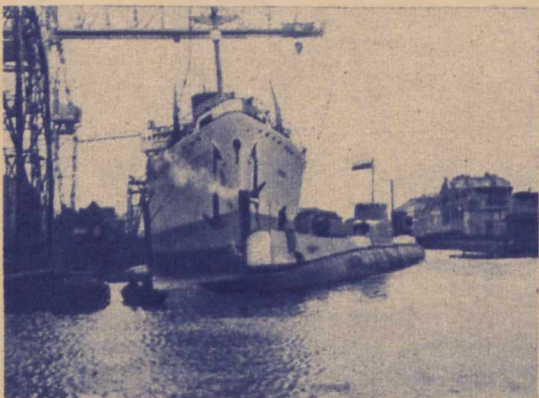
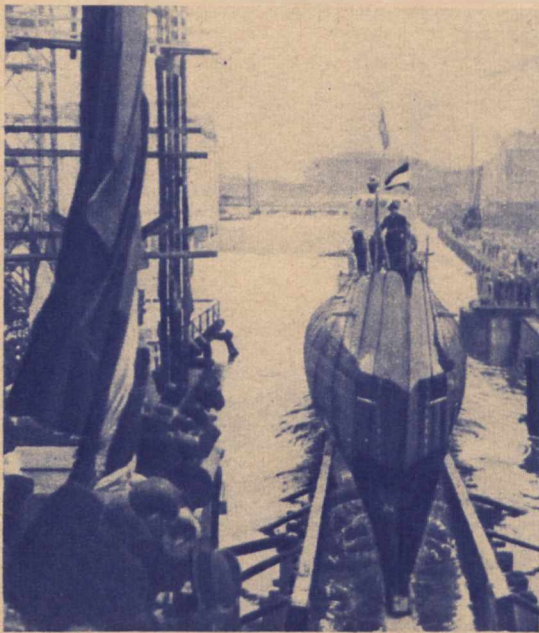
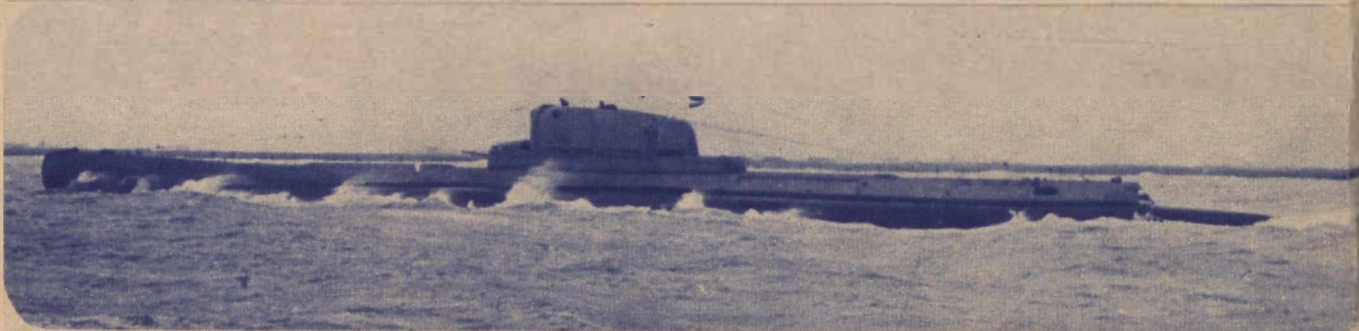


O. R. P. „Orzeł”



Dzień 10 lutego to dzień polskiej Marynarki Wojennej. W roku bieżącym dzień ten będzie tym uroczyszciej obchodzony, że z tradycyjną rocznicą odzyskania przez Polskę dostępu do morza zbiega się jeszcze jedna doniosła chwila: w dniu tym przybywa do Gdyni nowy okręt podwodny „Orzeł”, zbudowany ze składek społeczeństwa polskiego na F. O. M.

Na zdjęciach fragmenty z wodowania O. R. P. „Orzeł” we Vlissingen w dniu 15 stycznia r. ub., oraz O. R. P. „Orzeł” w czasie próbnej podróży na wodach Morza Północnego.



C.N. 2595/1939/2

MORZE I KOLONIE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 2

Warszawa, luty 1939 r.

Rok I (XVI)

10 LUTEGO

Wśród świąt i rocznic, obchodzonych w Polsce, jedną z najwięcej mających w sobie pędu twórczego, w której święcenie pamiętnej chwili minionej łączy się ściśle z myślą, wybiegająca w przyszłość, jest niewątpliwie dzień 10 lutego — rocznica odzyskania swobodnego dostępu do morza. Kiedy w dniu tym, szarym i mglistym, r. 1920 na piaszczystym wybrzeżu stanęła polska kawaleria, a z poszumem wiatru morskiego zmieszał się furkot porpczyków ułańskich, kiedy w wodach zatoki puckiej pograżył się złocisty pierścień, łączący na zawsze Rzeczpospolitą Polską z Bałtykiem, otworzyły się przed Polską nowe, wspaniałe perspektywy rozwojowe, na rozległych szlakach leżące. I dlatego też przez długie lata, a w każdym razie tak długo, dopóki nie zagospodarujemy się na morzu dość silnie, aby całkowicie zaspokoić nasze potrzeby gospodarcze i polityczne w tej dziedzinie, dzień 10 lutego będzie nie tylko dniem wspomnień o wielkiej radosnej chwili zaślubin Polski z morzem, ale zarazem dniem zastanowienia, czy i w jakim stopniu zostały wykorzystane te możliwości, jakie się wówczas przed nami otworzyły, co w tej dziedzinie zostało zrobione, a co jeszcze musi być zrobione.

I obecnie po 19 latach gospodarki nad morzem, przeglądając poszczególne pozycje jej dorobku, widzimy wiele cennych i poważnych osiągnięć. A więc przede wszystkim oczywiście Gdynia — ta duma, i to słusznie, naszej pracy na morzu, Gdynia ze wzrastającymi z roku na rok obrotami towarowymi, z coraz większym udziałem w wymianie zagranicznej Polski, z coraz liczniejszymi, doskonalszymi urządzeniami przeładunkowymi i magazynowymi. A obok Gdyni — rozbudowujący również swe urządzenia portowe Gdańsk, coraz lepiej pracujące porty rybackie z portem Władysławowo na czele; dalej rozbudowująca się stale choć powoli Marynarka Wojenna i liczne, nowoczesne jednostki polskiej floty handlowej i rybackiej, rozwijający się przetwórczy przemysł przybrzeżny, a także stawiające

pierwsze kroki stocznie krajowe — Stocznia Marynarki Wojennej i Stocznia Gdyńska — początek polskiego przemysłu okrętowego.

Pozycje te składają się razem na dużą, poważną sumę osiągnięć, a jednak ciągle jeszcze jest ogrom zadań do wykonania, bo znacznie szybciej od osiągnięć wzrastają potrzeby w tej dziedzinie, potrzeby, wypływające z linii rozwojowej gospodarki polskiej, z jej szczególnych warunków politycznych, w których droga morska nabiera coraz większego znaczenia, jak o tym mówi zwiększający się z roku na rok udział przewozów morskich w ogólnych obrotach zagranicznych naszego kraju. Stąd wypływa konieczność dalszych i to bardzo poważnych inwestycji zarówno w zakresie rozbudowy portu gdyńskiego, który znajduje się już u kresu maksymalnego wykorzystania swych możliwości przeładunkowych, jak i w zakresie rozbudowy floty handlowej, której udział w obsłudze handlu zamorskiego nie przekracza w dalszym ciągu 10%, czy też w zakresie stworzenia i rozbudowy tych rozlicznych gałęzi przemysłu i handlu, których istnienie zapewni nie tylko znaczne, bezpośrednie korzyści dla gospodarki narodowej, ale ponadto wpłynie pośrednio na właściwy kierunek jej rozwoju.

Ciągle też jeszcze znacznie za mało jest ludzi morza, ludzi, którzy, posiadając odpowiednie kwalifikacje teoretyczne i praktyczne, ugruntowują polską gospodarkę morską.

We wszystkich tych dziedzinach są tak wielkie potrzeby, że wobec ich ogromu dotychczasowe osiągnięcia są niejednokrotnie zaledwie podstawą, na której ma być prowadzona dalsza rozbudowa.

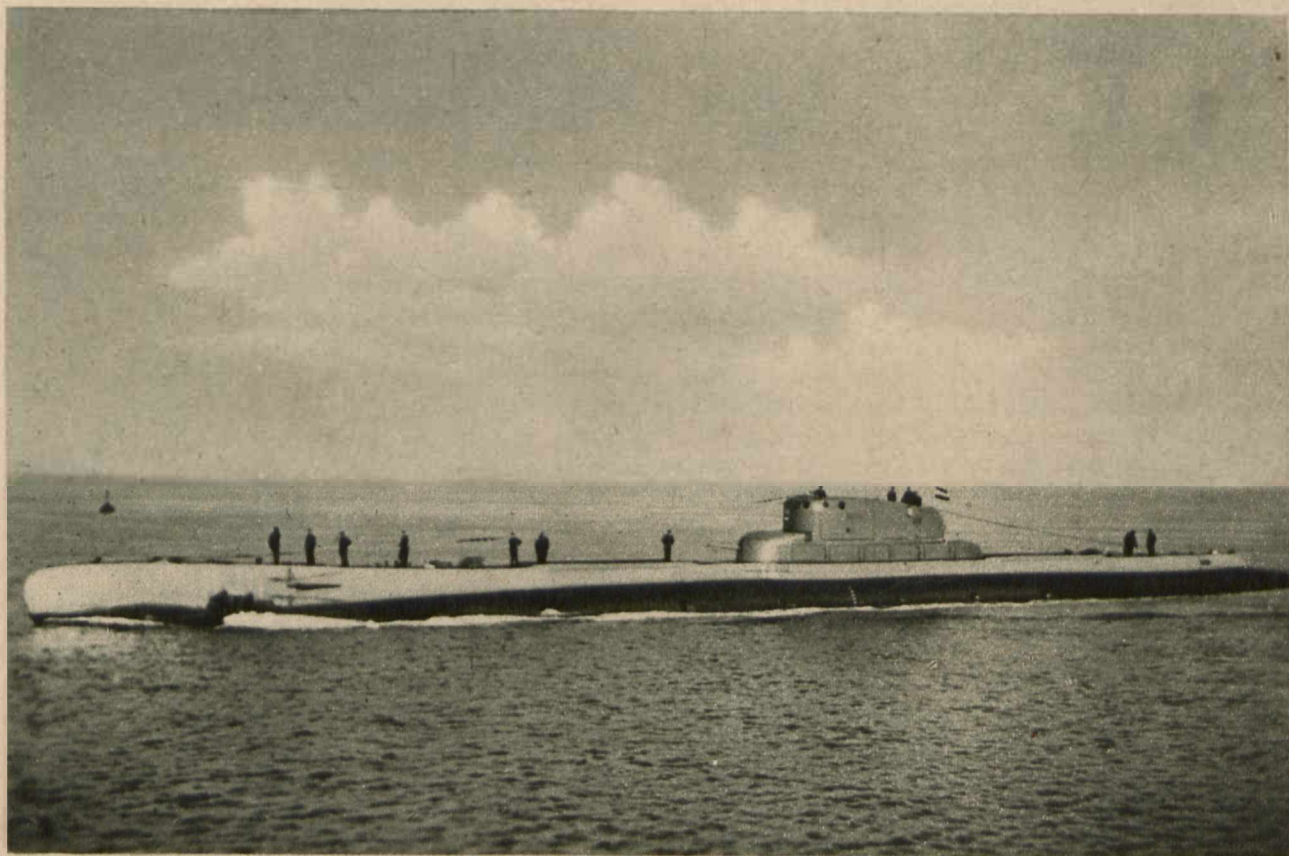
Dzień 10 lutego, będąc radosną rocznicą dla całego kraju, jest świętem naszej Marynarki Wojennej. I nic dziwnego. Ona to przecież stoi na straży odzyskanej w dniu tym granicy morskiej, ona ma umożliwić pełne wykorzystanie dostępu do morza przez zapewnienie bezpieczeństwa na szlakach morskich, łączących Polskę z dalekimi nieraz krajami. Ona to ma strzec nagromadzonych już na wy-

brzeżu i wzrastających z roku na rok bogactw materialnych. A znaczenie jej nabiera szczególnej doniosłości w chwili obecnej, gdy w rozpoczętym na nowo wyścigu zbrojeń specjalny nacisk kładziony jest właśnie na rozbudowę morskich sił zbrojnych. Wielkie mocarstwa morskie na ich rozbudowę wstawiają do swych budżetów olbrzymie sumy; w wyścigu tym obok Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Japonii, Włoch i Francji stają również i najbliżsi nasi sąsiedzi. Wiele się mówi o rozbudowie floty wojennej Sowietów; głośnym echem odbiło się także wystąpienie Rzeszy Niemieckiej o przyznanie jej przez Wielką Brytanię równouprawnienia w zakresie budowy łodzi podwodnych. We wszystkich stoczniach świata praca wre od rana do nocy. W ciszy kreślarni technicznych, w miarowym stukocie maszyn fabrycznych, w wyteżonym trudzie tysięcy robotników budują się nowe, coraz doskonalsze jednostki wojenne, których zadaniem jest umocnienie władania na morzu, bo dziś na szerokim świecie nikt już nie wątpi, że klucz do potęgi ten tylko trzyma w ręku, kto silny jest na morzu, kto żądania swe potrafi poprzeć, interesów swoich bronić wymową szarych, stalowych okrętów wojennych. Nikt też nie wątpi, że dla utrzymania mocarstwowego stanowiska wśród innych narodów nie wystarczy najlepiej uzbrojone ramię lądowe, o ile bezbronne będzie ramię na morzu.

Polska również posiadać musi silną Marynarkę Wojenną. Hasło to, podniesione swego czasu przez Ligę Morską i Kolonialną, znajduje coraz większe

zrozumienie wśród ogółu społeczeństwa. Świadczy o tym powodzenie zbiórki na F.O.M., prowadzonej przez naszą organizację, a której widowym i jakże pięknym wynikiem jest okręt podwodny „Orzeł”. Okręt ten, spuszczonej na wodę we Vlis-singen w dniu 15 stycznia r. 1938, wpłynie do portu wojennego w Gdyni właśnie w dniu 10 lutego. Powitają go bratnim salutem starsze jednostki polskiej Marynarki Wojennej, ze wszystkich gmachów gdyńskich załopocą ku niemu państwowe flagi Rzeczypospolitej, której chwale i potędze ma odtąd służyć O.R.P. „Orzeł”, jednostka, która dzięki swej nowoczesnej budowie i urządzeniom nie tylko przewyższa wszystkie inne jednostki tej kategorii, wchodzące w skład polskiej Marynarki Wojennej, ale wytrzyma zwycięsko porównanie z podobnymi jednostkami innych flot wojennych na Bałtyku.

O.R.P. „Orzeł” staje się symbolem łączności społeczeństwa polskiego z morzem, jest darem, jaki społeczeństwo to składa Marynarce Wojennej. Najlepsza jednak wola, największa ofiarność społeczeństwa nie wybuduje marynarki wojennej, odpowiadającej znaczeniu i potrzebom Polski. Na rozbudowę morskich sił zbrojnych znaleźć się muszą odpowiednie fundusze w budżecie państwowym. To też łącząc się serdecznym uczuciem z naszą Marynarką Wojenną w dniu jej święta, składamy nasze najlepsze, najserdeczniejsze życzenia dalszego, pomysłnego rozwoju, wzmocnienia sił, które będą najpewniejszą rękoiścią obrony naszych najżywoźniejszych interesów politycznych i gospodarczych.



O.R.P. „Orzeł”

Z szeregów Polski walczącej odszedł Człowiek, który przez pół wieku naszej historii pełnił w życiu publicznym Polski jedną z najpierwszych i równocześnie najbardziej samodzielnych i twórczych służb narodowych.

Ze służbą tą związało się niepodzielnie pojęcie walki. Walki toczonej nie tylko z przeciwnościami i trudnościami zewnętrznymi, lecz i z każdym odmiennym sposobem pojmowania istoty dążeń polskich, prowadzącym do innego wyboru dróg, w danym momencie uznanych za najwłaściwsze. Stąd — przywilejem i ciężarem każdego szermierza — na drodze życiowej Romana Dmowskiego, obok wiernych i oddanych bez zastrzeżeń przyjaciół i towarzyszy broni, nie mogło zbraknąć również i ostrych zdecydowanych przeciwników, walczących z jego wpływem, z jego koncepcjami politycznymi.

Nad trumną ustają walki. W dorobku całożyciowym wysuwają się na plan pierwszy pozycje najistotniejsze, zasługi najtrwalsze.

Roman Dmowski był wielkiej miary politykiem, mężem stanu, wychowawcą, inspiratorem ideowym i kierownikiem szerokich kół ludzi przez siebie do służby publicznej rozbudzonych i powołanych. Był równocześnie ideologiem i publicystą, którego prace znajdowały głęboki oddźwięk i wpływały realnie na całość naszego życia politycznego. Te strony Jego działalności znajdują liczne omówienia na łamach prasy codziennej, na łamach pism politycznych. Są one omawiane i oceniane zarówno przez tych, którzy byli uczniami i wyznawcami Zmarłego, jak i przez przeciwników głoszących przez niego zasad, czy uprawianej czynnie akcji politycznej.

Na tym miejscu w bogatym dorobku życia i pracy Romana Dmowskiego chcielibyśmy podkreślić i uwydatnić jeden moment, ten, który nierozdzielnie związała pamięć o Zmarłym z zasadniczym elementem polskiej niezależności politycznej i gospodarczej — z morzem.

Granice Państwa Polskiego na południu, na wschodzie i w znacznej mierze na zachodzie, zakreślone były przez krwawy wysiłek żołnierski. Sięgnęły one tam, gdzie w ofiarnym i ciężkim boju zatrzymał się żołnierz, czy uczestnik walk powstańczych. Z dziejami tych zmagających się związało się przede wszystkim imię, które stało się naczelnym symbolem epoki odrodzenia Polski — imię Józefa Piłsudskiego.

Na północy i na północnym zachodzie o granicach Polski, między innymi o naszym dostępie do morza, zadecydował inny bój, niekrwawy i nie na czele wojsk dokonywany, niemniej jednak o niewymiernej doniosłości historycznej — walka o sposób zakreślenia naszych granic tam, gdzie były one wyznaczone przez wolę czynników obcych, przez decyzję państw zwycięskich w czasie wielkiej wojny, wszechwładnie rysujących w Wersalu w roku 1919 nową mapę Europy, obejmującą, między innymi sprawy naszej granicy zachodniej i północnej.

W zakresie tego boju rola zupełnie szczególna i bezwzględnie przodująca przypadła Romanowi Dmowskiemu. W składzie polskiej delegacji na konferencję w Wersalu był on nie tylko najwybitniejszym umysłem, lecz i największą indywidualnością, najtwardszą wolą. Postawiony naprzód przez bieg wypadków wojennych i politycznych, następnie zaś przez decyzję naczelných władz powstającej do ży-

cia Polski, na czele reprezentacji polskiej — bronił w Wersalu i Paryżu praw i potrzeb powstającego do nowego życia Państwa Polskiego z wielkim nakładem pracy i politycznego rozumu, z zaciętym uporem, z całą niezłomnością, jaka na wszystkich polach działania była cechą zarówno jego osobowości, jak też jego działalności politycznej.

Walka ta nie na wszystkich punktach zakończyła się zwycięstwem. Raz jeszcze sprawdziła się stara zasada, że decyzja obcych rzadko może dać pełne zadośćuczynienie czyimś potrzebom i prawom. Zbyt wiele i zbyt różnorodnych sił działało przeciwko interesom Polski w kołach tych, którzy o sprawach naszych decydowali, by zwycięstwo mogło być zupełne. W rezultacie — po wstępnych dla nas przychylniejszych decyzjach — sprawa Gdańska została rozwiązana w sposób połowiczny, niezdrowy i nie-naturalny, kryjący w sobie zarzewie przyszłych trudności i konfliktów. W sprawie Prus Wschodnich odrzucono punkt widzenia delegacji, narzucając obszarowi polskiemu z języka i ducha, lecz nie z samowiedzy politycznej, plebiscyt, pozostawiający stronie niemieckiej wszystkie korzyści złych i niemoralnych czynów okresu niewoli. Nie otrzymaliśmy również w pełni zadawalającego rozstrzygnięcia sprawy naszych granic zachodnich, w szczególności na Śląsku.

Za rozbieżności te między zakresem naszych praw i interesów a decyzjami konferencji wersalskiej nikt w Polsce nie winił ani naszej delegacji na konferencję, ani — w szczególności — czołowego reprezentanta tej delegacji, Romana Dmowskiego. Wiedzano, ile przemożnych potęg, ile intryg, ile ludzkiej słabości i ile nieznamościi istoty zagadnień, w których ogłaszano wyroki, skupiło się w ośrodkach decydujących o losach państw na konferencji wersalskiej. Stąd z nazwiskiem Romana Dmowskiego i z jego rolą, jako czołowego — obok Ignacego Paderewskiego — przedstawiciela Polski na konferencji w Wersalu, związało się przede wszystkim docenienie wielkości i wartości wysiłku, włożonego w walkę o pełną realizację postulatów polskich, następnie zaś docenienie istotnej wagi i znaczenia osiągniętych ostatecznie rezultatów, wśród których jest właśnie i ten podstawowy element naszej niepodległości i mocarstwowego rozwoju — morze.

Nad trumną Romana Dmowskiego, jako czynnego polityka i faktycznego, następnie zaś ideowego kierownika określonego obozu politycznego, zebrały się i pochylały w kornym holdzie przede wszystkim sztandary członków, zwolenników i wyznawców tego obozu.

Równocześnie jednak — jak powiedzieliśmy wyżej — nad trumną tą zcichły głosy walk i sporów ideologicznych, czy taktycznych. Ujawniło się powszechne poczucie, że odchodzącemu na wieczny spoczynek Ideologowi i Szermierzowi musi towarzyszyć nastrój powagi i pełnego poszanowania skupienia, z jakim w dojrzałym i pełnym poczucia odpowiedzialności społeczeństwie odprowadza się na miejsce wiecznego spoczynku tych, którzy — po zakończeniu okresu walki życiowej — przestali być wyrazicielami tylko cząstkowej myśli i orientacji politycznej, stali się zaś natomiast częścią najwyższego i wspólnego dobra wszystkich Polaków — historii Państwa i Narodu.

Praca i rozwój bandery polskiej

Ubiegły rok 1938 przyniósł szereg istotnych wydarzeń w zakresie rozwoju polskich zagadnień żeglugowo-morskich, stwarzając nowy owocny etap pracy w tej dziedzinie naszej gospodarki morskiej.

Stan posiadania naszej pełnomorskiej floty handlowej, który na dzień 1 stycznia 1938 r. wynosił 27 jednostek o łącznym tonażu 87.624 brt., powiększył się o cztery nowe jednostki (par. „Robur VIII“, par. „Lida“, mot. „Rozewie“ i mot. „Oksywie“). Z drugiej strony pod sam koniec grudnia 1938 r. został sprzedany na złom wysłużony weteran naszej bandery handlowej, parowiec pasaż.-towar. „Polonia“. W rezultacie ilostan polskiej pełnomorskiej floty handlowej wynosił na dzień 1 stycznia 1939 r. trzydzieści jednostek o łącznej pojemności około 86 tysięcy brt.

Wynikające z powyższego zestawienia pewne zmniejszenie ogólnego tonażu (o ok. 1.500 brt.), ma charakter całkowicie przejściowy. Zmniejszenie to, uzasadnione wyzbyciem się przestarzałej i pozbawionej zatrudnienia w związku z zawieszeniem linii pasażerskiej Konstanca—Haifa, „Polonii“, zrekomensowane będzie oczekiwanym rychłym wykończeniem nowych jednostek, będących obecnie w budowie. W roku 1938 pozostawało w budowie 5 nowych jednostek morskich o łącznej pojemności ponad 32.600 brt., a w grudniu 1938 r. udzielone zostały zamówienia na dalsze 4 jednostki o pojemności łącznej około 3.500 brt. Spośród tych dziewięciu nowych, będących już w budowie lub zamówionych statków pełnomorskich — siedem jednostek o pojemności około 34.000 brt., zostanie przejęte do eksploatacji i uruchomione pod banderą polską już w ciągu r. 1939. Będą to następujące jednostki: mot. „Sobieski“ i mot. „Chrobry“, mające zastąpić przestarzałe parowce „Pułaski“ i „Kościuszko“ na linii połudn.-amerykańskiej, mot. „Łódź“ i mot. „Bielsko“, przeznaczone dla linii Gdynia — Golf Meksykański (przewozy bawełny), wreszcie trzy małe motorowce trampowe, zamówione w grudniu r. ub. przez trzy prywatne firmy portowe w Gdyni dla przewozów drzewa, węgla, zboża, złomu itd.

Rok 1939 pozwala przewidywać dalsze inwestycje żeglugowo-morskie.

„Żegluga Polska“ projektuje zamówienie dwóch statków motorowych o nośności 4.500 ton, obydwa dla linii lewantyńskiej; tow. „Gdynia—Ameryka, Linie Żeglugowe“ rozważa nabycie dwóch motorowców towarowych dla dodatkowej obsługi ruchu towarowego do Ameryki Południowej; ośrodki inicjatywy prywatnej w Gdyni przygotowują się do nabycia i uruchomienia dalszych dwóch jednostek parowych dla obrotu trampowego w obszarze Bałtyku i Morza Północnego. Część tych zamierzeń zostanie zrealizowana w ten sposób, że odpowiednie statki najprawdopodobniej już w najbliższej przyszłości obejmą służbę pod polską banderą. W ten sposób polska flota handlowa zwiększyłaby się w ciągu r. 1939 do 39 jednostek o łącznej pojemności około 125.000 brt., w czym 15 jednostek motorowych o pojemności ogólnej około 75.000 brt.

Są to więc wszystko liczby stosunkowo małe. To trzeba sobie powiedzieć wyraźnie i bez osłonek. Jakkolwiek bowiem rok 1939 może stać się etapem swego rodzaju rekordu w dziedzinie przyrostu tonażu pod naszą banderą handlową (11 statków przybędzie, jeden prawdopodobnie zostanie sprzedany, rezultat — przyrost dziesięciu jednostek o pojemności około 35.000 brt., a więc prawie 40% tonażu obecnego), i jakkolwiek tonaż ten przyrasta planowo, na szlaki wzgl. na tereny akwizycyjne przygotowane, w silnym ujęciu organizacyjnym i finansowym, to jednak są to wszystko liczby małe, skromne, nie dające w wyniku znacniejszego zwiększenia naszego udziału w transportowej obsłudze polskiej wymiany zamorskiej. Godzi się to tym mocniej i szczerzej podkreślić, że znaczna część tego tonażu przychodzi tylko na zastąpienie bądź tonażu własnego przestarzałego (np. motorowce „Sobieski“ i „Chrobry“), bądź na zastąpienie tonażu charterowanego (np. motorowce „Łódź“ i „Bielsko“). Inwestycje te będą więc miały niewątpliwie dodatni wpływ na wyniki dewizowe pracy polskich przedsiębiorstw żeglugowych, podniosą poważnie jakość obsługi przewozowej na odpowiednich szlakach (nowsze urządzenia, większe szybkości itd.), ale w stosunkowo niewielkim tylko stopniu wpłyną będą mogły na zwiększenie naszego wpływu i roli w globalnym odsetku udziału polskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej w obrocie zamorskim Rzeczypospolitej. Udział ten będzie nadal wahał się około normy 10%, a więc na poziomie oczywiście niewystarczającym.

W głosach prasy, interesującej się zagadnieniami naszej gospodarki morskiej, powyższy stan rzeczy wywołuje przejawy pewnego zniecierpliwienia. Dają się słyszeć apele o przyśpieszenie tempa inwestycji żeglugowo-morskich. Nie brak podobnych akcentów także w opiniach środowisk gospodarczych, zwłaszcza eksportowych, skąd wychodzą, (sporadyczne, co prawda), sugestie wzgl. żądania co do odpowiedniego zainwestowania poszczególnych szlaków transportowych nowoczesnym tonażem pod banderą narodową. Zachodzą sytuacje, w których układ stosunków płatniczo-dewizowych wyraźnie domaga się zwiększenia udziału tonażu narodowego w obsłudze transportowej naszej wymiany zamorskiej. Innymi słowy — życie samo zaczyna formułować potrzeby tych instrumentów handlu, jakimi są własne statki morskie. Ten prąd opinii jest w zasadzie swej zdrowy i bardzo pożądany: stwarza on to konieczne podłoże dążeń społecznych, wzgl. społeczno-gospodarczych, których wyrazem powinna być polityka inwestycyjna i eksploatacyjna w zakresie żeglugi morskiej.

Jednakże niezbędne jest tutaj pewne omówienie: potrzebę tego omówienia uzasadnia zwykła, pospolita prawda o niebezpieczeństwach niedoceniań rozbieżności między samym zdefiniowaniem potrzeb wzgl. aspiracji a istotnymi możliwościami realizacyjnymi, jakie dane środowisko społeczno-gospodarcze czy polityczno-gospodarcze w określonej

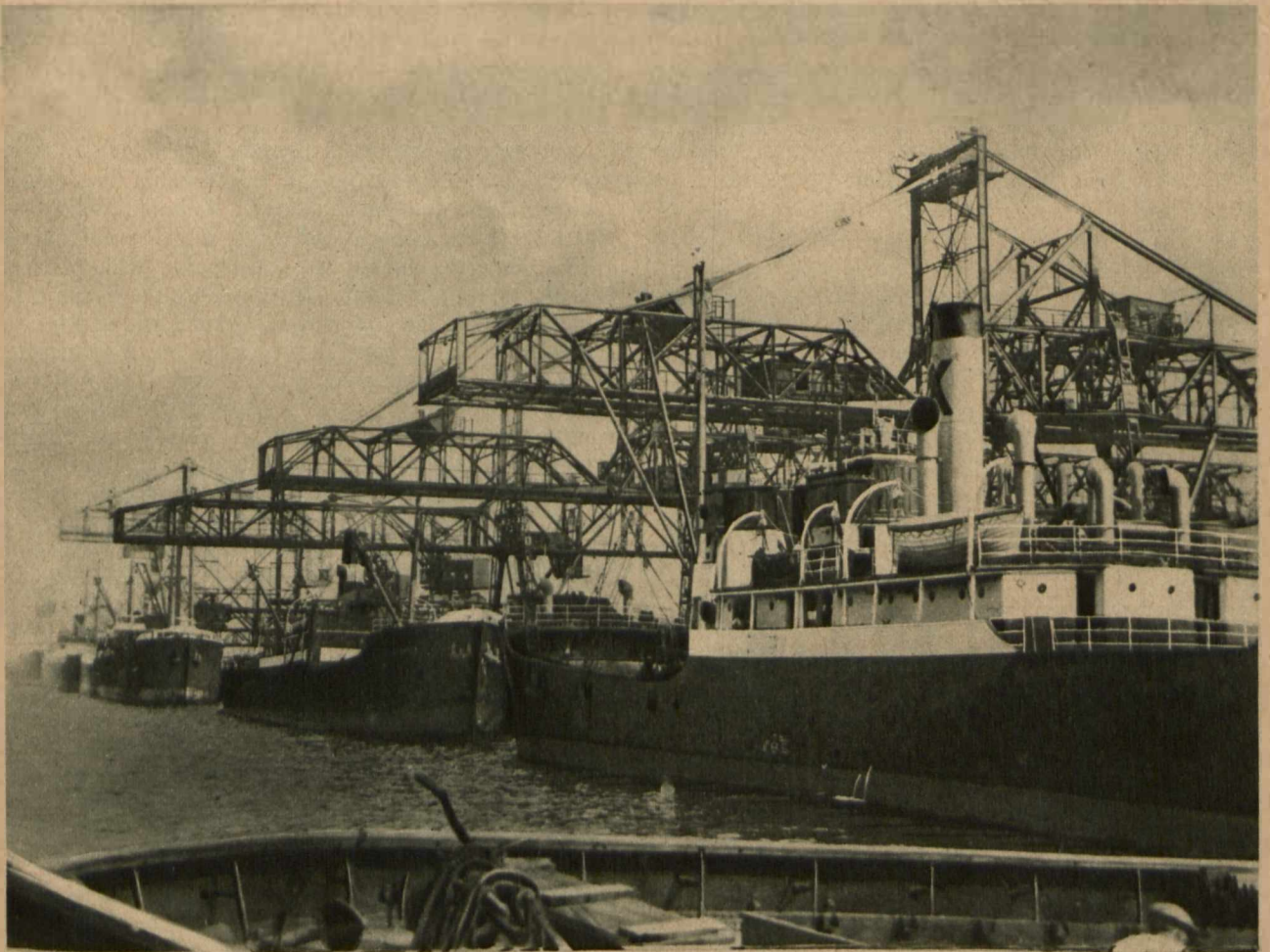
chwili reprezentuje. Moment możliwej w tym zakresie dysproporcji winien znajdować należyte uwzględnienie także i w dyskusji na tematy gospodarki żeglugowej w Polsce.

* * *

Gdyby nawet pozostawić na boku spory na temat tej czy innej kolejności realizacji inwestycyjnych, wysuwanych np. w prasie, to zawsze pozostanie do pokonania problem finansowania inwestycji żeglugowych, który reprezentuje pewne trudności, z reguły większe, niż wydaje się to dostrzegać opinia społeczna. Nie powinno się zapominać, że 1 tona rej. br. statku budowanego kosztuje dzisiaj (zależnie od rodzaju, szybkości itp.), od 30 do 45 funtów sterl. w klasie statków towarowych lub towar.-pasaż., a więc wymiar nakładów kapitałowych w dziedzinie inwestycji żeglugowo-morskich określa się z reguły liczbami od sześciocyfrowych wzwyż. Mówiąc przykładowo i w zaokrągleniu — każde 10.000 ton rej. br. oznacza potrzebę wkładu mniej więcej 10 milionów złotych. Zagadnienie mobilizacji odpowiednich kapitałów na krajowym rynku finansowym — w gestii publicznej czy prywatnej — jest tedy tutaj zagadnieniem najistotniejszym.

Wyczytałem niedawno pogląd (może zresztą raczej impresję), że nie można mówić o braku kapitałów na te cele, skoro rocznie wydaje się miliony i to poważne miliony, na opłacenie należności frachtowych statkom obcych bander. Istotnie — pozycje

wydatków na frachty pod obcymi banderami szacuje się w Polsce na około 200 milionów złotych rocznie. Suma poważna, równająca się przypuszczalnie możliwościom sfinansowania budowy 200 tysięcy ton rej. br. statków handlowych rocznie. Ale to jest pieniądz, krążący w innych płaszczyznach gospodarczych: nie można w ten sposób konfrontować kapitałów obrotowych z kapitałami inwestycyjnymi. Nie ma łatwych dróg dla zmobilizowania kapitałów obrotowych np. importerów pomarańczy lub wełny itp., albo eksporterów węgla wzgl. żelaza lub drzewa na inwestycje np. w rodzaju dodatkowego statku pasażerskiego na linii Gdynia—Nowy Jork lub trajektu (promu morsko-kolejowego) do Szwecji itp. Inwestycje żeglugowe wymagają dysponowania kapitałem zupełnie innym — kapitałem długoterminowym, przygotowanym na rentowność zmienną a przeciętnie raczej umiarkowaną, a przy tym kapitałem stosunkowo znacznym. Te warunki obecnie — w Polsce trzeba to sobie powiedzieć bardzo wyraźnie — predestynują do roli inwestora w żegludze przede wszystkim kapitały publiczne. Dyspozycja tymi kapitałami jest w kraju z natury rzeczy bardzo skoncentrowana; kierunki tej dyspozycji, a więc linie rozprowadzania kapitałów, kontrolowanych przez czynnik publiczny, muszą uwzględniać określone hierarchie celów i wymagania odpowiednich cykli realizacyjnych tych celów. Interes inwestycji żeglugowo-morskich mu-



Przeładunek towarów masowych przy nabrzeżu Szwedzkim w Gdyni

si zdobywać sobie należyte miejsce w tej hierarchii celów — i każdy argument na rzecz tego interesu, każda przesłanka doniosłości tej dziedziny w całości kształcie gospodarczej struktury narodowej, każdy przyczynek do uwypuklenia celowości nakładów kapitałowych na tym tak nowym i tak jeszcze pustym polu pracy gospodarczej, ma swoje doniosłe znaczenie. W tym też głównie kierunku iść winna praca ekonomistów morskich i propagatorów naszej ekspansji morskiej.

* * *

Poza kapitałem publicznym, który dotychczas stworzył przeszło 90% inwestycji żeglugowo-morskich w Polsce — jest pole pracy i dla kapitału oraz inicjatywy ośrodków prywatno-gospodarczych. Ubiegły rok 1938 przyniósł pod tym względem nowy etap realizacyjny: w oparciu o zorganizowaną w r. 1938 przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu akcją morskich kredytów hipotecznych oraz przy częściowym wykorzystaniu ulg w zakresie podatku dochodowego, gospodarcze środowisko gdyńskie zainicjowało (poza dotychczasowym dorobkiem żeglugowym koncernu „Robur“), nowe pozycje inwestycji żeglugowych. Akcja ta może dać w przeciągu r. 1939 przyrost tonażu o pojemności łącznej około 4.000 brt., ale nie według tej liczby, stosunkowo skromnej, oceniać należy znaczenie i perspektywy tych pozycji naszego dorobku morskiego.

Udział — i to udział należyty — prywatnej inicjatywy eksploatacyjnej w żegludze może mieć poważne znaczenie pod kątem zwiększenia wielostronnej prężności ekspansyjnej tego działu naszego gospodarstwa narodowego. Armator prywatny, pracujący z natury rzeczy swobodniej i elastyczniej, niż przedsiębiorstwo, kontrolowane przez czynnik prawno-publiczny, ma rozległe możliwości rozwijania swej działalności akwizycyjnej, zarówno w obrębie narodowym jak i międzynarodowym, ma duże możliwości penetracji akwizycyjnej, może w wielu zakresach pracować taniej. Nade wszystko zaś — zwiększa on ilość osób, zajmujących się żegluga, i to nie tylko w zakresie załóg okrętowych, ale przede wszystkim w zakresie czynników akwizycji i penetracji handlowej. Armatorzy tacy zwiększają element gospodarczy, związany organicznie z miastem portowym i stanowiący ważki czynnik głębokiego zrastania się wybrzeża z zapleczem.

Ujawnione w r. 1938, a przechodzące w r. 1939 w stan realizacji nowe pozycje prywatnej inicjatywy żeglugowej w Polsce, odpowiadają także założeniom programowym Ligi Morskiej i Kolonialnej, która w pracach swojego Zarządu Głównego zwróciła na te zagadnienia baczna uwagę. Ruch ten niewątpliwie będzie się dalej rozwijał, ku czemu konieczne będą dalsze prace organizacyjne, przede wszystkim zaś mobilizowanie środków finansowych (długoterminowe, niskoprocentowane kredyty hipoteczne).

* * *

Rok 1938 przyniósł wreszcie poważny krok naprzód w zakresie rozbudowy krajowego przemysłu budowy statków morskich. Realne przejawy tych sukcesów to — obok znacznego postępu prac inwestycyjnych na Stoczni Marynarki Wojennej — ruszenie z miejsca problemu stoczni handlowej

w Gdyni, które przyniosło w wyniku ukończenie pierwszej pochylni w Stoczni Gdyńskiej, rozpoczęcie budowy na tej stoczni pierwszego pełnomorskiego statku handlowego o nośności 1.250 tdw. dla „Żegluga Polskiej“ oraz pewne dalsze posunięcie naprzód prac nad przygotowaniem przemysłu przetwórczego w zapleczu Gdyni do produkcji na potrzeby budownictwa okrętowego (głównie hutnictwo i przemysł obróbczy metalowy).

Ta dziedzina zagadnień łączy się z problemem uprzemysłowienia Gdyni, ale realizuje równocześnie wielkie zadania z zakresu utrwalenia gospodarczej samowystarczalności kraju oraz jego obronności. Nie jest to dzieło, które mogłoby być dokonane w ciągu jednego lub dwóch-trzech lat; przemysł budownictwa okrętowego należy do dziedzin trudnych, wymagających dużych nakładów, doświadczenia, rynku i współpracy innych gałęzi przemysłu. Jest to przemysł o bardzo wysokich kwalifikacjach. Ministerstwo Przemysłu i Handlu od dawna przywiązywało wielką wagę do należytego rozwiązania tego zagadnienia i inicjatywa Wspólnoty Interesów na tym polu spotkała się z pełnym poparciem Ministerstwa, które spowodowało z jednej strony udzielenie pierwszych zamówień, a z drugiej strony uruchomiło akcję przygotowania przemysłu lądowego do harmonijnej, wszechstronnej współpracy ze stocznią w zakresie dostaw technicznych produktów i artykułów przemysłowych, potrzebnych przy budowie statków morskich.

I na tym więc polu rok 1938 przyniósł pewien pozytywny etap realizacji programu gospodarki żeglugowo-morskiej, którego zasięg w przyszłość jest bardzo znaczny i bardzo doniosły.

* * *

Z objawów ujennych przytoczyć należy przede wszystkim fakt czasowego zawieszenia istniejącej od roku 1934 linii pasażerskiej z Konstancy do Haity, tzw. linii palestyńskiej, oraz znaczne osłabienie ruchu emigracyjnego do Ameryki Południowej i wyraźne pogorszenie się koniunktury eksploatacyjnej w żegludze towarowej, przede wszystkim — trampowej. Są to zjawiska, łączące się z zagadnieniami koniunktury w żegludze pasażerskiej i towarowej, i przede wszystkim jako takie winny być rozpatrywane. O ile chodzi o obroty przewozu emigrantów, to opinia niewątpliwie zdaje sobie sprawę z tego, że sytuacja polityczna w Palestynie układa się od dwóch przeszło lat wysoce niekorzystnie, powodując niemal zanik ruchu emigracyjnego do tego kraju. W latach 1935—36 chodziły na tej linii w pewnych okresach nawet dwa nasze statki, z reguły całkowicie zapełnione: dziś sytuacja tak się przedstawia, że nawet jeden mniejszy pracowałby ze stosunkowo znacznym ryzykiem deficytu. W tym stanie rzeczy konieczne stało się zawieszenie rejsów, co nie oznacza w żadnym razie rezygnacji z tego szlaku, na którym bandera polska powinna pracować i na którym dobrze już przez szereg lat pracowała. Na szlaku tym będzie mógł być w przyszłości zastosowany bądź odpowiedni nowy tonaż, bądź jeden z rezerwowych statków floty GAL.

Ruch emigracyjny do Ameryki Południowej przechodzi od szeregu miesięcy dotkliwy kryzys,

wywołany przede wszystkim reglamentacyjnymi zarządzeniami Argentyny i Brazylii w zakresie imigracji. Należy wierzyć, że trudności te mają charakter przejściowy, związany z wdrażaniem nowego regime'u imigracyjnego w krajach Ameryki Łacińskiej, i że w niedługim czasie nowe zasady organizacji ruchu emigracyjnego pozwolą znów ożywić ten szlak pracy tow. „Gdynia—Ameryka, Linie Żeglugowe”, na którym mają pracować nowe motorowce „Sobieski” i „Chrobry”.

Przejawy kryzysu w żegludze towarowej, datujące się jeszcze z końca r. 1937, dotknęły głównie żeglugę nieregularną, tramping, w którym Polska do chwili obecnej nie jest zbyt silnie zaangażowana. Zjawiska tego kryzysu — głównie spadek stawek frachtowych — mają cechy trwalsze, uzasadnione z jednej strony zmniejszeniem się obrotów, a z drugiej nadmierną podażą tonażu na międzynarodowym rynku frachtowym. W żegludze regularnej osiągnęliśmy zadawalający stan zatrudnienia tonażu oraz dobre wyniki eksploatacyjne, co bez wątpienia trwać będzie także w r. 1939. Polskie przedsiębiorstwa żeglugowe rozszerzyły w tym zakresie pole swej pracy przez utworzenie nowej linii do portów włoskich i półn.-afrykańskich, t. zw. linia owocowa, oraz przez przygotowanie linii do Portugalii i Marokka Francuskiego.

Tak wygląda pobieżny rzut oka na pracę i rozwój polskiej floty handlowej w chwili bieżącej.

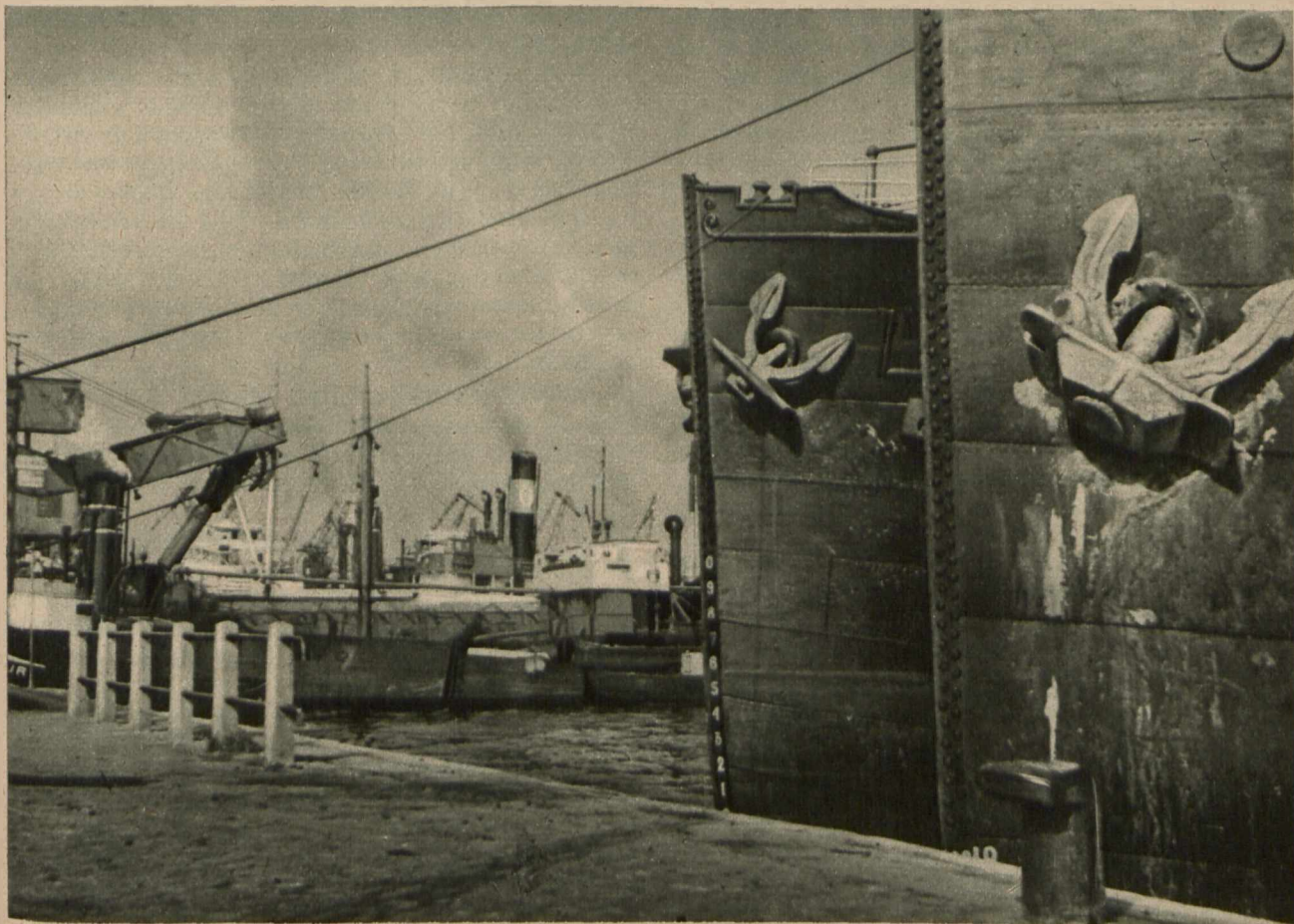
Przyszłość — a o tę przyszłość wszyscy staramy się z całą energią — zależy w dużym stopniu

od środków materialnych, jakie kraj — państwo wzgl. społeczeństwo — zaangażują w tę pracę. Kapitał, kapitał i jeszcze raz kapitał — oto dewiza tych wysiłków. Bez pieniędzy nie będzie rozwoju floty handlowej, choćby nawet najlepsze mieć programy, hasła, choćby największe były potrzeby. Praca na morzu pod własną banderą — to przede wszystkim stały, wszechstronny, konsekwentny wysiłek inwestycyjny, bez którego nie jest możliwa akwizycja frachtów, zdobywanie dewiz, zatrudnienie marynarzy, bezpieczeństwo dostaw surowców i eksportu, konkurencja z obcymi banderami.

Przeciętna wydatków na flotę handlową w Polsce w latach 1927—1939 wynosi mniej więcej 10—15 milionów złotych. Wiemy, co za to można było stworzyć: jesteśmy ciągle na szarym końcu morskich ludów świata. W połowie r. 1938 mieliśmy niecałe trzy tony rej. br. na tysiąc mieszkańców kraju, gdy np. w Danii wypadało przeszło 300 ton, a więc sto razy więcej, na Łotwie prawie 100 ton, czyli trzydzieści razy więcej, w Finlandii pięćdziesiąt razy więcej, w Niemczech 20 razy więcej. — Niemcy przewożą na własnych statkach przeszło 60% obrotów swego handlu zamorskiego, Anglia prawie 70%, a Polska — 10%.

Albo więc godzimy się z tym stanem rzeczy, albo — inwestujemy. Z alternatywy tej wybierzemy na pewno tylko drugą: inwestycje. Ale to rodzi konieczność nakładów finansowych. To jest ten imperatyw, któremu musimy być posłuszni, jeśli chcemy odegrać swoją rolę na morzu.

TADEUSZ OCIOŚZYŃSKI



Fragment portu gdyńskiego

Sprawy kolonialne w Sejmie

Dnia 20 stycznia br. pod obrady komisji budżetowej Sejmu wszedł budżet M. S. Z. Referent tego budżetu, przewodniczący komisji budżetowej, wicemarszałek Sejmu dr L. Surzyński, członek Rady Głównej LMK, w referacie swoim poruszył między innymi sprawy emigracyjne i surowcowo-kolonialne, sprawy, które wchodzą w zakres szczególnych zainteresowań naszej organizacji.

Pan wicemarszałek Surzyński omówił sprawę naszej emigracji, w szczególności zaś wskazał na ciężkie warunki, w jakich znajduje się nasze osadnictwo w Brazylii, a następnie przeszedł do tak istotnego dziś dla kraju zagadnienia, jakim jest problem emigracji żydowskiej.

„Problem żydowski — mówił wicemarszałek Surzyński — stał się dziś jednym z najbardziej palących zagadnień międzynarodowych. Zagadnienie żydowskie w Europie Środkowej i Wschodniej dyskutowane jest w świecie jako problem przesiedlenia kilku milionów Żydów. Faktycznie jednak zagadnienie to traktowane jest przez państwa zachodnie i zamorskie wyłącznie pod kątem widzenia uchodźców politycznych z Niemiec. Państwa te, aczkolwiek mają zarówno terytorialne, jak gospodarcze i finansowe możliwości rozwiązania całokształtu sprawy żydowskiej, stanowiącej jedną z konsekwencji przeludnienia i ciasnoty gospodarczej starożytnego kontynentu, ograniczają się do zacieśnienia zagadnienia i załatwiania tylko takich fragmentów, które narzucają się siłą żywiołową i przed których rozwiązaniem nie można się już uchylić taktyką bierności.

„Zaostrzenie sytuacji na odcinku uchodźców z jednej strony, a taktyka zamykania oczu na całokształt zagadnienia emigracji żydowskiej z drugiej strony, muszą oczywiście oddziaływać ujemnie na rozwiązanie problemu emigracji żydowskiej. W Polsce problem ten dzisiaj sprowadza się do konieczności wznowienia zahamowanej po wojnie emigracji żydowskiej w rozmiarach, odpowiadających potrzebom zarówno państwa, jak i ludności żydowskiej. Tymczasem w r. 1938 wskutek przyływu uchodźców z Niemiec, Polska, klasyczny kraj emigracji żydowskiej, stała się krajem imigracyjnym, do którego przyływa faktycznie zupełnie obcy element, z Polską ani językowo, ani tradycją, ani węzłami rodzinnymi niezwiązany.

„Paradoksalna sytuacja, która się w ten sposób wytworzyła, zaostrza oczywiście jeszcze problem emigracji żydowskiej z Polski.

„Traktowanie zaś problemu przez państwa zachodnie wyłącznie pod kątem widzenia uchodźców z jednego państwa wywołać musi w opinii publicznej w Polsce wrażenie, że tworzenie uchodźców jest w praktyce premiowane, natomiast szukanie rozwiązania problemu emigracji żydowskiej z Polski — która datuje się nie od dziś, lecz od kilkudziesięciu lat — drogą konstruktywnej współpracy międzynarodowej stawia nasze państwo i Żydów polskich w sytuacji upośledzonej.”

Referent wskazał dalej na usiłowania, zmierzają

do rozwiązania sprawy żydowskiej, które idą dziś w trzech kierunkach:

1) podkreślenia znaczenia Palestyny, ze względów narodowych i religijnych, dla emigracji żydowskiej;

2) wykorzystania wszystkich możliwości, istniejących w klasycznych krajach imigracyjnych, lecz możliwości te są dziś niestety bardzo nikłe;

3) znalezienia nowych terenów emigracyjnych, umożliwiających akcję osiedleńczą na większą skalę, aniżeli emigracja rozproszona.

Następnie stwierdził wicemarszałek Surzyński, że: „z uwagi na skomplikowany charakter polityczny, gospodarczy, finansowy i socjalny problemu emigracji żydowskiej, zagadnienie to ma charakter wybitnie międzynarodowy i wymaga multilateralnego porozumienia wszystkich zainteresowanych państw. Jedyne w ten sposób zagadnienie żydowskie, stanowiące dziś w znacznej części czynnik fermentu i konfliktu, może znaleźć rozwiązanie w sposób odciążający Europę od jednej z jej wielowiekowych bolączek.

„Mówiąc o problemie emigracji żydowskiej z Polski — zaznaczył wicemarszałek Surzyński — pragnę na zakończenie podkreślić, że jedynym i właściwym źródłem problemu tego jest historyczny proces, polegający na tym, że chłop polski z przeludnionych wsi drogą naturalnej ewolucji dąży do zajęcia miejsca w handlu i rzemiośle małych miasteczek i miast.

„Proces powyższy rozwija się z siłą żywiołową i jakkolwiek czynić będziemy starania, aby zgodnie z naszą tradycją narodową rozwiązanie problemu żydowskiego nosiło cechy rozwiązania poważnego, godnego naszego Narodu, to jednak z drugiej strony — społeczeństwo żydowskie musi zrozumieć, że poza jego własnymi dążeniami i celami istnieją również interesy polskie. Naród polski nie cofnie się przed przeprowadzeniem swoich interesów życiowych mimo wszelkie trudności i taką lub inną propagandę.

„Mówię to dlatego, gdyż obecnie jest jeszcze czas na spokojne rozwiązanie zagadnienia.

„Jeśli nie będzie innego wyjścia, będziemy musieli podjąć rozwiązanie zagadnienia żydowskiego we własnym zakresie”.

W dalszym ciągu swego przemówienia p. wicemarszałek L. Surzyński omówił zagadnienie surowcowo-kolonialne. Przytaczamy poniżej tę część przemówienia w całości, gdyż daje ona miarę, jak planowo i z jak wielką troską ujmowana jest sprawa naszej zamorskiej ekspansji.

„Nową dziedzinę, która od pewnego czasu weszła w obręb zainteresowań i bezpośredniej akcji Min. Spraw Zagranicznych, jest problem kolonialny.

„Pan Minister Spraw Zagranicznych był pierwszym z polskich ministrów, który, doceniając doniosłość posiadania przez Polskę kolonii, nie tylko zwrócił na tę sprawę uwagę, lecz umieścił ją w rzędzie swych zamierzeń realizacyjnych.

„Dzisiaj problem kolonialny od strony polskiej

został już postawiony i — co specjalnie należy podkreślić — dążenia nasze w tym zakresie są przez opinię międzynarodową coraz bardziej rozumiane i uznawane.

„Dążenia Polski do posiadania własnych terenów kolonialnych wypływają bowiem zarówno z istotnych założeń naszej polityki gospodarczej, jak też z przesłanek, na jakich w dobie obecnej musi opierać się nasza polityka emigracyjna. Nie możemy bowiem dopuścić do tego, aby Polacy za granicą, ten, jak to było widoczne na przestrzeni wielu dziesiątków lat, najcenniejszy element, wykazujący się najcięższą pracą w najtrudniejszych warunkach, zdobywający w swym znojmym trudzie dzikie obszary dla nowożytnej cywilizacji, w efekcie końcowym pozbawiany był na obcych terenach, jak to ostatnio widzimy, przez zespoły, stojące niejednokrotnie na niskim szczeblu cywilizacyjnego i kulturalnego rozwoju, swych praw do języka, rodzimej kultury i kontaktu z macierzą.

„Akcja zmierzająca do uzyskania dla Polski kolonii jest jednak pracą tego rodzaju, że pomyślnie przeprowadzenie jej przez Ministra Spraw Zagranicznych, a o innym nie może być mowy — wymaga zorganizowanej woli i pomocy całego kraju.

„Zresztą wola ta przejawiała się niejednokrotnie przez działalność i wystąpienia organizacji, mającej oparcie w najszerzych warstwach społeczeństwa polskiego, a mianowicie Ligi Morskiej i Kolonialnej.

„Żywiotowy rozwój LMK, która liczy dzisiaj około miliona członków, świadczy wymownie o zrozumieniu spraw kolonialnych przez naród polski.

„W chwili obecnej musimy położyć przede wszystkim nacisk na przygotowanie kraju do zadań, jakie mogą przed nim stanąć w pewnym momencie.

„Tu należą przede wszystkim: wyszkolenie i przygotowanie kadr ludzkich oraz rozwinięcie akcji, wykazującej zarówno nasze zainteresowania terenami kolonialnymi, jak też możliwości konstruktywnej pracy na tych terenach.

„Jeśli chodzi o pierwsze zagadnienie, a więc o kadry ludzkie, to musimy zapewnić sobie dostateczny zespół ludzi odpowiednio przygotowanych do tego, aby mogli objąć swą służbę na nowych posterunkach, w warunkach całkiem od naszych odmiennych. Potrzeba nam będzie odpowiedniej liczby rolników i lekarzy, specjalistów od rolnictwa tropikalnego i medycyny tropikalnej, zootechników, kupców, inżynierów różnych rodzajów, obznajmionych z terenami afrykańskimi i z pracą w tamtejszych warunkach, dalej pracowników administracyjnych, sądowych, żołnierzy itd, przy czym wszystkie te osoby powinny być przygotowane do wykonywania swych obowiązków w klimacie gorącym i znać ewentualną swą przyszłą pracę.

„Zresztą szereg wymienionych powyżej kategorii osób jest i będzie nam potrzebny dla zwiększenia zasięgu naszej ekspansji gospodarczej, niezależnie nawet od posiadania własnych terenów kolonialnych. Z radością stwierdzam, że poważna kadra działaczy kolonialnych jest już przygotowana i czeka na hasło.

„A teraz dalsze zagadnienie: nasz bilans handlowy z krajami zamorskimi, a w szczególności z obszarami kolonialnymi, jest wybitnie ujemny.

Zrównoważenie tego bilansu przez wzmoczenie naszego eksportu na te tereny byłoby osiągnięciem o poważnym dla kraju znaczeniu. Poza tym nawiązanie kontaktu handlowo-gospodarczego z terenami egzotycznymi pozwoliłoby nam na zaopatrywanie się w surowce u źródeł produkcji, zamiast czynić to, jak obecnie, u pośredników europejskich, którym przepłacamy dziesiątki milionów złotych rocznie.

„Tutaj chciałbym zwrócić się do tzw. sfer gospodarczych, które tak często narzekają na to, iż państwo wkracza w sferę inicjatywy prywatnej. Dlaczego inicjatywa prywatna nie zwraca się w tym tak ważnym kierunku eksploatacji gospodarczej: kolonii i handlu z koloniami, gdzie istnieją ogromne możliwości osiągania zysków, co leży przecież w naszym interesie? Dlaczego nie powstają wielkie kompanie eksportowo-importowe dla handlu z Afryką, przedsiębiorstwa do eksploatacji tak potrzebnych nam różnych surowców mineralnych i roślinnych, przedsiębiorstwa żeglugi towarowej itd?

„Afryka to obszar, na którym kopalnie dają dywidendy, dochodzące do stu kilkudziesięciu procent rocznie, a zbiór jednoroczny płodów rolnych pozwala w niektórych przypadkach nie tylko na pokrycie wszystkich kosztów, związanych z zagospodarowaniem i wyposażeniem terenu, ale również pozwala pokryć całkowity koszt nabycia ziemi i maszynowego inwentarza.

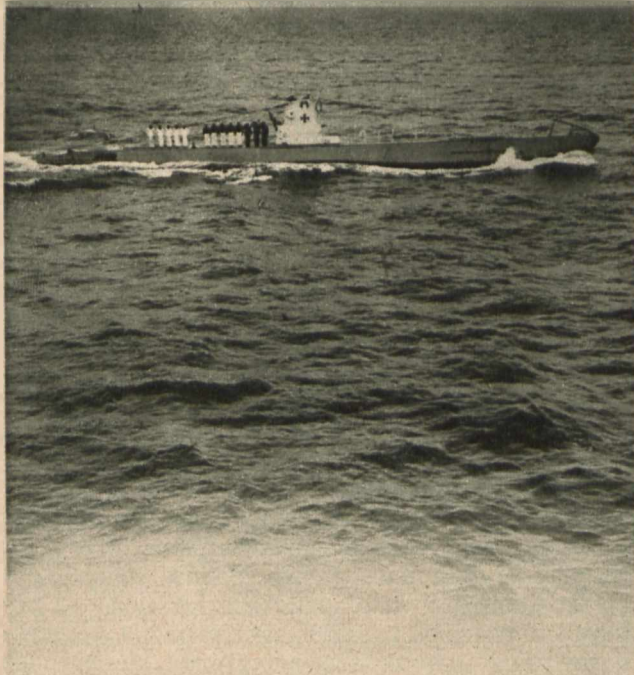
„Wspominając tu o tym, czynię to dlatego, aby z jednej strony wypuklić ciągle jeszcze zaściankowość naszej akcji gospodarczej i brak szerszej inicjatywy, a z drugiej zaś podkreślić potrzebę zmiany w tym zakresie. Zmiana ta jest konieczna zarówno w nastawieniu sfer handlowo - przemysłowych, jak też rządu, a w szczególności kilku resortów, a wreszcie opinii i szerokich kół całego kraju.

„Dlatego też pragnę zaapelować do kolegów referentów budżetu innych resortów, chodziłoby tu przede wszystkim o Min. Przem. i Handlu, Min. Skarbu, Min. W. R. i O. P., aby zechcieli rozważyć wysuwające się tu zagadnienie przy omawianiu przyszłych prac tych resortów w dziedzinie przygotowania naszej akcji kolonialnej oraz starali się uwzględnić w budżetach odnośnych ministerstw ew. potrzebę przeznaczenia pewnych sum budżetowych, czy to na akcję tworzenia katedr, studiów i wykładów z dziedziny kolonialnej na uczelniach dla szkolenia elementu ludzkiego do przyszłej akcji, czy też na popieranie samej ekspansji handlowej i eksploatacyjnej itp.

„Ze swej strony zaś, aby zapewnić Min. Spraw Zagr. niezbędne środki na pionierskie, przygotowawcze prace ministerstwa, mające w szczególności na celu gromadzenie elementów i ułatwianie ekspansji sfer zainteresowanych — proponuję podwyższenie w przyszłym budżecie sumy, przewidzianej w par. 15, do kwoty, odpowiadającej istotnym potrzebom.

„Ponieważ akcja kolonialna jest jedną z historycznych akcji, która ma otworzyć przed krajem nowe możliwości rozwoju, musimy dołożyć starań, aby przez należyte jej przygotowanie oddać w ręce Pana Ministra Spraw Zagranicznych, który tę trudną akcję pierwszy podjął i systematycznie rozwija, jak największe atuty o znaczeniu międzynarodowym“.

NOWY WYŚCIG ZBROJEŃ



Noworoczne życzenia Niemiec pod adresem Anglii wyraziły się w formie konkretnego żądania parytetu tonażu dla okrętów podwodnych marynarki niemieckiej.

Jak wiadomo, układ morski angielsko-niemiecki z roku 1935 dawał Niemcom prawo do budowy okrętów podwodnych w granicach 45% w odniesieniu do tonażu angielskiej floty podwodnej. Ale już wtedy Niemcy zastrzegły sobie prawo parytetu w tej dziedzinie, co prawda jedynie w wypadku nieodzownej konieczności; w każdym razie, na przeciąg lat 7-miu, a więc do roku 1942, miały się zadowolić 45%-owym stosunkiem. Swą obecną decyzję Niemcy uzasadniają tym, że Sowiety rozbudowują swe siły morskie w takim tempie, iż stanowią poważne zagrożenie dla interesów niemieckich na Bałtyku.

Ponadto Niemcy zawiadomiły Anglię, że mają zamiar zbudować jeszcze dwa dalsze ciężkie krążowniki po 10.000 ton, poza budowanymi dotychczas trzema („Blücher“, „Hipper“ i „Prinz Eugen“). Należy nadmienić, że w roku 1937-mym Niemcy uzupełniły swój układ z Anglią z roku 1935 wyrażając zgodę na budowę tylko trzech krążowników ciężkich, jeżeli Sowiety nie będą budowały również większej ilości takich okrętów. Teraz jednak, posiadając konkretne wiadomości o budowie przez Sowiety co najmniej 4-ch okrętów tej kategorii, Niemcy chcą podjąć budowę dalszych dwóch ciężkich krążowników po 10 tys. ton. By jednak pozostał nadal w mocy zasadniczy warunek traktatu z r. 1935, stosunek 35% do ogólnego tonażu floty angielskiej, Niemcy skłonni są zaniechać budowy jednego pancernika o 35.000 ton, oraz dwóch lekkich krążowników po 7.000 ton, względnie przekształcić trzy pancerniki typu „Deutschland“ na okręty szkolne.

Niemieckie uzasadnienie żądania o przyznanie im parytetu w odniesieniu do okrętów podwodnych rozbudową floty sowieckiej wzbudza wielkie wątpliwości. Położenie geograficzne baz floty sowieckiej jest bardzo niedogodne; są one daleko od głównych linii komunikacyjnych na Bałtyku, ponadto flota sowiecka może być łatwo zablokowana w Zatoce Fińskiej. W tych warunkach flota sowiecka nie przedstawia już tak wielkiego niebezpieczeństwa dla Niemiec. Jedynie liczne sowieckie okręty podwodne mogłyby rzeczywiście zagrozić poważnie niemieckim liniom komunikacyjnym na Bałtyku. Ale dla zwalczenia sowieckich okrętów podwodnych potrzebne są Niemcom przede wszystkim lekkie okręty nawodne: torpedowce, eskortowce, ścigacze, samoloty, ale nie okręty podwodne, które się najmniej do tego celu nadają. Dlatego też wysuwane przez Niemcy niebezpieczeństwa sowieckiego nie wydaje się dostatecznie uzasadnione. W rzeczywistości na decyzję Niemiec wpłynęły prawdopodobnie inne czynniki natury politycznej i wojskowej. Według wszelkiego prawdopodobieństwa, parytet okrętów podwodnych jest im potrzebny nie dla celów obronnych, lecz zaczepnych i to przede wszystkim przeciwko Zachodowi: Anglii i Francji. Obecne zaś położenie polityczne w Europie, w związku z zarysowującą się likwidacją wojny domowej w Hiszpanii na korzyść generała Franco, daje Niemcom dużo możliwości skutecznego zastosowania tak niebezpiecznej dla Anglii broni, jaką jest liczna flota podwodna. Ogólnie wiadomo, że jedną z zasadniczych przyczyn ostatecznego niepowodzenia działań niemieckich okrętów podwodnych podczas wielkiej wojny było to, że bazy ich były położone za daleko od głównych linii komunikacyjnych Anglii. Wtenczas już starały się Niemcy zorganizować potajemne bazy dla swych okrętów podwodnych w portach hiszpańskich, położenie których było z punktu widzenia operacyjnego niezwykle korzystne.

Jeżeli by Niemcy, korzystając ze swych stosunków i wpływów w Hiszpanii narodowej, rozmieściły w portach atlantyckich i śródziemnomorskich Hiszpanii, np. w Ferrolu, Vigo, Cencie, Palmie i na Wyspach Kanaryjskich, znaczną ilość okrętów podwodnych, to główne linie komunikacyjne morskie nie tylko Anglii, ale i Francji, znalazłyby się w wielkim niebezpieczeństwie. Rozmieszczone w ten sposób niemieckie okręty podwodne zagrażałyby skutecznie angielskim liniom komunikacyjnym z Ameryką, Afryką i Azją, zarówno na Morzu Śródziemnym, jak i na Oceanie Atlantyckim. Zostałyby również zagrożone francuskie połączenia z jej imperium afrykańskim.

Tu zauważyć należy, że posiadane teraz przez Niemcy okręty podwodne należą do typów małych i średnich (od 250 do 750 ton), a więc mają zasięgi dość ograniczone i mogą działać skutecznie jedynie w tym wypadku, jeżeli ich bazy wypadkowe znajdować się będą jak najbliżej właściwych obiektów

ataku, w danym wypadku angielskich i francuskich linii komunikacyjnych. Temu zaś warunkowi jak najlepiej odpowiadają porty hiszpańskie. W świetle tych rozważań wydaje się bardzo prawdopodobne, że istotnym motywem żądania parytetu była nie obawa przed flotą sowiecką, lecz dążenie do zdobycia dla swych okrętów podwodnych dobrze położonych baz.

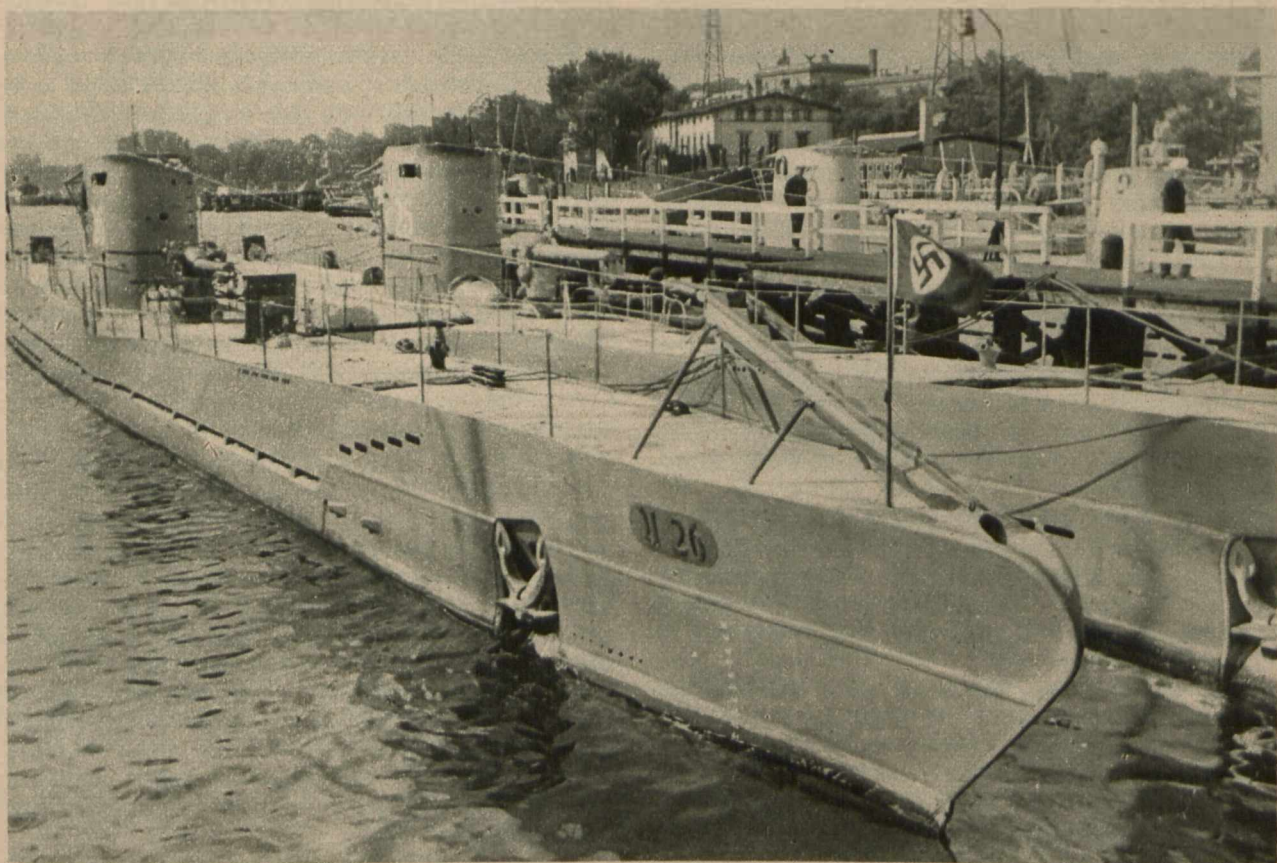
Parytet z Anglią pozwoli Niemcom na posiadanie 70.000 ton okrętów podwodnych. Ale wymagania strategiczne Anglii zmuszają ją do budowy okrętów podwodnych o wymiarach dość dużych (1.000 — 1.500 ton), a więc ich ilość nie jest znaczna: w chwili obecnej Anglicy posiadają 64 okręty podwodne. Niemcy zaś, wychodząc z założenia, że zasadniczym czynnikiem powodzenia działań okrętów podwodnych jest przede wszystkim wielka ich ilość, budują okręty podwodne o wymiarach bardzo umiarkowanych. Dzięki takiej polityce posiadają już teraz w składzie floty, wzgl. w budowie, 71 okrętów podwodnych o ogólnym tonażu ok. 25.000 ton. W ramach zaś parytetu z Anglią będą mogły wykorzystać jeszcze 45.000 ton przez zbudowanie 80 okrętów podwodnych po 500 ton, czyli rozporządzać będą olbrzymią flotą podwodną w składzie 161 okrętów. Jeżeli uprzytomnimy sobie, że w chwili wybuchu wojny światowej posiadały Niemcy tylko 24 zdolne do użytku okręty podwodne o bardzo małym zasięgu i rozmieszczone w bazach daleko położonych i łatwych do zablokowania, to w chwili obecnej położenie Niemiec jest pod tym względem o wiele korzystniejsze, zwłaszcza jeżeli

posiadać będą do dyspozycji porty hiszpańskie. Obecna flota podwodna Niemiec nie przedstawia się zbyt groźnie dla Anglii, jeżeli by została rozmieszczona w bazach niemieckich na morzach Północnym i Bałtyckim; nabiera zaś zupełnie innego ciężaru gatunkowego, jeżeli działalność jej opierać się będzie o porty hiszpańskie.

Skutkiem politycznych decyzji Niemiec co do rozbudowy floty podwodnej do stanu parytetu z Anglią będzie prawdopodobnie zaostrożenie przeciwników angielsko-niemieckich z powodu Hiszpanii. Anglia więcej, niż dotychczas, dążyć będzie do wyeliminowania tego kraju spod wpływów niemieckich przez utrudnianie wszystkimi środkami odniesienia ostatecznego zwycięstwa generałowi Franco. Francja również nie może dopuścić do zwycięstwa generała Franco, jeżeli nie ma pewności, że to zwycięstwo nie stworzy nowego frontu pirenejskiego i nie odda do dyspozycji niemieckich i włoskich okrętów podwodnych portów hiszpańskich.

Żądanie Niemiec o przyznanie im parytetu z angielską flotą podwodną zaskoczyło Anglię bardzo przykro i niebezpiecznie. Polityka Anglii, która dotychczas popierała zbrojenia morskie Niemiec, doczekała się bardzo prędko szeregu ciężkich i upokarzających klęsk — od okupacji Nadrenii do kapitulacji w Monachium. Ale te klęski dotyczyły Anglii tylko pośrednio; żądanie zaś parytetu godzi już bezpośrednio w najistotniejszą podstawę bytu Anglii — w panowanie na morzu.

R. CZECZOTT



Niemieckie okręty podwodne w porcie Kilonii

SPRAWA EMIGRACJI ŻYDOWSKIEJ JAKO PROBLEM KOLONIALNY

W ostatnim numerze „Morza i Kolonij” omówiliśmy w ogólnych zarysach całokształt zagadnienia emigracji żydowskiej, oraz trzy kierunki, prowadzące do rozwiązania problemu:

1) emigrację rozproszoną do klasycznych krajów imigracyjnych, mogących przyjąć przede wszystkim żydowski element miejski,

2) zorganizowaną emigrację masową do Palestyny,

3) zorganizowaną emigrację masową na obszary nieużytkowane i słabo zaludnione.

Rozwiązanie sprawy żydowskiej drogą emigracji rozproszonej na wielką skalę napotyka dziś na nieprzewidywane trudności polityczne.

Jeżeli zaś chodzi o Palestynę, to wypadki polityczne w rejonie śródziemno morskim i brytyjska polityka imperialistyczna na Bliskim Wschodzie przekreśliły w znacznej mierze nadzieje Żydów. Myśl utworzenia niepodległego państwa żydowskiego — wskutek zbrojnego oporu Arabów — nie znalazła rozwiązania. Nie została również rozwiązana w Palestynie sprawa emigracji żydowskiej. W latach 1921—1938 przybyło do Palestyny zaledwie około 300.000 imigrantów żydowskich, co stanowi przeciętnie około 17 000 rocznie. Tymczasem żydowskie potrzeby emigracyjne ocenia się na 200.000 rocznie, z czego na samą Polskę przypada około 100.000 rocznie. Oczywiście, o ile Żydzi mogliby się stać wyłącznymi gospodarzami na ziemi palestyńskiej, to mogliby rozwiązać sprawę emigracji żydowskiej na wielką skalę. Ale nie należy zapominać, że współgospodarzami na ziemi palestyńskiej są Arabowie, którzy nie chcą współżyć z Żydami, a których uświadomienie narodowe i polityczne rośnie. Nie należy wreszcie zapominać, że faktycznym włodarzem ziemi palestyńskiej jest Wielka Brytania, która uprawia od powstania mandatu palestyńskiego konsekwentnie politykę równowagi pomiędzy czynnikiem żydowskim i arabskim. Polityka równowagi tych dwóch sił będzie niewątpliwie przez Wielką Brytanię kontynuowana. Oznacza to, że Żydzi nie będą nigdy samodzielnymi gospodarzami w całej Palestynie i że wskutek tego nie będą nigdy w stanie rozwiązać w rejonie palestyńskim zagadnienia emigracji żydowskiej według żywotnych potrzeb żydostwa.

Skoro ani emigracja rozproszona, ani emigracja palestyńska nie rozwiążą zagadnienia przesiedlenia z Europy co najmniej 6 milionów Żydów, konieczne jest wkroczenie na trzecią drogę, tzn. rozwiązanie zagadnienia emigracji żydowskiej na podstawie terytorialistycznej.

Już przed wojną, równocześnie z palestyńskim ruchem syjonistycznym, idee terytorialistyczne nurtowały wśród społeczeństwa żydowskiego. Były nawet dyskutowane dwie konkretne możliwości: jedna — to utworzenie ośrodka kolonizacji żydowskiej w Ugandzie, którą interesował się sam twórca współczesnego syjonizmu, Herzl, a która upadła

wskutek opozycji znacznego odłamu syjonistów. Druga koncepcja, pochodząca od Żydów amerykańskich, miała na celu utworzenie wielkiego żydowskiego ośrodka w Angoli. Nim zagadnienie to jednak dojrzało, wybuchła wojna światowa, a sprawa terytorium żydowskiego skierowana została na tory palestyńskie.

Obecnie, w okresie wzmożonego antysemityzmu, w okresie przymusowej emigracji Żydów z różnych krajów, w okresie równoczesnego zacieśniania możliwości imigracyjnych zarówno w Palestynie, jak i w klasycznych krajach imigracyjnych (Stany Zjednoczone, Kanada, Argentyna, Brazylia, Australia), dyskutowane są znowu żywo zarówno w żydowskich jak i w nieżydowskich kołach możliwości znalezienia słabo zaludnionego terytorium, na którym możliwe byłoby masowe osiedlenie Żydów.

Zasadniczo na kuli ziemskiej znajdują się jeszcze obszary słabo zaludnione i gospodarczo nieużytkowane, nadające się do masowego osiedlenia elementu białego. Można je rozdzielić na dwie kategorie: na państwa suwerenne, a tu wyliczyć należy Australię (1 mieszkaniec na 1 km kw.), Kanadę (0,5 mieszk. na 1 km kw.), państwa Ameryki Południowej oraz Unię Południowo-Afrykańską (8 mieszkańców na 1 km kw.). Drugą kategorię stanowią słabo zaludnione obszary kolonialne, a mianowicie Gujana brytyjska, holenderska i francuska oraz kolonie w Afryce środkowej i południowej.

Rozwiązanie terytorialistyczne sprawy żydowskiej w państwach suwerennych napotyka na te same zasadnicze trudności, jak imigracja indywidualna Żydów do tych krajów. Wszystkie te państwa uważają zasadniczo element żydowski za niepożądany i widzą w przyjęciu wielkich mas żydowskich więcej niebezpieczeństw, aniżeli korzyści gospodarczych i politycznych. Jednym słowem, realizacja koncepcji terytorialistycznej w jednym z powyższych państw suwerennych nie byłaby uważana za koncepcję konstruktywną, leżącą w interesie samego państwa imigracji — a nie należy zapominać, że zawsze interes państwa imigracji decyduje o rozwiązaniu problemów migracyjnych.

Wśród tych państw suwerennych istnieje jednak jedno państwo, które niewątpliwie stoi wobec konieczności zwiększenia swej ludności drogą masowej imigracji: jest to Australia, poważnie zagrożona wskutek zarysowującej się coraz bardziej ekspansji rasy żółtej, która wcześniej czy później musi zalać kontynent australijski. Australia dąży jednak dzisiaj do rozwiązania swego problemu ludnościowego drogą imigracji elementu anglosaskiego i sprzeciwia się większej imigracji żydowskiej. Jak długo więc Australia żywić będzie iluzję, że zaludni się anglosasami, tak długo kontynent ten będzie dla Żydów zamknięty — wbrew żywotnym interesom samej Australii.

Skoro rozwiązania terytorialistyczne w państ-



Transport wełny w porcie Melbourne

wach suwerennych odpadają, pozostaje rozwiązanie kolonialne. Ostatnio dyskutowane są przez opinię publiczną oraz poruszone zostały częściowo nawet przez odnośne czynniki rządowe następujące tereny: Gujana brytyjska w Ameryce Południowej, oraz Kenia, Tanganika, Północna Rodezja, Angola na kontynencie afrykańskim.

Jeżeli chodzi o Gujanę, to masowa emigracja żydowska byłaby możliwa tylko w obrębie wszystkich trzech kolonij, tzn. Gujany brytyjskiej, francuskiej i holenderskiej. W chwili obecnej brak jest dostatecznych elementów, które by pozwoliły na obiektywną ocenę, czy koncepcja Gujany jest realna.

Dużo wyraźniejsze kontury posiada koncepcja szukająca rozwiązania sprawy emigracji żydowskiej na kontynencie afrykańskim. Zarówno Kenia jak i Północna Rodezja posiadają niewątpliwie warunki dla masowego osiedlenia białych. W Kenii na obszarze 583.000 km kw. zamieszkuje zaledwie 3,1 miliony ludzi, w tym 17,5 tys. białych. W Północnej Rodezji na obszarze 746.000 km kw. zamieszkuje zaledwie 1,4 miliona ludzi, w tym 10 tys. białych. Tanganika wreszcie mieści na obszarze 970.000 km kw. 5,1 miliona ludzi, w tym 8 tys. białych. Warunki klimatyczne w tych trzech koloniach pozwalają na osiedlenie się białych, oczywiście w odpowiednich rejonach wyżynnych i przy stosowaniu nowoczesnych środków higieny. Kolonie te są dzisiaj nastawione na produkcję rolniczą, mogłyby one jednak rozwinąć się również jako ośrodki produkcji przemysłowej i ośrodki handlowe. Zasadniczo rozwiązanie sprawy emigracji żydowskiej na płaszczyźnie terytorialistycznej w obrębie kolonij afrykańskich ma pewne stałe korzyści gospodarcze i polityczne, nie tylko dla Żydów, lecz również dla kraju przyjmującego, tzn. dla Wielkiej Brytanii. Korzyści te są następujące:

1) Niski poziom rozwoju ludności tubylczej umożliwia masowe osiedlenie Żydów, bez tworzenia takiego konfliktu, jaki powstał w Palestynie pomiędzy Żydami a Arabami, posiadającymi własne tradycje i wzrastającą świadomość narodową.

2) Nikła ilość elementu białego w koloniach nie wytworzy poważnego konfliktu pomiędzy imigrantami żydowskimi, a pozostałą białą ludnością, któ-

ra niewątpliwie przez konkurencję żydowską wyparta będzie ze swych pozycji gospodarczych, lecz która będzie mogła, w każdym razie przez jedno pokolenie zachować swą pozycję polityczną i administracyjną.

3) Terytorialistyczne rozwiązanie sprawy żydowskiej wymaga wytworzenia żydowskiej warstwy rolniczej. Jest to nader trudne tam, gdzie Żyd musi dokonywać wielkiego wysiłku fizycznego, tzn. tam, gdzie musi się stać prawdziwym chłopem. Tymczasem rolnictwo kolonialne

oparte jest dziś nie na gospodarstwach chłopskich, lecz na fermach i plantacjach, na których pracę fizyczną wykonywa murzyn. Jasne jest, że w takich warunkach utworzenie niezbędnej warstwy rolników żydowskich jest dużo łatwiejsze, aniżeli w krajach europejskich.

4) Masowe osiedlenie Żydów doprowadziłoby do poważnego podniesienia poziomu gospodarczego tych kolonij, które w ten sposób w przeciągu jednego lub dwóch pokoleń mogłyby podnieść się do poziomu gospodarczego i socjalnego Unii Południowo-Afrykańskiej, stanowiąc poważne wzmocnienie pozycji Imperium Brytyjskiego w Afryce.

Afrykańska koncepcja terytorializmu żydowskiego jest więc koncepcją konstruktywną, dającą korzyści państwu imigracji, dającą korzyści państwu emigracji, rozwiązującą w sposób trwały zagadnienie bytu gospodarczego i narodowego mas żydowskich i leżącą tym samym w interesie gospodarki światowej i stabilizacji międzynarodowych stosunków politycznych.

Realizacja tej koncepcji wymaga oczywiście nie tylko wielkich kapitałów, których mobilizacja leżałaby w interesie zarówno Żydów, jak i Wielkiej Brytanii. Utworzenie terytorium żydowskiego w Afryce wymaga przede wszystkim pionierskiego wysiłku tych Żydów, którzy w pierwszych dziesięciu latach zdobyć mają te obszary dla narodu żydowskiego. Do tych wysiłków pionierskich zdolni są jedynie Żydzi polscy. Jedynie Żydzi polscy bowiem posiadają odpowiednią odporność fizyczną i psychiczną. Jedynie Żydzi polscy posiadają warstwę robotniczą i jedynie w Polsce przechodzą przysposobienie rolnicze, dostarczając odpowiedniego materiału ludzkiego, co jest niezbędne dla gospodarczego opanowania i urzędzenia kraju.

Tak samo, jak żydowska Palestyna nie mogłaby powstać bez żydowskich chaluców z Polski, tak samo bez Żydów polskich nie może powstać żaden inny wielki ośrodek imigracji żydowskiej. Żydzi polscy, którzy wskutek nadmiernej liczby i wadliwej struktury są elementem destrukcyjnym w życiu gospodarczym i społecznym Polski, stanowią niezbędną element dla każdego konstruktywnego rozwiązania sprawy żydowskiej w skali światowej.

Ze strony ortodoksyjnych syjonistów przeciwko

idei terytorialistycznej wysuwane są uporczywie poważne zarzuty, które streścić się dają w następujących тезach:

1) Żadna koncepcja terytorialistyczna nie jest realna, gdyż żadne państwo nie okazało dotychczas realnej gotowości udostępnienia jakiejś części swego terytorium dla rozwiązania problemu żydowskiego.

2) Żadnego narodu nie stać na równoczesną kolonizację dwóch terenów. Skoro wysiłek żydowski skoncentrował się około dzieła palestyńskiego, niemożliwe jest równoczesne inwestowanie poważnych funduszy żydowskich w jakieś koncepcje terytorialistyczne, nawet w znaczeniu utworzenia kolonii dla przyszłego państwa palestyńskiego. Najpierw bowiem musi istnieć metropolia, tj. państwo żydowskie, a potem dopiero może powstać ew. żydowska kolonia.

3) Akcja kolonizacyjna wymaga specjalnego nastawienia ideowego. Nastawienie takie istnieje wśród Żydów w stosunku do Palestyny, i dlatego dzieło palestyńskie dało pozytywne rezultaty. Natomiast podobnego nastawienia ideowego nie będzie nigdy w stosunku do jakiegokolwiek terenu obojętnego dla tradycji żydowskich — i dlatego każda koncepcja terytorialistyczna zakończyć się musi niepowodzeniem.

Powyższe zarzuty nie wytrzymują krytyki, a to z następujących powodów:

1) Istotnie, zagadnienie terytorialistycznego rozwiązania sprawy żydowskiej nie dojrzało jeszcze tak dalece, aby to mocarstwo kolonialne, które ma głos decydujący w tej sprawie, wyraziło zgodę na udostępnienie masowej kolonizacji żydowskiej jednego ze swych terenów kolonialnych. Jednak nie mniej iluzoryczne jest liczenie niektórych syjonistów, że Wielka Brytania zgodzi się odstąpić od swej tradycyjnej polityki równoważenia sił i że wbrew zasadom swej polityki imperialistycznej odda Żydom Palestynę w takie władanie, które mogłoby rozwiązać zagadnienie emigracji żydowskiej. Wielka żydowska Palestyna nie leży na linii tradycyjnej polityki brytyjskiej — natomiast utworzenie żydowskiego terytorium w Afryce może być w interesie politycznym i gospodarczym Imperium Brytyjskiego.

2) Jeżeli Palestyna mogłaby załatwić zagadnienie żydowskie w całości, nikt nie zastanawiałby się w ogóle nad koncepcjami terytorialistycznymi. Ponieważ jednak Palestyna może stanowić tylko ośrodek narodowy i polityczny, nie zaś ludnościowy żydostwa, a problem żydowski polega na konieczności zlikwidowania, w interesie zarówno gospodarki jak i samych Żydów, bytu mniejszości żydowskiej w diasporze, konieczne jest, wcześniej czy później, utworzenie ośrodka ludnościowego dla zapewnienia egzystencji ekonomicznej i narodowej masom żydowskim. Jeżeli Żydzi nie chcą stopniowej zagłady żydostwa europejskiego, muszą, w swym własnym interesie, utworzyć bazę ludnościową, która byłaby uzupełnieniem ich bazy narodowej i politycznej, jaką niewątpliwie zawsze pozostanie Palestyna.

3) Jeżeli chodzi o argumenty, że tylko przesłanki ideowe mogą skłaniać Żydów do przewarst-

wowania, do pracy fizycznej i do wysiłków pionierskich, to świadczyłoby to bardzo źle o zmyśle realizmu Żydów. Należy sobie zdać sprawę, że wprawdzie w Europie zawsze będą Żydzi, lecz że ośrodki masowe żydostwa w Europie ulec muszą likwidacji. Likwidacja ta może nastąpić albo drogą zagłady ekonomicznej, a więc czysto destrukcyjnie, albo drogą stworzenia sobie przez Żydów na nowych ziemiach nowych i tym razem już stałych pozycji gospodarczych, a więc konstruktywnie. Od zrozumienia tej prawdy przez przewodców żydowskich zależy rozwiązanie zagadnienia przyszłego bytu milionów Żydów. Nie jest to problem „ideowości“, lecz problem zrozumienia ewolucji dziejowej.

Reasumując powyższe wywody, możemy zagadnienie emigracji żydowskiej ująć w sposób następujący: problem nie może być całkowicie rozwiązany ani w Palestynie, ani drogą tzw. emigracji rozproszonej. Rozwiązanie pełne, które by uzdrowiło przede wszystkim sam naród żydowski, dać może tylko stworzenie obok Palestyny drugiego żydowskiego ośrodka terytorialnego, stanowiącego kolonię ludnościową, a ew. również bazę surowcową żydowskiej Palestyny. Teoretycznie, kontynentem idealnym dla rozwiązania sprawy żydowskiej na wielką skalę byłaby Australia. Wobec negatywnego stanowiska samej Australii — pozostaje — kontynent afrykański. Sprawa żydowska ma więc swój aspekt kolonialny.

Wobec zamknięcia się kontynentu amerykańskiego, azjatyckiego i australijskiego dla rozwiązania wielkich zagadnień ludnościowych i ekonomicznych Europy, kontynent afrykański staje się coraz bardziej naturalnym zapleczem i uzupełnieniem kontynentu europejskiego. Wśród palących zagadnień Europy, sprawa żydowska zajmuje miejsce pierwszorzędne. Nic dziwnego, że skoro sprawy żydowskiej nie chcą lub nie mogą rozwiązać Ameryka i Australia, kontynent afrykański staje się tym terenem, na którym prędzej czy później również sprawa emigracji żydowskiej będzie musiała znaleźć chociaż częściowe rozwiązanie.

LEMANUS



Osada murzyńska — Afryka

KONTREDANS DOKOŁA MORZA CZERWONEGO



Rozpoczął się już dość dawno, przed stu pięćdziesięciu laty. Ówczesny generał Napoleon Bonaparte zrozumiał doskonale, jakie znaczenie posiada ów wąski pas słonej wody, wtłoczony między dwie części świata, Afrykę i Azję. Docenił w pełni jego wagę, pojął, że ten, kto posiada jego wybrzeża, panować będzie nad morzami Wschodu. Zrozumiał to wszystko, pokusił się o panowanie nad Morzem Czerwonym i... przegrał. A wtedy nie było jeszcze przecież Kanału Sueskiego.

W kilkadziesiąt lat później dokonała Francja nowej próby w basenie Morza Czerwonego. Było to w roku 1862, w rok zaledwie po zwycięskim dla niej zakończeniu pierwszej wojny z Chinami o Indochiny. Wojna ta wykazała w pełni niedogodności, wynikające dla Francji z braku francuskiej stacji postojowej między metropolią a nową kolonią na Dalekim Wschodzie. Francuska ekspansja kolonialna była wtedy w pełnym rozwoju i brakowi temu trzeba było koniecznie zaradzić. Nie było wcale dla Francuzów pożądane, aby okręty ich zawijać miały koniecznie do brytyjskiego Adenu. Z tych właśnie przesłanek wynikło przeprowadzone w roku 1862 kupno dzisiejszej Somalii francuskiej przez kapitana Fleuriot de Langle. Interes był dobry. Poprzedni posiadacz tych ziem, sułtan Tadżury, odstąpił je francuskiemu emisariuszowi za... 10 tysięcy talarów i jeszcze był zadowolony, że mu Francuzi tyle zapłacili za wąski pas nieużytecznej pustyni i kilka nędznych osad tubylczych. A Francuzi byli również zadowoleni, że zyskali dogodny punkt postojowy dla swych statków. Później zresztą okazać się miało jeszcze, że miejsce było i z innych względów szczęśliwie wybrane. Wtedy jednak nie myślano jeszcze, że Dżibuti stanie się po upływie czterdziestu lat monopolistycznym portem cesarstwa abisyńskiego. A Kanał Sueski był już bliski ukończenia.

Przyszli potem z kolei Włosi i usadowili się na północ od nowej posiadłości francuskiej, w Erytrei. A tymczasem spełniał się powoli największy sukces Francji w basenie Morza Czerwonego — Kanał Sueski. Swym geniuszem technicznym i swym ka-

pitalem stworzyła Francja niezawodny klucz do wrót tego morza. Lesseps dał w ręce Francuzom niebylejaki instrument władzy materialnej nad bliższym morzem.

Dzięki Kanałowi Sueskiemu rola i znaczenie Morza Czerwonego wzrastają wielokrotnie. Najkrótsza droga do Indii i na Daleki Wschód staje się skarbem nielada. I dlatego, choć Francja, budując kanał, dostaje w swe ręce (przynajmniej finansowo) dostęp do tego politycznego morza, to jednak i Anglia, zazdrosna, jak zawsze, o „swą“ drogę do Indii i ustalającą się w tym czasie coraz bardziej na zachodnim brzegu Morza Czerwonego (Sudan!), nie spuszcza oka z tej cennej arterii wodnej między poszczególnymi częściami świata.

W międzyczasie Etiopia Menelika odnosi równie zadziwiający jak i niespodziewany triumf nad Włochami. Okazuje się, że trzeba brać to egzotyczne cesarstwo poważniej, niż zdawałoby się to przed Aduą. I wtedy właśnie wkracza znowu w szranki — Francja. Przypomina sobie, że posiada w swym ręku Dżibuti, a więc port, położony, spośród wszystkich, najbliższej Addis Abeby. Dlaczego więc nie przetworzyć Dżibuti w monopolistyczny port morski wielkiej i bogatej Etiopii? Od tych refleksyj do czynu jest tylko krok jeden, i oto w 3 lata po Adui zawarta zostaje umowa z Etiopią na budowę francuskiej linii kolejowej Dżibuti — Addis Abeba, w dwa lata zaś później roboty są rozpoczęte. Tworzy się drugi „korek“ francuski w tych stronach świata. Pierwszy — Kanał Sueski — zabezpieczył cenną butelkę Morza Czerwonego. Drugi — Dżibuti i kolej do Addis Abeby, zapewnić miał Francji kontrolę nad Abisynią i mógł stanowić pierwszorzędnym instrument penetracyjny w stosunku do Afryki Wschodniej. Inna kwestia, że zanim instrument zaczął funkcjonować należycie, wybuchła wojna światowa (kolej Dżibuti — Addis Abeba wykończona została dopiero w r. 1917), ale pomimo to, wspólna



Targ na wielbłądy w Dżibuti



Tubylcy u studni — Dżibuti

praca portu w Dżibuti i kolei, najprzód częściowo unekcjonującej, a potem pracującej przez 18 lat na pełnej długości, zapewniła Francji korzyści ogromne.

Wraz z wojną światową, kontredans polityczny, koncentrujący się do tego czasu raczej na zachodnim wybrzeżu Morza Czerwonego, po stronie afrykańskiej, przeniósł się na wybrzeże wschodnie, do Azji, na Półwysep Arabski. Anglia, wciąż czuwająca bacznie nad „swą” drogą do Indii, uważa, że jest to najlepszy moment dla wyparcia ze wschodniego wybrzeża czerwonomorskiego Turcji, związanej nieopatrnie z obozem nieprzyjacielskim.

Umocniwszy tedy swą władzę nad Egiptem i osiągnąwszy pełną kontrolę polityczną nad dostępem i ujściem Kanału Sueskiego oraz jego zachodnim wybrzeżem, zabiera się na dobre do wschodnich wybrzeży kanału oraz Morza Czerwonego, czyli do Palestyny i Arabii. Wybucho głośny „bunt puszyński” Fejsala i Lawrence’a, panowanie tureckie, zmurszałe już od dawna, wali się definitywnie w gruzy. Wschodnie wybrzeże czerwonomorskie nie dostaje się wprawdzie pod polityczną władzę Anglii, ale nowe państwa arabskie, które objęły tam dziedzictwo po Turcji sultańskiej, nie są już groźne dla Albionu, tym bardziej, że dostają się one od razu w krąg działania potężnej angielskiej akcji politycznej (sir Philby w Dżeddah). Mandat zaś angielski nad Palestyną uzupełnił doskonale brytyjski system kontroli politycznej nad Kanałem Sueskim.

Tego rodzaju stan rzeczy, nader korzystny dla Anglii i Francji, trwał w basenie czerwonomorskim aż do roku 1935—36, gdy wojna abisyńska, zakończona podbiciem cesarstwa Lwa Judy przez Włochy faszystowskie, zmieniła gruntownie sytuację na

tych obszarach. Dla każdego, kto jako tako orientował się w stosunkach tamtejszych, stało się od razu oczywiste, że nowe włoskie imperium kolonialne, zajmujące ogromne obszary Afryki Wschodniej i oparte z jednej strony o Morze Czerwone, z drugiej zaś — o Ocean Indyjski, zagrozi poważnie dotychczasowej hegemonii anglo-francuskiej (raczej jednak angielskiej, niż francuskiej, o której właściwie trudno mówić w tym wypadku), w tej stronie świata i stanowić będzie czynnik o rozstrzygającym znaczeniu i wielkiej sile dynamicznej. W szczególności zaś pewne było, że owa nowa i ekspansywna siła dążyć będzie wszelkimi dostępnymi środkami do usunięcia dwóch zawadzających jej „korków”: tego z Kanału Sueskiego i tego drugiego, z Dżibuti i linii kolejowej do włoskiej już dziś de facto i de jure — Addis Abeby.

Rozpoczynając uderzenie na dotychczasowy stan rzeczy w basenie czerwonomorskim, Włochy wybrały punkt pod każdym względem najsłabszy: pozycje francuskie. Kierunek ten przedstawia dla Włoch doraźnie największe korzyści praktyczne, a poza tym jest jedyny możliwy chwilowo, gdyż pozycje angielskie bronione są przez zawarty nie dawno traktat z Anglią.

Atak Włoch skierowany jest przeciw trzem punktom basenu czerwonomorskiego: Kanałowi Sueskiemu, Somalii francuskiej oraz kolei Dżibuti — Addis Abeba. Z tych trzech odcinków sporu, pierwszy w niewielkim tylko stopniu dotyczy właściwie Włoch i Francji. Akcje Kanału Sueskiego nie są wyłączną własnością Francji, która posiada wprawdzie ich większość (ponad 50%), ale całością dysponować nie może. Pod tym więc kątem widzenia, uderzenie włoskie skierowane być może co naj-

wyżej przeciw owej francuskiej większości kapitału i rady zarządzającej. Politycznie — rejon sueski jest raczej zależny od Anglii, która wciąż jeszcze, na obu jego wybrzeżach, utrzymuje swe garnizony wojskowe. Skądinąd — Włochy nie są wcale pierwszym ani jedynym państwem, które wyrażałoby niezadowolnienie ze stanu rzeczy w Towarzystwie Kanału Sueskiego i które żądałoby radykalnych zmian w jego gospodarce. Na temat Kanału toczy się już od lat zacięta walka między Towarzystwem i akcjonariuszami jego z jednej strony, a popieranymi przez odnośne rządy zainteresowanymi liniami żeglugowymi — z drugiej. Walka ta obfitowała w momenty wcale ostre, jak np. przeprowadzony parę lat temu przez angielską linię Holt bojkot Kanału, na skutek czego statki tej linii skierowane zostały drogą okólną, wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Sprawa ta była nawet w owym czasie przedmiotem dyskusji w angielskiej Izbie Gmin. Holandia, Niemcy, Japonia — również manifestowały nieraz swe niezadowolnienie z obecnego stanu rzeczy.

Włochy, oczywiście, są dziś daleko bardziej zainteresowane w tej sprawie, niż były przed paru laty. Utworzenie imperium w Afryce Wschodniej spotęgowało wielokrotnie ruch okrętów włoskich przez Kanał. W r. 1938 Włochy zajęły w tym ruchu drugie miejsce, po Anglii, a przed Niemcami i Holandią. W roku 1938 wydatki Włoch na opłaty w Kanaale Sueskim równały się jednej szóstej wartości całego wywozu włoskiego za tenże rok. Jest to, rzecz prosta, ogromne obciążenie.

Stawki przejazdowe, pobierane przez Towarzystwo Kanału Sueskiego, są rzeczywiście, pomimo kilku drobnych obniżek, wciąż jeszcze bardzo wysokie, a dochody Towarzystwa — olbrzymie. Większy kilkunastotysięczno-tonowy statek płaci za prawo przejazdu kilkadziesiąt tysięcy złotych (5 szyl. 9 pens. od tony), co stanowi, oczywiście, nieznośny ciężar finansowy i utrudnia towarzystwom okrętowym wszelką racjonalną kalkulację. Z drugiej strony warto zaznaczyć, że przeciętna dywidenda za akcję Kanału wynosiła ok. 18 procent rocznie, pomimo fantastycznych sum, wypłacanych członkom rady i dyrekcji oraz bardzo wysokich plac



Dawny gmach konsulatu abisyńskiego w Dżibuti

personelu oraz odpisów amortyzacyjnych. Najlepszą ilustracją tego stanu rzeczy niechaj będzie zestawienie wpływów i wydatków Towarzystwa za rok 1937. Pierwsze wyniosły 1.448.000.000 franków, drugie zaś — 508.000.000 franków. Dysproporcja między tymi dwiema sumami jest rzeczywiście rażąca. Uwzględniając to wszystko, dojdziemy do wniosku, że Włochom uda się chyba przeprowadzić daleko idące zmiany w obecnej strukturze i polityce władz Kanału Sueskiego, co zresztą wcale nie będzie oznaczać porażki Francji, lecz co najwyżej zmniejszenie nadmiernych dochodów paru tysięcy akcjonariuszy.

Polubownie da się też chyba załatwić sprawa kolei Dżibuti — Addis Abeba. Ta linia kolejowa, poza tym że była dobrym interesem, stanowiła również pierwszorzędny instrument polityki francuskiej w Abisynii. Stanowiła go jednak tylko do chwili podboju Abisynii przez Włochy i uznania przez Francję de jure imperium włoskiego. Obecnie znaczenie polityczne tej linii dla Francji redukuje się właściwie do zera, pozostaje więc jedynie wartość materialna, no i ewentualne dochody. Skoro zaś sprawa jest już na tej płaszczyźnie, jakieś porozumienie będzie chyba możliwe.

Nie inaczej przedstawia się sprawa z samym Dżibuti. Trudno przypuścić, aby Francja zgodziła się na odstąpienie Włochom tego miasta oraz Somalii, gdyż pozbawiłoby ją to jedyne punktu łącznikowego między metropolią a posiadłościami w Indiach i na Dalekim Wschodzie. Wydatne jednak obniżenie opłat portowych, stworzenie w porcie strefy włoskiej oraz ew. dalsze ułatwienia techniczne, leżą najzupełniej w dziedzinie realnych możliwości.

I dlatego, nie przesadzając szans sporu śródziemnomorskiego, zaryzykujemy przypuszczenie, że spór czerwonomorski nie doprowadzi chyba do groźnych dla pokoju światowego powikłań. Nie potrzebujemy dodawać, że szczególnie w interesie Polski leży, aby sprawa ta została załatwiona pokojowo.

EDWARD CZERW



Refleksje o Tunisie

Hen, na horyzoncie nikną szeregi odzianych w skóry wojowników, długi wąż taborów ciągnie się zwolna za nimi. Opustoszała gwarna, tętniąca życiem Kartagina, zostały matki i żony smutne i niepewne swego i swych bliskich losu, z cisnącym się na usta pytaniem: „czy Hannibal przyprowadzi im ich synów i mężów?“...

Rok 202: tuż za bramami miasta ze wszystkich stron błyszczą w słońcu tysiące szyszków i hełmów rzymskich — groźny Scipio opasał miasto. Wewnątrz rozpaczliwe bohaterstwo, pogarda śmierci.

Od dawnych tych czasów wielez remig, żaglowców i okrętów widziały ponure, wrzynające się w wody Morza Śródziemnego skały Cap Bonu.

A niosły te okręty zawsze wojnę lub pomstę.

Nie zmieniły stanu rzeczy podboje lądowe islamu, walki i tarcia bejów. Skaliste wybrzeża daleko w stronę Europy wysunięte, przyciągały jak magnes mieszkańców wybrzeży Morza Śródziemnego. Czy to była chęć osiągnięcia wielkich zysków z handlu, a był to punkt, do którego zwoziła cała głęboka i nieznaną Afryka swe bogactwa, czy odwet za pustoszących całe morze korsarzy, lub też imperialistyczne dążenia do opanowania Morza Śródziemnego, zawsze jednak ciągnął ten kraj do siebie dalszych i bliższych sąsiadów.

Przyszedł rok 1881, został zajęty przez Francję Tunis. Nie kosztowało to drogo: któż mógł się przeciwstawić. Włosi w kwestii kolonii nie odgrywali jeszcze żadnej roli; nienasycony smok angielski, nie przeszkadzał, rozbici i powaśnieni synowie Mahometa nie mogli nic powiedzieć w tej sprawie — z drugiej zaś strony Francji było blisko. Byłaby ta kwestia wyczerpana, gdyby nie to, że nie zostawiający niczego w spokoju duch rewindykacyjny dyktatorskiej epoki sięgnął i do innych części świata.

400-kilometrowa odległość Sycylii od Tunisu była wielkim ułatwieniem w emigracji włoskiej, tak że liczba jej doszła do przeszło 90.000.

Pakt Duce-Laval z 1935 r. zawierał pewne gwarancje dla włoskiej mniejszości, był jednak tylko paktem, więcej obiecywał, niż dał.

Gdyby nie było argumentu związanego z prawami kolonistów włoskich, znalazłby się inny, choćby sięgający czasów Scipiona, słuszny z punktu widzenia włoskiego kontynuowania Imperium Romanum, a zrozumiały na tle nieograniczonych co do czasu rewindykacyj doby dzisiejszej.

Właściwy powód, to jak wyrażają się sami Włosi, „ostateczne“ wydarcie Anglii Morza Śródziemnego. Tunis w przeprowadzeniu tej sprawy byłby pozycją ogromnej wagi.

Dlaczegoż jednak Włosi mówią „ostatecznie“? Gibraltar, wejście na Morze Śródziemne, jedno z najwspanialszych posunięć starej Anglii, jest już bardzo osłabiony; usunięcie zupełne Anglików z tej rogatki na drodze do Indii, to według Włochów kwestia niedalekiej przyszłości, z tego względu pomaga się Hiszpanii narodowej.

Baleary są już prawie włoskie. Nad całym odcińkiem Lewantu z Dodekanezem czuwa Rodos.

W Suezie wciąż się szturmuje do Towarzystwa kanału. Atak więc na całej linii. W środku morza jednak są już zdobycze wspaniałe i ogromnej wagi.

W kanale Sycylijskim — w pasie morza między Tuniszem i Sycylią — mała skalista wysepka, nie mająca dotąd wielkiego znaczenia, rybacka Pantelleria, przybrała na siebie rolę bramy, którą Włosi w łatwy sposób mogą zamknąć. Obstawienie bowiem krótkich odcinków między Pantellerią i Sycylią, a z drugiej strony Tuniszem i wysepką nie przedstawia żadnej trudności przy dzisiejszym wyposażeniu floty włoskiej.

Dziwne też robi wrażenie skalista i zębata nie do zdobycia Malta, od której wysokich szczytów, usianych fortami, bije ogromna potęga i pewność, gdy się ją zestawi z małą, milczącą i tajemniczą Pantellerią, której nie wolno zwiedzać, której mieszkańcom nie wolno komunikować się ze światem, a która może zadecydować o losach Morza Śródziemnego.

Okno, jakim jest dla Malty kanał Sycylijski, okno Goliata, może być przez małego Dawida łatwo wybite.

Włosi mówią, że Anglicy zapewne wkrótce, jak pierwsi odkrywcy Indii, będą opływać Afrykę dookoła, by dostać się do swych indyjskich posiadłości. Czy to będzie niedługo i czy w ogóle będzie, tego nie wiemy.

Do zupełnego powodzenia i do spełnienia się włoskich marzeń potrzebne jest drugie skrzydło tych wrót — Tunis. Gdyby się mogli tam usadowić, stworzyliby drugi Gibraltar, odbierający zupełnie znaczenie tak temu pierwszemu, jak i Malcie.

Anglia wie o tym dobrze, Francja też sobie nie życzy



Kryty rynek w arabskiej dzielnicy Tunisu

tak dominującego stanowiska Włochów na Morzu Śródziemnym, sytuacja dla Włochów jest więc ciężka, mają przeciw sobie przymierze, przymierze najpewniejsze, bo oparte na wspólnym interesie.

Dlatego też, widząc na razie twarde opór ze strony przeciwnej, prasa włoska wycofuje się jak gdyby z lekka z ofensywy, wysuwając mgliste propozycje ewentualnych koncesyj dla kolonistów włoskich.

Gdy jednak weźmiemy pod uwagę ostateczne niewypowiadanie się w tej kwestii osoby Duce, milczenie to wyda się groźne i nieustępliwe. Wszystko to wielka gra i hazard, posunięcia są nagłe i nie dające się nieraz przewidzieć.

W swym wystąpieniu anty-francuskim w kwestii Tunisu, biorą Włosi pod uwagę jeszcze jeden punkt, punkt jak gdyby ewentualnego oparcia w swych dążeniach — ludność tubylczą. Znowu jest to niewiadoma, gdyż w błyszczących i głębokich oczach synów pustyni trudno jest dopatrzeć się czegoś pewnego i szczerego, skądby zresztą ta szczerść mogła się tam znaleźć, gdy partnerzy gry są im jednak obcy. Ogólnie biorąc, Arabowie Maghrebu (ziemie położone od Egiptu do Atlantyku), z wyjątkiem libijskich, zachowali w sobie dużo wrodzonej przedmahometańskiego Dżeziret-ul-Arab (Półwyspowi Arabskiego), wrogości do Europejczyków i fanatyzmu. Ich przywiązanie do protektora wydaje się niepewne. Niejaką może sympatią u Arabów tunetańskich cieszą się Włosi, szczególnie zaś Duce.

Postać wodza faszystowskiej Italii i promieniująca z niej potęga oddziaływa zarówno na Europejczyka jak i na Araba. Ten drugi szczególnie — z natury swej wojownik, rycerz pustyni, poeta opiewający bohaterstwo i pogardę śmierci — ceni bardzo geniusz i siłę Duce.

Gdy w 1934 r. w swej podróży po Libii otrzymał Mussolini w Tripoli seif ul islam (miecz islamu), odbiło się to wielkim echem wśród wszystkich Arabów, nie wyłączając sąsiadów Libii.

Minęło cztery lata, rządy faszystowskie w Libii dokonały pod względem ekonomicznym i społecznym wielkich posunięć, Mussolini zaś dotrzymał obietnicy danej muzułmanom libijskim, nadając im w grudniu 1938 r. obywatelstwo.

Nie mogło to przejść bez wrażenia wśród mahometan francuskich posiadłości.

Jednak należy wziąć pod uwagę te nie dające się zaprzeczyć fakty, że Francja dała olbrzymi nakład pracy i kapitału dla podniesienia kulturalnego i gospodarczego Tunetanii, przeprowadzając sieci kolejowe na znacznych obszarach, budując wielką ilość szkół, szpitali i dróg, podnosząc rolnictwo, roztaczając opiekę społeczną nad miejscową ludnością. I tu staje przed oczami wspaniała postać Marszałka Lyautey'a, który wiele lat pracy i geniuszu organizatorskiego poświęcił sprawom francuskich kolonij afrykańskich. I szereg innych dzielnych ludzi (że wspomnę Ojca Foucaul z jego działalnością charytatywną, kardynała Lavigerie), pionierską swą współpracą dopomagało do stworzenia



Uliczka w dzielnicy tubylczej

takiej sytuacji ekonomicznej, w jakiej ta część północnej Afryki nie znalazłaby się wskutek małych potrzeb cywilizacyjnych synów pustyni.

W dążeniach włoskich moment polityczny odgrywa główną rolę, podobnie zresztą jak i w zagospodarowywaniu i zaludnianiu Libii i w chęci utrzymania jej w ten sposób, ten sam czynnik ma decydujące znaczenie.

I Libia i Tunis są bowiem posiadłościami bardzo nieurodzajnymi. Szczególnie ten ostatni poza wąskim pasem nadbrzeżnym jest skalisty i pustynny, jest to najdalej na północ wysunięty pas Sahary, wrzynający się wielkim wschodnim Erdżem alger-skim głęboko na północ.

Diuny piaszczyste wciskają się nieraz pomiędzy osady nadbrzeżne, dochodząc do samego morza.

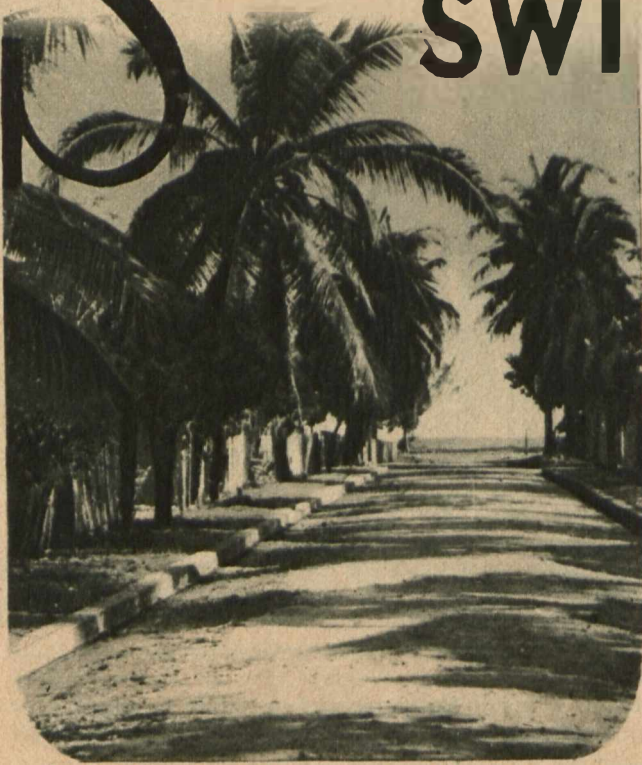
Pewne też znaczenie miałyby kwestia komunikacyjna. Libia zbliżyłaby się do Włoch o 400 blisko kilometrów, a Tunis z Pantellerią stanowiłby naturalny i krótki pomost między metropolią a koloniami.

Francuzi jednak, widząc w ostatnich czasach wzmagające się zainteresowanie Italii Tunisem, starają się ostudzić zapalę Włochów przez wzmocnienie granicy Tunisu od strony Libii drogą pasa fortyfikacji, nazwanego nową linią Maginota.

Jak się te nowe zmagania zakończą, trudno jest przewidzieć, znowu jednak nad pofalowanymi dnami Wielkiego Erdżu, poszarpanymi skałami Cap Bonu bardziej krwawo zachodzi słońce i jak na nieubłagane fatum, ziemia ta znów czeka na nowy jakiś przełom.

JERZY GUTKOWSKI

Szklanka ŚWIEŻEJ KRWI



(Od własnego korespondenta)

Tzw. Cancrelats stanowczo nie cieszą się moją sympatią. Rodzaj wielkich karaluchów, osiągających często kilka centymetrów długości, a górujących nad swymi europejskimi kuzynami właściwością fruwania, ma jeszcze i tę miłą cechę charakteru, że gryzie człowieka jedynie przy okazji i bez specjalnej złośliwości, rzeczy natomiast z pasją. Jedwabne, wełniane — co się trafi.

Ostrzegano mnie wprawdzie, by nie zostawiać ubrania wieczorem na wierzchu, lecz zabiwszy przy świetle latarki kilka sztuk miłych owadów — doszłam z lekkomyślnością młodości do wniosku, iż nic mi już nie grozi. A rano — katastrofa! Złośliwe stworzenia wyżarły w spódnicy tak kompromitujące i nie-reprezentacyjne dziury, że o włożeniu jej nie ma mowy. Wczoraj zaś ostre trawy i krzewy brussy podarły drugi garnitur i sytuacja jest beznadziejna. Któż zabiera na wyprawę w głąb kraju, w stepy i bezdroża kufry z ubraniami? Życie twardą ręką zmusza mnie do przyjęcia zaofiarowanej pomocy od towarzyszy podróży.

Zapewne nie jest przyjemne zawieranie nowych znajomości i prezentowanie się ludziom w... cudzych piórkach — ale mus to mus i trzepiąc się, jak ryba w sieci, w potrójnej wielkości (w stosunku do mojej osoby) szortach, ruszam w dalszą drogę. Sytuację ratuje nieco kolosalna agrafka, nabyta przezornie u Chińczyka, ale bądź co bądź zjawiać się w tym stroju na uroczystość — nie jest przyjęte.

Otrzymały przed paru dniami telegram we-

zwał nas na koncesję tytoniową państwa M. — informując jedynie lakonicznie: „Warto przyjechać”. Będzie więc jakaś ciekawa „feta”. Domyśliłyśmy się tylko, że idzie o budowę nowego domu. Dotąd bowiem przedsiębiorczy pan M. zamieszkuje z rodziną dużą i czystą, ale pospolitą „case malgache”. Pan M. ma bujną przeszłość. W najlepszym znaczeniu — oczywiście. Wysoka, muskularna postać, smągła cera i wiecznie roześmiane oczy stanowią kontrast z drobnym wzrostem, jasną twarzą i wystraszoną spojrzemienią małżonki. Pani Germaine’a w przeciwieństwie do zawiadackiego męża, — boi się za dwoje.

Niejedno zresztą przeżyła. Na wozie i pod wozem. Pan M. szukał złota, kopał miki, importował bawełniane tkaniny, służył w policji, wyładował wreszcie jako urzędnik w tzw. misji tytoniowej. Widocznie jednak była to dlań praca zbyt spokojna. Po paru latach „robienia w tytoniu” ze strony władz — został „kolonialem”.

Trafił w Befotako na okres korzystny. Minęły już dla plantatorów ciężkie lata prób, lata gdy własnym doświadczeniem określać trzeba było czas siewu, flancowania roślin, zbioru liści, sposób budowania magazynów, wentylacji, gdy organizowano pracę najemników, gdy poszukiwano jeszcze terenów. Od r. 1921, kiedy po raz pierwszy przybyła na Madagaskar z Francji „Misja tytoniowa”, minęło sporo czasu. Dziś życie na koncesjach biegnie określonym torem.

W okolicach Miandrivazo, Belo etc., okolicach uznanych za najkorzystniejsze, mnożą się i rozwijają plantacje.

Doliny rzek i strumieni w porze dżdżystej zalewa woda nanosząca żyzny muł, olbrzymie 4—6 metrowe trzciny niszczą malgascy najemnicy ogniem, uprawiają wyznaczone sobie tereny, sieją, flancują, zbierają tytoń, który następnie sprzedają białemu właścicielowi koncesji za cenę 2 — 3 fr. za kg. Ten ostatni, dozorując przez cały czas ich pracę, z kolei przeprowadza fermentację etc., po czym odstawia produkt do składów rządowych otrzymując 5 — 6 fr. za kg. W ten sposób „Czerwona Wyspa” produkuje dziś tytoniu około 1.200 ton rocznie.

Pan M. z humorem utrzymuje, iż walenie się do tych rezultatów przyczynia. „Bo praca nie łatwa. Znaleźć autochtonów, skłonić ich do pracy, dopilnować sumiennie — no i walczyć z marnym stanem dróg, z łamiącymi się pod ciężarem samochodów mostami i t. d. Trzeba energii, wytrwałości, zdecydowania”.

— A dochody?

— Phy! dochody... Mój sąsiad pan P. z fermy, w którą zainwestował ogółem wraz z budynkami

ok. 220 tys. fr. miał na przestrzeni dziesięciu lat przeciętnie netto rocznie 50 tys.

— Tak, prawie 25 proc. od kapitału, rozumiem, iż państwo M. osiedlają się na dobre, z zapalem rozpoczynając budowę domu.

Ów dom — to cały dramat. Nieznośne jest mieszkanie w małej case — co gorsza, tuż koło wioski Sakalawów. Prędko stworzyć trzeba własne gniazdo, dogodne, pięknie położone. Ale cóż zrobić, skoro do tego celu istotnie nadaje się jedno tylko jedyne wzgórze, wyniosłe, o łagodnych zboczach i szerokim szczycie, skąd rozciąga się wspaniały widok na płowe łańcuchy gór, na rozfalowane morze trzciny, na ciemne smugi lasów i srebrzystą wstęgę rzeki. Przestronnie, chłodno, cudownie — tylko... tylko tu właśnie, na onym wymarzonej miejscu znajdują się... groby. Groby przodków Sakalawów, groby wioski.

Wprawdzie leżą one nieco niżej, wprawdzie miejsca dość, a pani Germaine'a obawiająca się skorpionów i pajaków nie drży przed duchami, ale czy duchy ojców zgodzą się na obecność vazah w pobliżu swych ziemnych domów? — Zagadnienie. Zagadnienie ważne, nie można bowiem narażać się ludności i ranić uczuć tak zasadniczych, jak zastępujący tu właściwie wszelkie inne pojęcia religijne — kult przodków.

Wezwano więc na naradę króla. Król wioski ważył, rozmyślał — zwołał radę starszych i orzekł: „Dom zbudować można, ale vazah ofiarować muszą ojcom wołu. Muszą złożyć własnoręcznie ofiarę.”

Warunek przyjęto — i oto dziś właśnie odbędzie się uroczystość.

Pani Germaine'a chodzi blada i zdenerwowana. Małżonek bowiem powróciwszy z owych Sakalawskich pertraktacji poinformował ją tonem obojętnym: „Będziesz musiała wypić szklanek świeżej krwi”.

„Co????!!”

„Szklanek świeżej krwi. Wołu oczywiście. Ja zresztą też. Warunek nieodzowny. Inaczej nie będzie domu na wzgórzu”.

Pani Germaine'a bardzo pragnie owego domu, na który przecież ścina się już drzewa w lesie, z drugiej strony jednak ów warunek wydaje się jej potworny. Toteż błędnie coraz bardziej w miarę zbliżania się wyznaczonej pory.

Zachodzi słońce. Złota jego kula coraz niżej opada ku górcom. Z wioski wyległy tłumy kobiet o fantastycznych koafiurach, dzieci, wyrostków, mężczyzn i rozdygotanych staruszków, tak wiekowych, że nikt nie podejrzewał nawet ich istnienia. Uroczyście, powoli, w takt rytmicznego śpiewu i bicia w dłonie podchodzą ku górze. Tam na szczycie piękny, umaszczony odpowiednio zebur stół związany i przytrzymywany przez kilku wyrostków. Doszliśmy na miejsce. Najstarsi z wioski wznoszą drżące dłonie i rozpoczynają długą jakąś jęklwą przemowę.

Zamilkli. Znowu zerwał się rytmiczny śpiew i głuchy poklask czarnych dłoni. Silnym, umiejętnym szarpnięciem czarni boto wałą na ziemię byka, zręcznie krępując mu nogi. Teraz wkoło niego tuż przy kamieniach stanowiących niski, czwo-

rokątny grobowiec, krążyć poczynają rytmicznie starcy, zawodząc i jęcząc jakąś skandowaną melodię. Skończyli. Występuje król wioski, silny, krępy Sakalawa. Rozpoczyna przemowę. Długa, kwiecista, w której obszernie dowodzi duchom dziadów i pradziadów, iż oto vazah nie są źli, iż ojcowie winni zgodzić się na ich obecność, będą bowiem opiekować się wioską, podniosą jej dobrobyt, ułatwią życie. Szerokimi gestami wskazuje wciąż na owych vazah — stojących opodal. A vazah mają miny niewyraźne. Zwłaszcza pani Germaine'a; ta pogańska uroczystość i perspektywa szklanki świeżej krwi podchodzi jej wyraźnie do gardła.

Wreszcie król celnym i silnym ruchem noża nagle przecina gardło i żyły leżącego zebu. Trysnęła ciemna krew i ścieka teraz do szybko podstawionego naczynia.

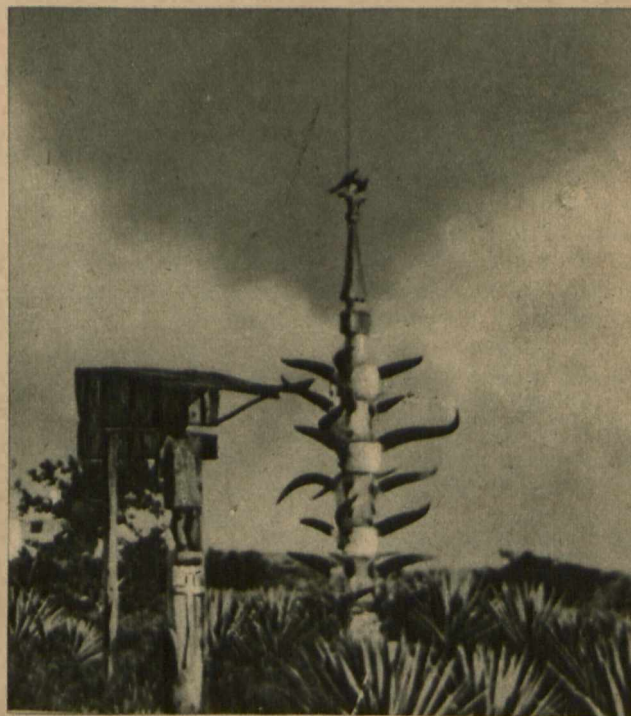
Król chwytając je i uroczystym gestem podaje vazah. Widzę, iż pani Germaine'a zielenieje, mąż jednak pewną dłonią ujmując kubek i... z całym spokojem obchodzi kamienny grobowiec, polewając go ową świeżą krwią. Tylko ukośne spojrzenia w naszą stronę i rozbawiony błysk oka dowodzi okrutnego żartu „dokonanego” na pani Germaine'ie.

Toteż posypały się na głowę winnego całe potoki wymówek i żalów, gdy schodziliśmy ze stoku wzgórza ku małej case, obecnej rezydencji.

— O co ci idzie? — odpowiada rozgoryczonej kobiecie z niewinną miną małżonek — dom zbudujemy i opieka sakalawskich przodków zapewniona. Możesz być spokojna: za to twoje obawy na pewno sprawia, iż nie będzie w nim skorpionów.

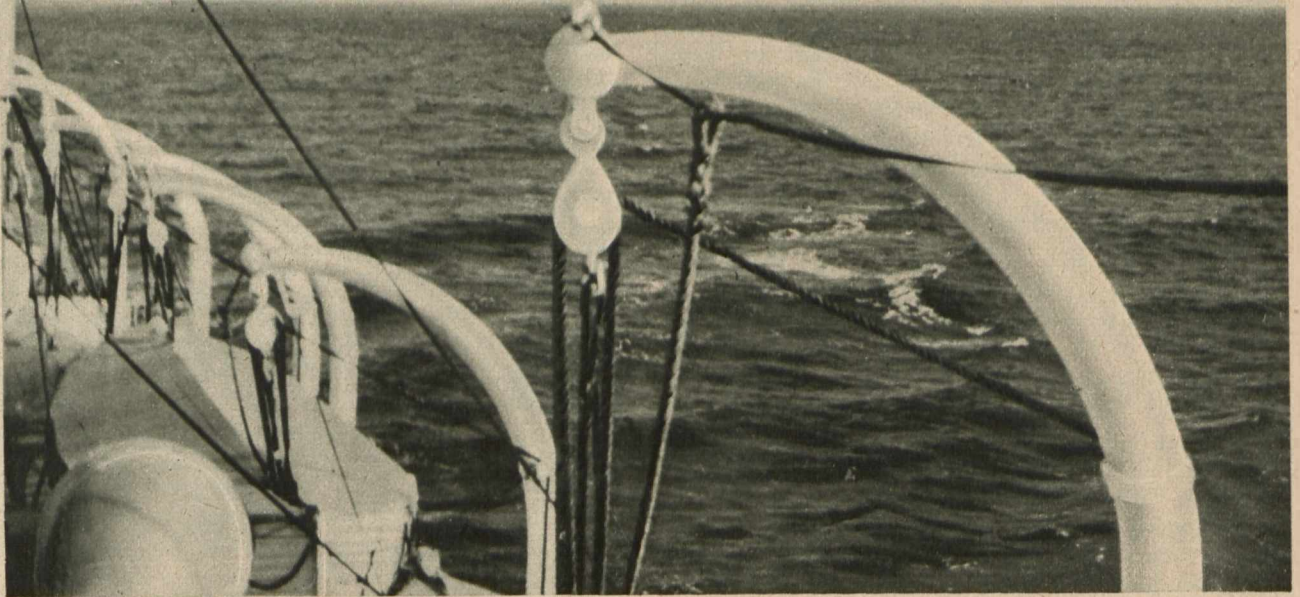
Pani Germaine'a milknie zmiażdżona. Ze wzgórza zaś dochodzą coraz głośniejsze okrzyki. Rozpoczęto tam ucztę. Wół zostaje spożyty na chwałę rozradowanych przodków. — Opieka nad domem vazah istotnie zapewniona. Ale przypuszczam, że skorpiony mimo wszystko w nim będą.

M. Z. H.



Groby przodków Sakalawów przyozdobione rogami

„Świat mierzymy miłą morską“



Nie tu po mnie. O pewnej godzinie odpłynę. Odpływam nocą. W cieniach rozplątał się horyzont daleki. Noc jest zła, szarpiąca strugami wody kamienne falochrony.

Za falochronami już morze. Właściwie to tylko szum i skowyt w olinowaniu i masztach. Za falochrony odchodzą statki — na jednym z nich odpływam. Odchodzę w ciemność, bo morze w takiej chwili nie jest przestrzenią, przestrzeń odpłynęła z ostatnim blaskiem zachodu.

Jest tylko melodia, melodia nocy i wiatru, płynąca z samej nieskończoności poprzez pustkę i osamotnienie straszliwe.

Morze jest zawsze takie samo w swych nieskończonych granicach, poprzez wszystkie okresy ludzkiego bytowania. Tylko to, co było kiedyś walka, dziś już jest triumfem — triumfem człowieka.

Bo zwycięstwo w tej walce zostało zapisane na dobro ludzkich osiągnięć. Pozostał tylko trwały, krzepiący krok wielkiego bohaterstwa z okresu tej walki, pozostała pamięć czynu ludzkiego, wydzwigniętego ponad czas i przestrzeń.

A więc jest precyzja, doskonałość, postęp. Jest rytm, ruch. Są kotły, paleniska, motory, żyrokompasy, stacje radiowe, telefon. Jest pokład — niemal parkiet, zabudowany, wystylizowany, wspaniały, artystyczny — wysoki. Wszystko jest z żelaza, stali i drzewa, a żyje, drga, szumi. Wszystko tu jest ujarzmione, bliskie i proste. Dalekie jest tylko morze, które podobnie jak podczas odpływu, cofa się ku swym odwiecznym łóżyskom.

Więc niby co? Żal czy radość? Zawód czy duma? Chyba radość i duma, bo to przecież triumf — myśli ludzkiej!

O pewnej godzinie mej podróży świt przedziera

się poprzez ciemność. Wschód różowieje. Świat jest jasny, rozarty ku horyzontom.

Z pokładu mego wielkiego statku patrzę, jak gdzieś w dali, daleko, łamią się fale, a gdy słońce wytacza się ponad ten morski obszar sfałdowany, pocięty bruzdami, białe grzbiety płoną; w górę, niby barwne fajerwerki, tryskają różnokolorowe fontanny.

— Ale co to? Tam wśród wielkiego rozkołysania, jakiś biały maleńki, foremny kształt! O, właśnie fala wynosi go ku górze. Znow znikł z oczu!

Może to ktoś tonie? Trzeba ratować!

Znow pokazał się ów maleńki, biały klin — tym razem wyraźniej. Mignął niby biały motyl w rozświetnionej chwili. Znow znikł!

Już wiem — to mały, żaglowy jacht sztormuje. Mała garstka ludzi w wielkim znużeniu — trwa na pokładzie. Trwa, bo takie w nich żyje postanowienie. Poprowadzić swój mały statek po linii nakreślonego kursu.

To nic, że fala, że trud, że sztorm. Wytrwają. Gdy morze złagodnieje — pójda dalej. Wprowadzą pewnego dnia swój jacht do portu przeznaczenia. Może to akurat będzie jeden z tych cichych portów. Wprost z jachtu pójda ulica, która pachnie kwieciami małych ogródków, w głąb portowego miasteczka. Mijać ich będą ludzie uśmiechnięci i tacy jaśni, przyjaźni obcym przybyszom z morza.

A może wejdą aż do dalekiego, egzotycznego portu. Wchodzić będą, gdy dojrzeje wieczór, gdy na białawe skały lądu padną czerwone plamy, gdy na spokojnej wodzie pojawią się złociste krążki — ostatni blask gasnącego dnia. Ulica prowadząca z portu nie powita ich uśmiechem. Będzie gwarliwa, rozkrzyczana, niepokojąca. Ulica będzie jak

rzeka, gdzie w krąg patrzenia napływa zawsze nowa fala.

Długo tam nie pozostaną. Odejdą znów na morze — znów dalej i dalej. Muszą się przecież nasycić przestrzenią, ruchem. Przecież młodość w nich szumi jak wino, a młodość zmierzyć można tylko z pełnym niepokoju charakterem morza.

Pewnego dnia wrócą do swego portu. Wielkie płótna żagli — opadną. Przeżyją to, jako ostatnie wzruszenie swej podróży.

Tak utrwaliło mi się w pamięci spokanie dużego statku, na którym ja się znajduję, z małym jachtem żaglowym. A gdy jego kształt zagubi się w przestrzeni morza — rozplynie się również wspomnienie o nim i tamtych ludziach przygody. Będzie to tylko jeden ze szczególnych znaków morza.

Pewnego dnia na drodze mego statku zamajaczył łód. Był to właściwie sznur światła, migocących w oddaleniu. Bo wieczór już nadszedł, rozsypując ponad statkiem gwiazdy.

Statek szedł wśród ciszy i szumu bulgocącej wzdłuż burt wody. Kołysał się z lekka. Daleka linia światła podnosiła się — to znów opadała.

Siedzę na luku dziobowym. Patrzę jak czubek masztu kreśli wśród gwiazd zygzaki. Z góry sączy się na pokład światło pozycyjne.

Wszystko jest pełne spokoju, dostojne, niby czerwony owoc — dojrzałe.

Nagle od strony owych kołyszących się w mroku światła napłynęły niby chmury wielkie kłęby mgły, omotując statek i maszty niewidzialną zasłoną. Wszystko cokolwiek w mroku rysowało się kształtami — stopniało w tej oćmie.

Spokój odpłynął. Powietrze napełniło się odgłosami niepokoju, zamieszania, rozbrzmiewało głosem syren okrętowych.

Z mostku nawigacyjnego słychać terkot telegrafu maszynowego, głos pilota, kapitana. Na dziobie statku ruch, jakieś głosy, w mgłę niby cienie zwodnicze — ludzie. Wreszcie niesie się z dziobu chrobot opadającej kotwicy.

Po chwili wszelkie szmery życia na statku znie-ruchomiały. Wszystko przybrało charakter konspiracyjnego oczekiwania.

Światem zawładnęła ślepa, niepokojąca cisza. Jedyne raz po raz słychać w tej ciszy, omotanej w mgłę — dzwony okrętowe.

— Dziś — dziś! Dziś — dziś! Dziś — dziś!

Ze znieruchomiałej przestrzeni wydobywa się głos inny — zdawałoby się bliski, a ustokrotniony w głąszy.

— Dziś! Dziś! Dziś!

I wreszcie już jakby echo samo — gdzieś jeszcze dalej wtóruje jakiś inny głos dzwonu okrętowego, głos dochodzący zda się z innego świata.

W kręgu światła pozycyjnych przepływają zwoje mgły.

Z pokładu nawigacyjnego schodzi pilot. Jest teraz niepotrzebny — idzie spać.

— Jak długo postoiemy? — pytam.

— Do rana na pewno!

Rano mgła nie odchodzi. To jest na razie bez znaczenia. Stoimy w ujściu Tamizy — a o godz. 10-tej rozpoczyna się odpływ. Trudno wtedy mówić o wejściu do Tamizy. Mgła i odpływy, to dwie przyczyny, które nie uprzyjemniają wejścia do portu londyńskiego.

Swym spostrzeżeniem dzielę się z pilotem.

— Tak — mówi. — Bylibyśmy bogatsi, gdyby nie mgła i odpływ.

Pilot odchodzi na mostek. Poprzez zasłonę mgły prześwieca w górze maleńki krążek słońca. Promienie stopiły się w mgłę — została tylko kolista jasna plama — w górze.

Nie tylko w górze — w nurcie szarej wody — przepływającej obok burt załśnił w pewnej chwili taki sam nikły ślad kolistej plamy, ruchomej, nie-realnej — niby odbłask zwierciadła.

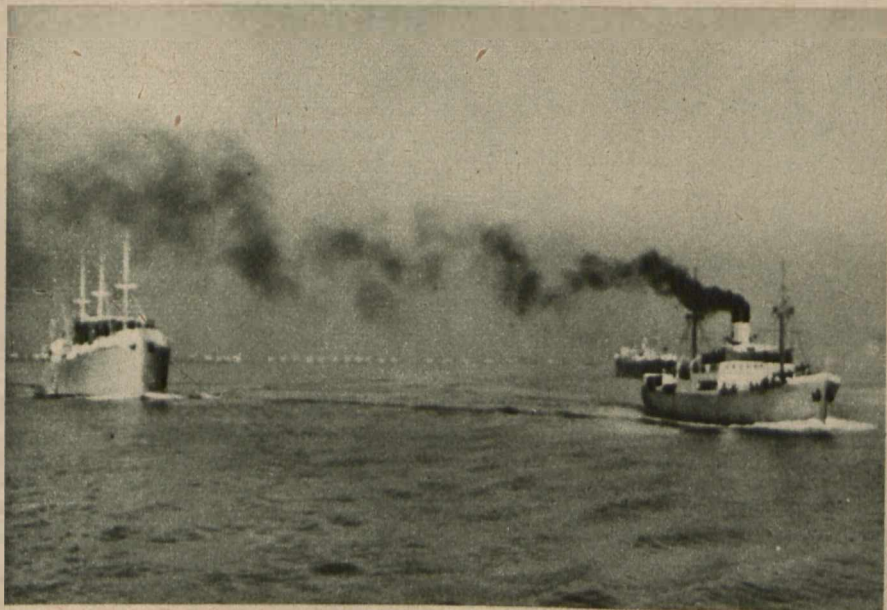
I nie wiadomo, która z tych dwóch plam jest słońcem. Tamta w górze, czy ta przeblyskująca wśród wody, niby skarb zatopiony. Obydwie jednakowo nikłe, jednakowo nierealne.

Mgła odchodzi w samą porę. Zaczął się akurat przyplw. Rozplywa się w przestrzeni. Opada dręcząca zasłona, ukazując świat jasny, rozległy — i statki zamknięte w tej pułapce.

Naliczyłem ich kilkanaście. Stały, zwrócone we wszystkich kierunkach świata. Niektóre tak blisko, że prawie ocierały się burtami.

Wystarczyłby jeden obrót maszyn! Ale to już nieważne. Teraz ruchy statków są pewne, bezpieczne. Niektóre już rozpoczynają przerwana podróż. Jedne odchodzą na morze, inne wchodzą do Tamizy.

Ujście Tamizy nie ma w sobie romantycznego powabu, a jednak ta wielka rozwartość, sprawiająca wrażenie, że statek znajduje się jeszcze na morzu, czyni je ciekawym a jednocześnie tajemniczym. Nic nie wskazuje na to, że za tym nikłym zarysem brzegu tętni życie wielkiego portu.



Wejście do Tamizy

Linie brzegu rzeki coraz wyraźniej obejmują władaniem rozlewisko wody. Brzeg jest płaski, szary niby namulisko, rozplywający się w mglistym, z lekka zblękitniałym oddaleniu.

Wreszcie z równej płaszczyzny strzelają w górę samotne, wysmukłe drzewa. Na przeciwnym brzegu błyszczą rzędy wielkich zbiorników nafty.

Pustka i płaskość brzegu ustępuje szybko. Wy-niosłe, dymiące kominy mówią o pracy.

Tuż za Sea Reach koryto Tamizy łamie się nagle i gwałtownie zwęża. To już Gravesund, pełen stłoczonych domów. Po przeciwnej stronie Tilbury Dock, gdzie kotwiczą duże statki oceaniczne. Widać jedynie wierzchołki kominów o różnych kształtach i wielkości.

Wszystkie porty są jednakowe, a jednocześnie nie ma portów podobnych. Na pozór paradoks, w istocie najbardziej wierna forma określenia portu.

Port londyński — to dzieje wielkiej pracy i zapobiegliwości ludzkiej, dzieje znieruchomiałe w każdym kształcie życia tego portu.

Poprzez ten dziwny, zabudowany, skamieniały świat fabryk, budowli, poprzez tę przestrzeń rozdygotaną od pracy, pociętą smugami dymu fabryk i statków — przedziera się rzeka. Jest szara, brudna, zmacona w nieustannym ruchu statków, lichtug. A gdy czasem przejrzy się w niej słońce, gdy ją roziskrzy — to patrzy w niebo umęczoną, utrudzoną żrenicą.

Port i miasto poczęło się z ruchu tej rzeki. Każdy objaw życia, jaki tu wyrastał, powstawał w ścisłym z nią zespoleniu. Toteż brzegi jej obsiadły budowle najrozmaitszych stylów i epok; obok potwornych w swej brzydocie, przyjemne dla oka, budowane w trosce o artystyczny wdzięk.

Cumujemy przy jednym z nabrzeży. Na małej przestrzeni Tamizy stoją trzy polskie statki, prawie w samym centrum portu. Znają je tu, stale przecież w tym miejscu cumują. Obok najrozmaitszych bander świata — bandera polska.

Polak, jako kupiec, jako marynarz zyskuje tu coraz większą wartość. Budzi nie tylko szacunek i poważanie, ale również często zdumienie i podziw.

Ileż zdumienia wywołała głośnie swego czasu w porcie londyńskim sprawa uratowania dużej łodzi motorowej przez polski statek.

Historia prosta. Łódź motorowa znajdująca się między Gravesund a ujściem Tamizy wskutek uszkodzenia motoru i dużej fali narażona była na rozbicie. Przechodził polski statek. Motorówkę wzięto na hol i odprowadzono do właściciela. Według prawa morskiego kapitanowi polskiego statku należała się nagroda w wysokości połowy wartości motorówki. Kapitan pieniędzy nie przyjął. Ten gest zdumiał Anglików.

O takich i innych sprawach rozmawiałem co wieczór z jednym ze swoich przyjaciół w małej kawiarni na Piccadilly.

Mój przyjaciel, absolwent Szkoły Morskiej znajduje się na praktyce w porcie londyńskim. Przyjechał, by nauczyć się wielu spraw, zobaczyć to i owo, czego w innym porcie nie mógłby poznać.

W porcie londyńskim dużo jest młodych praktykujących Polaków. Są absolwenci wyższych szkół handlowych, absolwenci prawa i ekonomii uniwersytetów, młodzi inżynierowie.

Każdy przybył tu z jedną myślą, jednym pragnieniem: patrzeć i uczyć się, a potem to samo wykorzystać w Gdyni, w kraju.

Dużo rozmawiałem ze swym przyjacielem w małej kawiarni na Piccadilly o tych przeróżnych morskich sprawach. Już tam, w tych rozmowach klasyfikował umiejętnie swe spostrzeżenia, już je mierzyl miarą życia gdyńskiego. Gdy mówił o tym, jak to będzie w Gdyni — oczy mu się paliły zapalem i chęcią działania, błyskały energią.

Wierzyłem mu bez zastrzeżeń. Rozumiałem, że jeśli mówi — to dokona.

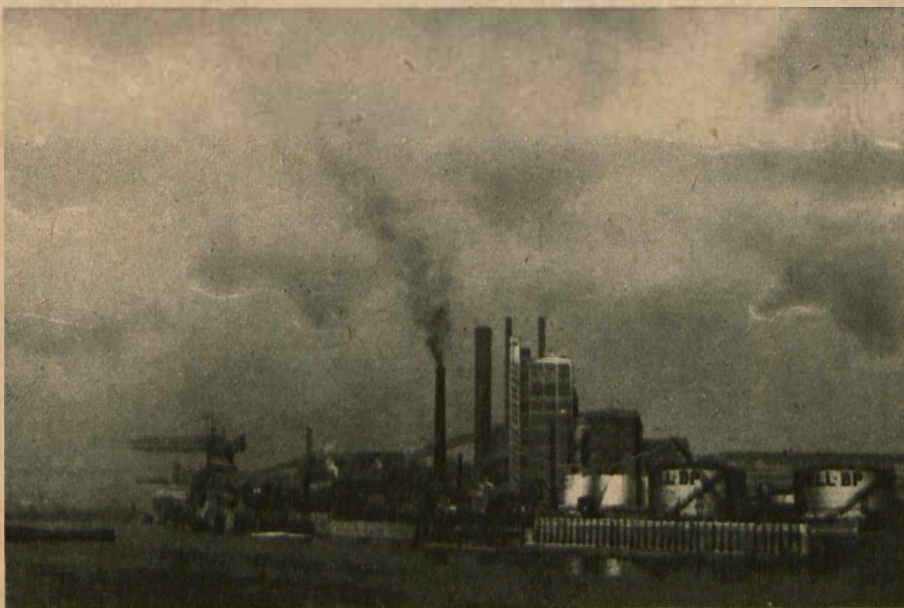
Wieczorem ulice na Piccadilly tryskają oślepiającą jaskrawością różnokolorowych światel.

Oto czerwień, zieleń, błękit, fiolet — przepływają liniami, kwadratami, kształtem liter i znaków wzdłuż ulic. Migocą i drgają. Są krzykliwe, natarczywe. Kładą się odbłaskiem smug kolorowych wzdłuż mokrego asfaltu.

O takiej godzinie odejdzam z jednej z tych kolorowych ulic do portu. Droga prowadzi przez mroczne w tej chwili, „City“, błyskające czarnym połyskiem marmurów i wielkich okien wystawowych.

„City“ — jest uśpione, martwe. Dopiero z rana wszystko tu odżyje.

Nurt rzeki wyniósł mój statek ku otwartemu morzu. Ponad szumiącym życiem wielkiego miasta i portu łamały się w tej godzinie odejścia statku — światła i cienie nocy.



Na Tamizie

SPRAWY KOLONIALNE

POLSKIE POMARAŃCZE Z AFRYKI



Polska importuje owoce cytrusowe, a zwłaszcza pomarańcze, z krajów europejskich Morza Śródziemnego i z Palestyny.

Ostatnio pokazały się w handlu także pomarańcze i grapefruity afrykańskie. Pochodzą one z Afryki Południowej, najczęściej z polskich ferm. Koloniści polscy bowiem w Afryce uprawiają chętnie i z dużym powodzeniem wszystkie odmiany drzew cytrusowych. Plantacje tych drzew, zwłaszcza pomarańcz i grapefruitów, obejmują nieraz 40 ha powierzchni i posiadają liczne gatunki. Wśród nich należy wymienić przede wszystkim odmiany przewidziane na eksport, a więc pomarańcze Washington-Navel, Valentia Late i Jaffa, oraz grapefruity: Marsch i Triumph. Najlepsze do uprawy, najplenniejsze i co najważniejsze najsilniejsze są: Valentia Late i Marsch.

Pomarańcze i grapefruity w wysokiej temperaturze tropikalnej rosną nadzwyczaj szybko i rodzą już od drugiego roku po wysadzeniu. Zbiór owoców przypada na miesiące: wrzesień, październik i połowa listopada. Po zbiorze, drzewka pokrywają się natychmiast białym kwiecciem, i tworzą nowe zawiązki owocowe, które potrzebują 7—9 miesięcy czasu, aby dojrzeć. O normalnym

plonowaniu drzewa można jednak mówić dopiero wówczas, gdy drzewo dojdzie do piątego roku życia. Daje wtedy 1—1,5 skrzynki owoców eksportowych. Waga jednej skrzynki wynosi około 36 kg. Z drzewa 8—10-letniego otrzymać można 3—5 skrzynek; zależy to jednak od uprawy i nawożenia.

Owoc po zerwaniu zostaje przesortowany. Cytryny, mandarynki oraz gorsze gatunki pomarańcz i grapefruitów znajdują zbyt na rynkach lokalnych w Rodezji, Mozambiku i Unii Pd. Afrykańskiej. Owoc standartowy, odpowiadający wymaganiom rynku europejskiego, zostaje posortowany według wielkości i ułożony warstwami w skrzynkach. W jednej skrzyni mieści się około 150—324 sztuk. Zapakowane skrzynie zostają odesłane do portów, leżących przy Oceanie Atlantyckim i Indyjskim, skąd statkami towarowymi, w specjalnych chłodniach, odchodzą do portów Europy według przeznaczenia i zapotrzebowania. Polska np. otrzymała już kilka tysięcy skrzyń pomarańcz i grapefruitów, sprowadzonych bezpośrednio od polskiego kolonisty przez polskie firmy transportowe.

Jest to znaczny postęp naszego handlu zagranicznego. Polska bowiem nie tylko importuje owoce, ale ze swej strony zaopatruje Afrykę Pd. w skrzynie i materiał drzewny do ich opakowania. Dla naszego bilansu handlowego ma to znaczenie niepoślednie. Z drugiej strony, zwiększenie eksportu owoców poprawia byt materialny polskiego kolonisty w Afryce i umożliwia inwestycje fermerskie i plantacyjne.

W bieżącym sezonie polski plantator otrzymał po 11,— zł (8,6 szylingów) za jedną skrzynkę owoców, loco port załadowania. Koszty uprawy, pielęgnacji, robocizny, opakowania i transportu wynosiły 4,20—5,00 zł od skrzynki, co dało około 6,— zł czystego dochodu na każdej skrzynce. Biorąc pod uwagę fakt, że na jednym ha rośnie przeciętnie 125—142 drzew owocowych, dochodzimy do wniosku, że plantacje pomarańcz są dochodową gałęzią produkcji roślinnej.

Z. W.



Pięcioletnie drzewko pomarańczowe

KRONIKA KOLONIALNA



Widok z południowej Rodezji

Rodezja Północna jest już od pewnego czasu przedmiotem rozważań i badań miarodajnych czynników kolonialnych Wielkiej Brytanii.

Sytuacja ekonomiczna, finansowa i polityczna tego kraju była badana w ciągu ostatnich 18-tu miesięcy przez szereg specjalnych komisji.

Rodezja Północna jest obecnie w okresie przejściowym. Kraj ten o charakterze raczej górniczym — nie ma jeszcze definitywnie rozwiązanej kwestii należytego wykorzystania bogactw naturalnych.

Pod względem politycznym przewiduje się możliwości ściślejszego związania Rodezji Północnej z sąsiadującymi terytoriami Rodezji Południowej i Nyasaland.

Pod względem finansowym sytuacja Rodezji Północnej przedstawia się pomyślnie. Zwłaszcza godny podkreślenia jest rok 1937, gdyż przyniósł on w historii tego kraju pierwszą nadwyżkę budżetową. Obliczenia na r. 1938 przewidują wpływ w wys. 1.391.947 funt. szterl., tj. o 517.296 f. st więcej niż w r. 1937.

Podstawą ogólnej pomyślniej sytuacji finansowej Rodezji Płn. jest przede wszystkim produkcja miedzi. Jak podaje „African World“ z dn. 31. XII 1938 r., bezpośrednim rezultatem pomyślnie rozwijającej się produkcji miedzi było zwiększenie się eksportu Rodezji Płn. w r. 1937 o 99 proc. w stosunku do r. 1936, a importu o 75 proc. Sama tylko miedź wartości 10.704.000 funtów przedstawiała 90 proc. wartości ogólnego eksportu.

W związku z wysuniętymi ostatnio przez Włochy żądaniem wobec Francji, „Le Temps“ podaje szereg cyfr, ilustrujących stosunek elementu francuskiego i włoskiego w Tunisie, zarówno z punktu widzenia demograficznego jak i ekonomicznego.

Według oficjalnego spisu ludności z 1936 r., ludność Tunisu dzieli się w sposób następujący:

Francuzów (nie licząc wojskowych)—180.060 osób, jest to w stosunku do ilości ludności francuskiej wykazanej w spisie z 1931 r. suma o 16.000 wyższa.

Włochów — 94.289 osób, w czym ok. 5.000 izraelitów—od poprzedniego spisu ludności z 1931 r. liczba Włochów wzrosła o 3.100 osób.

Innych Europejczyków — 10.848.

Algierczyków — 40.816.
Trypolitańczyków—23.807.

Tunizyjczyków — izraelitów — 59.222.

Tunizyjczyków — muzułman — 2.265.750.

Ludność włoska, jak podaje „Le Temps“, w olbrzymiej większości (80.000 na 94.000) mieszka w mieście Tunisie i jego najbliższych okolicach.

Ludność włoska, zamieszkała w Tunisie, składa się w głównej mierze z rzemieślników i robotników, a tylko niewielki jej odsetek to — handlowcy, przemysłowcy, bankierzy i drobni właściciele ziemscy.

Pod względem ekonomicznym — stwierdza „Le Temps“ — porównanie elementu francuskiego i włoskiego w Tunisie daje pierwszeństwo Francuzom.

Wszystkie pożyczki państwa, dzięki którym były realizowane roboty publiczne — są francuskie.

Wszystkie kapitały wielkich towarzystw (koleje, tramwaie, porty, wielki przemysł) — są francuskie.

Kopalnie są również prawie wyłącznie francuskie.

W zakresie produkcji rolniczej, również Francuzi mają przewagę. Jedyne plantacje winorośli są przeważnie w rękach Włochów (23.000 ha w stosunku do 18.000 ha).

Jeżeli chodzi o inne uprawy to ogółem w rękach Francuzów znajduje się 630.000 ha, a w rękach Włochów — 77.000 ha.

Wartość włoskiej własności ziemskiej może być oceniona na 400 do 500 milionów; ziemia francuska na około 3 miliardy.

Udział Włochów w produkcji rolniczej Tunisu stanowi 12 proc.; udział Francuzów — 41 proc.

Generalny gubernator Konga Belgijskiego p. P. Ryckmans, powracając w końcu grudnia ub. r. z Belgii do Konga, udzielił pismu „Dépêche Coloniale“ interesującego wywiadu.

W wywiadzie powyższym poruszone są dwa zasadnicze tematy: kwestia obrony Konga i kwestia kolonizacji.

Jak oświadczył gub. Ryckmans, rząd belgijski postanowił wzmocnić obronność Konga, koncentrując przede wszystkim siły obronne u ujścia rzeki Konga i przeprowadzając odpowiednie przygotowania dla ew. odparcia ataków lotniczych.

W chwili obecnej jest już rozpatrywana sprawa wysłania z Belgii do Konga wojskowych sił lotniczych.

Co do osiedlania się białych w Kongu, gub. Ryckmans jest zwolennikiem specjalnego planu, który opiera się na tym, że dla towarzystw handlowych, pracujących w Kongu, byłoby korzystniej angażować pracowników w Afryce, niż w Belgii.

W związku z tym gub. Ryckmans proponuje, ażeby Belgowie, którzy wyjeżdżają do Konga z zamiarem osiedlenia się tam na stałe, byli ew. zatrudniani przez kompanie handlowe po odpowiednim przeszkoleniu ich, na warunkach specjalnej umowy.

Sprawa ta wymagałaby przeprowadzenia odpowiednich zmian w istniejącym prawodawstwie, regulującym kwestię angażowania urzędników w Belgii do Konga.

Gub. Ryckmans złożył już odnośny projekt w urzędzie kolonizacyjnym.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Anglia. Postanowione zostało wodowanie pierwszego pancernika o 35.000 ton „King George” w dniu 21 lutego. Okręt ten rozpocznie kampanię czynną na początku 1940 roku, tak że całkowity okres budowy i prób wyniesie zaledwie 3 i pół lat. Pozostałe 4 pancerniki tegoż typu będą wodowane w ciągu 1939 roku, tak że cały ten nowy i potężny zespół wejdzie w skład floty na początku 1941 roku.

Jak się okazuje, wyporność dwóch pancerników transzy 1939 „Temeraire” i „Lion” wyniesie aż 40.000 ton; zostało to postanowione na skutek konieczności zainstalowania dział 406 mm wobec kalibru 356 pancerników transzy 1936-37. W związku z tym koszty budowy wyniosą 10,5 milionów funtów, wobec 9 milionów przewidywanych dla typu po 35.000 ton.

„Nieznany kierunek”, w jakim podażyły okręty wojenne znajdujące się na wodach angielskich w dniu zarządzonej mobilizacji, była zatoka Scapa Flow, obrana jako punkt zborny i główna baza w czasie wojny ze względu na odległość oddzielającą od wybrzeży niemieckich. Zostały tam dokonane bardzo poważne umocnienia i zabezpieczenia, które w dużej mierze usunęły źródła trosk przeżytych przez admirała Jellicoe w czasie wojny światowej. Zabezpieczenia te są oczywiście złudne wobec nieuwzględnionych wówczas możliwości lotnictwa bombardującego. Ale trzeba sobie uprzytomnić, że skupiona i znajdująca się w pogotowiu flota nie stanowi zbyt zachęcającego celu dla nieprzyjacielskiego lotnictwa, a to z powodu wielkiej siły ognia, jaką dysponuje.

W niespełna 25 miesięcy po wbięciu pierwszego nitu, krążownik „Gloucester” (9.100 ton, 33 węzły, 12 dział 152 mm), rozpoczął próby odbiorcze, co jest dowodem dużej sprawności budownictwa angielskiego. Prasa zaznacza przy tym, że w warunkach wojennych budowa ta mogłaby być dokonana w znacznie krótszym czasie. Koszty budowy wyniosły około 50 milionów złotych.

W ciągu grudnia wodowano okręt podwodny „Trident” o 1100/1595 ton, 16/9 węzłów, 1 dział i 6 wyrzutni torped, oraz kontrtorpedowiec „Javeline” o 1.650 ton, 36 węzłów, 6 dział 120 mm i 10 wyrzutni torped. Ogółem w ciągu roku 1938 wodowano 47 okrętów.

Z. S. R. R. Według źródeł włoskich, znajdują się w budowie następujące okręty: 3 krążowniki po 8.000 ton, 9 dział 180 i 6 dział 102 „Ordżonikidze”, „Kacibiejew” i „Maksim Gorkij”, 8 superkontrtorpedowców po 2.895 t. i 6 dział 130, 19 okrętów podwodnych, 2 eskortery, 2 małe stawiacze min i 1 lotniskowiec. Do cyfr powyższych dochodzi transza 1938, obejmująca 2 pancerniki po 35.000 z działami 406, 2 lotniskowce po 12.000, 3 krążowniki po 8.000 t. i kilka kontrtorpedowców.

Japonia. Według wiadomości ze źródeł sowieckich, Japonia również poniosła względnie dotkliwe straty na morzu na skutek wojny z Chinami, przy czym największe straty powstały z powodu bombardowań lotniczych. Ponad 30 jednostek zostało poważnie uszkodzonych, w tym lotniskowiec „Ryuju” oraz lekkie krążowniki „Tama”, „Ohi”, „Sendai” i „Tenryu”. Poza tym zatopiono 4 transportowce, w tym „Mamiya” o 16.000 ton.

Kanonierki obce znajdujące się na górnym Yangtse otrzymały pozwolenie władz japońskich na wyjazd do Szanghaju; znajdowały się one tam od 18 miesięcy, zupełnie odcięte. Jednostkami tymi są: amerykańskie „Monocacy” i „Luzon”, oraz francuska „A-

miral Garnier”. Okręty te odbyły podróż pod eskortą 3 kontrtorpedowców oraz lotnictwa japońskiego. Anglia nie skorzystała z tego zezwolenia ze względów prestiżowych: dowódca floty Dalekiego Wschodu przybył do Szanghaju celem wszczęcia rokowań z władzami japońskimi.

Francja. Morski budżet wegetacyjny na rok 1939 wyniesie 2674 miliony fr., przeznaczonych na wydatki osobowe, na utrzymanie okrętów oraz na uzbrojenie tych okrętów, które rozpoczną kampanię czynną w ciągu przyszłego roku; zaznaczyć trzeba, że personel marynarki został powiększony o dalsze 5.000 ludzi i wyniesie 74.900. Niezależnie od tego istnieje budżet inwestycyjny, który wyniesie 5,5 miliardów franków, z tego 3,7 miliardów na realizację programów morskich oraz 378 milionów na lotnictwo marynarki.

Niemcy. W pierwszej połowie grudnia wodowano okręt bazę dla okrętów podwodnych „Wilhelm Bauer” oraz pierwszy lotniskowiec, który otrzymał nazwę „Graf Zeppelin”. Budowa tej jednostki została rozpoczęta w 1935 r.: 19.500 ton, długość pokładu 250 m., a szerokość 27 m., pojemność 50 samolotów; silna artyleria w postaci 14 dział 150, 10 dział 105 i 22 działka 37, względnie silne opancerzenie oraz szybkość 30 w., nadają tej jednostce cechy lekkiego krążownika. Druga jednostka tego typu będzie wodowana w ciągu zimy.



Podczas sztormu na Morzu Północnym.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

W związku z 20-letnią rocznicą istnienia naszej organizacji do Zarządu Głównego oraz na ręce Prezesa Rady Głównej, wiceministra J. Kożuchowskiego nadeszło kilkadziesiąt depeš i listów, które świadczą o wielkim i życzliwym zainteresowaniu, jakim cieszą się prace Ligi zarówno wśród szerokich warstw naszego społeczeństwa, jak i wśród jego najwybitniejszych przedstawicieli.

Poniżej podajemy treść depeš i listów od członków Rządu: wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego i ministra spraw wojskowych, gen. Tadeusza Kasprzyckiego, oraz od protektora naszej organizacji, gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego i jej członków honorowych: Ignacego Paderewskiego i Wacława Sieroszewskiego, prezesa P. A. L.

Do Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonialnej

Nie mogąc przybyć osobiście na uroczyste posiedzenie z okazji 20-letniej rocznicy powołania do życia Marynarki Wojennej oraz powstania Ligi Morskiej i Kolonialnej, na tej drodze śię na ręce Prezydium Rady najlepsze moje życzenia dalszego bujnego rozwoju Ligi. Żywię też nieplonną nadzieję, że dotychczasowe świetne rezultaty dwudziestoletniej pracy będą silnym bodźcem do wyżejonych starań i jeszcze świetniejszych osiągnięć na obranej przez Ligę drodze.

Minister

(—) E. Kwiatkowski

Telegram (Warszawa, M.S.Wojsk.)

W dniu 20-lecia powstania Ligi Morskiej i Kolonialnej przesyłam na ręce Pana Generała szczerze żołnierskie życzenia dalszego pomyślnego rozwoju Ligi tak zasłużonej w budowaniu mocarstwowego stanowiska Polski na Morzu.

Minister Spraw Wojskowych

(—) T. Kasprzycki, gen. dyw.

Telegram (Sarny)

Zajęcia służbowe poza Warszawą nie pozwalają mi wziąć udziału w uroczystym posiedzeniu Rady Głównej, zwołanym z okazji dwudziestoletnia istnienia Ligi Morskiej i Kolonialnej — proszę zatem Pana Ministra, aby przyjął osobiście oraz zechciał przekazać na posiedzeniu członkom LMK moje najserdeczniejsze życzenia dalszej równie jak dotychczas wytrwałej i owocnej pracy w krzewieniu idei morskiej, toro-

waniu nowych dróg dla polityki polskiej, dla gospodarstwa narodowego i przedsiębiorczości polskiej.

(—) K. Sosnkowski, gen. broni

Wielce Szanowny Panie Ministrze,

Z głębokim wzruszeniem i serdeczną wdzięcznością odczytałem telegram, wysłany po uroczystym posiedzeniu z okazji dwudziestoletnia obywatelskiej działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Na ręce Pańskie pozwalam sobie przesłać wyrazy najszczerzej podziękli Radzie Głównej, Zarządowi Głównemu oraz Zarządowi Funduszu Obrony Morskiej i Akcji Kolonialnej za łaskawą pamięć i tak pięknie wyrażone uczucia.

Niech mi wolno będzie z mej strony złożyć najgorętsze życzenia dalszej obywatelskiej pracy na chwałę i dla potęg naszej ojczyzny.

Dzięki Waszym, Szanowni Panowie, nieustannym i nieustrudzonym wysiłkom co raz to szersze kręgi naszego społeczeństwa zdobywacie dla idei Polski nierozdzielnie związanej z morzem.

Jeśli nam przypadło w udziale zapewnić Rzeczypospolitej dostęp do morza, Waszym zadaniem, tak szczerze wypełnianym, było zespolić Naród z Morzem. Osiągniętych na tym polu wyników całym sercem Wam winszuję.

Wiem, Szanowni Panowie, że w pracy nie ustaniecie, dalsze już bowiem dowód hartu woli i obywatelskiego wytrwałego poświęcenia. Niech Bóg najwyższy Wam nadal błogosławi.

Proszę Wielce Szanownego Pana Ministra o przyjęcie dla siebie dla Panów generała Stanisława Kwaśniewskiego i senatora Jana Dębskiego oraz dla wszystkich członków wymienionych wyżej Zarządów wyrazów mego wysokiego szacunku i serdecznego uznania

(—) I. J. Paderewski

Wielce Szanowny Panie Prezesie.

Mam zaszczyt na ręce Pana Prezesa złożyć serdeczne życzenia dalszego bujnego rozwoju Lidze Mor-

skiej i Kolonialnej, której doniosłe prace i wciąż wzmagające się znaczenie oraz wpływy w ciągu dwudziestoletniego Jej Istnienia napędzały mnie zawsze radością i dumą.

Wierzę głęboko, że wysokie marynarskie zdolności, jakie są właściwością duszy polskiej, staną się podstawą naszej przyszłej morskiej potęgi, która jest przede wszystkim celem Polskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Łączę wyrazy głębokiego poważania

(—) Wacław Sieroszewski

Z okazji 20-lecia LMK nadeszły życzenia m. inn. następujące osoby i organizacje:

Akademia Morska Belgijska, Akademicki Związek Morsko-Kolonialny R.P., gen. Leon Berbecki, prezes Zarządu Gł. LOPP, wojew. Alfred Bilyk, Zarząd i Dyrekcja Instytutu Wydawn. „Biblioteka Polska“, dr Stanisław Bryła, prezes Okręgu LMK w Lublinie, Aleksander Czolowski, dyr. Muzeum Miejskiego we Lwowie, sędzia Maksymilian Friede, dr Leon Felde, wojewoda dr Michał Grażyński, Gdańska Macierz Szkolna, Naczelnictwo Zw. Harcerstwa Polskiego, Jan Adolf Hertz, Jadrńska Straża, kpt Stanisław Kosko, dyr. Państwowej Szkoły Morskiej, dyr. Stanisław Lambert, Landstoringen Norges Sjøforsvar, Ligue Maritime Belge, Lega Navala Italiana, Ligue Maritime et Coloniale Française, inż. Stanisław Łęgowski, dyr. Urzędu Morskiego w Gdyni, pułk. A. Muruszewski, Morski Sgovor, kmdr. Władysław Macloch, gen. dyw. Aleksander Osłński, prezes Zarządu Gł. P.C.K., mec. Fr. Paschalski, Reichsbund Deutscher Seegeltung E. B., Stefan Starzyński, prezydent m. st. Warszawy, prof. dr Michał Siedlecki, dyr. Stanisław Sieradzki, Izba Skarbowa w Lublinie, kmdr Roman Stankiewicz, ks. biskup dr Antoni Szlagowski, wojewoda dr Józef Tymiński, Wall White Cowes, prof. Stanisław Wróblewski, prezes Polskiej Akademii Umiejętności, prof. Józef Zawadzki, rektor Politechniki Warsz., Zarząd Tow. Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku, Zarządy Okręgów i Oddziałów LMK.

DO D N I A 1. I. 1939 R.
ZEBRANO NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ
W GOTÓWCE I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH
8.063.999.84

Dnia 10 lutego 1939 r. przybędzie do Gdyni ze stoczni we Vlissingen w Holandii okręt podwodny „Orzeł”. „Orzeł” to wyraz społecznego wysiłku, zmierzającego do wzmocnienia siły Polski na morzu.

Uroczystości z okazji wzbogacenia polskiej floty o tę doskonałą jednostkę odbędą się w Gdyni w godzinach przedpołudniowych z udziałem delegacji Okręgów, władz LMK oraz szerokich mas społeczeństwa z Gdyni, Gdańska i Pomorza.

W godzinach popołudniowych oficjalni uczestnicy uroczystości będą gośćmi Kierownictwa Marynarki Wojennej, która zapozna zaproszonych z budującą się stocznia i polską flotą wojenną, zgromadzoną w tym dniu na Oksywiu w całym swoim składzie.

Delegacje Okręgów odwiedzają okręty, nad którymi roztoczyły opiekę i nawiążą bezpośredni kontakt z załogami tych okrętów.

W Warszawie zwołana została odprawa kierowników biur okręgowych. Zjazd odbył się z udziałem kierowników działów Biura Zarz. Gł. Wymiana wzajemna poglądów na sprawy zlecone biurom do wykonania, omówienie warunków pracy i powiązanie spraw, wpływających z ogólnego programu LMK, oraz charakteru i warunków terenu, były znacznym ułatwieniem przy kreśleniu planu przyszłego działania.

Przedmiotem obrad były 3 sprawy zasadnicze, a mianowicie: 1) przygotowanie się do VIII Walnego Zjazdu Delegatów LMK, 2) omówienie propagandy kolonialnej w terenie i powołanie odpowiednich komórek, które by planowo tę pracę mogły prowadzić, 3) sprawa intensywniejszego oddziaływania na młodzież w kierunku morskiego wychowania, które w chwili obecnej staje się podstawową dziedziną działalności w programie LMK.

Okręg Radomsko - Kielecki przystąpił do zorganizowania w szeregu miejscowości swego terenu kursów, przeznaczonych wyłącznie dla nauczycieli szkół powszechnych. Kursy te mają pierwszorzędne znaczenie dla pracy LMK ze względu na bezpośredni wpływ nauczycielstwa na młodzież.

Pierwszy taki kurs odbył się w Radomiu dnia 5—6 stycznia

i zgromadził przeszło 120 nauczycielek i nauczycieli z powiatu kozienickiego i radomskiego. Wykłady objęły wszystkie zagadnienia, które uwzględnia w swoim programie LMK. Następny kurs odbył się 21 — 22 stycznia w Częstochowie

Znaczenie takich kursów i osiągnięte tą drogą przygotowanie personelu nauczycielskiego, niewątpliwie odegra wielką rolę w dziedzinie wychowania morskiego. Uwadze pozostałych Okręgów powierzamy tę sprawę. Wykładowcami kursów byli prelegenci przyjezdni z Warszawy i niejscowi.

Zarząd Okręgu Wołyńskiego przejął bardzo ożywioną działalność organizacyjną na terenie powiatu sarneńskiego. Delegowany na teren tego powiatu instruktor Okręgu w czasie od 13 listopada do 14 grudnia ub. r. zorganizował na terenie powiatu Oddziały w nast. miejscowościach: Dąbrowicy, Lubikowicach, Niemowiczach, Klesowie i Rokitnie. Ponadto zjednał znaczną ilość członków w Oddziałach już istniejących Ogółem przybyło Okręgowi w tym czasie 571 członków

zwyczajnych, 187 popierających, 215 zbiorowych i 71 członków Kół Szkolnych.

Oddział LMK w Piechcinie pow. szubińskiego, woj. pomorskiego, który może być przykładem dla innych Oddziałów, w sprawozdaniu ze swojej działalności za 1938 r. wykazuje:

5 zebrań Zarządu, 1 Walne Zebranie, 9 zebrań Plenarnych Oddziału i 2 Nadzwyczajne zebrań.

W okresie sprawozdawczym ogłoszono 17 odczytów, wyłączone przez własne siły. Organizowane były również z różnych okazji akademie, kursy modelarstwa okrętowego, kursy żeglarskie, wycieczki do Gdyni i wiele innych imprez, mających na celu zawsze szerokie ujmowanie najgłówniejszych zagadnień LMK. Oddział na cele różnych funduszy przekazał łącznie 579 zł. Gdy zwrócimy uwagę, że Oddział ten liczy zaledwie 29 członków zwyczajnych, 38 popierających i 135 zbiorowych — musimy stwierdzić wybitną żywotność tych ludzi i równocześnie wyjątkowe uspołecznienie zarówno członków, jak i władz Oddziału.

MARSZAŁEK PIŁSUDSKI W ILUSTRACJI FOTOGRAFICZNEJ

Instytut Józefa Piłsudskiego, poświęcony badaniu najnowszej historii Polski zawiadamia, że prace podjęte nad wydawnictwem „Józef Piłsudski w ilustracji fotograficznej” zbliżają się ku końcowi. Jak wiadomo wydawnictwo kilkutomowej objętości stanowić będzie celowe uzupełnienie niedawno wydanych „Pism Zbiorowych”. Zawierać ono będzie możliwie wszystkie fotografie Józefa Piłsudskiego dokonane w kraju i za granicą, opisanie pod względem treści, miejsca i czasu.

Ze względu na specjalny charakter wydawnictwa Instytut prosi wszystkich, którzy posiadają jakiegokolwiek mało znane fotografie Józefa Piłsudskiego, a nie przysłali ich dotąd, aby zechcieli je przesłać do Instytutu lub zawiadomili o ich posiadaniu.

Po wykorzystaniu zdjęcia fotograficzne zostaną zwrócone

bezwzględnie właścicielowi, przy czym w wydawnictwie będą uwidocznione nazwiska ofiarodawców. Instytut gwarantuje, że zdjęcia będą zwrócone w stanie nieuszkodzonym. Byłoby pożądane, by nadsyłający fotografie załączali do nich szczegółowe objaśnienia treści zdjęcia, miejsca i czasu powstania.

Wobec rychłego już zakończenia prac przygotowawczych, Instytut prosi o możliwie szybkie przesyłanie fotografii pod adresem: w Instytut Józefa Piłsudskiego w Warszawie, Aleje Ujazdowskie 1.

Należy podkreślić, że na skutek poprzedniego apelu wiele osób przesłało posiadane fotografie do Instytutu, celem ich wykorzystania, dzięki czemu zbiór Instytutu wydatnie się powiększył, dochodząc do 4000 fotografii Marszałka. Instytut przy tej sposobności składa wszystkim tym ofiarodawcom serdeczne podziękowanie.

KRONIKA GOSPODARCZA

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za r. 1938 wyniosły 9.311.331,8 ton. Z powyższej liczby na obroty zamorskie przypada 9.173.437,7 ton, z czego na przywóz 1.526.535,7 ton, a na wywóz 7.646.902 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem wyniosły 16.523,2 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 121.370,9 ton.

Jeżeli cyfry te porównamy z odpowiednimi cyframi z r. 1937, to widzimy, że ogólne obroty portu gdyńskiego w r. 1938 wzrosły o 1,8 proc., bo wprawdzie wywóz zwiększył się o 4,9 proc., ale przywóz spadł o 11,1 proc. Ten stosunkowo niewielki wzrost obrotów towarowych portu gdyńskiego w r. 1938 (w r. 1937 obroty wzrosły w porównaniu do r. 1936 o 17,3 proc.) tłumaczy się przede wszystkim tym, że zdolność przeładunkowa portu gdyńskiego jest już wykorzystana prawie całkowicie i że wobec tego trudno jest zwiększać obroty bez dalszych inwestycji.

Obroty towarowe portu gdańskiego w r. 1938 wyniosły ogółem 7.127.195 ton, co wobec r. 1937, kiedy wyniosły one 7.200.778 ton, oznacza wzrost o 1,0 proc.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc grudzień r. ub. wyniosły ogółem 786.444,5 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 776.268,3 ton, na obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem — 367,5 ton, na obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 9.808,7 ton. W obrotach zamorskich na przywóz przypada 151.594,2 tony, a na wywóz — 624.674,1 ton. W porównaniu do miesiąca listopada r. 1938 obroty z miesiąca sprawozdawczego zmniejszyły się o 8,3 proc., a w porównaniu do miesiąca grudnia r. 1937 o 2,1 proc.

Obroty towarowe portu gdańskiego w grudniu r. ub. wyniosły ogółem 566.988 ton, z czego na przywóz przypada 92.711 ton, a na wywóz 474.277 ton. W porównaniu do grudnia r. 1937, kiedy obroty towarowe portu gdańskiego wyniosły 692.710 ton, oznacza to spadek obrotów o 18,1 proc.

Ruch statków w porcie gdańskim w grudniu r. ub. wyniósł ogółem 1.116 statków o łącznej pojemności 818.252 ton, z czego na wejściu było 574 statki o pojemności 429.035 ton, a na wyjściu 542 statki o pojemności

369.217 ton. W porównaniu do grudnia r. 1937, kiedy przez port gdański przeszło ogółem 990 statków o pojemności 708.861 ton, oznacza to wzrost o 126 statków i 109.391 ton.

Gdyni przybyła jeszcze jedna linia regularna. Oto w dniu 5 stycznia r. b. zawiął do portu gdyńskiego statek linii Kuntsen Line, przybywający z portów południowego Pacyfiku. Statek powyższy zapoczątkuje stałą komunikację regularną między Gdynią a portami południowego Pacyfiku, a więc z Kolumbią, Ekwadorem, Peru i Chile.

Towarzystwo Polbryt zamówiło w jednej ze stoczni holenderskich statek motorowy, który przeznaczony będzie dla ruchu pasażersko - towarowego na linii Gdynia — Le Havre. Ma on być wykończony i oddany do użytku z początkiem r. 1940. Będzie to statek zaopatrzony we wszelkie nowoczesne urządzenia i pomieści do 250 pasażerów.

Sytuacja w polskim rybołówstwie przybrzeżnym przedstawia się ostatnio dość niepomyślnie. Zawiodły w tym sezonie całkowicie szproty, podstawa zimowych połowów przybrzeżnych, tak że nawet dla umożliwienia normalnej pracy przetwórczemu przemysłowi rybnemu trzeba było zwiększyć przywóz tego surowca z zagranicy. Podobnie niewykorzystane są należycie połowy dalsze, na które udają się stonkowo nieliczne kutry rybackie mimo, że tacy naprz. rybacy holenderscy na mniejszych nawet kutrach, niż nasze, zapuszczają się daleko w morze. Zakończył się także sezon połowów śledzi i już prawie wszystkie lugry rybackie polskich towarzystw dla połowów dalekomorskich wróciły do Gdyni na leże zimowe.

Warto natomiast podkreślić tu próbną wyprawę na Morze Białe, zorganizowaną w grudniu i styczniu przez towarzystwo połowów dalekomorskich „Pomorze”, które dały dość dobre wyniki.

Towarzystwo połowów dalekomorskich „Delfin”, nabyło ostatnio w Niemczech dwa używane parowe statki rybackie typu kombinowanych traulerów. Statki te przystosowane są do połowów

dalekomorskich zarówno sieciami ciągnionymi, jak i pławicowymi. Mają one 39 m długości i są wyposażone w maszyny o mocy 450 KM., a mogą pomieścić około 1.000 beczek morskich śledzi lub innych gatunków ryb. Obydwa nowozakupione traulery przybyły w styczniu do Gdyni, gdzie poddane zostaną remontowi w Stoczni Gdyńskiej, po czym zostaną oddane do użytku już w przyszłym sezonie. Tabor rybacki towarzystwa „Delfin” składa się zatem obecnie z dwóch nowych lugrów oraz dwóch używanych traulerów.

Roboty przy budowie kanału Warta — Gopło, projektowane na r. 1938, zostały w całej pełni wykonane, a nawet w niektórych punktach posunięte dalej. Ogółem wydatkowano na te roboty 1.800.000 złotych. Na razie z powodu mrozów trzeba było przerwać prace, na wiosnę jednak będą na nowo rozpoczęte i prowadzone w jeszcze szybszym tempie. Koszt robót w r. 1939 przewidziany jest na 3.700.000 złotych.

Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów ustalił ostatnio plan akcji kredytowo - budowlanej na r. 1939. Według tego planu Gdynia i wybrzeże otrzymają z Banku Gospodarstwa Krajowego sumę 2.100.000 złotych, przy czym kredyt ten przeznaczony jest wyłącznie, podobnie, jak w innych miastach, na poparcie budowy mieszkań małych oraz na poprawę stanu sanitarnego małych mieszkań w starych domach. Maksymalna wysokość kredytów nie jest jednakowa dla wszystkich miejscowości, w Gdyni kredyt B. G. K. na jeden budynek bez względu na jego wielkość nie może przekraczać 30 proc. ogólnych kosztów budowy.

W dniu 15 stycznia r. b. odbyło się w Gdyni uroczyste poświęcenie i otwarcie podstacji radiowej, stanowiącej „punkt mikrofonowy” rozgłośni pomorskiej Polskiego Radia. Audycje radiowe z Gdyni nadawane były dotychczas ze studia na Oksywiu. Było to jednak niedogodne, zwłaszcza wobec stale wzrastającego zainteresowania dla spraw, związanych z życiem Gdyni i wybrzeża. Obecnie punkt mikrofonowy mieści się w dobrze wyposażonym pod względem technicznym 2-pokojowym lokalu w gmachu Komisariatu Rządu w Gdyni.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Ukazał się pierwszy numer pisma „Praca na morzu“, miesięcznika oficerów polskiej marynarki handlowej.

„Dalsze dźwiganie moralnych i zawodowych wartości tego zespołu, któremu powierzono oręż polityki morskiej“ jest — jak mówi artykuł wstępny — zadaniem tego pisma.

„Praca na morzu“ zawiera dział: ogólny, satyra, pokładowy, techniczny, przegląd prasy. Numer styczniowy przynosi następujące artykuły: M. Krzyżanowski — Praca na morzu; dyr. kpt. St. Kosko — Państwowa Szkoła Morska w Gdyni; kpt. T. Meissner — Z polskim węglem do Szwecji; B. G. — Impresje faliste; mgr. Bernard Wojtas — Pojęcie winy w kolizjach i ubezpieczenie morskie; kpt. St. Gorazdowski — Artykuł 16; B. B. — Kilka uwag o używaniu kotwic w porcie; kpt. St. Dłuski — Prace Działu Hydrograficznego Obserwatorium Morskiego PIM w Gdyni; rtm. T. Kopaczyński — Obrona przeciwlotnicza i przeciwigazowa na statkach; J. Stępień — Rola oficera-mechanika okrętowego; inż. S. Poradowski — Jak usunąć uszkodzenie w radio-odbiornikach?

Jak oszczędnie ładować akumulator żarzeniowy; Oświetlenie statków. Przegląd prasy.

Uczniowie Państw. Szkoły Morskiej w Gdyni wydali w grudniu 1938 r. jednodniówkę p.t. „Usteru“. Wyszły już dwie jednodniówki uczniów tej szkoły, ta jednakże jest pierwszą drukowaną. „Usteru“ jest jakby trybuną, na której uczniowie mogą się swobodnie wypowiadać, dając obraz nastrojów i poglądów. Pierwsza część zawiera poważne artykuły dotyczące dziejów i życia szkoły, zawodu oficera marynarki itd, druga wprowadza w nastrój pogodnego, młodzieńczego humoru.

Należy podkreślić ładną i bogatą szatę zewnętrzną pisma.

Dr Aleksander Brodniewicz — Apteczka okrętowa. Zbioru gdyńskiego Nr. 3. Biblioteka Filii Państwowego Zakładu Higieny w Gdyni. 1938 r.

Książka zawiera wskazania ogólne przy kompletowaniu apteczek na statkach i okrętach różnego typu oraz dokładne zestawienie wszystkich przedmiotów

i lekarstw, potrzebnych w każdym typie tych apteczek.

Ludwik Łakomy — Obrazki z powstań górnośląskich. Wojskowy Instytut Naukowy - Oświatowy. Warszawa. 1938. Wyd. II. Cena zł 0.50.

Praca ta stanowi tomik 22-gi Biblioteczki Żołnierza Polskiego i jest bardzo dobrą lekturą dla wojska i młodzieży. Zawiera szereg ciekawych opowiadań, w których w żywych i mocnych barwach przedstawiono zmagania powstańców górnośląskich w walkach z Niemcami.

Mjr. s. s. M. Osieński. — Krótki podręcznik jachtingu lodowego. — Główna Księgarnia Wojskowa. 1939. Cena zł 3.80.

Wydanie podręcznika jachtingu lodowego, nadającego się zarówno do prowadzenia kursów, jak spełniającego rolę propagandową — jest w obecnej chwili bardzo pożyteczne.

Nazwisko autora — wieloletniego kierownika kursów jachtingu lodowego, urządzanych przez PUWF i kluby żeglarskie — daje rękojmię fachowego ujęcia tematu, przejrzystość układu i strona ilustracyjna książki — nie pozostawiają nic do życzenia.

FABRYKA CZAPEK I UMUNDUROWANIA

oraz składy materiałów, przyborów i dodatków krawieckich, szewskich, taborowych, sportowych

JÓZEF WŁ. PLUTA I EUGENIUSZ MIKOWSKI

Warszawa, Złota 44. Telefony: 6 98-84 11.78-52.

KĄŻDY AMERYKANIN KĄŻDY ANGLIK

Jada stałe potrawy mięsne w konserwach.

Wzorumy się na nich i jadalmy konserwy mięsne, jarzynowe, owocowe itd.

kupujemy więc

Konserwy firmy NUCKER,

L w ó w

Do nabycia w każdym Sklepie Spożywczym.

METAL

Tow. Akc. Przem. Metalurgicznego w Polsce

Radomsko, Tel. 22 1 92

wy r a b i a

Gwoździe. Druł żelazny i stalowy, kalczasty. Sprężyny, meblowe i do śledzeń samochodowych. Linv stalowe i żelazne dla przemysłu, górnictwa i żeglugi. Nity — Śruby — Wkrętki — Szpadle — Łopaty — Widły. Konstrukcje.

ZJEDNOCZONE FABRYKI
SZNUROWADEŁ w ŁODZI

C. KATZ i S-ka

Ł ó d ź, Bandurskiego 16

LWOWSKA
FABRYKA
S K Ó R

„DERMATA“

S P. A K C.

LWÓW, Gabryelówka 3

Następujące firmy

poparły **L. M. K.:**

Centralne Biuro Sprzedaży
„CENTROPRZEWÓD“ Sp. z o. o.
Warszawa, Królewska 23

Sp. Handl. - przemysłowa
ADOLF PFÜTZNER I S-WIE
Wł. Inż. Kazimierz i dr. Bolesław
Piłznerowie — Lwów, Słowackiego 4
„POLCIAG“
Fabr. Patników i Wyrabów Metalowych i Jagiello i S-ka. Warszawa, Ogradowa 50. Tel. 289-82

Produktom cenionym i ogólnie stosowanym przez doświadczonych kierowców jest doskonale smarny olej samochodowy **GALKAR - LUX**

Rozrywki umysłowe

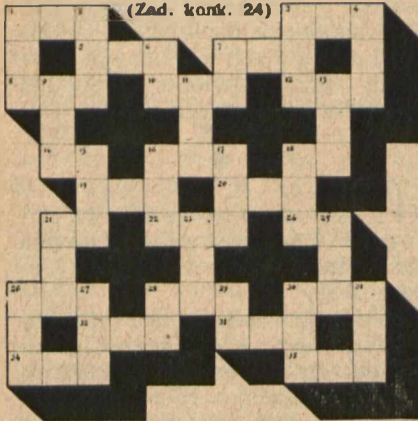
ROZWIĄZANIA

„MORZE” Nr 12 — Grudzień 1938
35. ELIMINATKA RYSUNKOWA
(Zadanie konkursowe 17)

Rysunki eliminatki: APOK — GŁOWA — F (nuta) — GOAL — ŁAM. „Klucz”: Goplo. Po skróceniu liter „klucza” z pozostałych liter „kolowo” powstaje rozwiązanie: „Martwa fala”.

ZADANIA

5. WIRÓWKA (Zad. konk. 24)



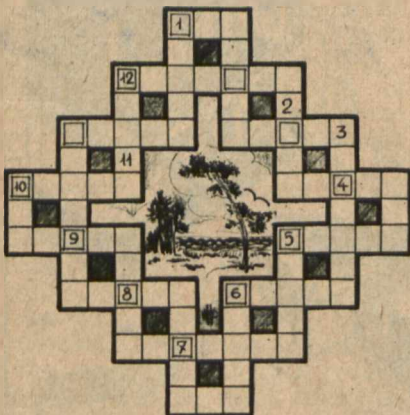
Poczynając od kratek oznaczonych liczbami, wpisać (w prawo w kierunku „zegarowym”) 12 ośmioliterowych wyrazów o podanych poniżej znaczeniach. Litery w kratkach podwójnie oznaczonych dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów:

- Opadać po linii skośnej lotem azybowym.
- Jaskra (niebezpieczna choroba oczu).
- Antunek jabłek.
- Gliceryd kwasu stearynowego używany do wyrobu świec.
- Kosz z trzciny cukrowej, wykładany cyniścią, używany w Indostanie do opakowania.
- Dożenie do najwyższej doskonałości.
- Najstarszy metropolita w kościele greckim.
- Okrągła czapka włocłańska.
- Przyrząd do mierzenia długości fal elektromagnetycznych.
- Bryła ograniczona sześciu rombami.
- Wyborowe słodkie wino z wysp Morza Śródziemnego.
- Wypracowanie plimienne.

„Dąb”

6. KRZYŻÓWKA SYLABOWA (Zad. konk. 25).



Znaczenie wyrazów poziomych:

- Duży dębowy statek z masztem, pływający na Niemnie do przewozu zboża.
- Potajemny oskarżyciel.
- Gospodyni.
- Rosлина z rodziny ostrojowatych o kwiatach dzwonkowych (gioksinia).
- Wyciąg alkoholowy z surowców lekarskich.
- Lichy utwór literacki.
- Biblijna kochanka Samsona.
- Ptāk z podrodziny papug.
- Kara stosowana w Rosji.
- Duża, niezgrabna karetka.
- W muz.: łącznie, łącząc, zlewając z sobą tony.
- Kobieta nienaturalna, tetryczka, cudaczka.
- Zapis testamentowy.
- Haracz, podatek.
- Port morski w Senegalu nad Atlantykiem.
- Umieszczenie.
- M. portowe w Kongo belg.
- Tytuł dawnych królów egipskich.
- Lewy dopływ Wisły.
- Organ bezpieczeństwa publicznego.
- Miasto w prowincji Murcia (Hiszp.).
- Szynk, karczma.

Znaczenie wyrazów pionowych:

- Okno wystawowe.
- Powróż do nawlekania sieci rybackiej.
- Okres 10-ciodniowy.
- Największa wyspa w grupie Wysp Dziewiczych.
- Wóz o dwu mocnych kołach.
- Imię żeńskie.
- Pachnący kwiat z rodziny krzyżowych.
- Statek z floty niemieckiej.
- Prawy dopływ Wisły.
- Krewny, powinowaty.
- Elektroda ujemna.
- Plaź, gad.
- Łukowce sklepienie na kolumnach.
- Nędzna chata.
- Okolnica nisko położona.
- Droga życia, wysokie stanowisko.
- Miasto w prowincji wł. Ancona.
- Związek organizacyjny; typowy garbnik.
- Starszy pasterz, dozorujący Juhasów.
- Lewy dopływ Amazonki.
- Poddażce.
- Bogini wodna w pogańskiej Litwie.

„Filatelista”

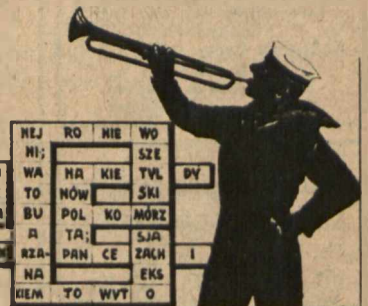
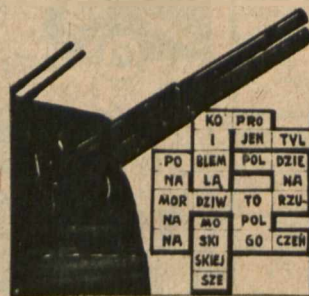
7. KONIKÓWKA

(Zad. konk. 26)

Z podanej na końcu działu konikówki ruchem konika szachowego należy odczytać morską niezbitą sentencję.

„Łodzla”

Za rozwiązanie wszystkich lub jednego z powyższych zadań Redakcja „Morza” i Kolonij” przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązanie zadań nadsyłać należy do Redakcji w terminie do 28 lutego 1939 r. z dopiskiem „Rozrywki umysłowe”.



CENY OGŁOSZEŃ

ZA TEKSTEM: cała strona 1800 złotych; 1/2 strony 850 złotych; 1/3 strony 600 złotych; 1/4 „ 475 „ i 1/8 „ 250 „

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 533-90, Administracji 699-86, P. K. O. Konto Nr. 367
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

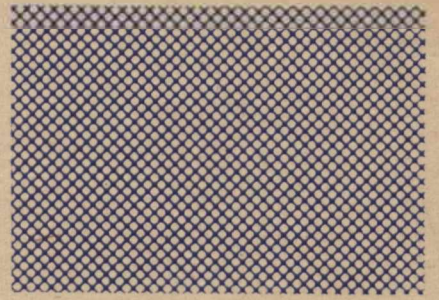
Za dział ogłoszeniowy Redakcja nie odpowiada

Wyd.: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem

Druk i ilustracje wykonano w Zakładach Graficznych Dom Prasy, S. A., Warszawa



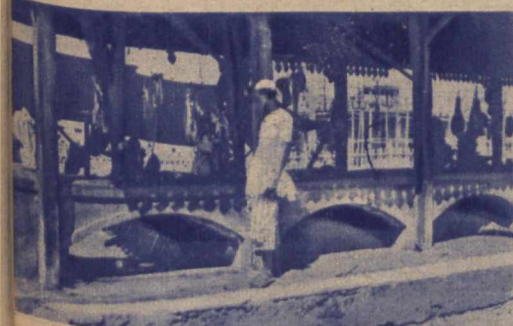
Oczy świata całego wpatrzone są ostatnio z wyjątkową uwagą w wybrzeża Morza Czerwonego. W półtrzecia roku zaledwie po opanowaniu Abisynii przez Włochy, rozpoczyna się obecnie w basenie Morza Czerwonego nowa rozgrywka, tym razem francusko-włoska. Chodzi w tej rozgrywce o Kanał Sueski, jedno z najbardziej dochodowych przedsięwzięć kuli ziemskiej, chodzi o Somali francuskie i Dżibuti, o spalone przez niemieckie słońce, pustynne Dżibuti z jego portem, chodzi wreszcie o francuską linię kolejową z Dżibuti do Addis Abeby, przebiegającą dziś przez terytorium włoskie. Oto kilka zdjęć z Kanału Sueskiego i z Dżibuti:

- 1) Żaglowce arabskie w Kanale Sueskim.
- 2) Mały Somalijszczyk na barce.
- 3) Kadłub zatopionego statku francuskiego „Fontainebleau” przed Dżibuti.
- 4) Handlarze na rynku w Dżibuti.
- 5) Pomnik w Suezie.
- 6) Karawana Danakilów wyrusza z Dżibuti na pustynię.

2



3



4

5



Biblioteka Uniwersyteku
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

1004

2595

1939

2

CZASOPISMA



Wejście do portu gdyńskiego w szacie zimowej.