

# MORZE



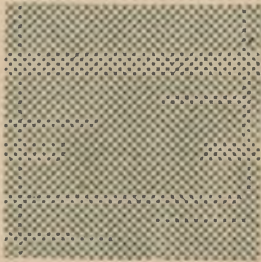
ZESZYT 3

MARZEC 1937 R.

# Z I M A

NA

BAŁTYKU



Ostre mrozy dały się we znaki również na Bałtyku, utrudniając normalną żeglugę. Na naszych zdjęciach: 1) Gruba skorupa lodowa na jednym z gdyńskich falochronów; 2) fragment duńskiego statku „Laura Marsch”, który zawinął do Gdyni, obmarznięty lodem; 3) s/s „Jadwiga”, mimo gęstej kry, co dzień kursuje regularnie między Gdynią a Hełmem; 4) holownik „Tytan” i łotewski lodołamacz „Tasuja” holujący grecki statek „Lybias”.

# M O R Z E

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ  
Nr. 3 Warszawa, marzec 1937 r. Rok XIII

## Budżet — program

Budżet każdej instytucji jest wyrazem programu, który ma być realizowany. Tak jest z budżetem państwowym, to samo możemy powiedzieć o rocznym budżecie organizacji społecznych. Budżet Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, ustalony przez Radę Główną, jest też wyrazem programu, który w roku 1937 będziemy realizować. Statut nasz przewiduje stałe wydatki organizacyjne - propagandowe, które muszą być, w określonym stosunku procentowym, uwzględnione w każdym budżecie Ligi. Do tych wydatków należą: trzydzieści procent składek członkowskich, które pozostają w Okręgach i Oddziałach oraz wydatki, związane z naszymi wydawnictwami, czasopismami, które każdy członek Ligi otrzymuje bezpłatnie. Razem ta część wydatków w budżecie na rok 1937 wynosi przeszło 54 procent. Pozostała część budżetu, a więc blisko 46 procent przeznaczona jest przez Zarząd i Radę Główną na następujące cele: na Wydział Obrony Morskiej (FOM) — 10,54%, na Wydział Morski — 3,7%, na sprawy żeglugi śródlądowej — 0,48%, na sprawy kolonialne (FAK) — 10,09%, na wychowanie morskie młodzieży — 6,19%, na inwestycje, zakup nieruchomości i spłatę zobowiązań — 2,28%, na Instytut Naukowy 4,88%, wreszcie na administracyjne koszty — 7,38%. Łącznie na te wydatki, budżet 1937 roku, przewiduje sumę blisko 940 tysięcy złotych. Przypomnieć tu jednak należy, że gdy chodzi o FOM i FAK, to sumy umieszczone w budżecie obejmują tylko drobną część przewidzianych świadczeń na te cele, przypadającą z procentowego rozdziału składek członkowskich, a mianowicie po 10 procent na FOM i na FAK.

Wiemy jednak, że na przykład w r. 1936, z budżetu wypłaciliśmy na FOM 225 tysięcy złotych, ale w tym samym roku Liga zebrała i przekazała na FOM bez żadnych potrąceń, w okrągłych cyfrach, jeden milion sto trzydzieści dziewięć tysięcy złotych. To samo było z Funduszem Akcji Kolonialnej, który otrzymał od Ligi, przewidziane w budżecie 206 tysięcy złotych, a nadto 316 tysięcy złotych. Ile w tym roku zbierzemy dodatkowo na FOM i FAK, zadecyduje ofiarność członków Ligi, gospodarka wszystkich ogniw naszej organizacji, które dotychczas, z Zarządem Gł. na czele, dodatkowo zasilają fundusze specjalne Ligi. W stosun-

ku do lat poprzednich budżet Zarządu Gł. LMK wykazuje w dwóch pozycjach wydatne zmiany: prawie dwukrotnie, w porównaniu z rokiem 1936, powiększamy wydatki na wychowanie morskie młodzieży, oraz wyznaczamy po raz pierwszy środki finansowe na Instytut Naukowy. Poza tym wszystkie pozycje wydatków programowych wykazują pewną zwyżkę, natomiast ujawnia się dążność do oszczędzania w innych pozycjach budżetu.

Budżet ten, który da możliwość wykonania zamierzonego planu prac na rok 1937, nasuwa nam nadto następujące uwagi. Od szeregu lat wszystkie budżety Ligi opierają się tylko i prawie wyłącznie na dobrowolnych składkach. Jest to objaw zdrowy, świadczący o sile i właściwym rozwoju organizacji. Ale, by dochód ze składek mógł pozwolić nam na pełne zrealizowanie podejmowanych prac, ilość członków Ligi musi w najbliższym czasie wzrosnąć pokaźnie. Spełnimy przez to podwójne zadanie — wciągniemy do naszej pracy większą liczbę Polaków, sprawiedliwiej rozłożymy ponoszone ciężary, zdobywając równocześnie więcej środków materialnych. Gdyby liczba członków Ligi wynosiła np. dwa miliony i to członków rzeczywistych, opłacających złotówkę miesięcznie, to przeznaczając 10 procent w budżecie na FOM i FAK, otrzymalibyśmy rocznie, na te fundusze, z budżetu Ligi, po dwa miliony czterysta tysięcy złotych. Nie potrzebowalibyśmy wówczas przeprowadzać dodatkowych zbiórek na FOM czy na FAK, które, jak dotychczas, obciążają prawie wyłącznie członków Ligi.

Nasz budżet-program zależy od liczby członków rzeczywistych, którzy dają Lidze najwięcej środków materialnych. Sięgnęliśmy po realizację wielkich zamiarów, które wymagają dużych środków finansowych. Zdobyć je możemy tylko na jednej drodze — szybkiego i wydatnego powiększenia liczby członków. W dniu „Apelu Kolonialnego“ padło hasło: każdy członek Ligi zdobędzie w tym roku przynajmniej jednego nowego członka. Przrzeczenie to musi być spełnione. Od władz naczelnych, od władz okręgowych, obwodowych i Oddziałów, od wszystkich działaczy, od wszystkich członków Ligi — oczekiwać należy, że „Apel Kolonialny“ zostanie wykonany.

# Gdańsk i Liga Narodów

W dniu 27 stycznia r. b. Rada Ligi Narodów przyjęła do wiadomości raport, przedstawiony jej przez angielskiego ministra Edena, imieniem powołanego do czuwania nad biegiem spraw gdańskich t. zw. „Komitetu Trzech”, raport, dotyczący sytuacji, wytworzonej na terenie Wolnego Miasta Gdańska przez ucisk niemieckiej mniejszości politycznej ze strony dzisiejszych narodowo-socjalistycznych władz Wolnego Miasta. Ucisk ten spowodował w połowie roku ubiegłego ostry zatarg pomiędzy władzami hitlerowskimi Wolnego Miasta a Wysokim Komisarzem Ligi Narodów, p. Lesterem. W rezultacie tego zatargu w październiku roku ubiegłego Rada Ligi zwróciła się, jak wiadomo, do Rządu Polskiego o podjęcie się misji przeprowadzenia w tej sprawie rozmów i wyjaśnienia sytuacji. Sprawozdanie z wykonania tej misji, przedstawione Komitetowi Trzech imieniem Rządu Polskiego przez p. min. Becka, stało się w następstwie podstawą raportu Komitetu, a tym samym i podstawą decyzji Rady Ligi.

Sprawozdanie to opiera się przede wszystkim na przyjęciu do wiadomości zapewnień, złożonych przez przedstawicieli Senatu Wolnego Miasta Gdańska, iż Senat zdecydowany jest przestrzegać mocy obowiązującej i postanowień statutu Wolnego Miasta i że na tym statucie zdecydowany jest opierać swe stosunki z Wysokim Komisarzem Ligi Narodów. Równocześnie raport wyraża przekonanie, że stosunki przyszłe pomiędzy Wysokim Komisarzem

Ligi a władzami Wolnego Miasta będą mogły oprzeć się o zasadę, że Senat Gdański udzieli Wysokiemu Komisarzowi niezbędnej pomocy dla wykonania jego zadań, zaś Wysoki Komisarz ze swej strony dążyć będzie do tego, aby nie krępować swobody wewnętrznej administracji Wolnego Miasta.

Przyjęcie do wiadomości powyższego sprawozdania i uznanie tym samym sprawy za załatwioną, wywołało liczne i rozbieżne oświadczenia. Przeważnie załatwienie to komentuje się jako wyraźne zwycięstwo Senatu Gdańskiego, który w konsekwencji doprowadził do ustąpienia Komisarza Lestera, zaangażowanego najostrzej w walce z Senatem Gdańskim. W wyniku tej walki Senat Gdański nie spotkał się z dalej idącymi reakcjami ze strony Ligi Narodów, jak tylko skłonienie go za pośrednictwem Rządu Polskiego do złożenia oświadczenia, że stoi na gruncie poszanowania Statutu Wolnego Miasta i że na podstawie tego Statutu zdecydowany jest oprzeć swe stosunki z następcą Wysokiego Komisarza Lestera.

Komentarze te są niewątpliwie słuszne. Dotykają one bardzo ważnej dziedziny zagadnienia, to jest tego, w jakiej mierze można uznać za uprawnione i dopuszczalne, aby na terenie Wolnego Miasta Gdańska mogła rozwijać się swobodnie, a nawet przy użyciu środków presji i przymusu, akcja symbolicznego i faktycznego wiązania Gdańska z Rzeszą Niemiecką, choćby tylko przez upodabnianie układu stosunków



Gdańsk — pływający elewator zbożowy

partyjno-politycznych na terenie Wolnego Miasta z układem stosunków partyjno-politycznych w Rzeszy. Sprawa ta z punktu widzenia interesów Polski nie jest bynajmniej obojętna. Przeciwnie, musi ona stanowić przedmiot wyjątkowej uwagi wszystkich czynników w Polsce, które za właściwy rozwój sprawy gdańskiej odpowiadają przed historią.

Równocześnie jednak — w ogólnej ocenie sytuacji i sposobu załatwienia zatargu pomiędzy Senatem Wolnego Miasta Gdańska i Ligą — z punktu widzenia polskiego, można przyjąć pod uwagę i nieco odmienny pogląd. Ten inny pogląd opierałby się przede wszystkim na założeniu, że w całości stosunków polsko-gdańskich Liga Narodów nigdy właściwie nie umiała w sposób należyty odegrać swej roli, czynnika, mającego za zadanie przestrzeganie lojalności postępowania władz Wolnego Miasta w stosunku do Polski. Stąd też dla Polski znacznie ważniejszą sprawą może być to, jak się ułoży jej stosunek faktyczny do Gdańska, aniżeli momenty charakterze międzynarodowym, oczywiście, z warunkiem, że zasadnicze podstawy dzisiejszej sytuacji, a więc stosunek do statutu Wolnego Miasta, nie będą zmienione na niekorzyść Polski.

I tutaj rozumowanie może być następujące. Rok ubiegły postawił Senat Wolnego Miasta Gdańska w obliczu ostrego konfliktu z Ligą Narodów i jej przedstawicielem w Gdańsku. Konflikt ten nie został rozstrzygnięty ostatecznie, został jedynie przy pomocy Polski złagodzony przez przejście do porządku dziennego nad jego najostrzejszymi przejawami z roku ubiegłego. Senat Wolnego Miasta musi, a przynajmniej powinien, liczyć się z tym, że nie leży w jego interesie wywoływanie ponownych zaostreżeń. Jeśli zaś będzie je prowokował, w szczególności przez ostre prześladowania nie hitlerowskich grup niemieckiej ludności Gdańska, to tym samym będzie w poważnym stopniu utrudniał zarówno sytuację Wolnego Miasta, jak też i wywoływał dalsze niezadowolenie ze swej działalności wśród znacznej części Niemców gdańskich. W rezultacie tego niezadowolenia muszą się budzić tego rodzaju trzęźwe głosy, jak omawiane w poprzednim numerze „Morza” artykuły b. prezydenta Rauschninga.

Oczywiście, tego rodzaju stanowisko może być uzasadnione tylko przy równoczesnym zdecydowanym postawieniu sprawy, że na straży interesów politycznych Polski w stosunku do Gdańska, podobnie jak na straży interesów ludności polskiej w Gdańsku, stoi bezpośrednio i dostatecznie silne Państwo Polskie, że wszelkie zapowiedzi, czy chęci realizowania programu „powrotu” Wolnego Miasta do Rzeszy Niemieckiej ze strony czynników hitlerowskich w Gdańsku mogą być uważane za beztreściwe frazesy, nie mające istotnego znaczenia politycznego.

Przy przyjęciu tego założenia można w pewnej mierze powiedzieć, że ponieważ ciężar zagadnienia w stosunkach polsko-gdańskich leży istotnie nie na terenie genewskim, lecz na terenie bezpośrednich stosunków pomiędzy Polską i Gdańskiem, stąd też i sprawa sposobu załatwienia sporu z roku ubiegłego pomiędzy Wysokim Komisarzem Ligi Narodów i Gdańskiem nie posiada w istocie tak głębokiego znaczenia, jakby się to pozornie mogło wydawać. Oczywiście jednak, nakłada to w odniesieniu do



Gdańsk — uliczka z widokiem na Obserwatorium

sprawy gdańskiej, zarówno na Państwo, jak na społeczeństwo polskie, obowiązek tym baczniejszego i bardziej zdecydowanego przestrzegania, by żaden fragment istotnych interesów polskich w Gdańsku w najmniejszej mierze na szwank nie był narażony.

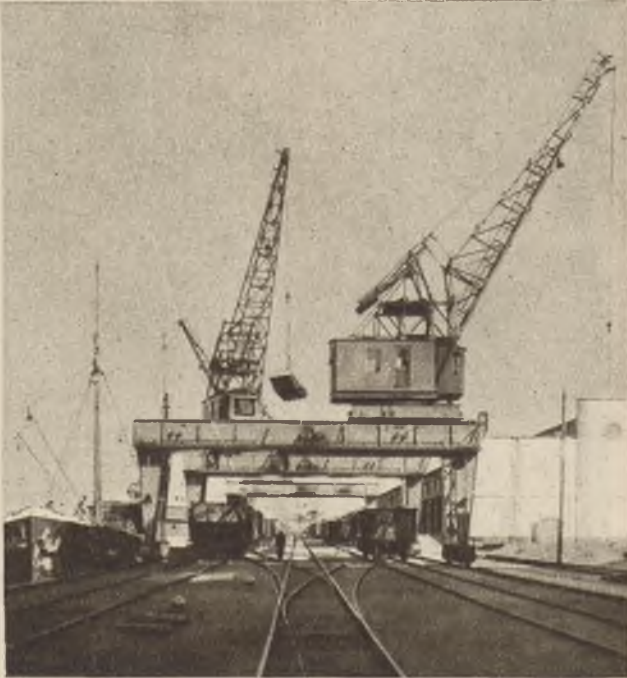
Nici, łączące Wolne Miasto Gdańsk z Polską, są bardzo mocne. Niemi tymi jest zarówno geograficzne położenie Gdańska przy ujściu Wisły, które sprawia, że Gdańsk istnieć i rozwijać się może tylko w oparciu o Polskę, jak również i niezłomna wola Narodu Polskiego utrzymania Gdańska w orbicie swego organizmu gospodarczego i politycznego, jako drugiego—obok Gdyni—płuca naszego swobodnego oddechu. Związki te w najmniejszym stopniu nie mogą być osłabiane. Łagodność pośrednictwa polskiego w likwidowaniu zeszłorocznego zatargu pomiędzy Senatem Wolnego Miasta a przedstawicielem Ligi Narodów w Gdańsku, która doprowadziła do znalezienia stosunkowo łatwego i dla Gdańska wygodnego wyjścia z wytworzonej sytuacji, nie może tutaj być czynnikiem mylącym.

Polsce nie zależy na szkodzeniu interesom gdańskim i na stwarzaniu szczególnych trudności dla Gdańska. Sprawozdanie Polski na ostatniej sesji Rady Ligi Narodów było nie po raz pierwszy wyrazem tego stanowiska. Równocześnie jednak nie może być żadnych wątpliwości co do tego, że przyszłość Gdańska musi być nierozdzielnie i ponad wszelką wątpliwość związana z przyszłością Polski.

B. S.

W ubiegłym miesiącu prasa zagraniczna podała sensacyjne wiadomości o przygotowującym się „przyłączeniu” Gdańska do Rzeszy Niemieckiej, na co miałyby Polska wyrazić zgodę. Niemiecka i gdańska agencje prasowe zaprzeczyły rozszerzonym wiadomościom, zareagowała też przeciwko tym pogłoskom, rzecz jasna, i prasa polska. Opinia publiczna zagraniczna, gdy chodzi o Polskę, winna wiedzieć, że słowa Marszałka Śmigłego-Rydza o tym, że nie damy „ani guzika” oderwać z polskiego stanu posiadania, mają za sobą cały Naród Polski. (Red.).

# POTRZEBA ROZBUDOWY FLOTY HANDLOWEJ



**R**ok 1936, a zwłaszcza druga jego połowa, upłynął pod znakiem powrotu koniunktury. Wewnętrznym wyrazem tego był szybko znaczący się wzrost cen szeregu podstawowych surowców zarówno konsumpcyjnych, jak i produkcyjnych, wzrost indeksów cen w poszczególnych krajach i w skali międzynarodowej, wzrost zatrudnienia i produkcji w większości gałęzi przemysłu, z przemysłem ciężkim na czele, wzrost obrotów w wymianie towarowej itd. W tym wysługu pracy i postępu na pierwsze miejsce wysuwa się niewątpliwie budownictwo okrętowe, tak, iż w końcu ubiegłego roku większość stoczni świata było zatrudnionych w pełni swojej dotychczasowej wydajności, wiele z nich nie ubiegało się bynajmniej o nowe zamówienia, jak to miało miejsce dotychczas, a niektóre wręcz odmawiały przyjęcia zamówień na krótsze terminy.

Dzieje się tak dlatego, że powstało duże zapotrzebowanie na tonaż, a co za tym idzie, na duży wzrost frachtów morskich, a więc i zarobków w tej dziedzinie. Według obliczeń angielskiej Izby Żeglugaowej w Londynie, wskaźnik frachtów wzrósł z 85,25 w styczniu 1936 r. do 127,50 w grudniu tego roku, przyjmując poziom frachtów z r. 1929 — jak wiadomo roku największej koniunktury powojennej — za 100. W rezultacie w międzynarodowych sferach żeglugowych zaczęto mówić o t. zw. „shipping booms”, co się skonkretyzowało praktycznie we wzroście zamówień nowych statków — wzroście budownictwa okrętowego. Nie wdając się w bliższą analizę przyczyn tego ożywienia, czy i w jakiej mierze oddziałują w tym kierunku czynniki poza gospodarcze, z angażowania się w budownictwie okrętowym dużych kapitałów prywatnych wnoszą należy, że w dziedzinie żeglugi międzynarodowej przewidują utrzymanie się wysokiej koniunktury na czas dłuższy.

Największy udział w rozbudowie tonażu obok Anglii, przypada na Niemcy, których stocznie montowały w końcu ub. roku ok. 250 statków o pojemności ok. 980 tys. b. r. t., w tym na rachunek armatorów krajowych 150 statków o tonażu ponad 400.000 b. r. t. Budownictwo okrętowe w Niemczech mniej więcej podwoiło się w ciągu ubiegłego roku, w porównaniu z r. 1935.

Uwagi powyższe w sposób fragmentaryczny ilustrują napięcie rozwojowe żeglugi w państwach morskich, które w tym rozwoju nie ograniczają się bynajmniej do potrzeb obsługi własnych obrotów towarowych, lecz partycypują w dynamicznym rytmie obrotów międzynarodowych.

Stawiająca pierwsze kroki żegluga polska, jest od pierwszych chwil swojego powstawania związana z obsługą krajowych obrotów zamorskich i wszelkie dalsze etapy opiera prawie wyłącznie na tych obrotach. Niestety, stwierdzić od razu należy, że rozwój naszej żeglugi nie podąża za rozwojem zamorskich obrotów, gdy te bowiem przekroczyły już od dawna 13 mil. ton rocznie i wykazują dalszą tendencję rozwojową, stanowiąc 77% wagowo, a 65% wartościowo — ogólnych obrotów zagranicznych, to przewozy pod polską banderą sięgają zaledwie 10% tych obrotów. Tymczasem procent ten w większości krajów morskich waha się około 50, a w wielu z nich jest znacznie wyższy.

Tych kilka danych wymownie ilustruje potrzebę rozbudowy polskiej floty handlowej, to też wszelkie dalsze argumenty na uzasadnienie postawionej tezy wydawałyby się zupełnie zbędnymi. Z uwagi jednak, iż Polska dysponuje tylko ograniczonymi środkami na zaspokojenie tak wielu różnorodnych i pilnych potrzeb, zachodzi usprawiedliwiona konieczność rozsądnego ustalenia hierarchii tych potrzeb, by każdy grosz, wydatkowany bezpośrednio lub pośrednio przez Skarb Państwa, a nawet przez prywatnych obywateli, był wydatkowany na takie inwestycje, które rokują najlepsze widoki zysków w całokształcie gospodarki narodowej.

Taką hierarchię potrzeb w sposób syntetyczny i przejrzysty naszkicował Wicepremier i Minister Skarbu inż. E. Kwiatkowski, mówiąc o programie inwestycyjnym, na posiedzeniu Komisji Budżetowej Sejmu w dn. 5 lutego r. b., a mianowicie:

1) Szybkie wzmocnienie zdolności obronnej kraju w oparciu na całkowicie nowoczesnym poziomie technicznym, produkcyjnym i komunikacyjnym.

2) Stworzenie warunków dla systematycznego uprzemysłowienia kraju, a zatem i absorpcji przyrostu ludności, która znajduje pracę w przetwarzaniu surowców polskich na wartości wyższego rzędu

3) Zaktywizowanie biernych dotąd okręgów gospodarczych, by zatrzeć większe różnice ekonomiczne między wschodem i zachodem Polski, by umożliwić przesunięcia w lokalnych dyspozycjach energią mechaniczną, by ugruntować rentowność procesów gospodarczych na drodze wszechstronnego rozwoju, a nie wycisku i t. d.

Narzuca się zatem pytanie, czy inwestycje w dziedzinie żeglugi morskiej odpowiadają powyż-

szym oczywistym postulatem, czy nowa jednostka pływająca, na pozór luźnie z krajem związana, przyczynia się do realizacji tych wielostronnych celów, ogniskujących się, zdawałoby się, na lądzie, w głębi kraju lub na jego kresach.

Każdemu, kto przynajmniej tak, jak niewątpliwie większość uważnych czytelników „Morza“, interesuje się sprawami związanymi z rozwojem i znaczeniem marynarki handlowej, odpowiedź pozytywna na to pytanie nie będzie nasuwać żadnych zastrzeżeń. Powszechnie wiadomą jest rzeczą, że nowoczesna zdolność obronna kraju opiera się w głównej mierze na rozwoju przemysłu — w pierwszym rzędzie przemysłu ciężkiego. Rozwój tego przemysłu, obok kapitałów, pracy i organizacji, opiera się na surowcach, a znaczną większość tych surowców jak: żelazo, wysoko wartościowe rudy, fosforyty i piryty, musimy sprowadzać i sprowadzamy z państw zamorskich. Przy zaopatrywaniu się w te surowce jesteśmy zależni nie tylko od dostawcy, ale, co ważniejsze, od zagranicznego transportera, tak iż jesteśmy kontrolowani podwójnie i wystarczy, by jeden z tych elementów nie dopisał, by pozostać bez tych cennych surowców. Nadmienić należy, że właśnie te surowce stanowią wagowo przeszło 50% (ponad milion ton) ogólnego importu i są w ok. 90% obsługiwane przez obcą, przeważnie niemiecką banderę. Szczupły tonaż polski znajduje sobie bowiem intratniejsze ładunki i tylko w ostateczności przyjmuje do przewozu rudę, a zupełnie wyjątkowo żelazo, tymczasem odpowiednie statki trampowe mają wszelkie dane, by w obsłudze wspomnianych transportów z jednej strony, a eksportu towarów masowych, których mamy pod dostatkiem, z drugiej, znaleźć intratne zatrudnienie i co ważniejsze, uniezależnienie na tym, lub w miarę konieczności innym szlaku dostawy surowców, tak bezpośrednio związanych ze zdolnością obronna kraju i uprzemysłowieniu w ogóle.

Dotknęliśmy tutaj tylko jednego, dzisiaj niewątpliwie bardzo ważnego i aktualnego, wobec projektowanych inwestycji, fragmentu, zasługującego bezpośrednio o żeglugę morską. Rola tej żeglugi jest jednak jak najbardziej czynna i wszechstronna w każdej innej dziedzinie rozwoju życia gospodarczego, a więc i obrony kraju. Wspomnijmy tylko o rozwoju i uszlachetnianiu się produkcji hodowlanej w Polsce, powstawaniu hen na kresach różnych fabryk i warsztatów pracy, których produkcja „wyższego rzędu“ (dykta, wyroby koszykarskie; drzewo obrobione i t. d. i t. d.), dociera dzisiaj już bezpośrednio i pod własną, często zupełnie pozytywnie ocenianą i poszukiwaną etykietą, do szeregu krajów zamorskich, a nawet zaoceniczných. Trudniej byłoby ująć w wymowne liczby, jaka rola w tych procesach przypadła w udziale polskiej banderze, lecz jedno możemy stwierdzić, że udział ten jest bardzo znaczny i przekracza o wiele bezpośredni udział procentowy w obrotach zamorskich.

Okoliczność, że dotychczas nie możemy budować statków morskich w kraju, nie powinna oddziaływać na drugoplanowość traktowania tej kategorii inwestycji, bowiem:

1) posiadanie większego tonażu oddziaływać będzie automatycznie (naprawy, konserwacje) na pozytywne rozwiązanie naglącego już dzisiaj zagadnienia, uruchomienia własnej stoczni, która rzecz to powszechnie znana i uznawana, w znacznie większej mierze aniżeli każda inna produkcja, usprawni nasz przemysł i przysposobi go do wielkiego zadania w zakresie obrony kraju,

2) zamówienia, powierzone zagranicy, w sposób pośredni lub bezpośredni, oddziaływać na zwiększenie eksportu, a więc i produkcji krajowej. Dotychczas, jak wiadomo, istniała możliwość zapłaty za te i inne produkty pochodzenia zagranicznego, eksportem surowców i wytworów krajowych.



Dzisiejszy skromny zasięg pracy polskich armatorów wymaga stałego zatrudnienia obcego tonażu. Nasze przedsiębiorstwa żeglugowe dzierżawiły na początku r. b. 9 statków o tonażu ca 12.000 b. r. t. dla obsługi utrzymywanych linii regularnych. Statki takie, pozostające w dyspozycji naszego armatora, pływają pod banderą macierzystą (obcą) i zatrudniają personel własnych krajów. Tytułem tenuty dzierżawnej płaci się poważne sumy, przeciętny bowiem koszt 3 $\frac{1}{2}$ -letniej dzierżawy statku stanowi mniej więcej równowartość samego statku i sumy te są bezpowrotnie stracone dla kraju.

Nadto dotychczasowy tonaż polski na linii do Ameryki Południowej i na linii palestyńskiej, jako przestarzały, musi być zastąpiony nowym, co zresztą znajduje się w stadium realizacji.

Pomijając zatem nowe szlaki naszego handlu zagranicznego, które z roku na rok powiększają się i narastają, domagając się coraz natarczywiej bezpośredniej obsługi, a przynajmniej współudziału w obsłudze, polska flota handlowa musi powiększyć się co najmniej o około 40.000 b. r. t. nowoczesnego tonażu, by pod własną banderą obsłużyć należycie dotychczasowe linie regularne.

Nie mniej nagła jest potrzeba tonażu, w rozmiarach co najmniej 50 — 60 tys. ton, dla współudziału w obsłudze obrotów towarów masowych, o których wspomnieliśmy wyżej. O dużych możliwościach i nieodzownych potrzebach w tym zakresie, pisał niedawno naczelnik Wydziału Żeglugowego w Min. P. i H. p. Tadeusz Ocioszyński w „Polsce Gospodarczej” Nr. 1/37, p. t. „Problem trampingu w Polsce”, gdzie czytelnicy znajdą garść wnikli-

wych argumentów, popartych aktualnymi liczbami, uzasadniających potrzebę rozwoju trampingu i korzyści dla inicjatywy prywatnej na tym polu. Podane tam liczby wskazują nader przekonywująco na zupełnie nie wykorzystane dziedziny pracy w Polsce, oczekujące dziś ludzi przedsiębiorczych.

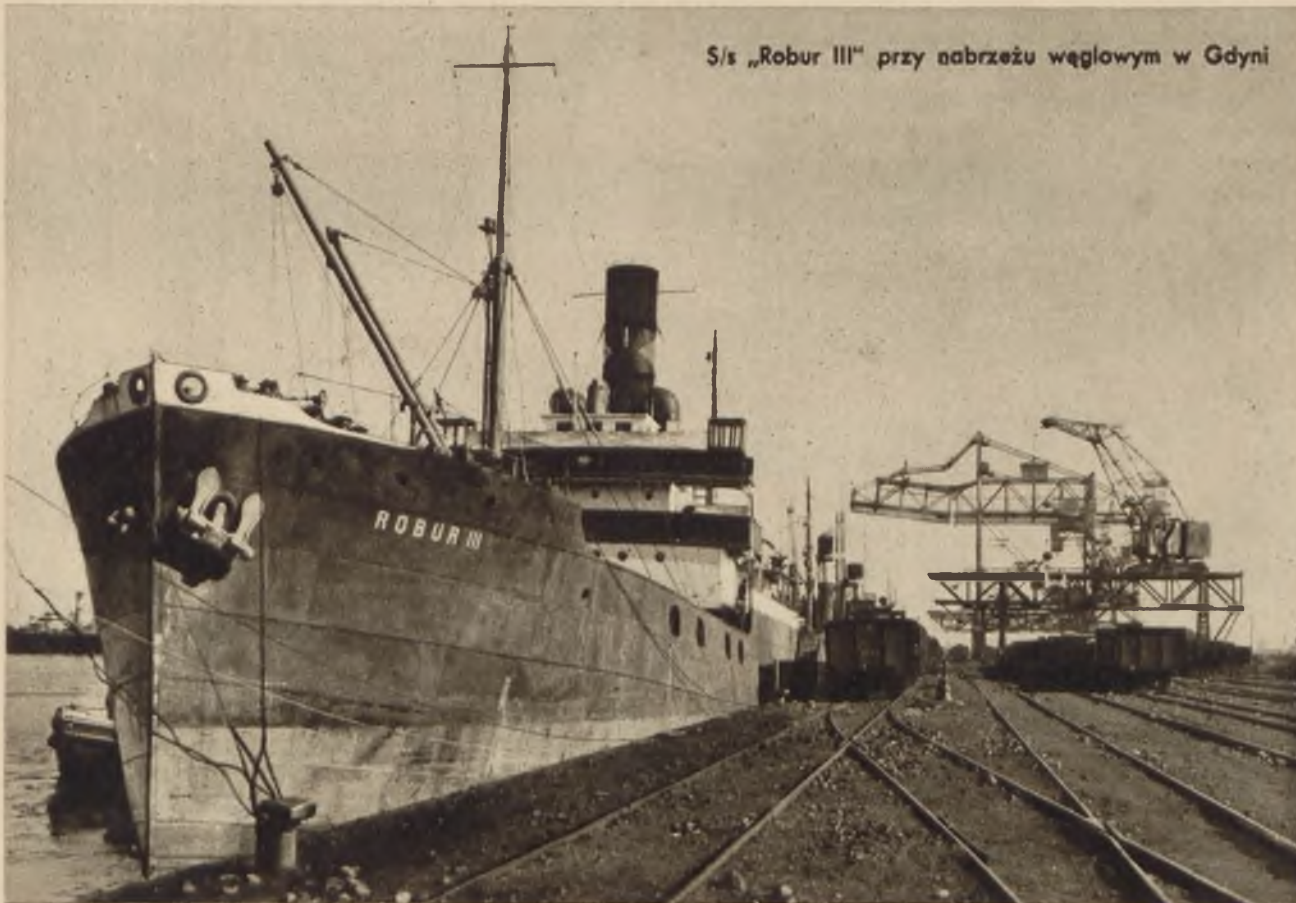
Z uwagi iż, obok inicjatywy i fachowości, dziedzina ta wymaga dość znacznych kapitałów, przeto w miliardowych sumach, przewidzianych na inwestycje i rozwój inicjatywy prywatnej, winno się znaleźć stosunkowo nie duże kwoty i na udzielenie dogodnych kredytów w tym zakresie.

Wspomniany na wstępie wzrost frachtów morskich, daje z jednej strony dobre warunki pracy i zarobku dla tych wszystkich, którzy dysponują tonażem, a z drugiej strony stwarza niekorzystne warunki i związany z tym wzrost wydatków na obsługę zamorskich obrotów.

Już w r. 1936 wzrost tych wydatków można szacować na 30 do 50 milionów złotych w porównaniu z r. 1935, a początek roku 1937 wskazuje na dalszą, b. mocną tendencję poziomu frachtów morskich.

Nie tylko więc względy prestiżowe i ambicje narodowe dorównywania obcym, lecz zwyczajna kalkulacja kupiecka, obejmująca całokształt gospodarki i jej tendencje wyrównawcze wewnątrz i zewnątrz kraju, przemawiają głośno i wymownie za uwzględnieniem w możliwie najszerzej mierze rozbudowy polskiej floty handlowej, co, zgodnie z zapowiedzią Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana, będą mieli na uwadze wykonawcy aktualnego programu inwestycyjnego w Polsce.

J. KOROLKIEWICZ



S/s „Robur III” przy nabrzeżu węglowym w Gdyni



# SPRAWA MARYNARKI WOJENNEJ W PARLAMENCIE



**Z**rozumiałe zaniepokojenie w szeregach Ligi Morskiej i Kolonialnej i jej licznych przyjaciół w społeczeństwie polskim, budził oddawna fakt, że obie nasze izby parlamentarne zachowywały milczenie w sprawie rozbudowy naszej Marynarki Wojennej. Sprawa Gdyni, sprawa nowych linii okrętowych, sprawa handlu zamorskiego i wszystkie dziedziny życia morskiego, związane z zagadnieniem wymiany, znajdowały, być może nie pełny, lecz w każdym razie widoczny wyraz zainteresowania. Natomiast, jeśli chodzi o zagadnienia tak kapitalnej wagi, jak zabezpieczenie naszego dorobku na wybrzeżu od strony lądu i morza, jak zapewnienie bezpieczeństwa i możliwości rozwoju wojowych naszej flocie handlowej, zabezpieczenia naszych szlaków komunikacyjnych podczas pokoju i wojny, rzucenie na szalę naszych rozpoczynających się dopiero negocjacji kolonialnych, argumentu nie tylko naszej racji stanu, ale i argumentu naszej siły, t. j. wszystkiego tego, co zapewnić może tylko silna flota wojenna — to sprawy te nie były poruszane w obu izbach parlamentarnych.

Jasną smugę na tle tej sprawy, jakgdyby zaciem-

nionej w opinii naszych ciał parlamentarnych, rzuciło dnia 6 lutego rb. przemówienie senatora Piotra Olewińskiego na komisji Senatu, gdzie po raz pierwszy sprawa obrony morskiej postawiona została w całokształcie.

Sen. Olewiński w końcowym przemówieniu swoim rzucił postulat konieczności ujęcia tej obrony realizacją racjonalną i konsekwentną. Mówca, wymieniając wszystkie tu na wstępie podane względy, wymagające silnej floty wojennej, wskazał również na argumenty, wynikające dobitnie z układu sił morskich mocarstw ościennych. Mówił także o wysiłku państw, nierównie mniejszych od Polski, które jednak zdołały, w stopniu znakomicie większym aniżeli Rzeczpospolita, zaznaczyć na Bałtyku swoje istnienie, swoją prężność przez rozbudowę floty wojennej. Nie pominął sen. Olewiński względów, dyktowanych nakazami polityki zagranicznej. Zaznaczył, że słabość zainteresowania Polską, wykazywana przez drobne państwa bałtyckie, z którymi pragnęlibyśmy żyć w najściślejszym kontakcie, wynika również z tego, że na Morzu Bałtyckim nie stwarzamy atrakcji jako siła morska.

Te widoczne dysproporcje w układzie sił zbrojnych na Bałtyku, dysproporcje na niekorzyść Polski, przedstawiają się dla mówcy tym jaskrawiej, że Polska, okolona olbrzymimi granicami lądowymi, a tylko skrawkiem granic morskich, jednocześnie przez ten właśnie skrawek wysyła  $\frac{3}{4}$  swego obrotu w handlu zagranicznym.

Gdybyśmy chcieli syntetycznie ująć wystąpienie sen. Olewińskiego, moglibyśmy streścić się w paru słowach: żądania stałego, konsekwentnego i śpiesznego wykonywania programu wojenno-morskiego, programu, mającego realne podstawy w budżecie państwa i w budżecie inwestycyjnym. Program ten zawierać musi następujące rzeczy zasadnicze: rozbudowę floty wojennej na własnej stoczni w jakimkolwiek bądź racjonalnym stosunku do innych państw bałtyckich, zwłaszcza ościennych, dalej zaś fortyfikację wybrzeża od strony lądu i od strony morza.

Miejmy nadzieję, że głos senatora Olewińskiego nie będzie odosobniony, że parlament polski wejdzie właśnie w tę fazę, w jaką zbyt późno zresztą, bo w przededniu wielkiej wojny, wszedł parlament francuski, a w którą na schyłku XIX

wieku wszedł parlament niemiecki, przetwarzając Niemcy z państwa lądowego na państwo morskie i zasługując tym sobie na jedną z piękniejszych kart w historii parlamentarnej narodu niemieckiego.

Rząd Rzeczypospolitej niewątpliwie posiada program wojenno-morski. W szczególności jego nie może opinia publiczna i parlament wchodzić. Tajemnice tego planu muszą być własnością jedynie Rządu Rzeczypospolitej. Ale przecież nie o te tajemnice chodzi. Społeczeństwo polskie chce wiedzieć i powinno wiedzieć, jakie miejsce w hierarchii potrzeb państwowych przyznaje Rząd naszym zbrojeniom morskim. Społeczeństwo chce wiedzieć, w jakim czasie Polska ma dojść i do jakiej ilości ton ogólnej pojemności floty wojennej.

Każdy Niemiec wie, że Rzesza od czerwca 1935 roku ma uprawnienia, zdobyte w bezpośrednim traktacie angielsko-niemieckim do wybudowania 420.000 ton. Każdy Niemiec wie, że Rzesza posiada obecnie przeszło 162.000 ton floty wojennej, a w rozbudowie 184.000. Każdy Niemiec wie, że flota jego, za parę lat osiągnąwszy wymagane 420.000 ton, będzie w stosunku do angielskiej jak 35 : 100. Wie także, że będzie ona siłą rzeczy skoncentrowana tylko na morzach północno-europejskich, podczas gdy angielska—rozrzucona po całym świecie, i wie także to, że wobec tego siły niemieckie będą prawie równe angielskim na tej polaci mórz. Podobne globalne wiadomości posiada Francuz, ba, o horoskopach wojenno-morskich wie Szwed, Finlandczyk itp. Rosjanie w transparentach uwidaczniają, że posiadają 123.000 ton floty wojennej na Bałtyku i największą ilość łodzi podwodnych w świecie, wiedzą także, że flota rosyjska jest w jak najintensywniejszej rozbudowie.

My także wiemy czasem o tym, że „Gryf” lub „Grom” spuszczone są na wodę, że buduje się

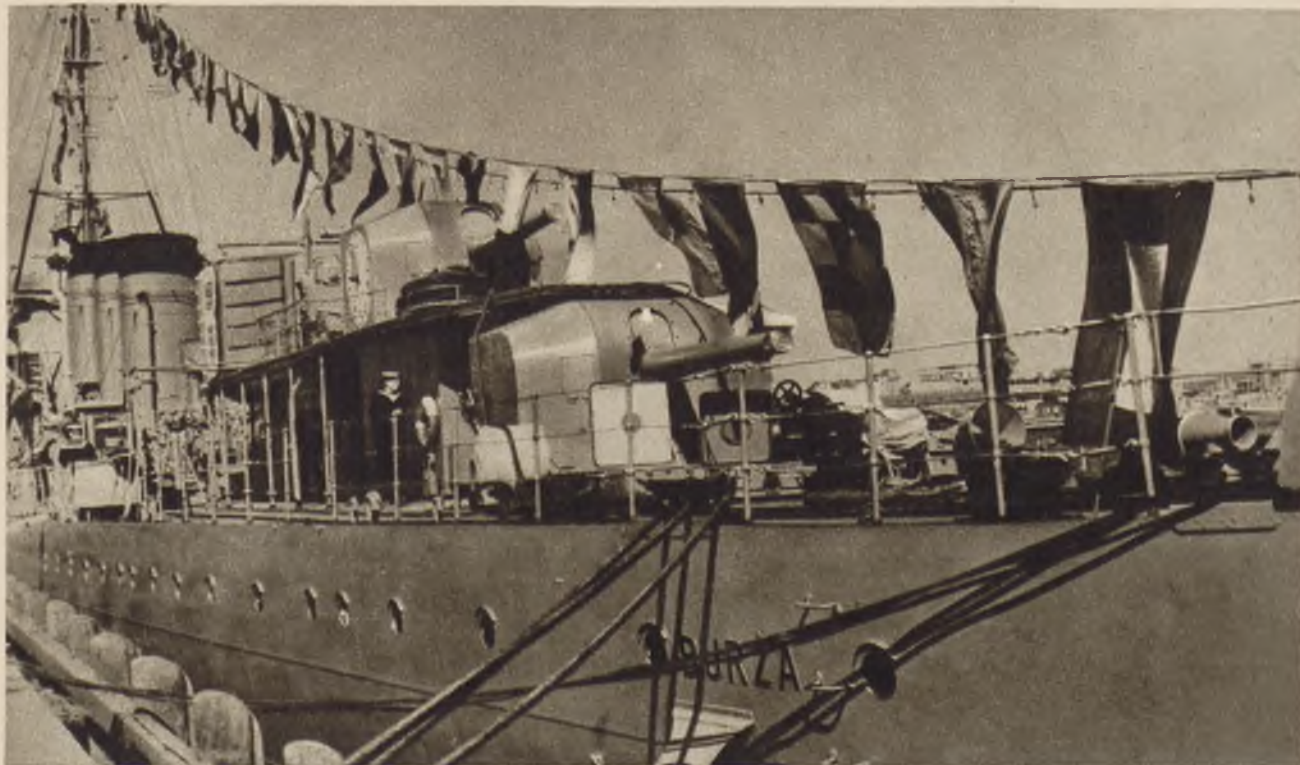
z naszych składek łódź podwodną, wiemy także, że posiadamy obecnie niecałe... 10.000 ton floty wojennej. Nie wiemy natomiast, w jakim czasie chcemy zrealizować program, wystarczający na potrzeby Polski, i jaki ten program będzie w globalnych cyfrach tonażu.

Głos senatora Piotra Olewińskiego, echem dziecięcości winien rozleć się po Polsce. Społeczeństwo chce wierzyć, że to był tylko głos pierwszy, za którym pójda coraz liczniejsze, coraz mocniejsze, aż do momentu, kiedy w ogólnym planie budżetowym i inwestycyjnym obrona morska będzie spoczywała na murowanych podstawach, i da nam pewność rozwoju naszej inicjatywy nie tylko podczas pokoju, ale i wojny.

Rząd nasz w czasie obrad Komisji Rozbrojeniowej Ligi Narodów zadeklarował, iż Polska musi posiadać 150.000 ton floty wojennej. Oświadczenie to, stwierdzamy dokumentalnie na podstawie źródeł prasowych, wzbudziło za granicą uznanie i szacunek. Prostu zostaliśmy podniesieni tym oświadczeniem, jako mocarstwo. Będąc w budowie 8.900 ton owej floty oczywiście nie może być przez nas uważane jako wystarczające realizowanie zapowiedzi.

Minister Spraw Zagr. J. Beck oświadczył w tegorocznej debacie sejmowej, że nic, co się dzieje na Morzu Bałtyckim, nie może być nam obojętne. Do gruntu słuszne słowa. Słowa, wynikające ze zrozumienia podstawowej polskiej racji stanu. Ale jeśli to, co było powiedziane, jest niewzruszonym postulatem, to niewzruszonym postulatem jest również silna flota wojenna.

WŁADYSŁAW LESZCZYC



Konrtorpedowiec O. R. P. „Burza”

# Surowce i koniunktura



Góry orzecha ziemnego w Kaolack, jednym z największych centrów eksportu tego artykułu w Senegalu

Obecne ożywienie wytwórczości wywołało automatycznie powiększenie się przywozu zza granicy różnych artykułów, bez których Polska w okresie stagnacji częściowo mogła się obyć. Przede wszystkim zaznaczyło się duże zapotrzebowanie na surowce. Szereg przemysłów zaspokajać może to zapotrzebowanie na rynku krajowym, zużywając surowce dostarczane przez rodzime górnictwo i rolnictwo. Znaczna jednak część przemysłu zmuszona jest czerpać je zza granicy. A więc przemysł hutniczy przywozić musi ogromne ilości różnych rud, przemysł włókienniczy poważne transporty bawełny, wełny i juty, przemysł gumowy całe zapotrzebowanie kauczuku, to samo czynić muszą przemysł chemiczny i wiele innych.

W rezultacie, im większe jest ożywienie w produkcji fabrycznej, tym większy jest import obcych surowców, tym większe narastać muszą sumy, które Polska obowiązana jest przelewać zagranicznym dostawcom.

A zużycie tych obcych surowców w 1936 r. wzrosło bardzo poważnie. Rzućmy okiem na kilka zaledwie pozycji importowych za 2 ostatnie lata:

|  | 1935     | 1936    |
|--|----------|---------|
|  | w tonach |         |
| Rudy żelazne                           | 304.273  | 413.341 |
| Miedź                                  | 11.819   | 14.235  |
| Wełna owcza (nieprana, prana, odpadki) | 20.040   | 24.958  |
| Bawełna i odpadki                      | 66.879   | 73.617  |
| Juta i odpadki                         | 14.595   | 15.804  |
| Kauczuk surowy                         | 4.367    | 4.871   |
| Nasiona, ziarna i owoce oleiste        | 27.992   | 29.889  |
| Tłuszcze: palmowy i kokosowy           | 689      | 1.877   |

Spżycie zagranicznych surowców rośnie więc znacznie. Podobnie dzieje się i z niektórymi impor-

towymi surowcami spożywczymi. Weźmy naprzykład kawę, której przywóz z 5.888 ton w 1935 r. podskoczył do 6.259 t. w 1936 r., weźmy kakao, którego sprowadziliśmy w 1935 roku — 6.756 ton, a w 1936 r. — 6.986 ton. To samo daje się zaobserwować przy różnych przyprawach korzennych i przy innych produktach.

Wzmóżony import surowców miał swoje odbicie w naszym bilansie handlowym. Wszak saldo dodatnie tego bilansu, zamykając się w 1935 r. cyfrą 64 milion. zł., spadło w r. ub. do 22 milion. zł. I gdyby nie ograniczenia dewizowe w Polsce, gdyby nie ograniczenia przydziału dewiz na zakup również i tak bardzo nam potrzebnych surowców — niewątpliwie w 1936 r. stanęlibyśmy wobec faktu bardzo niepomyślnego, wobec faktu deficytu w obrotach z zagranicą. A ponieważ jesteśmy krajem dłużniczym, zjawisko to miałoby bezpośredni wpływ na równowagę naszego pieniądza. W razie bowiem wpuszczenia do kraju nieograniczonej ilości produktów, potrzebnych Polsce w związku z poprawą gospodarczą — zmuszeni byłibyśmy do płacenia obcym więcej, niż zagranica nam za towary wpłaca — musielibyśmy wywozić dla wyrównania naszych rachunków złoto z polskiej instytucji emisyjnej, a więc zmniejszać pokrycie waluty narodowej. Wiadomą zaś jest rzeczą, że restrykcje importowe poszczególnych państw uniemożliwiają nam wyrównywanie należności za surowce polskimi towarami.

A więc dochodzimy do tego, że wobec nieposiadania własnych surowców, wobec braku własnych źródeł surowcowych — zmuszeni jesteśmy, dla obrony polskiej waluty, hamować ich przywóz, hamować nasze możliwości produkcyjne, mimo, że pojemność rynku rośnie.

Lecz rok 1936 to tylko zapoczątkowanie naszych kłopotów surowcowych. Fachowcy obliczają, że np. zapotrzebowanie na bawełnę w r. 1937 wzrosło z 73.617 ton do przeszło 80.000 t., a wełny z 24.958 t. do blisko 29.000 ton, nie mówiąc już o innych surowcach.

A jak damy sobie radę, gdy zrealizowany będzie postulat uprzemysłowienia kraju, tworzenia nowych placówek wytwórczych? Wszak Minister Przemysłu i Handlu w swym przemówieniu na komisji budżetowej Sejmu w dn. 28 stycznia br. powiedział: „Kwestię uprzemysłowienia kraju uważam za najbardziej zasadniczą sprawę w naszej rzeczywistości gospodarczej“. Skoro w tym kierunku ma iść rozwój naszej gospodarki narodowej — rozwiązanie zagadnienia surowców musi być przez Polskę tym energiczniej i szybciej przeprowadzone.

Tą troską niewątpliwie kieruje się nasz Rząd, przyjmując tak żywy udział w pracach Ligi Narodów nad tym problemem. Jak wiadomo, na XVII Zgromadzeniu L. N. w 1936 r. przyjęto dn. 10 października rezolucję, wzywającą Radę Ligi, aby powołała komisję celem przestudiowania sprawy równości dostępu wszystkich narodów do surowców oraz celem opracowania odnośnego raportu. Na sprawozdawcę został wybrany delegat Polski.

Przedstawiciel Polski, wywiązując się z powierzzonego mu zadania, na tegorocznej sesji styczniowej Rady L. N., przedstawił raport w sprawie surowców, w którym wysunął konieczność niezwłocznego powołania do życia komisji w myśl rezolucji Zgromadzenia Ligi, zaznaczając, że komisja ta nie

powinna na początek być zbyt liczna i składać się winna z przedstawicieli państw produkujących, jak i konsumujących, posiadających i nie posiadających terytoriów kolonialnych i źródeł surowców. Raport polski proponował na członków komisji badań surowców 15 osób, wymieniając ich nazwiska.

W dn. 26 stycznia br. Rada L. N., po wysłuchaniu raportu przedstawiciela Polski postanowiła powołać do życia komisję surowcową w składzie proponowanym przez naszego delegata. W ten sposób został uczyniony krok naprzód na drodze realizacji sprawiedliwego podziału surowców.

Głos Polski odezwał się również na posiedzeniu rady administracyjnej Międzynarodowego Biura Pracy w Genewie w dn. 13 stycznia br. Na posiedzeniu tym delegacja Stanów Zjednoczonych A. P. w imieniu prezydenta Roosevelta zaprosiła radę na konferencję do Waszyngtonu w sprawie studiów nad warunkami pracy w przemyśle włókienniczym. Wówczas to, przedstawiciel Polski zwrócił uwagę na konieczność objęcia programem prac przyszłej konferencji również zagadnień surowcowych, związanych tak ściśle z przemysłem włókienniczym. W rezultacie konferencja, która zbierze się w Waszyngtonie w początku kwietnia br., zajmie się i sprawą surowców włókienniczych.

Polska jednak nie tylko na terenie międzynarodowym dąży do rozwiązania problemu surowcowego. Czynniki to również na własnym rynku wewnętrznym. Wysiłki nasze idą w następujących kierunkach:



Zbiór kawy



Santos (Brazylia) — przeladunek bananów

1) Od szeregu lat prowadzi się u nas akcje popierania produkcji i zużycia surowców włókienniczych krajowych. W tym celu wywiera się wpływ na powiększenie hodowli owiec, przemysł zaś włókienniczy zobowiązany jest przyjmować pewien odsetek wełny krajowej, zwłaszcza przy wykonywaniu zamówień wojskowych. Poza tym: popierane jest silnie zużycie krajowych roślinnych surowców włókienniczych, a więc lnu i konopi, które zastąpić będą mogły w pewnej mierze surowce importowane. Zastosowanie kotoniny z lnu i konopi w przędzalniach bawełnianych daje pomyślne wyniki.

2) Czynione są zabiegi, aby zastąpić częściowo tłuszcze importowane olejami roślinnymi krajowymi. A więc popierana jest uprawa lnu, rzepaku, konopi — a przemysł tłuszczowy obowiązany jest przyjmować do przerobu obok surowców zagranicznych i tłuszcze roślinne polskie.

3) Konieczność wykorzystania do ostatnich granic własnych surowców — spowodowała powołanie do życia w listopadzie 1936 r. przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu specjalnej „Komisji Surowcowej“, która w oparciu o studia licznych branżowych podkomisji, ma obowiązek opracować jednolity plan wykorzystania surowców krajowych w takim zakresie, w jakim to będzie możliwe. Szczególnie aktywną okazała się dotychczas podkomisja włókiennicza, która zastanawiała się nie tylko nad możliwościami zastosowania włókna lnianego i konopnego, lecz również nad problemem surowców zastępczych, namiastkowych.

Podkomisja włókiennicza ustaliła ostatnio zasadnicze wytyczne w zakresie surowców włókienniczych;

obecnie zapasć mają odpowiednie decyzje Rządu, poczem podkomisja podejmie dalsze prace, związane już z realizacją zaprojektowanej polityki surowcowej.

Jak z powyższego widać, czynione są duże wysiłki, aby uniezależnić rynek wewnętrzny od obcych surowców. Lecz ludzić się nie należy, żebyśmy mogli osiągnąć samowystarczalność, żebyśmy mogli uniezależnić się od importu zagranicznego. Przykład Niemiec może nam być wskazówką, że kraj nie posiadający własnych surowców, może je na własnym terytorium zastąpić tylko w pewnej części.

I dla tego Polska, wyczerpując wszystkie możliwości własnego kraju, może tym silniej domagać się udostępnienia jej źródeł surowcowych.

Lecz ostrzec należy przed opieraniem naszych planów surowcowo-kolonialnych wyłącznie na rozwiązaniach międzynarodowych. Podobnie jak przeciętny obywatel liczyć winien przede wszystkim na siebie samego, podobnie i Polska winna przystąpić do szukania wyjścia również i w układach dwustronnych. Pertraktacje z odpowiednio dobranym kontrahentem, szybciej zapewnić nam mogą udział w eksploatacji źródeł surowców, szybciej rozwiązać mogą nasze trudności, zarówno pod kątem widzenia dewizowym, jak i nieskrępowanego dostępu do surowców.

Rozpatrzenie przez polskie czynniki miarodajne wszystkich możliwych rozwiązań zagadnienia surowcowego, a więc bądź przez uzyskanie mandatu kolonialnego, bądź przez nabycie terenów odpowiednich, bądź wreszcie przez ustanowienie kondominium drogą dobrowolnego układu — staje się coraz pilniejsze zarówno z uwagi na rosnące zapotrzebowanie surowców, jak i z uwagi na planowane uprzemysłowienie kraju.

K. JEZIORANSKI



Złote Wybrzeże (Afr. Zach.) — port w Sekondi

# O ożywienie eksportu z Polski do Brazylii

Konieczność i możliwość rozszerzenia wywozu z Polski do Brazylii jest już tak szeroko i przekonująco omówionym pewnikiem, że przystępując do tej sprawy, można opuścić wstępne argumenty i przejść od razu do sedna rzeczy. Dlaczego, przy wszystkich, pozornie sprzyjających warunkach, nic dotychczas nie zrobiono, aby problem ten postawić we właściwej skali. Ściślej — dlaczego w tej dziedzinie nie stało się dotychczas nic pozytywnego, bo sprawiedliwość każe przyznać, że robiono, czy usiłowano robić wiele, tylko nie wiadomo dlaczego, nic z tego nie wyszło. Zdaje się, że przede wszystkim dlatego, iż uogólniając wszystkie przejawy naszej ekspansji w Brazylii, dla sprawy ożywienia eksportu przyjęto fałszywe przesłanki.

Umysłem każdego polityka i działacza społecznego, interesującego się tym krajem, władza schemat, polegający na skróceniu obrazu Brazylii do trzech południowych stanów. W ślad za działalnością ogólnie-organizacyjną, kulturalną i kolonizacyjną poszły wszystkie dotychczasowe próby akcji gospodarczej — i utknęły na martwym punkcie.

Penetracja gospodarcza musi brać pod uwagę całe terytorium Brazylii. Brazylia, jako całość, jest krajem nieograniczonych możliwości, ale stany, zamieszkałe przez Polaków, stanowią w tym terytorium właśnie najłabsze obszary zbytu. Jedyny z nich, stan Rio Grande do Sul przedstawia większe możliwości konsumcyjne i ten właśnie stan jest traktowany jako drugorzędny teren. W rezultacie tej wadliwości, wszystkie poczynania eksportowe, już w początkowym stadium doznają zawodu. Eksporter polski samorzutnie, czy przez swą organizację informuje się o możliwościach zbytu, w polskich placówkach konsularnych i mniej lub więcej czynnych instytucjach społeczno-gospodarczych; przy najlepszych chęciach tychże, otrzymuje wiadomości bądź negatywne, bądź mało obiecujące. Nie jest winą placówek, że zasięgiem swym obejmują tereny, nie interesujące eksportera, ale nie wchodząc w istotne przyczyny, nabiera on przekonania, iż Brazylia nie jest terenem zbytu i, tą swą ujemną opinią, ciąży już na dalszych usiłowaniach organizacji handlu polsko-brazylijskiego. Tu mamy pierwszą przyczynę zjawiska, że raz po raz, to w tej, to w innej instytucji społecznej powstaje inicjatywa ożywienia eksportu z Polski do Brazylii, odbywa się (w coraz mniejszym gronie interesujących się osób) konferencja, tworzą się komisje itp., po to, aby po paru miesiącach zapadło to wszystko w niepamięć. Drugą przyczyną niedomagań w dziedzinie handlu polsko-brazylijskiego jest brak instytucji wykonawczej. Ze strony polskiej nie ma jej w ogóle; istniejące mają jedynie charakter propagandowy lub reglamentacyjny. Nie ma też ludzi, którzy by z ramienia takiej instytucji mogli skutecznie pracować. Zapewne, jest sporo ludzi w Polsce, którzy znają Brazylię, jest też sporo fachowców eksporterów, ale wykwalifikowanych pracowników, predestynowanych do pracy w Brazylii, nie ma w tej chwili zupełnie. W tej dziedzinie potrzeba handlow-

ców z powołania, nie z przypadku, posiadających pełne przygotowanie kupieckie i kilkuletnią praktykę w Brazylii. Powyższe twierdzenie jest tak oczywiste, że wygląda na komunał; niestety, o ile chodzi o próby ekspansji handlowej do Brazylii, to jak dotychczas panował w nich kult niekompetencji, obracały się one zawsze w sferze przygodnych improzacji ze strony jednostek, które otarłszy się o Brazylię i nie osiągnąwszy niczego samodzielnie, zajmowały opinię publiczną projektami tworzenia wielkich instytucji eksportowych, oczywiście za pieniądze państwowe lub społeczne.

W końcu, brak też w Brazylii organizacji, która mogłaby ująć import polski i rozprowadzić go po całym terenie tego kraju. Do utworzenia takiej organizacji byłiby powołani tamtejsi Polacy. Czyniono też z ich strony próby w tym kierunku, jak dotąd bez rezultatu, a raczej z rezultatami tak ujemnymi, że eksporterzy polscy, którzy mieli nieśczęście zetknąć się z nimi, są już na zawsze straceni dla handlu z Brazylią. Przyczyną było to samo, co w działaniu ze strony polskich poczynań eksportowych, a mianowicie umiejscowienie akcji w Paranie oraz nie fachowe, amatorskie podejście, a oprócz tego podstawy finansowe tak wątpliwe, że już brakowało oddechu na sfinalizowanie pierwszych trasakcji.

Kupiectwo polskie w Brazylii, ani finansowo, ani personalnie nie jest jeszcze przygotowane do wielkiej roli, jaka by mu przypadła w stosunkach handlowych polsko-brazylijskich. Cechuje je jeszcze pewnego rodzaju zaściankowość, a przede wszystkim, poza niewielkim stosunkowo rejonem polskich osad, brak mu na tyle rozległych stosunków handlowych, aby mogło skutecznie pośredniczyć w handlu na skalę międzynarodową.

W tym stanie rzeczy trzeba zacząć rozwiązywanie problemu eksportu polskiego od podstaw. Nie zaprzestając propagandy na rzecz obudzenia zainteresowania tą kwestią wśród polskich sfer przemysłowych i handlowych oraz wśród kupiectwa polskiego w Brazylii, należy na razie powstrzymać się od przedwczesnej inicjatywy tworzenia jakichś specjalnych instytucji pośredniczących. W obecnych warunkach polskich, instytucja taka musiałaby być oparta po prostu na finansowaniu jej przez Państwo i byłaby jedynie pompą, ssącą pieniądze skarbowe na pokrywanie kosztów doświadczeń. Jeżeli już pierwsze kroki eksportu polskiego do Brazylii muszą koniecznie odbywać się na rachunek Państwa lub samorządu gospodarczego, to lepiej, aby przyszli kierownicy handlu polsko-brazylijskiego kształcili się tańszym kosztem, drogą wysłania paru młodych handlowców i dopomożenia im w nabywaniu praktyki.

Pomysł nie nowy, już go raz zastosowano; nie przyniósł pożądanego rezultatu, albowiem opierano się na powszechnie zakorzenionym przekonaniu, że Brazylia stoi otworem dla każdego inteligenta i pieniądze leżą tam na bruku. Dzięki temu przekonaniu

utworzyła się już w Brazylii spora garstka wykolejeńców. Przy wszystkich nadzwyczajnych możliwościach nie ma sposobu na to, aby, po roku obijania się po drugorzędnych ośrodkach życia gospodarczego Brazylii, młody człowiek mógł znaleźć zarobek, albo nabrał na tyle doświadczenia, aby mógł wartościowo pracować dla handlu polsko-brazylijskiego. Po roku będzie on kandydatem na podrzędnego urzędnika konsularnego, albo na nauczyciela w szkółce polskiej; po dwóch latach, zniszczony nędzną roślinnością, będzie czekać w Sao Paulo na bezpłatny powrót do kraju. Może jednak bardziej zawzięta jednostka weźmie posadę subiekta w polskiej wendzie, ale z tego stanowiska, do podpory eksportu polskiego daleka droga — co najmniej życie jednego pokolenia. W każdym wypadku szkoda pieniędzy, wyłożonych na stypendium.

Natomiast młodzi ludzie, posiadający zasoby finansowe na rozpoczęcie samoistnej działalności, rozporządzający stosunkami handlowymi w kraju, wyjeżdżający do Brazylii celowo, a nie dlatego, że ich warunki do tego zmuszają, mogą problem eksportu polskiego ruszyć z miejsca w ciągu paru lat.

Podobna, wstępna akcja winna nastąpić również ze strony brazylijskiej Polonii. Tamtejsze młode pokolenie kupieckie ma wszystkie naturalne dane do stania się ogniwem handlu polsko-brazylijskiego, pod warunkiem jak najrychlejszego wyjścia z niezbyt stosunkowo szerokiego rejonu osad polskich i zaznajomienia się z handlem ogólnobrazylijskim.

W jednym z artykułów, zajmujących się działalnością Ligi Morskiej i Kolonialnej, który ukazał się parę miesięcy temu w jednym z pism codziennych, bardzo niesłusznie ograniczono zakres działania Ligi do jakiejś wychowawczej funkcji w kierunku zainteresowania społeczeństwa polską ekspansją morską, odmawiając celowości poczynaniom pionierskim w postaci imprez kolonizacyjnych czy

żeglugowych. Tak jakgdyby np. sport można było krzewić samą propagandą, bez boisk, bez ludzi na boiskach, bez wyrabiania klasy w zawodach. Tereny kolonizacyjne, realne przedsięwzięcia z zakresu ekspansji zamorskiej, choćby z początku nieudane, są tymi boiskami. W normalnych warunkach rozwoju zamorskiej ekspansji pierwszymi były poczynania śmielszych jednostek, za nimi szły zasobniejsze firmy, potem Państwo. W naszych warunkach musimy robić na odwrót. Najpierw idzie Państwo lub wyznaczająca je w tym społeczna instytucja użyteczności publicznej, potem śmielsze jednostki. O działaniach firm jeszcze na razie nie ma mowy. I w tym stanie rzeczy Liga Morska i Kolonialna musi na siebie brać ryzyko „frycowego“, jeżeli w ogóle zamierza istotnie spełniać swe zadania.

Słuszne natomiast było w tym artykule zdanie, że Liga winna wszelkimi sposobami wychowywać „człowieka morskiego“, tak w znaczeniu żeglarskim, jak i kupieckim. Na tym polu jest jeszcze wiele do zdziałania. Dotychczas, o ile chodzi o ekspansję zamorską sił polskich, to osiągnięto pewne rezultaty jedynie w dziedzinie żeglugi, gdzie przynajmniej służba marynarska jest spolonizowana; już pomocnicza obsługa żeglugi (biura, akwizycja pasażerów, maklerstwo frachtowe, w kraju i za morzem) daleka jest od tego, aby można ją uznać za polską. Poza tym w całej niemal dziedzinie handlu zamorskiego, korzystamy z pośrednictwa obcego. I korzystać będziemy dotąd, dopóki młodzi wychowankowie szkół handlowych nie zaprzestaną zadowalać się posadą w porcie gdyńskim dla zaspokojenia swej tęsknoty morskiej, lecz przerzucą swe zainteresowania do portów Ameryki Południowej, a Brazylii w szczególności.

Dr. CZESŁAW KULIKOWSKI



Rio de Janeiro — stolica Brazylii



## DAŻENIA KOLONIALNE TRZECIEJ RZESZY

W ostatnio wygłoszonej mowie w Reichstagu, kanclerz Rzeszy Niemieckiej, zgodnie z powszechnym oczekiwaniem, wysunął w formie ogólnikowej, żądanie przywrócenia pod suwerenne władanie Rzeszy jej dawnych posiadłości zamorskich, utraconych w wyniku przegranej wojny światowej. W żądaniu tym nie zostało sprecyzowane, czy chodzi o zwrot całości utraconych terytoriów zamorskich, czy też o ich część, jak np. o kolonie afrykańskie. Motywy żądań — konieczność posiadania bezpośrednich źródeł surowców tropikalnych — wskazywałby jako cel tych żądań raczej kolonie afrykańskie.

Publiczna deklaracja Hitlera co do problemu kolonialnego obliczona była w pierwszym rzędzie na efekt wewnętrzny. Wystąpieniem swym kanclerz Hitler przekreślił ostatecznie negatywne stanowisko, które zajął wobec zagadnień kolonialnych, jako autor dzieła „Mein Kampf“.

Na terenie międzynarodowym wystąpienie to nie jest jeszcze żadnym aktem prawnym i może być potraktowane tylko jako zapowiedź podjęcia przez Rzeszę Niemiecką, w płaszczyźnie dyplomatycznej, bliżej nieokreślonych kroków, które mają doprowadzić do realizacji postulatów kolonialnych Rzeszy.

Tym razem kanclerz Hitler nie sięgnął do swej dotychczasowej metody zaskakiwania przeciwnika faktami dokonanymi. Na zajęcie z bronią w rękę

dawnych kolonij niemieckich Rzesza oczywiście zdobyć się jeszcze nie może. Pozostała więc jako ostateczność akcja dyplomatyczna, w rozgrywce b. ciężka, w wyniku trudna do przewidzenia.

Kiedy obecne żądania kolonialne Rzeszy, po przygotowaniu terenu przez kancelarie dyplomatyczne, nabiorą formy żądania, zgłoszonego przed właściwą instancją międzynarodową, roszczenie takie nie będzie niczym innym, jak kontynuowaniem przez Rzeszę permanentnej akcji przekreślenia postanowień traktatu wersalskiego, tym razem zawartych w art. 118 — 127 oraz w art. 22 Paktu Ligi Narodów, dającym podstawę prawną instytucji międzynarodowego mandatu kolonialnego.

Wiadomo, że w myśl art. 119, Rzesza Niemiecka zrzekła się na korzyść głównych mocarstw sprzymierzonych „wszelkich praw i tytułów do swych posiadłości zamorskich“. Posiadłości te podzieliły główne mocarstwa między: Wielką Brytanię, Francję, Japonię i Belgię oraz wyraziły zgodę na poddanie tych posiadłości nowej, stworzonej przez wspomniany art. 22 Paktu Ligi Narodów, formie władania w postaci międzynarodowego mandatu.

Wszystkie mandaty kolonialne — do czasu użycia przez miejscową ludność niezależności politycznej — wykonywane są w imieniu Ligi Narodów, przed którą za pośrednictwem Komisji Mandatowej mandatariusze przedkładają sprawozdania z zaciągniętych przez siebie zobowiązań.



W dzisiejszej sytuacji prawnej, akt zwrotu terytoriów mandatowych ich dawnemu posiadaczowi musiałby być poprzedzony następującymi aktami:

1) kategoryczną rezygnacją obecnych mandatariuszów z powierzonych im mandatów;

2) decyzją Ligi Narodów co do likwidacji instytucji mandatu międzynarodowego przez skreślenie, np. art. 22 paktu Ligi Narodów;

3) decyzję b. głównych mocarstw sprzymierzonych (Wielkiej Brytanii, Francji, Japonii, Italii i Stanów Zjednoczonych), co do recesji omawianych kolonij na rzecz Rzeszy Niemieckiej.

Roszczenie Rzeszy Niemieckiej o przywrócenie stanu prawnego, istniejącego przed wojną, w formie zapowiedzianej przez kanclerza Hitlera, nie wydaje się, by miało widoki powodzenia, tym więcej, że system mandatów międzynarodowych, stworzony ad hoc dla uregulowania sytuacji prawnej niektórych posiadłości, utraconych przez b. Państwo Otomańskie oraz niemal wszystkich posiadłości zamorskich, utraconych przez Rzeszę Niemiecką, okazał się, jak dotychczas, formą władania koloniami właściwszą, niż suwerenne posiadanie tych kolonii

W międzynarodowym bowiem mandacie kolonialnym nakłada się na mandatariusza zobowiązania w interesie ludności tubylczej, wprowadza się ideę emancypacji tej ludności, udostępnia się innym państwom możliwość korzystania z terenów mandatowych pod ekspansję gospodarczą i ludnościową w równej mierze z mandatariuszem. Odrębność systemu mandatowego i jego dobre strony nasuwają ewentualność rozszerzenia tego systemu na inne terytoria kolonialne, będące własnością państw kolonialnych. Z pewnością możnaby dowodzić, że rozszerzenie systemu mandatowego na większą część kolonij afrykańskich (kolonie w znaczeniu prawnym), usunęłyby w stosunkach międzynarodowych jedno z głównych źródeł nieporozumień, doprowadzających do starć orężnych.

Wystąpienie kanclerza Hitlera z żądaniemi kolonialnymi poprzedzone zostało znaną deklaracją reprezentanta rządu Wielkiej Brytanii, ministra Hoare'a, i zbiegło się niemal równocześnie z pozytywnym wynikiem inicjatywy min. Becka na terenie Ligi Narodów, a mianowicie z faktem powołania przy Lidze Narodów Komisji Surowcowej, której zadaniem ma być teoretyczne przygotowanie materiału dla wynalezienia sprawiedliwszego rozdzielania surowców tropikalnych. W rzeczywistości więc można stwierdzić, że nastąpiło formalne zakwestionowanie dzisiejszego stanu posiadania kolonialnego.

Rzesza Niemiecka nie ograniczyła się do wypowiedzenia i sformułowania przez usta swego Führera żądań kolonialnych. Niezwłocznie ambasador Rzeszy w Londynie min. Ribbentrop podjął kroki dyplomatyczne u zastępcy min. Edena. Treść rozmowy w cztery oczy nie jest dotychczas znana opinii publicznej, miała ona jednak niewątpliwie na celu wstępne wyrównanie różnic, istniejących między stroną posiadającą a stroną, zgłaszającą roszczenie. W opinii publicznej angielskiej daje się zauważyć pewne zaniepokojenie i jednocześnie wy-

czuwa się jakgdyby merytoryczne uznawanie żądań niemieckich. Opinia francuska natomiast widzi w niemieckich żądaniach kolonialnych chęć odwrócenia uwagi od ukrytych zamiarów Rzeszy, zmierzających do tego, by za cenę korzystnego dla siebie kompromisu w sprawach kolonialnych, uzyskać wolną rękę na wschodzie. Ocena sytuacji przez opinię francuską nie wydaje się w zupełności uzasadniona. Roszczenia kolonialne Rzeszy, jakkolwiek wygórowane w pierwotnym ich sformułowaniu, są podyktowane istotnymi koniecznościami gospodarczymi państwa i jako takie są celem same w sobie. Roszczenia te ulegną prawdopodobnie częściowej modyfikacji, lecz w interesie ogólnie - międzynarodowym należy przypuszczać, że nie zostaną załatwione negatywnie.

Za najdalej idące rozwiązanie problemu kolonialnego po myśli Rzeszy Niemieckiej można byłoby uważać odwołanie dzisiejszych mandatariuszów, sprawujących władzę nad dawnymi koloniami niemieckimi i powierzenie tej władzy Rzeszy w ramach art. 22 paktu Ligi Narodów. Rozwiązanie takie napotkać musiałoby na poważne trudności proceduralne; łatwiejsze jednak byłoby do strawienia na terenie międzynarodowym, niż akt przekazania władzy suwerennej nad koloniami ich dawnemu posiadaczowi.

Za cenę takiego „ustępstwa“, wydaje się, Rzesza Niemiecka skłonna byłaby przystąpić do nowego paktu zachodniego, a nawet wrócić do Ligi Narodów po uprzednim przeprowadzeniu reformy statutu obowiązującego dziś Lige.

H. SUKIENICKI



Rzeźba murzyńska z Kamerunu

# NIEMIECKA PENETRACJA W AFRYCE



Głośna propaganda niemiecka w sprawie zwrotu kolonij, na forum międzynarodowym rozpoczęła się znanym memoriałem ministra gospodarki Niemiec, Hugenberg, który to memoriał został złożony Międzynarodowej Konferencji Gospodarczej w czerwcu 1933 roku. Propaganda ta jest z jednej strony ogniwem w łańcuchu wysiłków Niemiec powojennych nad zlikwidowaniem pewnych klauzul traktatu wersalskiego, z drugiej zaś wyrazem stałej od dłuższego czasu, niemieckiej akcji kolonialnej, skierowanej zwłaszcza w kierunku Afryki.

W sferze ekspansji handlowej i osadniczej w Afryce, w sferze, możliwej dla każdego państwa, nawet nie posiadającego kolonij, dają się zaobserwować fakty, które ilustrują dosadnie niemieckie metody penetracji na czarnym lądzie.

Niemiecka nauka, pozostająca na usługach państwa, zahacza już o wiek XVII, starając się obecnym dążeniom kolonialnym Niemiec nadać patynę historyczną. Pierwszym afrykańskim „pamiętnym niemieckim dniem kolonialnym“ ma być zbrojne usadnienie się na Złotym Wybrzeżu wyprawy pod dowództwem Holendra Raule i założenia tam fortu Gross-Friedrichsburg na rozkaz i z polecenia elektora brandenburskiego Fryderyka Wilhelma, który chciał naśladować przedsięwzięcia żeglarskie Holendrów, ale sam później oceniał sceptycznie owoce tej wyprawy, twierdząc, że dukaty bite z afrykańskiego złota kosztowały go w dwójnasób. Hohenzollerni, następcy elektora, wyrzekli się zupełnie aspiracji kolonialnych, potęgą Prus wyrosła na gruncie zupełnie innym i dopiero pod koniec XIX-go wieku niemieckie postulaty kolonialne włączone zostały do programu polityki żelaznego kanclerza. Każdy

bezstronnie przyzna, że historyczna tradycja kolonialna Niemiec w żadnym wypadku wiekami nie może być mierzona.

Dzisiejsi rzecznicy praw niemieckich do kolonij obszernie rozwodzą się nad zasługami niemieckiej wiedzy w badaniu Afryki. Istotnie, wyprawy niemieckie, doskonale zorganizowane, w drugiej połowie XIX-go wieku i w naszym stuleciu badały całość ziem afrykańskich, lecz trudno na tej podstawie uzasadniać dzisiaj prawo polityczne do określonego obszaru. Niemiecki udział w naukowym poznaniu Afryki obywatel się zupełnie bez impulsów politycznych i dopiero później ten prąd naukowy niejednokrotnie był wykorzystywany dla ściśle politycznych celów akcji kolonialnej.

Przyznać trzeba, że ta kolonialna akcja, względnie krótkotrwała, bo trwająca w latach 1884—1914, drapowała się w mistrzowskie pozory braku jakiegokolwiek zaborczości. Wszak w urzędowym języku przedwojennym były w Afryce tylko „terytoria, znajdujące się pod protektoratem cesarza“, Schutzgebiete, gdzie tylko roztaczano opiekę nad obywatelami niemieckimi, poszukującymi pracy i chleba za morzem, no i nabywającymi czasem, u murzyńskiego kacyka jakiś skrawek wybrzeża czy całą zatokę, jak to miało miejsce w r. 1883, kiedy kupiec z Bremy, Lüdevitz, nabył od Hotentotów skrawek nadbrzeżnego terenu wraz z zatoką Angra Pequena, kolebką późniejszej niemieckiej Południowo-Zachodniej Afryki, obejmującej z czasem 83.000 km<sup>2</sup>, a więc przeszło dwa razy tyle, co obszar Polski!

Chronologia pamiętnych niemieckich dat kolonialnych — uwidocznionych w popularnej encyklo-

pedii Meyera z r. 1927 — podkreśla dobitnie, jak to niemieckie kompanie handlowe utrzymywały początkowo tylko „listy opiekuńcze“ z Berlina i sprawowały władzę we własnym zakresie. Z czasem jednak ta władza z rąk kupców przechodziła w ręce niemieckich urzędników wojskowych i cywilnych, z których niejeden później trafił do angielskiej „Księgi Błękitnej“, wydanej podczas wielkiej wojny w Londynie i przyczynił się do rzucenia na szalę tezy o konieczności zniesienia „patriarchalnej opieki“ niemieckiej nad tubylcami.

W pogoni za argumentami na rzecz niemieckiej racji kolonialnej natrafiono i na takie uzasadnienie: „Przez to, że Niemcy rozpadają się na dwa wielkie wyznania, działalność misyjna w koloniach niemieckich otrzymała szczególną podnieję. Współzawodnictwo mogło być jedynie pożądane dla rządu niemieckiego, ponieważ mogło się przyczynić do wyłączenia działalności misyjnej“. Ten dość naciągany argument szczególnie oplakanie prezentuje się obecnie, kiedy doktryna państwowa niemiecka jest zupełnie na bakier i z jednym i z drugim wyznaniem, a jeszcze nie czytaliśmy uzasadnienia, że nie chrześcijaństwo (w jakiegokolwiek formie wyznaniowej), lecz rasizm winien być szczepiony w Afryce.

Z tych wszystkich faktów wyłaniają się mniej znane, dość powikłane i nawet pokrzyżowane czasem drogi penetracji niemieckiej do Afryki, tej awangardy kampanii wywiadowczej przed pochodem właściwym. Cyfry w źródłach niemieckich są raczej dyskretne. Encyklopedia niemiecka z r. 1933 czyni cenne dla nas wyznanie, że w Afryce „kupiec, plantator, górnik, inżynier niemiecki — byli i są prawie wszędzie“. O liczbach zaś mówi niewiele, szacując ilość Niemców w Afryce w r. 1910 na 60.000 — 75.000, a w r. 1925 uważa liczbę 40.000 za przekroczoną. Daje się w tym wyczuć duża powściągliwość w ujawnieniu całej prawdy o latach 1925 — 1933.

kiedy usunięte były dawne powersalskie zakazy osiedlania się Niemców w byłych koloniach.

Nad ekspansją niemiecką w Afryce czuwa wszak, zgodnie z danymi 1931 roku, sieć dyplomatyczna i konsularna, licząca 19 placówek. Trzy poselstwa — w Addis Abebie, Kairze i Pretorii, oraz szesnaście konsulatów i wice-konsulatów — w Egipcie, Algierze, Angoli, Kongo Belgijskim, Kenii, Liberii, Maroko Francuskim i Hiszpańskim, Mozambiku, Unii Południowo-Afrykańskiej i Tunisie.

Na marginesie ekspansji handlowej i w zaciszu, gdzie nie słychać rozgwaru i hałasu propagandy za zwrotem kolonii, podziemna praca penetracji niemieckiej do Afryki snuje nić chwilami, naprawdę niepokojącą.

Ostatnio, naprzykład, udało się francuskim obserwatorom spraw kolonialnych ustalić, podany już dziś do wiadomości szerokiej opinii publicznej w prasie, fakt tworzenia niemieckiej bazy morskiej na archipelagu wysepek portugalskich, wydzierżawionych od r. 1923 przez ex-„Kamerun Eisenbahn Gesellschaft“, działającą za parawanem firmy o portugalskim brzmieniu i handlowych pozorach — „Companhia Agricola et Fabric da Guine“! Na Wyspach Bissagos, na wybrzeżu Senegambii, rzeczona firma zainstalowała schrony betonowe, porty lotnicze, produkcję na wielką skalę paliwa płynnego i nasion oleistych regionu, poddanych skomplikowanym procederom destylacji fabrycznej, stację telegrafu bez drutu... Słowem, na drodze między francuskimi portami Dakaru i Konakry urosła w ciągu lat 14-tu niedwuznaczna pogróżka i złowroga zapowiedź — na wypadek wojny — niebezpieczna dla komunikacji Francji z Afryką i Południową Ameryką.

Taki jest wachlarz wielostronnych wysiłków niemieckich nad zapewnieniem sobie z biegiem lat udziału — w panowaniu nad Afryką.

K. Z.



Widok na dzielnicę handlową w Yaoundé — Kamerun



## I S K A N D E R U N

**S**prawa sandżaku Iskanderunu (Aleksandretty), stanowiącego część francuskiego mandatu Syrii, zajmowała bardzo poważnie, przez parę ostatnich miesięcy, uwagę europejskiej opinii publicznej, a w pewnych momentach groziła nawet komplikacjami międzynarodowymi. Zainteresowania te wypływały niewątpliwie z faktu, że terytoria sandżaku dysponują wspaniałym naturalnym portem, który mimo swego dotychczasowego zaniedbania, samą swą sytuacją geograficzną ułatwia morskie stosunki z dwoma na raz państwami. Mogąc bowiem służyć równocześnie jako port wejściowy i wyjściowy zarówno Turcji, jak i Syrii, posiada on poważne gospodarcze i polityczne znaczenie na wschodnich pobrzeżach Śródziemnomorza, przekształcającego dzisiaj swe polityczne i gospodarcze oblicze. Wyżej wymienione okoliczności, skłaniają w dostatecznej mierze do zajęcia się sprawą sandżaku, zainteresowanie jednak dla niej winno wzrosnąć tym bardziej, że równocześnie porusza ona zagadnienie mandatów kolonialnych. Rada Ligi Narodów, ponadto rozstrzygając ją na swej ostatniej sesji, przeprowadziła właściwie w pewnym zakresie rewizję tych mandatów.

Institucja mandatów kolonialnych, ustanowiona paktem Ligi Narodów, miała za zadanie przygotowanie słabo rozwiniętych i nieorganizowanych narodów do samodzielnego bytowania. Spełnienie tej wychowawczej misji powierzono mocarstwom, posiadającym pewne doświadczenie kolonialne i rozporządzającym odpowiednimi zasobami, umożli-

wiającymi tę misję; rozdzielając pomiędzy nimi szereg dawnych kolonij niemieckich, oraz terytoriów arabskich, należących uprzednio do Turcji.

Mandatowe terytoria Syrii, zaludnione, jak i wszystkie kraje Lewantu, najbardziej różnorodnym elementem, osiadającym w rozmaitych epokach dziejów ludzkości na tych skrzyżowaniach dróg ze wschodu na zachód i z południa na północ, zostały podzielone przez mandatariusza francuskiego na szereg jednostek autonomicznych, rządzonych w miarę możliwości zgodnie z naturalnymi właściwościami ich mieszkańców.

Spełniając obowiązki, włożone na mandatariusza przez Ligę Narodów, występującą w imieniu całej społeczności międzynarodowej, oraz czyniąc zadość podstawowym założeniom samego mandatu, Francja zawarła z centralnym rządem Syrii w końcu ubiegłego roku umowę, która przewiduje w ciągu trzech lat całkowite jej usamodzielnienie. Nie zważając na to, że usamodzielnienie Syrii nastąpić może tylko za zgodą Ligi Narodów, wyrażoną jej przyjęciem do grona członków ligowych, natychmiast po podpisaniu umów francusko-syryjskich, zwróciła się Turcja do Francji, domagając się wydzielienia terytoriów Iskanderunu z granic Syrii i przyznania im bądź całkowitej samodzielności, bądź tylko praw równorzędnego członka w syryjskiej federacji. Motywując swe żądania całkowitą zmianą sytuacji, spowodowaną umowami francusko-syryjskimi, wychodzi Turcja z założenia, że aprobując administrację Francji, otrzymała ona od niej określone gwarancje przestrzegania specjalnych upraw-

nień dla tureckich mieszkańców sandżaku, które to uprawnienia może, jej zdaniem, poważnie naruszyć arabski rząd Syrii. Pomijając całkowicie fakt istnienia międzynarodowego mandatu syryjskiego, dzierżonego przez Francję, żądania Turcji wyraźnie zmierzały do załatwienia sprawy terytorium tego mandatu w bezpośrednich pertraktacjach z jego mandatariuszem. Było to oczywiście zupełnie niezgodne z wyraźną literą mandatu kolonialnego, przewidującego, że wszelkie sprawy zmian mandatowych załatwiane być mogą przez niekwestionowanej zgodzie właściwych organów Ligi Narodów. Opierając się też na tych założeniach, odrzuciła Francja propozycje tureckie i sprawa iskanderuńska znalazła się na porządku obrad Ligi Narodów, która ją rostrzygnęła na swej sesji w styczniu br.

Nie wchodząc w analizę prawnych argumentów, mających uzasadnić tureckie żądania, jak również i danych cyfrowych, odnoszących się do składu ludnościowego sandżaku i mających te żądania popierać (zresztą różnych, zależnie od źródeł ich pochodzenia), należy stwierdzić, że z ostatniej decyzji genewskiej Turcja wyniosła cały szereg poważnych korzyści. Osiągnęła ona bowiem uznanie przez uchwałę Rady języka tureckiego za urzędowy, nie zważając na to, że oficjalne statystyki mandatariusza stwierdzają tylko nie całe 40% Turków wśród mieszkańców sandżaku, ponadto że Turcji przysługiwać będą specjalne uprawnienia tranzytowe w porcie Iskanderunu. Demilitaryzując terytoria sandżaku, uchwała Rady zapewniła tym samym względne bezpieczeństwo sąsiedniej granicy tureckiej, a ustalając, że Francja i Turcja zawrą traktat, gwarantujący nietykalność terytoriów sandżaku, właściwie dała też Turcji możliwość interwencji w sprawie tego terytorium. Nie małym zyskiem jest również międzynarodowe ustanowienie nowego statutu sandżaku, mimo, że nowa międzynarodowa sytuacja Syrii, w skład której wchodzi jego terytoria, zostanie ostatecznie ustalona dopiero za trzy lata i to pod warunkiem zaistnienia szeregu specjalnych okoliczności.

Co się tyczy samego międzynarodowego statutu sandżaku, to należy stwierdzić, że ostatnia uchwała Rady znacznie rozszerzyła dotychczasową jego autonomię, ustanowioną już poprzednio przez mandatariusza, oraz zagwarantowała ją międzynarodowym nadzorem organów Ligi Narodów. Pozostając nadal w gospodarczych granicach Syrii, terytoria Iskanderunu zachowują całkowitą niezależność w swych sprawach wewnętrznych, w dziedzinie zaś spraw zagranicznych uzyskał Iskanderun w stosunku do rządu centralnego Syrii międzynarodową gwarancję, że rząd syryjski nie zaciągnie żadnych zobowiązań, obciążających je w jakiegokolwiek bądź formie, bez uzyskania na to aprobaty Rady Ligi Narodów. Rada Ligi powierzyła kontrolę nad przestrzeganiem wykonalności międzynarodowego statutu Iskanderunu swemu przedstawicielowi, uprawnionemu do zawieszania każdego aktu prawnego, nie zgodnego z tym statutem.

Ustanawiając nowy statut Iskanderunu, Rada Ligi Narodów znacznie rozszerzyła swe kompetencje,

rozbudowując agendy swego bezpośredniego nadzoru nad rządami nowego, międzynarodowego tworzenia społecznego, składającego się z ćwierćmilionowej prawie rzeszy obywateli sandżaku. Należy sądzić, że w praktyce uprawnienia te będą jeszcze bardziej rozszerzane, gdyż Komisarzem Ligi mianowany może być tylko Francuz, który z natury rzeczy, jako przedstawiciel państwa, posiadającego specjalne uprawnienia i garnizony wojskowe na terytoriach Syrii, będzie dysponował największymi możliwościami ciągłego wzmacniania swych pozycji. Działając jednak w charakterze przedstawiciela Ligi, a nie Francji, tym samym będzie on rozszerzał zakres jej ingerencji, a przy odpowiednich uzdolnieniach także podnosił jej prestiż administracyjny.

Nowe rozwiązanie tego mandatowego zagadnienia daje bardzo ważne wskazówki na przyszłość, ułatwiające wybór najwłaściwszych dróg postępowania państwu, szukającym w osiągnięciach kolonialnych rozwiązania swych kłopotów gospodarczych i populacyjnych. Pomyślnie dla Turcji załatwienie przez Radę Ligi Narodów tureckich gospodarczych i etnicznych postulatów i tak znaczne zwiększenie zakresu bezpośredniej ingerencji Turcji w sprawy terytorium mandatowego, stwarza nadzieję, że przy sprzyjających okolicznościach Rada ponownie potrafi pogodzić interesy mocarstw, już dzierżących mandaty kolonialne, z potrzebami państw, zainteresowanych w sprawach kolonialnych, i ułatwić ich ścisłą a korzystną współpracę. Ostatnie obrady genewskie dały możliwość stwierdzenia, że nie naruszając kompetencji Ligi aprobowania wszelkich zmian w dziedzinie mandatowej, ułatwia się je znacznie uprzednim porozumieniem, z mandatariuszem interesującego terytorium mandatowego. One też wykazały wyraźną i zdecydowaną solidarność całości mocarstw - mandatariuszy, jak świadczy o tym bardzo żywy udział Brytanii w poszukiwaniach kompromisu w sprawie Iskanderunu.

Wielki sukces Turcji, dającej współgwarancję terytorialnej nietykalności Iskanderunu, oraz dysponującej specjalnymi uprawnieniami tranzytowymi, czyni ją niejako współmandatariuszką tych terytoriów. Sukces ten zawdzięcza ona oczywiście wyjątkowo sprzyjającej koniunkturze międzynarodowej, podnoszącej wartość jej przyjaźni, tak w oczach Francji, jak i Brytanii. Nie mamy powodów wątpić, że w nadchodzących międzynarodowych rozgrywkach kolonialnych, mogą zaistnieć warunki, sprzyjające rewindykacjom także i innych państw, a szczególnie tych, które przynosząc obecnemu mandatariuszowi swą cenną współpracę, w niczym nie zagrażają jego stanowi posiadania. Nie przesadzając więc przyszłości, możemy stwierdzić, że precedens iskanderuński wykazał wielką elastyczność instytucji międzynarodowych mandatów kolonialnych, pozwalającej na naginanie jego do rozmaitych celów, bez gwałtownego naruszania samego charakteru mandatu i umożliwiającej harmonijną współpracę mandatariuszy z państwami, specjalnie zainteresowanymi w tych terytoriach mandatowych.

R. T. P.

Młode foki



M

Wydobyłby się ten, kto by sądził, że ogromne obszary mórz i lądów podbiegunowych stanowią pustynie bez życia, pokryte tylko martwą skorupą lodów, a otoczone ponurymi murami mgieł i wichrów.

Tak myślano dawniej. Dziś wiemy, że kraje polarne, to część naszego globu pod każdym względem niezwykle godna poznania i opanowania przez żadnego wiedzą i władzę nad światem człowieka. Po wielu wyprawach polarnych ludzkość przekonała się, że na dalekiej północy poszukiwać może nie tylko rozwiązania i poznania licznych zagadek przyrody, lecz także terenów, w których rozwijać się może specjalny przemysł futrzany, tranowy, oraz kopalnictwo.

W czwartym wieku przed Chrystusem uczonego i filozofa, a zarazem dzielny żeglarz Piteasz odważył się, pierwszy w dziejach, zapuścić z wątlym swym okrętem na chłodne morza, ciągnące się na północ od Wysp Brytyjskich. Dopłynął on do jakichś ziem, może były to Wyspy Szetlandzkie, wokół których wody były zamrożone i cały ocean bielił się od pływających brył lodowych. Śmiali żeglarze, którzy aż tu dobrnęli, opuściwszy swą słoneczną i ciepłą ojczyznę, z lękiem i zdumieniem patrzyć musieli na lodowe okowy wód i na nagie, skalne wyspy. Nic dziwnego, że gdy wrócili nad nieznające mrozów brzegi Morza Śródziemnego, spotkali się z niedowiarstwem swych rodaków. Poszła jednak wśród ludzi wieść, że na północy świat kończy się zamrożonym oceanem, a jakby słupami granicznymi dla wszelkiego życia są owe dalekie wyspy. Nadano im miano „Ultima Thule“. Nazwa ta stała się na długie wieki symbolem czegoś niezwykle dalekiego, nieosiągalnego, symbolem krajów śmierci.

Około dziesiątego wieku po Chrystusie na wybrzeżach dzisiejszej Norwegii wzrósł w siły naród

## Z KRAJAMI

najsmielszych żeglarzy i zdobywców. Byli to Normanowie. Oni pierwsi na swych wielkich, bezpokładowych łodziach odważali się przemierzać wszerz i wzdłuż oceany podbiegunowe i zakładać swe kolonie na polarnych lądach. Rosły, niezwykczonaród tysiącami rodzin osiedlał się na Islandii i Grenlandii. Nie bał się lodów, zalegających morze ani surowego, nie znającego litości klimatu.

Świetność jednak Normanów i ich impet zdobywczy znikły lub przygasły wcześniej, nim ich działalnością odkrywczą zaczęła się interesować średniowieczna Europa.

To też w wiekach XV i XVI rozwijające się potęgę morskie: Hiszpania, Anglia, czy Holandia zwracając swe zainteresowania ku dziedzinom podbiegunowym, zaczęły powtórnie „odkrywać“, dawniej jedynie Wikingom znane, ziemie i szlaki. Wtedy to, równocześnie z pierwszymi podróżami do oceanom podbiegunowym, zwrócono uwagę na niesłychane bogactwo życia, jakie zawarły w sobie zimne morza.

Rzeczywiście bowiem rozległe obszary okalających biegun północny, roją się życiem bujnym, jak żadne chyba z mórz gorących. Działalność przyrodnicza tak się układa, że w sąsiedztwie pływających lodów rodzą się i rozwijają, w szczelinach wprost niepojętych, drobne organizmy morskie. Te dają podstawę życia masom istot wielkich: skorupiaków, ryb, wielorybów, fok i innych zliczonym rzeszom gwarnego ptactwa.

W roku 1596-ym „oficjalnie“ odkryto Spitsbergen (znali go już przed tym Normanowie, pod nazwą Svalbardu). A już w pierwszych latach XVII-go coraz liczniejsze okręty myśliwskie zaczęły odwiedzać wybrzeża polarnego archipelagu. Polowanie na wieloryby przynosiło doskonałe rezultaty. W kilkadziesiąt lat później tysiące statków



## Y L O D U

i dziesiątki, a nawet setki tysięcy ludzi pracuje na morzach północy. Wśród niebezpieczeństw, wśród nieustannych zmagañ z wrogimi żywiołami, nawpół dzicy ludzie łowili największe z żyjących zwierząt: wieloryby. Polowali też na fok i morsy, których kły cenione są na równi z kością słoniową.

Wtedy w jednej z zatok Zachodniej Ziemi Spitsbergenu, powstała rojna i gwarna w lecie osada, małe drewniane miasteczko, przyklepione do skał u stóp olbrzymich lodowców. Tu zmęczeni pracą i łowami myśliwcy mogli sprzedać swój łup. Tu przetapiali tran z zabitych olbrzymów i znajdowali odpoczynek i rozrywkę w licznych karczmach i spelunkach. Osada nazywała się Smeerenberg, od nazwy tranu „smeer“.

Jednak ta dziwna stolica polarna miała krótki i przemijający żywot. Tępione niemilosiernie wieloryby stawały się coraz rzadsze, polowanie było coraz trudniejsze, aż wreszcie pomiędzy statkami różnych narodowości zaczęło dochodzić do krwawych bitew o zdobycz. — Od tego czasu Smeerenberg zaczął się wyludniać i wkrótce z kwitnącego, niezwykłego miasta pozostały tylko gruzy i ruiny. Rozsiane po brzegach Spitsbergenu groby, świadczą dziś o dawnych łowach i walkach.

Smeerenberg zamieszkiwany był czasem nawet przez kilkanaście tysięcy ludzi, jednak tylko w czasie lata. Nikt prawie nie miał wówczas odwagi pozostać na Spitsbergenie na zimę, na czas wielkich mrozów i trzymiesięcznej nocy polarnej.

A jednak wiadano, że biały i niebieski lis mają futro najpiękniejsze w zimie. Że za skórę białego niedźwiedzia, upolowanego w styczniu, można dostać trzy razy więcej, niż za skórę letnią; że na fok najlepiej polować wtedy, gdy zaczyna się kończyć ciemność polarnej nocy. Dlatego robiono eksperymenty z zimowaniem. Kompanie handlowe, a nawet rządy zainteresowanych państw ustana-

wiały wysokie nagrody za pomyślne spędzenie zimy w krajach podbiegunowych. Amatorów jednak nie znajdowano, lub... nawet gdy się tacy znaleźli, nie dożywali wiosny. Zdarzało się też, że przestępcom, skazanym na śmierć, proponowano wolność w nagrodę za przeżycie nocy na Spitsbergenie. Ale skazańcy zawadzili. Woleli wybrać śmierć szybszą w kraju, niż powolną na dalekiej obczyźnie.

Mimo jednak tych pierwszych niepowodzeń, rosyjscy myśliwcy już od początków XVIII w. (a może i znacznie dawniej), często na cały rok wyjeżdżali na Spitsbergen, polując tam na fok, niedźwiedzie i lisy. W małych, mocno zbudowanych chatkach potrafili tak urządzać sobie życie, że udawało im się unikać skorbutu. Ta straszna choroba, wywołana brakiem świeżego pożywienia (witamin), najbardziej dziesiątkowała pierwszych polarników. Żle odżywiani, czasem marznący w chłodnych domkach ludzie, z nadejściem zimy i nocy szybko tracili siły, dostawali bólów w stawach, zęby zaczynały się ruszać w schorzałych dziąsłach i wreszcie nadchodził kres życia. Następnego lata, jacyś inni myśliwi znajdowali zimną chatę, pełną szkieletów.

Zimowe polowania na lisy i niedźwiedzie uprawiane są na Spitsbergenie również w chwili obecnej. Tak samo jak przed laty, rokrocznie, w licznych domkach rozsianych na wybrzeżach, zimuja norwescy łowcy futer. Zwykle we dwóch lub w trzech gospodarują w chatce i wśród śnieżnych pustkowi ustawiają prymitywne pułapki i samopasy. Mimo jednak postępu techniki i wiedzy, mimo tego, że dziś istnieją już środki medyczne przeciwko skorbutowi, ciągle jeszcze surowa natura podbiegunowa znajduje sobie śmiertelne ofiary ludzkie.

STANISŁAW SIEDLECKI,  
uczestnik polskich wypraw  
podbiegunowych

# NA WODACH HISZPANII

Gdy w lipcu r. 1936 wybuchło w Hiszpanii powstanie narodowe, prawie cała hiszpańska marynarka wojenna opowiedziała się po stronie czerwonych. W rękach narodowców zostały tylko: okręt liniowy „España“, ciężki krążownik „Canarias“, 2 lekkie krążowniki „Almirante Cervera“ i „Republica“, kontrtorpedowiec „Velasco“, 2 stare torpedowce i kilka starych kanonierek. Ponadto w rękach narodowców znalazł się ciężki krążownik „Baleares“, którego budowa nie została dotychczas ukończona. Najbardziej wartościowymi spośród tych jednostek są: „Canarias“ i „Almirante Cervera“, należące do zupełnie nowoczesnych i bardzo pięknych typów okrętów wojennych, łączących wielką szybkość z silnym uzbrojeniem i dobrym opancerzeniem.

Po stronie czerwonych pozostała większa część floty w składzie: okręt liniowy „Jaime I“, lekkie krążowniki „Libertad“, „Miguel de Cervantes“ (jednego typu z „Almirante Cervera“), „Mendez Nunez“, 14 nowoczesnych kontrtorpedowców, kilka torpedowców, kanonierek i łodzi podwodnych. Przewaga więc floty czerwonych była przygniatająca, co niesłychanie utrudniało szybką przeprowadzenie wojsk narodowych, znajdujących się w Maroku, na Półwysep Iberyjski — wojska te miały poprzeć działania północnej armii narodowej, marszerującej na Madryt. Opóźnienie przeprowadzenia ofensywy narodowej na Madryt, która się załamała na szczytach Guadarramy.

Próby transportowania wojsk narodowych z Maroka na Półwysep Iberyjski za pomocą samolotów okazały się zbyt powolne. Wtedy dowództwo narodowe zaryzykowało przeprowadzenie przez cieśninę Gibraltarską na statkach, pod ochroną samolotów. Akcja ta miała całkowite powodzenie wobec bierności floty czerwonej, której kontrakcja ograniczyła się do bezcelowych bombardowań Algesiras i in-

nych portów, znajdujących się w rękach narodowych i nie posiadających urządzeń obronnych. Jako odwet za częściowe zburzenie Algesiras przez okręt liniowy „Jaime I“, samoloty narodowe bombardowały kilkakrotnie Malagę, przy czym „Jaime I“ został trafiony ciężką bombą i znacznie uszkodzony, tracąc 47 ludzi zabitych i rannych.

Krążowniki czerwone, patrolując w Cieśninie Gibraltarskiej, zatrzymały kilka statków neutralnych, przy czym dwukrotnie zatrzymanie angielskiego statku „Gibel Zerion“ i niemieckiego „Kamerun“, wywołało energiczną interwencję sił morskich angielskich i niemieckich.

W końcu września okręty czerwone „Jaime I“ i „Libertad“, oraz 4 kontrtorpedowce przeszły do Bilbao, celem wsparcia wojsk lądowych, walczących na froncie baskijskim. Skorzystały z tego główne siły floty narodowej i dn. 29.IX wtargnęły nieoczekiwanie do Cieśniny Gibraltarskiej. Patrolujące tam kontrtorpedowce czerwone „Almirante Ferrandiz“ i „Gravina“ zostały zaskoczone przez krążowniki „Canarias“ i „Almirante Cervera“, przy czym „Almirante Ferrandiz“ został zatopiony, „Gravina“ zaś, ciężko uszkodzony, schronił się do Casablanki.

Od tego czasu transport wojsk marokańskich odbywał się regularnie pod ochroną floty narodowej. W połowie października powróciły okręty czerwonych z Bilbao do Malagi, ale nie odzyskały panowania w cieśninie Gibraltarskiej, gdyż pozbawione oficerów, z załogą skompletowaną ze zdemoralizowanych marynarzy, okazały się niezdolne do wszelkiej poważniejszej akcji wojennej.

W tym też okresie czasu kontrtorpedowiec narodowy „Velasco“ zaskoczył i zatopił pod Bilbao czerwona łódź podwodną „B6“.

W końcu października miało miejsce kilka drobnych potyczek pomiędzy okrętami narodowymi i czerwonymi w rejonie Malagi, jednakże bez żad-



Ostrzeliwanie hiszpańskiej rządowej łodzi podwodnej przez powstańców



nych wyników, gdyż obie strony uchyliły się od akcji decydującej. Na początku listopada czerwoni wykonali próbę sprowadzenia z Casablanki kontrtorpedowca „Gravina”. Dla ubezpieczenia jego powrotu wysłali w kierunku tego portu krążownik „Libertad”. Akcja ta nie miała powodzenia, gdyż „Libertad” został po drodze zaatakowany przez krążownik „Canarias”, który, po ożywionej wymianie wystrzałów, zmusił „Libertad” do powrotu do Malagi. W tej potyczce „Canarias” został również lekko uszkodzony.

18-go listopada rząd narodowy w Burgos ogłosił blokadę portów, znajdujących się w rękach czerwonych, pragnąc w ten sposób przerwać dowóz materiału bojowego przez niektóre państwa „neutralne”, zwłaszcza zaś przez ZSRR, którego interwencja na korzyść czerwonych, przybrała rozmiary wielkiej akcji wojskowej i była jedną z głównych przyczyn załamania się ataku wojsk narodowych na Madryt.

Główną przeszkodą dla zorganizowania skutecznej blokady, był brak kontrtorpedowców i łodzi podwodnych w flocie narodowej. Starano się temu zaradzić przez zmobilizowanie i uzbrojenie znacznej ilości statków rybackich, a jednocześnie zakupiono za granicą kilka łodzi podwodnych, których pochodzenie nie zostało dotychczas ujawnione. Rzekomo również, kilka łodzi podwodnych czerwonych przeszło w listopadzie na stronę floty narodowej. Jedną z nich 22-go listopada atakowała i poważnie uszkodziła w rejonie Malagi krążownik „Miguel de Cervantes”, oraz atakowała bezskutecznie krążownik „Mendez Nunez”.

Mimo szczupłych sił, flota narodowa od połowy listopada do chwili obecnej zatrzymała i poddała rewizji około 25 statków sowieckich, przy czym na niektórych znaleziono znaczne ilości materiału bojowego. Ponadto flota narodowa bombardowała niektóre punkty wybrzeża, jak Barcelonę, Tarragonę, Port Bou i inne, oraz zaminowała dostępny do głównych portów, znajdujących się w rękach czerwonych. Na tych minach zginęło już kilka statków.

12-go grudnia w pobliżu Malagi narodowa łódź podwodna zatopiła wystrzałem torpedowym czerwoną łódź podwodną „C3”, która zginęła z całą, liczącą 47 ludzi, załogą, z wyjątkiem jej dowódcy i 2-ch marynarzy.

14-go grudnia krążownik narodowy „Almirante Cervera” zatopił statek sowiecki „Komsomol” z ładunkiem 6.900 ton manganu. Fakt ten wywołał wybuch oburzenia w ZSRR, który zagroził wysłaniem na Morze Śródziemne swych sił morskich, celem zapewnienia skutecznej obrony swych statków. Pogrożki te na razie nie zostały wykonane, natomiast stwierdzono, że znaczna ilość oficerów i szeregowych marynarzy sowieckich znajduje się obecnie w Hiszpanii, celem zreorganizowania hiszpańskiej floty czerwonej i przywrócenia jej wartości bojowej. Zostało to potwierdzone przez wybuch buntu marynarzy na okręcie liniowym „Jaime I”, podczas którego został zabity dowódca tego okrętu, oficer sowiecki Juszak. Bunt został krwawo stłumiony.

Obok hiszpańskich sił morskich, ożywioną działalność na wodach Hiszpanii wykazują inne marynarki, przede wszystkim zaś angielska, francuska, włoska i niemiecka. Praca tych marynarek polega jakoby na niesieniu pomocy uciekinierom z obszarów, zajętych przez oddziały czerwone, oraz w ochronie swych statków handlowych. Po marynarce angielskiej, najbardziej licznie reprezentowana jest marynarka niemiecka, która utrzymuje stale na wodach hiszpańskich 1 — 2 pancerniki, 2 krążowniki i 4 torpedowce. Siły te, poza niesieniem czynnej pomocy uciekinierom narodowości niemieckiej i ochrony niemieckich statków handlowych, rzekomo, popierają dyskretnie działania narodowych sił morskich. Zatrzymanie przez czerwone siły morskie statku niemieckiego „Palos”, wywołało ostrą reakcję floty niemieckiej, która zatrzymała w drodze represji 2 statki czerwone hiszpańskie „Aragon” i „Marta Junquera”. Statki te zostały następnie skonfiskowane i odstąpione rządowi narodowemu w Burgos. Ponadto dowództwo morskie niemieckie wydało swym okrętom rozkaz użycia otwartej siły na wypadek zatrzymania statków niemieckich przez okręty czerwonych.

R. C.

Fragment portu w Bilbao



# P O M N O Ż Y Ć

**S**pośród wielu organizacji społecznych, rozwijających swoją działalność w Polsce, bezsprzecznie jedną z najbardziej popularnych, prężnych i czynnych jest — możemy to stwierdzić z całą świadomością naszej wartości organizacyjnej — Liga Morska i Kolonialna.

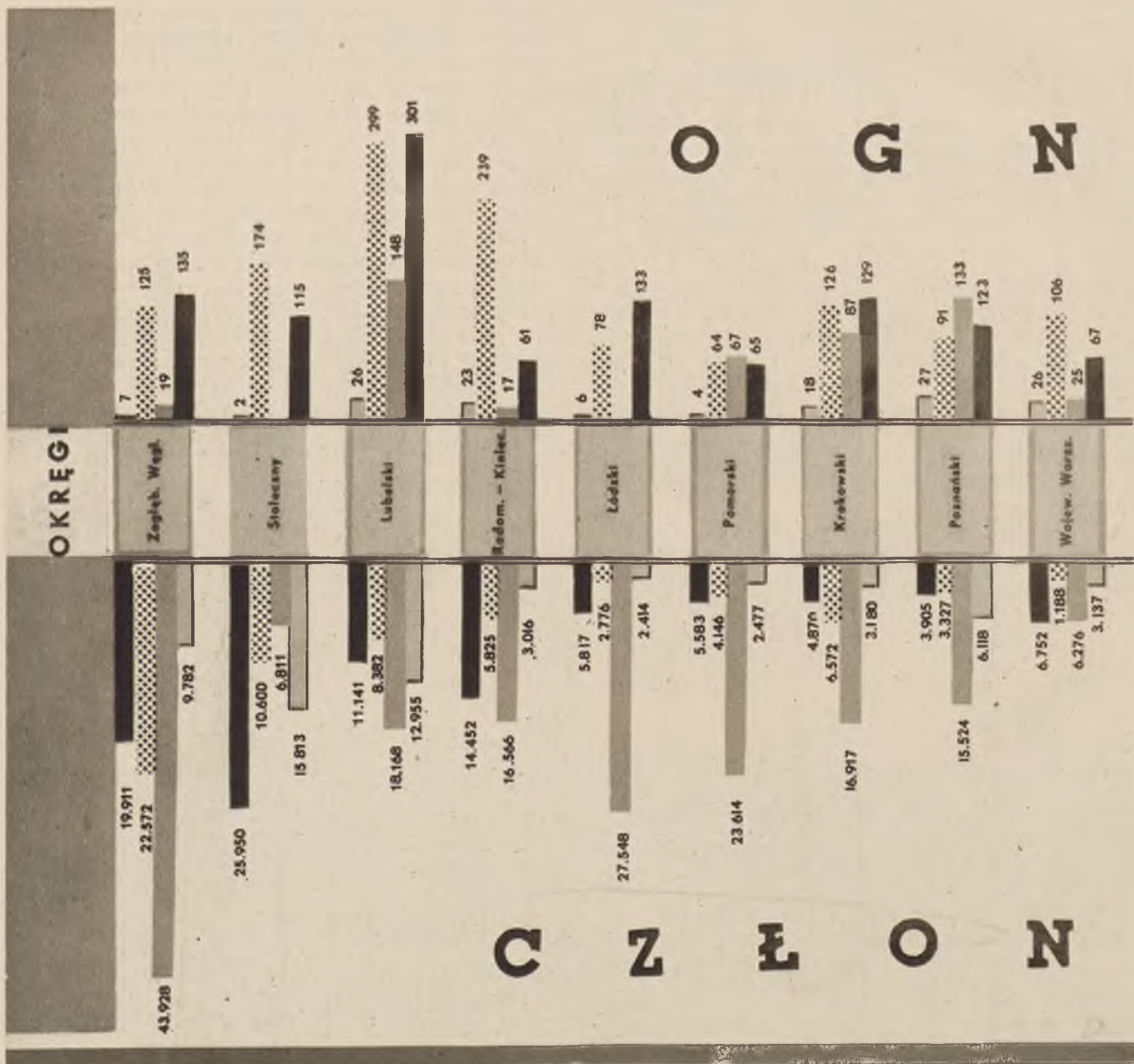
O popularności jej haseł, o jej prężności świadczy chociażby wspaniały jej rozwój. Wystarczy porównać dwie cyfry—25 członków-założycieli w roku 1918 z 495.000 członków w chwili obecnej. Cyfry te mówią same za siebie. Na przestrzeni kilkunastu lat, wraz z liczbą członków, rosła i potęgiała polska idea morska, opierała się na coraz szerszych podstawach, obejmowała swym zasięgiem nie tylko

coraz liczniejsze zastępy członków, ale i coraz rozleglejsze dziedziny życia.

Rozwój ten jest tym wymowniejszy, że przed organizacją,—która za główny cel swego istnienia postawiła sobie wydzwignięcie zagadnień morskich na czoło państwowych zadań, — piętrzyły się wielkie przeszkody i trudności, wynikające chociażby z wewnętrznego nastawienia całego społeczeństwa.

Naród, który od wieków linię swej ekspansji wytaczał ku rozległym polom Europy Wschodniej, odwracając się w swym pochodzie zdobywczym od niezmiernych obszarów morskich, naród ten musiał być i był obojętny dla spraw, z morzem związa-

## WYKAZ ILOŚCIOWY STANU OGNIW LMK

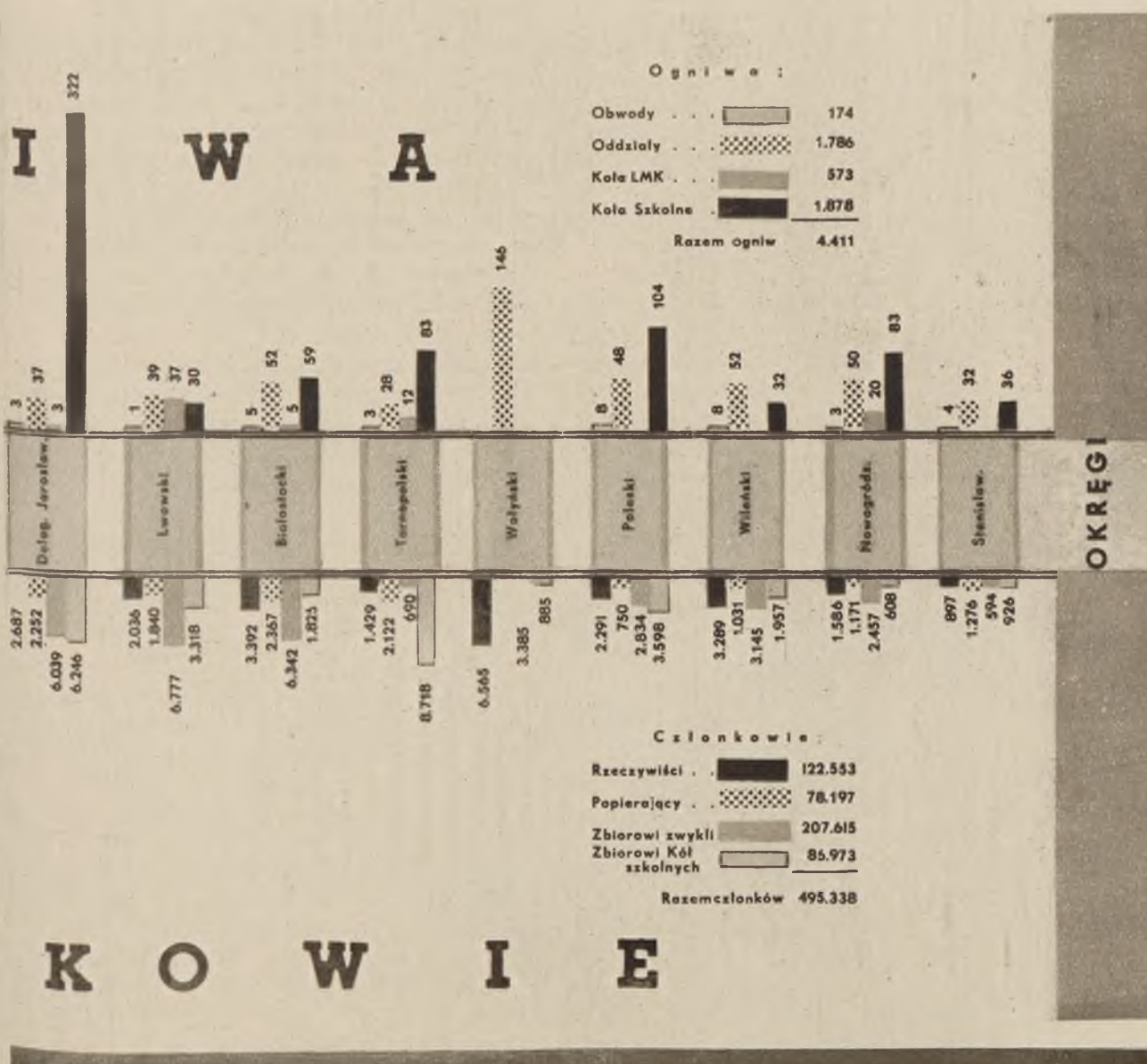


# NASZE SZEREGI

nych. Przełamanie tej psychiki lądowej nie należało do najłatwiejszych zadań. Mimo to Liga Morska i Kolonialna od początku swego istnienia wysuwała i podnosiła coraz to nowe zagadnienia, związane z uzyskaniem swobodnego dostępu do morza, i powoli zdobywała dla nich opinię publiczną kraju. Co więcej, nie poprzestaje na propagowaniu idei morskiej w społeczeństwie, ale czynnie współdziała w tworzeniu rzeczy konkretnych, wiążących coraz silniej Państwo Polskie z morzem. Współdziała, przy rozbudowie polskich portów, polskiej floty handlowej, troszczy się o rozwój dróg wodnych śródlądowych, łączących zaplecze z morzem. Niejednokrotnie przy tym staje się inicjatorką poczynań w tej

dzielnicie, wskazując — jakże słuszne nieraz — wytyczne dla prac czynników poza nią stojących. Widzi dobrodziejstwa, płynące z nawiązania poprzez morza i oceany kontaktu z innymi państwami, nie zapomina o licznych środowiskach polskich, rozsiągniętych na tych terenach, a wciągając je do pracy organizacyjnej, rozbudza w nich i podtrzymuje poczucie ścisłej łączności z odległą Macierzą. W pracach swych nie ustaje na chwilę. Zrealizowawszy jedną, stawia sobie zaraz nowe, dalsze postulaty. Wprowadziwszy do rzeczywistości polskiej, jako czynnik nierozdzielny jej potęgi i niezależności morze, bierze na siebie odpowiedzialną misję zbiórki na FOM, fundusz, który ma wymownie świadczyć o tym, że

## ORAZ CZŁONKÓW W DNIU 1. XII. 1936



społeczeństwo, doceniając znaczenie swobodnego dostępu do morza jako jedynej drogi, gwarantującej państwu istotną niezależność gospodarczą i polityczną, pragnie czynnie współdziałać w tworzeniu polskiej siły zbrojnej na morzu, która by w razie potrzeby mogła obronić tę bramę na szeroki świat — przed wrogimi zakusami. Jednocześnie Liga włącza do swego programu zagadnienia kolonialne, a pragnąc podkreślić ich wagę, przeprowadza zmianę swojej nazwy. Oczywiście, Liga zdaje sobie sprawę z tego, że realizacja haseł kolonialnych — to nie kwestia najbliższych miesięcy czy lat, tym niemniej przystępuje, nie zwlekając, do pewnych konkretnych prac w Paranie, Liberii, współdziała w nawiązaniu bezpośrednich stosunków z terenami zamorskimi.

Przeprowadzając prace, nieraz na bardzo szeroko zakrojoną skalę, Liga musi jednocześnie nie tylko przekonywać opinię publiczną zagranicą o niezaprzeczonych prawach Polski do uzyskania nowych terenów dla jej ekspansji gospodarczej i ludnościowej, ale nadal zdobywać dla tych najbardziej podstawowych postulatów opinię publiczną kraju. Bo chociaż cyfry i dane statystyczne są najlepszym wskaźnikiem olbrzymiej roli, jaką odgrywa w naszym życiu państwowym morze, chociaż podkreślają stały wzrost jego znaczenia, to jednak jest jeszcze w Polsce bardzo wielu — nieraz nawet najlepszych obywateli, którzy odnoszą się do niej z zupełną obojętnością.

Potężne są kadry naszej organizacji, ale równie wymowny, jak tamto pomyślnie dla nas porównanie 25 — 495.000, jest fakt, że spośród przeszło 33 milionów obywateli niespełna pół miliona stanęło pod sztandarem, na którym wypisane zostały hasła morskie i kolonialne. A musimy zdać sobie sprawę i z tego, że znaczny odsetek tych 495.000, to członkowie, którzy poprzestają na płaceniu składek miesięcznych. Prawdziwych szermierzy haseł, podniesionych przez Ligę, ludzi, którzy czynnie współdziałają z rozwojem organizacji, jest jeszcze stosunkowo niewiele. Spośród bezmała dwóch tysięcy Oddziałów Ligi, ileż śpi lub przejawia tylko bardzo niewielką działalność, a i w tych najbardziej czynnych pracuje najczęściej tylko kilka czy kilkanaście osób — członków Zarządu czy poszczególnych sekcji.

Liga Morska i Kolonialna, która zamierzeniami swymi wybiega daleko w przyszłość, pragnąc stworzyć mocne podstawy dla rozwoju gospodarczego i politycznego Polski, musi opierać swoją działalność na czynnej współpracy wszystkich ogniw organizacyjnych, na aktywnym współdziałaniu wszystkich członków. Wszelkie jej poczynania mieć będą wymowę i wagę tylko wówczas, gdy oprą się na świadomych swych obowiązków zastępach, gdy będą istotnym wyrazem ich głębokich przekonań, po-

twierdzonych czynną postawą wobec aktualnych zagadnień, związanych z programem LMK, gdy każdy członek Ligi będzie nieustępliwym propagatorem idei morskiej i kolonialnej.

Rzucone przed laty hasło podwajania z każdym rokiem liczby członków, ma swój głęboki sens i znaczenie. Chodzi tu nie tylko o tak ważne dla rozwoju Ligi rozszerzenie kadr organizacyjnych, chodzi tu również o to, że każdy członek, spełniając swój podstawowy obowiązek względem organizacji — przyciągnięcia do niej nowego członka — przezwyciężając obojętność otoczenia, zdobywając nowe jednostki dla walki o potęgę Polski na morzu, dla walki o słuszne prawa Polski na terenach zamorskich, tym samym pogłębia swoje własne poglądy, uświadamia sobie z całą wyrazistością, że propagowane przez niego hasła to najistotniejsze zagadnienia doby dzisiejszej. Jednocześnie wzrasta spójność organizacji, solidarność poszczególnych jej członków w dążeniu do osiągnięcia wytkniętych celów. A przecież, powtarzamy raz jeszcze, tylko wówczas organizacja nasza będzie się pomyślnie rozwijać, tylko wówczas będzie mogła realizować rzucone hasła, gdy półmilionowe niemal zastępy jej członków potrafią w codziennym, pełnym trosk życiu spojrzeć dalej — ponad swe własne kłopoty i zaniepokojenie o zdobycie kawałka chleba i zabezpieczenie dachu dla siebie i swych rodzin, gdy zrozumieją, że wyjścia z trudnego położenia szukać należy na szerszej platformie, w rozwiązaniu ogólnych trudności, w zdobyciu pola pracy dla wielotysięcznych rzesz bezrobotnych, przez ożywienie przemysłu rodzimego dzięki zyskaniu dogodniejszego dostępu do surowców i nowych rynków zbytu dla produktów pracy polskiego robotnika i rolnika, przez lepsze wyzyskanie dostępu do morza dzięki rozwojowi polskiej floty handlowej, rozbudowie linii kolejowych i dróg, łączących Gdynię z krajem, budowie okrętów na własnych stocznicach, rozwojowi nadbrzeżnego przemysłu przetwórczego, silniejszemu związaniu zaplecza, przez realizowanie, jednym słowem, w jak najszerszym zakresie postulatów Ligi.

Ogromny i rozległy jest program, który zakreśliła sobie Liga Morska i Kolonialna. W ramach tego programu mieści się znaczna część najistotniejszych zagadnień Polski dzisiejszej. Świadomi ogromu tych zadań, musimy wszyscy — ilu nas jest — stanąć w zwartym szeregu, przyjąć na siebie część obowiązków i razem tworzyć nową Polskę, tworzyć w poczuciu, że jesteśmy pionierami wielkiej twórczej idei, której realizacja ugruntuje nie tylko władanie Polski na morzu, ale jednocześnie wzmocni jej potęgę wśród innych potęg świata. W pionierskiej tej pracy nie wolno nam ustawać. Przeciwnie, musimy zdobywać dla niej coraz liczniejsze zastępy szermierzy.

J. L.

# SPRAWY KOLONIALNE

Jak donosi belgijski korespondent pisma „Le Monde Colonial Illustré”, opinia publiczna w Belgii została żywo poruszona deklaracją, złożoną przez angielskiego ministra spraw zagranicznych Edena w parlamencie w grudniu ub. r.

Minister Eden oświadczył mianowicie, że o ile Anglia będzie broniła Belgii przeciwko niesprobowanym przez nią atakom, to nie może jednak dać tej samej gwarancji co do Konga Belgijskiego. Deklaracja ta była następnie potwierdzona jeszcze przez podsekretarza stanu Cranbourne'a w Izbie Lordów.

Oświadczenia te, których — jak pisze korespondent belgijski — nie usprawiedliwia, wywołały w Belgii głębokie i przykre zdziwienie, gdyż oznaczają one prosto jednostronne wypowiedzenie „Deklaracji Antwerpskiej” (19. IX. 1914), którą Anglia zagwarantowała Belgii w zaraniu wojny integralność jej kolonii w Kongo.

W konsekwencji tego wystąpienia, donosi korespondent, prestiż Anglii w Belgii i Kongo został mocno zachwiany, natomiast znaczenie Francji wprost proporcjonalnie wzrosło.

Pismo „African World” z dn. 19. XII.36 r. podaje następujące cyfry, dotyczące ludności żydowskiej, zamieszkałej w Afryce Południowej, opublikowane ostatnio przez South African Jewish Board of Deputies. Mianowicie ilość Żydów, zamieszkałych w Afryce Południowej w r. 1936, wynosi około 95.000. Jest to trochę mniej, niż  $4\frac{3}{4}$  proc. całkowitej ilości ludności europejskiej — podczas kiedy w r. 1926 stosunek ten wynosił  $4\frac{1}{4}$  %.

Odnosnie do imigracji statystyka oficjalna wykazuje — donosi „African World” — że w ciągu 5 lat do grudnia 1935 r. imigracja Żydów z wszelkich krajów wynosiła przeciętnie 907 osób rocznie. W 1936 r. cyfra imigrantów zwiększyła się, w przewidywaniu mających nastąpić zmiany w ustawodawstwie imigracyjnym.

Pogłoski, które się rozeszły w końcu stycznia rb. o tym, jakoby Portugalia miała zawrzeć z Niemcami umowę w sprawie Angoli, i późniejsze oficjalne zaprzeczenie rządu portugalskiego w tej sprawie — były obszernie omawiane

przez całą prasę zagraniczną. Pod wielkimi, sensacyjnymi nagłówkami ukazywały się artykuły i wzmianki, omawiające szczegółowo możliwości takiej umowy i jej konsekwencje; i mimo zaprzeczeń w tej sprawie prasa nie przestała snuć domysłów i stawiać coraz to innych hipotez. W rezultacie okazało się, — jak donoszą dzienniki angielskie, francuskie i niemieckie („Times”, „Daily Telegraph”, „Information”, „Le Petit Parisien”, „Berliner Tageblatt”, „Neue Züricher Zeitung” itd.) siedem firm niemieckich otrzymało podobno od rządu portugalskiego prawo eksploatacji bogactw naturalnych Angoli. Przy czym, jak donoszą powyższe dzienniki, podkreślony jest w Berlinie czysto handlowy a nie polityczny charakter tego układu.

Pisma „Information” i „Times” przypominają jednocześnie o niedawnym oświadczeniu dra Schachta, który powiedział, że Niemcy chętnie przyjmą „kolonie surowcowe” pod warunkiem, że ich eksploatacja i waluta obiegowa będą niemieckie, gdyż kwestia suwerenności ma w tym wypadku drugorzędne znaczenie.

Wynikiem niemieckiej aktywności w dziedzinie kolonialnej, jak również nawiązanej ostatnio współpracy ekonomicznej z Włochami, jest stworzenie włosko-niemieckiego Towarzystwa Górniczego dla Afryki Wschodniej z kapitałem 50 milionów lirów, który ma być podniesiony następnie do 200 milionów. Niemiecka gru-

pa Bernhard Berghaus z Berlina subskrybuje 49% kapitału, a Włochy 51%. W skład personelu tego Towarzystwa mają wejść liczni inżynierowie i eksperci niemieccy z prof. Leo von zur Mühlen na czele. Towarzystwo będzie przede wszystkim prowadzić poszukiwania węgla, żelaza, miedzi i ołowiu w rejonie Wollega i Harrar w Abisynii.

Jak donosi „Le Temps” z dn. 22.1. b. r. będzie to już czwarte Towarzystwo, stworzone dla eksploatacji bogactw górniczych Etiopii. Pismo powyższe podkreśla wielkie znaczenie polityczne powstania włosko - niemieckiego Towarzystwa, stawiając jednocześnie pytanie, czy udzielone Niemcom przez Włochy przywileje nie zmniejszą praw i interesów nabytych w Abisynii przez Anglię i Francję.

Francuski minister kolonii, Moutet, wydał ostatnio dekret, regulujący warunki pracy Indochińczyków. Dekret ten w sposób szczegółowy ustala stosunki między pracodawcą a pracownikiem, starając się zapobiec ewentualnemu wyzyskiwaniu tubylców przez białych, w szczególności dąży do zapewnienia opieki kobietom i małoletnim.

Podobne dekrety mają być stopniowo opracowywane dla każdej z francuskich posiadłości zamorskich.

Prasa francuska podnosi z uznaniem powyższe poczynania min. Moutet, którego zasadą jest, że polityka kolonialna winna mieć



Ładowanie poczty lotniczej w Natalu (Afryka)



Taczki żaglowe wieśniaków w Chinach północnych

przede wszystkim na celu interes mas tubylczych, pozostających pod opieką Francji.

Jak donosi „Le Temps“ z dn. 24. I. br. min. Moutet przesłał ostatnio generalnemu gubernatorowi Afryki Równikowej Francuskiej instrukcję, dotyczącą polityki ekonomicznej, jaką należałoby stosować w tym kraju. W instrukcji został przede wszystkim położony nacisk na konieczność zapewnienia tubylcom niezbędnego minimum życiowego i zadowalających warunków pracy, niezbędnych dla pełnego rozwoju jednostek i pomyślności rasy.

Wychodzący w Pradze tygodnik „The Central European Observer“ z dn. 22. I. br., zawiera obszerny artykuł o polskich dążeniach kolonialnych. Autor odnosi się do tych spraw raczej krytycznie, twierdząc, że jakkolwiek propaganda kolonialna w Polsce jest głośna, trudno jednakże powiedzieć, aby polskie dążenie w tej dziedzinie były skierowane do pewnych konkretnych celów. „Kilka lat temu, pisze autor, prasa polska chętnie wysuwała pretensje do części b. kolonij niemieckich, obecnie oczy wszystkich polskich imperialistów kolonialnych zwrócone są w stronę Liberii (Nieprawda! — przyp. red.), gdzie dzięki inicjatywie LMK osiadło kilku polskich farmerów.

Te dwa przykłady — twierdzi autor — wskazują na to, że Polska do tej pory nie posiada żadnego programu kolonialnego i prowadzona w obecnej chwili propaganda, ma raczej na celu zadowolenie pewnych ambicji aniżeli konkretne potrzeby“.

W dalszym ciągu artykułu autor podkreśla jednakże, że argumenty, wysuwane przez Polskę

dla uzasadnienia jej żądań kolonialnych, są w zasadzie istotne i słuszne. Kwestia ludnościowa, a szczególnie kwestia żydowska w Polsce wymagają rzeczywiście rozwiązania, jednakże — twierdzi autor — nie potrzebne są dla tego obszary kolonialne. Zagadnienie przeludnienia w Polsce — według autora — da się całkowicie rozwiązać przez przeprowadzenie reformy rolnej i przez otwarcie imigracji do państw zamorskich w tych rozmiarach, jak to miało miejsce w końcu ubiegłego stulecia.

W swoich wywodach, autor powołuje się na dane statystyczne, opublikowane przez p. W. Ormickiego w organie Ministerstwa Rolnictwa.

Wskazując na takie rozwiązanie kwestii populacyjnej w Polsce, autor sądzi, że wykazał bezpodstawność argumentów, na jakich opierają się polskie żądania kolonialne.

W wywodach swoich zdaje się jednak całkowicie zapominać o tym, że kwestia ludnościowa nie jest jedynym argumentem motywującym polskie żądania kolonialne. Polska potrzebuje terenów zamorskich przede wszystkim ze względów ekonomicznych, dla zaspokojenia swoich potrzeb surowcowych i dla uzyskania nowych rynków dla produktów swojego przemysłu. O tym autor powyższego artykułu dyskretnie milczy, wysuwając jedynie kwestię populacyjną, co do której w twierdzeniach swoich również zresztą nie ma racji. Jak bowiem wiadomo z obliczeń statystycznych, reforma rolna nie zaspokoi potrzeb szybko narastającej ludności w Polsce.

Według doniesień prasy, sprawa

zwrotu dawnych kolonij niemieckich ma być podobno poruszona przez ambasadora von Ribbentropa w rozmowach z przedstawicielami rządu brytyjskiego

W związku z tym „Manchester Guardian“ zamieszcza interesujący artykuł omawiający w sposób zasadniczy zagadnienie kolonij.

Pismo powyższe pisze, że Anglia musi się zdecydować na zasadnicze rozpatrzenie i uregulowanie sprawy kolonialnej, gdyż odwlekanie decyzji w sprawie, która już całkowicie dojrzała, do niczego nie doprowadzi.

Dziennik angielski podkreśla, że jakkolwiek kwestia niemieckich żądań kolonialnych i kwestia ogólna przyszłości imperiów kolonialnych są zasadniczymi dwiema różnymi sprawami, których nie należy nigdy ze sobą mieszać — jednakże jest możliwe, że jedno rozwiązanie dałoby się zastosować do obu kwestyj.

„System mandatowy stanowi sam przez się olbrzymi postęp w teorii kolonialnej“ — pisze dalej dziennik angielski. — „Oznaczał on początek całkowicie nowej koncepcji imperialnej, ale ułatwił on także przysłonięcie faktu, że dwa lub trzy wielkie mocarstwa, będące zatwardziałymi imperialistami, dokonały grabieży kolonij innego wielkiego mocarstwa, jako nagrody za zwycięstwo. Jeżeli stało się tylko tyle, że Wielka Brytania i Francja zwiększyły swą potęgę kosztem Niemiec, to Niemcy mają słuszne argumenty, żądając zwrotu kolonij — ale natomiast jeżeli Wielka Brytania i Francja rzeczywiście wyrzekły się dotychczasowej tradycji nabywania posiadłości narodowych, to nadszedł najwyższy czas, aby dowiodły swej szczerości, posuwając się jeszcze jeden krok naprzód. Konkluzja nie prowadzi jednak do tego, że powinniśmy zwrócić Niemcom ich dawne kolonie, albowiem byłoby to tylko kontynuowaniem niesprawiedliwego systemu. Przeciwnie, konkluzja polega na tym, że o ile nie jesteśmy gotowi zrzec się naszych własnych przywilejów kolonialnych na rzecz powszechnego dobra, to nie będziemy posiadali ani jednego argumentu, aby oprzeć się żądaniom Niemiec. Istnieje tylko jedno rozwiązanie — kończy dziennik angielski — musimy dalej rozszerzyć zasadę mandatów, mając na uwadze jako cel ostateczny, międzynarodową administrację wszystkich trwających w zacofaniu obszarów, aż dopóki obszary te nie będą w stanie stanąć o własnych siłach“.

ST. BOD

# Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

**Anglia.** W dniu 1 stycznia, to jest na drugi dzień po wygaśnięciu traktatów, ograniczających zbrojenia morskie, rozpoczęto uroczyście budowę pancerników „King George” i „Prince of Wales”. Według umowy, okręty mają być spuszczone na wodę w 20 miesięcy po ich rozpoczęciu, a oddane do służby po upływie dalszych 20 miesięcy, czyli w połowie 1940 roku. Przewidziana szybkość wyniesie 30 węzłów, uzbrojenie składać się będzie z dział 354 mm.

Podobne dwa następne okręty tego typu zostaną zamówione w najbliższych miesiącach, bowiem w 1940 roku 5 pancerników typu „Queen Elizabeth” (31.000 ton, 8 dział 381 mm) będzie miało 25 lat służby, a 5 pancerników typu „Royal Sovereign” (29.000 ton, 8 dział 381 mm) po 23 lata. Zastąpienie tych okrętów będzie utrudnione ze względu na brak odpowiednich stali do budowy, w tym samym bowiem czasie będą w robocie dwa lotniskowce oraz jeden transatlantyk typu „Queen Mary”.

Admiralicja zamówiła ostatnio dwa lotniskowce, „Illustrious” i „Victorious”, po 22.000 ton, z pomieszczeniem na 50 samolotów różnego typu.

Na lotniskowcu „Furious”, stojącym w arsenale, wybuchł groźny pożar na skutek zapalenia się ropy w jednej kotłowni. Straty materialne są dość poważne i pociągną za sobą konieczność znacznych robót. Strat w ludziach nie było.

Krażownik „Penelope” ukończył próby odbiorcze i rozpoczął kampanię czynną: 5.200 ton, maszyny o mocy 64.000 KM, 33 węzły. Uzbrojenie składa się z 6 dział 152 mm. i 4 dział przeciwlotniczych 102 mm.

Jednocześnie rozpoczęto budowę nowego krążownika tegoż typu; koszty jego wyniosą około dwu milionów funtów.

Zatrzymane na służbie stare krążowniki typu „C” po 4290 ton, mają być podobno gruntownie wyremontowane i przerobione na pływające baterie przeciwlotnicze dla ochrony eskadr. Przeróbka taka dokonana już została na „Curlew” i „Coventry”, których siła ognia wynosi obec-

nie 150 pocisków 102 mm na minutę.

Konrtorpedowiec „Hotspur” został przyjęty i rozpoczął kampanię czynną: 1350 ton, 36 węzłów, 4 działa 120 mm i 8 aparatów torpedowych. Tegoż typu „Intrepid” spuszczonego został na wodę w połowie stycznia.

Wycofano natomiast ze służby torpedowce „Sabre” i „Tyrant” i przerobiono je na okręty-tarce do strzelań artyleryjskich.

**Francja.** Po ostatecznej reorganizacji morskich sił zbrojnych, eskadra atlantycka składa się z następujących jednostek: 3 pancerników po 22.000 ton, lotniskowca „Bearn”, krążownika-stawiacza min „Emile Bertin”, okrętu-bazy dla łodzi podwodnych „Jules Verne”, 10 konrtorpedowców po 2200 — 2500 ton, 19 konrtorpedowców po 1350 ton, 13 łodzi podwodnych po 1500 ton i 11 po 600 ton. Większość eskadry opuściła porty francuskie w połowie stycznia, udając się na manewry i ćwiczenia u zachodnich wybrzeży afrykańskich. W tym czasie okręty odwiedzą Madagę, Dakar i Casablanca i powrócą do baz macierzystych w końcu lutego.

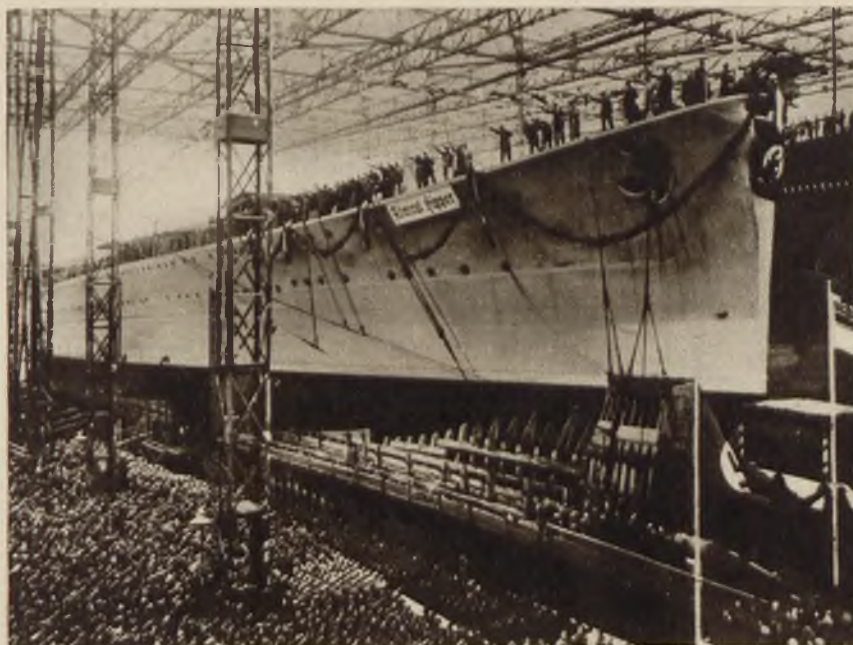
Przyjęte zostały ostatecznie okręty eskortowe po 600 ton: „Pomone”, „Iphigénie”, „Flore”, „Melpomène”; tworzą one 12-ty dyon torpedowców, który będzie

stał w Bizercie. „La Poursuivante” przystąpiła do prób odbiorczych, a „Baliste” została spuszczone na wodę w drugiej połowie stycznia.

W dniu 18-go stycznia, w odległości około 40 mil od Barcelony, konrtorpedowiec „Maillé Brézé”, powracający do Tuluzy, został zaatakowany przez trójsilnikowy płatowiec bez znaków rozpoznawczych. Lotnik rzucił 6 dużych bomb, które na szczęście nie trafiły i uciekł w kierunku brzegu. Minister Marynarki polecił, ażeby na przyszłość okręty czynnie reagowały w podobnych wypadkach.

Skreślono ze stanu floty konrtorpedowiec „Amiral Sene” (ex-niemiecki „S 113”) z 1917 roku, 1550 ton, 4 działa 150 mm, — który będzie służył jako okręt-cel dla strzelań artyleryjskich i torpedowych, oraz torpedowce „Kabyle” i „Sakalave”, po 600 ton, zbudowane w czasie wojny w Japonii i następnie odstąpione Francji.

**Niemcy.** Na skutek zniesienia kontroli międzynarodowej na niemieckich szlakach wodnych, Minister Marynarki wydał rozporządzenie z dn. 16-go stycznia — na mocy którego, obce okręty wojenne będą mogły przechodzić przez Kanał Kiloński jedynie po uzyskaniu zgody Rządu Rzeszy. Dotychczas, na mocy postano-



Jeszcze jeden nowy krążownik niemiecki — „Admiral Hipper”

wień traktatu wersalskiego, zgoda ta nie była wymagana.

W połowie stycznia spuszczonej został na wodę kontrtorpedowiec „Z 2” 1650 ton, który otrzymał nazwę „Leberecht Maas” (dla uczczenia pamięci admirała, który zginął w bitwie pod Helgolandem). Jest to pierwszy z serii 16 okrętów, uzbrojonych w 5 dział 127 mm, które mają otrzymać nazwy bohaterów morskich z czasów wielkiej wojny.

**Stany Zjednoczone.** Podsekretarz Stanu dla Marynarki Wojennej oświadczył, że 1-go czerwca rozpoczęta będzie budowa dwóch okrętów liniowych po 35.000 ton i szybkości 28 węzłów. Jednostki te będą niesłychanie opancerzone tak, że w praktyce najpotężniejsze pociski artyleryjskie i bomby lotnicze nie będą w stanie wyrządzić im poważnych szkód. Artyleria główna, skoncentrowana na dziobie, będzie się składać albo z trzech wież poczwórnych 356 mm, albo trzech wież potrójnych 406 mm, zależnie od tego, czy Japonia przystąpi w praktyce do postanowień traktatu londyńskiego z 1936 roku.

**Włochy.** Przebudowa pancerni-

ków „Giulio Cesare” i „Conte di Cavour” została ukończona po blisko dwuletniej pracy. Uzbrojenie pierwotne zostało znacznie zmniejszone: 10 dział 320 mm — zamiast 13 po 305 mm, i 12 po 120 mm — zamiast 18 po 120 mm. Umożliwiło to poważne zwiększenie mocy maszyn z 31.000 do 75.000 KM, dzięki czemu okręty te będą mogły osiągnąć 27 węzłów. Usunięte zostały aparaty torpedowe jako zbędne, zainstalowano natomiast 4 samoloty.

W styczniu spuszczone na wodę łódź podwodną „Gondar” z serii „miasta abisyńskie” po 600 ton. Zbliżone typem łodzie podw. „Gemma”, „Berillo” i „Perla” ukończyły pomyślnie próby odbiorcze i rozpoczęły kampanię czynną.

Rozpoczęto prace, mające przystosować port Assab do potrzeb marynarki wojennej; wybudowane zostaną nabrzeża i magazyny, oraz schrony przeciwlotnicze. Roboty potrwać około czterech lat i kosztować będą 40 milionów lirów. Baza ta będzie służyć dla samodzielnego zespołu, stworzonego z chwilą zupełnej aneksji Abisynii.

**Japonia.** Idąc śladem wielkich mocarstw, Japonia przystąpi wkrótce do budowy 4 pancerników po 35.000 ton, które zastąpią stare okręty liniowe typu „Fuso” i „Ise” po 30.000 ton, z 1917 roku. Charakterystyka uzbrojenia tych okrętów nie jest znana, ale prawdopodobnie, pomimo oporu i sprzeciwu innych mocarstw, Japończycy zainstalują działa 406 mm.

Admiralicja opracowała poza tym obszerny program odnowienia swej floty; ma on być rozłożony na okres pięcioletni i pociągnie za sobą wydatki w kwocie 2 miliardów jen (3,5 miliardów złotych).

W odpowiedzi na notę brytyjską, powiadamiającą o zamiarze zatrzymania na służbie, poza kontyngentami traktatowymi, 5 krążowników typu „C”, rząd japoński oświadczył, iż nie ma zastrzeżeń, dodał jednak, iż z podobnych przyczyn zmuszony jest zatrzymać dodatkowo 20 starszych łodzi podwodnych ogólnej wyporności 15.000 ton, oraz szeregu starszych kontrtorpedowców i torpedowców og. wyporności 10.000 ton.

Rozpoczęto budowę następujących okrętów: awiomatki „Mizu-



Sztorm, widziany z pokładu krążownika brytyjskiego „Royal Sovereign”



ko" o 10.000 ton, kontrtorpedowców „Oshio” i „Natsuguma” po 1400 ton, oraz torpedowców „Hato”, „Sagi” i „Kari” po 540 ton.

W ciągu najbliższych tygodni rozpoczną próby odbiorcze kontrtorpedowce „Yamakaze” i „Yudashi” na 1400 ton, oraz łodzie podwodne: „I 8” o 1900 ton i „I 75” o 1400 ton.

**Grecja.** Ministerstwo Marynarki zamówiło w stocznjach angielskich dwa kontrtorpedowce typu „H” po 1400 ton. W tym celu przybyła do Londynu misja morska z głównodowodzącym flotą grecką na czele. W ten sposób rozpoczęto realizację programu morskiego, uchwalonego w ubiegłym roku.

**Szwecja.** Rozpoczął kampanię czynną torpedowiec „Göteborg”: 1000 ton, 32.000 KM, 40 węzłów, 3 działa 120 mm, 6 aparatów torpedowych i 20 min. Poza tym, na mocy nowego programu morskiego, obliczonego na kwotę 53 milionów koron, rozłożonych na 5 lat, zamówiono jeszcze dwa torpedowce tego typu. Program obejmuje poza tym budowę 1 torpedowca o 600 ton, 6 małych łodzi podwodnych, oraz gruntowną prze-

budowę pancerników obrony wybrzeża typu „Sverige”.

W odniesieniu do nowych pancerników, toczy się dyskusja na temat, czy budowa typu nadającego się wyłącznie do obrony wybrzeża, jest racjonalna. Przeważa pogląd, iż racjonalniejsza byłaby budowa lekkich krążowników opancerzonych.

**Holandia.** Krążownik obrony wybrzeża „De Zeven Provinciën” o 5400 ton, z 1909 r. został przemianowany na „Soerabaja”; nastąpiło to prawdopodobnie w celu zatarcia wspomnienia poważnego buntu, który wybuchł na tym okręcie przed paru laty. Po ukończeniu gruntownego remontu, „Soerabaja” będzie służył jako okręt szkolny eskadry Indyj Holenderskich.

Ministerstwo Obrony Narodowej postanowiło, iż na przyszłość załogi tej eskadry składać się będą wyłącznie z białych.

W grudniu spuszczone na wodę 4 z pośród 8 budujących się traulerów po 525 ton. Są to: „Abraham Crynssen”, „Eland Dubois”, „Jan van Amstel” i „Pieter de Bitter”. Okręty te, przeznaczone w czasie pokojowym do ochrony

rybołówstwa, rozwijają szybkość 15 węzłów.

Kampanię czynną rozpoczęła największa dotychczas łódź podwodna floty holenderskiej „O 16”. rozpoczęta w 1934 roku: 950 ton, 18/9 węzłów, 1 dział 88 mm i 8 aparatów torpedowych 533 mm.

**Dania.** Skreślono ze stanu floty pancernik obrony wybrzeża „Olfert Fisher”, wybudowany w 1903 roku: 3400 ton, 2 działa po 240 mm i 4 po 150 mm. Kadłub tego okrętu zostanie wzmocniony i użyty jako tarcza dla szkolnych strzelających kalibrowych artyleryjskich.

**Syjam.** Małe to państewko, dotychczas zupełnie nie brane w rachubę w układzie sił morskich dalekiego wschodu, przystąpiło intensywnie do realizacji dość poważnego jak na początek programu morskiego. W ciągu grudnia i stycznia spuszczone na wodę aż 4 okręty, zamówione w stocznjach zagranicznych, a mianowicie 2 torpedowce po 400 ton „Chunporn” i „Cholpuri”, 6-ty i 7-ty z serii dziewięciu budowanych we Włoszech, oraz 2 łodzie podwodne po 370 ton, wykonane w stocznjach japońskich.



Manewry floty brytyjskiej podczas sztormu

# A M E R I C A N A

Dotychczasowy Sekretarz Generalny Zarządu Centralnego Ligi Morskiej w Ameryce, p. J. S. Zaleski, zrezygnował z zajmowanego urzędu, na posiedzeniu Rady LM w Am., dnia 9-go stycznia br.

Opuszczoną placówkę, drogą kooptacji z ramienia Rady Centralnej LM w Am., objął p. L. A. Kupferwasser.

Biuro Sekreteriatu Gen. LM w Am., mieści się obecnie p. a. 1660W. Diwision St., Room Nr. 7-th, Chicago, Ill., U.S.A.

O zainteresowaniu społeczeństwa polskiego w Stanach Zjednoczonych naszymi sprawami morskimi i kolonialnymi świadczą niejednokrotnie wzmianki w prasie tamtejszej, dotyczące działalności organizacyjnej kół i zrzeszeń polskiej Ligi Morskiej na tym terenie.

W Chicago, na przykład, istnieje szereg Oddziałów LM, do których przybyły dwa nowe w ubiegłym roku. Do czynniejszych należą m. in.: Oddział im. Marszałka Piłsudskiego, Oddział im. gen. Orlicz-Dreszera, Oddział „Bałtyk“, Oddział „Gdynia“, Oddział im. J. Korzeniowskiego, I i II Oddziały Sanitariuszek, Oddział Kapeli przy Okręgu. Okręg Chicagowski urządził w r. ub. Święto Morza, akademię ku czci generała Orlicz-Dreszera, oraz przez swe Oddziały brał udział w obchodach narodowych i większych imprezach organizacyjnych.

O Oddziale LM im. Stefana Żeromskiego w Detroit czytamy w tamtejszym „Dzienniku Polskim“, że Oddział ten zyskał sobie renomę jednej z najżywotniejszych i najbardziej zasłużonych placówek Ligi Morskiej w Ameryce.

W Newark w stanie nowojorskim, apelując o liczny udział rodaków w zebraniu Ligi Morskiej w Domu Polskim, pisze nowojorski „Nowy Świat“: „Mała garstka członków pracuje i stara się o jak najlepsze rezultaty. Obrona naszych granic morskich, to troska całego społeczeństwa. Pragniemy wolności dla naszej Ojczyzny, pragniemy też, aby była potężna. Każdy dobrze myślący Polak i Polka powinni wstępować w szeregi Ligi Morskiej i Kolonialnej“.

W dodatku „Polski Świat Studentki“ do „Dziennika Polskiego“, ukazującego się w Detroit, czytamy artykuł — „Stypendystka Światowego Związku Pola-

ków zapoznaje się z działalnością Ligi Morskiej i Kolonialnej w Polsce“. Jest to szczerzy, obrazowy reportaż uczestniczki Kursu Wiedzy o Morzu Polskim, opisujący pierwszą wizytę autorki artykułu, p. A. Skowrońskiej, w siedzibie Zarządu Głównego LMK i zakończony słowami: „Chyba tutaj naprawdę skorzystam dla Ligi Morskiej w Ameryce. Przyjęli mnie z otwartymi rękoma. Przyznam się, że zdziwiłem się, że tak serdecznie zajęli się mną“.

Tak rosą i zacieśniają się nowe nici współpracy i solidarności narodowej dokoła jednych i tych samych hasła i programu LMK w Polsce i polskiej Ligi Morskiej w Ameryce.

Zauważyliśmy w „Wiadomościach Codziennych“, ukazujących się w Cleveland, artykuł, poświęcony twierdzeniu, że w Polsce jest jakaś specjalna antypatia do Polaków, rozsianych po świecie. Jedynym argumentem na rzecz tej tezy, stanowczo, zdaniem naszym nie słusznie zawartym w wymienionym artykule, jest... brak ilustracji w „Morzu“ z życia Polaków za granicą. Nie potrzebujemy się tłumaczyć z pomawiania nas nie tylko o jakąś antypatię do rodaków za granicą, ale nawet o obojętności dla nich, gdyż temu przeczą stanowczo przewodnie hasła LMK zbratania wszystkich Polaków na całym świecie, dokoła wyścigu pracy o nasze miejsce na morzu i za oceanem, przewijające się wszędzie na łamach „Morza“.

Ilustrując „Morze“, mamy wielki wybór zdjęć i fotografii z Polski i z całego świata, ze wszystkich objętych naszym programem dziedzin — prócz jednej, tej właśnie, o którą chodzi autorowi wyolbrzymionego tak bardzo pod naszym adresem zarzutu, red. Z. B. Dybowskiemu, który poruszył sprawę słuszną, ale skierował ją na tor fałszywy.

Tak, przyznajemy to otwarcie. Odczuwamy w kraju bardzo brak dobrych, żywych, interesujących zdjęć z życia Polonii zagranicznej, lecz dopóki nie będzie przełamana w tej dziedzinie a p a t i a strony najbardziej zainteresowanej — będziemy wciąż w niemożliwości manifestowania naszej s y m p a t i i c o n a j m n i e j dla Polaków we wszystkich częściach świata inaczej niż słowem drukowanym, które-

go sensu w niczym zmienić nie może brak ozdoby ilustracyjnej.

W Polsce ostatnio rozwinęła się żywa dyskusja na temat współczesnej emigracji żydowskiej z naszego kraju. Rozległ się w tej sprawie również głos kierownika polskiej polityki zagranicznej, ministra Józefa Becka, w postaci szczególnie nie obojętnej dla opinii amerykańskiej i naszego wychodźstwa w Stanach Zjednoczonych, bo w formie wywiadu, ogłoszonego w „New-York Times“.

Deklaracja ministra J. Becka przyczyniła się do wyjaśnienia sytuacji, która wytworzyła się wyłącznie na skutek kampanii pewnych czynników żydowskich przeciw wszelkim konstruktywnym planom w dziedzinie emigracji żydowskiej, kreślonym przez stronę polską, nie mniej pod względem gospodarczym zainteresowaną w tej pozytywnej pracy, w skali światowej, na rzecz szerokich warstw żydowskich w Europie, cierpiących wskutek kryzysu, przeludnienia i związanych z tym zjawisk.

W wywiadzie tym stwierdzone zostało w sposób najbardziej autorytatywny, że „Rząd Polski nie podnosił zagadnienia emigracji na forum międzynarodowym w duchu antysemitki“. W dalszym ciągu wywiadu min. Beck omówił obszernie ewolucję gospodarczo - społeczną w Polsce, na której tle rozwinął się problem żydowski.

Zarówno dwie poprzednie mowy min. Becka, jak i wywiad, wywarły doskonałe wrażenie w kołach amerykańskich Żydów.

Oddział Nowojorski Syndykatu Dziennikarzy Polskich, wystąpił w międzyczasie z listem otwartym do autorów oskarżeń złośliwych i uwłaczających Polsce, na tle sprawy żydowskiej, sformułowanych głównie przez red. Margoshesa. Jak się okazuje z ostatnio otrzymanych numerów polskiej prasy nowojorskiej, najpoważniejsze amerykańskie organizacje żydowskie nie biorą udziału w tej kampanii. Kampania ta jest jedynie dywersją pewnych czynników syjonistycznych, zwalczających zawsze i namiętnie wszelkie próby emigracji żydowskiej innej niż do Palestyny.

K. G. Z.

# Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Mjr Mieczysław B. Lepecki: „W cieniu Kordylierów“. Wyd. J. Przeworskiego, Warszawa, 1937. Stron 320.

Spory dorobek tego znanego podróżnika powiększył się o nową poważną pozycję, jaką jest książka p. t. „W cieniu Kordylierów“. Jest to rzeczowa relacja podróżnicza z wędrówki autora po bliżej nieznanym nam krajach Ameryki Południowej, potraktowana w sposób informacyjno-reportażowy, a oparta na przesłankach historycznych.

Książka obejmuje dwie zasadnicze części: jedną, dotyczącą Paragwaju i drugą — Boliwii.

Paragwaj autor przeciął w miejscach najbardziej zaludnionych, dotkniętych cywilizacją, zawadzając po drodze do niego o stolicę Argentyny — Buenos Aires i pomniejsze miasta — Berisso i Lawallol, skąd podał szkice z życia argentyńskiej Polonii, tęskniącej nieklamany sentymentem do starej ojczyzny.

Niektóre strony zwiedzanej przez autora ziemi paragwajskiej przypominają żywo krainy, opisywane w awanturnych książkach dla młodzieży. Taka jest np. Gran Chaco, o którą przez dłuższy czas toczyła się wojna między Paragwajem a Boliwią, zakończona ostatecznie zwycięstwem Paragwaju. Gran Chaco zamieszkałe jest prawie wyłącznie przez Indian, nieskażonych jeszcze wpływami cywilizacji, żyjących według praw i obyczajów pierwotnych od tysiąclecia, w stanie zupełnie dzikim.

Warto wspomnieć tu, że w Paragwaju znajduje się kolonia polska Fram, na podstawie której autor jeszcze raz stwierdza zdolności kolonizacyjne polskiego chłopca, tak żywo i dodatnio odbijające od nieporadności osadników rosyjsko-ukraińskich, sąsiadujących tam z Polakami.

Część drugą swej pracy Lepecki poświęcił Boliwii, dając tym samym bodaj pierwszą relację z tego kraju. Ciekawy szlak, obrany przez podróżnika, a wiodący od La Paz, po przez „najstarsze miasto świata“, Tiahuanaco, potem zaś przez najmniej związane z cywilizacją części Boliwii, dostarczył nam materiału, zbieranego umysłem szperacza niebanalnego egzotyizmu z pustynnych pun, wysokogórzy indyjskich, zamieszkałych przez plemiona Keczuanów, Ajmarów i dzikich zupełnie Urasów, z wio-

sek ich, rozproszonych na szczytach Kordylierów i na jeziorze Tititaca, liczącym 8.000 km kw., gdzie chronią się nieliczni spadkobiercy i potomkowie nieznanym nam nawet z nazwy narodów starożytnych.

Ujęcie ich życia, wierzeń religijnych, obyczajów, oryginalnych poglądów na moralność — w formę reportaży informacyjnego, jest dobrą metodą wpojenia czytelnikowi rzetelnie opracowanego materiału z tych krain, Europejczykowi prawie zupełnie nieznanymi i niedostępnymi. Tu zresztą najlepszą gwarancją wartości tej książki jest nazwisko jej autora, które mówi samo za siebie. (w. k.)

Bohdan Pawłowicz: „W słońcu dalekiego południa“ — szkice z podróży. — Inst. Wydawn. „Biblioteka Polska“, Warszawa, 1937. Stron 198.

Do pomyślnie rozwijającej się u nas literatury podróżniczej, dorzucił Bohdan Pawłowicz, płodny twórca z dziedziny morskiej i migracyjnej — powyższy zbiór bezpretensjonalnych, ładnym językiem napisanych opowiadań reportażowych, zawierających wspomnienia z podróży po zrewoltowanej Hiszpanii, słonecznej Italii, państwach Ameryki Środkowej i Południowej.

Uwagę czytelnika zatrzymuje przede wszystkim część, która jednolitością tematyki tworzy pewną zwartą całość, różniąc się tym samym od reszty szkiców, luźniej ze sobą związanych. Część ta dotyczy emigracji polskiej w Ameryce Południowej. Zagłębiając się w przesłonecznionych może nieco opowiadaniach Pawłowicza, mimowoli nasuwa się chęć porównania jego książki z książką inną, również świeżo wydana a kontrastowo przeciwną, zadeszczoną, zacienioną nudą, mianowicie z książką Uniłowskiego p. t. „Żyto w dżungli“. Zestawienie to wyjaskrawia zupełną odmienną stanowisk, zajmowanych przez obu autorów i, przyznać trzeba z rzeczową korzyścią dla Pawłowicza, który sprawia, że opisane przez niego zakątki świata czytelnik ogarnia spojrzeniem świeżym. Zadziwia bowiem u Pawłowicza właśnie świeżość zachwytu, temperowanego umiarkowanie przez rzeczowe podkreślenie użyteczności bogato kwitnących ziem brazylijskich. Ten zwłaszcza za-

chwyt, bystrość spostrzeżeń, umiejętność wydobycia z bezbarwnego dla Uniłowskiego krajobrazu przepychu barw, kształtów, półcieni i plam, intuicyjny umiar literacki w dawkowaniu narodowej dumy i sentymentu polskich kolonistów do „Starego Kraju“, szacunek dla ich niezmordowanej pracy pionierskiej — szczerłość zainteresowania się ich życiem, ich sprawami — czynią z Pawłowicza autora, bliskiego sercu czytelnika.

Pozostałe szkice, nieraz urzekające melancholią i napięciem uczuciowym („Śpiewak z Camogli“, „Wielkanoc w Bahia“), odkłamanie z lazurowo-słonecznej sielskości makabrycznymi scenami, czy to rewolucji hiszpańskiej, czy meksykańskich zamieszek, czy widmem bezrobocia w tych krajach, znanych głównie z egzotyizmu — czynią książkę Pawłowicza lekturą ciekawą i pożyteczną. (w. k.)

Bohdan Pawłowicz: „Kolorowe serce“. Powieść. Inst. Wydawn. „Biblioteka Polska“. Warszawa, 1936. Stron 160.

Jest to już czwarta, zdaje się, powieść Pawłowicza dla młodzieży. Po książkach: „Załoga“, „Chłopiec z piniorowych lasów“, „Franek na szerokim świecie“ — przyszła kolej na „Kolorowe serce“, i zapewne nie jedną jeszcze książkę, tak dla młodzieży, jak i starszych, wyda Pawłowicz, „przysięgły“ już autor książek, dotyczących morza i naszej emigracji zamorskiej.

„Kolorowe serce“, to serce chłopca arabskiego z Algeru, którego tak nazwali jego europejscy przyjaciele za jego niezwykłą uczynność, dobroć, przedsiębiorczość i odwagę. Mały Mohamed jest przewoźnikiem portowym. Wraz z drugim malcem, Alim, ułatwiają ucieczkę więzionemu chłopcu cyrkowemu, Willemu, jak się później okazało, Polakowi. Cyrkowcy jednak, a właściwie przemytnicy broni, dla których cyrk był tylko pozorem, kryjącym cele właściwe — chwytają wszystkich trzech potrzebnych im chłopców i porywają ich na najętym statku. Przygody chłopców na statku i dalsze ich dzieje, niewątpliwie zainteresują równych im wiekiem czytelników, którzy w ten sposób dowiedzą się o morzu niejednej rzeczy pożytecznej.

(z. i.)

# Z ŻYCIA ORGANIZACJI

## ZARYS DZIAŁALNOŚCI OKRĘGU LUBELSKIEGO LMK

W okresie pierwszego dziesięciolecia po odzyskaniu przez Polskę dostępu do morza, idea morska nie była spopularyzowana na terenie województwa lubelskiego.

Zaledwie kilka Oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej, nie związanych ze sobą organizacyjnie, stanowiło jedyne ośrodki zainteresowania sprawami morskimi w Lubelszczyźnie.

Do najstarszych Oddziałów zaliczyć należy Miłejów, Lublin, Nałęczów i Sokółów Podlaski.

Z końcem 1931 r. liczba Oddziałów doszła do 8 przy ogólnej ilości 400 członków.

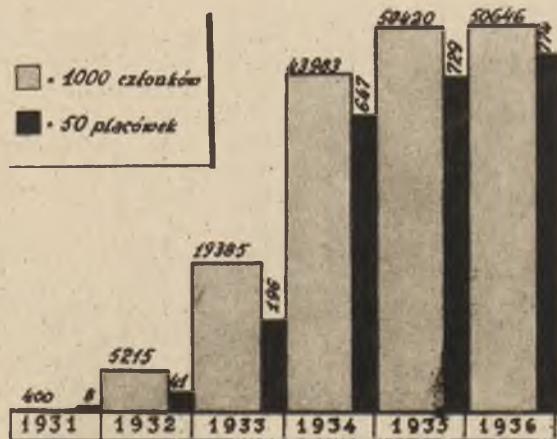
W tym czasie obecny prezes Okręgu, płk. dypl. S. Iwanowski, podjął w porozumieniu z Zarządem Głównym inicjatywę utworzenia Okręgu Lubelskiego.

Zarząd Okręgu, wyłoniony na pierwszym Zjeździe delegatów 8-miu istniejących wówczas Oddziałów, miał przed sobą pracę, w ścisłym tego słowa znaczeniu pionierską, gdyż w terenie Okręg należało organizować od podstaw, od tworzenia Oddziałów.

W wyniku tej akcji, pod koniec roku 1932 Liga Morska rozrosła się do 41 Oddziałów i 5215 członków.

Odtąd rozwój Okręgu nastąpił w szybkim tempie.

## ROZWÓJ OKRĘGU LUBELSKIEGO LMK W LATACH 1931 - 1936



Równocześnie ze wzrostem liczbowym doskonalily się metody pracy organizacyjnej.

Wychodząc z założenia, że województwo lubelskie jest okęgiem typowo rolniczym, Zarząd Okręgu zastosował metodę, która w praktyce okazała się bardzo celowa, nasilenia ogniwami organizacyjnymi przede wszystkim wsi, wprowadzania elementu wiejskiego do czynnego udziału w pracach Zarządów Oddziałów.

W rezultacie na 299 Oddziałów i 148 Kół, istnieje i rozwija się na wsi przeszło ich 90%, przy czym w większości placówek prezesami względnie członkami Zarządów są rolnicy.

Idąca równolegle akcja propagandowa dążyła w pierwszym rzędzie do uświadamiania obywatelom podstawowych prawd morskich i ko-

lonialnych, dając do przeniknięcia świadomością morską najszerzych mas społeczeństwa. W ten sposób osiągnięty został postulat: Liga Morska i Kolonialna obejmuje w swym zasięgu nie tylko inteligencję, ale dochodzi szeroko do mas, zyskując szeroką podstawę społeczną.

Akcja propagandowa przeprowadzona została planowo, poczynając od wyszkolenia kadr prelegentów w Okręgu i Obwodach. We wrześniu 1934 r. zorganizowany został w Lublinie dwutygodniowy kurs dla prelegentów LMK, rekrutujących się głównie spośród studentów Uniwersytetu Lubelskiego.

Absolwenci kursu w liczbie 25-ciu przeprowadzili w ciągu roku 1935 ok. 250 zebrań propagandowych, połączonych z odczytami dla ludności wiejskiej.

Podobne kursy zorganizowały Obwody: Siedlecki, Chełmski i Zamojski. Niezależnie od tego, pod koniec roku 1935, uchwałą Zjazdu Prezesów Obwodów powołany został stały instruktor okręgowy, który prowadzi systematyczną akcję odczytową, połączoną z wizytacją Oddziałów, wygłaszając rocznie ok. 300 odczytów, ilustrowanych przezroczami.

Opierając się na tak gruntownej podbudowie organizacyjno-propagandowej w terenie, Zarząd Okręgu Lubelskiego mógł przystąpić do rozwiązania problemu decentralizacji pracy w Okręgu, celem usprawnienia administracji LMK w terenie.

W ostatnich miesiącach r. 1934 poczęły powstawać pierwsze Obwody, którym stopniowo Zarząd Okręgu powierzał samodzielne kierownictwo całokształtu organizacji i gospodarki finansowej Oddziałów na terenie powiatu.

W roku 1935 organizacja Obwodów została zakończona. Przejmując zasadę podziału terytorialnego, Zarząd Okręgu uwzględnił jednak odrębność niektórych środowisk, wydzielając 4 Obwody Kolejowe: w Lublinie, Siedlcach, Dęblinie i Chełmie, nadto zaś Oddział Garnizonowy w Dęblinie i dwa Oddziały samodzielne, nie podporządkowane Obwodom, w Irenie i Jedlance.

Dwuletni blisko okres działalności 26-ciu Obwodów Okręgu Lubelskiego wykazał wysoką wartość tego systemu, zarówno pod względem organizacyjnym jak i wychowawczym.

Najlepszym tego sprawdzianem jest wywiązywanie się ze składek członkowskich.

W okresie, gdy Oddziały podlegały wprost Zarządowi Głównemu, składki członkowskie wpłacane były zaledwie w stosunku 40% do ilości pobranych miesięczników i z tego okresu pochodzą największe zadłużenia Oddziałów.

Od dnia 1. V. 1934 r., po decentralizacji Okręgu, składki członkowskie wpływały w wysokości ok. 80% w stosunku do wymiaru, od chwili przejścia na system Obwodowy stosunek ten ulega znacznej poprawie i obecnie zamknięcie rachunkowe za rok 1936 wykazuje, że na przypadającą w tym roku sumę składek w wysokości 165.238.08 zł., wpłacono do Oddziałów kwoty 163.617.26 zł., co wynosi 99%.

W ten sposób zrealizowana została zasada dyscypliny społecznej, na którą Zarząd Okręgu ze względów wychowawczych kładzie największy nacisk, by każdy członek poczuwał się do obowiązku punktualnego wpłacania składek członkowskich i spełniania przyjętych zobowiązań.

Stosowane celowo i w sposób stanowczy rygory organizacyjne, wynikające ze statutu, podyktowane zawsze tylko troską o dobro organizacji, pozwoliły na osiągnięcie tego poziomu organizacyjnego, który wyklucza istnienie „papierowych” Zarządów, czy tzw. „martwych dusz” w organizacji.

Należy podkreślić, że stan ten osiągnięty został w Okręgu Lubelskim głównie dzięki pełnej poświęcenia i energii pracy Zarządów Obwodów.

Prawdziwym ogniskiem ofiarnej, głęboko ideowej pracy ligowej jest w pierwszym rzędzie Obwód Janowsko-Kraśnicki, który na odczytach swych gromadzi rocznie ok. 30.000 osób, dalej Obwód Zamojski, Chełmski, Bialski, Lubelski, Lubelski Kolejowy, Hrubieszowski, Lubartowski, Siedlecki i szereg innych, które w pracy zarówno propagandowej, jak organizacyjnej, osiągnęły daleko posunięte rezultaty.

Wspólną płaszczyzną, na której stykają się Obwody z Zarządem Okręgu, są niezależnie od Zjazdów Okręgowych, Zjazdy Prezesów i Skarbników Obwodów, odbywające się w jesieni każdego roku w atmosferze żywej i gruntownej współpracy nad wykuwaniem dróg programowych Okręgu Lubelskiego.

Jednym z poważniejszych wyników tych obrad jest rozwiązanie kwestii szkolnej, która nastęrczała zawsze duże trudności ze względu na specyficzny charakter Kół Szkolnych, wymagający specjalnej uwagi ze strony Oddziałów LMK.

Wyjściem z tej sytuacji jest wprowadzona na terenie Okręgu koncepcja tzw. Oddziałów Szkolnych, które grupują Koła Szkolne z terenu całego powiatu, oddając kierownictwo akcji wśród młodzieży szkolnej w ręce nauczycielstwa.

Daje to rękojmię, że 17-tysięczna armia młodzieży szkolnej, skupiona w 301 Kółach, stanie się kadrą przyszłych entuzjastów morza.

Plan dalszej pracy na tym odcinku przewiduje objęcie siecią Kół Szkolnych reszty szkół powszechnych wyższego typu, bowiem szkoły powszechne 7-klasowe i wszystkie gimnazja posiadają już komórki LMK.

Z pracą na terenie szkolnym Okręg Lubelski łączy akcję sportów wodnych, która drogą propagandy i systematycznego szkolenia teoretycznego przygotowuje grunt do powstania dużego ośrodka

sportów wodnych nad jez. Świtaż dla Okręgu Lubelskiego i Wolyńskiego.

Na sześciu teoretycznych kursach żeglarskich zdobyło elementarne zasady sztuki żeglarskiej ok. 400 członków Kół Szkolnych. Próba praktycznego zastosowania zdobytej wiedzy żeglarskiej był kurs dojazdowy w Puławach, który na jesieni 1936 r. ukończyło 55 uczestników.

Poważną pozycję prac Okręgu stanowi zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej, która, oparta na zasadach daleko idącej powszechności, przyniosła do dnia 31. XII. 1936 r. 319.117,47 zł.

Wynik ten należy zawdzięczać przede wszystkim organizacji zbiórki, która pozwala dotrzeć do każdego obywatela po najmniejszy datek, oraz szerokiej propagandzie idei obrony morza, prowadzonej przez Sekcje Obwodowe z Siedlcami, Hrubieszowem, Janowem, Chełmem i Puławami na czele.

Wspomnieć jeszcze należy o pracach Sekcji Kolonialnej, która pod kierunkiem prof. W. Krzyżanowskiego skupia przy Katedrze Ekonomii Uniwersytetu Lubelskiego grono studentów-naukowców, studiujących zagadnienia Ameryki Południowej oraz prowadzi Ośrodek Dyskusyjny na tematy kolonialne, mający na celu zainteresowanie nawiązaniem stosunków handlowych z Polonią zamorską miejscowych sfer handlowych.

Dorobek dotychczasowy Okręgu Lubelskiego jest wynikiem prac, dokonanych przez zespoły ludzi, którzy na ok. 500 placówkach organizacyjnych stają się jakby onymi „custodes maris” — „strażnikami morza” i myśl morską i kolonialną niosą w szerokie kręgi społeczeństwa Ziemi Lubelskiej i Podlaskiej.

Myśl ta znalazła ogromne szczere odczucie u całego społeczeństwa tych ziem — we wszystkich sferach, we wszystkich zakątkach, — dzięki czemu w krótkim okresie czasu Okręg Lubelski stał się jednym z przodujących Okręgów LMK w Rzeczpospolitej.

Coraz więcej jest „strażników morza” na ziemiach województwa lubelskiego — może dla nawiązania i potwierdzenia dawnych tradycji tych ziem — bo przecież wielkie dekrety króla Zygmunta Augusta, postanawiające tworzenie polskiej floty wojennej — armaty wodnej — owych kaprów, czyli strażników morskich — były podpisywane właśnie w Lublinie.

ST. JAR.

# F. O. M.

DO DNIA 1 LUTEGO 1937 R.  
ZEBRANO W GOTÓWCE  
I PAPIERACH WARTOŚĆ.

## 5.014.733.02



# KRONIKA MIESIĘCZNA

Z okazji dnia Imienin Pana Prezydenta Rzeczypospolitej prof. dr. Ignacego Mościckiego, Członka Honorowego LMK — Rada i Zarząd Główny LMK wysłały Dostojnemu Solenizantowi następującą depezę:

„Rada i Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej składają Ci, Panie Prezydencie, Najdostojniejszy Protektorze Ligi, wyrazy głębokiej czci i życzenia dalszego włodarzenia Polską na pożytek i chwałę Rzeczypospolitej“.

Na zebraniu Zarządu Gł. LMK, odbytym w dniu 15 lutego br. — stanowisko wiceprezesa Zarządu Gł. LMK powierzono kmdr. K. Korytowskiemu, przewodn. Wydziału Funduszu Obrony Morskiej.

Na zebraniu reorganizacyjnym Wydziału Kolonialnego LMK w dniu 25 stycznia br. na stanowisko przewodniczącego Wydziału Zarząd Gł. powołał ppłk. B. Pikuś.

Statut Ligi Morskiej i Kolonialnej przewiduje określone terminy dla walnych zebrań wszystkich ogniw organizacyjnych LMK, a mianowicie dla Oddziałów w styczniu i lutym, dla Obwodów w lutym i marcu, wreszcie dla Okręgów w marcu i kwietniu a zatem w pierwszych miesiącach obecnego roku, jako roku Walnego Zjazdu, odbywającego się w myśl statutu co dwa lata.

W całej organizacji odbywa się wyteżona praca w kierunku opracowania szczegółowych sprawozdań, któreby uzgodniły zarówno stan ilościowy członków i ogniw organizacyjnych, jak też stan finansowy poszczególnych stopni organizacyjnych. Niezależnie od tych prac czysto sprawozdawczych, zawierających wiele ciekawych elementów dla analizy rozwoju organizacji, porządek dzienny walnych zebrań winien uwzględniać i tematy programowe, które dzięki dyskusjom stają się jednocześnie sprawdzianem stopnia zainteresowania członków LMK zagadnieniami, związanymi z naszymi sprawami morskimi i kolonialnymi.

Oczekiwać należy od Walnych Zjazdów Okręgowych, które po przeprowadzeniu decentralizacji przyjęły na siebie całkowitą odpowiedzialność za wprowadzenie społeczeństwa w sferę zainteresowań morskimi - kolonialnymi, jak

tego wymaga odpowiedni paragraf statutu, mówiący o celach i zadaniach LMK, że Zjazdy te przy układaniu porządku dziennego potraktują sprawy programowe jako pierwszorzędne.

Akcja podwajania ilości członków i organizowania nowych oddziałów LMK, zapoczątkowana „Dniami Kolonialnymi“ z końca listopada r. ub., dała pewne wyniki, dzięki którym w tym okresie na terenie 14 Okręgów przybyło 85 nowych Oddziałów i 10 nowych Kół, co łącznie daje wzrost 16.680 członków do dnia 15 lutego 1937 r. W liczbie tych nowoprzybytych członków zanotować należy członków zwyczajnych 2930, popierających 2796, a zbiorowych 10.944.

Zanotować również należy, iż w okresie tym przybyło 4 członków dożywotnich, 1 protektor i 5-ciu opiekunów.

Na uwagę zasługuje działalność Okręgu Nowogródzkiego, który pomimo trudnych i ciężkich warunków pracy zdołał w krótkim czasie powołać do życia 20 nowych Oddziałów i 4 Kół LMK.

Z okazji siedemnastej rocznicy odzyskania dostępu do morza, w dniu 13 lutego br. otwarto w warszawskiej Zachęcie wystawę morską, zorganizowaną przez Tow. Zachęty Sztuk Pięknych i Ligę Morską i Kolonialną, pod protektoratem generała broni Kazimierza Sosnkowskiego, prezesa zarządu Funduszu Obrony Morskiej.

Otwarcia dokonał kontr-admirał Jerzy Świrski w otoczeniu licznych przedstawicieli Marynarki Wojennej.

W dniu 10 lutego br., staraniem Lubelskiego Wojewódzkiego Komitetu Uczczenia Pamięci Gen. Orlicz-Dreszera, Lublin złożył hołd niezłomnemu rycerzowi Rzeczypospolitej. Po nabożeństwie żałobnym o godz. 11-tej, odbyła się uroczystość nazwania imieniem Gen. Orlicz-Dreszera dotychczasowej Alei Zgody i odsłonięcia ku Jego czci tablicy w gmachu Zarządu Miejskiego, w których-to uroczystościach przemawiali: wiceprezes miasta B. Liszkowski i przewodn. Komitetu płk. dypl. St. Iwanowski. Wieczorem o godz. 20-tej odbyła się akademie, otwarta przemówieniem J. Dębskiego, po czym nastąpiła część koncertowa.

Podobna akademie odbyła się w dniu 14 lutego br. o godz. 18-tej w sali Rady Miejskiej st. m. Warszawy, urządzona staraniem Stołecznego Komitetu Uczczenia Pamięci wielkiego pioniera spraw morskich i kolonialnych. Akademie zagaił gen. bryg. Wieniawa-Długoszowski, który wygłosił piękne przemówienie, podkreślając, iż śp. gen. Orlicz-Dreszer należał do tych ludzi, którzy życie swe całkowicie poświęcają wielkim ideałom i pracy dla swego kraju.

Następnie dłuższe przemówienie, oparte na osobistych wspomnieniach o gen. Orlicz-Dreszere, wygłosił Jan Dębski. Mówca podkreślił, iż zmarły był niestrudzonego szermierzem idei kolonialno-morskiej.

Po przemówieniach odbyła się część koncertowa.

Wynik konkursu dla młodzieży szkolnej na tematy morskie i kolonialne.

Liga Morska i Kolonialna w porozumieniu z Instytutem Wydawniczym „Biblioteka Polska“ w Warszawie — ogłosiła konkurs dla młodzieży szkolnej na najlepsze opracowanie tematów, poruszonych w pięciu książkach, wydanych ostatnio przez te dwie instytucje. Nagrody zostały zaofiarowane przez LMK, „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe“ oraz Inst. Wyd. „Biblioteka Polska“.

Sąd konkursowy, zebrany w dn. 14 i 24 grudnia ub. r. w siedzibie Polskiej Akademii Literatury, pod przewodnictwem jej prezesa Wacława Sieroszewskiego — postanowił przyznać:

I-ą nagrodę (oszlony model statku m/s „Piłsudski“, długości 130 cm) uczniowi kl. VIII gimnazjum pod wezwaniem św. Wojciecha w Warszawie, Leszkowi Prorokowi (godło „Prophet“).

II-ą nagrodę (komplet małych modeli okrętów Rzeczypospolitej Polskiej) uczniowi VI kl. gimnazjum państwowego im. Staszica w Warszawie Karolowi Stosykowi (godło „Mare Nostrum“).

III-ą i IV-ą nagrodę (po 12 książek dla młodzieży — do wyboru) uczniowi kl. VII-ej państw. gimn. im. Słowackiego w Czortkowie, Lei Marguliesównie (godło „Mickey“) oraz uczniowi II-go państw. gimn. im. Marszałka Piłsudskiego w Stanisławowie, Mieczysławowi Mikulskiemu (godło „Bałtyk“).

Poza konkursem Sąd Konkursowy wyróżnił 12 prac, nagrodzonych przez Ligę Morską i Kolonialną książką Stan. Kosko „Przez trzy oceany“ i 12 prac, nagrodzonych przez Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska“ książką — L. Janikowskiego „W dżunglach Afryki“.

# K R O N I K A

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc styczeń r. b. wyniosły ogółem 669.862.9 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 667.291.9 ton. Z tej ostatniej cyfry na przywóz przypada 121.036 ton, a na wywóz 546.205.3 ton. Obroty przybrzeżne z W. M. Gdańskiem wyniosły 1.212.6 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 1.408.4 ton.

W porównaniu ze styczniem roku ubiegłego obroty towarowe portu gdyńskiego obniżyły się nieco, co spowodowane zostało wyjątkowo niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi.

W miesiącu styczniu r. b. polskie połowy morskie dały ogółem 1.426.200 kg ryb o wartości 290.635 złotych. Główną pozycję w połowach stanowiły szprotki, których złowiono w tym czasie 1.264.300 kg, dalej śledzie — 116.750 kg, watusze — 33.130 kg, stornie — 4.610 kg i łososie — 3.240 kg.

Udział obu portów polskiego obszaru celnego w handlu zagranicznym Polski stale wzrasta. W r. 1936 zamorskie obroty Gdyni i Gdańska wyniosły łącznie 13.2 miliona ton, co ilościowo stanowi 77 procent, a wartościowo 65 procent polskiego handlu zagranicznego. Jeżeli chodzi o rozdział wyżej podanej cyfry 13.2 miliona ton, to na Gdynię przypada 7.75 miliona ton, a na Gdańsk — 5.45 miliona ton.

Polskie połowy morskie w roku 1936 dały ogółem 23.335.930 kg ryb o wartości 3.993.129 złotych, w porównaniu zatem do ro-

ku 1935 wzrosły ilościowo o 6 milionów kg, a wartościowo o 500.000 złotych.

W przeciągu r. 1936 weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 9.820 statków o łącznej pojemności 9.817.912 t. r. n., z czego przyszło 4.911 statków o pojemności 4.919.765 t. r. n., a wyszło 4.909 statków o pojemności 4.898.147 t. r. n. Na pierwszym miejscu utrzymała się nadal bandera szwedzka, za którą, podobnie jak w r. 1935, szła bandera polska; na trzecie miejsce wysunęła się bandera duńska, wyprzedzając banderę angielską i niemiecką.

Pod banderą polską, którą w r. 1935 reprezentowało 1.165 statków o łącznej pojemności 1.226.6 tysięcy t. r. n., weszło i wyszło z portu gdyńskiego w r. 1936 1.287 statków o łącznej pojemności 1.590.472 t. r. n. Jest to, jak widzimy znaczny wzrost. Procentowo udział tonażu polskiego do ogólnego tonażu wzrósł w roku 1936 do 16.20 procent. Tak więc bandera polska coraz bardziej zbliża się do bandery szwedzkiej, której tonaż roczny 1.928.617 ton wyniósł 19.65 procent ogólnego tonażu. Stojąca na trzecim miejscu bandera duńska ma tylko 9.59 procent udziału w ogólnym tonażu.

Średnio przebywały jednocześnie w porcie gdyńskim 44 statki, średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w r. 1936, wynosił 1.001.7 t. r. n., średni postój w porcie — 51.9 godzin.

Rok 1936 przyniósł znaczne ożywienie zamorskiego ruchu pa-

sażerskiego w porcie gdyńskim. Ruch ten osiągnął rekordową cyfrę 41.322 osób, z czego przyjechało 15.862 osób, a wyjechało 25.640 osób. W porównaniu z rokiem 1935 zamorski ruch pasażerski w porcie gdyńskim wzrósł o 16.319 osób. Tak znaczne wzmożenie ruchu pasażerskiego tłumaczy się z jednej strony ożywieniem ruchu turystycznego, zwłaszcza na nowych motorowcach m/s „Piłsudski” i m/s „Batory”, z drugiej zwiększeniem się ruchu emigracyjnego, w szczególności do Ameryki Południowej, który, sądząc z przewagi liczby osób wyjeżdżających nad liczbą osób przyjeżdżających, wyniósł około 10.000 osób.

Z zestawienia robót inwestycyjnych, wykonanych w Gdyni w r. 1936, wynika, że w dziale budowlanych wybudowano 98 mb. nadwodnej konstrukcji na południowym odcinku falochronu wschodniego, w dziale budowlanych naziemnych wybudowano, względnie rozbudowano, szereg magazynów, lokali biurowych i mieszkaniowych. Ułożono 16.700 m kwadr. jezdni ulic i placów, 8.700 metrów kwadr. chodników betonowych. Wykonano 1.470 mb. sieci wodociągowej, 310 mb. sieci kanalizacyjnej sanitarnej i 1.070 mb. sieci kanalizacyjnej deszczowej. Tabor pływający został powiększony o jeden holownik, jedną motorówkę pilotową i 2 skutki denno-klapowe.

Warsztaty mechaniczne wyposażone zostały w 2 tokarnie i jedną szlifiernię słupkową o napędzie mechanicznym. Wykonano dalej we wszystkich nowych budynkach potrzebną instalację e-

## ROZRYWKI UMYSŁOWE

### 7. SZARADA

Osm-dziewiętego kto poznał uróki  
w sercu dnia nosząc sentyment głęboki,  
raz o nim bajkę opowiada wszędzie  
a w siódmym-szóstym, gdy przyjeżdżać  
bedzie  
raz, jak rybacy pędzi drugie-szoste  
czwóć nim i łowi w nim węgorze tłuste.  
Siedem-trzy nie raz tu potok z siebie  
lecz tym się wcale orzacz nie potrzeba,  
gdyż wkrótce znowu jasny promień słońca,  
rozsunie światłość zdołstą bez końca:  
Płaty, je kocham posad wszystkim w świecie  
włec ósmą-trzecią rozkoszotę pojmiacie,  
która mi serce rozkochothane pałi,  
gdy mnie od rnego życia los oddał.  
Pierś ósmą-płata miłość w sobie kryje,  
włec wotam całość i ono niech żyje!  
Inż. Z. Andrzejewski (Gdynia)

Za rozwiązanie szarady Redakcja „Morza” przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań upływa 28 marca 1937 r. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji z dołączaniem „Rozrywek umysłowych”.

### ROZWIĄZANIA

#### „MORZE” NR. 1 — STYCZEŃ 1937.

##### 1. REBUS

GH (wspak) — Amor Skawłna (bez a) —  
szuje — do, si, e, g. (nuty) — Opi — a —  
a: na „czysto” rebus odczytuje się następująco:

#### „LIGA MORSKA WINSZUJE DOSIEGO ROKU”

##### 2. LOGOGRYF BRIDŻOWY

CULBERTSON — JAK GRAC W BRIDŻA  
WYDAWNICTWO M. ARCTA - WARSZAWA  
Bez błędnie po dwa zadania rozwiąza-  
ło 100 osób — po 1-ym — 33 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

- 1) SELIGOWA Nela — Iwieniec — woj. Nowogródzkie.
- 2) RYBICKI M. — W-wa, Żolibórz, ul. Czarnieckiego 11.
- 3) WISZNIEWSKI W. — W-wa, ul. Mieczkowska 4/7.
- 4) GUJA Władysław — Jaworzno, woj. krakowskie — Gwarantstwo.
- 5) Inż. NIENIEWSKI F. — Niewładow, pow. Rybnicki.

6) Kpt. RAFALSKI Bronisław — Łomża, K-da Garnizonu.

Nagrodę autorską za logogryf bridżowy (31 głosów) otrzymuje „Junona” W-wa.

W związku z ogłoszonym, przez nas w Nr. 1 „Morza” warunkami na pomysłów i najbardziej „relatimowe” ujęcie rozwiązania „Logogryfu bridżowego” — komunikujemy, że do „zapasów” stanęło 25 wytrawnych „szlemiarzy” (5 specjalistów od insynki i 20 od wiersza). Tym razem zwyciężył „malarz” „KASTA” z Dobrego swym artystycznym, akwarelowym majsterzbytkiem p. t. „Bridż w czasach przedhistorycznych, zdobywając tym samym specjalną nagrodę Zakładów Wydawniczych M. Arcta w W-wie w postaci dzieła bridżowego Ety Culbertsona z dedykacją „Junony”.

Wszystkie nagrody niebawem rozsyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

##### SPROSTOWANIE

W poprzednim numerze „MORZA” „chcibilek” drukarski odwrócił kółko rysunków: „Krzyżówki białej” i „Rebusu” — za co naszym Czytelników i Sympatyków dziękujemy.

lektryczną dla siły i światła, założono instalację oświetleniową na nowych ulicach i placach składowych oraz ulepszono i rozszerzono sieć alarmowo - pożarnicza, sygnalizacyjną i telefoniczną. Wreszcie w dziale urządzeń przeładunkowych ustawiono na nabrzeżu Polskim-2 dźwigi portalowe dla przeładunku drobnicy o nośności 1 i pół tony, na nabrzeżu Holenderskim 4 dźwigi portalowe dla przeładunku złomu o nośności 3/5 tony; na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych 4 dźwigi półportalowe dla przeładunku drobnicy o nośności 3 ton oraz 1 dźwig o nośności 7 i pół ton dla przeładunku węgla.

W styczniu r. b. minęło 10 lat pracy Towarzystwa „Żegluga Polska”. W tym okresie statki „Żegluga Polskiej” przewiozły w ruchu zagranicznym 5.006.157 ton

towarów, osiągając za fracht kwotę około 61 milionów złotych. Do r. 1930 przedsiębiorstwo uprawiało tylko żeglugę nieregularną. Pierwsza linia regularna, uruchomiona w r. 1930, połączyła Gdynię z Tallinem i Helsinkami. W r. 1932 uruchomiono linię do Antwerpii i Rotterdamu, w roku 1933 do Hamburga, w r. 1934 do portów wschodniej i zachodniej Szwecji, a wreszcie w r. 1936 do portów Lewantu. Na liniach regularnych przewieziono do dnia 1 stycznia 1937 r. 987.531 ton towarów, z tego w wywozie z Polski — 508.839 ton, w przywozie do Polski — 419.233 tony i w przewozie między portami zagranicznymi — 59.459 ton. Natomiast w żegludze nieregularnej w ciągu 10 lat przewieziono ogółem 4.018.626 ton towarów, z czego w wywozie z Polski — 2.612.560 ton, w przywozie do Polski —

1.003.006 ton i w przewozie między portami zagranicznymi — 403.060 ton. \*

Przewozy polskiej żeglugi nieregularnej w r. 1936 wyniosły ogółem 931.513 ton różnych towarów i 3.154 bel bawełny, co w porównaniu z r. 1935 stanowi wzrost o 79.262 tony; z tego na statki Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego, które odbyły 169 podróży do portów Danii, Szwecji, Norwegii, Belgii, przypada 471.581,5 ton węgla, na statki trampowe „Żegluga Polskiej” — 447.781,5 ton różnych towarów masowych i 3.154 bel bawełny, a na Towarzystwo Okrętowe „Pionier” — 12.150 ton. Na podkreślenie zasługuje przy tym fakt, że niektóre statki trampowe odbywają coraz częściej dalekie podróże, torując w ten sposób drogę dla komunikacji regularnej.

**K. K. O.**

**KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI MIASTA ŁODZI**

Centrala: ul. Andrzeja nr. 3 (dom własny)  
 telefony: Dyrekcja 207-68. Wydz. dysk. 207-57. Wydz. czek. 205-57  
 Oddział I ul. Pomorska 3, telefon: 207-69.

Za wszelkie wkłady i zobowiązania Kasy - odpowiada gmina miejska Łódź całym swoim majątkiem i dochodami  
 Kasa załatwia wszystkie czynności bankowe. ● Wkłady od 1 zł  
**TAJEMNICA WKŁADÓW ZASTRZEŻONA**

Aparaty telefoniczne wszelkich typów! Łącznice telefoniczne ręczne i automatyczne na dowolną ilość numerów. Centrale telefoniczne międzymiastowe  
 Wszelki sprzęt teletechniczny.  
 Aparaty telegraficzne Morsa i Juza.  
 Łącznice telegraficzne.

Radiostacje nadawcze i odbiorcze, telefoniczne i telegraficzne, krótko i długofalowe.  
 Lądowe - okrętowe - lotnicze.  
 Stacje radiogoniometryczne, radiolatarnie. Odbiorniki radiofoniczne. Detektorowe - Sieciowe - Bateryjne.

Liczniki energii elektrycznej. Urządzenia sygn. kolejowe, pożarowe, policyjne i t. p. Automaty sprzedające papierosy, bilety itp. Wyświetlacze numerów i sygnałów dla kas, elektrowni, fabryk. Aparaty do mierzenia wilgotności. Elektr. inst. samoch. Klaksony.



**PAŃSTWOWE ZAKŁADY  
 TELE - I RADIOTECHNICZNE**

W WARSZAWIE, TEL. centr. 565 - 00.



Do  
Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej

w \_\_\_\_\_

DEKLARACJA

Niniejszym proszę o zapisanie mnie w poczet członków \_\_\_\_\_  
LMK. Równocześnie zobowiązuję się wpłacać regularnie składkę mie-  
sięczną w wysokości zł. \_\_\_\_\_ gr. \_\_\_\_\_  
(podać rodzaj)

Miesięcznik \_\_\_\_\_ proszę wysłać pod następującym adresem:

Imię i nazwisko \_\_\_\_\_

Miejscowość \_\_\_\_\_ ul. \_\_\_\_\_ Nr. domu \_\_\_\_\_ m. \_\_\_\_\_

Poczta \_\_\_\_\_

Podpis \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ dnia \_\_\_\_\_ 193 \_\_\_\_ r.

**DO WSZYSTKICH CZŁONKÓW LMK!**

Szczytnym obowiązkiem każdego członka LMK, dobrze pojmującego swe zadania wobec naszej Organizacji, jest zdobycie dla Ligi conajmniej jednego nowego członka.

Chętnych kandydatów na nowych członków nie trudno znaleźć, należy jednak ułatwić im przystąpienie do LMK.

Kto zatem z dotychczasowych członków pragnie czynnie współdziałać z ideą LMK, by przyczynić się do realizowania zadań i celów LMK w sprawach morskich i kolonialnych — które-to cele łatwiej i prędzej osiągniemy, gdy podwoimy, potroimy nasze szeregi — ten niech gotowość swoją zamanifestuje czynem!

Każdy członek LMK winien, nie zwlekając, wyciąć wyżej umieszczoną deklarację i skłonić jednego ze swych znajomych, by ją wypełnił — po czym kandydatowi osobiście wskazać drogę do najbliższego Oddziału LMK, ułatwiając mu wszystko, by tam uiścił pierwszą składkę miesięczną, stając się nowym członkiem naszej Organizacji.

Podwojmy nasze szeregi! Podwoić je winien każdy z nas! W wielkiej liczbie stanowić będziemy siłę!

CELE I ZADANIA  
LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

- 1) LMK uświadamia całe społeczeństwo o konieczności stworzenia realnej siły, zdolnej do obrony wybrzeża oraz interesów Polski na morzu, organizuje i prowadzi stałą zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej (FOM), mający charakter dobra publicznego.
- 2) LMK współdziała czynnie w rozbudowie żeglugi morskiej, portów oraz handlu i rybactwa morskiego, popiera rozwój przemysłu portowego i przetwórczego na wybrzeżu; propaguje hasła wychowania morskiego, opiekuje się ludnością nadmorską, jak również marynarzami i robotnikami portowymi.
- 3) LMK dąży do utrzymania i pogłębienia stosunków gospodarczych i kulturalnych ze środowiskami polskimi za granicą; zmierza do uzyskania dla Polski odpowiednich terytoriów kolonialnych; propaguje czynnie hasła nawiązania bezpośrednich stosunków gospodarczych między Polską a krajami zamorskimi; prowadzi akcję osadniczą na terenach zamorskich, zmierzając do osadzenia na roli w państwach zamorskich tej części naszego przyrostu naturalnego, której nie jesteśmy w stanie zapewnić w obecnych warunkach pracy w kraju.
- 4) LMK współdziała w rozbudowie i eksploatacji dróg wodnych śródlądowych, występuje z inicjatywą w zakresie budowy i utrzymania dróg wodnych w dobrym stanie, czuwa nad bezpieczeństwem ruchu i ulepszaniem dróg już istniejących oraz rozciąga opiekę nad żeglarzami śródlądowymi.

KATEGORIE CZŁONKÓW LMK

- 1) Honorowi, 2) dożywotni (wpłacający przynajmniej tysiąc zł jednorazowo), 3) protektorzy (30 zł wpisowego i 120 zł składki rocznej), 4) opiekunowie (15 zł wpisowego i 60 zł składki rocznej), 5) rzeczywici:
  - a) zwyczajnej (1 zł wpisowego i 1 zł składki miesięcznej);
  - b) popierający (1 zł wpisowego i 50 gr składki miesięcznej);
- 6) zbiorowi (bez wpisowego, 10 gr składki miesięcznej).

PRAWA CZŁONKÓW

- 1) Czynne i bierne prawo wyborcze do władz stowarzyszenia (w imieniu zbiorowych występują delegaci po jednym na dziesięciu);
- 2) prawo zabierania głosu i głosowania na zebraniach Oddziałów;
- 3) prawo korzystania z urządzeń stowarzyszenia;
- 4) bezpłatny przydział różnych czasopism LMK, zależnie od wysokości płaconej składki;
- 5) prawo noszenia odznaki i munduru.

OBOWIĄZKI CZŁONKÓW

- 1) Regularne płacenie składek (nie dotyczy to członków honorowych i dożywotnich);
- 2) dbanie o dobre imię stowarzyszenia i jego rozwój;
- 3) ścisłe stosowanie się do statutu, regulaminów, przepisów, uchwał i zarządzeń władz stowarzyszenia;
- 4) branie jak najczynniejszego udziału w pracach stowarzyszenia i zjednywanie nowych członków.

W  
Y  
C  
I  
A  
Ć

# GALICYJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI W E L W O W I E

NAJSTARSZA INSTYTUCJA  
OSZCZĘDNOŚCIOWA  
ZAŁOŻONA W 1843 ROKU

## KSIAŻECZKI OSZCZĘDNOŚCIOWE Z PORĘKĄ PAŃSTWA

ZASIĘG DZIAŁALNOŚCI:  
CAŁA MAŁOPOLSKA.

ZAMIEJSCOWE WPLATY P.K.O. 500.198

### C E N Y O G Ł O S Z E Ń

W TEKŚCIE: 1300 złotych;  $\frac{1}{2}$  strony 700 złotych;  $\frac{1}{3}$  strony 500 złotych i  $\frac{1}{4}$  strony 400 złotych  
ZA TEKSTEM: 1200 "  $\frac{1}{2}$  " 650 "  $\frac{1}{3}$  " 450 " "  $\frac{1}{4}$  " 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 699-66, P. K. O. Konto Nr. 367  
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd.: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem

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

# WEŻE BRAZYLII

W Butantan pod San Paulo znajduje się Brazylijski Instytut Surowicy Przeciwwężowej, stosowanej jako antidotum na ugryzienia jadowitych gadów. Zdjęcia nasze przedstawiają: 1) Wydobywanie jadu z gruczołów węży; 2) młody pyton i „surucucu de patioba” żyją z sobą zgodnie; 3) laborant Instytutu, uzbrojony w widełki i długie buty, swobodnie porusza się wśród swych pupilów; 4) ogólny widok terenu, na którym hoduje się węże.





Zagłowiec z końca XVIII w.