

MORZE



ZESZYT 2

LUTY 1937

ŚWIĘTO MARYNARKI WOJENNEJ

W dniu 10 lutego, w rocznicę odzyskania przez Polskę dostępu do morza, Marynarka Wojenna tradycyjnie obchodzi swoje święto.

Na wszystkich Okrętach Rzeczypospolitej karnie sprzążają się granatowe szeregi marynarzy, prezentujących broń przed białą-czerwoną banderą.

Na naszych zdjęciach — fragmenty z życia Marynarki Wojennej.



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 2

Warszawa, luty 1937 r.

Rok XIII

10 LUTEGO

Lat przybywa, znaczą się ich przesunięcia kolejnymi liczbami, które często zasłaniają przeszłość. Rok 1920, dzień 10 miesiąca lutego pozostanie wiekopomną datą, od której liczyć się będzie historia drugiej Rzeczypospolitej, państwa morskiego. Historia ta ma zaledwie lat siedemnaście. Krótki to okres, gdy wspominamy wieki naszych dawnych dziejów nad Bałtykiem, zapisanych zmiennymi wydarzeniami, które o sile lub niemocy narodu stanowiły. Odmieniała się kolej losów nad Bałtykiem i nad ziemią przymorską na przestrzeni długich wieków, odmieniła się dnia 10 lutego, na korzyść naszą gdy królewski znak Piastowy załopotał ponownie nad Zatoką Pucką.

I stał się dzień 10 lutego 1920 roku dniem odnowienia ślubów wieczystych, bo z wieków sławnej przeszłości i klęsk sromotnych wynieśliśmy roku tego ślubowanie, że już nigdy, przenigdy nie damy wydrzeć sobie ojcowizny nadbałtyckiej, że już nigdy, przenigdy nie zaniedbamy pracy na morzu.

Siedemnasta rocznica morskich dziejów drugiej Rzeczypospolitej odmienna jest od niedawnych, kolejnych rocznic, tak jeszcze bliskich, Pomorza, wybrzeżu, Gdańskowi, później projektowanej, powstającej Gdyni—poświęciliśmy myśli, troski, pragnienia nasze. Dzisiaj, po latach siedemnastu, choć nie opuszczamy przybrzeżnych podstaw naszego morskiego władania, choć skrzętnie obliczamy dorobek, czy zaniedbania na wybrzeżu i Pomorzu — czynem, pragnieniami, śmiałymi dążeniami daleko już jesteśmy od naszych brzegów na Bałtyku. Jesteśmy już na morzu, na dalekich morzach i oceanach, pod własną narodową banderą dobijamy do portów świata całego. Już poczyna przenikać nas ambicja i woła narodu morskiego, któremu ciasno w granicach lądowych i dla którego cały świat stać musi otworem. Odbijamy już od rodzimych brzegów, z nich moc i natchnienie czynu czerpiąc, płynąc pragniemy, płynąć śmiało, dalej i dalej...

Jesteśmy już na morzu, na oceanach, gdy przed wiekami, choć sięgaliśmy „od morza do morza”, nie było nas na morzu, a handel oddawaliśmy w pacht obcym. Przecież to tylko siedemnaście lat, a już płynąć chcemy pod własną banderą do polskich kolonij. Płynąć na morzu — to znaczy walczyć i pracować, w walce i pracy odmierzać szlaki wodne, docierać do dalekich lądów, zdobywać prawa kup-

ca, plantatora, osadnika, szerzyć kulturę i wpływy polskie na całym świecie. Nie jesteśmy państwem światowym, ale rośnie w nas świadomość i woła, by z narodu, którego miliony żyją na całym świecie, stać się państwem światowym.

To już siedemnaście lat — przez ten czas inne narody morskie idą naprzód, a nam ciągle jeszcze czas bieży na odrabianiu dawnych zaległości morskich. Płyniemy, ale nie rozwinęliśmy wszystkich, a nawet części potrzebnych żagli. Jeszcze zbyt małe grono Polaków stawia sobie, jako cel, jako ambicję wielką życia — stać się ludźmi morza, kupcami. Jeszcze daleka droga, pełna niebezpieczeństw, przeciwności czeka nas, zanim dopłyniemy wszyscy do wytkniętego celu.

Ale już odbiliśmy od brzegu...

10 lutego jest świętem Marynarki Wojennej. Wielki Żołnierz i Wychowawca Narodu dzień ten obrał na święto najmłodszej armii polskiej, by z pokolenia w pokolenie utrzymało się to przekonanie, że dostęp do morza odzyskany utrzymać, wolną drogę morską zapewnić — może tylko siła zbrojna na morzu. Składając w dniu tym naszej Marynarce Wojennej najlepsze życzenia, pamiętajmy, że naszym, Ligi Morskiej i Kolonialnej, zadaniem jest nieustępliwa praca propagandowa i ofiarność na rzecz Obrony Morskiej, na rzecz Funduszu Obrony Morskiej. Pływające fortece, forty, pływające pancerne bronie, pływające „lekkie znaki” ataku i obrony — muszą nam być tak bliskie i tak wrośnięte w przeświadczenia nasze o obronie Polski, jak bliskie są nam armia lądowa, lotnictwo i ich narzędzia walki.

Rocznica odzyskania dostępu do morza, siedemnasta rocznica znaczy się też wspomnieniami i czcią, składaną pamięci tych, co w służbie morza i na morzu zginęli — marynarzy, lotników, robotników portowych. Los zrządził, że śmiercią marynarza-lotnika zginął nasz Przywódca, który choć na lądzie, ale w pierwszych szeregach — pełnił służbę morskich i kolonialnych spraw. Pamięć naszego zmarłego Prezesa ś. p. G. Orlicz-Dreszera będziemy czcić też w dniach obchodu rocznicy odzyskania morza.
J. D.

GDAŃSK NA ROZDROŻU



Stary Gdańsk:
Dwór Arthusa i Ratusz

W wydanej niedawno książce Melchiora Wańkowicza „Na tropach Smętka“ przytoczone jest, nie pozbawione realnej treści, zdanie, wypowiedziane przed stu przeszło laty przez ówczesnego Nadprezydenta Prus Wschodnich, Teodora von Schöna, pod adresem ówczesnego rządu berlińskiego:

„Jakiż rząd może mieć dostateczną ilość pieniędzy, aby od niebios porządek świata odkupić?“

Pytanie to i dziś w wielu sprawach nie przestało być aktualne. W szczególności jest ono żywe w odniesieniu do dzisiejszego stanu sprawy gdańskiej.

Istotą tej sprawy w dużej mierze jest fakt, że wielu czynnikiem berlińskim, mającym skąd inąd decydujący wpływ na układ spraw gdańskich, wydaje się, że Niemcy dzisiejsze będą miały dość pieniędzy, by nimi „od niebios odkupić porządek świata“, odwrócić wszelkie konsekwencje, płynące z naturalnej roli Gdańska, jako portu polskiego, związanego całą istotą swych spraw i interesów ze swym naturalnym organizmem gospodarczym, którym jest i może być tylko dorzecze Wisły, tylko terytorium Państwa Polskiego.

Od pierwszej niemal chwili podpisania traktatu wersalskiego akcja tego „odkupowania od niebios naturalnego porządku świata“ prowadzona jest przez wszystkie czynniki niemieckie z wielką konsekwencją, wielkim nakładem środków i — w rezultacie — z wielkimi i nieodwracalnymi dla Gdańska stratami.

Gdańsk, który miał wszelkie dane po temu, aby być po wszystkie czasy najpierwszym, najmocniej-

szym portem Bałtyku, dzisiaj już tę sytuację swoją przegrał, pomniejszając co najmniej o połowę swoje znaczenie, rezygnując nie tylko ze znacznej części swoich olbrzymich możliwości na rzecz Gdyni, ale — co więcej — ustępując już Gdyni pierwszego miejsca, przegrywając bodajże bezpowrotnie korzyści, jakie dawało mu jego starszeństwo, jego położenie u ujścia Wisły, jego od tysiąclecia umacniania rola pierwszego miasta portowego w dorzeczu Wisły.

Lecz ta gra i ta ewolucja stosunków nie jest skończona. Jeśli dalszy bieg wypadków miałby pójść po dotychczasowej linii, której znamieniem właśnie jest uparta tendencja Berlina, aby Gdańskowi narzucić rolę ofiary, składanej na rzecz „odkupowania od niebios porządku świata“, to w konsekwencji, w przyszłości nieco bliższej, czy dalszej, Gdańsk jest nieuchronnie skazany na to, by, zarówno jako port, jak też jako miasto, stał się, mówiąc obrazowo, przedmieściem Gdyni, by za grę tę zapłacił zarówno całym dorobkiem swojej przeszłości, jak też całym ogromnym kapitałem swoich przyszłych możliwości rozwojowych.

Gdańszczanie, patrioci gdańscy, ludzie związani naprawdę z losami Wolnego Miasta, muszą mieć i mają poczucie wielkości tej ceny, jakiej wypłacenia żąda od nich berlińska polityka narodu niemieckiego, nad której uiszczeniem przez Gdańsk, bez szemrania czuwają stale — przysłani przez Berlin i od Berlina zależni, kontrolerzy i kierownicy życia niemieckiego w Gdańsku. Gdańszczanie mają poczucie tej ceny, przeważnie jednak nie mają odwagi jasnego postawienia sprawy, nie mają odwagi żądania wyjaśnień. Ilekroć zjawia się niebezpieczeństwo postawienia tego rodzaju pytania, tylekroć niebezpieczeństwo to zostaje uprzedzone przez wytworzenie doraźnego nastroju podniecenia, wytworzenie pozorów, że rozwiązanie sprawy gdańskiej przez powrót Gdańska do Niemiec jest bliskie, wreszcie zwyczajnego i bezpardonowego sterroryzowania wszystkich, którzy chcieliby się wymknąć z pod obowiązującego nakazu myślenia wyłącznie w ramach, dopuszczonych przez kanony i organizacyjne zwierzchnictwo ruchu narodowo-socjalistycznego w Gdańsku, jako filii obozu narodowo-socjalistycznego w Niemczech.

Tego rodzaju metoda terroru stosowana jest do wszystkich, zarówno do zwolenników, jak do przeciwników narodowego socjalizmu w Gdańsku. Jednakże, jak okazuje się, są granice, poza którymi metoda ta przestaje być skuteczna.

Ostatnie tygodnie przyniosły poważną sensację w postaci rozpoczęcia w niemieckim tygodniku „Der Deutsche in Polen“, wydawanym w Katowicach przez nieprzychylnie dla hitleryzmu usposobione koła śląskich Niemców, druku serii artykułów b. prezydenta Senatu Gdańskiego, d-ra Hermana Rauschninga, mających za treść aktualny stan sprawy gdańskiej i dążących do wyciągnięcia z tego stanu wniosków, daleko odbiegających od dotychczasowej łatwej taktyki liczenia wyłącznie na

Berlin i pod tym tylko kątem rozpatrywania spraw Wolnego Miasta.

Pan Hermann Rauschning jest niewątpliwie dobrym Niemcem i szczerym patriotą niemieckim. W czasie pełnienia obowiązków prezydenta Senatu Gdańskiego nie zdradzał bynajmniej polonofilskich tendencji. Jest on autorem obszernej i wyczerpującej książki, w której naturalny proces szybkiego i radykalnego odniemczenia naszych ziem zachodnich jest przedstawiony z charakterystycznego niemieckiego punktu widzenia, skłonnego do ujmowania sprawy z punktu widzenia antyniemieckich rzekomo nastawień Państwa i społeczeństwa polskiego. Pan Rauschning jest poza tym niewątpliwie człowiekiem rozumnym i trzeźwym.

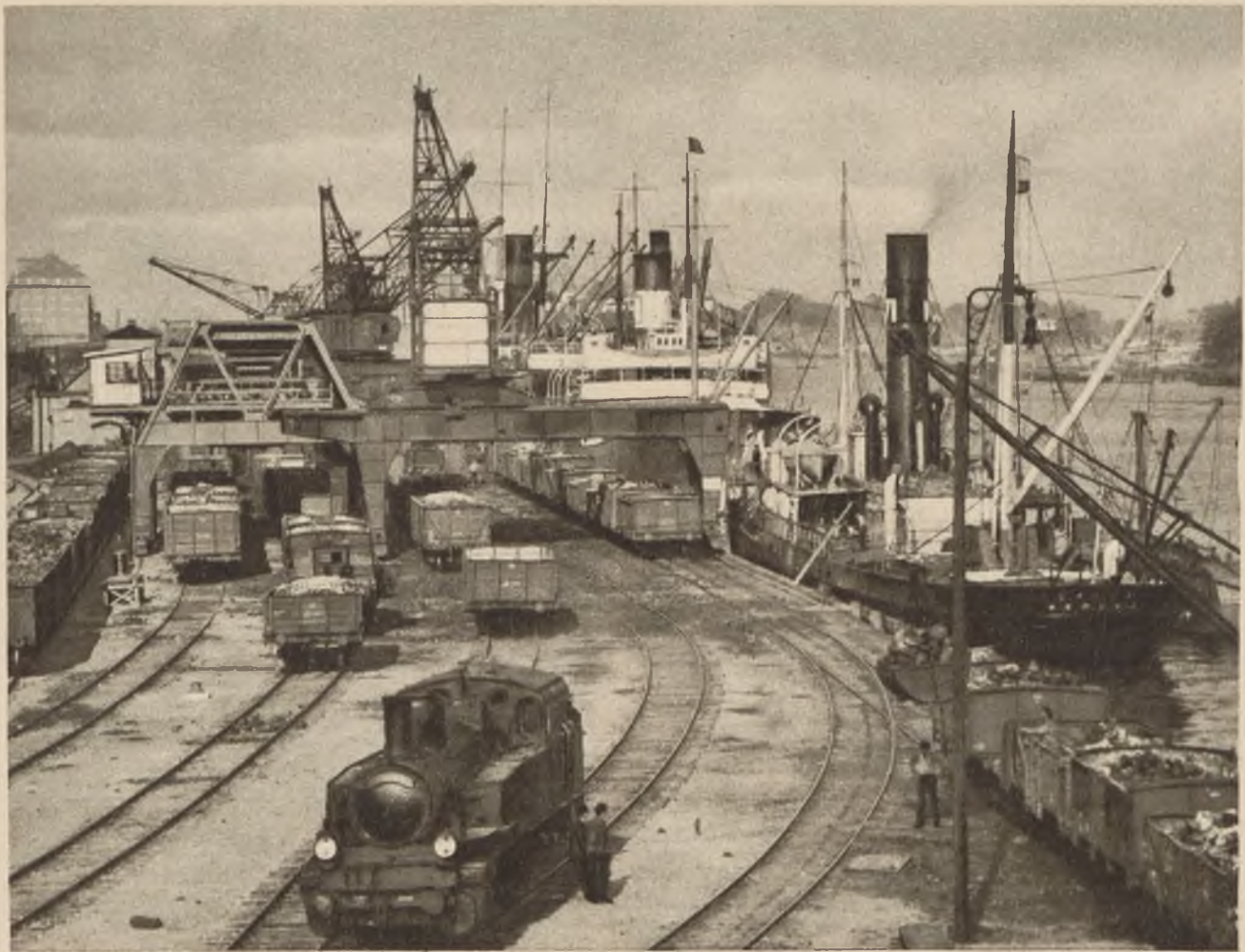
Z tych wszystkich względów ostatnie wystąpienia p. Rauschninga tym bardziej zasługują na uwagę i zainteresowanie. Wnioski ostateczne wprowadzić nie zostały przez p. Rauschninga dotąd sformułowane. Niemniej jednak i dotychczasowy bieg rozumowania, sam sposób postawienia sprawy, jest zjawiskiem, którego wytłumaczenie można znaleźć dopiero w przedstawionym wyżej poglądzie, że jest rzeczą niemożliwą, by patrioci gdańscy i ludzie naprawdę w sprawach Gdańska zainteresowani — mogli bez końca zamykać oczy na fakt niesłuchanie ciężkich ofiar, które Gdańsk ponosi realnie na rzecz fikcji oderwania go od jego dzisiejszego związku z Polską.

Pan Rauschning stanowisko swoje formułuje niezmiernie ostrożnie. Niemniej jednak wnioski, płynące z tego stanowiska, są dość jasne. Gdańsk musi patrzeć trzeźwo na przyszłość. Gdańsk nie może przejść do porządku dziennego nad sprawą swej roli i swej pozycji gospodarczej. Dla interesów Gdańska najbardziej zabójcza i szkodliwa jest przejściowość i niepewność sytuacji. I stąd Gdańsk musi jasno postawić pytanie pod adresem Rzeszy

Niemieckiej, czy rząd Rzeszy ma zamiar uszanować obecny stan prawny i faktyczny Gdańska, czy też myśli istotnie o powrocie Wolnego Miasta do Rzeszy. Z wywodów p. Rauschninga wynika, że gdyby istniała tego rodzaju ewentualność to on, jako Niemiec, gotów byłby na podporządkowanie wszelkich interesów gdańskich politycznemu postulatowi narodowej jedności niemieckiej. Lecz równocześnie z tych samych wywodów, przede wszystkim zaś ze sposobu jasnego postawienia sprawy i ostrego sformułowania zasady, że dotychczasowy stan niejasności nie może być utrzymany, wynika, że p. Rauschning nie traktuje postulatu powrotu Gdańska do Rzeszy jako postulatu realnego w dzisiejszej sytuacji politycznej. Stąd zaś już wnioski wypływają same. Jeśli Rzesza przez wysuwanie nierealnych koncepcyj podtrzymuje stan tego rodzaju, w którym Gdańsk ponosi bardzo daleko idące ofiary, nie osiągając nic wzamian, to wyrządza tym krzywdę przede wszystkim Gdańskowi. A w takim wypadku Gdańsk musi zerwać z dotychczasową metodą całkowitego podporządkowania się Rzeszy i zacząć prowadzić „gdańską politykę“, mającą na celu „utrzymanie gdańskiego gospodarstwa“. Do tego musi być dostosowany cały układ stosunków Wolnego Miasta. W świetle tego rodzaju tezy błędem wielkim byłoby — z gdańskiego punktu widzenia — usuwanie dotychczasowej roli Ligi Narodów, jako czynnika pośredniczącego w stosunkach pomiędzy Gdańskiem a Polską. Przez pomniejszenie roli tego czynnika wytwarza się stan faktyczny, którego najistotniejszą cechą jest to, że sprawa gdańska zatracą cechy samodzielności i staje się tylko przedmiotem rozmów pomiędzy Warszawą a Berlinem. Na tego rodzaju stanie sprawy Gdańsk traci, a nie zyskuje wzamian nic wzajemne stosunki polsko - niemieckie, które właśnie na odcinaniu sprawy gdańskiej mogą być łatwo i niepotrzebnie zadrażniane.



Nad Motławą



Fragment portu gdańskiego

Wystąpienie p. Rauschninga jest wystąpieniem ostro zwróconym przeciwko dzisiejszemu narodowo-socialistycznemu kierownictwu spraw Wolnego Miasta Gdańska. W możliwość istotnego prowadzenia polityki gdańskiej przez tego rodzaju czynniki p. Rauschning nie wierzy całkowicie. Stąd odwrót z dotychczasowej drogi nie przedstawia mu się dostatecznie jasno, a przynajmniej nie został jasno zarysowany w dotychczasowych artykułach. W każdym razie, wbrew wszelkim tezom dotychczasowej polityki narodowo-socialistycznej, zarówno na terenie Rzeszy, jak na terenie Gdańska, wyraźnym postulatem p. Rauschninga jest, że uregulowanie tych spraw powinno być w wielkiej mierze zadaniem Ligi Narodów, która powinna zająć się nimi już na najbliższych swych sesjach. Jeśli zaś chodzi o teren Wolnego Miasta, to tutaj naturalnym biegiem rzeczy będzie wytworzenie na miejsce dzisiejszych czynników opozycyjnych, które również nie będą mogły odegrać poważniejszej roli, nowej organizacji, „Partii Gdańskiej“, pozostającej pod polsko-gdańskim kierownictwem, partii, której powstanie mogłoby dopiero dać możliwość znalezienia „wyjścia z atmosfery terroru, uprawianego w stosunku do niemieckiej, a nie narodowo-socialistycznej ludności“.

Tezy, tutaj przedstawione, znajdują zapewne logiczne rozwinięcie w dalszych artykułach dra Rauschninga. Dzisiaj jeszcze trudno jest wydać istotny

sąd o znaczeniu ostatecznym zarówno samych artykułów, jak też i ewentualnie idących za nimi inicjatyw organizacyjnych, których zapowiedź w artykułach spotykamy. Nie mniej jednak jest rzeczą bezwątpienia ważną sam fakt śmiałego i jasnego postawienia tezy, że sprawy gdańskie muszą być ujmowane z gdańskiego, nie zaś tylko ogólnoniemieckiego punktu widzenia. Kto z tego punktu widzenia do spraw tych podchodzi, nie może zamknąć oczu na decydujący dla Gdańska układ stosunków, którego istotnym wyrazem jest niezaprzeczalny pewnik, że cała sytuacja i cała rola Gdańska związana jest stale, niezmiennie i nieodwracalnie z dorzeczem Wisły, a więc z terytorium, na którym dziś, jak przed wiekami i po wiekach, rozwija się i rozwijać będzie Państwo Polskie.

O fakcie tym mogą w pewnych okresach zapominać Niemcy. Nie może o nim zapominać Gdańsk, którego byt jest nierozdzielnie z tym faktem związany.

Raz jeszcze na zakończenie warto jest przypomnieć słowa, podane na wstępie w formie pochodzącego sprzed lat stu pytania: „Jakiż rząd może mieć dostateczną ilość pieniędzy, aby od niebios porządek świata odkupić?“ — Na pytanie to nie ma odpowiedzi twierdzącej. O tym nie może zapominać Gdańsk, jak nie powinni również zapominać jego berlińscy opiekunowie.

B. S.

ŻYWIÓŁ POLSKI NAD UJŚCIEM WISŁY

Wąski, źle uzbrojony pod względem komunikacyjno-morskim, skąpy i niewspółmierny zupełnie do przestrzeni i sił żywotnych Rzeczypospolitej Polskiej, był pas wybrzeża bałtyckiego, przyznany narodowi i państwu naszemu w roku 1919. A jednak po osiemnastu latach wyteżonej pracy nad przysposobieniem gospodarczym Zatoki Puckiej, wzrosła zawrotnie wartość istotna tego dostępu do morza, w tak okrojonej nawet postaci. Poza terytorium, w całym znaczeniu słowa polskim, pozostało ujście rzeki wielkiej, jednej z wielu w Europie — niegdyś służącej w całym swoim biegu jednemu narodowi, jednemu państwu.

Wiemy wszakże, jak dalece w dolnym biegu Wisły szerzył się przez wieki obcy napór i podbój gospodarczy i polityczny, coraz bardziej wrogi w stosunku do rdzennie polskiego charakteru Pomorza. Inwazja obca, przemocą militarną i kolonizacją wydziedziczająca przyrodzonych gospodarzy tej ziemi, spychała w dół Polaków coraz agresywniej z „gdańskiego gościńca“... A wszak tu leżały i kwitną dziś, w tej dolinie dolnej Wisły, prawie wszystkie większe miasta Pomorza polskiego. Tu przebiegają najważniejsze arterie komunikacyjne Polski. Doliną Wisły na Pomorzu biegnie dominujący kierunek gospodarczy rozwoju naszej ojczyzny zmierzający z odrodzeniem politycznym Rzeczypospolitej do dalekiej, światowej ekspansji ekonomicznej Polski na morzu.

Jesteśmy tu na dziejowym szlaku, głęboko przetrąconym od stuleci postępowaniem stopniowym, wędrówką cywilizacji w kierunku z południa na północ. Najstarsza na ziemiach polskich kultura paleolityczna posuwała się wzdłuż doliny Wisły za ustępującym lodowcem na północ. Z południa, z wyżyn małopolskiej zjawiały się tu, dziś wykopy-

wane, narzędzia i wyroby kamienne, a w późniejszych kulturach metalowe. Obok prądu wymiany handlowej, w której tak poczesne miejsce zajmował bursztyn bałtycki, była dolina Wisły bezspornie linią przesunięć pierwotnej ludności i ekspansji kulturalnej z głębi Polski ku ujściu Wisły... W okresie panowania książąt pomorskich powstały w XII wieku, na obszarze dzisiejszych żuław gdańskich, planowe osiedla kolonizacyjne, których dzisiejsze nazwy jeszcze zdradzają pochodzenie słowiańskie: Wossitz — Osice, Osterwick — Ostrowiec. Na czas panowania tych książąt przypada założenie grodów: Gdańska, Tczewa, Świecia. Nowego. Przed objęciem prawobrzeżnego Pomorza z żuławami gdańskimi przez Krzyżaków (1310 r.) ludność słowiańska, koloniści z Polski i rybacy Kaszubi tworzą tu właściwy, autochtoniczny w stosunku do przybyszów późniejszych z zachodu, fundament chrześcijańskiej średniowiecznej kolonizacji i gospodarczej waloryzacji kraju, w ten sposób odtąd na zawsze włączonego do dziejowego kręgu ziem polskich.

Sięgamy tak daleko w przeszłość zamierzchłą, aby uprzytomnić jasno, jak głęboko tu wrosły korzenie narodowego żywiołu polskiego. Cenne fakty w tej dziedzinie szereguje studium dra K. Górskiego, w tomie VI-tym „Rocznika Gdańskiego“, precyzujące polskość Gdańska w wiekach od XI-go do XIV-go.

O przynależności Gdańska, jako grodu, do państwa Chrobrego, mówi wyraźnie znany żywot św. Wojciecha, który stąd pożeglował ku brzegom Prus, ku swej męczeńskiej śmierci. Intensywna tu była działalność misyjna Kościoła polskiego, jak świadczą podania, głuche, na przykład, pod tym względem w stosunku do Pomorza szczyńskiego.



Gmach Rady Portu i Komisariatu Gen. R. P. w Gdańsku



Gdańsk — kanał wejściowy do portu

Nawrócone na chrześcijaństwo przed r. 1123, wcielone zostaje Pomorze gdańskie do diecezji kujawskiej. Dziesięcina, składająca się z opłat od zboża i od żeglugi handlowej, była wpłacana biskupom wrocławskim. W miejscu, gdzie Motława wpada do Wisły, istniał silnie ufortyfikowany gród książęcy i żaden okręt nie mógł wpłynąć na wody Motławy, nie opowiedziawszy się w tym grodzie. W podgrodziu stały dwa kościoły, św. Katarzyny i św. Mikołaja, patrona żeglarzy. W umocnionym podgrodziu, zwanym Osiek, tłoczyły się małe domki, przedzielone uliczkami, zamieszkałe przez rybaków, istniały karczmy, siedziała ludność rzemieślnicza, czynne było miejsce targowe. Znajdujący się dziś jeszcze plac targowy, pomiędzy wymienionymi wyżej najstarszymi kościołami Gdańska, to szczątek właśnie dawnego targu słowiańskiego, dookoła którego wyrósł Gdańsk.

Ogólny widok miasta Gdańska w XIII wieku należy odtwarzać przez porównanie ze Szczecinem, Krakowem i Poznaniem, przed lokacją tych miast na prawie niemieckim. Dookoła grodu, podgrodzia i targu, ciągnęły się domostwa, przerywane ogrodami i łąkami oraz ornymi polami. Były tu dworzyszczą rycerzy Polaków, szlachty uprawiającej zawód kupiecki. Znika ona w XIV wieku, ale historia zachowała niezbitę dowody, do jakiej narodowości należeli pionierzy handlu gdań-

skiego. Na Motławie kolysały się niewielkie okręty, może podobne do dzisiejszych kutrów. Ludność polska, pruska i pierwsi koloniści niemieccy, tworzący odrębną gminę, współżyli tu i przyczyniali się w równej mierze do rozwoju handlowego Gdańska, podobnego w tym okresie do Wielkiego Nowogrodu i innych miast kupieckich wschodniej słowiańszczyzny. Typowo polskie cechy ustroju Starego Miasta Gdańska, zachowywał długo Zakon Krzyżacki, gdyż były mu dogodnie pod względem fiskalnym. Jednakowoż element niemiecki w ciągu wieku XIV-go zalał i skolonizował podgrodzie polskie w Gdańsku, nadając mu na początku następnego stulecia zupełnie odmienne dominujące oblicze narodowe. Ale trzy pierwsze wieki dziejów Gdańska w średniowieczu, to niewątpliwa, może najciekawsza, karta historii miast polskich!

Zatrzymaliśmy się tak długo na tym wyłaniającym się stopniowo z mgły najnowszych dociekań historycznych obrazie Starego Miasta przy ujściu Wisły, aby na tym gruncie ocenić późniejszą dolę i niedolę ludności polskiej w Gdańsku. Żywotne soki, z których, jak we wszystkich nowoczesnych miastach europejskich, rosło w liczbę, siłę i znaczenie mieszczaństwo gdańskie, nieustannie krążyły w glebie okolicznej. Teraźniejszy obszar W. M. Gdańska składa się geograficznie nie tylko z dawniejszego powiatu gdańskiego, lecz rów-

niez z części dawniejszych pruskich powiatów Wejherowa, Kartuz i Tczewa. Miasto Sopoty, na przykład, należące do powiatu wejherowskiego, bez przerwy od r. 1872 było w parlamencie niemieckim reprezentowane przez posłów polskich.

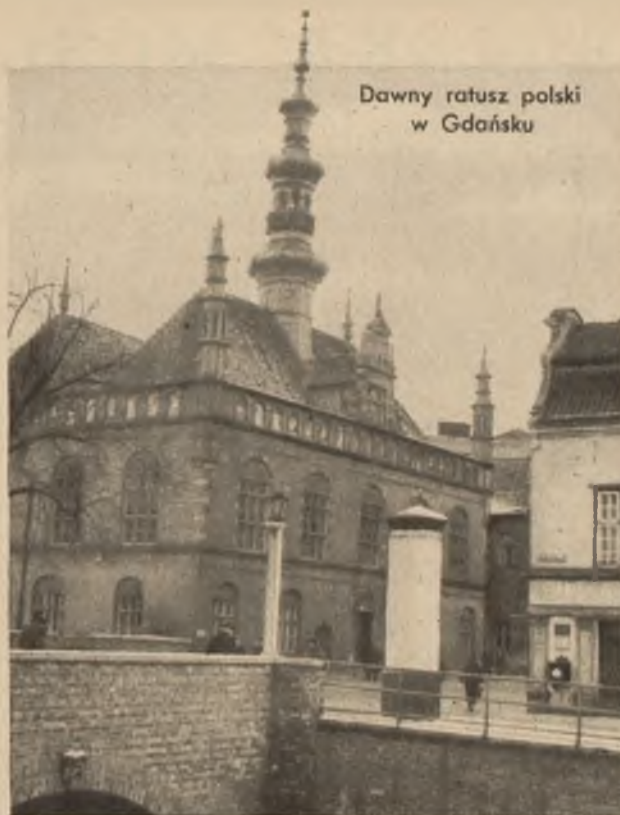
Na lewym brzegu Wisły, w granicach obecnych W. M. Gdańska, rzuca się w oczy pas graniczny gmin z dużym odsetkiem ludności polskiej, stanowiący rodzaj pomostu, przy pomocy którego ziemię polską łączy się wyraźnie z nie mniej polskimi pod względem etnograficznym wybrzeżem morskim, dziś nienaturalnie odseparowanym od Zatoki Puckiej, aby wyposażyć właściwe miasto Gdańsk o powierzchnię 64 kilometrów kwadratowych, w niewspółmiernie wielkie zaplecze o powierzchni równej piętnastokrotnie powiększonej przestrzeni miasta stołecznego Polski — Warszawy. W ten sposób istnienie obecne Gdańska wybitnie zwęża linię polskiego wybrzeża, sztucznie odcięty pasem, zamieszkałym przez ludność polską — i oddaje losy tej ludności w bezwzględne ręce obecnych, faktycznych panów W. M. Gdańska, których tak dalece gnębi i przeraża, sen spędzając z powiek, istnienie ludności nie niemieckiej na terytorium ich panowania, że urzędowej statystyce gdańskiej nakazano poprostu ignorować ten fakt. W ostatnim wydaniu gdańskiego rocznika statystycznego pominięto nawet zupełnie statystykę szkolnictwa, aby nie być zmuszonym do notowania bodaj nawet fakultatywnego nauczania języka polskiego w szkołach gdańskich. Swoją drogą, takie harakiri statystyczne powinno by zwrócić nareszcie uwagę urzędowych organów statystycznych Rzeczypospolitej Polskiej. Dane, korygujące fałszywe statystyki urzędowej gdańskiej w stosunku do żywiołu polskiego, powinny być szeroko udostępnione opinii światowej.

O ileż pewniejszymi swoich praw do tego zarobu czuli się Prusacy przedwojenni, jeżeli nie wahało się w pruskiej statystyce urzędowej z r. 1910 naliczyć przeszło dziesięć tysięcy Polaków w 317 gminach, należących obecnie do W. M. Gdańska*). Tylko w połowie tych gmin, ściśle 159, statystyka pruska nie notuje ani jednego Polaka, w pozostałych waha się odsetek Polaków od 1 proc. do 70 proc. Oczywiście, nie możemy żywić zaufania i do tej statystyki. Zresztą, prawa, nabyte przez Polskę po roku 1919 w obrębie W. M. Gdańska, musiały

*) Por. art. prof. Dziewulskiego — „Ekonomista“ 1924



Gdańsk — spichrze zbożowe



wzmocnić żywioł polski. Obliczenia polskie w przybliżeniu szacowały w r. 1929 stan ludności polskiej w samym Gdańsku i całej ziemi gdańskiej na przeszło 35.000 obywateli gdańskich i polskich. Rozwój organizacyj polskich w Gdańsku z Polską Macierzą Szkolną na czele — z jednej strony, i najostrzejsza polityka urzędowa dławienia prężności współczesnego żywiołu polskiego w W. M. Gdańsku — z drugiej strony — świadczą głośnie i dobitnie o wszelkich statystyk, jak poważne siły zaangażowane są w tych zmaganiach o przyszły charakter Gdańska. Sprawa ta ma zupełnie inne znaczenie dla Rzeczypospolitej Polskiej, niż dla Rzeszy Niemieckiej, zważywszy jej obecne uzbrojenie gospodarcze na morzach i militarne pogotowie na Bałtyku.

Jeden z czynnych działaczy polskiego ruchu narodowego w Gdańsku przed wojną, dziennikarz i wydawca, J. Kwiatkowski, w ogłoszonych obecnie wspomnieniach, zwraca uwagę na to, że wydana w roku 1914 książka adresowa miasta Gdańska zawierała przeszło 9.000 zniekształconych nazwisk polskich z końcówkami — ki, — ski, — wicz, których właściciele byli zgermanizowanymi Polakami i w żyłach ich, bądź co bądź, płynęła krew polska. W tym samym spisie znajdowało się przeszło 2.800 sztuk nazwisk polskich, używanych na Kaszubach, nazwisk polskiego pochodzenia i o słowiańskim źródłosłowie. Jeśli by kto skłonny był traktować ten spis, jako inwentarz grobów na polskim cmentarzysku kresowym, niech uświadomi sobie, coż w takim razie oznacza zawziętość dzisiaj i furia teutońska w ohrzydzeniu Polakom życia i pobytu w Gdańsku?

Chyba to tylko, że zbliża się czas odzyskania ujścia Wisły dla narodu, który posiadał całkowicie tę wspaniałą rzekę przed wiekami — od Krakowa do Bałtyku.

K. Z.

POLSKA MUSI MIEĆ KOLONIE

Na temat konieczności naszych dążeń kolonialnych uzyskaliśmy wywiad z p. gen. St. Kwaśniewskim, pełniącym obowiązki Prezesa Zarządu Głównego LMK. Wywiad ten zamieszczamy poniżej. *Red.*

— Panie Generale, jakie są najważniejsze przyczyny, dla których Polska musi domagać się kolonii?

— Przyczyn tych jest wiele, wszystkie zaś razem powiązane są z sobą dotychczasowymi warunkami gospodarczymi, bardzo niekorzystnymi, w jakich obecnie znajduje się nasz kraj. Jednym z powodów naszego ubóstwa jest brak własnych, niezbędnych naszemu przemysłowi surowców zamorskich. Brak ten przyczynia się do odpływu z kraju dewiz i złota, wypłacanego obcym państwom za sprzedawane nam przez nie surowce.

Polska bowiem, aczkolwiek jest, owszem, zasobna w różne surowce rodzime, to jednak bogactwa jej, tak mineralne, jak roślinne, stanowią tylko część wszystkich surowców, niezbędnych naszemu krajowi dla jego normalnego rozwoju gospodarczego. Dla naszych potrzeb przemysłowych i spożywczych, obok surowców rodzimych — niezbędny nam jest cały szereg tych surowców, których u sie-

bie nie posiadamy, jak np. bawełna, wełna, kaczuk, skóry i futra zwierząt egzotycznych, rudy metaliczne, nasiona oleiste, egzotyczne drzewa, garbniki itd. Dla celów zaś własnego spożycia — musimy sprowadzać korzenie i wszelkie artykuły kolonialne, owoce południowe, ryby, tytoń itd.

— Interesujące byłoby, Panie Generale, dowiedzieć się, ile nas kosztuje ten import i jaką stanowi pozycję w naszym bilansie handlowym?...

— Otóż to! Statystyka wykazuje, że podczas, gdy np. w r. 1934 cały przywóz z za granicy wyraził się kwotą 799 milionów zł, surowce stanowiły 57% tego przywozu, zakupiliśmy ich bowiem za około 458 milionów zł. Podobnie w roku następnym: cały przywóz dał sumę 861 milionów, a surowce, stanowiące 54% tego przywozu, kosztowały nas przeszło 468 milionów zł. Proszę przypatrzeć się jednak temu oto zestawieniu, które zostało ostatnio opracowane, a które szczegółowo wykazuje pozycje główniejszych grup surowców, importowanych przez Polskę:

PRZYWÓZ SUROWCÓW DLA PRZEMYSŁU W LATACH 1934 i 1935

<i>Pochodzenia roślinnego:</i>			
	w r. 1934 za		w r. 1935 za
drewno egzotyczne	1.462 tys. zł		1.660 tys. zł
kaczuk	7.860 " "		6.999 " "
żywice, gumy	1.755 " "		2.094 " "
nasiona, ziarna i owoce oleiste	25.997 " "		13.871 " "
materiały do plecenia	2.522 " "		2.716 " "
materiały włókniste (w tym bawełna)	118.019 " "		121.548 " "
surowce papiernicze	13.087 " "		15.487 " "
Razem	170.702 tys. zł		Razem 164.375 tys. zł
<i>Pochodzenia zwierzęcego:</i>			
	w r. 1934 za		w r. 1935 za
skóry zwyczajne	32.508 tys. zł		33.017 tys. zł
" futrzane	21.143 " "		22.049 " "
odpadki zwierzęce	4.032 " "		5.337 " "
wełna	62.742 " "		57.751 " "
Razem	120.425 tys. zł		Razem 118.154 tys. zł
<i>Pochodzenia mineralnego:</i>			
	w r. 1934 za		w r. 1935 za
ziemie, kamienie itp.	6.885 tys. zł		7.017 tys. zł
minerały	5.895 " "		5.524 " "
rudy, żużle, popioły	15.161 " "		15.710 " "
surowce chemiczne	676 " "		987 " "
paliwa	2.191 " "		2.131 " "
stare żeliwo i żelastwo	23.011 " "		26.324 " "
metale	20.513 " "		22.699 " "
Razem	74.332 tys. zł		Razem 80.392 tys. zł

PRZYWÓZ SUROWCÓW SPOŻYWCZYCH W LATACH 1934 i 1935

<i>Pochodzenia roślinnego:</i>			
	w r. 1934 za		w r. 1935 za
zboża (głównie ryż)	7.384 tys. zł		8.552 tys. zł
owoce świeże	14.049 " "		27.945 " "
" suszone	6.937 " "		7.263 " "
orzechy i migdały	3.698 " "		3.302 " "
korzenie kolonialne	2.265 " "		1.922 " "
artykuły "	21.476 " "		18.924 " "
tytoń, liście i odpadki	21.995 " "		20.424 " "
Razem	77.804 tys. zł		Razem 88.332 tys. zł
<i>Pochodzenia zwierzęcego:</i>			
	w r. 1934 za		w r. 1935 za
ryby świeże, śnięte i solone	14.630 tys. zł		16.938 tys. zł
Razem	14.630 tys. zł		Razem 16.938 tys. zł
Ogółem sprowadziliśmy surowców	w r. 1934 za 457.893 tys. zł		w r. 1935 za 468.191 tys. zł

W rzeczywistości, końcowe sumy roczne są niewątpliwie jeszcze większe, gdyż w zestawieniu tym nie wzięto pod uwagę pomniejszych grup surowców importowanych o wartościach niższych.

Zgódźmy się jednak, że przeciętna roczna importu surowców wyraża się w 51% przywozu całkowitego, bez metali, które de facto do ścisłych surowców nie należą; wzięwszy pod uwagę, że w ciągu 10 lat, tj. w okresie od 1926 do 1935 r., za przywóz całkowity zapłaciliśmy 17.967 milionów zł., — otrzymamy ogromną sumę 9.163 milionów zł, zapłaconych za same tylko surowce! Tak wielka suma w znacznym stopniu musiała przyczynić się do osłabienia naszego rynku pieniężnego i ujemnie wpłynąć na

nasz bilans handlowy i płatniczy. Przymus sprowadzania surowców wyniszcza nas gospodarczo tym bardziej, że nasze obroty handlowe z krajami zamorskimi stale dają nam salda ujemne!

— A jak przedstawiają się, Panie Generale, te obroty z krajami z poza Europy?...

— Mówię właśnie, że o ile nasz handel z Europą stanowi przeszło $\frac{3}{4}$ naszego obrotu i daje nam stałe, kilkusetmilionowe salda dodatnie, — to handel z pozostałymi częściami świata przynosi nam bez wyjątku salda ujemne. Proszę przyrzeć się z kolei tej tabelce:

Rezultaty obrotu	Salda w tysiącach złotych					
	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Ogólnego	+ 187.271	+ 410.355	+ 221.819	+ 132.649	+ 176.582	+ 64.395
W tym: z Europą	+ 570.280	+ 648.561	+ 391.204	+ 314.615	+ 337.263	+ 217.620
„ Azją	— 36.871	— 21.377	— 17.977	— 22.400	— 21.121	— 21.262
„ Afryką	— 19.047	— 16.744	— 13.133	— 16.828	— 19.128	— 16.878
„ Ameryką Północną .	— 249.461	— 142.621	— 93.967	— 93.637	— 83.843	— 76.457
„ „ Środkową .	— 8.663	— 8.513	— 6.400	— 6.418	— 4.774	— 3.682
„ „ Południową .	— 51.241	— 45.798	— 33.913	— 29.405	— 23.751	— 26.397
„ Oceanią	— 43.407	— 34.489	— 16.720	— 24.948	— 27.644	— 23.593
Razem w krajach zamorskich . .	— 408.690	— 269.542	— 182.110	— 193.636	— 180.261	— 168.269

Przyjrzyjmy się jednak i następnej tabeli, z której wynika, że sytuacja ulega pewnej ciągłej poprawie, gdyż nasz handel zamorski, aczkolwiek zwolna, to jednak stale z biegiem lat zwiększa się, tak w przywozie, jak i wywozie, przy czym wzrost ten

jest mniejszy w przywozie, niż w wywozie, co wskazuje na wyraźną dążność do zrównania się obu pozycji, czyli do stałego zmniejszania się salda ujemnego:

Polski handel zamorski	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Przywóz:						
w tysiącach złotych	505.607	348.409	234.679	256.590	288.026	295.214
w proc. do ogólnego przywozu	22,52%	23,73%	27,23%	31,02%	36,06%	34,30%
Wywóz:						
w tysiącach złotych	96.917	78.867	52.569	62.955	107.765	126.945
w proc. do ogólnego wywozu . .	3,99%	4,20%	4,85%	6,56%	11,04%	13,72%

Jak więc widzimy z tej tablicy, zarówno w przywozie, jak i w wywozie, liczby te są bardzo znaczące: wykazują one stały wzrost udziału krajów zamorskich w naszym handlu zagranicznym. I tak: gdy udział ten w przywozie do nas z 22,52% w r. 1930, corocznie wzrastając, dochodzi do 34,30% za r. 1935, zwiększył się w stosunku do 1930 r. o niecałe 53%, — udział w wywozie od nas, również corocznie wzrastając, podniósł się z 3,99% za r. 1930 do 13,72% za r. 1935, czyli wzrósł w stosunku do r. 1930 o 244%. Widać przeto wyraźnie, że wywóz od nas do krajów zamorskich idzie w znacznie szybszym tempie, niż przywóz stamtąd do nas, co wskazuje na stałe polepszanie się stanu naszego handlu z tamtymi krajami.

— Panie Generale, a czy brak surowców przyczynia się również do bezrobocia i niemożności dania ujęcia przyrostowi naszej ludności?

— Oczywiście. Jeżeli już nawet nie wysyłałibyśmy nadmiaru naszej ludności do własnych terenów zamorskich, gdzie nadmiar ten mógłby znaleźć zatrudnienie, — to przy braku surowców nie możemy również zatrudnić całej naszej ludności w przemyśle rodzimym, krajowym. Jesteśmy krajem, który przez liczbę swej ludności stoi w Europie na szóstym miejscu, jeśli zaś chodzi o przyrost tej ludności, to przesuwamy się aż na drugie miejsce wśród tych państw europejskich, które posiadają kolonie. I jeszcze: jeżeli weźmiemy pod uwagę pro-

cent przyrostu w stosunku do ilości ludności — to wśród tych państw dierzymy miejsce pierwsze. Jak wiadomo, roczny przyrost naturalny Polski wyraża się cyfrą przeszło 400.000 głów rocznie. Ten nadmiar przyrostu katastrofalnie przedstawia się na wsi. Porównajmy liczbę osób, zawodowo czynnych w rolnictwie na obszarze 100 ha użytkowych u nas, a za granicą, a zobaczymy, że stosunek ten jest wybitnie na naszą niekorzyść: Polska — 45,5, Holandia — 40,6, Belgia — 36,1, Niemcy — 34,2, Italia — 34,1, Francja — 25, Z. S. R. R. — 16,2, Dania — 15,5. I tu więc również mamy bynajmniej nie korzystne pierwsze miejsce. Ludność naszej wsi, stłoczona ciasno, nie może znaleźć naturalnego ujścia ani przy pracy na terenach zamorskich, ani też w przemyśle krajowym.

— A emigracja, Panie Generale, czyżby wcale nie wpływała na zmniejszenie tego przeludnienia?

— Owszem, wpływ jej jednak jest obecnie minimalny i przy dzisiejszych stosunkach międzynarodowych, tak politycznych, jak i gospodarczych, nie może mieć dla nas większego znaczenia. Tereny emigracyjne są prawie wszędzie już niedostępne, tak dla wychodźstwa stałego, jak i sezonowego. W państwach, do których dawniej głównie kierowało się nasze wychodźstwo, kwoty emigracyjne zostały ogromnie uszczuplone, to też dzisiaj możliwości te przedstawiają się dla nas daleko bardziej niekorzystnie, aniżeli przed wojną, kiedy to przeciętnie emigrowało z Polski 250 do 300 tysięcy osób rocznie. W roku bowiem 1933 wychodźstwo nasze wyrażało się już daleko niższą cyfrą tylko 35,5 tysięcy, a w r. 1935 — aczkolwiek liczba ta nieznacznie podniosła się do 53,8 tysięcy, to jednak reemigracja prawie zupełnie zanulowała emigrację. Tak więc właściwie emigracji, jako czynnika, mającego zmniejszyć nasze przeludnienie, dzisiaj nie można poważnie brać pod uwagę.

— A czy, Panie Generale, sprawy przeludnienia wsi nie można by było rozwiązać drogą lokowania nadwyżek ludności na terenach krajowych.

— Niestety. Aczkolwiek kolonizacja wewnętrzna jest u nas równie nieodzowna i konieczna, jak posiadanie zewnętrznych terenów surowcowych, i aczkolwiek w obu kolonizacjach kraj nasz winien wziąć równoczesny, intensywny udział to jednak sama tylko kolonizacja wewnętrzna ulgi nam również nie przyniesie, nawet, gdyby chodziło o przyszłość najbliższą. Obliczenia bowiem co do możliwości wewnętrznej kolonizacji, głównie na kresach wschodnich, są z sobą niezgodne, maksymalna jednak kwota, najbardziej optymistyczna, mówi o 5 milionach ludzi, których możnaby tam osadzić. Nawet więc, jeśli zgodzimy się, że istotnie zdołamy tam osadzić aż 5 milionów ludzi, to ujrzymy jasno, że przy rocznym przyroście ludności, wyrażającym się z biegiem czasu od 400 do 500 tysięcy głów, tereny te zostaną nasycone ludnością już w ciągu 10 do 12 lat. Stąd prosty wniosek, że kolonizacja wewnętrzna, to tylko doraźne, tymczasowe ułatwienie się z problemem przeludnienia, a więc wyjście nawet nie połowiczne...

— Czyli, zdaniem Pana Generala, problem przeludnienia mógłby być całkowicie rozwiązany tylko drogą posiadania przez Polskę własnych, zewnętrznych terenów kolonialnych?...

— Tak jest istotnie. Do własnych kolonij moglibyśmy wysyłać własnych ludzi, a więc funkcjonariuszów administracji, celnych, skarbowych, lekarzy, weterynarzy, inżynierów kolejowych, portowych, drogowych, leśnych itd. ludzi na stanowiskach kierowniczych, jak też i kadry wyszkolonych fachowców-robotników, plantatorów, kupców itd. Wpływ jednak posiadania kolonij na zmniejszenie przeludnienia wsi i bezrobocia dałby się odczuć raczej pośrednio, a to dzięki normalnemu funkcjonowaniu i rozwojowi przemysłu, który zatrudniłby nie tylko rzesze bezrobotnych w miastach, ale i wchłonałby nadmiar ludności wiejskiej. Surowce z własnych terenów zamorskich byłyby zakupywane za własną walutę, odpadłaby więc konieczność stosowania zakazów importowych, stąd zwiększony import niektórych surowców, wzmożona produkcja i wymiana handlowa, co musiałoby przyczynić się do zwiększenia przewozów. Powyższe czynniki, wraz z innymi pobocznymi, musiałoby łącznie przyczynić się do rozwiązania problemu bezrobocia i przeludnienia. Widzimy więc, że uzyskanie przez Polskę własnego terytorium zamorskiego, tam, gdzie mielibyśmy możliwość nieskrępowanego działania, musiałoby ożywić całokształt naszego życia gospodarczego.

— Dobrze, Panie Generale, czy jednak istnieją możliwości uzyskania przez Polskę kolonij?...

— Jako pełniącemu obowiązki prezesa organizacji, będącej tylko instytucją społeczną, której zadaniem i uprawnieniem jest tylko badanie i rozpowszechnianie zagadnień kolonialnych, nie zaś przeprowadzanie decydujących czy choćby wstępnych pertraktacji międzynarodowych, co jest sprawą naszego rządu — danie odpowiedzi na to pytanie stwarza mi pewną trudność. Niemniej mam możliwość stwierdzenia, iż w poglądach kolonialnych wszystkich państw daje się wyraźnie odczuwać narastanie i pogłębianie świadomości, że dotychczasowy stan rzeczy nie będzie mógł być utrzymany na dłużej, gdyż przyczyniłby się do nowych dziejowych kataklizmów. Ta świadomość, po pełnym dojrzeniu, musi sprowadzić jakieś rozstrzygnięcie, i nie do pomyślenia jest by mocarstwa kolonialne mogły nie zrozumieć własnych interesów i pominąć Polskę. Tak więc jasne jest, że żądania nasze powinny być uwzględnione, chociażby z uwagi na ogólno-światową strukturę gospodarczą, wiążącą z sobą wszystkie poszczególne państwa. Polska, niedość silna gospodarczo, może stać się przyczyną osłabienia innych państw, mających z nami interesy. Te wszystkie argumenty są znane całemu światu i dlatego mam poważne podstawy wierzyć w to, że kolonie mieć będziemy.

Świat zabity deskami

Od znanego pisarza, p. Wacława Gąsiorowskiego, otrzymaliśmy ciekawy artykuł, omawiający niezmiernie aktualne zagadnienia populacyjne i kolonialne. Artykuł ten zamieszczamy poniżej. *Red.*

OBRACHUNEK PIERWSZY

Przeludnienie, tłokowisko, ekonomiczne niedole. dążenia kolonialne i świat zabity deskami.

Drgnąć nie można, ruszyć poza granice nie można.

Podróż, nawet turystyczna, na wytyczoną, z góry obliczoną metę i na czas, skrupulatnie wzajemnością obcą wymierzony. Spacer, choćby do ościennego państwa, — więc obowiązkowy meldunek wydzielonej gotówki, przymus jej roztrwonienia w określonym terminie i ani mowy, aby tam, na miejscu, dłużej zbałamucić, a już, uchowaj Boże, pomyśleć o zarobkowaniu na obczyźnie.

Ale toć jeszcze przywileje niefrasobliwego wędrowca, ciekawego turysty; — dla emigranta, dla wychodźcy, dla poszukiwacza pracy, chleba, wolniejszego przestworu, — żadnego zmiłowania. Gdzie niegdzie kołacze się obłudna ludzkość dla sprowadzanych ze starego kraju najbliższych krewnych, zresztą nie ma dostępu. Nawet pustynne obszary mają dla wychodźstwa nieubłagane zawory. Chcesz zjechać za ocean — weź tedy ze sobą worek żywych pieniędzy. Bez złotka, bez sutej gotowizny nie roztoczy nad tobą pieczy władza miejscowa.

W Europie ścisk, parcie ku zamkniętym słupom granicznym, wzrastająca pasja do sięgania po cudze.

A tu nie ma rady, — glob ziemski jest już podzielony, harykadami wygradzony. Każdy skrawek

kontynentu jest czyjąś własnością, czyjąś niby to bezsporną hipoteką.

Przyjrzyjmy się bliżej zagadnieniu.

Na owo dławienie się cierpi jedynie środek Europy — dokładniej Polska i Niemcy. Na polaci 331.727 mil kwadratowych angielskich (posługujemy się miłą angielską z racji na źródła statystyczne), w tych dwu państwach, razem wziętych, by tuje 100 milionów mieszkańców. Tymczasem na o wiele większej przestrzeni tylko trzech stanów północno-amerykańskich (Teksas, Nowy Meksyk i Minnesota) rozpiera się zaledwie osiem i pół miliona ludzi. Jeżeli do Polski i Niemiec dodać Italię, której dla przyrostu ludności nie wystarczy Etiopia — ziemia podzwrotnikowa, trudna do aklimatyzacji — w takim razie wypadnie, że wolnego terenu szuka 141 milionów Europejczyków. Uprzytomnijmy sobie, że i te trzy państwa europejskie również się zmieszczą w pomienionych trzech stanach Teksasu, Nowego Meksyku i Minnesoty. Innymi słowy, dla przykładu, godzi się zapamiętać, że w czterdziestu ośmiu stanach dzieciów Washingtona znajduje się w tej chwili tylko 130 milionów mieszkańców, — a na skrawku, równym trzem stanom tego olbrzyma yankesowskiego musi się dręczyć 141 milionów!

Panami globu ziemskiego (co tu owijać w bawelnę) są nade wszystko Anglicy, za nimi idą Rosjanie i Francuzi, na ostatku Hiszpanie i Portugalczycy.

Anglicy zagarnęli najwięcej i na zagarniętych obszarach prowadzą wręcz politykę anglicyzacyjną i światoburczą. Nie posiadając dostateczne

Na plantacjach kawy w Brazylii





go przyrostu ludności, ani sił dostatecznych, aby przepastne kraje skolonizować, bronią do nich przystępu innym.

Posiadłości angielskie w Ameryce Północnej są dokładnie większe od całej Europy o 220 tysięcy mil kwadr. angielskich. Na tych olbrzymich przestrzeniach żyje razem wszystkiego jedenaście milionów. Z tych jedenastu milionów, mocno naciągana statystyka — dobywa 5 milionów Brytyjczyków, 4 miliony Francuzów i resztę w postaci bigosu dwudziestu kilku narodów z Niemcami i Ukraińcami (tak) na czele.

Kolonie angielskie w Afryce, to znów obszar większy od Europy o 129 tysięcy mil kwadratowych. Ludności w tej „Europie“ afrykańskiej 52 miliony. Tereny angielskie w Afryce należą do najbogatszych, najzdrowszych i stąd pilnie strzeżonych przed nie-Anglikami. Nawet włączone już do tych terytoriów dawne kolonie niemieckie (słynne mandaty) korzystają z zasady angielskiej — nie puszczają cudzoziemców.

Australia z angielską Oceanią razem jest również większa od Europy i to o 250 tysięcy mil kwadr. (przypomnijmy jeszcze, że mila angielska wynosi 1,6 kilometra) — zaludnienie tego trzeciego „kawałka“ sięga znów zaledwie jedenastu milionów!

Jeżeli dodamy liczby tysięcy mil kwadratowych zdobyczy angielskich w Ameryce Północnej, Afryce i Australii z Oceanią, otrzymamy w rezultacie płat kontynentu, równający się trzem Europom z okładem. Owóż na tych trzech Europach angielskich podziewa się 74 miliony ludności. Gdyby do nich stosować miarę europejską, powinno by się znajdować tam półtora miliarda mieszkańców.

Ale nie tu kres ekspansji angielskiej. Jest wszak jeszcze Ameryka Południowa i Ameryka Środkowa — jakieś 120 mil kwadr. kolonii — i jest Azja — maleństwo, bo 1,968.000 mil kwadratowych z 365 milionami.

Dla nabrania bardziej pogładowego wyobrażenia o kwestii kolonialno-emigracyjnej, godzi się zapamiętać, że wszystkie ziemie, należące do Wielkiej Brytanii w Europie — łącznie z Irlandią — wynoszą mil kwadr. 94 tysiące z małym okładem. — no a Brytyjskie Imperium wszechświatowe mówi o sobie, że jest posiadaczem 13,290,634 mil kwadratowych. — To znaczy, że czwartą część całego na kuli ziemskiej kontynentu zabrali sobie Anglicy!

Czyliż jednak tylko... jedną czwartą?

A Stany Zjednoczone Ameryki Północnej? — Pomimo różnice ustrojowe, jest to przecież mocarstwo jednego z Anglią języka, jednego pod wielu względami obyczaju, jednakiem umysłowości, wyzwolone może znacznie ze starobrytyjskiego egoizmu, — lecz ciągle mocnymi węzłami przesądów, nawet intelektu, z macierzą związane i ku macierzy grawitujące.

Zaiste okruszynki, wykraweczki zostawili dumni synowie Albionu swym bliźnim.

Lecz patrzmyż jeszcze końca tych obrachunków kolonialno-emigracyjnych.

OBRAHUNEK DRUGI

Drugim, największym za Wielką Brytanią, pod względem obszaru mocarstwem, jest Rosja, mająca 8,144,228 mil kwadratowych angielskich (21,352,572 kwadratowych kilometrów). Tworzy ona kontynent, wynoszący dwie Europy plus dwie Japonie. Ludność tego kolosa, zaledwie 150 milionów, miej-

Kochinchina — nabrzeże w Saigonie



scami skupiona a przeważnie rozproszona na pustynnych przestrzeniach. Rosja, poza rdzeniem słowiańskim, ma silną domieszkę ras i narodów obcych, jest zlepkiem przeszło stu wyznań religijnych, kilkudziesięciu języków i tyluż odmiennych przesądów, obyczajów i tradycji. Jest to znów świat zabity deskami, trwający od lat w stanie ostrego przekształcania czy rewolucjonizowania wartości społecznych, politycznych i narodowych. Do Rosji nie ma dostępu, nie ma wstępu. Niezawodne bogactwa naturalne, jako i za czasów carskich, nie mogą nastarczyć nędzy i są raczej materiałem do komponowania fantastycznych obliczeń na użytek zewnętrznej propagandy. W stosunku bowiem do obszaru, do obfitości metalów, drzewa, zwierzostranu, gleby, dróg wodnych, — rezultaty gospodarki są miżerne, a niedola mieszkańców wielka, wskutek braku organizacji pracy, braku ludzi, braku równomiernego dążenia do cywilizacji. Mocarstwo, potrzebujące gwałtownie imigracji, sił twórczych, jest dla imigranta zamknięte na długie lata.

Tuż za Anglią i Rosją idzie Francja. Francja, cierpiąca na brak przyrostu ludności, Francja zagrożona depopulacją, a rozpierająca swe władanie (nie licząc siedziby w Europie) na 4.575.276 milach kwadr. angielskich kolonij, przy 60 milionach ludności. Gdyby z tego olbrzyma wyłączyć całkowicie skrawek (Indo-Chiny) najgęściej obsiadły (22 miliony Chino-Anamitów), wypadnie, że w posiadłościach francuskich 38 milionów mieszkańców rezyduje na 4.297.772 milach kw. ang. Mówiąc pogładowo, Francja, nie licząc terenów mandatowych, ma jeszcze poza swoimi granicami całą Europę i jeszcze jedną Francję z okładem.

Afryka jest treścią francuskiego bogactwa kolonialnego. Liczy ono dzisiaj 4.193.702 mile kw. ang. i jest większe od bogactwa Afryki angielskiej, któ-

ra ma 3.829.793 mile kwadr. ang. Afryka jest więc anglo-francuską częścią świata. Do Anglii i Francji z jedenastu i pół miliona mil kw. czarnego lądu należy przeszło osiem milionów, — a dla reszty (Włochów, Belgów, Portugalczyków i Hiszpanów, no i Egipcjan) pozostało tylko niecałe trzy miliony mil kw. terenu, przeważnie klimatycznie upośledzonego.

Gdybyśmy teraz do tych trzech mocarstw dodali tylko dwa państwa południowo-amerykańskie: Brazylię i Argentynę, to już, bez Stanów Zjednoczonych, otrzymalibyśmy płat ziemi, wielkości 30.768.047 mil kwadr. z poważną ciżbą 799 milionów mieszkańców. Wynik niezwykły, boć wszystkiego lądu na globie jest zaledwie 57.510.000 mil kw. angielskich, — a tu pięć (wyróżnienie pięć) potencyj rozsiada się prawie na 31 milionach tych samych mil. Hm, bardzo szeroko, nadto bezceremonialnie.

Chociaż liczba mieszkańców łagodzi zgrzyt.

Przestrzeń, którą ogarnęły te mocarstwa, równa się połączonym razem dwóm największym częściom świata: Azji i całej Ameryce. Panowie Anglicy, Francuzi, Rosjanie, Brazylijanie i Argentyniacy dla reszty ludzkości zostawili trzy najmniejsze cząsteczki. Sumitują się jednak gromadą niemal ośmiuset milionów, co, przy dwu miliardach istot, stworzonych na podobieństwo Boże, pozwala im twierdzić, że na tych posiadłościach blisko, blisko połowa rodzaju ludzkiego znajduje nieco dostatniejszej przytułek. A więc nie są to obszary bezładne, wolne, mogące budzić pożądlivość innych, bardziej stłoczonych. Jest to raczej rezultat energiczniejszej ekspansji, ale bez zachłanności, bez intencji skrzywdzenia kogokolwiek.

Tak by się zdawać mogło.

Anglik nigdy nie da się zbić z tropu niedyskretną uwagą.

— Tak, prawda, Wielka Brytania jest właścicielką jednej czwartej całego globu (bez oceanów i mórz), ale Wielka Brytania na tej jednej czwartej ziemi ma jedną czwartą wszystkich ludzi, ma pięćset milionów mieszkańców. Jest więc wyrazem sprawiedliwego podziału. Upředzenie chyba może pomawiać Wielką Brytanię o zaborczość.

Odpowiedź była by słuszna, gdyby nie Indie, gdyby nie to straszne tłokowisko skłóconych ludów hinduskich, gdyby nie te 353 miliony pogrążonych w kontemplacjach rabów angielskich.

Wystarczy od tego pół miliarda poddanych odjąć 353 milionów Hindusów i 47 milionów mieszkańców Anglii europejskiej, a z tego rachunku wyniknie przykra rzeczywistość, bo dokument, że na 11.391.104 milach kw. wielkobrytyjskiej domeny kolonialnej bytuje tylko 100 milionów ludzi: na połaci większej, aniżeli trzy Europy razem wzięte: ledwie 100 milionów.

Toż samo badanie, zastosowane do posiadłości francuskich i rosyjskich, da równie pouczające rezultaty. Francja z Rosją mogły by zmieścić hodaj i połowę wszystkich ludzi na świecie i jeszcze by im było daleko do europejskiego mrowiska, które, wbrew mniemaniu, przewyższa zaludnienie Chin.

A cóż dopiero powiedzieć o tych sztucznie wytworzonych ojczyznach, o tych różnych republikach, które dzięki przedsiębiorczości drobnych stonkowo liczebnie grup portugalsko-hiszpańskich, zdołały zabarykadować olbrzymie przestrzenie amerykańskiego kontynentu? Oto na przykład na obszarze, równym Francji z Polską, w Wenezueli,



Dakar — orzechy ziemne, przygotowane do transportu

mieszka trzy i pół miliona ludzi. Niedaleko Wenezueli leży Peru, drobiazg, bo tym razem Francja, Polska, Niemcy i Dania, a ludności — sześć i pół miliona, z których całe pięć i pół miliona kolorowego biedactwa.—Rzućmy okiem na Meksyk, zmieści się w nim, i to z dokładnością sześciu mil angielskich, nasza Polska, Niemcy, Francja, Dania, Belgia, Holandia i Hiszpania przy zaludnieniu, składającym się z osiemnastu milionów, pośród których tylko trzy miliony białych. Gdyby nareszcie do Meksyku dodać jeszcze Austrię, Czechosłowację, Estonię, Finlandię, Grecję, Węgry i Bułgarię, to otrzymamy w rezultacie teren jednej tylko Argentyny, kędy trzynaście milionów w hiszpańskim sosie pławiącej się mieszaniny narodów europejskich twierdzi, że ten skromny folwarczek zupełnie im wystarcza.

Lecz to dopiero rzut ogólny na świat zabity deskami.

OBRACHUNEK TRZECI

Do najciekawszych może zjawisk posiadzieltwa kolonialnego należą niezawodnie państwamuszki; które zdołały połknąć egzotyczne słonie bez zbytniego dla się uszczerbku.

Więc maleńka Belgia (11,752 mile kwadr. angi.), ta jedna dziesiąta Italii europejskiej, licząca 9 milionów mieszkańców, zdobyła Kongo afrykańskie (920.600 mil kw.) i trzyma w ryżu 10 milionów czarnuchów przy pomocy 35 tysięcy Europejczyków. I energiczniejsza od Belgii, jej sąsiadka, Holandia (12.582 mil kwadr.), która, mając również 9 milionów obywateli, panuje nad obszarem 788.375 mil kwadr. ang. wielkiego bogactwa, obsiadłego przez 63 (sześćdziesiąt trzy) miliony Azjatów, pilnowanych przez trzysta tysięcy Europejczyków!

I te dwa państwa, jako i szereg poprzednio wymienionych, umieszczamy, według przyjętego ostatnio wyrażenia, do rubryki „nasyceń”. Chcemy przez to powiedzieć, że zarówno Belgia jak i Holandia, należą do grupy: Anglia, Francja, Rosja, Brazylia i Argentyna (łącznie z plejadą republik południowo- i środkowo-amerykańskich);—państw, hojnie przez surowce obdarzonych. Musimy atoli odróżniać kolonie właściwe, ziemie wolne, słabo zaludnione, od ziem zdobytych, ujarzmionych, odebranych przemocą autochtonom, czy dawnym posiadaczom. Nie podobna wszak nazwać Indj kolonią, nie podobna do kolonij zaliczyć Indo-Chin, ani wywalczonego od Burów Transwalu, ani nawet zakutych w łańcuchy obszarów Kaukazu, Armenii, Azerbejdżanu, Wysp Filipińskich albo Maroka, kraju Baszkirów, a choćby Turkomenów.

Dla narodów, cierpiących na przeludnienie, na brak surowców, ważne są przestrzenie, dotychczas nie eksploatowane lub eksploatowane niedostatecznie — przestrzenie słabo zamieszkałe, raczej pustynne, dzikie.

Objaśnijmy to na przykładzie.

Japonia, w zasadniczych swych granicach, jest prawie o półtora tysiąca mil kwadratowych angielskich mniejsza od Polski, a posiada na tych ojczyństwych swoich wyspach 70 milionów ludności, dwa

razy więcej aniżeli Polska! Gdzież tu wyżyć, gdzież tu wytrzymać, jakże starczyć bodaj garściami ryżu? Więc podboje, zdobywanie Korei, Formozy, Kwantungu, sięganie po drobiazg wyspiarski, a w rezultacie ten sam kłopot z przeludnieniem, bo te małe stosunkowo tereny (razem znów tylko objętość Italii europejskiej) wykazują już 30 milionów swych własnych mieszkańców. Przybyło zatem poddanych, administracyjnej roboty; — rezultat właściwy nikły. Co tu począć? Najbliższe ziemie ludźmi zatłoczone. Chyba daleka emigracja. Dokąd? Jeden jedyny milion zdołał wyciągnąć na odległe wyspy, rozproszyć się po Azji, po Ameryce. nieśmiało zawędrował w setkach do Europy — lecz — świat zabity deskami.

Cóż tam Japonia ze swoją emigracją? — Polska ośm milionów wychodźstwa i to wychodźstwa czystszej, nordyckiej tylko rasy (nie rachując innych milionów), rozsypała po świecie i na takie same jest wystawiona katusze.

Tak, ale i Japonia jest nie tylko straszakiem złotym, ale i burzycielem ekonomicznym, pracuje za grosze, obniża ceny rynkowe, rujnuje handlarzy, zabija anglo-amerykańskie fabrykaty, bije na głowę Francuzów z Niemcami i Czechami. — Tak, polityka wycieńczonego głodem żołądka jest nieobliczalna. Na Saharze samolubstwa międzynarodowego za kroplę wody można zawsze dostać garść diamentów. „Nasyconych“ to nic nie obchodzi.

Kanada swój jubileusz święciła niedawno jubileuszowym obrachunkiem.

W roku 1886 wartość wydobytych produktów kopalnianych wynosiła 10 milionów dolarów — w roku 1934-tym doszła do 277 milionów dolarów. Kanada jest krajem produkującym najwięcej azbestu i niklu, — drugim z rzędu (po, po... Wielkiej Brytanii) pod względem ilości wydobywanego złota, — trzecim pod względem srebra, a złożami węgla ustępuje jedynie Stanom Zjednoczonym. Płody rolne trzymają w szachu ceny europejskie. Dolary kanadyjskie tarzają się po ulicach, należących do przepotężnych towarzystw akcyjnych, import prowadzi się z ziem angielskich, do nich zwraca się eksport. Innych krajów nie bierze się pod uwagę, chyba za mocną gotówkę. No, bo Kanada niczyjej łaski nie potrzebuje, ma wszystko jeżeli nie swoje, to bratnie.

Jakże więc poczynać sobie z Kanadą — bodaj z racji tego azbestu, bodaj tego niklu?

Sprzedać do Kanady można by chyba grzybów suszonych, pocztówek, nawet guziczków — ale z taką drobnicą daleko i do azbestu i do niklu. Trzeba dewiz do Kanady — skądże wziąć tych dewiz?

Wychodźstwo, wychodźstwo zarobkowe, ono, w pewnej drobnej mierze, bywało tym cennym towarem, przynoszącym swej ojczyźnie i materialne zyski. Wychodźca pamięta o swoich najbliższych, tam, w siole czy miasteczku pozostawionych, śle im zapomogi — tedy kanadyjskie centy płyną.

Kanada jednak nie chce już wychodźstwa, od roku 1930-go kurczy pozwolenia na wjazd, zmniejsza kontyngent, ze 163 tysięcy imigrantów w powoła-



Jawa — wyładunek towaru

nym roku zesłała w roku 1935-ym do 12,136... a pośród tych szczęśliwców naliczono 5.960 obywateli Stanów Zjednoczonych, 2.198 Anglików i 3.978 domieszki różnojęzycznej.

Stany Zjednoczone przestały stosować wyznaczone przez się „kwoty“ do poszczególnych narodów, a filtry wizowe doprowadziły do tego, że od roku 1931 więcej ludzi wyjeżdża ze Stanów Zjednoczonych, że w ciągu ostatnich lat pięciu mniej wpuszczono imigrantów, aniżeli w poprzedzającym zmianę polityki roku 1930.

Nie ma ujścia dla emigracji zarobkowej, nie ma go i dla emigracji pionierskiej. Wszędzie barykady, coraz większe stawki wkupu, a nawet całkowite zakazy. Taki mądrała z Europy gotów by jeszcze diament, w Afryce znaleźć, albo złota czystego się dokopać. — Bardzo proszę, to jest „nasze“ złoto. — Tam jeszcze nie ma żywej duszy, nikt w pobliżu nie orze, nie sieje, nie rąbie puszczy, nie kopie chodników. — To nikomu nic do tego, to nasza sprawa, bo to nasza własność.

Obliczając bardzo sumiennie, bardzo liberalnie, poczytując lada ślad życia ludzkiego za jego rozkwit ekonomiczno-polityczny, dochodzimy w rezultacie do tego, iż jedną trzecią całego na globie kontynentu tworzą pustkowia, których właściciele nigdy nie będą zdolni przekuć na warsztaty pracy, bo nie starczy im ani wojska, ani policjantów, ani urzędników, ani majstrów.

Statystyka chodzi na czujnym pasku. Liczby wprawdzie są zawistnie ukrywane, gmatwane, pomimo jednak solidarnych wysiłków beati possidentes



Afr. Zach. Franc. — Pociąg „bananowy” w Konakry

— prawda znajduje sobie drogę i w Północnej Rodezji, i w Kongo, i w Burmie, i na Ziemi Malajskiej, i na Madagaskarze, i we Francuskiej Wschodniej Afryce. Tu 15 milionów Murzynów i 21 tysięcy Europejczyków, z których „70% Francuzów”, — ów-
 dzie 3 miliony Murzynów, obszar niezmierny również, a dumnych panów europejskich trzy tysiące trzysta! — Na Madagaskarze 4 miliony ludu, a europejskiego cudzoziemstwa aż 24 tysiące, w czym Francuzów 13.500 tylko! — Takie Kongo belgijskie — 10 milionów czarnych na kawale, wielkości niemal Argentyny, — a białego stworu 26 tysięcy, w czym Belgów tysiące aż osiemnaście.

Gospodarka? — Wspaniała! — Związek Południowej Afryki (Natal, Transwal, Orania i Przylądek Dobrej Nadziei) zdołał wywieźć samych diamentów za 10.751.126 funtów sterlingów w jednym ty-

ko 1929 roku, a czystego złota wydobywa stale, co roku, wartości od 44 do 46 milionów funtów sterlingów. Jest czym równoważyć budżet. A dopiero miedź, ołów, żelazo, mangan, chrom, cynk, węgiel, nafta, kauczuk, bawełna, platyna, skóry, góry zbóż, rzeki produktów kolonialnych, bory drewna, wszystko na świecie, ekstrakt mięsny, wszystkie kosztowności urojone od pereł do topazów i rubinów, i wszystkie prymitywy chleba powszedniego.

Tego żadne z tych mocarstw zachłannych nie zdolne jest ani przejeść, ani spotrzebować, ani własnego nakarmić biedactwa... ani zeuropeizować, ani zanglizować, ani sportugalczyć, — z tych skarbów ani nocy spokojnej, ani swobodniejszego oddechu.

Lęk, niepokoje, widma wrogie, strachy. Moce nad mocami, dzierżące trzy ćwierci globu, a tu społeczeństwa nikłe stosunkowo, upchane w ciasnych komorach. Oto mizerny ułomek (Polska, Niemcy, Italia i Japonia), który — razem wzięty — jest mniejszy od jednego Konga belgijskiego o całą Ukrainę sowiecką z Węgrami, — ten ułomek dopomina się kolonij, woła o prawa wstępu dla wychodźstwa zarobkowego.

Ameryka się konsoliduje. wytwarza wspólny front, marszczą się potencje, nie chcą słuchać o koncesjach, jeszcze mocniej zabijają świat deskami — tylko ten kociołek wrzący dwustu milionami ludzi.

Kociołkowi lepiej uchylić pokrywy.

Sprawiedliwy podział bogactw jest podstawą zarówno życia społeczeństwa, jak i głównym warunkiem pokojowego rozwoju mocarstw, nawet takich, w których słońce nie zachodzi.

WACŁAW GAŚIOROWSKI



Brazylia — widok ogólny na Santos



INSTYTUT MORSKI I KOLONIALNY

W związku z powołaniem do życia przez Ligę Morską i Kolonialną — Instytutu Naukowego LMK, zwróciliśmy się do p. prof. Stanisława Pawłowskiego z prośbą o artykuł, omawiający zasadniczą działalność tego rodzaju instytutów. *Red.*

Instytuty morskie czy oceanograficzne istnieją w wielu państwach. Są to zwłaszcza państwa morskie, utrzymujące stosunki handlowe z całym światem przy pomocy komunikacji na morzu. Dla takich państw niesłychanie ważną jest rzeczą posiadać jak najbardziej dokładne informacje o morzach, drogach morskich, portach, kanałach, krajach nadmorskich itp. Badania natury fizycznej mórz oraz ich gospodarczych walorów są przez instytuty oceanograficzne tych państw przeprowadzane stale. Bývają także przedsięwzięte od czasu do czasu, osobne ekspedycje naukowe na nieznanne lub mało znane morza, których celem jest dostarczanie materiałów naukowych i wiadomości o tych morzach i krajach nadmorskich, ich bogactwie i znaczeniu w gospodarce surowcowej itp. Dla tych celów istnieją instytuty oceanograficzne we Francji i w Indochinach Francuskich, w Niemczech, Stanach Zjednoczonych A. P., w Hiszpanii, Szwecji, Finlandii, Wielkiej Brytanii, Japonii, Sowieciech i w innych krajach.

Również instytuty i połączone z nimi muzea kolonialne istnieją we wszystkich państwach, posiadających kolonie, a więc we Francji, Wielkiej Brytanii, Belgii, Holandii, Włoszech itp. Ich zadanie polega na gromadzeniu wiadomości i materiałów naukowych o koloniach swoich i obcych. Szczególne znaczenie propagandowe mają, związane z owymi instytutami, muzea kolonialne, które zapoznają publiczność w sposób możliwie najprostszv z naturą krajów kolonialnych, z ludnością tubylczą i z gospodarką kolonialną. W państwach kolonialnych urządzone bywają od czasu do czasu także wielkie wystawy kolonialne (jak w Anglii 1930 r. i we Francji 1931), które, podobnie jak muzea kolonialne, mają zagrzewać społeczeństwo do bliższego zainteresowania się sprawami kolonialnymi, a zarazem: wzbudzać wiarę w potęgę morską i kolonialną państwa, zachęcać do emigracji do kolonij lub do inwestowania kapitałów w przedsiębiorstwa morskie i kolonialne.

Zakres działania instytutów morskich i kolonialnych jest rozmaity. Jedne instytuty morskie (oceanograficzne) zajmują się więcej oceanografią fizyczną, inne oceanografią biologiczną, jeszcze inne uprawiają tylko propagandę spraw morskich. Jedne wy-

konywują własne badania, inne gromadzą tylko materiały naukowe. Bardziej jednolite są instytuty kolonialne, które przeprowadzają badania geograficzno-gospodarcze nad koloniami. Muzea zaś, z nimi związane, spełniają przeważnie cel propagandowy.

Potrzeba zatem polskiego Instytutu Morskiego, który by służył zagadnieniom morskim w najszerzym tego słowa znaczeniu, wysuwała się sama przez się. Została ona uzasadniona przeze mnie w r. 1925 w artykule, umieszczonym w „Ziemi” (str. 25—27), w którym podano projekt założenia „Instytutu Morskiego” w Warszawie. Od czasu jednak rzucenia tego projektu upłynęło lat 10, aż myśl założenia podobnej instytucji została podjęta przez Ligę Morską i Kolonialną. Zgodnie przy tym z celami i potrzebami Ligi Morskiej i Kolonialnej, Instytut ma się zajmować nie tylko sprawami morskimi, ale i sprawami kolonialnymi. Wprawdzie bowiem kolonii własnych nie posiadamy, ale zainteresowania nasze zagadnieniami kolonialnymi są tak wielkie, że nie możemy już obecnie obyć się bez instytucji, która by tym zagadnieniom służyła. W ten sposób zaprojektowany został nie tylko Instytut Morski, ale i Kolonialny.

Projekt tej instytucji przedstawia się w skróceniu, jak następuje:

Głównym zadaniem Instytutu Morskiego i Kolonialnego jest zapoznanie się w sposób naukowy z zagadnieniami morskimi i kolonialnymi i wzbudzenie w społeczeństwie zrozumienia tych zagadnień. Zadania te spełniane być mogą przez organizowanie i przygotowanie naukowych badań spraw morskich i kolonialnych, i przez odpowiednie oddziaływanie na drodze propagandowo-naukowej na społeczeństwo.

Poza tym zarówno badanie zagadnień morskich i kolonialnych, jak i propaganda tych zagadnień mają się odbywać zgodnie z potrzebami Ligi Morskiej i Kolonialnej i w związku z realizacją głównych celów naszej instytucji. Liga Morska i Kolonialna bowiem, rozrastając się coraz bardziej, i podejmując się coraz to większych i dalej idących zadań w dziedzinie handlu morskiego, emigracji, kolonizacji, akcji kolonialnej itp., nie może być pozbawiona placówki, która by przygotowywała w sposób możliwie ścisły materiał naukowy. Ma to być w stosunku do Ligi placówka naukowo-eksperymentalna.

Zgodnie z tymi ogólnymi celami i założeniami,

I. M. K. w dziale morskim ma się zająć badaniami mórz w związku z polską żeglugą morską, z wyzyskaniem wybrzeży przez człowieka, komunikacją morską i związaną z morzem komunikacją śródlądową (drogi wodne śródlądowe), handlem morskim, historią odkryć i handlu morskiego, najnowszymi odkryciami na morzu, potęgami morskimi, kartografią morską itp. W dziale kolonialnym I. M. K. ma się zająć badaniami obszarów kolonialnych, mających już obecnie znaczenie dla Polski, lub mogących to znaczenie posiadać w najbliższej przyszłości, a to pod względem budowy geologicznej i bogactw mineralnych tych obszarów, krajobrazów geograficznych, nawodnienia, klimatu, etnografii, demografii i stosunków społecznych, ogólnych warunków dostosowania człowieka do przyrody, osadnictwa, stosunków gospodarczych (rolnictwo, przemysł, finanse...), komunikacji, stosunków wewnątrz- i zewnętrzno-politycznych, handlu wewnętrznego i zagranicznego, portów, żeglugi morskiej i powietrznej tych krajów.

Jako instytucja propagandowa, I. M. K. ma się zajmować popularyzowaniem wiedzy o morzu i o koloniach. W zakresie mórz świata, popularyzacja obejmie oceanografię, geografię mórz, żeglugę i wszelkiego rodzaju komunikację morską oraz śródlądową, pozostającą w związku z morzem, daleki handel morski, rybołówstwo morskie, porty, historię odkryć geograficznych, charakterystykę państw morskich itp. W zakresie kolonii nastąpi zapoznanie społeczeństwa z terenami, do których zwraca się obecnie polska emigracja zamorska, oraz z obszarami kolonialnymi, w których Polska jest ze względów gospodarczych czy innych zainteresowana. Zapoznanie odbywać się będzie w zakresie geografii gospodarczej tych terenów oraz geografii politycznej z naświetleniem stosunków ogólno-światowych.

Realizację powyższych celów przeprowadza I. M. K. przez organizowanie badań jednostkowych czy też zbiorowych na tematy, budzące zainteresowania, kontrolowanie tych badań i wydawanie prac naukowych w zakresie znawstwa spraw morskich i kolonialnych, gromadzenie biblioteki specjalnej, obejmującej polską i światową literaturę oceanograficzną i kolonialną, przygotowanie zbioru map morskich i map z terenów kolonialnych.

Gdy chodzi o prowadzenie akcji propagandowej, zamierzone jest założenie muzeum morskiego i kolonialnego, organizowanie kursów w zakresie geografii mórz, handlu morskiego i kursów kolonialnych, urządzenie popularnych wykładów o morzu i o koloniach dla przyszłych pionierów morskich

i kolonialnych, przygotowywanie popularnych wydawnictw z tego zakresu, gromadzenie wszelkiego rodzaju ilustracyjnego i poglądowego materiału, ułatwiającego popularyzację.

Organizacja I. M. K. jest w ten sposób pomyślana, iż na czele instytucji stoi dyrektor, któremu podlega personel, złożony z kustosa zbiorów i bibliotekarza oraz asystentów. Asystenci i w ogóle pomocnicze naukowe siły, które będą przede wszystkim realizowały zadania I. M. K., będą się rekrutowały z pracowników naukowych, zajmujących się zagadnieniami morza i kolonii.

W dalszych zamierzeniach organizacyjnych przewiduje się Kuratorium, w którego skład wchodziłoby przedstawiciele nauki i zainteresowanych ministerstw czy instytucji naukowych, oraz osobne komisje naukowe.

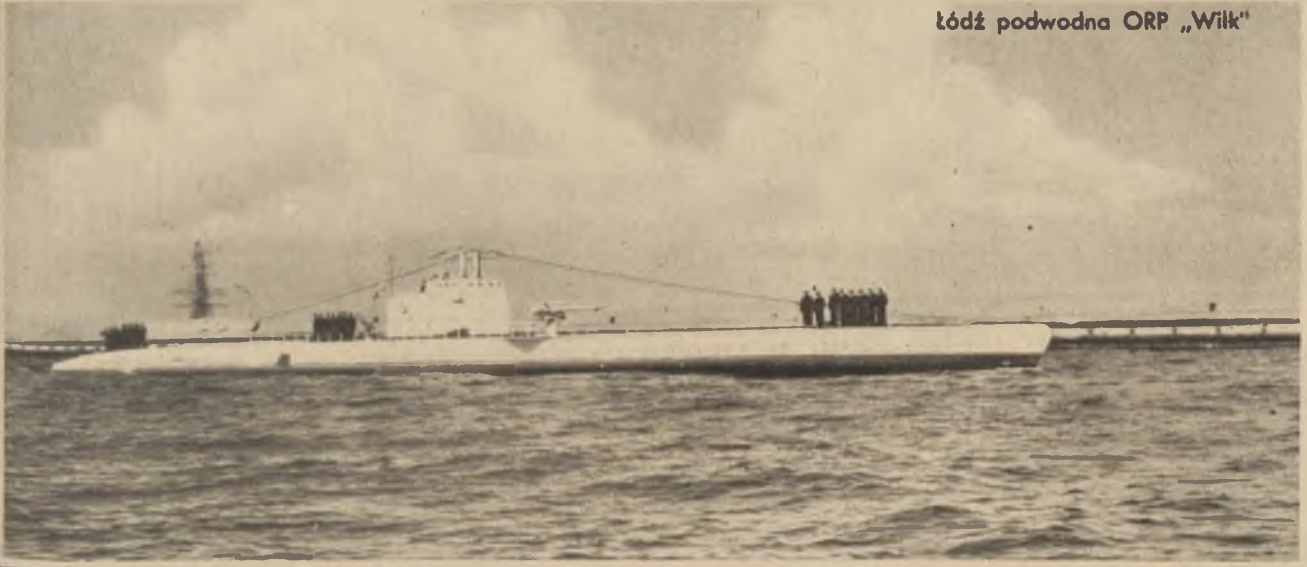
Jakkolwiek bowiem I. M. K. jest instytucją Ligi Morskiej i Kolonialnej, to jednak szuka jak najdalej idącego kontaktu ze sferami naukowymi i z szerokiemi gronem członków Ligi Morskiej i Kolonialnej. Z tego powodu przewiduje się kilka kategorii członków.

W ramach zakreślonych Instytut Morski i Kolonialny stać się ma placówką, która w zakresie badań morskich i kolonialnych ma wypełnić lukę, jaka u nas istnieje. Instytut Morski i Kolonialny nie wchodzi w drogę żadnej instytucji, zajmującej się u nas morzem. Obchodzą go bowiem sprawy morskie, ale nie tyle bałtyckie, co oceaniczne, a to w związku z handlem i żeglugą światową. Także sprawy kolonialne wychodzą poza ramy zwykłych zainteresowań i prowadzą na tereny możliwie dalekie, w każdym razie pozaeuropejskie. Cała rzecz w tym, ażeby wokół zagadnień, wysuwanych przez Instytut Morski i Kolonialny, skupić jak największą ilość współpracowników i zawodowych znawców tych zagadnień, i ażeby Instytut wyrósł z czasem na pożyteczną, a nawet niezbędną instytucję naukową. Nie możemy bowiem iść w świat nie przygotowani. W różnych sprawach ogólno-światowych, które nas coraz więcej obchodzą i w których powinniśmy być jak najlepiej informowani ze względu na nasze żywotne interesy gospodarcze i polityczne, pierwszy głos powinna mieć nauka. Nauka winna przygotować materiał do decydujących nieraz posunięć i rozstrzygnięć.

Dobrze się więc dzieje, że Liga Morska i Kolonialna docenia potrzebę i znaczenie nauki dla swoich zamierzeń w dziedzinie morskiej i kolonialnej i że przystępuje do realizowania odpowiedniej placówki naukowej.

Prof. STANISŁAW PAWŁOWSKI





P O L S K A J E S T W Y S P A

Polska jest wyspą! Ci, których zagadnienia morskie interesują nie tylko z sentymentalnego punktu widzenia, wiedzą o tym od dawna. Dla nich powiedzenie, że Polska jest wyspą, to nie frazes czy absurd. Wystarczy rzut oka na nasze granice i cyfry, dotyczące obrotu handlowego z zagranicą, aby stwierdzenie o naszym wyspiarstwie zostało udowodnione. Zresztą nie jest to nasz wynalazek.

Przeróżni bowiem mężowie stanu i politycy używali podobnego określenia w stosunku do innych krajów kontynentalnych. Tak na przykład wybitny geopolityk Schanzer pisał: „Włochy są wyspą. Mają one dostęp do morza zamkniętego, z którego wyjście jest ciasne i strzeżone przez obcych. Geograficzne, strategiczne i gospodarcze warunki czynią je (Włochy) w zupełności od morza zależnymi, gdyż trzy czwarte przywozu włoskiego idzie drogą morską. Brzegi Italii mogą być zablokowane bez udziału wojska lądowego, bez konieczności stacjonowania bitew. Jedynie istnieniu silnej i zdecydowanej floty wojennej zawdzięczają Włochy zwycięskie wybrnięcie z ostatnich konfliktów. Gdyby floty tej nie było, byt państwa i istnienie narodu znalazłyby się w zależności od pierwszego lepszego, nawet słabszego na lądzie sąsiada...”.

„Francja jest wyspą! — woła z kolei minister marynarki Gasnier-Duparc w jednym ze swych przemówień. — Nasz kraj importuje rocznie przeszło 60 milionów ton różnych produktów, potrzebnych mu do egzystencji. Cóż pomoże nam wojsko lądowe czy powietrzne, jeśli po kilku tygodniach wojny, straciwszy panowanie na morzu, nie będziemy w stanie uzupełnić naszego zapotrzebowania w sprzęt, w produkty pierwszej potrzeby, jak surowce, żywność?!... To też musimy mieć marynarkę wojenną, odpowiednią do naszej polityki, złożoną nie tylko z sił lekkich, ale też z okrętów liniowych...”.

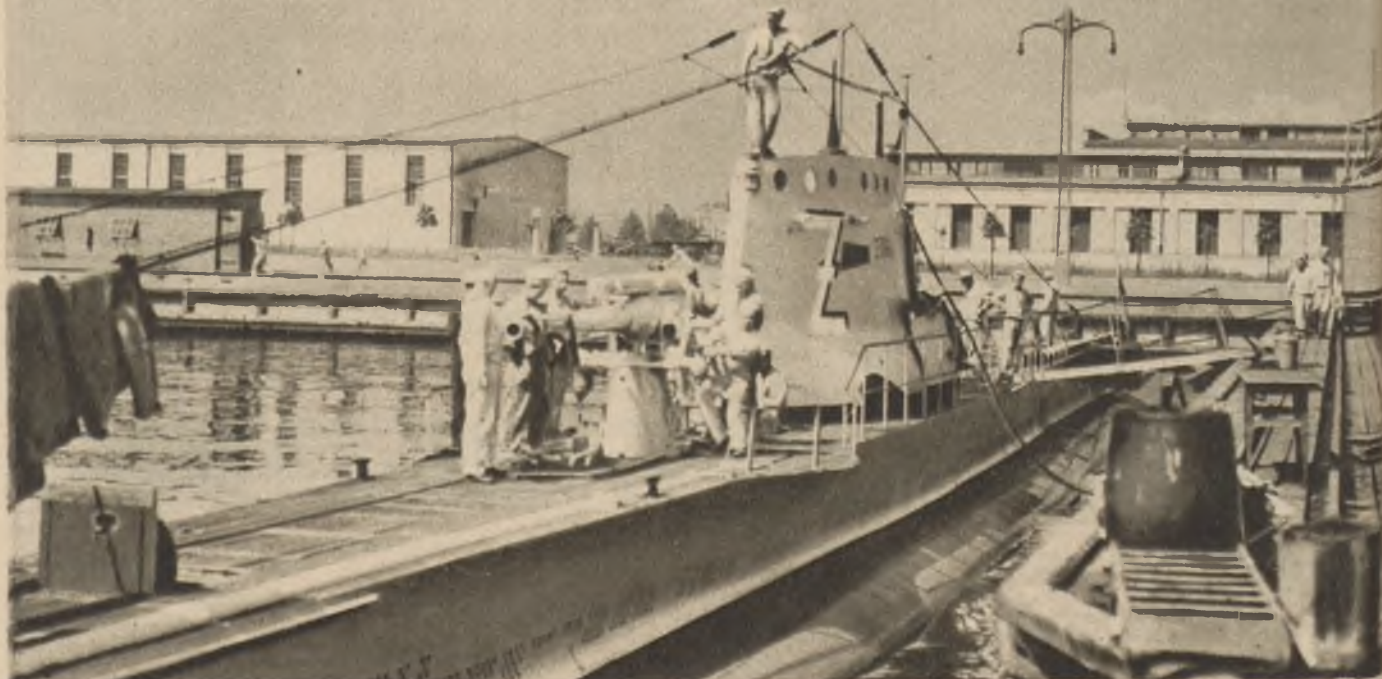
„Niemcy są wyspą. — mówił kiedyś prezes wszechniemieckiego związku morskiego, admirał

von Trotha. — Wystarczy spojrzeć na nasze granice, aby przekonać się, że, otoczeni zewsząd przez kraje, obce naszej ideologii lub wręcz wrogie, zostaniemy pokonani jak w ostatniej wojnie, nie dzięki zwycięstwom w polu, ale dzięki blokadzie morskiej, jeśli nie stworzymy w porę floty, będącej gwarancją bezpiecznej pracy w czasie pokoju, a zwycięstwa w razie wojny...”.

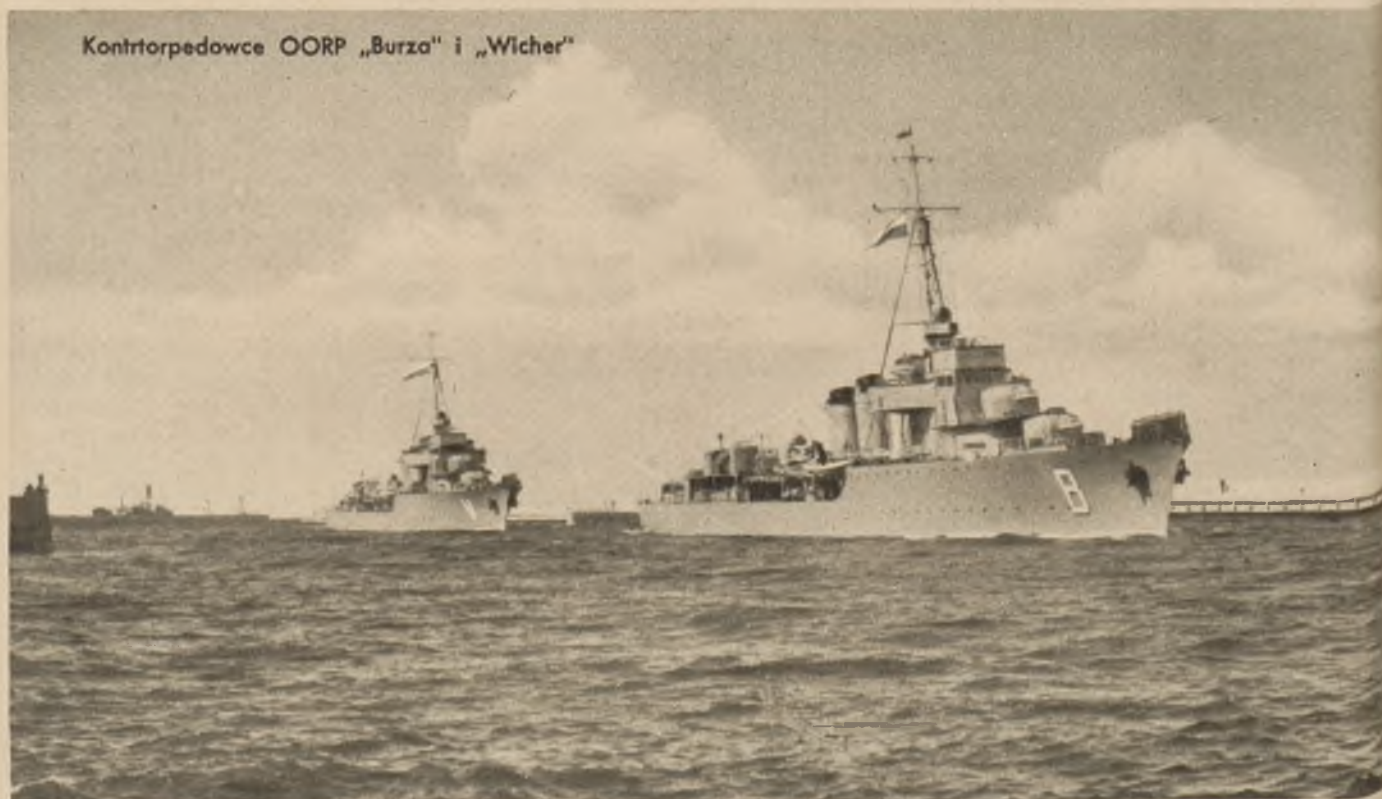
Te trzy zdania, odnoszące się do trzech różnych państw, o strukturze wręcz odmiennej — mogą być równie dobrze przetłumaczone na nasz własny język geopolityczny. Brzmieć to będzie mniej więcej, jak następuje:

— Polska jest wyspą. Trzy czwarte naszego obrotu z zagranicą idzie drogą morską. Przywozimy złom, rudy, fosforyty i piryty, surowce włókiennicze, nasiona oleiste, skóry i garbniki, kauczuk, papier, celulozę, śledzie, ryż, owoce, żużle Thomasa, bawełnę, różne towary chemiczne, kolonialne, maszyny, samochody, sprzęt wojenny. Wywozimy węgiel i koks, wyroby hutnicze, drzewo, cukier, płody i wytwory rolnicze, bekony, wędliny, drób, jaja, masło, tkaniny, przetwory chemiczne itd. Dobrobyt kraju oparty jest na wywozie morskim, a gdyby ten ustał — sytuacja na rynku pracy stałaby się katastrofalna: stanęłyby kopalnie, huty, tartaki, zakłady przemysłowe, gospodarstwa rolne... Nie ma więc dwu zdań, że bez komunikacji morskiej odcięci zostaniemy od świata, pozbawieni możliwości wwozu i wywozu, będącym podstawą egzystencji państwa i narodu. Nasze granice lądowe są niekorzystne politycznie, militarnie i ekonomicznie, a przynajmniej obrót przez nie — nie zastąpi nigdy obrotu morskiego, nawet przy lepszej koniunkturze. Obrót natomiast przez nasze dwa porty morskie — Gdynię i Gdańsk — sięga 15 milionów ton. Warto chyba nad zabezpieczeniem tego obrotu się zastanowić. A zabezpieczenie to musi i może być udziałem marynarki wojennej.

Łódź podwodna ORP „Zbik”

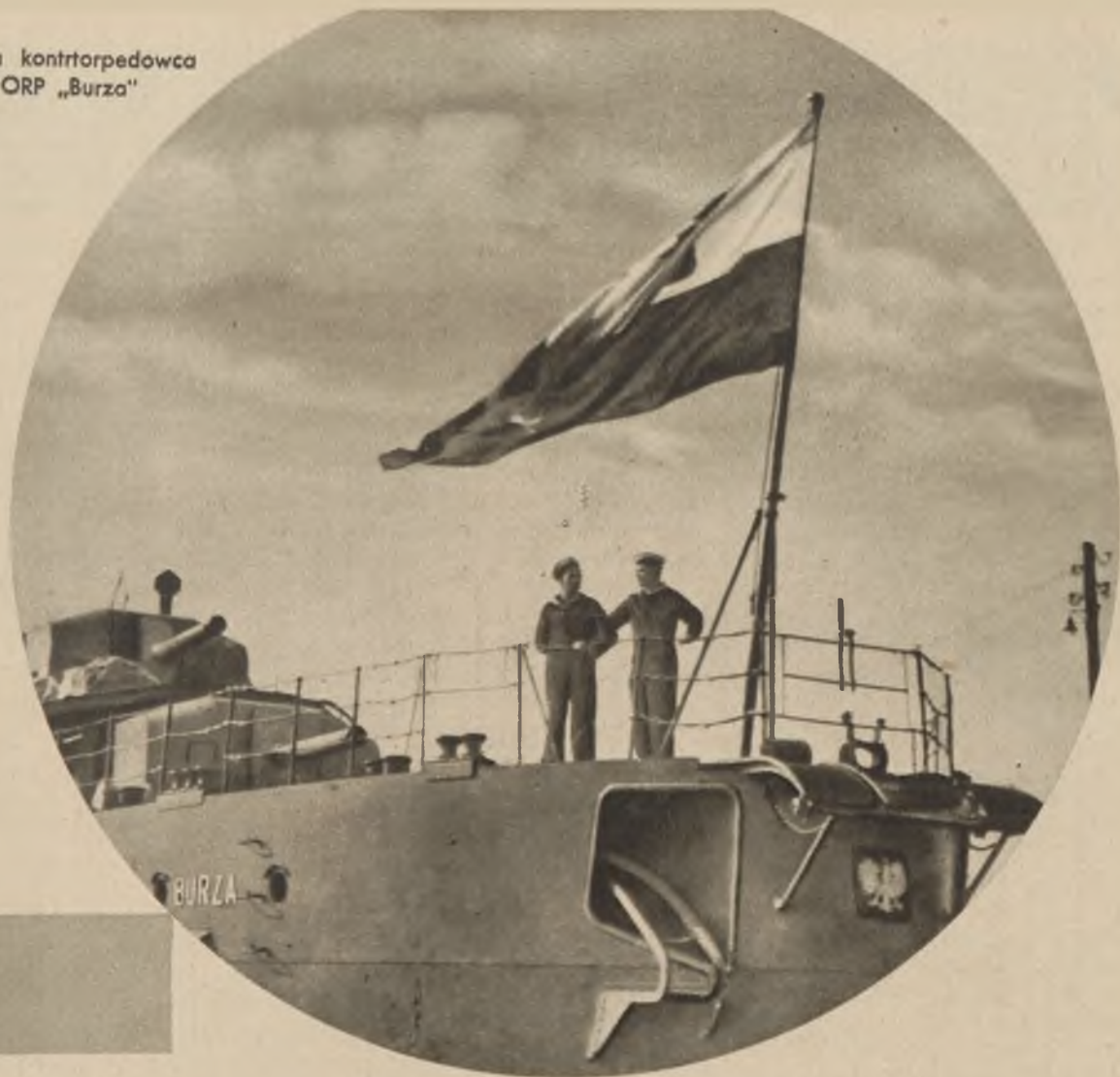


Konrtorpedowce OORP „Burza” i „Wicher”



Fot. „Dom Pru

Rufa kontrtorpedowca
ORP „Burza”



Inaczej mówiąc — jedyna droga, wiążąca bezpośrednio wyspę polską ze światem, z natury rzeczy biegnie przez morze. Na morzu tym sąsiedzi rozwijają energicznie swe siły — militarne i gospodarcze. Polska nie może więc pozostać w tyle, jeśli nie chce zostać skazana na wegetację i zależność od obcych.

Dystans, dzielący nas pod względem zbrojeń morskich od naszych sąsiadów, nie powinien nas przestraszać. Wynikł on trochę z naszej własnej winy, trochę ze względu na stary atawizm lądowy, zasłaniający nam widok przez morze na świat. Dziś — nie ma jednak dwóch zdań. „Albo Polska będzie mocarstwem, albo jej nie będzie wcale” — powiedział nieodżałowanej pamięci Prezes Ligi i duch opiekun polskiej idei morskiej, generał Orlicz-Dreszner. A przecież być mocarstwem bez morza, to dla Polski, z jej położeniem wyspiarskim, tak politycznym, jak i ekonomicznym — nie sposób.

Dystans ten w osiemnastym roku korzystania z dostępu na morze, nie powinien nas przestraszać — rzekliśmy. Raz przecież zacząć trzeba. Najbliższy na Zachodzie sąsiad — to przede wszystkim dobry przykład! I on był jeszcze przed 15 laty, w stosunku do pierwszego lepszego mocarstwa zachodnio-europejskiego, w takim samym położeniu, jak my dziś wobec niego. A może nawet i gorszym, bo bez sprzymierzeńców... Teraz — odbudo-

wawszy swą marynarkę wojenną, odbudował jednocześnie swoje znaczenie światowe i mocarstwo, których inaczej nigdy, albo przynajmniej długo by nie odzyskał...

Zresztą, nie tylko o wypadek wojny tu chodzi. Wyspa polska nawet w czasie pokoju prosperować nie będzie, o ile na straży jej interesów zamorskich, jej poczynań międzynarodowych, pracy jej obywateli i przymierzy z sąsiadami, nie stanie odpowiednio silna marynarka wojenna. Marynarka wcale nie silniejsza od flot naszych wielkich sąsiadów, bo tych zadania są znacznie szersze i trudniejsze. Ale proporcjonalna do roli, jaką Polska na świecie chce odgrywać i proporcjonalna do wymagań naszego bezpieczeństwa.

Jeżeli, — jak to nasz minister spraw zagranicznych, pułk. Beck, powiedział — „nie z tego, co się dzieje na jedynym morzu, które jest naszym dostępem na świat, nie powinno nam pozostać obojętnym” — to zbrojenia morskie naszych sąsiadów, wielkich i małych, są wystarczającym argumentem do przyspieszenia rzeczowej rozbudowy polskiej marynarki wojennej, a więc — do uzyskania potrzebnych sum drogą nie tylko ofiarności społecznej, lecz przede wszystkim drogą uchwalenia programu morskiego i odpowiednich kredytów — przez ciała ustawodawcze Rzeczypospolitej.

INŻ. J. GINSBERT

ZAINTERESOWANIA POLSKI CIEŚNINAMI CZARNOMORSKIMI

W zgiełku groźnych i krwawych wypadków międzynarodowych przeszły niepostrzeżenie doniosłe zmiany, przeprowadzone przez konferencję montreańską w statucie cieśnin czarnomorskich. Przeoczenie to było tym dziwniejsze, że we właściwym rozwiązaniu zagadnień cieśninowych, bezpośrednio lub pośrednio, zainteresowana jest cała Europa, a wszelkie dotychczasowe przemiany, dokonywane się w tym statucie, dawały wyraźne wskazówki poważnych przegrupowań mocarstwowych sił Europy. Tworzące się w tych okolicznościach bloki i związki mocarstw zawsze usiłowały bądź uniemożliwić swym rywalom swobodne, pokojowe, a zwłaszcza wojenne użytkowanie tych dróg cieśninowych, wiodących do żyznych i bogatych we wszelkiego rodzaju surowce krajów europejskiego południo-wschodu, bądź też utrudnić krajom z nad Morza Czarnego wyjście poza jego granice.

Z przebiegu ostatnich wypadków można sądzić, że w dzisiejszym nowym rozwiązaniu tych spraw, te podwójne zamierzenia znalazły swoje wyraźne potwierdzenie. Ufortyfikowanie bowiem strefy cieśninowej, zakazane obowiązującą dotychczas konwencją lozańską, a dozwolone nową montreańską, umożliwia, w pewnych okolicznościach, zamknięcie tej drogi przed mocarstwem, które chciałoby dostać się przez cieśniny na rynki czarnomorskie, dla zaopatrzenia się na nich w brakujące mu surowce, jak: ropę, węgiel, żelazo i zboże. Również wyjścia z Morza Czarnego mogą być w określonych wypadkach zamknięte przed siłami jego mocarstw nadbrzeżnych i to pomimo pozornego ich uprzywilejowania, pozwalającego na swobodne przepływy przez cieśniny ich sił liniowych i podwodnych, z równoczesnym zakazem tego dla mocarstw pozostałych.

W świetle nowych przepisów wzrasta niepomiernie znaczenie suwerena strefy cieśninowej, dziś już efektywnie dzierżącego klucz od tej, coraz bardziej uczęszczanej i zyskującej na znaczeniu, bramy czarnomorskiej. Pozwalając na ufortyfikowanie strefy cieśninowej, z konieczności musiały mocarstwa, obradujące w Montreux, nie tylko bardziej uzależnić od jego suwerena swobodę żeglugi na tym szlaku, lecz zarazem bardziej ją podporządkować koniunkturalnej grze rywalizujących sił, ponieważ ten suweren, jako państwo za słabe dla przeciwstawienia się całości mocarstw, rywalizujących na cieśninach, zmuszony będzie do uczynienia pomiędzy nimi wyboru i oparcia się o jedną z ich grup, narażając się tym samym grupie przeciwniej i wystawiając na niebezpieczeństwo swobodę użytkowania cieśnin.

Postanowienia nowej konwencji montreańskiej, znacznie różniące się od poprzednich, poważnie

zweżają uprawnienia państw nie-czarnomorskich w ich możliwościach użytkowania drogi cieśninowej dla przepływu okrętów wojennych, zmniejszając tym samym, w pewnym stopniu, bezpieczeństwo ich handlu morskiego, mimo, że formalnie otwierają one tę drogę dla statków handlowych w podobnie szerokim zakresie, jak i dawne konwencje. W myśl art. 2, statki handlowe wszystkich narodów, bez względu na rodzaj ich ładunków, korzystają z kompletnej swobody przepływu i żeglugi przez cieśniny. Prawo wytyczenia określonych tras żeglugowych, jak i wykonywania nieco ściślejszej kontroli, przysługuje Turcji jedynie w wypadku groźby wojennej, lub samej wojny. Żegluga powietrzna po przez strefę cieśninową nie może być również zakazana, co najwyżej Turcja jest upoważniona do wskazania określonych rejonów, wzbronionych dla przelotów.

Polska, rozbudowująca swój aparat morski i czyniąca go zatrudniać w coraz to odleglejszych od granic macierzystych strefach mórz i oceanów (jak świadczą o tym poczynania m/s „Piłsudski“ na zachodnim Atlantyku, a linii palestyńskiej na tymże szlaku cieśninowym), bacznie winna śledzić rozwój spraw na morzach, a szczególnie na wąskich połączeniach ich poszczególnych basenów. Dlatego również, nie biorąc udziału w konferencji w Montreux, rozpatrywującej sprawę konwencji lozańskiej, której Polska nie była sygnatariuszką, nie podpisała też ona nowej konwencji, natomiast uzyskała od Turcji oficjalne zapewnienie, że: „wszystkie uprawnienia, płynące z konwencji w Montreux dla jej sygnatariuszy, będą w całej pełni przysługiwały także i Polsce“. Uniwersalny charakter norm, ustanowionych przez tę konwencję, otwiera drogę cieśninową dla statków i okrętów spod polskiej bandery na identycznie tych samych warunkach, co i dla innych mocarstw, będących stronami w konwencji, jak i nimi nie będących; ostatnie jednak oświadczenie Turcji posiada swą określoną wartość, gdyż daje ono Polsce możliwość bezpośredniej ingerencji w tok postępowania cieśninowych, uzasadnionych klauzulami tej konwencji, jak również i większą nieco pewność niezależnienia polskich interesów na cieśninach od koniunkturalnych fluktacji.

Poważne zainteresowania Polski w każdym zagadnieniu cieśninowym i konsekwentne zmierzanie do jak najszerszych i najtrwalszych udostępnień tych dróg dla żeglugi, znajduje swe podstawowe uzasadnienie w zależności całej naszej morskiej działalności od swobodnego, ciągłego i wszelkiego rodzaju użytkowania naszych własnych bałtyckich cieśnin. Swoboda ta natomiast stawać się będzie tym pewniejsza, im powszechniejsze będą normy, rządzące tymi drogami i im większa rzesza narodów będzie zainteresowana w utrzymaniu ta-

kiego stanu prawnego. Poza tym teoretycznym nie-
 jako charakterem polskich zainteresowań cieśninami,
 z czarnomorskim szlakiem cieśninowym wiąże
 Polskę bardzo poważne interesy gospodarcze,
 a w pewnych okolicznościach także i polityczne.
 Terytorium Polski, będąc w szerszym znaczeniu za-
 pleczeniem Morza Czarnego, połączone ponad to
 z wodami tego morza, rozwiniętą siecią rzek,
 otwartych, na zasadzie prawa narodów, dla pol-
 skiej żeglugi, ku temu właśnie morzu swobodnie
 mogą kierować produkty swej gleby i swego prze-
 mysłu, rozszerzając tym samym nasz tak wąski
 północny wylot na morze. Geopolityczne warunki
 Polski, nie grożące krajom bliższego wschodu żad-
 nym niebezpieczeństwem politycznym, nieodłącznie
 związanym z każdą gospodarczą penetracją
 t. zw. wielkich mocarstw, specjalnie ją predesty-
 nują do zajęcia poczesnego miejsca wśród ich do-
 stawców. Rozbudowa morskich komunikacji na
 linii palestyńskiej oraz lotniczych w tymże samym
 kierunku, świadczą dowodnie, że polskie czynniki
 odpowiedzialne dostatecznie zrozumiały tę sytua-
 cję, a starając się ją w całej pełni wyzyskać, do-
 kładają usilnych starań, by nie zostały pominięte
 w jakichkolwiek międzynarodowych, prawnych
 i politycznych poczynaniach, mających rozstrzy-
 gać sprawy tego rejonu. Licząc na rynki bliższego
 wschodu jako na teren naszego przyszłego,

intensywnego zbytu przemysłowego, w równym
 stopniu jesteśmy zainteresowani jako odbiorcy tych
 krajów. W obu wypadkach, ciągłość tych operacji,
 jak i ich pewność — całkowicie zależne są od kom-
 pletnej swobody żeglugi przez cieśniny, a to bez
 względu na stan wojny, czy pokoju, panujący na
 tych wodach. Jako odbiorcy towarów, płynących
 przez cieśniny czarnomorskie, możemy specjalnie
 być od tego zależni w okresach, gdy jakieś ka-
 taktizmy dziejowe uniemożliwią nam zaopatrywa-
 nie się przez bałtyckie drogi cieśninowe i kiedy je-
 dyna droga, umożliwiająca nam połączenia z za-
 chodem Europy, pozostaną tylko terytorium sojusz-
 niczej Rumunii i morski szlak przez cieśniny.

Trwające już od dawna więzy przyjaźni, łączące
 Polskę z Turcją, niewątpliwie przyczyniają się do
 przychylnego przyjęcia przez polską opinię usiło-
 wań Turcji do przywrócenia pełni jej praw suwe-
 rennych na całości tureckich terytoriów, rewindy-
 kowanych z nieustannym podkreśleniem uznawania
 przez Turcję powszechności uprawnień do wolno-
 ści żeglugi przez cieśniny, jak i specjalnych w niej
 zainteresowań Polski. Szereg międzynarodowych oświad-
 czeń tureckich, jak i złożone ostatnio Polsce przy-
 rzeczenie — świadczą dostatecznie o szczerzej de-
 cyzji Turcji co do bacznego przestrzegania swych
 cieśninowych zobowiązań.

ROMAN PIOTROWICZ



(w/g „The Illustrated London News“)

Wystawa kolonialna we Wrocławiu

Przybierająca z każdym dniem na sile kampania III-ciej Rzeszy dla odzyskania utraconych po traktacie wersalskim kolonij, miała początkowo, według zamiarów organizatorów z Reichskolonialbundu, znaleźć swój wyraz w wielkim zjeździe i obradach kolonialnych we Wrocławiu.

Zjazd i obrady, dla których wydano już propagandowe prospekty i broszury, nie doszły jednak ze względów politycznych do skutku. Zupełnie niespodziewanie i bez żadnych wyjaśnień zostały odwołane. Samej wystawy, pomyślanej jako wycinek wielkiej akcji kolonialnej w październiku 1936 r., nie można już było odwołać i wystawa się odbyła.

Dlaczego na miejsce zjazdu i wystawy wybrano Wrocław, tłumaczy Freytag - Loringhoven w przedmowie do prospektu zjazdu kolonialnego tym, że Wrocław leży w centrum Śląska, „tej najstarszej niemieckiej kolonii“. Wystawa miała charakter ściśle wewnątrzniemiecki i propagowano ją bardzo skromnie. Mieściła się w specjalnych wystawowych budynkach.

Wystawę podzielono na osiem wielkich działów. Znajdowało się w nich wszystko, co dotyczy dawnych kolonij niemieckich: historia, kultura i sztuka kolonialna, fauna, flora i świat ludowy w koloniach, praca kolonialna w koloniach i ojczyźnie. Olbrzymią część wystawy poświęcono pracy Reichskolonialbundu, który skupia akcję kolonialną w całych Niemczech.

Przyzwyczajiliśmy się do tego, że wystawa musi składać się z eksponatów. Wystawa wrocławska odbiegała nieco od szablonu. Były na niej przede wszystkim napisy. Kilka sal nie zawierało nic, oprócz długich litanij hasel, domagających się zwrotu kolonij, a podpisanych przez wybitnych „Führerów“ świata politycznego, gospodarczego i literackiego, hasel mocno demagogicznych, apelujących nie tyle do rozsądku widza, ile do jego uczucia. Na jednej z tablic widnieje krótkie ujęcie problemu kolonialnego przez gen. von Epp, przywódcę Reichskolonialbundu, które w tłumaczeniu brzmi: „Jest całkiem fałszywym twierdzenie, że moglibyśmy (Niemcy — przyp. aut.) zaspokoić nasz problem zaopatrzenia przez zakup surowców za granicą, gdyż na to potrzeba zezwolenia obcego państwa. My potrzebujemy kolonij. Chleb i honor są motywem kwestii kolonialnej Niemiec. Chcemy również równouprawnienia. Chcemy kolonij, ponieważ chleb i honor są podstawowymi warunkami życia naszego narodu“.

Zrecznie skonstruowane wykresy, z których wynika, że Niemcy są najbardziej przeludnionym narodem w Europie, a pod względem zaopatrzenia surowcowego, najbardziej upośledzonym na świecie, mogą służyć jako dowód przekonujący tylko dla Niemców — na eksport stanowczo się nie nadają.

Godniejszy uwagi był dział historyczny wystawy, gdzie w oszklonych gablotkach wystawiono dokumenty, dotyczące nabycia kolonij niemieckich. Za pomocą tych dokumentów udowadniają Niemcy, że swoje kolonie nabyli drogą pokojową od towa-

rzystw handlowych, kacyków murzyńskich lub innych państw (Hiszpania, Chiny).

W dziale tym rozprawiono się również z tak popularnym w Niemczech „kłamstwem kolonialnym“ (Kolonial - Lüge). Na podstawie danych statystycznych przeprowadzono tezę, że gospodarka obszarów kolonialnych pod zarządem niemieckim mimo ubogich wówczas środków technicznych, była lepsza, niż dzisiaj. Niektóre kolonie, jak Samoa (mandat Nowej Zelandii), zostały po wojnie światowej gospodarczo zupełnie zniszczone. Przytoczone zdanie Sven Hedina, który wyraził się, że lepiej zagospodarowanych kolonij, jak niemieckie, w swoich podróżach po świecie nie spotkał.

„Zadano kłam“ twierdzeniu, jakoby Niemcy okrutnie obchodzili się z tubylcami w Afryce — tym razem nieco naiwnie, gdyż jedynie przez obrazki uśmiechniętych askarów z bronią u nogi co jest dowodem dwuznacznej wartości, może bowiem służyć równocześnie jako zarzut przeciw niemieckiej militaryzacji kolonialnej.

Naprawdę imponujący natomiast był pokaz dorobku pracy Reichskolonialbundu. W Niemczech robi się dla akcji odzyskania kolonij bardzo dużo. Specjalny nacisk kładzie się na młodzież. Podziw budziły stoiska szkół kolonialnych niemieckich, których jest w Niemczech aż trzy, w tym jedna dla kobiet w Rendsburgu. Szkoły te nie tylko przygotowują chłopców i dziewczęta do pracy kolonizatorskiej, zarówno pod względem teoretycznym, jak i praktycznym, lecz po ukończeniu szkoły umożliwiają wyjazd do kolonij.

I tak przed wojną światową za pośrednictwem szkół objęło placówki handlowe i osadnicze w koloniach 415 uczniów, po wojnie 581.

Szczególną opieką otacza się szkolnictwo w dawnych koloniach niemieckich. Niemcy z dumą mogą powiedzieć, że ani jedno dziecko niemieckie nie uczęszcza w ich dawnych koloniach do szkoły angielskiej lub francuskiej. Przez udzielanie licznych stypendiów umożliwia się zdolniejszym rodakom z Afryki studia w Niemczech. Kolonistów otacza się aureolą bohaterstwa i przez stały kontakt kulturalny trzyma się ich w silnym związku z matczyną.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że w akcji kolonialnej pomagają wysiłkom rządowym i społecznym prywatne przedsiębiorstwa kolonialne, z których kilka było reprezentowanych na wystawie. Firma „Deutsche Kamerun - Bananen“ urządziła sztuczną dojrzewalnię bananów. Firma „Saratti“ pokazała w obrazach cykl produkcji kakao. Kolej, poczta i linie okrętowe posiadały własne stoiska, oferując tanie wycieczki zamorskie do byłych niemieckich kolonij.

Tak wyglądałaby w skrócie treść wystawy. Jeśli chodzi o formę zewnętrzną, można by zarzucić, że nagromadzono wszystkiego za wiele. Ta olbrzymia ilość materiału wystawowego byłaby na miejscu, gdyby umiano go umieścić we właściwy sposób

EUGENIUSZ KACZMAREK



Rybacki luger dalekomorski

Kiedy olbrzymie ławice śledzi rozpoczynają swoją coroczną wędrówkę od wysp Sze-tlandzkich wzdłuż północno-wschodnich brzegów Wielkiej Brytanii, ku wybrzeżom Holandii i wodom kanału La Manche — Morze Północne staje się miejscem spotkania statków rybackich niemal wszystkich państw morskich północnej i zachodniej Europy.

Od kilku lat wśród flotylli rybackich różnych państw na Morzu Północnym, pojawiają się również stateczki rybackie, poławiając śledzie pod biało-czerwoną banderą. Są to lugry rybackie pierwszego polskiego towarzystwa okrętowego połowów dalekomorskich „Mewa”. Towarzystwo to rozporządza obecnie 15-tu lugrami, noszącymi nazwy: „Mewa I”, „Mewa II”, III it.d., aż do XV.

Z rozpoczęciem się sezonu połowów, lugry „Mewa” opuszczają port gdyński i wyruszają na morze. Płyną przez cieśninę Sundzką, której brzegi upstrzone są czerwonymi dachami małych, białych domków — przepływają między granitowymi ścianami szwedzkiego Helsingbörgu a zamkiem Hamleta w duńskim Helsingör, żeby wreszcie przez cieśninę Skagerrak i Kattegat wydostać się na swobodniejsze wody Morza Północnego. Wówczas biorą kurs południowo-zachodni i powoli zbliżają się do szarych płaskich mielizn Holandii, żeby zawinąć do niewielkiego portu Scheveningen — celu ich kilkudniowej podróży.

Scheveningen, znana holenderska miejscowość letniskowa, zaledwie kilka kilometrów odległa od Hagi — jest bazą operacyjną dla naszych ługrów udających się na połowy dalekomorskie. W porcie tym znajduje się nasz pierwszy zagraniczny, własny skład wolnocłowy, w którym kapitanowie ługrów zaopatrują swoje statki w prowianty i produ-

kty polskie. Znajduje się tam również Ognisko Marynarza Polskiego, pierwsza tego rodzaju placówka zagraniczna dla marynarzy - Polaków.

Z portu w Scheveningen lugry nasze wypływają pojedynczo lub mniejszymi grupami na daleki połów. Wczesnym rankiem terkoczą motory i dwumasztowe stateczki z rozwiniętymi żaglami opuszczają port.

Służba na statkach rybackich jest najcięższą spośród wszystkich rodzajów służby na morzu. Szcupłość rozmiarów statku rybackiego, ograniczenie zabieranych na morze zapasów i sprzętu do granic niezbędnego minimum, mała ilość załogi w stosunku do rozmiarów pracy — wszystko to sprawia, że warunki, w jakich żyją i pracują marynarze na zwykłych statkach handlowych są nieosiągalnym marzeniem dla rybaka dalekomorskiego.

Rybak dalekomorski jednak szybko przywiązuje się do swego zawodu. Nie jest on najemnikiem, lecz udziałowcem. Zysk bowiem rybaka dalekomorskiego jest częścią sumy, jaką uzyskuje na giełdzie w zamian za przywieziony do portu połów. Wytężona praca i pomyślny połów, który zależy w dużej mierze od szczęścia, są czynnikami, decydującymi o dobrym zysku. Ten „hazard” połowu również przywiązuje rybaka do jego zawodu.

Połowy odbywają się przeważnie t. zw. systemem holenderskim, przy pomocy specjalnych sieci śledziowych, pławnic. Są to sieci prostokątne o wymiarach $30 \times 12\frac{1}{2}$ m., połączone ze sobą w długie jakby parawany, którego górna krawędź jest opatrzona pływakami, dolna zaś obciążona. Luger rybacki ciągnie za sobą taką, prostopadle utrzymującą się w wodzie, ścianę sieci, długości dochodzącej

do 4 $\frac{1}{2}$ km; starając się zagrozić nią drogę wędrującej morzem ławicy śledziowej.

Charakterystyczną cechą śledzi jest niechęć do zbaczania z raz obranego kierunku. Gdy ławica napotka na swej drodze ścianę z sieci rybackich, śledzie starają się przecisnąć przez ciasne oka sieci i, zaplątawszy się skrzelami, więzną w niej. Pod naporem ławicy, w miejscu zetknięcia wygina się ściana sieci, pierwsze szeregi ryb wypełniają jej oka, następne szukają przejścia tuż obok i w ten sposób sieć jest wkrótce naszpikowana rybami na całej przestrzeni swej kilkukilometrowej długości.

Przy pomyślnych połowach, po wyciągnięciu sieci, na którą natknęła się ławica, niemal w każdym oku pławnicy tkwi śledź. Nigdy nie zdarza się, by ławica śledziowa, natknąwszy się na zaporę w sieci, zawróciła z drogi. Ten „upór“ śledzia jest podstawą holenderskiego systemu połowów. W okolicy Kanału Kilońskiego, gdzie ławice śledziowe są mniejsze i mniej zwarte, rozpowszechnił się sposób łowienia śledzi przy pomocy sieci wklęsłych czyli t. zw. włoków. Sposób ten jest jednak mniej dogodny.

Z początkiem sezonu połowy odbywają się u północnych brzegów Anglii. W okresie tym jednorazowy pobyt lugra na morzu, do chwili uzyskania pełnego ładunku i powrotu do bazy, trwa około 1 $\frac{1}{2}$ miesiąca. W miarę jak spadają kartki z kalendarza, teren połowów przesuwa się coraz bliżej ku Holandii, połowy są coraz bardziej intensywne, a pobyt lugrów na morzu — krótszy. Wreszcie w styczniu połowy ustają zupełnie i lugry odchodzą do Gdyni, bądź też pozostają w Scheveningen na leżach zimowych.

Rybołówstwo dalekomorskie jest dziedziną zupełnie różną od zwykłego rybołówstwa morskiego. Marynarz-rybak musi rozporządzać rozległą wiedzą teoretyczną i długoletnią praktyką, aby sprostać swemu trudnemu zadaniu. Umiejętność żeglarska i zasób wiedzy nawigacyjnej jest mu równie



Obfity połów

niezbędny, jak gruntowna znajomość tak zwyczajów ryb, jak i terenów, na których połowy się odbywają, oraz sposobów umiejętnego posługiwania się sieciami, wreszcie oczyszczenia i solenia złowionej ryby.

Początkowy brak odpowiednio wyszkolonych kadr rybackich był powodem kompletowania pierwszych załóg na lugry polskie spośród rybaków holenderskich — Holendrzy też stali się naszymi nauczycielami rybactwa dalekomorskiego. Niemcy, którzy obecnie posiadają świetnie postawione rybołówstwo dalekomorskie, początkowo również byli uczniami Holendrów.

Obecnie miejsce Holendrów zajmują stopniowo polskie załogi, szkolone i przygotowane teoretycznie w kraju. Mianowicie staraniem i kosztem Ministerstwa Przemysłu i Handlu przy czynnej pomocy i pod nadzorem komisarza rządowego M. P. i H., p. komandora Kosianowskiego, uruchomiono przy Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni kursy sternawigacyjne i kursy dla motorzystów. Z kursów tych wychodzą kadry starszynny marynarskiej. Po ukończeniu kursu, absolwenci są okrętowani na lugry „Mewy“ i wyjeżdżają na nich na połowy na Morzu Północnym, by drogą odbytej praktyki osiągnąć kolejno stopnie starszego marynarza, motorzysty, sternika, bosmana i wreszcie kapitana dalekomorskiego rybołówstwa.

Nieustanna, uciążliwa walka z żywiołem, surowe i prymitywne warunki życia na statkach rybackich, nie wiele się zmieniły od czasów najodleglejszych. Droga, jaką płyną polskie lugry rybackie na Morze Północne, prowadzi prastarym szlakiem Wikingów, którym niegdyś wyruszali na swe zdobycze wyprawy. Droga ta, która w zamierzonych czasach ze spokojnego rybaka skandynawskiego robiła zdobywcę i zwycięskiego żołnierza morza — dziś ponownie staje otworem przed polskim rybakim.



Załoga polskiego lugra przy pracy

STANISŁAW MIODUSZEWSKI

BALLADA O ORLICH SKRZYDŁACH

Pędź, koniu, pędź – i nie szcędź biegu!
i dopłyn do tamtego brzegu!
Nie będziesz służył już wrogowi...
Plusk... Kule świsy... Wśród pustkowi,
na Werndlu partyzancko wsparta,
zakrzyknie młoda polska warta;
– Stój! Ktoś ty? – Jam jest Orlicz!..

Skąd wzięłeś imię to, Gustawie?
Hej! nie urosło Ci w zabawie,
nie ozdobiło Cię herbowo
i nie powieści dźwiękło mową!
Niel!
Tyś na ławie szkolnej
z husarskich skrzydeł uwił diadem,
odkąd poczułeś się Konradem,
by służyć Polsce wolnej!

Pierwsza Brygada – pułk Beliny...
Na śmierć z ojczyzną zrękowiny.
Ani to Twoje, ani moje,
ale najpierwsze Polski boje,
szaleńcze, młode, ledwo wszczęte,
lecz świateł świateł trzykroć świateł –
pamiętasz je, Orliczu?
A Beniaminów i Szcypiornę,
gdys, pośród kaźni tkwiąc upiornej,
niezłomność miał w obliczu? –

Nic. Przyszło – przeszło. Ponad światem
zwycięstwo błysło majestatem;
my szliśmy w boje nowe.
Pamiętasz pułk Twój i brygadę,
dywizję – kiedy pod kul gradem
szarżował front na bolszewików,
a Ty na czele, Pułkowniku,
wznosiłeś orlą głowę? –

Granice – nasze. Polskę tworzył
A nie zubożyć, lecz pomnożyć,
by szła do morza i za morza!..
Hej! jak ciągnęło Cię w przestworza,
skrzydlaty Ty rycerzu!
więc dala – ś skrzydła szybujące,
byś leciał we wschodzące słońce,
z wichurą byś się mierzył!..

I – kres... Ach, kres już, Generale!..
Wzleciałeś dumnie i wspaniale
w Twój szumny lot ostatni.
Zwierzyłeś Polskę martwychwstałą,
tak, jak ją serce ukochało:
jej ziemie, wody jej i góry...
Aż orłów wróg – skłębione chmury –
straciły Cię do matni!

Latawcze, pędź – i nie szcędź biegu!
i doleć do tamtego brzegu!
Nie wolno ulec tak wrogowi...
Plusk... Wicher zawył... Wśród pustkowi,
na radioaparacie wsparta,
sygnalizuje morską warta:
– S. O. S.! Ginie Orlicz!..

Krzyż Twój – nad morzem, pośród wzgórze,
choć wicher dmie, choć szarpie burza,
za znak tkwi wiekopomny –
rycerskiej sławy Twojej finał.
Wartuje – straż nad brzegiem trzyma...
I orły morskie ponad głową
skrzydłami szumią Ci orłowo:
– Spij, bracie nasz niezłomny!

ANTONI BOGUSŁAWSKI.

Wiele było postaci w naszej historii, godnych uwiecznienia potomnym, by siłę czerpać mogli z wzorów bohaterskich, niezniszczalnych śmiercią.

Jeżeli zaś w czasach, nam współczesnych, wzór taki mamy brać dla naszych dążeń morskich, jeżeli istotnie pragniemy rozszerzyć granice Ojczyzny na oceanach i lądach, w imię wielkości Rzeczypospolitej i dobrobytu Jej obywateli, — to ktoś inny może być wzorem równie szlachetnym a wiecznym, jak Ten, który przez szereg lat przewodził Lidze Morskiej i Kolonialnej — Gustaw Orlicz-Dreszer.

Żołnierz i morskiego społeczeństwa Przywódca, — twardy, rycerski charakter i statysta przewidujący szerokim zasięgiem umysłu — wskazał nam życiem swym, że Ojczyznę na wyżyny wieść — to mus zaszczytny, w pracy znojnej i samozaparcia siebie.

Nam, członkom Ligi Morskiej i Kolonialnej, spadkobiercom Jego wielkiej idei, przypadł w udziale honor utrwalenia wspaniałej postaci naszego Przywódcy, ku ciągłej pamięci naszej i pokoleń przyszłych.

Celem uwiecznienia czynów i wskazań Wielkiego Obywatela i Żołnierza, powstał specjalny Komitet Uczczenia Pamięci Generała Gustawa Orlicz-Dreszera. — Zadaniem tego Komitetu, pod przewodnictwem gen. bryg. Bolesława Wieniawy-Długoszowskiego, jest przede wszystkim upamiętnienie postaci naszego Przywódcy, zarówno przez wzniesienie na grobie Zmarłego mauzoleum, które by dla wszystkich nas stało się nadmorskim szczytem, symbolem dążeń naszych na wielkiej drodze morskiego władztwa Rzeczypospolitej, — jak też przez wydanie wszystkich prac piśmienniczych ś. p. Generała Orlicz-Dreszera, będących Jego obywatelskim testamentem, — jak też przez wydanie monografii o Nim, byśmy wszyscy poznali dokładnie żywot i dzieła Jego. Komitet pragnie również ufundować żywe pomniki, stypendia Jego imienia itp.

Naszą jest sprawą, członków Ligi Morskiej i Kolonialnej, by bezpośrednią swą, własną pracą i osobistym udziałem materialnym przyczynić się jak najusilniej do jak najwcześniejszego ukończenia zamierzonych prac Komitetu.

Dlatego od nas samych oczekujemy rychłych oddźwięków tego wezwania, realnych jego wyników, które będą skromnym hołdem, złożonym pamięci Gustawa Orlicz-Dreszera.

Siedemnasta rocznica odzyskania dostępu do morza będzie również poświęcona postaci niezapomnianego Prezesa LMK. Komitet organizuje w całej Polsce w dniach 9 lub 10 lutego akademie, w których udział brać będą przede wszystkim członkowie LMK. W dniach tych odbędzie się również zbiórka na cele Komitetu.

SPRAWY KOLONIALNE



Afryka Płd. — Przedmieście Capetown

Exposé Ministra Spraw Zagranicznych, J. Becka, wypowiedziane na Komisji Spraw Zagranicznych Senatu w dn. 18.XII. 36 r., w którym między innymi poruszona była również sprawa kolonialna, zostało przyjęte przez prasę zagraniczną z wielkim zainteresowaniem. Pisma francuskie, angielskie, niemieckie, włoskie, belgijskie i in. podały obszernie streszczenia przemówienia min. Becka, omawiając całokształt poruszonych zagadnień. Ponadto te części przemówienia, które dotyczyły kwestii kolonialnej, były przez szereg pism omawiane w osobnych artykułach.

Artykuły takie pojawiły się w „Frankfurter Zeitung“, „Berliner Tageblatt“, „Prager Tageblatt“, „Bund Abendblatt“, „Jüdische Rundschau“ (pismo to podaje między innymi, jakoby Polska miała prowadzić pertraktacje z rządem francuskim w sprawie osiedlania żydów polskich na Madagaskarze), „Le Temps“, „Presse Coloniale“, „L'Europe Nouvelle“, „Le XX Siècle“, „Times“ i w wielu innych. Artykuły czy wzmianki w wymienionych pismach są utrzymane w tonie raczej informacyjnym, za wyjątkiem obszernych artykułów, opublikowanych w „L'Europe Nouvelle“ i „Le XX Siècle“, pióra pp. S. Teitelbauma i R. Sławka. Artykuły te starają się zbagatelizować do pewnego stopnia polski ruch kolonialny, dowodząc, że hasła kolonialne w Polsce są głoszone tylko przez niewielką grupę ludzi z LMK na

czele, a rząd polski zachowuje w stosunku do tej sprawy całkowitą rezerwę.

Według opinii powyższych autorów, wystąpienia przedstawicieli polskich w Genewie, jak również exposé min. Becka, mają być dowodem tej rezerwy.

Inaczej zapatruje się na te sprawy „La Presse Coloniale“. P. G. Joutel w ten sposób pisze na łamach wymienionego pisma: „Oczywiście, że w narodzie polskim nie istnieje żaden pogląd na sprawy kolonialne, i o ile wiem, to poza bardzo pięknym periodykiem „Morze“, który dochodzi tylko do rąk nielicznej elity, naród cały nic nie wie o problemach zamorskich, a nawet o Polsce na morzu.

Obecna kampania jest więc wyłącznie inspirowana przez rząd, który przedstawił już swój punkt widzenia w Genewie“.

W dalszym ciągu artykułu autor omawia wystąpienia p. Rogo w Genewie i motywację polskich żądań kolonialnych, stwierdzając w zakończeniu:

„Jeśli Francja nie jest w stanie ofiarować w zakresie kolonialnym pewnych rozwiązań dla kwestii ludnościowej, ponieważ nie posiada terenów, nadających się dla emigracji — może ona jednak rozpatrzeć w sposób rozsądniejszy niż z Berlinem, możliwości pomyślnego załatwienia kwestii surowcowej“.

Prasa zagraniczna w dalszym ciągu żywo się interesuje wszel-

kimi przejawami niemieckiej kampanii kolonialnej. Na jesieni r. ub. kampania ta chwilowo trochę przycichła, podobno ze względu na delikatne negocjacje, jakie w tym czasie prowadził p. von Ribbentrop w Londynie.

Ostatnio mamy jednak znowu do zanotowania szereg wystąpień kolonialnych w Niemczech.

Należy wymienić tutaj przemówienie p. Schachta we Frankfurcie, o którym pisaliśmy już obszerniej w poprzednim numerze, artykuł p. Schachta w przeglądzie amerykańskim „Foreign Affairs“, gdzie ponownie sprecyzował on postulaty kolonialne Niemiec, i wreszcie przemówienie p. von Ribbentrop na zebraniu T-wa Angielsko - Niemieckiego w Londynie, przemówienie, w którym były wysunięte również roszczenia kolonialne Niemiec.

Te wszystkie wystąpienia dały asumpt prasie angielskiej i francuskiej do rozpatrywania w dalszym ciągu, w sposób obszerny i wyczerpujący, niemieckich żądań kolonialnych.

Wielką ilość listów w tej sprawie otrzymał „Times“. Między innymi pismo to opublikowało listy płk. Meinertzhagena, brytyjskiego specjalisty w kwestiach kolonialnych i lorda Noel Buxtona, którzy wydają się być zgodni co do tego, że należałoby Niemcom „zrobić miejsce w obszerным imperium afrykańskim“, twierdząc, że w swoim czasie zrobiono Niemcom bolesną krzywdę, pozbawiając ich kolonij.

Opinia, wyrażona w listach płk. Meinertzhagena i lorda Buxtona, została skwapliwie podchwycona przez prasę niemiecką, która wykorzystuje ją dla poparcia swoich żądań.

„Berliner Tageblatt“ przytacza w obszernym streszczeniu powyższe listy i kończy w ten sposób swój komentarz:

„Obecna niejasna bezczynność Anglii w tej sprawie (kolonialnej) musi mieć fatalne skutki. Historia stosunków niemiecko - angielskich ostatnich czterech lat jest historią straconych okazji.

Czy musi więc ta polityka pojechać i ta atmosfera Wersalu trwać nadal?“.

Pisma natomiast francuskie, jak np. „Victoire“, nawiązując do o-

świadczeń, umieszczonych w „Times” jakoby „należało dać Niemcom miejsce w obszernym imperium afrykańskim”, piszą w ten sposób: „Dlaczego jednak trzeba, aby to miejsce dane było Niemcom kosztem przede wszystkim Francji i Portugalii, a nawet Belgii? Lord Buxton pisze, że dla zadośćuczynienia potrzebom Niemiec co do kawy, tytoniu, karczuku, najodpowiedniejszym byłby Kamerun i pewne terytorium belgijskie. Kamerun jest francuską posiadłością w 5/6 a reszta dopiero jest angielska — widzimy więc kto by poniósł ofiarę”.

„Le Petit Parisien” podaje że we francuskim ministerstwie kolonii odbyła się konferencja, poświęcona projektowi osadnictwa Żydów w koloniach francuskiej. Po konferencji tej, w której wzięli udział przedstawiciele organizacji żydowskich, minister kolonii Moutet udzielił przedstawicielowi „Le Petit Parisien” wywiadu, w którym oświadczył, co następuje:

Do kwestii osadnictwa Żydów w naszych koloniach odnoszę się bardzo przychylnie, ponieważ wiem, iż Żydzi mogą stanowić poważny element kolonizacyjny i okazali się całkowicie zdolni do pracy na roli, która jest podstawą wszelkiej działalności kolonizacyjnej. Dali oni znakomite dowody tych cech na terenie Palestyny.

Minister zastrzegł się jednak, iż nie należy żywić zbyt wielkich iluzji co do możliwości masowego osadnictwa Żydów w koloniach francuskich. W koloniach, gdzie klimat pozwala na pracę Europejczyków, zasoby ziemi nie są już zbyt wielkie. Usiłowanie stworzenia masowej kolonizacji stworzyłoby trudności polityczne, których obecna walka w Palestynie jest jednym z przykładów.

Trzeba przede wszystkim dokonać wyboru kraju, w którym chce się przeprowadzać próbę kolonizacji. O ile chodzi o mnie, to wspólnie z gubernatorami kolonii jestem skłonny oddać do dyspozycji osób, prowadzących badania w tej sprawie, kadry fachowców, którzyby im znacznie ułatwili zadanie. Badania tego rodzaju już się zresztą rozpoczęły.

O ile chodzi np. o Madagaskar, to gubernator tego kraju zawiadamia mnie, iż skłonny jest przychylnie rozważyć projekt osadnictwa na tym terenie pod warunkiem, że będzie się miało do czynienia z osadnikami, popieranymi przez poważne organizacje

i posiadającymi odpowiednio zapewnioną pomoc finansową. Poza tym terenem można jeszcze wziąć pod uwagę terytoria w Nowej Kaledonii na Nowych Hebrydach, a nawet w Gwajanie, gdzie klimat jest mniej niezdrowy, niż się ogólnie przypuszcza. Możliwe jest również — zakończył minister — iż w koniecznym wypadku znalazłaby się odpowiednia pomoc finansowa, ale tylko wtedy, gdyby się miało do czynienia z odpowiednio poważnymi organizacjami.

„Deutsche Kolonial Zeitung” z grudnia ub. r. przynosi ciekawy artykuł p. E. Mac Lean pt.: „Siódmy cud Złotego Wybrzeża”. Tym siódmym cudem jest Uniwersytet murzyński w Achimota koło Akkra, założony przez Anglików w r. 1926, kosztem 12 milionów marek. Zakład ten liczy obecnie 500 uczniów i uczenic, którzy kształcą się przede wszystkim na farmerów i inżynierów, jak również na lekarzy, nauczycieli, duchownych i prawników.

Najbardziej uzdolnieni uczniowie składają egzamin państwowy w Anglii, gdyż „podstawą, na której wznosi się system wychowawczy (uniwersytetu w Achimota) jest całkowite równouprawnienie czarnych z białymi”.

Autorka artykułu w „Deutsche Kolonial Zeitung” krytykuje b. ostro inicjatywę angielską. Pisze ona, że niemieckie władze kolonialne przed wojną czyniły wszystko dla podniesienia poziomu życiowego tubylców, trzymały się jednak granic umysłowych, wyznaczonych murzynom przez naturę. To co dzieje się w Achimota jest tylko kierowaniem czarnych ku rzeczom całkowicie obcym ich istocie”. Negrowie



Penang (Straits Settlements) —
Przeladunek towaru

„pozbywają się — według autorki — swej afrykańskości, nie widząc, że nigdy nie będą mogli stać się Europejczykami”. Autorka niemiecka widzi w tym, nazwanym przez siebie, siódmym cudzie Złotego Wybrzeża, widmo przyszłego niebezpieczeństwa dla Anglii.

Informacje i poglądy, podane w wyżej wymienionym artykule „Deutsche Kolonial Zeitung”, są ciekawym przyczynkiem do tak aktualnej obecnie kwestii obowiązków białych względem ludów kolorowych, nad którymi winni sprawować nie tylko władzę, ale i opiekę.

Jednym z zasadniczych argumentów, wysuwanych dla uzasadnienia stanowiska państw „posiadających”, które nie chcą ustąpić ze swoich imperiów kolonialnych, jest interes własny i pomyślność samych kolonii, a przede wszystkim zamieszkujących je ludów.

ST. BOD.



Hawaje — Uliczka w Hilo

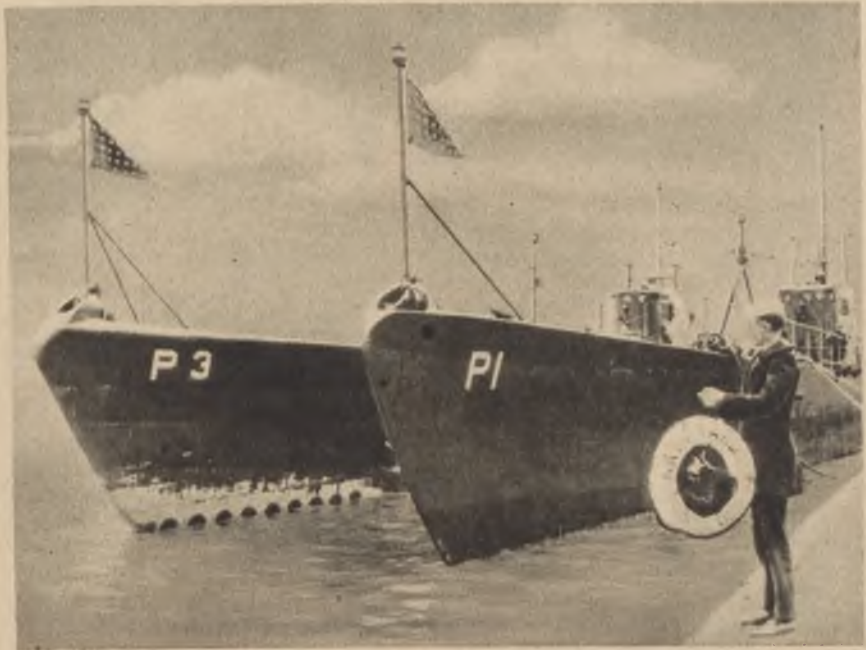
Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Niemcy. Według urzędowego komunikatu admiralicji, ogólna wyporność floty niemieckiej wynosi obecnie 260.000 ton, licząc w tym okręty, będące w budowie. Angielsko-niemiecki traktat morski upoważnia do posiadania ogółem 420.000 ton okrętów wojennych; granica ta zostanie osiągnięta w 1942 roku, a skład floty będzie wówczas następujący: 3 pancerniki po 10.000 ton (są w kampanii), 2 po 26.000 ton (oba na wodzie) i 3 po 35.000 ton (1 już zamówiony), 6 krążowników po 6.000 ton (są w kampanii) i 7 po 10.000 ton (3 w budowie), 2 lotniskowce po 19.500 ton (1 w budowie), 12 kontrtorpedowców po 1.650 ton i 6 po 1.800 ton, 12 torpedowców po 600 ton i 12 po 800 ton. Typ łodzi podwodnych nie jest sprecyzowany; podana jest jedynie ich globalna wyporność, wynosząca 23.000 ton, z tego około 10.000 już w kampanii czynnej.

W dniu 9-tym grudnia 1936 r. spuszczone na wodę drugi pancernik o wyporności 26.000 ton, który otrzymał nazwę „Gneisenau”. W uroczystości tej, związanej z rocznicą bitwy pod Falklandami, wziął udział kanclerz Hitler oraz najwyższe władze państwowe. W czasie spuszczenia, na skutek znacznej szybkości, okręt uderzył o przeciwległe nabrzeże, lecz nie poniósł większych uszkodzeń. Uzbrojenie jest względnie słabe w stosunku do nowych pancerników francuskich, gdyż składa się z 9 dział 280 mm i 12 dział 150 mm; mocniejsze jest natomiast opancerzenie, wynoszące przeważnie 305 mm. Okręt ten będzie miał turbiny o mocy 150.000 KM, które zapewnią mu szybkość co najmniej 32 węzłów, oraz pomocniczy silnik Diesela dla dłuższych przejazdów szybkością ekonomiczną.

Niemcy upoważnione są do posiadania 2-ch lotniskowców po 23.000 ton. Pierwszy z tych okrętów jest już w budowie i wkrótce spuszczone zostanie na wodę, drugi będzie rozpoczęty w ciągu bieżącego roku. Charakterystyka tych okrętów: 19.250 ton, szybkość 20 węzłów z napędem dieselowym, 14 dział 150 mm przeciwlotniczych, pojemność 25 maszyn różnego typu.

W grudniu 1936 r. wyłowiono łódź podwodną „U-18”, która



Łodzie podwodne U. S. A.

podczas ćwiczeń w poprzednim miesiącu zatonała na skutek zderzenia z okrętem nawodnym. Kadłub okazał się niezbyt uszkodzony, tak że łódź zostanie wyremontowana i oddana do dalszej służby. Ponieważ łodzie typu po 250 ton wykazały wybitne cechy morskie, admiralicja nosi się z zamiarem dalszej ich budowy.

Na skutek gwałtownych burz, które w grudniu 1936 r. nawiedziły wybrzeże atlantyckie, dyon torpedowców niemieckich typu „Wolf” (z 1924—27 roku, 800 ton, 3 działa po 105 mm), zmuszony był zawinąć do Brest (Francja), celem naprawy szeregu uszkodzeń. Najpoważniej ucierpiał „Wolf”, któremu fala wybiła ster. Załogi, gościnnie przyjęte przez ludność miejscową, złożyły wieńiec u stóp pomnika, wzniesionego ku czci poległych marynarzy.

Francja. W grudniu 1936 r. spuszczone na wodę drugi pancernik o wyporności 26.000 ton, „Strasbourg”, rozpoczęty w 1934 roku, lecz znacznie opóźniony w budowie na skutek ciągłych strajków. Jest to jednostka o potężnym opancerzeniu i uzbrojeniu: 2 wieże poczwórne 330 mm, strzelające pociskami wagi 556 kg, 16 dział 130 mm przeciwlotniczych (zasięg 25.000 m), szybkość ognia 16 strzałów na minutę, oraz 40 działek małego kalibru (wobec 25, jak na „Dunker-

que”); ogólna waga pancerza wynosi 11.000 ton. Turbiny o mocy 130.000 KM pozwolą osiągnąć szybkość 31 węzłów. O ile dalsza praca nie napotka dotychczasowych trudności, okręt ten będzie mógł przystąpić do prób odbiorczych w końcu 1937 roku.

Na opróżnionym staplu rozpoczęto uroczyste budowę pierwszego pancernika o wyporności 35.000 ton, który otrzyma nazwę „Jean-Bart”.

Ogólna wyporność okrętów, objętych programem morskim na rok 1937, wynosi 47.000 ton (średnia roczna ubiegłego 10-lecia wynosiła 35.000 ton). Projektowana jest budowa: 1 krążownika 8.000 ton, 2 kontrtorpedowców po 1.850 ton, 4 torpedowców po 1.000 ton, 7 łodzi podwodnych (z tego 3 po 1.300 ton), 12 awizo i traulerów, 1 ropowca i szeregu jednostek pomocniczych. Budżet na ten okres wynosi 4.400 milionów franków, to jest o 27 proc. więcej, aniżeli w roku poprzednim.

W grudniu 1936 r. spuszczone na wodę superkontrtorpedowiec „Volta”: 2930 ton, 135 m długości. Uzbrojenie, zwiększone w stosunku do poprzednich jednostek tego typu, składa się z 4 wież podwójnych 138 mm, 4 działek 37 mm i 3 potrójnych aparatów torpedowych 550 mm. Przewidziana moc maszyn 90.000 KM zostanie w rzeczywistości znacznie prze-

kroczone, tak że według wszelkiego prawdopodobieństwa, okręt ten pobije wszystkie dotychczasowe rekordy szybkości.

Poza tym spuszczone łódź podwodna „Ouessant”: 1.380/2.000 ton, 1 działo 100 mm, 9 aparatów torpedowych po 550 i 2 po 400 mm, rejon pływania 8.000 mil na 10 węzłów. Ostatnie 2 okręty tej serii, „Bèvéziers” i „Sidi-Feruch”, spuszczone zostaną w ciągu wiosny.

Dla zahartowania i wyszkolenia załóg, admiralicja postanowiła urządzić szereg dalszych pływani dla łodzi podwodnych. Dotychczas przeprowadzone próby dały bogaty materiał doświadczalny i wykazały wysokie walory morskie wybudowanych jednostek. W wykonaniu tego programu, łodzi podwodne „Pégase” i „Mongé” (z 1932 r., 1380/1970 ton, rejon pływania 8.000 mil), opuściły Francję, udając się do Indochin.

Wobec budowy nowych okrętów liniowych, postanowiono skreślić ze stanów floty i sprzedać na szmelc stare pancerniki „Diderot” i „Voltaire” (z 1909 r., 17.500 ton, 4 działa 305 mm i 12 po 240 mm). Z serii tej pozostaje w kampanii jedynie „Condorcet”, którego szybkość nie przekracza obecnie 14 węzłów.

Anglia. Jak wiadomo, program morski na rok 1937 obejmował między innymi 2 pancerniki po 35.000 ton. Admiralicja ma jednak zamiar zażądać dodatkowych kredytów, celem zamówienia w bieżącym roku jeszcze jeszcze jednej jednostki tego typu. Koszty budowy takiego okrętu wynoszą w przybliżeniu 250 milionów złotych.

W ciągu grudnia 1936 r. spuszczone na wodę stawiacz min „Sharpshooter” oraz kontrtorpedowce „Iris” i „Icarus” (1350 ton, 4 działa 120 mm i 8 aparatów torpedowych). W ciągu tegoż miesiąca przyjęte zostały kontrtorpedowce „Hero”, „Hyperion” i „Hasty”, o tej samej charakterystyce, lecz należące do poprzedniej serii, oraz podwodny stawiacz min „Grampus”, 1500/2140 ton, 6 aparatów torpedowych i 120 min.

W Devonport przystąpiono do odbioru stawiacza sieci zagrodowych przeciwko łodziom podwodnym, „Protector”, typu zbliżonego do „Guardian”. Okręt ten, wypierający 2860 ton, posiada na dziobie instalację, pozwalającą na ustawienie przy szybkości 20 w. kilku kilometrów sieci z odpowiednimi ładunkami wybuchowymi. Wroga łódź ciągnie za sobą taką sieć, ładunki uderzają o kadłub i wybuchają.

Szwecja. W Malmö przystąpiono do budowy 2 łodzi podwodnych po 620 ton, typu „Sjolejinet”, która jest na wykończeniu: 15/10 węzłów, 1 działo 75 mm i 2 po 25 mm przeciwlotnicze, 4 aparaty torpedowe. Okręty te będą gotowe w ciągu 1939 roku.

Hiszpania. W połowie grudnia 1936 r. zatopiona została przed Malagą łódź podwodna „C 3” (z 1928 roku, 840 ton), należąca do strony rządowej. Spośród 47 członków załogi zdołano wyratować jedynie dowódcę. Jest to już trzecia łódź, która ginie w bratobójczej walce.

Włochy. Tempo budowy okrętów wzmogło się w niewiarygodny wprost sposób. W grudniu 1936 r. spuszczone na wodę łodzi podwodne: „Dessie”, „Dagabur”, „Adua”, „Axum” i „Ardani”, rozpoczęte w lutym tegoż roku. Są to okręty po 675/855 ton, uzbrojone w 1 działo 100 mm i 6 aparatów torpedowych.

Spuszczone zostały poza tym: kontrtorpedowiec „Vittorio Alfieri”, 1490 t., pierwszy z serii 4-ch o nazwach poetów; torpedowiec „Pegaso”, 855 ton, 28 węzłów, 2 działa 100 mm i 2 aparaty torpedowe; łódź podwodna „Veilella” 670/800 ton.

Japonia. Dla wypróbowania kadłuba nowego krążownika „Mogami”, częściowo spajanego, postanowiono oddać jedną salwę



Okręty francuskiej marynarki wojennej na Morzu Śródziemnym



Okrety niemieckiej marynarki wojennej w Szczecinie

hurtową ze wszystkich dział przy szybkości 32 węzłów. Niektóre zwy, szczególnie przy zbiornicach ropowych, puściły, powodując ucieczkę paliwa. Braki te zostały usunięte i okręt rozpoczął kampanię czynną.

W końcu listopada 1936 r. spuszczono w Kure lotniskowiec „Chitose”, rozpoczęty w 1934 r.: 10.000 ton, długość 160 m, szybkość 20 w., 4 działa przeciwlotnicze. Na opróżnionym staplu rozpoczęto budowę identycznego lotniskowca „Chiyoda”.

Stany Zjednoczone A. P. W ciągu listopada i grudnia 1936 r. spущone zostały na wodę następujące okręty: krążowniki: „Brooklyn”, „Philadelphia” i „Savannah”, po 10.000 ton, 15 dział po 152 mm; lotniskowiec „Enter-

prise” o wyporności 20.000 ton, kontrtorpedowiec „Winslow”, 1850 ton; torpedowce: „Bagley” i „Fanning”, po 1350 ton; łodzie podwodne: „Pickrel”, „Permit”, „Plunger”, „Pollack”, po 1330 ton. Są to wszystko okręty, wybudowane na zasadzie planu N I. R. A.

Rozpoczęto budowę następujących okrętów: lotniskowca „Wasp”, 14.500 ton; torpedowców: „Samson” i „Davis”, po 1350 ton, oraz łodzi podwodnych: „Pompano”, „Salmon”, „Seal”, „Skipjack” i „Snapper”, po 1350 ton.

Zamówiono również łodzie podwodne: „Sargo”, „Saury”, „Spearfish”, „Sculpin”, „Squalus” i „Swordfish”, po 1450 ton, objęte programem morskim na rok 1936.

Wobec wycofania ze służby starych pancerników, w skład eskadry szkolnej wejdą okręty liniowe „Texas” i „New-York” po 27.000 ton, z 1912 roku. Na eska-drze tej zaokrętowanych będzie na czas letniej kampanii 1133 kadetów Akademii Morskiej.

Argentyna. Zamówiony ostatnio w Anglii nowy krążownik otrzymał nazwę „La Argentina”. Okręt ten, przeznaczony głównie dla celów wyszkoleniowych, odpowiada następującej charakterystyce: 6000 ton, 9 dział 152 mm i 4 po 100 mm przeciwlotnicze, 2 samoloty. Szybkość tego okrętu będzie stosunkowo słaba, gdyż nie przekroczy 31 węzłów. Poza normalną załogą, składającą się z 550 ludzi, na krążowniku tym może być zaokrętowanych 60 aspirantów.

F. O. M. F. O. M. F. O. M. F. O. M.
DO DNIA 1 STYCZNIA 1937
ZEBRANO NA FUNDUSZ
OBRONY MORSKIEJ
W GOTÓWCE I PAPIERACH WART. 4.903.137.12

A M E R I C A N A

Z racji przyjazdu do Nowego Jorku w grudniu ub. r., dyr. M. Plinius z Linii Gdynia-Ameryka, „Dziennik Związkowy“, wychodzący w Chicago, zamieścił obszerny wywiad, dotyczący pracy polskiej linii transoceanicznej w ostatnim sezonie.

Zaznaczył się duży ruch pasażerski do Polski i do krajów skandynawskich. Dzięki wyjątkowej propagandzie i rosnącej popularności motorowców „Pilsudski“ i „Batory“, oraz dzięki stosunkom, związanym z publicznością amerykańską podczas wycieczek do Indjy Zachodnich, wzrosła w r. 1936 bardzo poważnie liczba klienteli amerykańskiej, ale w głównej mierze do powodzenia linii przyczyniają się Polacy amerykańscy i publiczność skandynawska.

Wspomniał również dyr. Plinius o uruchomieniu od r. 1937 nowej linii towarowej Gdynia — Nowy Jork — Zatoka Meksykańska — Gdynia, zamierzonej specjalnie dla przewozu bawęny z Zatoki Meksykańskiej do Polski, która — to linia powinna przyczynić się do znacznego ożywienia stosunków gospodarczych polsko-amerykańskich. Z wywiadu tego dowiadujemy się również o zamierzonej przez linię budowie dwóch nowych i zupełnie nowoczesnych statków pasażersko-towarowych z przeznaczeniem na trasę Gdynia—Południowa Ameryka, gdzie kursują obecnie s/s „Pułaski“ i s/s „Kościuszko“. Ta linia posiada szczególnie korzystne warunki rozwoju. Komfortowe i szybkie statki znacznie powiększą i tak stale rosnące cyfry przewożonych pasażerów i towarów. Propozycje złożenia ofert na budowę nowych statków zostały już rozesłane stoczniom.

Po czterech latach od pierwszych prób wprowadzenia szynki polskiej na rynek amerykański, Polski Związek Eksporterów Bekonów i Artykułów Zwierzęcych stwierdza bardzo poważne powodzenie tej akcji handlowej. Na jesieni 1935 roku sprzedano przeszło 4.000 skrzyń miesięcznie, to jest 280.000 funtów, po roku zaś poczęto sprzedawać po 16.000 skrzyń, czyli milion sto dwadzieścia funtów miesięcznie, obecnie zaś są już zamówienia na blisko dwa milio-

ny funtów miesięcznie. Jest to postęp nieoczekiwany, zwłaszcza, że szynka polska zdobywa powodzenie nie tylko wśród wychodźstwa naszego, ale i pierwszorzędne miejsce między przysmakami, poszukiwanymi przez amerykańską publiczność. Jak stwierdza komunikat Pol. Zw. Eksporterów Bekonów i Art. Zwierzęcych, zamieszczony w prasie polsko-amerykańskiej, delegatura Związku w Nowym Jorku robi, co może, aby przy rozdzielaniu przydziałów tamtejszym importerom zapewnić odpowiednią ilość tego towaru Polakom, — jednakże nie zawsze może kierować się samym sentymentem i zamykać szynce polskiej drogę do tych miejsc, do których mogą ją dowieźć wielkie fachowe amerykańskie firmy importerskie.

Ruch organizacyjny wśród Polonii w Stanach Zjednoczonych dokoła hasła rozwoju polskiej pracy na morzu przybiera na sile. W Cleveland odbyło się zebranie z odczytem red. W. B. Błażewicza na temat „Polska na morzach i oceanach świata“. Na miesiąc styczeń zwołane zostało w Chicago posiedzenie Rady Centralnej Ligi Morskiej pod przewodnictwem krajowego prezesa L. M. w Ameryce, dra W. A. Kuflewskiego.

Dosięga nas również w Starym Kraju odezwa prezesa Ligi Morskiej w Ameryce w sprawie Walnego Zjazdu L. M. w roku 1937, który ma się odbyć dn. 27 czerwca w Detroit. Na Zjeździe tym będą reprezentowane wszystkie Okręgi i Oddziały tej bratniej organizacji na ziemi amerykańskiej, która przechodziła różne koleje i obecnie, jak czytamy w tej odezwie: „Wreszcie wejść musi na tor faktycznego współdziałania z organizacją pracy dla morza polskiego w Polsce, to jest z Ligą Morską i Kolonialną“.

Projektowany Zjazd Walny L. M. w Ameryce, zgodnie z odezwą gorącego rzecznika polskiej sprawy morskiej, dra Kuflewskiego, winien „Sfingalizować dotąd nieziszczone dążenia do zbudowania silnej, potężnej organizacji, w której zmieścić się może każdy Polak bez względu na płeć i przekonania partyjne“.

Ostatni zjazd Syndykatu Dzien-

nikarzy Polskich w Ameryce, który się odbył w końcu ub. r. w Chicago, powziął ważne uchwały w sprawie rozwoju i podniesienia autorytetu zawodu publicystycznego wśród polskiej milionowej rzeszy w Ameryce. Postanowiono uruchomić akcję zbierania materiału, związanego z życiem i działalnością dziennikarzy-Polaków, jak również materiału, dotyczącego pism polskich na wychodźstwie. W tym celu przy Syndykacie ma być utworzony urząd historyka dziennikarstwa.

Dalej, uchwalono ustalić nagrody dla dziennikarzy za najlepsze artykuły, felietony, krótkie nowele, sprawozdania i wiersze. Nagrody te finansowo będą dość skromne, każda po 20 dolarów, natomiast moralna ich wartość będzie znaczna. Pisze o tym jeden ze zdolnych publicystów młodszej generacji, J. Matyka, w nowojorskim „Nowym Świecie“: — „Apelując do ambicji osobistych, nagrody te staną się silnym bodźcem dla pracowników pióra i to właśnie wpłynie poważnie na podniesienie się poziomu naszego dziennikarstwa na wychodźstwie“.

Czy istnieje możliwość powstawania nowych czasopism polskich w Stanach Zjednoczonych? — Odpowiedź redaktora S. F. Barcia, nowego prezesa Syndykatu Dziennikarzy Polskich w Ameryce, brzmi tak:

„Ilu by to dziennikarzy mogło znaleźć pracę na prowincji, gdyby chcieli założyć małą drukarnię i wydawać piśmko własne, które by w bardzo krótkim czasie mogło stać się sprężyną w s z y s t k i c h p o c z y n a ń Polonii w każdej osadzie. Pisma codziennie tam nie docierają, nawet tygodniki większe nie są tam spotykane, a Polonia z radością powitałaby tego rodzaju rozwój prasy polskiej. Gdzie jest 10.000 Polaków, tam jest miejsce na małe wydawnictwo i skromną drukarenkę, a przecie jest wiele osiedli polskich, liczących po 25.000 dusz i znacznie więcej, gdzie także pisma polskiego nie ma“.

Zdrowy optymizm tak doświadczonego dziennikarza, jak redaktor Barć, zasługuje na szczególną uwagę i rozmyślania z naszej strony. K. G. Z.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Kazimierz Warchałowski: Na krokodylim szlaku. — Z ilustracjami E. Kanarka. Wydawnictwo J. Mortkowicza. Warszawa — Kraków, 1936. Stron 293.

Autor książki „Do Parany „Picada“ i „Peru“, jeden z weteranów pionierstwa kolonialnego na terenach Ameryki Południowej, tym razem dał się poznać jako twórca dobrej opowieści krajoznawczej dla starszych dzieci i młodzieży.

Bohaterami przygód, przeżytych na krokodylim szlaku w głębi peruwiańskiej puszczy, czarującej, nietkniętej jeszcze stopą cywilizacji, a tajemniczej i pełnej przyczajonej grozy, raz po raz przynoszącej pełne niebezpieczeństw niespodzianki — są: kilkunastoletni chłopiec Staś Irski, sierota po zmarłym w Andach inżynierze-Polaku, oraz lady Violetta N., Angielka, podająca się za dziennikarkę, w której jednak czytelnik domyśla się agentki Intelligence Service. Chłopiec, marzący o lotnictwie, korpusty z okazji, by zakraść się do samolotu, którym Angielka udaje się w podróż — i oboje ulegają katastrofie w głębi puszczy. Tu zaczynają się wspólne perypetie w podróży na skłębionej tratwie, przygody z napastującymi podróżnikami krokodylami, potwornymi węzarami, dzikimi świniami, jaguarami, żarłocznymi mrówkami — wreszcie potyczki z pierwotnymi szczepami indiańskimi, od których w krytycznej chwili ratuje Stasia i lady Violetkę samolot, wysłany na ich poszukiwania.

Książka to bardzo pożyteczna. Ciekawa akcja, żywy styl, niezwykła znajomość tamtejszego kraju, doskonale podpatrzone życie zwierząt i zwyczaje dzikich Indian — składają się na całość, która, zreżymowana scementowaną dydaktyczną zaprawą, w intrygującej treści przemycą do umysłów młodych czytelników to, czego nie wtłoczy im nudna, przymusowa lekcja. Zarzucić by można było autorowi zbędne przeciążenie książki dysputami na tematy oderwane, o poziomie na pewno za wysokim dla chłopca w wieku Stasia, — jest to jednak bodaj jedyna wada tej opowieści, ginąca wśród wielu zalet.

(z. 1.).

Karol Taube: Figle diablika błot pińskich. Ze wspomnień marynarza. Nakładem Oddziału LMK przy Kierownictwie Marynarki Wojennej. Warszawa, 1936. Stron 118.

Marynarkę Wojenną i jej marynarzy zawsze wyobrażamy sobie w związku z morzem, bo i trudno, by miało być inaczej. Może dlatego nie wszyscy wiedzą, że poza Flotą, bazującą w Gdyni, mamy i Flotyllę Pińską, która również jest częścią naszej Marynarki. Na gładkich wodach Piny, Prypeci, Horodyszczka, na szerokich, błotnych rozlewiskach Polesia, szumiących falami oczeretów i tataraków, suną płytko zanurzone, nieraz grzęznące na mieliznach monitory i kanonierki, na których służba w warunkach wielce prymitywnych, jest — kto wie — może cięższa, niż na morskich Okrętach R. P.

A przecież właśnie ta Flotylla rzeczna — posiada już swoją chlubną przeszłość bojową, jaką nasza Flota morska jeszcze nie może się poszczycić. W roku bowiem 1920, gdy młode wojsko polskie zmagало się krwawo w walce z wojskami sowieckimi, rosła groźna fama o czynach naszych marynarzy, którzy mieli do dyspozycji zaledwie kilka niewielkich stateczków, szumnie nazywanych „pancernikami“ („pancerz“ był z worków piasku) i kilka płaskodennych łodzi motorowych.

O tych prawie już zapomnianych, nieraz szaleńczych zmaganiach z wrogiem na wodzie, przypomina w swej pogodnej a pełnej dumy książeczce — kpt. Karol Taube, uczestnik walk owocnych.

(z. 1.).

Mieczysław Sowiński: Najprostsze modele żaglowe. Wydawnictwo LMK. Warszawa, 1937. Stron 127.

Młodzi kandydaci na konstruktorów lotnictwa mają już wszelkie w tym kierunku udogodnienia: obszerną lekturę fachową, specjalne kursy, wystawy modeli. mogą nabyć odpowiednio do budowy części, mogą montować małe samolociki w doskonale wyposażonych pracowniach, urządzają wreszcie zawody modeli lotniczych, uzyskując nieraz bardzo ciekawe wyniki.

Modelarstwo natomiast okrętowe jest u nas jeszcze w powija-

kach i daleko mu do lotniczego. A przecież nie brak u nas zapalnej młodzieży, rwącej się do osiągnięć konstrukcyjnych i w dziedzinie wodnej. To też z radością powitać należy książeczkę Mieczysława Sowińskiego, dzięki której niejeden chłopiec będzie miał zadanie znakomicie ułatwione, nauczy go ona bowiem zasadniczych wskazań w tym tak ciekawym budownictwie lilipucich stateczków żaglowych, od których w młodości zaczynał pracę niejeden uznany dziś inżynier - konstruktor okrętowy.

(z. 1.).

E. Romer: Polityczny atlas kieszonkowy. — Książnica-Atlas. Lwów — Warszawa, 1936. Stron 135.

Atlas ten jest poświęcony przede wszystkim kartograficznemu zilustrowaniu politycznych i gospodarczych osiągnięć Polski w związku z polityką i kwestiami gospodarczymi całego świata.

Znajdujemy tu, obok 35 map na 64 barwnych tablicach, szereg wykresów geopolitycznych i ekonomicznych oraz dość obszerny, bo zawarty na przeszło 40 stronach, skorowidz nazw geograficznych, ułatwiający orientację i odszukanie na właściwej mapie.

Podręczny ten atlas niezawodnie potrzebny stanie się każdemu, kogo bliżej zajmuje nasza ekspansja polityczna i gospodarcza, polskie sprawy kolonialne, — w atlasie tym bowiem znajdzie szereg zasadniczych danych.

(z. 1.).

Ukazał się ostatnio numer „Revue de la Ligue Maritime Belge“ specjalnie poświęcony polskim sprawom morskim.

Szereg artykułów daje obraz pracy Polski na morzu, jak np.: „L'effort maritime de la Pologne“, „Le commerce maritime de la Pologne“, „La marine de guerre en Pologne“, „Ligue maritime et coloniale en Pologne“, które streszczają cały nasz dorobek morski.

P. Edgar José, główny przedstawiciel LMB w Polsce, w artykule „Les Revendications coloniales de la Pologne“, podkreśla prawa Polski do kolonij.

P. de Burbure dał ciekawą legendę o Wiśle, p. t. „La nałade étourdie et la fée, qui pleura sur elle“.

Wydanie specjalnego numeru polskiego przez Ligue Maritime Belge jest nowym dowodem sympatii, łączącej oba kraje.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Zarys rozwoju Ligi Morskiej i Kolonialnej na terenie Zagłębia Węgl.

Zagłębie Węglowe, obejmujące wojew. śląskie oraz sąsiednie, a pod wielu względami pokrewne Zagłębia Dąbrowskie*), — stanowi teren, który przed rozpoczęciem jakiegokolwiek akcji należy bardzo dokładnie poznać, by przez dobór odpowiednich metod uniknąć przykrych niejednokrotnie doświadczeń.

Imponujący — zwłaszcza w ostatnich latach — rozrost Ligi Morskiej i Kolonialnej w tym właśnie okręgu, gdzie ilość członków dochodzi obecnie do 100.000, zasługuje na specjalną uwagę, zwłaszcza, iż znaczną część tej wielotysięcznej armii stanowi ludność robotnicza, szczególnie dotknięta gospodarczym kryzysem, nurtującym podstawowe gałęzie przemysłu Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego.

Zaczątki pracy organizacyjnej, opartej o polską ideologię morską, sięgają na Śląsku okresu powstań, już bowiem w roku 1921 odbyło się w Szopienicach pierwsze zebranie Górnoślazaków, byłych marynarzy floty niemieckiej.

W okresie przynależności Górnego Śląska do Niemiec, znaczny odsetek ludności polskiej, tu od wieków osiadłej, znajdował ujście bądź to w zasileniu kadr niemieckiej marynarki wojennej, bądź też jako wartościowy element wśród pionierów kolonialnych w zamorskich posiadłościach dawnej Rzeszy. Według spisu, przeprowadzonego przez władze Okręgu Ligi w roku 1929 zanotowano ponad 20.000 zgłoszeń dawnych marynarzy oraz kilka tysięcy osób, które przez dłuższy czas pracowały w niemieckich koloniach.

Okres krwawych walk, poprzedzający odzyskanie części górnośląskiego obszaru plebiscytowego, oraz pierwsze lata po przejściu Górnego Śląska przez Polskę, nie stwarzały atmosfery, sprzyjającej rozwojowi organizacji.

Niemniej szereg jednostek na Śląsku, oddanych ideologii morskiej, utrzymywał przez cały czas żywą łączność z centralnymi władzami początkowo Ligi Żeglugi Polskiej, następnie zaś Ligi Morskiej i Rzecznej, by przygotować grunt i w odpowiednim momencie wystąpić z inicjatywą założenia placówek Ligi na terenie Zagłębia Węglowego.

W dniu 30. czerwca r. 1926 zostało zwołane I. Organizacyjne Zebranie Ligi Morskiej i Rzecznej w Katowicach. W Zebraniu tym uczestniczyło zaledwie 37 osób, krzewicieli polskiej myśli morskiej z pp. b. ministrem inż. Józefem Kiedroniem, inż. Witoldem Młodzianowskim, oraz mec. Antonim Rostkiem na czele.

W wyniku powziętych uchwał zebrani przystąpili do Ligi Morskiej i Rzecznej, tworząc pierwszy na Śląsku Oddział tej organizacji.

Nowa placówka od początku swego istnienia wykazywała wielką żywotność, ujawniającą się w zwartości organizacyjnej, zwłaszcza zaś silnej emanacji propagandowej, mającej na celu zaznajamianie szerokich sfer ludności z pracą i zadaniami realizowanymi przez Ligę.

W dniu 11. lipca 1926 r., t. zn. niespełna w 2 tygodnie po utworzeniu Oddziału, członkowie jego

*) Pozostała część Zagłębia Węglowego należy organizacyjnie do Krakowskiego Okręgu LMK.

wzięli oficjalny udział w uroczystości poświęcenia żelaznej barki na Przemszy.

W międzyczasie Oddział Katowicki rozwinął swoją działalność propagandową w okolicznych miastach i osiedlach fabrycznych, wygłaszając prelekcje i wyświetlając okolicznościowe filmy.

W wyniku opisanej działalności, równocześnie niemal z Oddziałem w Katowicach, powstały komórki organizacyjne w Król. Hucie, Chorzowie, Siemianowicach i W. Hajdukach.

Szybki rozrost Ligi na terenie Górnego Śląska zaczyna wkrótce zwracać na tę organizację powszechną uwagę, co znajduje swój wyraz w dalszym, nieprzerwanie postępującym przyroście liczebności członków Ligi.

W dniu 5. grudnia 1926 r. wziął udział w zebraniu Oddziału Katowickiego p. wojewoda śl., dr Michał Grażyński, obejmując protektorat nad Ligą. Pod koniec r. 1926 istniało na terenie Zagłębia Węglowego 6 Oddziałów, grupujących w sobie 680 członków.

W latach następnych, pomimo licznych trudności, z jakimi musiała borykać się młoda na terenie Zagłębia organizacja, liczba Oddziałów i członków Ligi wykazuje nieprzerwany, ciągły wzrost, wynosząc:

	Oddziałów:	członków:
na 1. stycznia 1927 r.	6	680
na 1. stycznia 1928 r.	21	5.421
na 1. stycznia 1929 r.	26	7.834
na 1. stycznia 1930 r.	29	10.038
na 1. stycznia 1931 r.	34	11.635

Pomyślny rozwój Ligi na terenie Zagłębia Węglowego wywołał już w r. 1928 potrzebę stworzenia pośredniego ogniw pomiędzy Oddziałami a Zarządem Głównym, rezydującym w Warszawie.

W dniu 31. maja 1928 r. odbył się w Katowicach Walny Zjazd Okręgowy Delegatów Ligi M. i Rz., który ustanowił pierwszą Radę Okręgową ze śp. min. inż. Kiedroniem na czele, z siedzibą w Katowicach.

Wyrazem uznania ze strony władz centralnych dla pracy Okręgu, było urządzenie I Walnego Zjazdu Ligi w dniach 21 i 22 października r. 1928 w Katowicach.

Z początkiem roku 1931 powstały przy Oddziale Katowickim pierwsze umundurowane Koła Młodzieży pozaszkolnej męskiej i żeńskiej. Z inicjatywy Zarządu Okręgu powstało na terenie Gdyni prowizoryczne schronisko dla wycieczek z Zagłębia. Otwarcie schroniska, nad którym opiekę oddano Bratniej Pomocy Studentów Uniwersytetu Poznańskiego, nastąpiło w maju 1931. W dniu 12 września r. 1931 odbyło się, pod protektoratem ówczesnego ministra przemysłu i handlu, gen. Ferdynanda Zarzyckiego i wojewody śląskiego, dra Michała Grażyńskiego uroczyste otwarcie wspaniałej wystawy morskiej, którą zwiedziło 28.935 osób. Na terenie wystawy czynne było kino, w którym wyświetlano filmy morskie. Z okazji wystawy ukazała się okolicznościowa jednodniówka, wydana staraniem Okręgu.

Opisana powyżej żywa działalność władz Okręgu spowodowała jednakowoż pewne odwrócenie uwagi od młodszej pracy w terenie. Skutki tego stały się wkrótce widoczne. Gdy na początku r. 1931 liczba członków Okręgu wynosiła 11.316 osób, pod koniec tegoż roku stan ów uległ zmniejszeniu.

szczeniu do liczby 8.428 osób, przyczem z istniejących na początku roku 32 oddziałów, dwa, a mianowicie w Rudzie i Siemianowicach Śl., uległy całkowitej likwidacji. Ubytek członków o 2.888 osób tłumaczony był przez ówczesny Zarząd fatalną sytuacją gospodarczą i brakiem łączności poszczególnych komórek organizacyjnych z Okręgiem.

Na 1 stycznia 1932 r. liczba Oddziałów nie uległa wprawdzie zmianie, jednakże ilość członków spadła do 7.524, t. zn. poniżej stanu zanotowanego w dn. 1 stycznia 1929 r.

W r. 1932 godność przewodniczącego Rady Okręgowej Walny Zjazd Delegatów, odbyty dnia 13 marca 1932 r., powierzył jednomyślnie p. w.-województwie śl., dr Tadeuszowi Saloniemu.

Pod wpływem wyrazistej wymowy liczb, organy Ligi w Okręgu Zagłębia Węglowego podejmują wzmoczoną pracę w terenie. W r. 1932 utworzono 18 nowych Oddziałów i — pomimo trwającego nadal kryzysu — stan członków ponownie wzrósł, osiągając na dzień 1 stycznia 1933 r. liczbę 9.143.

Uzyskane poprzednio doświadczenie przekonało władze Okręgu, iż źródłem rozluźnienia spistości organizacyjnej był nie tyle kryzys gospodarczy, — ile brak należytej łączności z terenem i właściwie pojętej akcji propagandowej, dzięki której ideologia Ligi przenikałaby szerokie sfery ludności Zagłębia drogą bezpośrednich i żywych stosunków, wczuwaniem się w potrzeby i życzliwą reakcją na wysuwane przez teren postulaty.

W latach następnych przeto prace Zarządu Okręgu zmierzały w tym kierunku, ażeby jak najbardziej zacieśnić kontakt z lokalnymi placówkami Ligi.

W działalności tej na plan pierwszy wysunęła się konieczność najdalej idącego usprawnienia biura Okręgu, tego pośredniego ogniwa pomiędzy władzami centralnymi i okręgowymi Ligi a terenem.

W biurze Okręgu zbiegają się nici, wiodące do poszczególnych Oddziałów i Kół, które skupiają zorganizowanych zwolenników morza. Drobnie te niejednokrotnie gromadki przy utrzymaniu ciągłego kontaktu z biurem, skąd czerpać winny inicjatywę, otrzymywać potrzebne materiały, informacje, wskazówki i wyjaśnienia, stają się przednią strażą Ligi, dążącą wytrwale do przerwania apatii, w jakiej pozostaje jeszcze spora część naszego społeczeństwa.

Drugą — niezwykle ważną sprawą — jest wytyczenie zgóry dokładnie opracowanego programu prac, który ma zostać zrealizowany przez poszczególne organy Ligi, trzecią wreszcie — stała, nużąca, żmudna, lecz nieodzowna kontrola we wszelkich możliwych formach i na wszystkich odcinkach.

Wychodząc z założenia, iż dopiero w uporządkowanym systemie organizacyjnym, praca propagandowa może stać się w całej pełni owocna, Zarząd Okręgu Zagłębia Węglowego położył nacisk na należyte rozplanowanie i koordynację prac sekcji Zarządu Okręgowego, Obwodów i Oddziałów, przy równoczesnym czuwaniu nad funkcjami, spełnianymi przez biuro Okręgu. Prace te wymagały przeprowadzenia pewnych zmian w strukturze Zarządu Okręgowego.

W tym celu istniejąca poprzednio sekcja odczytowo-propagandowo-organizacyjna została w r. 1933 rozdzielona na dwie odrębne sekcje: organizacyjną, oraz propagandową, przy czym przewodnictwem sekcji organizacyjnej powierzono sekretarzowi, utrzymującemu stały kontakt zarówno z prezesem Zarządu, jak też z biurem Okręgu.

Pozostałe prace Zarządu Okręgowego zostały podzielone pomiędzy sekcje: Marynarki Wojennej, Kolonialną, Wodną, dla Spraw Młodzieży, Turystyczno-Wycieczkową, oraz Komisję Sportów Wodnych, będącą organem międzyzwiązkowo-porzucmiewawczym, w skład którego wchodzi delegacja organizacyjnej, uprawiających sporty wodne, oraz przedstawiciele poszczególnych sekcji Zarządu Okręgowego L.M.K.

Prace organizacyjne Okręgu potoczyły się w dwóch kierunkach. Przede wszystkim opracowany został szczegółowy plan działalności na rok 1934/35 oraz regulamin Zarządu Okręgowego, zatwierdzony przez plenum Zarządu. Równocześnie sekcja organizacyjna zainicjowała wprowadzenie szeregu udogodnień, zmierzających do usprawnienia prac biura Okręgu.

W zrozumieniu doniosłej roli, jaką dla sprawnego funkcjonowania całego aparatu administracyjnego przedstawia należyte spełnianie obowiązków przez poszczególne komórki, działające bezpośrednio w terenie, Zarząd Okręgu opracował i przesłał w grudniu 1934 r. do wszystkich podległych mu Oddziałów szczegółowe instrukcje dla prezesa, sekretarza, skarbnika, oraz przewodniczącego Sekcji Marynarki Wojennej.

W okresie poprzedzającym „Święto Morza” w r. 1934, zorganizowana została, zakrojona na wielką skalę akcja nad pozyskaniem dla Ligi szerokich warstw społeczeństwa śląskiego i dąbrowskiego.

Liczebny stan członków Ligi na terenie Okręgu wzrósł do:

	oddziałów:	członków:
na 1 stycznia 1934 r.	63	25.322
na 1 stycznia 1935 r.	95	53.264

Wyniki, osiągnięte w tym — tak stosunkowo krótkim okresie czasu — oraz nieprzerwanie postępujący przyrost zwolenników polskiej ideologii morskiej, stanowią sprawdzian, że metody pracy Zarządu Okręgowego oparte zostały na właściwych założeniach. Dalszym potwierdzeniem tej tezy jest obecny stan członków Okręgu, wynoszący na dzień 1 grudnia 1935 r. 84.344 osób, skupionych w 128 Oddziałach, oraz 172 Kół Szkolnych, obejmujących 9.166 osób, czyli ogółem 300 komórek organizacyjnych, obejmujących łącznie 93.510 osób.

Ludność Zagłębia Węglowego wykazuje naogół wysokie wyrobienie obywatelskie, stąd też umiejętnie przeprowadzana wśród niej akcja społeczna na cele prawdziwie wielkie może liczyć na zrozumienie i poparcie. Z drugiej jednakże strony społeczeństwo Zagłębia Węglowego wyposażone jest w silnie rozwinięty zmysł krytycyzmu, ostro reagując na każde niewłaściwe posunięcie sfer powołanych do sprawowania funkcji kierowniczych i z tego względu potrzeba utrzymania jak najbardziej bezpośredniej łączności z terenem występuje tu bardziej wyraźniej, niż gdziekolwiek indziej.

W oparciu na zobrazowanych powyżej wytycznych, praca Zarządu Okręgu, Obwodów, Oddziałów i Kół staje się coraz bardziej wydajna, czego najwidoczniejszym dowodem jest stały przyrost członków, oraz fakt, iż Okręg Zagłębia Węglowego zajmuje od szeregu lat przodujące stanowisko w Lidze Morskiej i Kolonialnej.

JANUSZ IGNASZEWSKI
Przewodniczący Sekcji Organizacyjnej
i Sekretarz Zarządu na Okręg Zagłębia Węglowego LMK

K R O N I K A

Rok 1937, w którym odbędzie się VII Walny Zjazd LMK, będzie rokiem rachunku sumienia z dokonanych prac za ostatnie 2 lata, oraz rokiem dalszego rozszerzenia programu działalności LMK i jej rozwoju. Z uwagi więc na konieczność opracowywania dokładnych sprawozdań z działalności, Okręgi przystępują już do pracy w roku bieżącym, z myślą o tym, aby zebrania poszczególnych ogniw miały charakter sprawozdawczy. — Przypomnieć tu należy, że, zgodnie ze statutem LMK, Oddziały zwołują walne zebrania najpóźniej w lutym, obwody zaś — w marcu, Okręgi natomiast, po odbyciu walnych zebrań wszystkich Oddziałów i obwodów — najpóźniej w końcu kwietnia.

—o—

W styczniu odbyły się zebrania zarządów Okręgów: Wileńskiego, w którym zostały załatwione sprawy oddziału grodzkiego, oraz sprawa schroniska nad jeziorem w Trokach. — W czasie obrad podniesiona została sprawa okrę-

gów, tzw. zawodowych, których statut obecny nie przewiduje — Zarząd okręgu zamierza w tych sprawach wystąpić do Zarz. Gł., aby zagadnienie to znalazło swój wyraz w odpowiednio zmienionym statucie.

Zarząd Okręgu Radomsko-Kieleckiego odbył się dnia 17 stycznia. Na Zarządzie omawiana była sprawa wycieczek nad morze w sezonie 1937 r.

Zarząd Okręgu Poleskiego zwołał zebranie na dzień 25.I. 37 r., na którym omawiano sprawy zmian w składzie zarządu i sprawę budowy domu społecznego.

W czasie od 15.XII. 36 r. do 15.I. 37 r. — powstało 21 nowych Oddziałów i 5 kół LMK w okręgach, Stołecznym, Woj. Warsz., Lwowskim, Radomsko-Kieleckim, Krakowskim, Białostockim, Nowogrodzkim i Pomorskim — w ten sposób przybyło LMK w ciągu 1-go miesiąca 2.586 nowych członków.

—o—

Zarząd obwodu LMK przy Okr. Dyr. Kolejowej w Toruniu przy-

stąpił już do szerokiej akcji propagandowo - organizacyjnej na rzecz zagadnień morskich, kolonialnych i działalności LMK. Akcja ta pomyślana jest w formie odpowiednich odczytów, przedstawień teatralnych, obrazów świetlnych itp.

Żywa działalność kolejarzy, zrzeszonych w LMK, świadczy o głębokim wczuciu się ich w sprawy zagadnień morskich.

★

Według ostatnich obliczeń ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za r. 1936 wyniosły 7.882.111,5 ton. Stanowi to w porównaniu z r. 1935 wzrost o blisko 250 tysięcy ton, a jednocześnie rekordową cyfrę przeładunku rocznego od czasu powstania portu gdyńskiego. Z ogólnej tej cyfry 7.742.945,9 ton przypada na obrót zamorski, który w r. 1935 wyniósł 7.474.443,8 ton. Należy przy tym podkreślić, że wywóz towarów przez Gdynię wzrósł stosunkowo nieznacznie, gdyż z 6.362.599,5 ton w r. 1935 do 6.407.490,2 ton w r. 1936; nato-



Port w Wielkiej Wsi w czasie sztormu



Podczas obecnych mrozów kutry rybackie wracają z połowów silnie oblodzone

miast poważnie wzrósł przywóz, bo z 1.111.844,3 ton w r. 1935 do 1.335.455,7 ton w r. 1936. W ten sposób zmniejszyła się już nieco znaczna rozpiętość, jaka istnieje między obu pozycjami obrotów portu gdyńskiego.

★

Ciekawy jest również udział poszczególnych towarów w obrotach Gdyni. W przywozie na pierwszym miejscu stoi złom żelazny — 455 tysięcy ton (cyfry zaokrąglone), dalej idą: rudy — 134.700 ton, surowce włókiennicze — 151.000 ton, fosfaty — 127.500 ton, ryż surowy — 49.800 ton, owoce — 45.000 ton, śledzie — 41.500 ton, nasiona olejiste — 40.500 ton, tomasyna — 38.600 ton, skóry — 30.500 ton, piryty — 16.900 ton i różne oko-

ło — 215.000 ton. W wywozie na pierwszym miejscu stoi oczywiście węgiel — 325.000 ton, dalej idą wyroby przemysłu metalurgicznego — 176.000 ton, cukier — 63.000 ton, makuchy i sód — 43.000 ton i różne około 243.000 ton.

★

W grudniu 1936 r. weszło do portu gdyńskiego 457 statków o łącznej pojemności 462.485 t. r. n., a wyszło 461 statków o łącznej pojemności 447.461 t. r. n., czyli ogółem weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze 918 statków o łącznej pojemności 909.946 t. r. n. Na pierwszym miejscu utrzymała się bandera szwedzka (149 statków — 180.765 t. r. n.), na drugim — bandera polska (113 statków —

127.987 t. r. n.), na trzecim szła bandera duńska (132 statki — 93.802 t. r. n.), na czwartym — włoska (30 statków — 93.332 t. r. n.): bandera niemiecka zajęła piąte miejsce (121 statków — 84.754 t. r. n.). Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni, wynosił 1.012 t. r. n., przeciętna ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 53, średni postój statku — 53,6 godzin.

★

W ciągu grudnia r. ub. polski połowy morskie dały ogółem 2.615.580 kg ryb, z czego na połowy przybrzeżne przypada 1.670.780 kg, a na połowy dalekomorskie — 544.800 kg ryb. W połowach przybrzeżnych, które w porównaniu z miesiącem poprzednim wzrosły znacznie, bo o 460 tysięcy kg i osiągnęły ogólną wartość 457.193 złotych, główną pozycję, jak zwykle, stanowiły szproty, których złowiono w tym czasie 1.390.900 kg; inne ryby stanowią już znacznie mniejsze pozycje, tak np. wążuszy złowiono 130.790, śledzi — 116.400 kg.

Połowy dalekomorskie zostały ukończone, pięć pierwszych ługrów śledziowych powróciło do portu rybackiego w Gdyni już w dniu 21 grudnia 1936 r., pozostałe 10 przybyło w pierwszej połowie stycznia.

★

Z dniem 15 grudnia 1936 r. weszła w życie nowa taryfa kolejowo - morska dla bezpośrednich przesyłek towarowych pomiędzy stacjami, położonymi na obszarze Polski i w. m. Gdańska a szwedzkimi portami morskimi przez porty Gdynię i Gdańsk. Taryfa ta, przewidując odprawę przesyłki za jednym wspólnym listem przewozowym na przewóz koleją i morzem, ułatwia ogromnie ruch towarowy między Polską a Szwecją, jak również przyczyni się niewątpliwie do rozwoju ruchu tranzytowego przez porty polskiego obszaru celnego. Obniża ona przy tym koszty przewozu. Dużym też udogodnieniem tej taryfy jest to, że wszelkie czynności, związane z przeładunkiem towarów w porcie gdyńskim wzgl. gdańskim załatwia już sama kolej lub towarzystwo okrętowe bez specjalnych dopłat.

★

W grudniu 1936 r. Towarzystwo Okrętowe Gdynia — Ameryka uruchomiło nową regularną linię transatlantycką, łączącą Gdynię z portami zatoki Meksykańskiej przez New York. Linia

ta ma charakter wyłącznie komunikacji towarowej i przeznaczona jest zarówno dla transportu towarów eksportowych do Ameryki Północnej, jak i artykułów masowych dla portów zatoki Meksykańskiej, jak: sól, wytloki, żelazo, cement, zboże itp. W kierunku powrotnym przewiduje się przede wszystkim przywóz bawełny i dlatego statki, kursujące na tej linii, mają zawiązać do ważniejszych portów bawełnianych, jak: Nowy Orlean, Galveston, Houston. Uruchomienie tej linii może mieć duże znaczenie dla rozwoju polskiej żeglugi handlowej i ogólnej gospodarki narodowej. Wystarczy powiedzieć, że za sam transport bawełny Polska płaciła dotychczas około 3 milionów złotych. Narazie linię będą obsługiwać 2 statki towarowe o pojemności 5.000 ton rej. brutto.

★

Program rozbudowy polskiej floty handlowej i rybackiej, mieszczący się w ramach ogólnego czteroletniego planu inwestycyjnego przewiduje w dziale marynarki handlowej budowę 2 transatlantyków dla obsługi linii południowo - amerykańskiej, 2 większych frachtowców dla linii le-

wantyńskiej, 2 statków towarowych dla linii bałtyckiej, 1 statku towarowego, który ma obsługiwać projektowaną linię Gdynia — porty Europy Zachodniej, 5 żaglowców dla żeglugi trampowej i 2 statków pasażerskich dla komunikacji przybrzeżnej; w dziale rybactwa morskiego budowę 40 kutrów rybackich dla połowów przybrzeżnych i na pełnym Bałtyku, 20 ługrów śledziowych dla połowów dalekomorskich i 2 statków dla straży rybackiej dla ochrony rybołówstwa przybrzeżnego. Niezależnie od tego przewidywana jest budowa pewnej ilości jednostek portowych, jak holowniki, barki, kropy itp.

Plan ten zaczęto już realizować: na stocznich finlandzkich mianowicie buduje się już 2 statki po 1.000 ton dla linii bałtyckiej, a stocznia rybacka w Gdyni buduje kilka kutrów rybackich i statek strażniczy. Kolejnym zamówieniem będzie budowa 2 motorowców po blisko 10.000 ton, które obsługiwać będą linię południowo - amerykańską.

★

Niemiecka organizacja „Kraft durch Freude“ zamówiła na stoczni Blohm I Voss oraz Ho-

waldtswerke 2 parowce, mające służyć dla wycieczek robotniczych. Pierwszy statek ma wyporność 25.000 ton, drugi 22.000 ton.

★

Szwedzko - amerykańska linia zamówiła w stoczni w Trieście statek pasażerski o pojemności 28.000 ton. Będzie to największy statek Szwecji; otrzymał on nazwę „Sztokholm“. Statek ten będzie posiadał pierwszą klasę, klasę turystyczną i trzecią. Pomieści razem 1.350 pasażerów. Napęd stanowią motory Diesla typu Sulzer, szybkość jego wynosić będzie 19 węzłów. Zaopatrzone będzie w sześć wind dla pasażerów, dwa baseny do pływania i kino na 400 osób. Wszystkie kabiny, niezależnie od klasy posiadają prysznice lub łazienki.

★

Fińska Linia Południowo - Amerykańska udzieliła zamówienie krajowej stoczni Crichton - Vulcan w Helsinkach na budowę motorowca o pojemności 7.300 ton. Nowy ten statek towarowy będzie posiadał znaczną szybkość — 15 węzłów. Obliczony jest również na przyjęcie pewnej liczby pasażerów.

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

4 Rue, de Téhéran, PARIS



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

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

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

Budowa maszyneri dla konrtorpedowców polsk. „WICHER“ i „BURZA“ oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYS“

SP. AKC. GNASZYŃSKIEJ MANUFAKTURY W GNASZYŃNIE, pod Częstochową

Przędzalnia, Tkalnia, Farbiarnia, Wykończalnia,
Bielniki i Apretura Juty Lnu i Konopi
Adres dla listów: Częstochowa skrz. poczt. 116
„ „ depesz: GNAJUTA — Częstochowa

Najlepsze, najtańsze pokrycie dachowe
płytami azbestowo-cementowymi

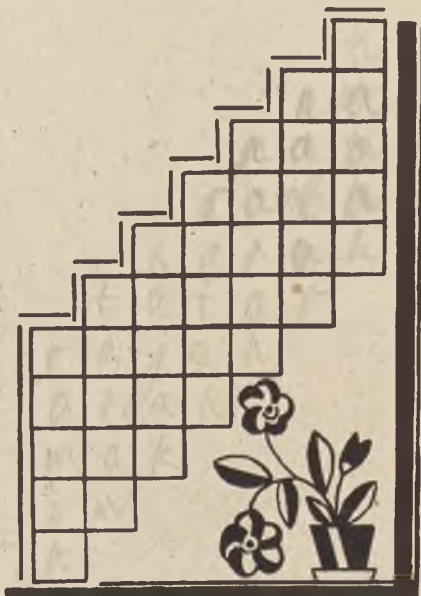
ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE
ETERNIT Sp. Akc.
Warszawa, Zgoda 8 tel. 308-85.

Pijcie herbatę „SZUMILINA“

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

3. BIAŁA KRZYŻÓWKA



ZNACZENIE WYRAZÓW POZIOMYCH:

- 1) Symbol chem. potasu.
- 2) Jednostka oporu elektrycznego.
- 3) Roślina.
- 4) Mocny napój.
- 5) Radzia.
- 6) Członek szerepu mongolskiego.
- 7) Klej rybi.
- 8) Dopływ Wisły.
- 9) Część ubioru wojskowego.
- 10) Przymimek.
- 11) Spółgłoska.

ZNACZENIE WYRAZÓW PIONOWYCH

- 1) Dokuczliwy owad.
- 2) Rewolucjonista fraustrant.
- 3) Rodzaj tożki.
- 4) Choroba.
- 5) Bącz myśliwski.
- 6) Hebeś w długiej oprawie.
- 7) Strój kobiecy.

Edmund Miłowski (Poznań)

4. SZARADA PROPAGANDOWA

Choć nie jest rzecz to trzy-dziesięć-dziesiąta, gdy się dwa-osiem wszystko, do rodzime, to źle jest także piętność w własnych kątach, nigdy się obcy nie zachłystać dymem

Bez wspaniałego szóstego-dziesiątego na świat kraj się nasz dusi... Kto na posiadanie sześć-siódmych-ósmych-piętych się nie nasłodzi, źle czyni... Takie cała ma mniemanie

Chcesz, by trzeszożaly śchiany twych sześć-trzeciach,

byś w czwartej-pierwszej żył obywatela, a nie pamiasa — ty i twoje dzieci; to niech ma cała w tobie przyjaciela!

By się trzy-druga opłacała roli, by z niej nie była reńta ósma-czwarta, byś dla jej plodów miał rynków do woli! musi cię cała wplisnąć na swych kartach!

Bo trudno wszystko sprzedać czy kupić „siódmo i szósto” — na rynku krajowym... Tak myśla chyba ślepi albo głupi... Z nas jednak cała ma członków

„monowych”
„John Ly” (Lwów)

5. SZARADKA

Raz-drugi słynny, nymiskł okrutnik, Dwa-czwarta płynię cicho we Włoszech, Trzy-czwarte mówisz ludziom, gdy smutni — Co całość znaczy, odgadnij, proszę...

Wanda Hoserowa (Hajduki Wielkie)

6. REBUS JUBILEUSZOWY

Z podanego na końcu działu rebusu należy odczytać dwa wyrazowe okolicznościowe zdanie

„Wirenef” (Warszawa)

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza” przeznaczona 6 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z Nr. 2 upływa 28 lutego br. Rozwiązania zadań należy nadsyłać pod adresem Redakcji „Morza” z dopiskiem „ROZRYWKI UMYŚLOWE”.

ROZWIĄZANIA

„MORZE” NR. 12 — GRUDZIEŃ 1936.

32. SZARADA

„Przypomnienie corocznych odwiedzin”

Przepiękna szarada „Junoszy” rozwiązano na ogół... bez bólu. Pewne odchylenia, jak: „napomnienie”, „wspomnienie” lub „co nolu”, „co ludzi odwiedzi”, „co Ludu odwiedzi” — przechodzą do historii ubiegłego roku. A oto niektóre z komentarzy:

Maria M... z Warszawy:

Przyszeli! Gwair słyszę wśród dzieci na piętze — Po mnie nie przeszedł dreszcz oczekiwania! Co rok się rwało me dziecięce wnętrze: Rocznym odwiedzin od życia zarania! Wiele czekałam w mrocznej suterynie....

Dziń dziń, dziń! Boże! to do nas ktoś dzwoni.
Wchodził statuszek biały, usmiechnięty,
Brwi ma krzaczaste, jak Marszałek Pierwszy
Bnoda do pasa, was sumiasty długi,
A uśmiech dziecka, jak Marszałek Drugi,
Aż świat się zdaje lepszy, jasny, szerszy...
— „Czy pacierz mówisz?” — pyta dziwnie czule.

Serce mi skacze, młotem wali w skroni.
— „Codziennie mówię, Mikołaju Święty!”
Dostałam swetr, lalkę i koszulę...
Czy to był świątelnik z piętra drugiego
Czy też sam święty — do dziś nie wiem tego

Zofia B... z Lublina:

I ja też wspomnień posiadam tysiące,
z czasów minionej, szczęśliwej przeszłości,
kiedy to smutku nie zaznałam jeszcze,
a dzień każdy nowe przynosił radości. —
I do mnie święty przychodził Mikołaj,
danami ciesząc dziecięce serduszko,
odchodząc schylał swą sędziwą głowę
„Do zobaczenia!” szeptał cicho w uszko.
Włec „Przypomnienie corocznych odwiedzin”
zawsze jest dla mnie i miłe i drogie,
tesknota serce owlewa, bo dzisiaj
cudne te czasy tylko wspomnieć mogę.
Minęły lata; dziecięce radości
przeszły i smutki niewinne podłotka.
Życie wionoło tragedią wszechświata
i myśl o dawnym stała się tak słodka.

Bezbledną szaradę rozwiązało 79 osób.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

- 1) KUCHARSKA EUGENIA — Wilno, Świętojerska 5—12.
- 2) BUTRYMOWICZOWA IRENA — W-wa, Elektonalna 25—1.
- 3) WYCZOLKOWSKA MARIA — Knaków, Śląska 9—2.
- 4) KPT. ROESSLER JÓZEF — W-wa, Filtrów 77—8.
- 5) DR. SZULC K. — Rokkino Woł. — Poniatońskiego 10.
- 6) BIL WIKTOR — Sosnowiec, Walcownia „Hr. Renard” Biuro.

Nagrody mielibawem wysłaamy, przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

ODPOWIEDZI.

Wszystkim — którzy nadesłali nam swą cenną i moworoczną życzenia — serdecznie dziękujemy.

W. L.



CENY OGŁOSZEŃ

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

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 290-95, Administracji 698-66, P.K.O. Konto Nr. 387
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem

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

TARGI TUBYLCÓW W AFRYCE

Jednymi z najbarwniejszych środowisk afrykańskiego egzotyizmu są tamtejsze targi. Oto na zdjęciu 1-szym widzimy charakterystyczne stragany czarnych handlarzy i towar ich rozłożony na matach. Inny widok przedstawia się na zdjęciu 2-gim: w oazach pustynnych kwitnie zyskowny handel chrustem, gdyż brak drzewa daje się tam wielce odczuwać. Nowoczesny sposób pakowania towaru własnoręcznie przez czarnych kupców i transportu tego towaru samochodami — mamy na zdjęciu 3-cim. Na 4-tym zaś widzimy garncarzy murzyńskich; na 5-tym — ogólny widok targu, a na 6-tym — wyladowywanie towaru, przywożonego na targ statkiem.



