczny spadek ilościowy, bo z górą o 70%. Mimo jednak tak znacznego spadku ilościowego, wartość połowów pozostała bez zmiany, co wytłumaczyć się daje wzrostem cen na surowiec rybny, a zwłaszcza cen na szproty, które w porównaniu z rokiem ubiegłym podskoczyły czterokrotnie. Tak znaczne podwyższenie ceny szprotów spowodowane zostało znacznie mniejszymi połowami — w miesiącu lutym r. b. złowiono ogółem 1.312.600 kg szprotów, co stanowi wprawdzie 90% całego połowu, ale wynosi tylko 1/3 połowów szprotów w lutym r. ub. Na zmniejszenie się ogólnych połowów ryb w roku bieżącym wpłynęły niesprzyjające warunki atmosferyczne.

Jak wiadomo, jesienią roku ubiegłego gmina m. Gdyni, nie chcąc dopuścić do całkowitej likwidacji stoczni, nabyła od stoczni gdańskiej wszystkie udziały stoczni gdyńskiej za cenę 100.000 złotych. Nabywając stocznię gdyńską, miasto nie miało zamiaru prowadzić jej we własnym zakresie, a zamierzało powołać specjalną spółkę, lub też odsprzedać udziały przedsiębiorcom prywatnym. Po dłuższych rokowaniach

Tak...
UNIWERSALNY
KREM *Esté*
to krem na każdą porę roku
cena pudełka - 20 - 40 z - 1.20
J. i S. STEMPNIEWICZ POZNAŃ



Używajcie perfumy, wody kolońskiej

Cocktail Opium — Puder witaminowy

„OROSA”

BANK
AKCEPTACYJNY
SPÓŁKA AKCYJNA

WARSZAWA
ul Nowogrodzka Nr. 50

stocznie gdyńska przejęła „Wspólnota Interesów”, która ze swej strony część udziałów, a mianowicie po 8% odstąpiła Ostrowieckim Zakładom Hutniczym i firmie Zieleniewski. Miasto Gdynia otrzymało 8% tytułem prowizji założycielskiej. W dniu 23 lutego odbyło się pierwsze zebranie akcjonariuszy, na którym powołano radę i zarząd stoczni.

•
Dzięki uruchomieniu w r. 1932 w porcie rybackim w Gdyni hali i chłodni rybnej, jak również dalszym inwestycjom, jak nowe magazyny śledziowe, nowe chłodnie śledziowe, zamrażalnia ryb, nowe tory kolejowe itp., port rybacki w Gdyni stale się rozwija, gdyż stwarza dogodnie warunki transportu i przechowywania zarówno dla własnego rybołówstwa morskiego, jak i dla przewozu ryb. O rozwoju portu rybackiego w Gdyni świadczą wzrastające cyfry dowozów: w r. 1934 dowieziono (import i własne połowy) ogółem 27.949 ton ryb, w r. 1935 — 38.551 ton, a w r. 1936 — 56 023 ton ryb. Poza wyżej wspomnianymi udogodnieniami, na tak silny wzrost dowozów ryb do Gdyni wpłynął również rozwój handlu i przemysłu rybnego. Gdynia stała się ostatnio największym na wybrzeżu ośrodkiem przemysłu wędzarniczego i konserwowego tak, że już obecnie magazyny i wyposażenia transportowe są niewystarczające i trzeba myśleć o dalszej ich rozbudowie.

•
W początkach marca Górnośląskie Zjednoczenie Hut Królewskiej i Laury rozpoczęły w porcie gdyńskim prace nad montażem 3 nowych dźwigów, przeznaczonych na nabrzeże Stanów Zjedn. Dźwigi te, o wysięgach 20-metrowych, będą miały nośność 3 ton.

•
Na dzień 1 stycznia 1937 r. w skład polskiej floty handlowej wchodziło 96 statków o łącznej pojemności 97.444 t.r.b., co stanowi wzrost w ciągu 1936 r. o 7 statków łącznej pojemności 16.183 t.r.b. Mimo tego wzrostu, polska flota handlowa stoi jeszcze daleko poza flotami państw bałtyckich czy skandynawskich, najbliższych jej sąsiadów. Np. Norwegia posiadała na dzień 1 stycznia r. b. 1.874 statki o łącznej pojemności 4.118.215 t.r.b. Szwecja — 1.240 statków o łącznej pojemności 1.492.950 t.r.b., Dania (bez Islandii) — 731 statków — 1.111.758 t.r.b., Finlandia — 412 statków — 504.378 t.r.b., Łotwa — 102 statki — 181.105 t.r.b.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Leon Koczy: „Polityka Bałtycka Zakonu Krzyżackiego”, rozprawa z pracy zbiorowej „Dzieje Prus Wschodnich”, Toruń 1936. Instytut Bałtycki, str. 73.

Nowe spojrzenie na osiedlenie się i działalność Zakonu Krzyżowców u ujścia Wisły, ich władanie ziemiami nadbałtyckimi i układ stosunków z państwami Bałtyku: Dania, Szwecją, a dalej z Francją i Anglią — stało się podstawą omówienia nieco odmiennych wniosków co do oceny polityki Zakonu. W ogólnej działalności Krzyżaków autor odnajduje dwojakie cele: polityczne i gospodarcze. Jeśli chodzi o zadania gospodarcze, Zakon, mając pewien program, związany z Hanzą, położył na tym polu duże zasługi. W dziedzinie polityki morskiej (nie wschodniej, na ziemiach zajętych, lub zajmowanych), bałtyckiej, działalność Zakonu zawsze była nacechowana biernością i tylko jedyny raz, w czasie nieudanego wypadu na Gotland, mogła poszczycić się pewną przedsiębiorczością. Autor podkreśla zaniedbania Zakonu w dziedzinie morskiej, które wpływają nie skądinąd, jak tylko z braku siły zbrojnej na morzu. W tym bodajże upatrywać należy, wraz z autorem, zupełnej klęski Krzyżaków i ich niemieckich spadkobierców w dziedzinie politycznego opanowania Bałtyku.

•
Karol Buczek: „Geograficzno-historyczne podstawy Prus Wschodnich”, rozprawa z pracy zbiorowej „Dzieje Prus Wschodnich”, Toruń 1936, Instytut Bałtycki, str. 78.

Literaturze historycznej i krajoznawczej o Prusach Wschodnich przybyła jeszcze jedna rozprawa, omawiająca stronę geograficzną i historyczną powstania i ukształtowania się Prus. Znacznie szerzej potraktowana została część pierwsza — geograficzna, obejmując omówienie przeszłości geologicznej kraju i szczegółowy opis części kraju, każdej o odmiennym charakterze.

Strona historyczna traktuje przede wszystkim o wczesnych wiekach układania się wpływów poszczególnych państw czy plemion, ich kultury, które spowodowały zakreślenie takich, a nie innych granic kraju Prus Wschodnich.

„Dolina dolnej Wisły”, przewodnik krajoznawczy, opracował dr. Rajmund Galon, Toruń, 1935, Nakład Inst. Bałtyckiego, str. 111.

Ten nowy przewodnik krajoznawczy po ziemiach dolnej Wisły odda cenne usługi turystom, szukającym piękna krajobrazu polskiego. W wędrówce po kartach przewodnika odnajdujemy małowartość Wisły z jej sadybanami, rozrzucenymi na stokach, pełne romantyzmu grody nadwiślańskie, potężne zamki i kościoły i prastare domy mieszczańskie. Czytelnik - turysta znajdzie tu także opis i wyświetlenie zjawisk przyrody, wpływającej na ukształtowanie się życia ludzkiego i geograficznego doliny Wisły, to też wydawnictwo to, ozdobione ilustracjami, zaopatrzone w 3 mapki i niezbędne dla turystów wskazówki, jest książką godną polecenia.

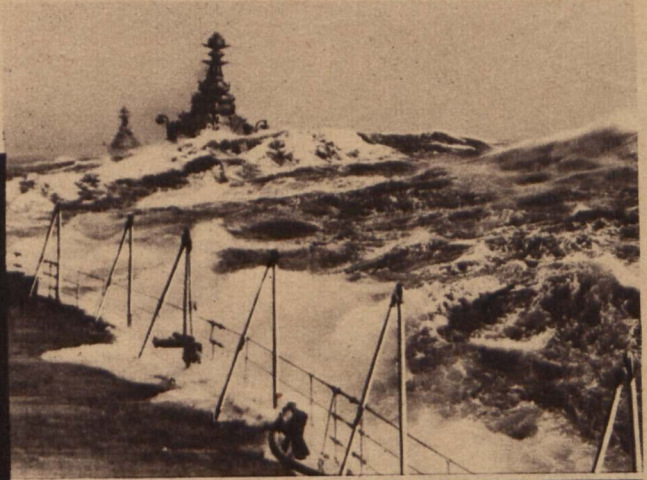
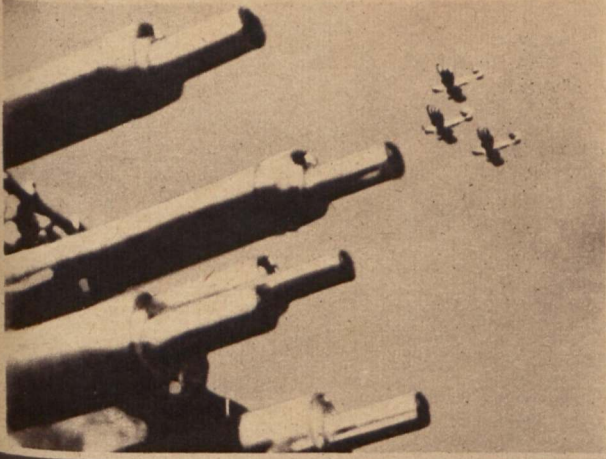
•
„Słowniczek Morski” z przedmową Prof. Dr. A. Brücknera, Toruń, 1935. Nakładem Instytutu Bałtyckiego, str. 84.

Na niewielki ten słowniczek składa się zwięzłe tłumaczenie słów i terminów fachowych zaczerpniętych z naszego języka marynarskiego, żeglarstwa i rybactwa. Jako książeczka podręczna jest to wydawnictwo pożyteczne, aczkolwiek zawiera tylko fragment całokształtu bogatego słownictwa morskiego, będącego w użytku ludzi, pracujących na morzu. Krótka uwaga od wydawcy i załączona karta pocztowa do uzupełnienia braków, tłumacza najzupełniej pewne niedokładności.

•
Basil Carey: „Kapitan Krystyna”. Powieść. Przekład J. Sulkowskiej. Wyd. Księg. Wł. Michalaka i Ski. Warszawa 1937, str. 338.

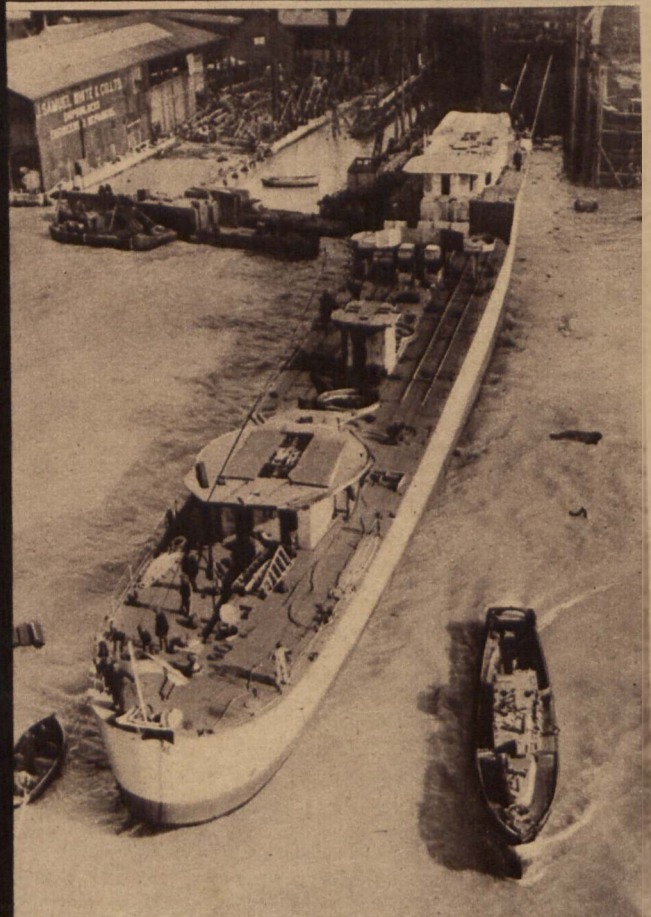
Nieznany u nas jeszcze pisarz angielski, Basil Carey, w książce tej, będącej morskim romansem awanturnicznym, maluje surowe, dzikie i nieokielznane życie na morzach Południa. Fantastyczne przygody w cudownym klimacie, pobudzają wyobraźnię czytelnika. Bohaterowie tej książki — to ludzie silni, twardzi, brutalnie pokonywujący każdą przeszkodę. Całość, trochę może rażąca realizmem, wydaje się jednak prawdziwym odzwierciedleniem życia awanturników z wysp Pacyfiku.

ZBROJENIA WIELKIEJ BRYTANII



Gigantyczny program zbrojeń morskich W. Brytanii na rok 1937 przewiduje budowę aż 148 nowych okrętów wojennych.

Zdjęcia nasze przedstawiają fragmenty ćwiczeń floty wielkobrytyjskiej. Na prawym zdjęciu u dołu — nowospuszczony na wodę kontrtorpedowiec H.M.S. „Impulsive”.



Biblioteka
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

nr

2595

1934

CZASOPISMA



Ameryka Południowa - wybrzeże w okolicach Santos