

MORZE



Australijski żaglowiec
„Joseph Conrad“

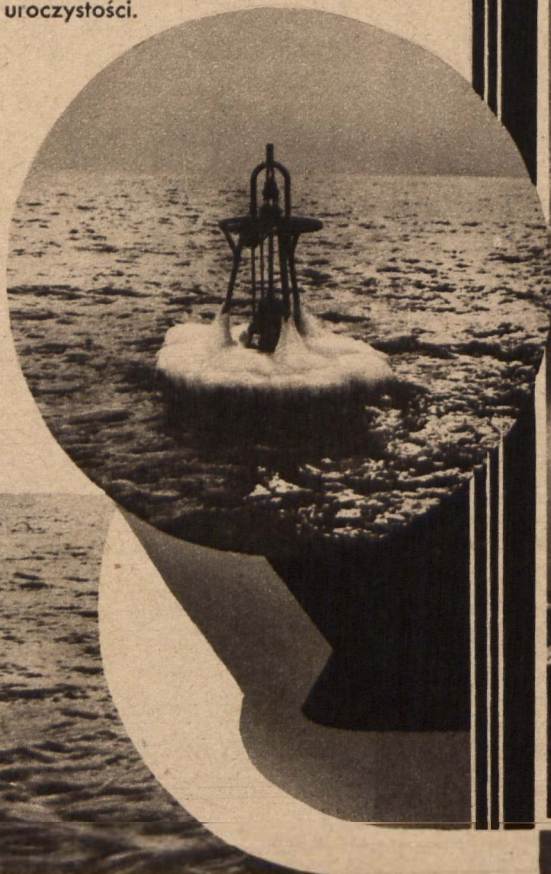
10 LUTY 1936



W GDYNI

XVI rocznicę odzyskania dostępu do morza, Gdynia obchodziła bardzo uroczyste. Po nabożeństwie, na ulicy 10 Lutego kontradmirał Unrug przyjął defiladę oddziałów Marynarki Wojennej, wojska i strzelców. Następnie odbyła się uroczysta akademja, którą zagał Komisarz Rządu, mgr. Sokół. Wieczorem na Oksywiu odbył się apel poległych marynarzy.

Na załączonych zdjęciach widzimy fragmenty z defilady Marynarki Wojennej oraz dwa niezwykle ciekawe zdjęcia morza w czasie wichury i śnieżycy, jaka szalała nad Gdynią w dniu uroczystości.



ERNEST

MORZE

Nr. 3

Warszawa, marzec 1936 r.

Rok XII

TRESC:

KOLONJE

S. P. EDMUND KŁOPOTOWSKI

GDYNIA — SYMBOLEM BUNTU
INŻ. EUGENJUSZ KWIATKOWSKI

10.II 1936 — G. ORLICZ-DRESZER

ROK PRACY — KAZIMIERZ JEZIO-
RAŃSKI

X-LECIE MIASTA GDYNI — BOLESŁAW
POLKOWSKI

O ZWIĘKSZENIE OBROTU HANDLO-
WEGO — I. J.

STANY ZJEDN. A WOLNOŚĆ MÓRZ
— AL. CHRZĄSZCZEWSKI

FLOTY HANDLOWE PAŃSTW ŚWIA-
TA — J. K.

MARYNARKI HANDLOWE PRZED WOJ-
NĄ — WŁ. WILCZEWSKI

PRZELUDNIENIE A EMIGRACJA — MI-
CHAŁ PANKIEWICZ

W MIASTACH ETJOPJI — R. FAJANS

Z SEJMU I SENATU — L. Z.

SCEPTYKOM — O PRACACH LMK

MIĘDZYNARODOWY KANAŁ SUEZU —
ROMAN PIOTROWICZ

Sprawy kolonialne — Przegląd kolon-
jalny — Z życia marynarki wojennej —
Americano — Z życia organizacji —
Kronika — Rozrywki umysłowe.

KOLONJE

Oświadczenie Ministra Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej, złożone w Komisji Budżetowej Senatu, nawiązujące do jego wystąpienia w Genewie, że przy rozpatrywaniu spraw kolonialnych w drodze porozumienia międzynarodowego „Polska będzie miała oczywiście równe prawo i równą możliwość zaspokojenia swoich interesów”, witamy jako zapowiedź czynnego zainteresowania się Rządu polskiego sprawami kolonialnymi, jako oficjalne zgłoszenie naszych praw do zaspokojenia interesów Polski. Pierwsze wystąpienie Rządu polskiego w sprawach kolonialnych daje Lidze Morskiej i Kolonialnej nowy dowód, że podjęta przez nas przed laty akcja i propaganda kolonialna, nie były „fantastycznymi pomysłami”, a wypływały z potrzeb młodego i przeludnionego państwa, z realnej oceny położenia międzynarodowego, z trafnych przewidywań, że w powojennej Europie zagadnienia kolonialne staną niedługo na porządku dziennym wydarzeń i rozpraw w życiu międzynarodowym. Wydarzenia afrykańskie, zbrojna walka Włoch o kolonie, przyspieszyły publiczne już rozprawy o sprawach kolonialnych, zmuszając rządy wielu państw do zastanawiania się nad rozwiązaniem konieczności życia jakimi są: przestrzeń dla przeludnionych narodów, surowce dla państw nie posiadających kolonii.

Po Włochach, którzy przyspieszają załatwienie swoich postulatów kolonialnych w obawie przed zbliżającym się konfliktem zbrojnym w Europie, szykują się do wystąpienia w tych sprawach Niemcy. Hitlerowski pogląd na kolonie uległ radykalnej zmianie. Sam wódz w „imię honoru i potrzeb Niemiec” oświadcza, że Niemcy nie wyrzekły się swoich dawnych kolonii.

O kolonjach i surowcach pisze prasa całego świata, dyskutują parlamenty, wypowiadają swoje poglądy rządy. Były przywódca angielskiej partji robotniczej, Lansbury, spowodował swoim wnioskiem w Izbie gmin, o zwołanie światowej konferencji w sprawach kolonialnych, wielką debatę, która chociaż skończyła się odrzuceniem jego wniosku, ujawniła wielką rozbieżność, ujawniła, że i wśród Anglików coraz głośniejszą mówi się o potrzebie nowego podziału mandatów kolonialnych, o koniecznej potrzebie sprawiedliwego podziału surowców.

Sprawiedliwy podział surowców, to nic innego jak sprawiedliwy podział terenów kolonialnych, słusznie zauważa prasa i opinia francuska.

Surowców mamy nadmiar, każde państwo może je nabywać w kolonjach. Tylko, że państwa posiadające własne kolonie, nabywają surowce w wewnętrznym obszarze za własną walutę, podczas gdy np. Polska kupować je musi za obcą walutę, zdobywaną kosztem olbrzymich ofiar, zbywając za bezcen swoje towary.

Polsce potrzebne są surowce, potrzebne są rynki zbytu kolonialne, nieotoczone murami barjer celnych, co więcej: Polsce potrzebne są tereny osadnicze. Ileż tytułów do tego, by coraz donośniej rozlegał się nasz głos o równych prawach Polski do zaspokojenia naszych życiowych konieczności, interesów, co decydować będzie o przyszłości Państwa i Narodu polskiego.

K. 420/60/45

Nakład 150.000

Cena pojedynczego numeru zł. 1.20

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

Ś.P. EDMUND KŁOPOTOWSKI

Śmierć zabrała z szeregów pokolenia, które walczyło o Polskę niepodległą, ś. p. Edmunda Kłopotowskiego. Zmarły przedwcześnie, zmożony chorobą serca, był On jednym z najwybitniejszych i najczynniejszych członków naszej organizacji, był nie z tytułu — a z zasług, ofiarnej i bezinteresownej pracy — Wiceprezesem Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Przez życie całe w służbie społecznej, narodowej — od ławy szkolnej aż do ostatnich dni pracowitego żywota — pozostał kryształowym, prawym i ideowym typem działacza społecznego. W państwie, o które walczył, zajął wybitne stanowisko w dużej instytucji gospodarczej. Społecznej pracy jednak nie zaprzestał, jeszcze bardziej rozwinął energję i zapał, kosztem zdrowia i sił wyczerpanych, kosztem osłabionego serca — całą duszę oddał wielu organizacjom społecznym.

Zaniemógł, a pracował do ostatnich dni; jeszcze w przededniu zbliżającej się śmierci był z nami, żył sprawami Ligi, troszczył się o losy szkolnictwa polskiego poza granicami Polski. Nigdy nie żył Przedwiośniem Odrodzonej Polski, żył Jej Jutrem, które widział lepszym, potężniejszym, bo składał dla tej przyszłości ofiarnie: uczucia, myśli, wolę i czyny. Czyny dnia codziennego, ofiarę stałą, realizowanie trwale, choćby dalekich celów, sumienne spełnianie podjętego obowiązku — oto spuścizna, którą nam wszystkim pozostawił. Sprawy i cele Ligi Morskiej i Kolonjalnej, wszystkie podjęte przez nas zadania i sprawy Polaków zagranicą były najbliższymi Jego sercu. Jakże często mówił do nas, kolegów i współpracowników: — Nie można wszystkiego zrzucić na Państwo, na Rząd. Trzeba nie ustawać w rozwijaniu samodzielnej, niezależnej pracy społecznej, rozbudzać dla tej pracy serca i umysły młodego pokolenia. Nie z przymusu, a z poczucia obowiązku, dobrowolnie podjęta praca, dobrowolne świadczenia wychowają naszych następców, wprowadzą w życie nowe idee, nowe hasła...

Ile zaszczytnych tytułów, odznaczeń, ile wybitnych stanowisk zajął w życiu ś. p. Edmund Kłopotowski świadczą nekrologi, któremi żegnały Go instytucje, koledzy, przyjaciele. Krzyż Niepodległości, Oficerski Krzyż Polonia Restituta, Krzyż Zasługi, Krzyż Wołyński, Medal „Polska Swemu Obrońcy”, Odznaka za „Walkę o Szkołę Polską” i inne, choć zaszczytne, nie odzwierciedlają Jego zasług.

Na tem miejscu, w obliczu śmierci, pragniemy dać wyraz prawdzie, prawdzie tak prostej, jakim był charakter zmarłego naszego Kolegi, że stał On w pierwszych szeregach, ale szeregach pracy, szeregach kryształowych charakterów, sumiennego spełniania obowiązków. Nie było organizacji, instytucji, akcji, do której przystąpił, bez Jego czynnego udziału w pracy, bez ofiarności, świadczeń — jakże często bezimiennych, a jak zawsze tylko ku chwale

i pożytkowi sprawy składanych. Wykształcony na cyfrach i prawach ekonomicznych, wiedzę, rachunek zaprzęgał do służby idei, choćby odległych, choćby najbardziej oddalonych od dnia dzisiejszego. Każdy nowy dział prac morskich i kolonjalnych, każdy hektar ziemi zamorskiej, zakupionej dla osadników rozpałał Jego serce i umysł do nowych zamierzeń.

Pamiętamy, niedawno, żegnaliśmy jedną z partyj osadników, udających się na „Morską Wolę” do Parany. Wiceprezes Zarz. Gł. LMK żegnał odjeżdżających. Wśród starszych — gromada liczna dzieci jasnowłosych, beztrudnie nasłuchujących wieści o nowej ziemi, o zamorskiej dalekiej drodze. Wzrok ś. p. Edmunda Kłopotowskiego spoczywał długo na tych dzieciach; wzrok, który przesłoniły łzy. Inaczej, mówił do nas później, żegnalibyśmy odjeżdżających, gdyby szli na ziemię, będącą Kolonją Polski. Na obcą ziemię, do obcego terytorjum państwowego iść jeszcze muszą dzisiaj Polacy, choć już synowie wolnego państwa. Stąd lęk o ich przyszłość, stąd troska nasza, by nie zaginęli dla Narodu...

Serce i mózg, uczucie i wolę wnosić muszą do pracy społecznej wszyscy, a zwłaszcza jej przodownicy. Organizacja żyje i rozwija się, gdy jej przyświeca wielka idea, gdy w pierwszych jej szeregach służą ideowi i ofiarni pracownicy. Organizacja staje się braterskim związkiem, pomnażającym siłę, rozmach i wydajność pracy, gdy jej członkowie potrafią przyjaźnią i koleżeństwem umocnić węzły organizacyjne. Te, jakże cenne wartości, rzadkie walory we współczesnym życiu nieprzejednanego współzawodnictwa, walki o byt, o stanowiska, te czyste i bezinteresowne wartości wnosili do życia społecznego ś. p. Edmund Kłopotowski.

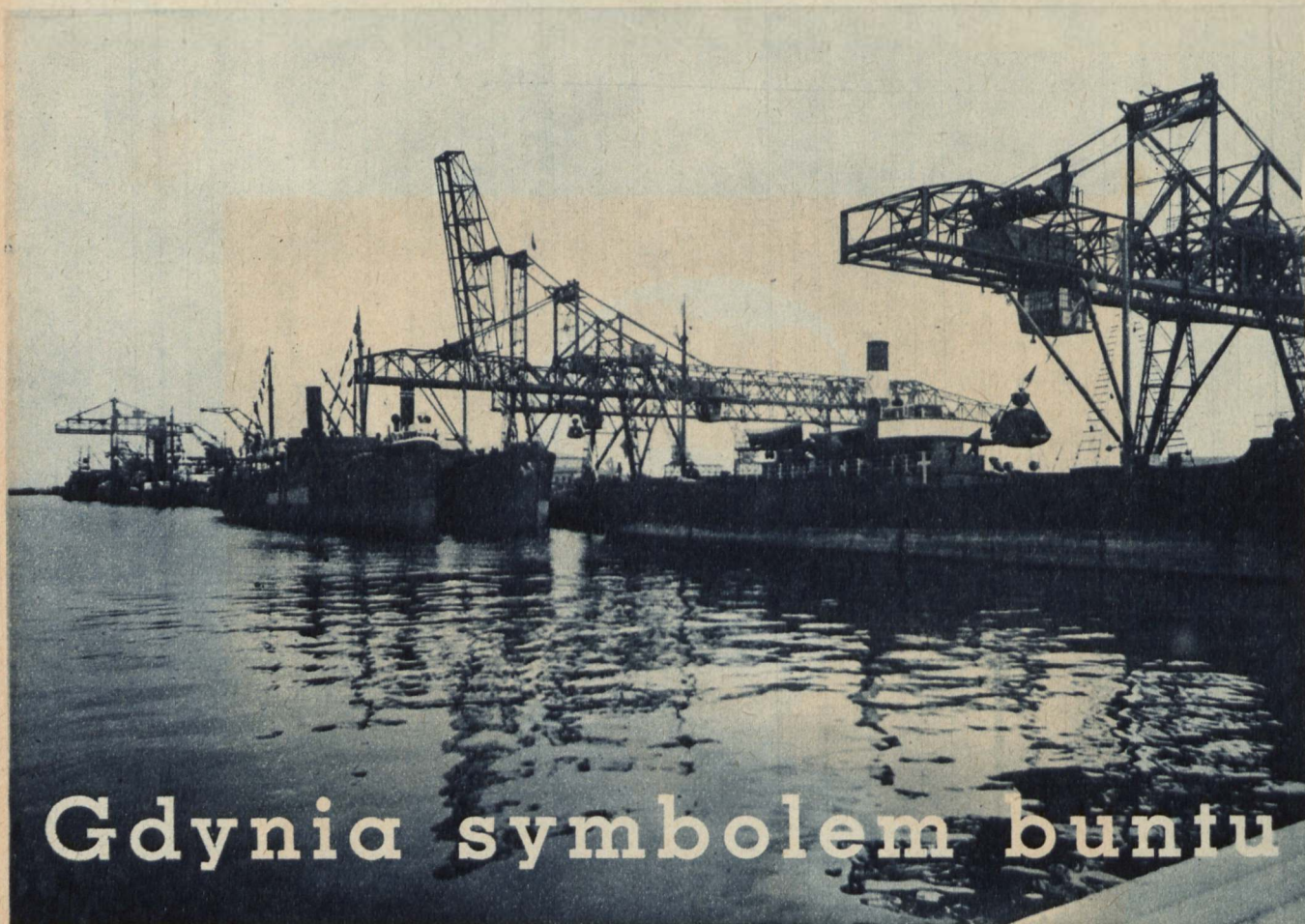
Koleżeństwo i przyjaźń, przyjaźń trwałą przynosił każdemu, kto stawał w szeregach organizacji, która dla Niego była rozszerzonym gronem najbliższych, rodziny.

W lubelskich stronach, wśród pszenicznych łąk i tradycyj jagiellońskich starego grodu, rósł i kształtował swój charakter w walce o Polskę ś. p. Edmund Kłopotowski. A gdy powiał „Wiatr od morza”, gdy zwoływać się poczęli ci, co morską i kolonjalną sprawę chcieli wydzwignąć na czoło zadań Rzeczypospolitej, wśród nich jako jeden z pierwszych stanął i on z młodzieńczym zapałem. W dorobku Ligi Morskiej i Kolonjalnej jest i będzie duża część Jego pracy i zasług, wiele myśli i cennych rad. Pozostanie też wśród nas żywą pamięć o tych wartościach duszy i charakteru ś. p. Edmunda Kłopotowskiego, które wnosili do życia społecznego, a które zjednały Mu szacunek, szczere uczucie przyjaźni i uznanie wszystkich z którymi pracował.

Sztandary LMK okryła żałoba, umarł bowiem przodownik, który dobrze zasłużył się organizacji i jej sprawom.



4. X. 1888 † 21. II. 1936
Ś. P. EDMUND KŁOPOTOWSKI



Gdynia symbolem buntu

To, co w całej przeszłości naszej, w historii dawnej Rzeczypospolitej stanowi — szczególnie w okresie 17 i 18 wieku — zjawisko dominujące i najbardziej charakterystyczne, a zarazem najbardziej ujemne. To fakt rozproszenia odpowiedzialności za przyszłe losy narodu i państwa, to brak jakiegokolwiek ciągłości w najważniejszych, programowych wysiłkach i zamiarach.

Świadomość potęgującego się zła w życiu zbiorowym przenikała z pokolenia w pokolenie coraz głębiej; upadek dawnej potęgi — we wszystkich przejawach politycznych, gospodarczych i społecznych — rysował się coraz dobitniej i coraz wyraźniej. Dokoła Rzeczypospolitej wyrastały nowe potęgi militarne, ale w Polsce nikt nie potrafił się zdobyć na przymus niepopularnej ofiary, wyrażającej się w organizacji stałej armii dla ratowania zagrożonej niepodległości. Rządy wielu państw europejskich czyniły w tym czasie największe wysiłki dla rozwoju własnego gospodarstwa narodowego, a u nas wszelkie wysiłki toczyły w powodzi krytyki, narzekania, oporów, destrukcji i anarchii możliwych, bez jakiegokolwiek realnego rezultatu. Skarb państwowy u naszych sąsiadów na wschodzie i na zachodzie reorganizował się i napełniał, u nas był chronicznie pusty, chronicznie deficytowy i uniemożliwiał podjęcie jakiegokolwiek aktywniejszej i odważniejszej polityki. Każda próba reformy skarbowej, od czasu wojen kozackich i szwedzkich, aż do okresu Sejmu Czteroletniego, spotykała się z niezmiennym oporem prawie całego społeczeństwa. Ani magnaci polscy, ani szlachta, ani dygnitarze i urzędnicy koronni, ani reprezentanci narodu, ani

przedstawiciele gospodarstwa społecznego — nie zdawali sobie sprawy z tej świadomości, że pusty skarb nie napełnia się cudem, a tylko ofiarą i obciążeniem obywateli. Ubożające systematycznie rolnictwo domagało się na Sejmach równania cen przemysłowych w dół, wyznaczało wciąż nowe taksy na wytwory, kupowane w miastach, a równocześnie antigospodarcze ustawodawstwo niszczyło miasta i handel, ścieśniało możliwości konsumcyjne, a tem samem osłabiało ponownie rolnictwo. Przedstawiciele szlachty domagali się wolnego importu towarów zagranicznych, gdy import ten niszczył walutę polską, a wszystkie państwa sąsiednie w oparciu o cła rozbudowywały coraz wszechstronniej własną produkcję, protestowali oni przeciwko wszelkim inwestycjom państwowym, podejmowanym nieśmiało to na wybrzeżu morskim, to wewnątrz kraju, obawiając się, że ten — jakbyśmy to dziś powiedzieli — „etatyzm”, ogranicza swobodę, nierealizowanej zresztą, prywatnej ekspansji i może spowodować jakieś obciążenia podatkowe lub celne. Taką charakterystyczną kampanię i polemikę prowadzono w okresie Władysława IV przeciwko cłom morskim, mającym stworzyć fundusze dla ufortyfikowania wybrzeża morskiego i rozbudowy floty polskiej.

A gdy nawet zjawiała się na horyzoncie życia publicznego jakaś wybitna, historyczna jednostka, gdy próbowała ona mocą swego autorytetu narzucić elementy odpowiedzialności za losy państwa, przystosować jego politykę i jego organizację do zadań i przeciwności, którym Polska musi „stawić czoła”, gdy usiłowała złamać ostrze ciasnego i krótkowzrocznego

egoizmu różnych mafii, to cały wysiłek rozpraszał się w nicości ponownie, po jej zgonie lub zejściu z areny publicznej działalności.

Państwo nasze odznaczało się bowiem dawniej szczególnie słabym instynktem samoobronnym i samozachowawczym, to też i ono i samo społeczeństwo było eksploatowane przez całe wieki ze wszystkich stron.

Jeżeli dziś — my współcześni, przyglądamy się z goryczą i czasem z apatią objawom naszej gospodarczej niedoli, gdy stwierdzamy jak bardzo i jak daleko w tyle pozostaliśmy poza długim szeregiem narodów europejskich w odniesieniu do głównych sprawdzianów siły, to prawie zawsze zapominamy, że połowa naszej współczesnej niedoli i biedy wyrasta z dawno minionej przeszłości. Zapominamy, że tak samo jak losy przyszłych pokoleń i przyszłej Polski kształtować się będą na fundamencie naszej dzisiejszej pracy, naszego hartu, naszej zdolności do współdziałania i naszego rozumu stanu, naszej wytrwałości i ofiarności, tak samo nasze dzieje współczesne muszą się zmagać w trudzie i w wysiłku z tem, co stało się ciężką spuścizną przeszłości.

Przeoglądając — własne i obce — źródła historyczne, możemy z nieulegającym wątpliwości obiektywizmem stwierdzić, że żywioł słowiańsko-polski, przy zlekceważeniu naczelných i naturalnych tendencji politycznych i gospodarczych, był systematycznie w ciągu wielu wieków odpychany od wybrzeża morskiego i ze swych siedzib zachodnich na wschód.

Morze bałtyckie — jako podstawa aktywizmu handlowego i aktywizmu strategicznego — było związa-

ne organicznie i strukturalnie z naczelnymi postulatami polityki Rzeczypospolitej Polskiej.

Jakże jasne jest dziś właśnie dla nas, że rolnictwo, nieoparte o zorganizowany handel wewnętrzny i eksportowy, pomimo dobrych warunków naturalnych, nie może się stać właściwym akumulatorem bogactwa narodowego.

Tak jest dziś i tak samo było w przeszłości. — A w przeszłości Polski ten właśnie problemat był może jeszcze ważniejszy niż dziś. Cała Polska była wówczas nastawiona prawie wyłącznie na rolnictwo, a zarazem była spichrzem dla Europy zachodniej. Posiadamy dokumentaryczne stwierdzenia, iż w połowie 17 wieku, trzy czwarte kapitałów najpotężniejszej giełdy amsterdamskiej zaangażowane było w handlu bałtyckim. Stosunek zaś handlu z Polską za pośrednictwem portu gdańskiego w porównaniu z całym międzynarodowym handlem na Bałtyku, ustalony na podstawie rejestru celnego w Sundzie, stanowił pod koniec 16 wieku prawie 60% ogółu statków. Sam eksport zboża z Polski przez Gdańsk wahał się wówczas w granicach ok. 300.000 ton, a były lata, w których cyfra ta b. znacznie wzrastała. Istniały wówczas w teorii znakomite konjunktury światowe dla rolnictwa polskiego; były całe dziesięciolecia pokoju w Polsce, gdy równocześnie Europa zachodnia toczyła krwawe i niszczące wojny. Ceny zboża dochodziły wówczas do b. wysokiego poziomu. Ale handel zbożowy — wbrew oczywistej potrzebie i sytuacji — dla strony polskiej urywał się w połowie swego programu na Wiśle, przed bramami Gdańska. Port handlowy przestał być dawno instrumentem pomoci



Betonowe umocnienia nabrzeża pod Kamienną Górą

czyż ekspansji handlowej Polski, a stał się celem samym w sobie, stał się uprzywilejowanym i wyłącznym pośrednikiem, umiejącym zgarniać wszystkie ekonomiczne korzyści dla siebie. Mechanizm pośredniczący centryfugował sam wszystkie zyski, pozostawiając produkcji ceny najniższego kosztu własnego.

Już ten jeden fakt posiadał doniosłość tak wielką i w skutkach swych tak powszechną, że po dzień dzisiejszy od nich uwolnić się nie możemy. Ale podobnych zagadnień i podobnych faktów historia Polski notuje znacznie więcej. Można bez obawy o przesadę twierdzić, że zaniedbanie w zakresie realizacji własnej, polskiej polityki morskiej i własnej ekspansji handlowej zubożało dawne państwo o wielomiliardowe wartości, zwięziło nasze granice etnograficzne, zaważało ujemnie na naszym rozwoju społecznym i wreszcie stało się jedną z przyczyn upadku.

Fakt powstania po wielkiej wojnie światowej nowej Polski, wolnej i zjednoczonej, związanej bezpośrednio z Bałtykiem, powstrzymał nagle wiele procesów eksploatacyjnych, zahamował systematyczny wyzysk ziem polskich; musiał więc stworzyć całą falę nienawiści ku nowemu państwu, zrywającemu wszystkie pęta służby — jakgdyby kolonialnej i budzącemu poczucie własnych praw narodowych w zakresie gospodarczym i politycznym. Terytorjalnie najważniejsze elementy gospodarczej samodzielności Polski są związane z województwami: śląskiem i pomorskim. Pierwsze może i powinno się stać punktem wyjścia dla systematycznego rozwoju przemysłu w Polsce, tak zasobnej w niewyzyskane surowce. posiadającej rynek wewnętrzny o nieograniczonych wprost możliwościach konsumpcyjnych i ogromny przyrost ludnościowy — drugie, t. j. Pomorze musi stworzyć podstawy własnego handlu w skali międzynarodowej. Odbudowa Polski, zjednoczenie trzech dzielnic pod względem gospodarczym i społecznym i nastawienie jej rozwoju na typ zachodnio-europejski nie są możliwe bez swobodnego kontaktu handlowego z całym cywilizowanym światem. Tej samodzielności — w szczególnych warunkach Polski, ustalonych już w ciągu wieków — nie zabezpieczy żaden, choćby najkorzystniejszy traktat, nie zabezpieczy obcy port handlowy i obcy element kupiecki. To wszystko musi stworzyć programowo sama Polska, swym własnym, upartym i niezłomnym wysiłkiem i nakładem materialnym.

Z tego też punktu widzenia Gdynia stanowi wyjątkowo wielki i ważny symbol programu nowej, odrodzonej Polski. Oczywiście, iż możemy się cieszyć czy chlubić, że Gdynia w ciągu kilku zaledwie lat stała się jednym z największych portów na Bałtyku, że — odzyskanych praw narodowych na piaszczystym wybrzeżu polskim — nie zmarnowaliśmy w tych pierwszych kilkunastu latach, pomimo wszystkich trudności; że Gdańsk, w oparciu o gospodarstwo polskie, szczególnie jako port, wykazuje b. poważny rozwój i nawet w latach najcięższego kryzysu ma ruch towarowy wyższy dwa razy większy niż w najlepszych latach przedwojennych, przy odcięciu go od gospodarczego zaplecza Polski. Jednakże istotne, najgłębsze znaczenie Gdyni nie leży w samych faktach materialnych. Tego decydującego znaczenia nie posiada sam przez się ani fakt nadzwyczajnego rozwoju miasta Gdyni, ani fakt powstania polskich linii okrętowych, zajmujących w porcie polskim coraz bardziej dominujące znaczenie i niosących już banderę polską

do wszystkich najważniejszych portów świata, ani nawet fakt — nieznanym początkowo Polsce — wykazujący większy obrót towarowy na mikroskopijnym wybrzeżu morskim niż na całej długości potężnej granicy lądowej, ani ilość kilometrów, gotowych i pięknych nabrzeży w Gdyni, ani rosnąca z roku na rok ilość kranów przeładunkowych, wielkich i nowoczesnie urządzonych magazynów, chłodni i fabryk czy może urządzeń kolejowych.

Istota znaczenia Gdyni leży w czem innym. Jest ona bowiem symbolem buntu, który zrodził się świadomie w psychice całego narodu i społeczeństwa polskiego i który jest reakcją przeciwko wiekowej eksploatacji Polski przez obce elementy i siły, eksploatacji, która systematycznie spychała nas w Europie do rzędu elementu wyzyskiwanego i niesamodzielnego, do tego poziomu biedy, która panuje w słomą krytej chacie chłopca polskiego, tego abnegata wszelkiej konsumpcji, lub na poddaszu polskiego pracownika, pragnącego bezskutecznie sprzedać swe siły i zdolności na środki najmarniejszej egzystencji życiowej.

Nic bardziej, jak Gdynia i konsekwentna polityka morska, nie nauczyło nas rozumieć, że tak długo nie podźwigniemy własnego społeczeństwa z dna nędzy, nie oderwiemy się od roli parjasów, jak długo nie zdobędziemy się na takie samo uzbrojenie ekonomiczne, jakie zdobyły systematyczną i programową pracą inne, wielkie i cywilizowane narody Europy.

Drogi handlowe na wschód i na zachód przez granice lądowe zacieśniły się bezpowrotnie. Na ich rozwarcie się nie mogą już wpłynąć decydująco normalne i poprawne stosunki sąsiedzkie. Sama bowiem struktura gospodarcza tych rynków uległa zasadniczej zmianie w okresie tych kilkunastu lat, które przywróciły bałtyckie prawa Polsce.

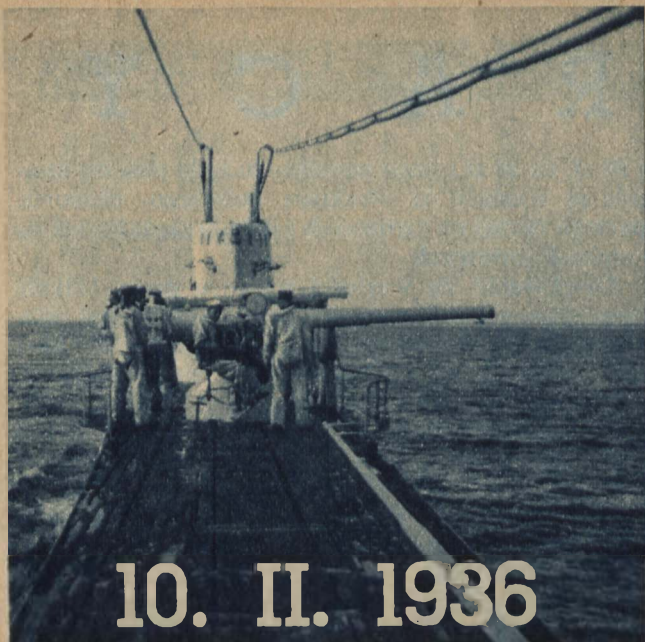
Jeśli chcemy żyć jak naród naprawdę niepodległy i niezależny i politycznie i gospodarczo, musimy zbudować i wyposażyć technicznie i organizacyjnie szeroką drogę komunikacji gospodarczej ze światem. W warunkach polskich istnieje tylko jedna możliwość budowy tej drogi: przez Gdynię. Jednakże „Gdynia“ uda się nam naprawdę tylko wtedy, gdy słowo to stanie się programem całej Polski i to programem trwałym, niezłomnym, programem zawsze żywym i aktualnym, wciąż ulepszanym, doskonalonym i rozszerzanym.

Musimy zrozumieć, że właśnie przez Gdynię, przez Pomorze i Śląsk przebiega główny nerw gospodarczego życia polskiego; że przecięcie tego nerwu, to paraliż całego organizmu, to stabilizacja nędzy wielu pokoleń, to niemożność wydobycia się z pętów tych powikłań, które tak jaskrawo rysują się przed oczyma współczesnego pokolenia.

Jeśli chcemy żyć i dalej prowadzić dzieło wyzwolenia Polski, to muszą stanąć zwarte i karne szeregi najlepszych ludzi w Polsce, którzy z pokolenia w pokolenie przekazywać będą hasło nastawiania zdolności obrony i zdolności twórczej pracy w kierunku Gdyni i Bałtyku, przez etnograficznie polskie Pomorze.

Każda rocznica odzyskania dostępu naszego do morza, to dzień, który ma zawierać w sobie nietyle świadomość osiągniętych rezultatów, ile raczej świadomość, że dzieło nasze i nasz obowiązek daleki jest od zakończenia, że temu programowi służyć musimy wytrwale i solidarnie my i nasi następcy przez szereg pokoleń.

Inż. EUGENJUSZ KWIATKOWSKI



10. II. 1936

Rocznica odzyskania dostępu do morza nie jest świętem historycznym, opierającym się wyłącznie na wątej podstawie spleśniałej tradycji.

Dzięki wprzęgnięciu do życia i pracy narodu potężnego motoru morskiego, oraz ukazania dalekich, bezkresnych horyzontów, staje się ona świętem nadziei i przyszłości.

Sprawa morska w całokształcie tragicznych zmagañ narodu polskiego o lepszą dolę, na chmurnym i smutnym horyzoncie naszym, jest jakby jasnym promieniem, obiecującym wschód gorącego słońca, zwiastuna mocy i życia wytężonego.

Od pracy swojej na morzu mamy prawo spodziewać się wielkich wyników, gdy dzisiaj pierwsze zaledwie kroki na tem, zapoznanem przez Polaka polu działalności stawiamy, odczuwając raczej, niż rozumiejąc, jaką siłę żywotną daje narodowi współpraca z największym żywiołem dostępnego dla człowieka świata.

A świat ten, mały glob ziemski, dla wielkich narodów oddawna zamały, dla nas jest wciąż jeszcze zbyt duży, nieznanym i tajemniczym. Mamy już prawie za sobą wspaniałą wysiłek budowy i organizacji, pierwszego w historii portu polskiego — Gdyni, dający podstawę do nadziei, że przecież wykorzystać morze w całej pełni będziemy umieli. Rocznicę jednak byłyby czczemi i pustemi dniami radości, gdybyśmy nie zdali sobie sprawy z natężenia naszego wysiłku, oraz porównania go z rzetelną pracą innych narodów, tembardziej, że dzięki grzechom przeszłości pozostaliśmy daleko w tyle, a właściwie musieliśmy rozpocząć swą pracę od początku.

Trzeba więc przedewszystkiem zabezpieczyć nasz stan posiadania, który nie może być zmniejszony nawet o jeden metr pobraża morskiego.

Musimy stwierdzić tutaj z całą stanowczością, że nasza siła zbrojna na morzu jest niewystarczająca, a ofiarny wysiłek społeczeństwa w postaci zebranych na F. O. M. 3.800 z górą tysięcy zbyt mały w stosunku do warunków, w jakich się znajdujemy.

Rozbudowa marynarki wojennej na świecie, a w szczególności u naszego zachodniego sąsiada, co nas już bezpośrednio interesuje, postępuje niewspółmiernie szybciej. Znajdując się zatem poza innymi

morskimi narodami daleko w tyle, zwiększamy dzięki niedostatecznemu wysiłkowi — przestrzeń, jaka nas dzieli od ich pełnych zdolności obronnych w stosunku do własnych wybrzeży i zdobytych długoletnim trudem — praw do szerokich przestworzy morskich.

Musimy zrozumieć, że tylko bezwzględna pewność posiadania dostępu do morza pozwoli nam na właściwy rozwój naszych planów gospodarczych, sięgających daleko poza małe „jezioro“ bałtyckie. Niech więc cały naród wypowie swą wolę w tej, pierwszorzędnej dla naszej przyszłości sprawie i niech zdoła się na czyn, którego logicznym następstwem byłaby rozbudowa marynarki wojennej, przynajmniej do granicy możliwości samodzielnego i skutecznego działania na Bałtyku. Niech F. O. M. kilkakrotnie powiększy koło swego zasięgu i szleszczące lub brzęczące rezultaty swojego wysiłku.

Tak się warunki życia polskiego skomplikowały tragicznie, że gdy myślę o morzu, nie mogę zapomnieć o ziemi, której życia bujnego morze jest uzupełnieniem niezbędnym. Ziemi naszej, na której wyrasta potwornie coraz to większa nędza, ziemiach dalekich zamorskich, na których ogromne rzesze rodaków znalazły przytułek w poszukiwaniu pracy i chleba.

Dla nas pozostałych w kraju i dla nich, dalekich tułaczy, dla których Ojczyzna przestała być matką, rozwinieć bandery polskiej na odległych morzach, staje się dzisiaj zasadniczą kwestją życiową.

I tutaj znowu stwierdzić należy, że poczynania marynarki handlowej i morskiego handlu polskiego, nie dają dotychczas gwarancji doścignięcia tych, którzy nas dawno wyprzedzili.

Są narody, które żyją na świecie, inne, które pleśnieją w jednej części świata. Narody morskie i narody lądowe. My, niestety, pomimo dokonanych wysiłków, należymy do tych ostatnich.

Inicjatywa i rozmach polski na morzach są dotąd niezmiernie nikle, niewspółmiernie małe w stosunku do nieodpartych konieczności rozwojowych.

Wyjątkiem jest jeszcze na świecie typ handlowca polskiego — przedstawiciela bandery narodowej, któryby umiał znaleźć na różnorodnych, olbrzymich i bogatych przestrzeniach kuli ziemskiej, możliwości dla naszej zdrowej i nieotoczonej przesadą i kosztowną protekcją rządową — ekspansji gospodarczej.

Od początku istnienia państwa mamy handel zagraniczny, oparty na niezdrowych podstawach, a nie widać większego wysiłku, żeby zerwać z tym stanem, który nam przecież bogactwa zapewnić nie zdoła. Na szerokim świecie tułają się Polacy, jako słudzy innych narodów, z przyszłością Polski niezwiązani żadnym mocnym węzłem.

Musimy więc zdobyć się na heroiczny wysiłek przetworzenia naszego narodu z lądowego na morski i zacząć szukać naszych praw i naszej wielkości nie tylko w Polsce, ale na całej kuli ziemskiej, jeżeli nie chcemy skarleć fizycznie i moralnie.

Rozpamiętywanie i zastanawianie się nad naszą teraźniejszością w dniu rocznicy odzyskania dostępu do morza, winno rozbudzić w nas myśli twórcze, które przekute na pozytywne czyny, dać muszą zupełne zabezpieczenie naszych praw morskich przez budowę silnej marynarki wojennej, z równoległym rozwojem zasięgu bandery narodowej, oraz poszukiwaniem i odnajdywaniem właściwego dla naszego narodu miejsca na świecie.

gen. dyw. G. ORLICZ-DRESZER

R O K P R A C Y

Gdy rokrocznie robimy bilans pracy we wszystkich dziedzinach działalności narodu i państwa, — siłą rzeczy zwracamy naszą uwagę przede wszystkim na odcinek morski, na polskie porty, i rzucamy z zaciekawieniem pytanie: co zdziałaliśmy na morzu, czy wyzyskaliśmy należycie skrawek wybrzeża, który nam pozwolił zetknąć się drogą wodną bezpośrednio z całym światem?

Jak się mianowicie kształtował w 1935 r. nasz handel zagraniczny i jaką w nim rolę odegrały porty polskiego obszaru celnego — Gdynia i Gdańsk.

Rok ubiegły zaznaczył się niestety skurczeniem aktywności naszego bilansu handlowego. Przywóz zwiększył się z 2.555 tys. ton wartości 799 milionów zł. w 1934 r., do 2.572 tys. ton wartości 860 milion. zł. w 1935 r. Wywóz nasz natomiast zmalał. Gdy w r. 1934 wynosił 14.565 tys. ton i 975 milion. zł., to w r. ub. obniżył się do 13.436 ton i 925 milion. zł.

Nie będziemy tu przeprowadzać analizy, dlaczego zaszły te zmiany w zakłóceniu równowagi importu i eksportu.

Przyjrzyjmy się natomiast pracy Gdyni i Gdańska w obsłudze naszego handlu, w obsłudze polskiego zaplecza.

Stwierdzić tu musimy, że rok 1935 stał się dalszym etapem w zdobywaniu tych ładunków, które kierowane były na obce porty i im przysparzały dużych korzyści. Gdy jeszcze w 1929 r. obroty Gdyni i Gdańska według wagi wynosiły 42,3% ogólnych obrotów Polski z zagranicą, a w 1934 r. — 72,2%, to w 1935 r. zwiększyły się do 73,3%. To samo obserwować możemy i przy obrotach według wartości. Rok 1929 zaznaczył się udziałem portów naszych w 27,5%, rok 1934 w 60,7%, a 1935 już w 62,6%.

Rola obu portów w kształtowaniu się wymiany zamorskiej była jednak różna.

Obroty Gdyni zwiększyły się według wagi z 39,3% ogólnego obrotu państwa w 1934 r. do 44,4% w 1935, a według wartości z 36,9% obrotu w r. 1934 do 42,6% w 1935 r. Gdańsk równocześnie w latach tych zmniejszył swój udział w wadze z 32,9% do 28,9%, a w wartości z 23,8% do 20%.

Wysiłki naszych portów ilustruje tablica poniższa, zawierająca zestawienie za szereg lat przeciętnej wartości tony w złotych w ogólnej polskiej wymianie z zagranicą, oraz w wymianie przez Gdynię i Gdańsk. Daje ona obraz pracy, jakiej przedewszystkiem młoda Gdynia dokonać musiała.

Przywóz do Polski	ogólny	przez Gdynię	przez Gdańsk
Rok 1929	622	289	508
„ 1932	482	383	516
„ 1934	313	496	250
„ 1935	334	520	194

Wywóz z Polski	ogólny	przez Gdynię	przez Gdańsk
Rok 1929	134	29	102
„ 1932	80	48	57
„ 1934	67	45	62
„ 1935	69	50	66

Mimo spadku cen, mimo obniżenia się wartości zbywanych i zakupywanych produktów, Gdynia potrafiła zwiększyć wartość przywożonej tony z 289 zł. w 1929 r. do 520 zł. w r. ub. Toż samo i w wywozie

(z 29 zł. do 50 zł.), choć mniejsze tu było pole do działania ze względu na strukturę polskiego eksportu. opartego raczej na surowcach i półfabrykatkach, niż na wyrobach gotowych.

Zwiększanie się wartości wywozu przez Gdynię i przedewszystkiem wartości przywozu, — jest miarą energii i ruchliwości, jaką wykazał młody nasz port, mimo walki konkurencyjnej, wypowiedzianej nam przez porty obce i obce koleje.

Gdynia zdołała zwiększyć swój wywóz z 270 milionów zł. w w 1934 r. do 311 milionów zł. w roku ubiegłym, a więc podwyższyć swój udział w eksporcie według wartości z 15,2% do 17,4% ogólnych obrotów Polski z zagranicą, dzięki wzrostowi eksportu mąki pastewnej i ryżowej, jaj, masła, sło- du, dykt i fornirów, mebli giętych, celulozy oraz szeregu metali i wyrobów z nich. Te artykuły skompensowały z nadkładem ubytek eksportu bekonów, ptactwa białego, szyn kolejowych, papieru.

W przeciwieństwie do Gdyni, wywóz przez Gdańsk obniżył się w r. ub. w wartości z 18,5% ogólnych obrotów Polski do 15,7%. Przypisać należy ten ubytek przede wszystkim bardzo poważnemu zmniejszeniu się wywozu węgla (o przeszło 1 milion ton) oraz drzewa (o około 200 tys. ton) — spowodowane niepomysłną koniunkturą na rynkach międzynarodowych. Straty tej nie wyrównał poważnie nawet zwiększony eksport produktów naftowych, parafiny, zboża, mąki i wyrobów metalurgicznych.

Gdynia osiągnęła duże sukcesy, przejmując nowe towary importowe, jak owoce świeże (2 i pół raza więcej, niż w roku poprzednim), herbata, kakao, ryż, śledzie świeże i solone, rudy i piryty, tran, siarka, wełna, juta, złom żelazny, miedź, szmaty, papier, tektura. Sukces to istotnie jest nielada, bo z 21,7% wartości ogólnego obrotu Polski w 1934 r. (za 385 milion. zł.), udział Gdyni wzrósł do 25,2% (450 milion. zł.), podczas gdy Gdańsk zmniejszył się z 5,3% do 4,3% (z 94 milion. zł. do 77 milion. zł.).

Ale mówiąc o pracy Gdyni, nie można pominąć nowych ulepszeń, które o wzroście roli Gdyni zdecydować miały.

W 1935 r. wszak oddany został do użytku port drzewny firmy „Paged“, powstało szereg nowych placówek, zarówno handlowych, jak i przemysłu portowego, dokonane zostały liczne ulepszenia techniczne, zwiększone urządzenia przeładunkowe. Rozpoczęta budowa elewatora zbożowego najbardziej nowoczesnej konstrukcji o pojemności 10.000 ton z możliwością rozbudowy do 30.000 ton — stanie się nową dziedziną aktywności tego portu.

Przybyły nowe linje regularne, łączące Gdynię ze światem. Posiadamy więc obecnie 50 linii, gdy w 1934 r. było ich 47.

Gdynia rozwija się, staje się symbolem żywotności narodu, któremu służy. Wysunęła się zdecydowanie na czoło portów bałtyckich, jest poważnym centrum importu bawełny, wełny, owoców.

Wszystko to wskazuje na to, że rok 1936 nietylko nie zahamuje rozwoju młodej Gdyni, lecz przyniesie jej nowe zdobycze.

KAZIMIERZ JEZIORAŃSKI

UDZIAŁ PORTÓW POLSKICH W HANDLU ZAGRANICZNYM

W-G WAGI

W-G WARTOŚCI

1929 1934 1935

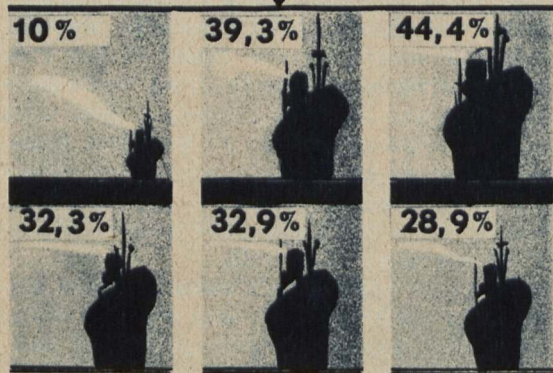
1929 1934 1935



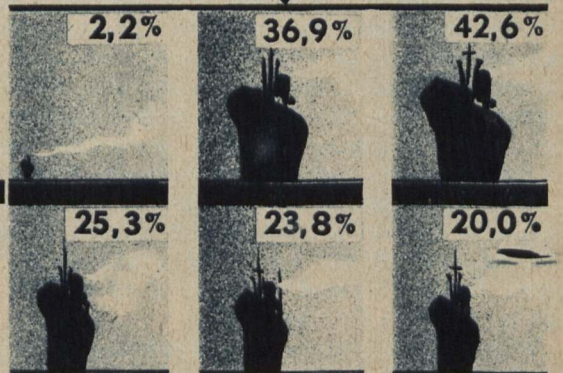
PORTY
POLSKIE
RAZEM



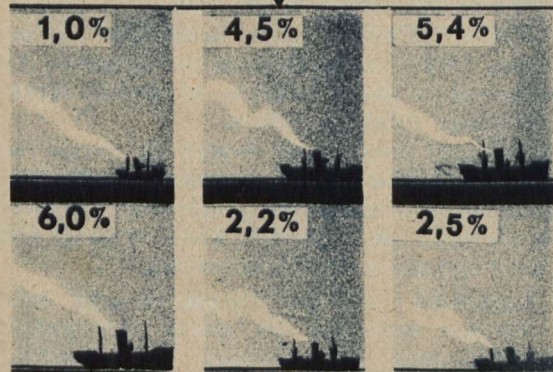
OBROTY PRZEZ



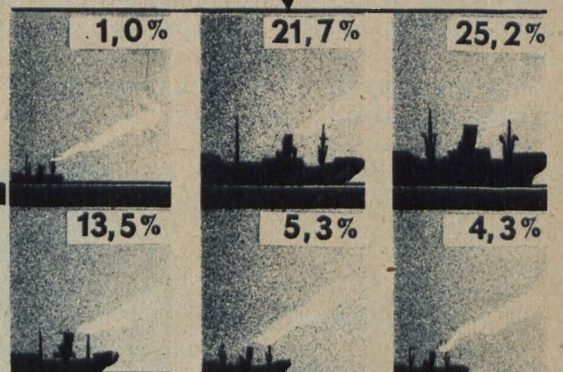
GDYŃIĘ
GDAŃSK



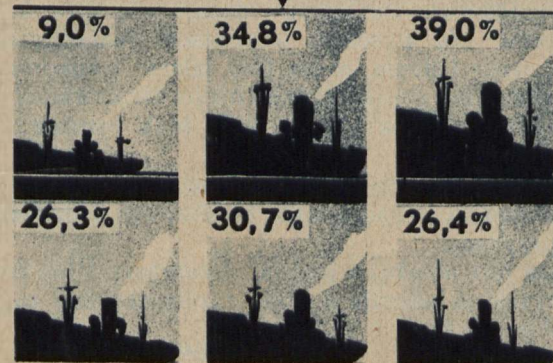
PRZYWÓZ PRZEZ



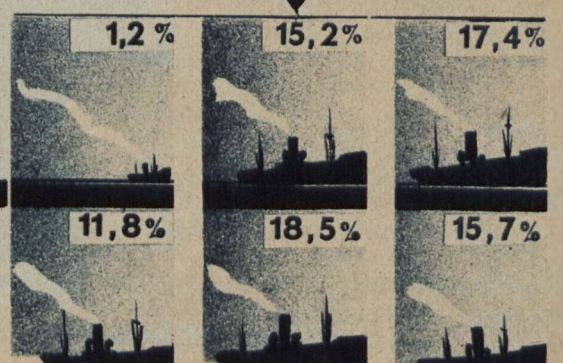
GDYŃIĘ
GDAŃSK



WYWÓZ PRZEZ



GDYŃIĘ
GDAŃSK



Cyfry oparte na danych G. U. S. bez uwzględnienia obrotów przybrzeżnych oraz tranzytu.

X-LECIE MIASTA GDYNI

Dziesięć lat czasu — okres uchwytny dla oka i pamięci ludzkiej, jakże mało znaczy dla rozwoju i budowy każdego normalnego miasta. Setek lat trzeba było na ukształtowanie się wielkich i pięknych miast polskich. Cóż znaczy wobec wieków skromna liczba lat dziesięciu? Okres ten jednak zawiera w sobie całkowite życie i rozwój miasta Gdyni, miasta najmłodszego w Polsce, a prawdopodobnie i w Europie.

Dnia 10 lutego 1926 r. podniesiona została wieś Gdynia do godności jedyne go portowego miasta Rzeczypospolitej Polskiej. Od daty tej zaczyna się właściwie życie i rozwój miasta.

W ciągu lat 10-ciu nikła, słabo zabudowana wioszcyna rybacka, przekształca się w duże miasto portowe, rozbudowywujące się na szeroką skalę z rozmachem europejskim. Warunki gospodarcze i urbanistyczne spowodowały potrzebę przyłączenia do Gdyni sąsiadujących z nią gmin wiejskich, ażeby miasto mogło kierować rozbudową terenów, na których istnieją i powstają nowe osiedla, zamieszkiwane przez zatrudnioną w porcie i mieście portowym ludność. To też z obszaru 638 ha, stanowiącego gminę wiejską Gdynię, w okresie lat dziesięciu przekształciła się Gdynia w olbrzymie miasto, zajmujące 6,582 ha, czyli 66 km kw. Pod względem wielkości terenu, Gdynia zajmuje w Polsce 4 miejsce po Warszawie, Wilnie i Poznaniu.

W związku z intensywnym rozwojem obrotu portu gdyńskiego, a w parze z nim idącym rozwojem handlu i przemysłu, napływają do Gdyni dziesiątki tysięcy ludności. Dzisiaj ludność Gdyni przekroczyła cyfrę 80.000, gdy jeszcze w roku 1931, w czasie II powszechnego spisu ludności, na terenie, zajęтым przez dzisiejszą Gdynię, mieszkało zaledwie 36.000 osób.

Przybywający do Gdyni mieszkańcy musieli znaleźć dach nad głową. Jak grzyby po deszczu we

wszystkich dzielnicach Gdyni wyrastają wielkie i małe domy. Budownictwo stałe o typie wielkomiejskim rozwija się w bezprzykładnie szybkim tempie. W śródmieściu powstają olbrzymie kamienice, zdobiące miasto swoim wyglądem i architekturą. Dość powiedzieć, że w Gdyni, w okresie ostatnich lat 4-ech, wybudowano tysiąc domów, których koszt budowy sięga blisko 30 milionów złotych. Jest to liczba pokaźna, a jeżeli porównamy budownictwo Gdyni z budownictwem mieszkaniowym na terenie całego Państwa, to okaże się, że na Gdynię przypada ósma część ogólnego budownictwa Polski. Śmiało więc możemy powiedzieć, że Gdynia pod tym względem zajmuje najpoważniejsze miejsce wśród miast Polski.

Intensywna rozbudowa miasta wymagała przeprowadzenia szeregu inwestycji zasadniczych, jakimi są drogi, wodociągi, kanalizacja i elektryczność.

W okresie wspomnianych lat dziesięciu wybudowano na terenie miasta i portu blisko 70 km dróg i ulic. Sieć wodociągowa i kanalizacyjna rozciągnęła się na przestrzeni większej części miasta z dość dużą szybkością. Wybudowano około 75 km sieci wodociągowej i blisko 40 km sieci kanalizacyjnej. Woda w Gdyni jest doskonała, czerpana z głębokich studzien artezyjskich; w ilości przeszło 1 miliona m³ rocznie chodzi się do mieszkańców miasta.

Sieć elektryczna poprzecinała swymi drutami nie tylko cały teren wielkiej Gdyni, lecz również obsługuje miejscowości sąsiednie. Spożycie energii elektrycznej w mieście i porcie na siłę i światło jest bardzo znaczne. Przekracza bowiem 15 milionów kilowatogodzin rocznie.

Tym olbrzymim dorobkiem chwali się miasto portowe Gdynia w dniu swego 10-cio lecia.

Cała Polska składa swemu benjaminkowi, już 10-cio letniej Gdyni, najserdeczniejsze życzenia, by rosła i potężniała z dniem każdym, by godnie reprezentowała potęgę Polski na morzu.

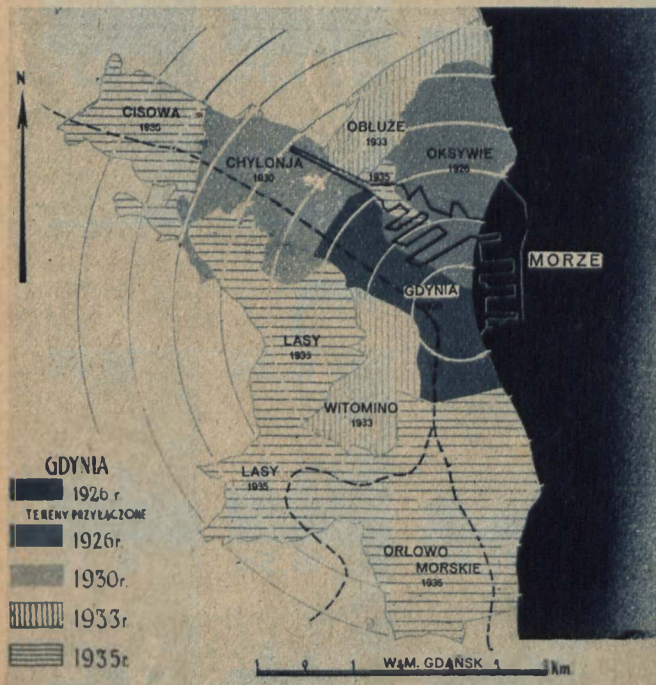
Znamy Gdynię dobrze, ale znamy ją raczej od strony portu — miejsca, gdzie transport handlu polskiego zmienia swój charakter z lądowego na morski. Zainteresujmy się i miastem, które przecież jest funkcją jedyne go portu Rzeczypospolitej.

Jako kąpielisko i lotnisko Gdynia posiada duże walory. Stromo spadające do morza malownicze wzgórza zostawiają przy brzegu dość szeroką i piaszczystą plażę. Plaża ta ciągnie się od śródmieścia do granicy polsko - gdańskiej. Najszerze i najpiękniejsze jej odcinki znajdują się w Orłowie Morskim i na Redłowie. Przyroda brzegów morza Gdyni przedstawia się bujnie i dodaje miejscowości wiele uroku. Na wysokich wzgórzach, okalających z trzech stron Gdynię, rosną lasy iglaste i bukowe. Lasy nadbrzeżne, poprzerzynane malowniczymi ścieżkami i alejami, stanowią, jakby dziki park, opadający do morza.

Piękne jest to połączenie potężnej pracy portu Rzeczypospolitej, ruchu miasta handlowego i dzikiej prawie przyrody.

Gdynia jest potężna i piękna — zaprasza Was do siebie, byście ją poznali, a z nią razem ukochali nasze polskie morze.

BOLESŁAW POLKOWSKI





O zwiększenie obrotu handlowego

Od r. 1925 zaczęła się w Polsce bardziej planowa wymiana towarowa z zagranicą, która stale wzrastała, rokując wszelkie nadzieje rozwoju. Obrót nasz, corocznie zwiększając się, doszedł do ogromnej sumy 5.924 milj. złotych za r. 1929, by przez następne trzy lata borykać się z rozwijającym się kryzysem, tracąc corocznie przez te trzy lata po 1.300 milj. złotych w obrocie — wreszcie w r. 1933 nastąpiła pewna stabilizacja, która nasz obrót towarowy z zagranicą utrzymuje od lat trzech na wysokości około 1.800 milj. zł., wykazując stale, dodatnie saldo. Sądzić z tego należy, że dosięgliśmy w naszej wymianie towarowej z zagranicą t. zw. dna, skąd, można przypuszczać, tylko w górę iść będziemy, bo, oprócz doświadczenia, puszczamy w ruch coraz większe atuty, jak: zwiększający się stale port w Gdyni, rozwój własnej marynarki handlowej, coraz bardziej korzystne traktaty handlowe i inne.

Jakież możliwości może osiągnąć nasz handel zagraniczny, co uważać należy za minimum naszych roszczeń wymiennych na arenie międzynarodowej wymiany towarowej?

★

Polska zajmuje w rzędzie państw cywilizowanych pod względem ludności 11-te miejsce, — w handlu zagranicznym stanowiska tego nie utrzymuje, gdyż co do importu stoi na 28 miejscu, a co do eksportu na 26 miejscu w szeregu 74 ważniejszych krajów świata (dane za 1933 r.).

Wielkość obrotu handlowego z zagranicą dla celów porównawczych oblicza się na głowę ludności w ciągu jednego roku. Otóż, gdy w r. 1928 obrót ten wynosił dla Polski 192 zł., za r. 1933 spadł do 54 zł.,

wskutek czego Polska zajmuje w szeregu krajów co do ogólnego obrotu 27-me miejsce, t. j. niżej od Rumunii (74 zł.), Litwy (112 zł.), Estonii (139 zł.), Łotwy (151 zł.), Czechosłowacji (270 zł.), Niemiec (294 zł.), to znaczy wszystkich swych bezpośrednich sąsiadów, za wyjątkiem Z. S. R. R. z 24 zł. na głowę, gdzie jednak panują zupełnie specyficzne warunki, nie mogące być porównywane z krajami normalnej gospodarki. Jakże znikomo wygląda nasz towarowy obrót zagraniczny w porównaniu z innymi państwami Europy Zachodniej, którym w rozlicznych dziedzinach chcemy dotrzymać kroku. Nie mówiąc już o wielkich europejskich przemysłowych państwach, taka np. Norwegia ma dwanaście razy większy obrót na głowę, Irlandia i Szwecja dziesięć razy większy, Finlandja — sześć razy większy!

Jakim więc powinien być nasz obrót na głowę ludności, do czego dążyć powinniśmy w dziedzinie obrotu towarowego z zagranicą?— Gdybyśmy przyjęli, że zagraniczny obrót towarowy Polski na głowę ludności powinien być przeciętną obrotów naszych bezpośrednich sąsiadów, bez Rosji i Niemiec, wypadłoby dla Polski 149,2 zł. obrotu na głowę, co wysunęłoby Polskę na 21-sze miejsce. Ponieważ ludność Polski w dniu 1 stycznia 1934 r. wynosiła ogółem 33 miliony mieszkańców — nasz obrót towarowy z zagranicą winien wynosić za r. 1933 conajmniej 4.923,6 milj. zł. (t. j. 2,8 razy więcej, niż w rzeczywistości), co nie byłoby wcale nieprawdopodobne, skoro obrót nasz w latach 1927 — 28 — 29 był dużo większy (5.406—5.870 — 5.924 milj. złotych), a w r. 1930 bardzo do tej sumy zbliżony (4.679 milj. złotych).

Kraj nasz jest bardzo ubogi w kapitały, nie ma żad-

nych wpływów gotówkowych z zagranicy, oprócz nadsyłanych przez naszych emigrantów, głównie ze St. Zjedn. A. P., zasiłków dla swych rodzin, długi zaś nasze zagraniczne wynosiły na 1. I. 1935 r. sumę 3.345 milj. złotych, od których należy płacić w obcych walutach, nietylko procent, lecz i raty amortyzacyjne; dla utrzymania przeto samowystarczalności naszego bilansu płatniczego konieczne jest utrzymanie dodatniego bilansu handlowego. Biorąc powyższe, jako bezwzględna konieczność, pod uwagę — wyprawdona przez nas suma 4.923,6 milj. złotych obrotu za r. 1933 powinna się składać mniejwięcej z 2.342,8 milj. złotych jako przywóz, oraz 2.580,8 milj. złotych, jako wywóz, co w konsekwencji dałoby 238 milj. zł. dodatniego salda, salda przeciętnego za lata 1930—1933. Byłoby to podwyższeniem naszego obrotu w stosunku do obrotu rzeczywistego za r. 1933 o 3.136,6 milj. zł., w tem importu o 1.515,8 milj. zł., eksportu o 1.620,8 milj. złotych. — Natychmiastowym efektem tak zwiększonego eksportu byłaby możliwość zatrudnienia około 250 tysięcy nowych robotników, byłoby zwiększenie ładunków kolejowych o przeszło 27 milionów ton, co pociągnęłoby ogromny wzrost dochodów kolejowych, zatrudnienie większej ilości pracowników kolejowych, przeładunkowych, frachtów morskich, wreszcie olbrzymie zwiększenie dochodu skarbu państwa z cel, a wszystko razem zwiększałoby wewnętrzną konsumpcję oraz wywołałoby zanik bezrobocia. Do tego dochodzą inne, olbrzymiej doniosłości, walory gospodarcze.

Być może, czytający te słowa uśmiechnie się połaźliwie, lecz wyżej podane obliczenie ma wykazać, że podobna pozycja w światowym handlu zagranicznym należy się nam już obecnie, jako minimum z racji obecnego stanu naszej produkcji kopalnianej, przemysłowej i rolniczej, i że obrót ten powinien wzrastać z każdym rokiem, zarówno w przywozie, jak wywozie.

Mogą powstać wątpliwości, że, o ile jest słuszne i dobre dla kraju, gdy z niego jak najwięcej eksportujemy, to czy jest potrzebne i celowe, by dążyć również do zwiększania importu do kraju. Tak, bo w miarę wzrostu importu rosną możliwości eksportu do te-

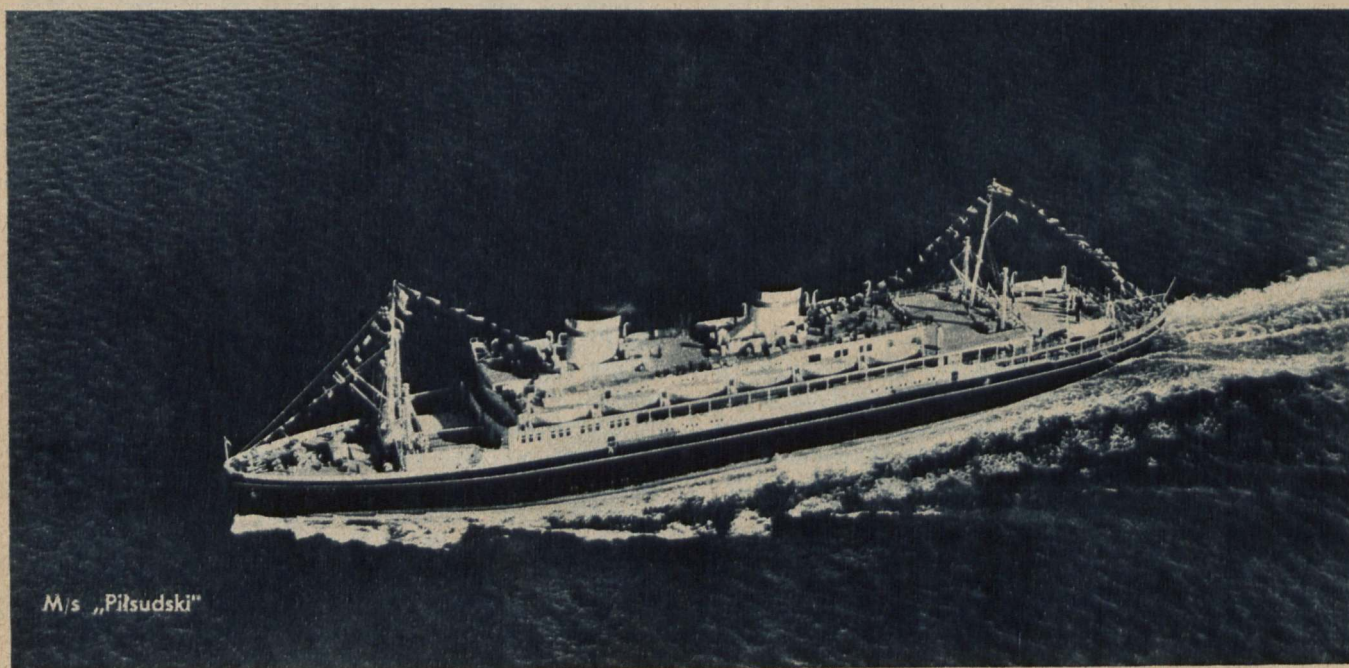
go kraju, a przytem, czyż nie powinniśmy troszczyć się o posiadanie stałych wielkich zapasów surowców, których w kraju nie posiadamy, by w razie jakichś zewnętrznych komplikacyj mieć pod ręką na własnym terytorjum to wszystko, co jest niezbędnie potrzebne do obrony kraju i utrzymania w stanie ciągłym jego życia gospodarczego, a nie mogąc tego wszystkiego otrzymać za waluty — płacimy naszymi towarami.

Zagadnienie handlu zagranicznego należy podobnie traktować, jak inne konieczności państwowe. — Nie mieliśmy w r. 1918 armji, administracji, własnej waluty, nie mieliśmy szkół, rozlicznych instytucyj kulturalnych, a które należało nietylko stworzyć, lecz i dostosować do tego, co się dzieje w innych kulturalniejszych od nas krajach — podobnie należy traktować i postępować z dziedziną handlu zagranicznego: od początku aż do 1929 r. włącznie szliśmy po linii najmniejszego oporu — widząc jednak możliwości załamania się z racji ujemnego bilansu płatniczego, zmieniliśmy od r. 1930 kierunek, wchodząc na drogę dużo uciążliwszą, powolniejszą, lecz pewniejszą, bo zapewniającą coroczne dodatnie salda handlowe. Czas jednak najwyższy, by zagadnienie naszego handlu zagranicznego postawić, podobnie, jak to jest np. z obecną naszą armją, na stopie możliwej doskonałości i współmierności z innymi krajami.

Przecież tu chodzi również o obronę naszego kraju — o obronę jego wartości gospodarczych, a niedopuszczenie do coraz większego wygładzania naszej ludności kosztem stałego zmniejszania się naszego eksportu i niedostatecznego dla nas importu. Trzeba powiedzieć sobie, że kraj nasz z racji swego 11-go stanowiska w świecie, z racji swej różnorodnej produkcji, z racji swej kultury, ma prawo do otrzymania conajmniej 21-go miejsca w szeregu światowych kupców-krajów i bezwzględnie musi dążyć do tego.

I chociaż pragnienie takie może wyglądać, a nawet być, zabardzo agresywne, niemniej przeto postawić sobie należy taki cel w naszym handlu zagranicznym i ku temu celowi zbliżać się konsekwentnie, możliwie szybkimi krokami.

L. J.



M/s „Piłsudski”

Stany Zjedn. a wolność mórz

Jak wiadomo, zgodnie z postanowieniami kongresu paryskiego z r. 1856, morza powinny w razie wojny pozostać wolne i dla neutralnych, to znaczy, że okręty państw, nie biorących udziału w wojnie, powinny mieć możliwość swobodnego wjazdu do portów państw wojujących pod dwoma warunkami: nie powinny przewozić t. zw. kontrabandy wojennej i nie powinny usiłować dostać się do portu, którego blokada została ogłoszona przez jedną ze stron wojujących.

Te przepisy, pozornie jasne, były dotąd stale odmiennie interpretowane przez Anglię i Stany Zjednoczone i przez to stawały się nieustannym źródłem nieporozumień między temi dwoma państwami.

Nieporozumienia dotyczyły określenia **kontrabandy wojennej i blokady**. Stany Zjednoczone, przekonane, że nigdy nie będą wmieszane w żaden konflikt wielkich mocarstw, broniły namiętnie praw neutralnych, stojąc na gruncie restrykcyjnej wykładni obu tych określeń.

Kontrabandę wojenną ograniczyły tylko do towarów, które bezpośrednio mogły służyć dziełu wojny, jak broń i amunicja oraz domagały się zawsze, ażeby blokada była nietylko ogłoszona, ale i efektywnie przeprowadzona.

Anglia, przeciwnie, jako nieograniczona pani wszystkich mórz, była skłonna do ograniczania praw neutralnych przez interpretację postanowień kongresu paryskiego. W ostatnich latach, w stanowisku, zajmowanym przez Stany Zjednoczone w stosunku do zasady wolności mórz, dokonał się zasadniczy zwrot.

Już w grudniu roku 1934 amerykański sekretarz stanu, Cordell Hull, stojąc jeszcze zasadniczo na gruncie tradycyjnej zasady wolności mórz, wystąpił z propozycją udzielenia prezydentowi Stanów Zjednoczonych prawa do oświadczenia, że w wypadkach wojny między obcemi państwami, okręty amerykańskie, udające się w strefy morskie państw wojujących, czynić to będą na własne ryzyko, bez możliwości liczenia na poparcie rządu Stanów, a w dniu 31 sierpnia roku ubiegłego Izba amerykańskiego kongresu wydała ustawę o neutralności, która niedługo potem, w dniu 5 października, znalazła zastosowanie w zakazie wywozu broni do Włoch i Etyopji.

Stoimy tutaj wobec nowego pojęcia neutralności, które przekreśla bronioną dotychczas przez Stany Zjednoczone zasady wolności mórz. W pojęciu neutralności leży jednakowe traktowanie obu stron wojujących, to też kongres amerykański, pragnąc nie wykraczać poza jego granice, odrzucił wszelkie propozycje, zmierzające do przeprowadzenia jakichkolwiek różnic pomiędzy napastnikiem a napastowanym.

Ustawa o neutralności zakazuje wszelkiego handlu bronią, a ogranicza handel innemi towarami, mającemi znaczenie dla prowadzenia wojny, do poziomu przedwojennego.

Wpływ tej nowej neutralności Stanów na przebieg i wynik wojen może być bardzo różny, zależnie od okoliczności.

We włosko - etjopskim konflikcie ostrze jej zwróciłoby się przeciwko Włochom nietylko dlatego, że zapotrzebowanie ich na niektóre produkty, jak naprz. naftę, jest znacznie większe, niż Etyopji, lecz dlate-



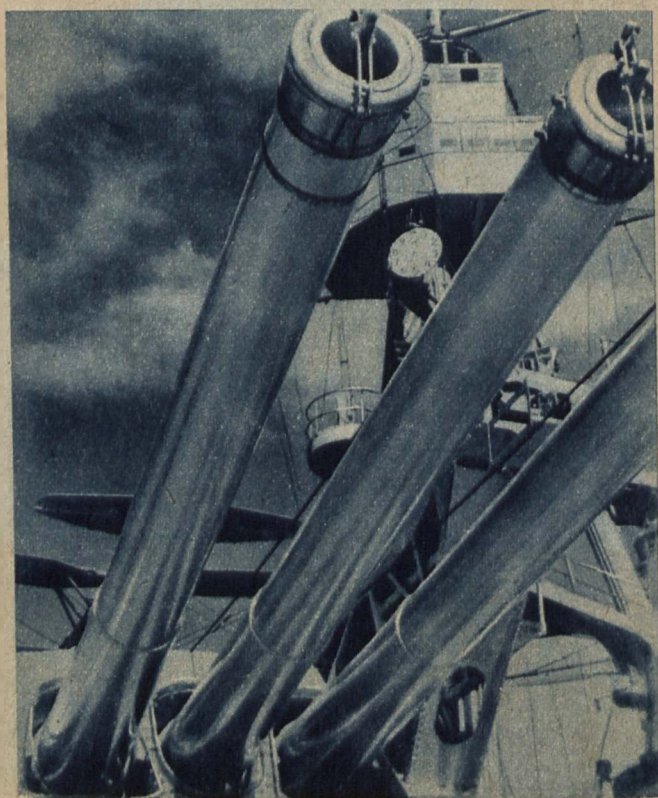
Statua Wolności w Ameryce

go także, że dowóz wielu produktów został do Włoch wstrzymany wskutek sankcyj, zastosowanych przez Ligę Narodów. Teoretycznie rzecz biorąc, nowa neutralność uprzywilejowuje raczej napastnika niż napastowanego, gdyż zasadniczo napastnik przystępuje do wojny lepiej przygotowany i zaopatrzony od napastowanego, który może być nawet przez wybuch wojny zaskoczony.

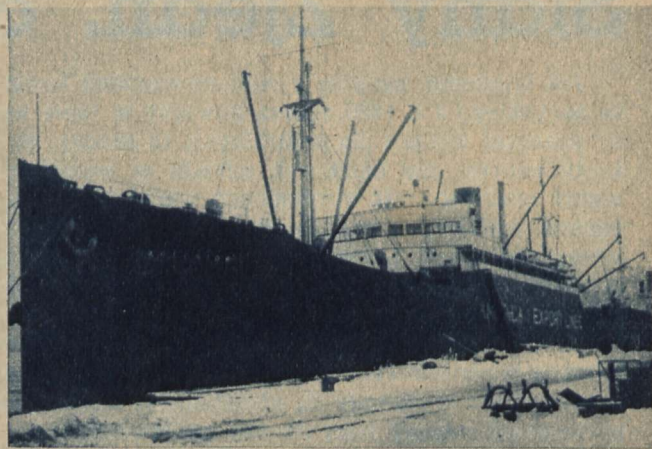
Jeżeli jednak nową neutralność amerykańską traktować będziemy w związku z przewidywaną akcją Ligi Narodów, która zamknie dowóz dla napastnika, pozostawiając członkom Ligi zupełną swobodę wymiany towarów z napastowanym, to dojdziemy do wniosku, że nowa neutralność jest mniej pożądana dla napastnika niż dawna.

Ważne jest tutaj postanowienie, że nawet w granicach, prawem dozwolonych, obywatele amerykańscy będą prowadzić handel ze stronami wojującymi na własne ryzyko, to znaczy, że blokada portów napastnika będzie mogła być przeprowadzona bezwzględnie, okręty z kontrabandą będą mogły być zatopione, bez obawy interwencji ze strony Stanów Zjednoczonych. Będzie to miało wielki wpływ na stanowisko Anglii, która dotąd czuła się skrepowana obroną przez Amerykę rozszerzonego pojęcia wolności mórz, a to skrepowanie, znalazło także wyraz w rezerwie, z jaką Anglija odnosiła się do podejmowania zobowiązań z tytułu art. 16 paktu Ligi Narodów o działaniu przeciwko napastnikowi: „Nigdy, jak długo będę brał udział w rządach” — mówił w listopadzie r. 1934 Baldwin — „nigdy nie zgodzę się na to, ażeby flota brytyjska użyta była do blokady jakiegoś państwa, nie znając stanowiska, jakie w tej kwestji zajmą Stany Zjednoczone”.

Jakie względy rzeczowe skłoniły rząd Stanów Zjednoczonych do rezygnacji z zasad, dotychczas tak energicznie bronionych? Niewątpliwie formalnym



Działa U.S.S. „Pensylwanja”



Statek amerykański „Excelsior” w porcie Odessy

ułatwieniem dla dokonania tego zwrotu był fakt, że, wedle obecnie obowiązującego prawa międzynarodowego, właściwie niema neutralnych, a więc i moralnie upoważnionych do podtrzymywania stosunków handlowych z napastnikiem. Jest tylko napastnik i ci, co obowiązani są go zwalczać. Art. 16 paktu Ligi Narodów postanawia: „że jeżeli jeden z jej członków ucieka się do wojny, to, ipso facto, uważa się, że dokonał on aktu agresji przeciwko wszystkim członkom Ligi”. Wprowadzie Stany Zjednoczone nie weszły do Ligi, lecz te same konsekwencje wynikają dla nich z paktu Kelloga, co zresztą zostało podniesione w obu Izbach kongresu przez senatora Coppera i deputowanego Protera.

Są to jednak tylko względy formalne. Istotne przyczyny tkwią w zjawisku stałego wzmagania się izolacyjnych tendencji w polityce Stanów Zjednoczonych.

Amerykański „izolacjonizm” to jeden z najbardziej interesujących fenomenów na terenie polityki światowej. Zresztą mocarstwowa aktywność polityki Stanów datuje się od niedawna i stąd wolno wnosić, że polityka odosobnienia i rezerwy może bardziej odpowiadać ich tradycjom i wewnętrznym skłonnościom, niż zaznaczające się w ostatnich trzech dziesiątkach lat dążenie do politycznej ekspansji.

Zazwyczaj nie bierze się pod uwagę, że doktryna Monroëgo, wygłoszona w 1823 r., ma dwa oblicza: jedno protestuje przeciwko mieszaniu się państw europejskich do spraw kontynentu amerykańskiego, drugie natomiast wyrzeka się wszelkiej ingerencji Stanów do spraw europejskich. Ostatnia ewolucja polityki Stanów, usuwających się od wszelkich bliższych stosunków z Europą, odsłania więc tylko to drugie oblicze doktryny Monroëgo, które pozostawało zakryte przez trzydzieści kilka lat, t. j. mniej więcej od prezydentury Mac-Kinley'a.

Dzisiaj Yankesi nie chcą należeć do żadnej z międzynarodowych organizacji, zabezpieczających pokój, przyglądają się z niewzruszonym spokojem, jak ich tradycyjny rywal — Japonia, opanowuje Chiny, a wreszcie rezygnują także z zasady wolności mórz, o którą toczyły z Wielką Brytanią tak namiętne spory.

Nowe pojęcie neutralności na morzu to tylko jeden więcej znamieny objaw tendencji polityki Stanów, zmierzającej do zmniejszenia powierzchni tarć, z których mógłby się zrodzić konflikt zbrojny.

AL. CHRZĄSZCZEWSKI

FLOTY HANDLOWE PAŃSTW ŚWIATA

Każdy z nas wie z historii o wspaniałym rozkwicie szeregu państw w różnych epokach dziejów świata.

Egipt, Fenicja, Grecja, Kartagina, Rzym, miasta italskie: Amalfi, Genua, Florencja, Wenecja, Piza, miasta hanzeatyckie, Hiszpanja, Portugalia, później Niderlandy, Francja, Anglja itd., zawdzięczały swoje bogactwo i znaczenie rozwojowi handlu i żeglugi. I o jle zdawaliśmy sobie sprawę, w jaki sposób handel przyczyniał się do ich bogactwa i świetności, o tyle wyraz „żegluga“ był dla nas, Polaków, mało znaczącym dźwiękiem. Niewielu z nas do niedawna zdawało sobie sprawę, że handel, oczywiście handel w najszlachetniejszej odmianie — zagraniczny, zamorski, był nie do pomyślenia bez posiadania własnej żeglugi.

To żegluga umożliwiała i umożliwia do dnia dzisiejszego sprzedawanie bezpośrednio i najkorzystniej bogactw naturalnych lub owoców własnej pracy tam, gdzie są one najbardziej poszukiwane, a równocześnie nabywanie potrzebnych towarów w tych krajach, gdzie one są najtańsze.

Dzięki żegludze zostały dokonane historyczne odkrycia nowych lądów: olbrzymich rynków zbytu i źródeł nieprzebranych bogactw.

Wyprawa Kolumba w końcu XV wieku daje początek nowej erze w historii. W kilka lat później następują dalsze odkrycia: Indje, Meksyk, Peru, Chile.

Rozwój sztuki żeglarskiej zdobywa bezkresne obszary wód, zbliża i zespala odległe lądy w jeden organizm gospodarczy, przynosi olbrzymie korzyści tym wszystkim, którzy tę sztukę opanowują.

Bogacą się przedewszystkiem pionierzy-odkrywcy. Hiszpanja i Portugalia pierwsze rozwijają handel zamorski i dają początek polityce kolonialnej, początek rozkwitu całej Europy.

Wkrótce rozbudowuje swoją flotę Holandia, a w ślad za nią w l. XVII idą: Anglja i Francja.

Państwa te nawiązują stopniowo stosunki handlowe z całym światem, obejmują w swoje władanie liczne kolonie itp.

Z wymienionych państw najzdolniejszymi żeglarzami, najlepszymi kupcami i kolonizatorami okazali się Anglicy, którzy dzięki dogodnemu, wyspiarskiemu położeniu, oraz wyteżonej, wytrwałej i konsekwentnej pracy, zajęli pierwsze miejsce wśród narodów świata, obejmując w swoje władanie najbogatsze i najliczniejsze kolonie, tworzące państwo — olbrzymi organizm gospodarczy, w którym słońce nigdy nie zachodzi.

Dopiero w końcu ubiegłego stulecia budzi się zrozumienie znaczenia morza i żeglugi w Niemczech, w Stanach Zjedn. Am. Półn. i w Japonji.

Szczególnie szybki wzrost floty handlowej wykazują przed wojną światową Niemcy, co niepokoi Anglię, usiłującą zachować swoje niepodzielne stanowisko na morzach i m. in. skłania ją do wzięcia udziału w wojnie przeciwko Niemcom.

Podobnie i dzisiaj mocarstwowe ambicje Italji o władnięcie morzem Śródziemnem, budzą niepokój Anglii, która przy sposobności wojny włosko-abisyńskiej, usiłuje dotychczas jeszcze środkami pokojowemi, pokrozić te ambicje i zabezpieczyć swoje interesy na zagrożonych szlakach morskich.

Z powyższych względów winniśmy się zainteresować poniższą tabelą, ilustrującą tonaż flot handlowych, a więc i znaczenie największych państw morskich.

Liczby te są zaczerpnięte z danych Lloyd's Register (światowe biuro rejestr. statków) i obejmują statki o pojemności ponad 100 b. r. t.

Następnie poza państwami wyszczególnionemi w tabeli, idą według stanu posiadania tonażu w r. 1934: Rosja Sowiecka — 942.259 b. r. t., Belgja — 499.389 b. r. t., Finlandja — 469.436 b. r. t. itd.

W tych międzynarodowych wykazach, począwszy od r. 1930 znajdujemy i Polskę, niestety jeszcze na szarym końcu, z 38 statkami o pojemności 61.947 b. r. t. w r. 1934. (Na dzień 1 stycznia 1936 r. Polska posiada już 48 statków o pojemności 76.500 b. r. t.)

W uzupełnieniu zamieszczonej tabeli dodać należy,

TONAŻ FLOT HANDLOWYCH

	1 9 1 4		1 9 2 0		1 9 3 0		1 9 3 4	
	ilość statków	B. R. T.	ilość statków	B. R. T.	ilość statków	B. R. T.	ilość statków	B. R. T.
O g ó ł e m	30.836	49.089.522	31.595	57.314.065	32.713	69.607.644	30.997	65.576.612
w tem :	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Anglja	11.328	21.045.049	10.831	20.582.652	10.754	23.381.614	9.967	20.841.218
2. St. Zj. Am. Półn.	3.174	5.368.194	5.457	16.019.289	4.223	14.045.808	3.739	13.045.037
3. Japonja	1.103	1.708.386	1.940	2.995.878	2.060	4.316.804	1.949	4.072.707
4. Norwegja	2.191	2.504.722	1.777	2.219.388	1.916	3.668.289	1.908	3.981.354
5. Niemcy	2.388	5.459.296	1.138	672.671	2.157	4.229.235	2.043	3.690.990
6. Francja	1.576	2.319.438	1.758	3.245.194	1.651	3.530.879	1.567	3.298.053
7. Italja	1.160	1.668.296	1.115	2.242.393	1.380	3.331.228	1.242	2.928.396
8. Holandia	806	1.496.455	987	1.793.396	1.401	3.086.315	1.426	2.618.016
9. Szwecja	1.466	1.118.086	1.297	1.072.925	1.417	1.623.938	1.339	1.608.872
10. Grecja	485	836.868	405	530.261	546	1.390.899	550	1.507.260
11. Hiszpanja	1.466	1.118.086	1.297	1.072.925	891	1.231.737	840	1.177.627
12. Danja	822	820.181	745	803.411	705	1.088.006	700	1.104.397

że ogólny tonaż światowy w r. 1918 wynosił 48,523.610 b. r. t., w r. 1919 — 50,919.273 b. r. t., od r. 1919 zaznacza się gwałtowny wzrost w tonażu, który w r. 1931 osiąga rekordową cyfrę 70,131.040 b. r. t.

Kryzys, jaki nawiedził świat cały, nie ominął oczywiście i żeglugi. Od r. 1931 ogólna liczba tonażu stopniowo maleje i, jak widzimy, w r. 1934 wynosi już tylko 65,576.612 b. r. t.

Porównyując jednak sumy tonażu przedwojennego i z pierwszych lat po wojnie z sumami obecnymi, należy mieć na uwadze wynalazki i udoskonalenia techniczne, jakie zostały osiągnięte w międzyczasie i są stosowane w budowie statków. Postęp w tej dziedzinie sprawia, iż statek wybudowany w latach ostatnich, dzięki przede wszystkim znacznie większej szybkości, usprawnieniom przeładunkowym, organizm transportów itp., ma znacznie większą zdolność przewozową, aniżeli statek o takiej samej pojemności sprzed lat 20-tu czy nawet 10-ciu.

Z załączonej tabeli wynika również, że po wojnie światowej Anglja, pomimo, iż zachowała swoje pierwsze miejsce, została jednak znacznie osłabiona, gdy bowiem przed wojną dysponowała ona aż 43 proc. tonażu światowego, to po wojnie światowej stosunek ten spadł do około 33 proc. Natomiast gwałtowny wzrost wykazuje flota Stanów Zjedn. Am. Półn., za którą podąża, budząca powszechny podziw i obawy, Japonja.

Niemcy w wyniku przegranej wojny zostały zepchnięte daleko z drugiego miejsca, szybko jednak odbudowują swoją flotę, dążąc do osiągnięcia przedwojennego poziomu. Podkreślić należy, iż znaczna wię-

szość floty niemieckiej składa się z jednostek powojennych, jest to więc tonaż zmodernizowany o dużej sprawności technicznej, nastawiony na handel zamorski, tak, iż stosunek zdolności przewozowej tej floty jest korzystniejszy od stosunku liczb bezwzględnych tonażu.

Drugi nasz sąsiad, Rosja Sowiecka, również szybko powiększa swój tonaż, przekroczyła już przedwojenny poziom floty rosyjskiej i dąży do całkowitego obsłużenia swoich zagranicznych obrotów towarowych pod własną banderą handlową.

Szereg państw morskich, jak Holandja, Szwecja, Grecja, Danja z Anglja na czele, obsługują swojemi statkami nie tylko obroty towarowe własnych krajów ale i państw trzecich, ciągnąc z tego tytułu olbrzymie sumy. Jest to t. zw. **niewidzialny eksport**, stanowiący główną pozycję w ich bilansach płatniczych, podstawa dotychczasowego rozwoju i dobrobytu. To też w umowach międzynarodowych, wymiana towarowa, a w szczególności kupno towarów, uzależnione jest coraz częściej od korzystania z żeglugi państwa, którego flota jest rozbudowana ponad miarę własnych potrzeb, a na utrzymanie której, wobec panującego kryzysu, płyną coraz większe fundusze z kas państwowych. Pomimo to jednak państwa morskie wszelkimi środkami i sposobami dążą do utrzymania swoich pozycji w świecie żeglugowym, do zachowania złotodajnego dotychczas źródła dochodu, które, obok bezpośrednich zysków, dają wiele innych korzyści, a przede wszystkim uzależniają tych, którzy z braku własnej floty zmuszeni są korzystać z usług innych.

J. K.



Beczki z winem w porcie francuskim Sète, przygotowane do załadowania na statek

MARYNARKI HANDLOWE PRZED WOJNĄ

W chwili zmagania się bandery polskiej z trudnościami gospodarczymi powojennych warunków, dobrze jest przypomnieć czynniki rozwoju dwu największych w swoim czasie marynarek handlowych świata, aby móc porównać drogi i możliwości rozwoju marynarki polskiej.

Weźmy najpierw niemiecką flotę handlową. W roku 1850 flota handlowa Hamburga i Bremy posiadała 140.000 t. b., a w 8 lat później 267.000 t. b. Ogółem tonaż niemieckiej marynarki handlowej wzrasta z 1.569.000 t. r. b. w roku 1890, co stanowi 7,1% tonażu światowego — do 5.459.000 t. r. b. w roku 1914, czyli do 11,1% tonażu światowego, stawiając marynarkę tę na drugim miejscu w szeregu marynarek handlowych świata.

W miarę, jak budowano w Niemczech nowe linie kolejowe i kanały, wiążące Hamburg i Bremę z zapleczem, nowe drogi dostarczały marynarce handlowej surowce i towary do przewozu i odwrotnie, — otwierały rynki zbytu dla artykułów, sprowadzanych drogą morską. Rzeka Elba odegrała pod tym względem dużą rolę i przyczyniła się znacznie do rozwoju portu w Hamburgu. Mniej więcej równocześnie nastąpiło w Niemczech zniesienie barier celnych między poszczególnymi państwami, wchodzącymi dziś w skład Rzeszy.

Z artykułów, przewożonych przed wojną światową w niemieckim obrocie towarowym morskim, wymienić należy w wywozie: węgiel, którego Hamburg wywoził około 1 miliona ton, przywożąc naodwrot nieco więcej, niż jeden milion ton węgla z Anglii. Przez Hamburg wywożono również przeszło 1 milion ton cukru, który przychodził Elbą z Austrii i Czechosłowacji; trunki, jak piwo i wino; wreszcie sole potasowe i inne stanowiły znaczny kontyngent w wywozie morskim Hamburga.

W przywozie wymienić należy: saletrę chilijską, której Niemcy sprowadzały przed wojną około pół miliona ton; około 2 milionów środków żywnościowych oraz surowce dla przemysłu i rolnictwa.

Przez Bremę szedł głównie ruch emigracyjny. Ogółem statki niemieckie przewoziły przed wojną rocznie kilkaset tysięcy emigrantów.

Ładunek niemieckiej floty handlowej nie nadawał się do przewozu „trampami“, to też w ogólnej cyfrze przedwojennego tonażu marynarki niemieckiej stosunkowo bardzo niewielka część przypada na „trampy“. Cyfrowo przedstawia się to następująco: W roku 1914 na ogólną sumę tonażu niemieckiej floty handlowej: 5.459.000 t. r. b. przypadało 4.300.000 t. r. b. na tonaż statków, kursujących na liniach regularnych, a reszta, t. j. około 1 miliona t. r. b., na „trampy“.

Ładunek przedwojennej marynarki niemieckiej składał się w znacznej mierze z towarów niemieckich, które spotykały na rynku zbytu silną konkurencję artykułów innych krajów. Dla usunięcia tej przeszkody we wszystkich portach, dokąd docierały statki niemieckie, tworzono niezwłocznie agencje okrętowe, których pracownicy zajmowali się jednocześnie reprezentacją, bądź akwizycją dla niemieckich firm eksportowych. W ten sposób akwizycje towarowe niemieckich agentów okrętowych dostarczały coraz to wzrastających ładunków dla statków nie-

mieckich, co znów umożliwiało dalszy rozwój tonażu niemieckiej floty handlowej.

W tych warunkach niemiecki handel zamorski w roku 1911 osiągnął, wartościowo biorąc, 19 miliardów marek, z czego na przywóz wypadło przeszło 10 miliardów marek, a na wywóz przeszło 8 miliardów marek, w tem wyroby przemysłu niemieckiego przedstawiają pokaźną sumę 5 miliardów marek.

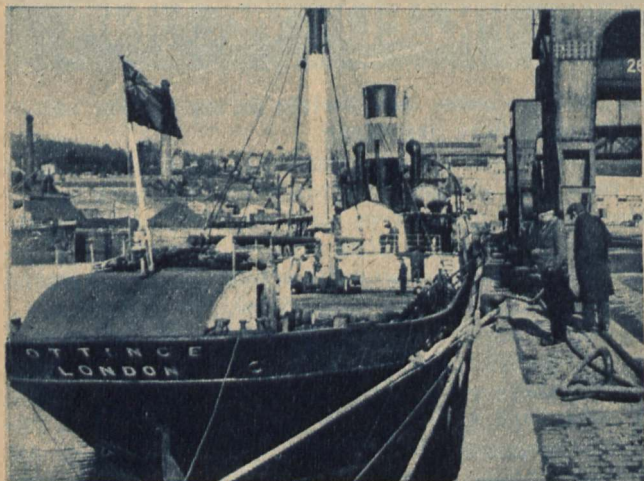
Charakterystyczną również cechą niemieckiej marynarki handlowej jest skoncentrowanie jej w rękach kilku nieledwie wielkich towarzystw okrętowych. W roku 1913 dziewięć towarzystw okrętowych posiadało przeszło 3.100.000 t. r. b., czyli więcej, niż połowę całego tonażu niemieckiej marynarki handlowej.

Wysokie skoncentrowanie stanu posiadania niemieckiej marynarki handlowej spowodowane było przede wszystkim rodzajem ładunków, przewożonych pod banderą niemiecką. Przyczyniła się do tego również państwowa polityka subwencyjna oraz kolejowo-taryfowa.

Inaczej układały się warunki rozwoju angielskiej marynarki handlowej. W latach 1650 — 1850 uprawiano w Anglii politykę silnego protekcjonizmu w stosunku do „shipping of Great Britain“, wprowadzono t. zw. prawo Cromwella, zabraniające przywozu towarów zagranicznych z dalekich dystansów inaczej, jak pod banderą angielską. Zarówno jednak polityka protekcjonistyczna, jak i późniejszy okres „free ship policy“ — polityki wolnej konkurencji, gdy angielska marynarka handlowa, rozbudowana protekcjonizmem, nie obawiała się już żadnej konkurencji, przyczyniły się znakomicie do rozwoju floty handlowej Anglii. W roku 1890 ogólny tonaż angielskiej marynarki handlowej wynosił 10 milionów t. r. b., a w 1914 roku 21 milionów t. r. b., co stanowi 42,9% ówczesnego tonażu światowego przed wojną przypadała na angielską flotę handlową, która do dziś dnia pozostała największą marynarką handlową świata.

Do rozwoju angielskiej floty handlowej przyczynił się w pierwszym rzędzie fakt, że w XIX stuleciu Anglia była największym producentem i eksporterem węgla kamiennego. Niemniej sprzyjająco na rozwój angielskiej floty handlowej wpłynęły warunki geograficzne Wielkiej Brytanii, której posiadłości kolonialne obejmują obszary, rozsiane po całej kuli ziemskiej. Trzecim czynnikiem rozwoju angielskiej marynarki handlowej w XIX w. był wywóz produktów przemysłu angielskiego, który w tym okresie zamiany siły rąk ludzkich na maszynę parową znacznie się rozwinął. Maszynę parową wprowadzono jednak w tym czasie nie tylko do przemysłu angielskiego, a wypierała ona również żagiel z komunikacji wodnej, do czego doszła jeszcze zamiana drzewa, jako budulca, używanego do budowy statków ówczesnych, na żelazo. W Anglii zaczęto budować żelazne statki parowe i to całymi serjami, czyli najtaniej. Tanie statki tanio przewoziły towar, posiadały niski fracht, otrzymując ładunki z całego świata, co znów wpływało na dalszy wzrost floty angielskiej.

Charakter ładunku statków angielskich w przeciwieństwie do ładunków niemieckiej marynarki han-



Angielski statek „Ottinge” w porcie Brest

dłowej sprzyjał powstawaniu „trampów”. To też do roku 1910 skład angielskiej floty handlowej wyróżnia się tem, że przeszło 60% ogólnego tonażu stanowią „trampy”, a tylko 40% przypada na linie regularne. Do roku 1910 statki angielskiej marynarki handlowej są w posiadaniu wielkiej ilości drobnych armatorów, a dopiero od 1910 r., gdy wzmożła się konkurencja światowa między banderami poszczególnych krajów, zauważyć się daje w Anglii polityka koncentracji tonażu w kilku wielkich, zasobnych kompanjach.

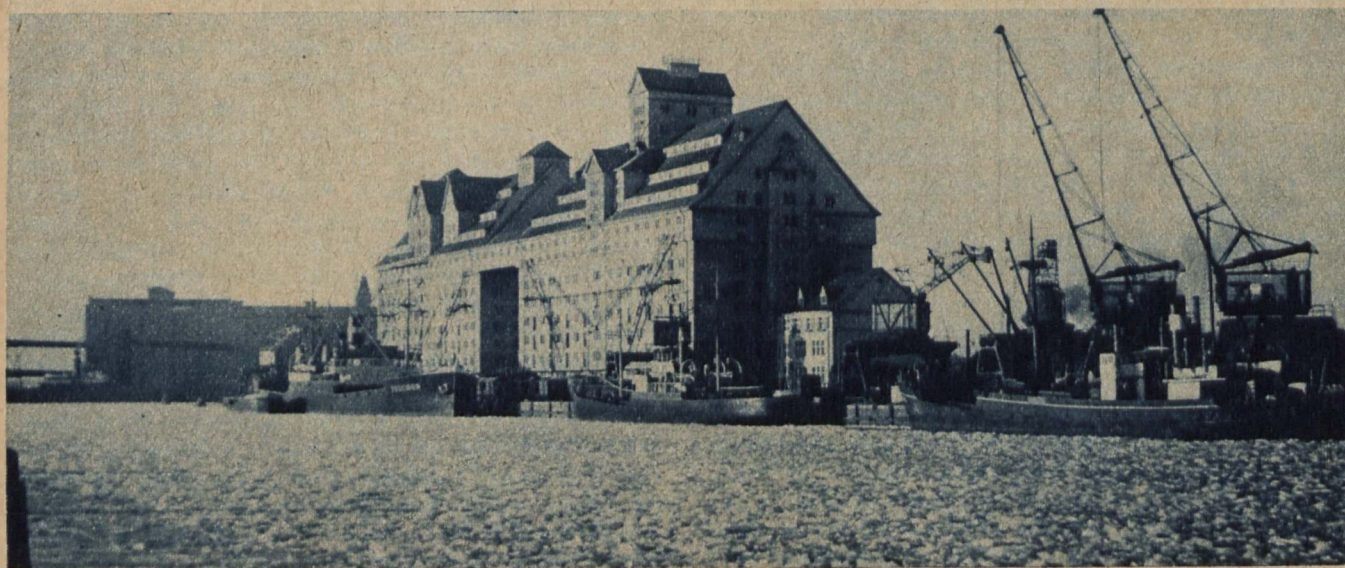
Ładunek, wożony przez statki angielskie, biorąc pod uwagę, że mniej więcej 4/5 wywozu Anglii w końcu XIX i początku XX stulecia stanowił węgiel, wymagał statków, przystosowanych do towarów ciężkich i masowych. Odpowiednio też do charakteru ładunku wytworzył się w Anglii specjalny typ statku t. zw. „packboat”, przystosowany do przewozu ładunków każdego rodzaju, a więc: podróźnych, poczty, gotowych fabrykatów i artykułów masowych. Do utworzenia nowego typu statku przyczyniła się też nieregularność kursu statków angielskich, które płynąc, jako „trampy”, nigdy nie wiedziały, jaki rodzaj ładunku przyjdzie im zabrać z portu, do którego zmierzają. Opłacalność „packboat’ów”, zwłaszcza płynących jako „trampy”, była niewielka. Mimo

to budowa statków nowego typu rozpowszechniła się przed wojną w Anglii bardzo szybko. Armator angielski budował statki seryjnie dla tańszej produkcji, przyczem raz utworzonej stoczni dla seryjnej budowy kilku czy kilkunastu statków nie mógł likwidować po wykonaniu zamówienia. Budował zatem stale. W ten sposób posiadał często gotowe statki na zbyciu, a nie mogąc ich sprzedać, szukał właściciela kopalni i eksportera fabrykatów angielskich, z którymi zawiązywał spółkę dla eksploatacji nowych statków. Tą drogą, mimo niskiej rentowności „packboat’ów” nowy typ statków rozpowszechnił się bardzo szybko. Przyczyniła się do tego i taniłość seryjnej budowy, dzięki której cały świat począł zaopatrywać się w statki u angielskich armatorów.

Podkreślić należy wreszcie, że do rozwoju angielskiej marynarki handlowej przyczyniło się również państwo przez swą politykę subwencyjną, oddając do przewozu pocztę i udzielając kolonialne i admirałacyjne subwencje. W roku 1912 — 1913 zużyto na subwencje 9,7 milionów funtów. W tym też czasie utrzymała kompanja Cunard Line długoterminową pożyczkę 53,1 milionów funtów na bardzo niski 2 $\frac{3}{4}$ % rocznie.

Tak przedstawia się krótko ujęty rozwój dwóch największych w świecie marynarek handlowych: angielskiej i niemieckiej, w czasach przed wojną światową. Jak widzimy, niejeden z czynników rozwoju floty handlowej Anglii czy Niemiec posiada dziś polska marynarka handlowa i niejeden z przedwojennych środków, stosowanych w Anglii, czy w Niemczech dla rozwoju floty handlowej, dałoby się w Polsce zastosować lub rozwinąć. Dla przykładu, dość wspomnieć rozpowszechniony przed wojną w Niemczech system, polegający na organizowaniu we wszystkich niemal portach świata, odwiedzanych przez banderę niemiecką, najczęściej przy pomocy zamorskiej emigracji niemieckiej — agentur niemieckich towarzystw okrętowych, których agenci byli jednocześnie przedstawicielami, akwizytorami i komiwojażerami niemieckich firm eksportowych. System ten przyczynił się znacznie do rozwoju zarówno eksportu produktów niemieckich przed wojną, jak i do rozwoju tonażu niemieckiej marynarki handlowej.

WŁ. WILCZEWSKI



Statki w porcie królewieckim

PRZELUDNIENIE A EMIGRACJA

Kwestja przeludnienia wsi wysuwa się dzisiaj na czoło wszystkich problemów Polski współczesnej. Około 5 milionów osób zbyt licznych na wsi, nawet przy doprowadzeniu gospodarki rolnej do poziomu duńskiego, stwarza zagadnienie pierwszorzędnej wagi, dla którego nasza myśl polityczna nie może znaleźć rozwiązania.

Przed wojną lekarstwem na przeludnienie była emigracja, pochłaniająca prawie w całości przyrost naturalny. Z terytorjum dzisiejszej Rzeczypospolitej emigrowało rocznie około 600 tysięcy obywateli i około 300 tysięcy emigrantów zamorskich i kontynentalnych danych kategorii. Obecnie zaś w ciągu ostatnich lat pięciu (1931 — 1935) obywatelstwo, z wyjątkiem do Łotwy, zanikło, a emigracja w całości, pomimo znacznego wzrostu wychodźstwa do Palestyny (w roku 1935 wyjechało legalnie 24.758 osób) dała saldo ujemne w liczbie 3,184 osób.

Gdyby rozmiary emigracji z Polski utrzymały się w normach przedwojennych, mielibyśmy w ciągu tylko ostatnich lat pięciu 1.500.000 emigrantów zamorskich i kontynentalnych, obok 600.000 obywateli, powtarzających rok rocznie swoje wędrówki do Niemiec za chlebem i pracą. Zatrudnienie zatem natychmiastowe jednego miliona chłopów, wysuwane przez b. posła Józefa Poniątkowskiego, który od paru lat bije w dzwon alarmu, usunęłoby skutki wstrzymania emigracji zaledwie z ostatnich lat trzech, a przecież ograniczenia imigracyjne zaczęto wprowadzać natychmiast po zakończeniu wojny światowej, obostrzając je z każdym rokiem i doprowadzając wkońcu do zupełnego prawie zahamowania emigracji.

Środki, przy których pomocy można skutecznie zwalczać przeludnienie, sprowadzają się do a) reformy rolnej i podniesienia intensywności rolnictwa, b) uprzemysłowienia wsi, c) robót publicznych na wielką skalę, przede wszystkim w dziedzinie meljoracji rolnych, budowy dróg i regulacji rzek, d) emigracji i odpowiedniej polityki kolonjalnej.

Rozwoju przemysłu w miastach, jako środka walki z przeludnieniem wsi, nie można obecnie brać poważnie w rachubę ze względu na wielką armję bezrobotnych we wszystkich ośrodkach miejskich.

Najszybszy i pod wieloma względami skuteczny efekt dadzą roboty publiczne, szczególnie w zakresie meljoracji rolnych, ale w miarę dokonywanej komasacji gruntów wiejskich i konieczności upelnorolnienia gospodarstw wiejskich nadmiar ludności na wsi zmusi czynniki urzędowe do przeprowadzenia racjonalnej kolonizacji poza granicami Państwa w rozmiarach których bliższe dziś określenie zostałoby uznane za fantazję.

W momencie, kiedy pauperyzacja czyni coraz większe postępy, kiedy charłactwo fizyczne, spowodowane zahamowaniem emigracji, zagraża przyszłości narodu, pisać o osłabianiu żywiołu polskiego przez emigrację — to nie widzieć prawdy, sformułowanej już jasno i wyraźnie przed 30 czy 40 laty przez Stanisława Szczepanowskiego, iż emigracja jest jednym z największych objawów żywotności naszego narodu, albowiem ci wszyscy, którzy opuszczają ziemię ojczyzną, musieliby wyemigrować tam, skąd się nie wraca,

to jest do nieba. I istotnie, 5 milionów Polaków amerykańskich i miliony dolarów, doniedawna płynących do Polski, są wspaniałą ilustracją tezy Szczepanowskiego.

Zapewne, po wojnie stosunki się zmieniły. Jednakże i po wojnie przez szereg lat, jak to wykazał Gliwic, wpływy z emigracji sięgały 200 milionów złotych rocznie. W okresie kryzysu nastąpiło ponownie pogorszenie stosunków, wyrażające się z jednej strony w dalszym i to gwałtownym spadku oszczędności emigracyjnych, a z drugiej — w zaniku emigracji zarobkowej. Emigracja zaś osadnicza jest kosztowna i jej koszty (2—5 tysięcy złotych na rodzinę), gdyby były wielkością stałą albo bezzwrotną, czyniłoby z osadnictwa środek zawodny w walce z przeludnieniem wsi.

Wysokość kosztów dzisiejszego osadnictwa zamorskiego, jak również ich bezzwrotność dla gospodarstwa narodowego Polski, są w pierwszym rzędzie wynikiem anarchizmu, panującego na tym odcinku życia i braku istotnego zainteresowania się wszystkich dotychczasowych rządów zagadnieniem kolonizacji.

Przed dwoma laty piszący te słowa odbył kilka informacyjnych rozmów z przedstawicielami towarzystw okrętowych i uzyskał zapewnienie, iż w razie zagwarantowania przez miarodajne czynniki polskie określonych kontyngentów emigrantów, cenę przewozu przez ocean od portu załadowania można będzie obniżyć do 25—30 dolarów (w złocie) od osoby.

Przy planowej akcji osadniczej, obejmującej między innymi, odpowiednią organizację osadników na miejscu i porozumienie z czynnikami rządowymi państwa imigracyjnego, można będzie nie tylko cenę działałki, ale i koszty transportu kredytować, jak to czynią ze znakomitymi rezultatami Japończycy w Brazylii, a wówczas umożliwi się wyjazd małorolnym i bezrolnym, co winno być jednym z kanonów każdej polityki emigracyjnej.

W Stanach Zjednoczonych zapasy zboża są na ukończeniu, zmniejszyło się prawie wszędzie pogłowie nierogacizny, w Niemczech i Italji panuje formalny brak produktów żywnościowych, czyli stoiemy w przededniu zwyczajki cen na artykuły rolnictwa i tem samem zwiększonego dopływu pieniędzy na wieś. To automatycznie spowoduje znaczny wzrost emigracji zamorskiej, która i tak w r. 1935 podskoczyła o 70 proc. w porównaniu w rokiem 1934.

Okres obecny — okres zacisza emigracyjnego, należałoby zużytkować na opracowanie wielkiego planu kolonizacyjnego i poczynienie przygotowań, któreby stworzyły fizyczne możliwości dla ujęcia ruchu emigracyjnego w karby organizacji i z biegiem czasu doprowadziły do uczynienia z osadnictwa skutecznego środka walki z przeludnieniem wsi. Wówczas kwestja, co robić z pozabawionymi ziemi rolnikami — zjawiskiem nieuniknionem przy akcji upelnorolnienia gospodarstw wiejskich, straci znacznie na ostrości. Jednocześnie emigracja nasza, z roznosiciela polskiej nędzy po całym świecie, stanie się poważnym czynnikiem polskiej ekspansji, tworząc szereg punktów styecznych z zagadnieniami polityki kolonjalnej.

MICHAŁ PANKIEWICZ

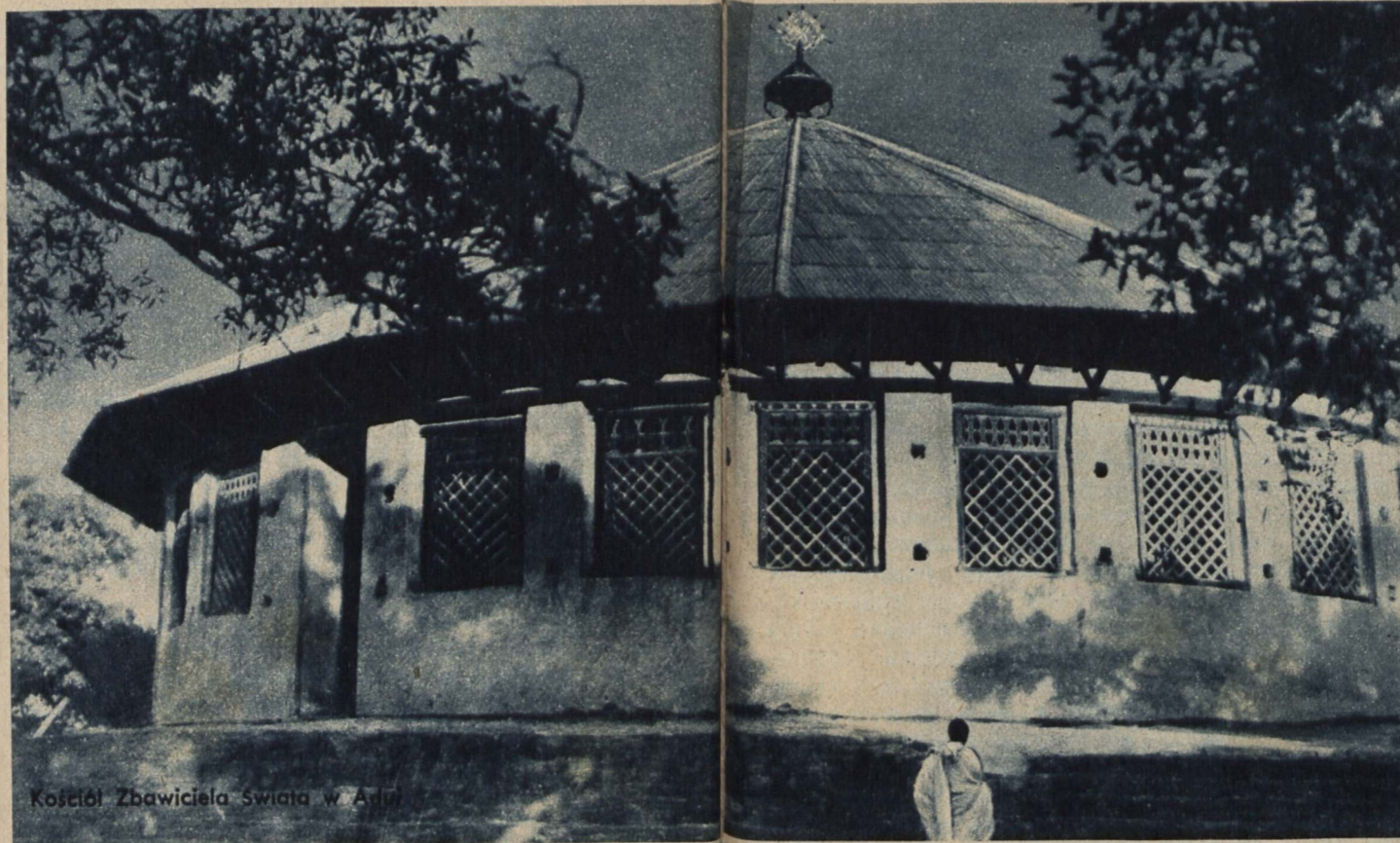
Owe wędrówki po zajętej przez Włochów części Abisynji, po miastach i osadach prowincji Tigré — na długo pozostaną mi w pamięci. Niezwykłe to było, niecodzienne i pełne czaru, — jakby jaka podróż w krainę fantazji. Nowe i ciekawe było wszystko: wertepy i bezdroża, po których jechało się z narażeniem życia, odwieczne ścieżki górskie, niedostępne szczyty i amby, przypominające zdala gdzieś potworne grzyby, a przede wszystkim ludzie, ich życie, wierzenia i obyczaje.

Pierwsza wizyta była w Adigracie. Przybyłem tam samochodem, niemal bezpośrednio za pierwszemi oddziałami włoskimi, w dzień czy dwa po zajęciu miasta. Przed pojawieniem się Włochów nie wiadomo wogóle w Adigrat, co to jest samochód. Duża część ludności nie zetknęła się zresztą nigdy z rzeczami da-



Gen. Graziani — dowódca frontu południowego

leko prostszymi, jak np. koło lub gwóźdź. Koło było tu dotychczas przedmiotem zupełnie zbędnym, jako że w tych okolicach nie używa się wozów ani wózków. Żaden wehikuł na kołach nie przejechałby zresztą po tych karkołomnych ścieżynach górskich. Z gwóździem jest trochę inna historia. Gwóźdź jest z żelaza, a tego materiału prawowiernemu Abisyńczykowi nie wolno obrabiać pod groźbą kary straszliwej: wcielenia się w jego duszy hjeny. Nie wolno im zresztą robić pozatem tysięcy innych rzeczy, gdyż w każdej z tych czynności lub przedmiotów zamknięty jest jakiś duch lub demon, z którym obcowanie niebardzo jest wskazane dla zwykłego śmiertelnika. Chyba, że wypowie się przy niektórych odpowiednio zaklęcie, których każdy Etyjopczyk ma w głowie nieskończone mnóstwo.



Kościół Zbawiciela Świata w Adigracie

W MIASTACH ETJOPJI



Na skraju miasta Makallé

Muszę przyznać lojalnie, że podróż do Adigrat przedsięwzięliśmy wraz z kilku kolegami, wbrew ostrzeżeniom i pomimo perswazyj naszych włoskich opiekunów. Jako że jednak nasz upór był nie do przełamania, machnięto wkońcu ręką, dano nam półciężarówkę Chevroleta, na której zgóry postawiono krzyżyk i pobłogosławiono nas na drogę, pytając, dla wszelkiej pewności, o adresy najbliższych.

Widząc przewrócony znak graniczny, doznaliśmy pewnej emocji. Byliśmy już zatem na ziemi etjopskiej. Przez pierwsze pół godziny jechało się wcale nieźle. Dokoła nas rozciągała się martwa, nieciekawa płaszczyna. Samochód podrzucał nieco od czasu do czasu, ale nie wykaczało to poza zwykłą normę. Zaczęliśmy już triumfować i śmiać się głośno z włoskich ostrzeżeń.

Niebawem wjechaliśmy w góry — i tu dopiero za-



Artyleria włoska

częła się przeprawa. Posuwaliśmy się poprzez szczyty, przewyższające 2.000 m i po ścieżkach, na których z łatwością mogły minąć się dwa muły. Maszyna nasza skakała bezustannie na ostrych kamieniach i wybojach skalistych. Mijaliśmy wirażę, tak ostre i ciężkie, że, aby skrócić, trzeba było wielokrotnie posuwać i następnie cofać auto, za każdym razem o kilka centymetrów. Na prawo wznosił się monotony, nieprzerwany mur skalny, a na lewo lepiej było nie patrzeć. Tuż, niemal pod kołami samochodu, czerniała parusetmetrowa przepaść. Na przebycie 50 km zużyliśmy 4 godziny.

Adigrat jest najnędzniejszy i najprymitywniejszy ze wszystkich miast etjopskich, jakie widziałem. Poza Ghébbi, — ani jednego budynku murowanego i wogóle takiego, który zasługiwałby na nazwę do-



Zołnierz abisyński w pełnym uzbrojeniu

mu. Ani jednego sklepu ni straganu. Tylko w dni targowe, na rynku, nabyć można nieco przedmiotów najpierwszej potrzeby i artykułów żywnościowych. Wnętrza Ghébbi, a więc — pałacu, służącego za mieszkanie rasowi podczas jego pobytów w Adigrat, a nawet — samemu cesarzowi, — oplakane.

O ile droga do Adigratu była całym rozdziałem dla siebie, — o tyle ekspedycja do Adui i Aksumu stanowiła istną epopeję.

Nie będę opisywał pierwszej części drogi.

Już tu szło ciężko, ale dopiero ostatni odcinek: Maiccio — Adua, miał nas przekonać o tem, co to są etjopskie drogi.

Tego odcinka drogi nie zdoła opisać żadne pióro. Już w kilkanaście minut po opuszczeniu Maiccio samochód zaczął odmawiać posłuszeństwa. Motor coraz to prychał, strzelał, zastępał wreszcie w całkowitej bezsile. Trzeba było wtedy wychodzić z wozu i brnąć pod górę pieszo. Dobrze jeszcze, gdy nie trzeba było popychać samochodu. Ostatnich godzin drogi nie zapomnę nigdy w życiu. Wiraże stały się tak karkołomne, że zastygliśmy w bezruchu. Wokół — ciemności nieprzeniknione, tuż, niemal pod kołami wozu — otchłanna przepaść i droga, nie, — ścieżka o nieistniejącym prawie wymiarze. Życie nas wszystkich zależało od jednego ruchu szofera. Jak ten genjusz szoferski potrafił w tych warunkach dojechać do Adui, — nie wiem. Coprawda, — zemdłał, gdy stanęliśmy przed dowództwem korpusu.

Komenda korpusu mieściła się w gmachu konsulatu włoskiego, jedynym, który zasługiwał wogóle na miano budynku. Położony dość daleko za miastem, konsulatu obejmował właściwie cały kompleks domów, otoczony wysokim, solidnym murem. W największym z nich, — piętrowej willi we florenyńskim

stylu, — urzędował obecnie generał — dowódca korpusu, cały zaś obszerny ogród zapełniony był namiotami, w których dzień i noc terkotały telefony polowe i stukwały maszyny do pisania.

Adua, aczkolwiek znacznie większa od Adigratu i bardziej „cywilizowana“, — nazewnątrz robi to samo wrażenie rozległej wsi. Najważniejsze budynki w mieście — to — Ghébbi i kościół. Pierwsze, złożone z kilkunastu brzydkich, fortecznych budynków — z kamienia lub ziemi suszonej, otoczonych murem, — jest czemś tak charakterystycznym, że warto mu kilka słów poświęcić. Zaczęłam zwiedzanie od nawpół ciemnej sypialni rasa. Stało w niej brzydkie, szerokie, drewniane łóżko europejskie, takie, jakie widywało się w pretensjonalnych mieszkaniach przed pięćdziesięciu laty, — z czterema słupami — pozostałością po zdartym baldachimie. Posadzka — z dość niedbale ubitej ziemi — zavalona papierami, porozrzucanymi w największym nieładzie. Proklamacje, blankiety pokwitowań, papier listowy rasa. Pozatem — „umeblowanie“ sypialni stanowi kilka prymitywnych zydl i wielka, drewniana, okuta skrzynia. Obok pokoju, — ołśnienie. Łazienka, najprawdziwsza łazienka, z wanną, prysznicem i umywalnią, z napisem włoskim „fredda“ i „calda“ na nowiutkich, lśniących kranach. Całe to urządzenie sprowadzono niedawno z Włoch. Jest tylko jedno „ale“. W łazience niema wody, jak niema jej wogóle, oczywiście, w całej Adui. Czerpie się ją z kilku zupełnie niewystarczających studni.

Sypialnia „rasowej“, — to obraz nędzy i rozpaczy. A już szczytem wszystkiego jest pokój „dan. dworu“, z czterema ohydny, rozlatującymi się przyczmami. W żadnym chyba więzieniu europejskim niema takich przycz.

Wielka sala przyjęć, służąca jednocześnie za jadalnię, jest zupełnie pusta. Posadzka jest tu przykryta matami słomianymi, na ścianach — kilka malowideł, tych typowych etjopskich malowideł, na których ludzie i zwierzęta wyglądają tak, jakby nigdy w życiu nie poruszyli ręką ani nogą. Ze środka głównej ściany szczyrzy groźnie zęby wielki, żółty lew etjopski.

Ciekawy jest w pałacu dziedziniec, na którym ras sprawował sądy. Procesy takie, bardzo częste, — odbywają się tu z reguły na powietrzu, przed kościołem, na placu targowym, — zwykle pod wielkim drzewem. W ghébbi aduańskim trybunał ten ma kształt czworokątnego placu, otoczonego czemś w rodzaju krytej galeryjki. Pod ścianą znajduje się wzniesienie. Tu, pod daszkiem, zasiadał na fotelu ras.

Naprawdę ciekawy jest w Adui jedynie kościół. Należy on do najbardziej charakterystycznych i najpiękniejszych kościołów okrągłych w Etjopji. Wszystko tu jest w stylu. Wielkie okna łukowe, zakryte drewnianą kratą, pilastry, drewniany pułap i niezmiernie ciekawe malowidła religijne, ilustrujące wyjątkowo trafnie prymitywizm i naiwność wierzeń tego ludu.

Wyłoniła się teraz kwestja, jak jechać dalej, do Aksumu. Święte miasto Etjopji oddalone jest od Adui o jakieś 34 km, ale zostało ono zajęte przez Włochów zaledwie na 2 dni przedtem i drogi doń nie było jeszcze absolutnie żadnej. Proponowano nam muły, ale my, ufni w nasze szczęście, powiedzieliś-

my sobie, że, skoro dojechaliśmy naszym autobusem do Adui, dojedziemy i do Aksumu, tembardziej, że na mapie sztabowej ta droga wydawała się nam znacznie łatwiejsza. Pojechaliśmy tedy.

Droga, wiodąca początkowo przez równinę, już po kilku kilometrach zaczęła stawać się bardzo trudna.

Jeszcześmy byli dość daleko od gór, które należało przebyć, gdy nagle — epopeja skończyła się niesławnie. Uderzenie, wstrząs, deszcz przedmiotów, spadających nam na głowy zgóry, z półek, — i autobus zarył się nosem i przednimi kołami w głębokim rowie. Wyratowała nas z tej opresji zbliżająca się od strony Aksumu kolumna t. zw. autokarów, (nieznanych u nas lekkich samochodów ciężarowych na specjalnych kołach bez opon, coś między autem a czołgiem). Ponieważ okazało się, że maszyna nie odniosła żadnych poważniejszych uszkodzeń, chcieliśmy zaraz jechać dalej, tu jednak komendant auto-kolumny zgłosił kategorycznie veto i zaproponował nam powrót do Adui. O tem nie chcieliśmy nawet słyszeć, wobec czego kolumna odjechała, my zaś — pozostaliśmy na miejscu, oczekując zmiłowania Bożego. Jakoż po pewnym czasie nadjechało auto osobowe, w którym dwaj oficerowie zdążyli do Aksumu. Ponieważ były dwa miejsca wolne, — niżej podpisany i jeszcze jeden z dziennikarzy mogli pojechać dalej. Gdyśmy wjechali w góry, dopiero okazało się, jakim szaleństwem była nasza wyprawa autobusem i jak bardzo miał rację kapitan, komendant auto-kolumny. Wzniesienia są tu wprawdzie mniej gwałtowne i strome, niż w drodze do Adui, ale nie widać zato ani śladu ścieżki. Przez dwie godziny blisko auto nasze skakało z jednego olbrzymiego kamienia na drugi, — aż cud, że repery wytrzymały.

Aksum jest czemś zupełnie niezwykłym. Zostaje tu człowiek żywcem przeniesiony w środowisko sprzed tysiąca lat. Może nigdzie na świecie pozatem zamierzchna przeszłość nie przemawia tak silnie, jak tu, w świętym mieście Etopji. W Aksumie przeszłość żyje, a nie przemawia jedynie językiem kamieni i tego, co pozostało jeszcze z budynków. To miasto jest dziś takie samo, jak przed tysiącem lat. Nie zmieniło się nic, — ani w budowie tukuli, ani w ubiorze mieszkańców, ani w ich obyczajach. W Europie niema już tego rodzaju żywego muzeum, jeśli jednak ktoś zechce przekonać się, jak żyło chrześcijańskie miasto w Afryce tysiąc lat temu, — niech jedzie do Aksum.

Pod względem archeologicznym i historycznym jest Aksum skarbnicą nieprzebraną. Ruiny nie zostały dotychczas, niestety, dokładnie zbadane, gdyż — przy dawniejszym ustosunkowaniu się władz etjopskich i ludności do wszelkich prac odkrywczych, — o żadnych prawdziwie naukowych poszukiwaniach (poza jedną tylko niemiecką ekspedycją z r. 1906), nie mogło być mowy. Już to jednak, co znane nam jest dziś fragmentarycznie, daje pojęcie o

rozmiarach odkryć, jakie czekają tam archeologa. Aksum było od wieków miastem świętym Etopji. Oprócz mnóstwa klasztorów i pomniejszych kościołów, znajduje się tu największa świętość tego kraju, — kościół św. Marii z Syjonu, zbudowany, a właściwie — raczej odbudowany w XVI-yim wieku przez Portugalczyków wśród murów i baszt warownej twierdzy. Kościół ten, będący od początku swego istnienia świątynią koronacyjną królów Etopji, jest niedostępny dla niekoptów. W skarbcu jego znajdują się nieprzebrane bogactwa kulturalne i materialne.

Podróż do Makallé nie dostarczyła mi żadnych sensacyjnych przygód.

O samem Makallé trudno powiedzieć cośkolwiek ciekawego. Jest to osada, podobna bliźniaczo do Adui i Adigratu, tylko nieco większa i zamożniejsza. Zamożność swą zawdzięcza Makallé handlowi solą, która, jak wiadomo, jest w Etopji drugim, obok pieniądza, pomocniczym środkiem płatniczym.

Tym miastom etjopskim, tak pierwotnym, — lecz żyjącym od niepamiętnych wieków swem własnem, odrębnem życiem, — Włosi przynoszą teraz niezrozumiałą dla ich mieszkańców, zniechęcającą przez nich — kulturę Europy. Że obiektywnie jest ona² lepsza, — to pewnie. Czy da się ją jednak zaszczerpić temu krajowi i tym ludziom i czy — nawet zaszczerpią ją, — wyjdzie ona im na dobre — to inna sprawa.

ROMAN FAJANS



Abisińska radiostacja polowa

Z SEJMU I SENATU

W obecnej dyskusji budżetowej członkowie Rządu w swych przemówieniach poruszyli także zagadnienia kolonialne i handlu zamorskiego.

Minister Spraw Zagranicznych, Józef Beck, przemawiając w Komisji Budżetowej Senatu 29 stycznia b. r. przy dyskusji nad budżetem M. S. Z., oświadczył między innymi: „Sprawy kolonizacyjne. Mówi się o nich dziś dość dużo, niektórzy aktualnie biją się nawet o to. Sądzę, że jesteśmy na progu jakby dojrzewania nowej koncepcji zagadnienia kolonialnego. Przedstawiciel największego mocarstwa kolonialnego, sir Samuel Hoare, powiedział, iż przewiduje możliwość i potrzebę międzynarodowego porozumienia co do podziału zarówno źródeł surowców, jak i spożytkowania ludzkiej pracy na świecie. Sądzi on, iż szukać tego trzeba na drodze porozumienia pokojowego. W Genewie zaznaczyłem w odpowiedniej formie, że rezerwujemy sobie powrót do tej sprawy w przyszłości. Przy rozpatrywaniu tego problemu w drodze porozumienia międzynarodowego, nasze państwo będzie miało oczywiście równe prawo i równą możliwość zaspokojenia swoich interesów“.

Słowa, wypowiedziane przez naszego Ministra Spraw Zagranicznych, są pierwszą urzędową enuncjacją co do stanowiska Rządu w sprawach kolonialnych, w najszerszym tego słowa znaczeniu. Hasłem więc naszym winno być:

„Polska w zakresie spraw kolonialnych ma równe prawo i powinna mieć równą możliwość zaspokojenia swoich interesów“.

Na posiedzeniu Komisji Budżetowej Sejmu w dniu 11 stycznia b. r., Minister Beck informował o pracy naszych urzędów zagranicznych, wyrażającej się, między innymi, w możliwie wszechstronnej pomocy poszczególnym eksporterom polskim przy realizowaniu transakcyj handlowych. Dla zracjonalizowania tej pracy i uczynienia jej bardziej wydajną wprowadzono tytułem próby staże wymienne między M. S. Z. a Departamentem Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu, aby tą drogą osiągnąć personel praktycznie obeznany z zagadnieniami morskimi. Pierwsze doświadczenie wskazuje na dodatnie wyniki tych prób. Mając na uwadze znaczenie transportu morskiego dla dalszego rozwoju naszego wywozu, M. S. Z. pracę na tym ważnym odcinku skoncentrowało w specjalnie w tym celu utworzonym referacie morskim. W dalszym rozwoju tej pracy, pod koniec ubiegłego roku, odbył się w Amsterdamie zjazd konsularny, poświęcony specjalnie sprawom morskim; na tym zjeździe opracowane zostały zasady dla dalszej pracy urzędów zagranicznych w zakresie wzmoczenia handlu morskiego.

Dalsze kurczenie się europejskich rynków zbytu zmusiło ostatnio eksport polski do szukania rynków zastępczych w krajach zamorskich. Przystąpiono do reorganizacji i rozszerzenia sieci konsularnej z uwzględnieniem konieczności zwiększenia ilości placówek w krajach zamorskich, mogących interesować nasz eksport. Ponieważ obecnie ze względów finansowych niemożliwe jest tworzenie nowych konsu-

latów etatowych, celem więc stopniowej realizacji programu, narazie rozszerza się, zwłaszcza w krajach zamorskich, sieć konsulatów honorowych i przydziela do nich w miarę możliwości odpowiednio wyszkolonych referentów handlowych. Minister Beck zaznaczył, że tam, gdzie, warunki miejscowe wskazywałyby na celowość dalszych wysiłków w tym kierunku, Ministerstwo ze swej strony będzie popierało wysyłanie młodych ludzi, pragnących się poświęcić eksportowi polskiemu, którzyby stali się z biegiem czasu jego pionierami.

Minister Przemysłu i Handlu, Roman Górecki, na posiedzeniu Komisji Budżetowej Sejmu w dniu 29 stycznia r. b., omówił cały szereg zagadnień, związanych z naszym handlem morskim. Według niego, usprawnienie naszego aparatu eksportowego, oraz poważne wyniki, osiągnięte w dziedzinie polityki portowej i żegludowej, pozwalają w obecnej chwili na wydatną pracę w kierunku rozwoju naszych obrotów z krajami zamorskimi oraz nawiązania z nimi stosunków bezpośrednich. Na odcinku morskim możemy się wykazać dorobkiem bardzo poważnym, który ma cechę trwałości i zdrowe perspektywy rozwoju. Liczby stosunku obrotów morskich do całości obrotów naszego handlu zagranicznego wyraźnie świadczą, że staliśmy się krajem morskim. W roku ubiegłym dało się zauważyć dalsze zwiększenie obrotów z krajami pozaeuropejskimi. Ten stan rzeczy, według Ministra Góreckiego, zmusza nas do prowadzenia czujnej i daleko sięgającej polityki morskiej. Budowa Gdyni, jeżeli chodzi o rozbudowę basenów i linii przeładunkowej, dobiega już końca. Budowle wodne tego portu wystarczają narazie, aby w okresie kilku lat najbliższych Gdynia wspólnie z Gdańskiem mogła sprostać potrzebom ruchu statków. Natomiast uposażenie budowli wodnych w urządzenia przeładunkowe, magazynowe i inne, pozostało znacznie w tyle. Pomimo te braki, Gdynia już dziś jest potężnym instrumentem pracy handlowej i pierwszym portem na Bałtyku.

Minister Przemysłu i Handlu nadto oświadczył: „W zakresie żegludowym musimy się liczyć z koniecznością stopniowej budowy względnie zakupu ok. 30.000 ton rej. brutto, co jeszcze nie obejmuje zagadnienia tonażu trampowego. Ten plan inwestycyjny powinien być zrealizowany w ciągu najbliższych lat 2 lub 3, a obejmuje on tylko zadania najbliższe. Dotychczas prawie cały ciężar tych zadań spoczywał na Skarbie Państwa. Są już jednak zasadnicze warunki, aby kapitał prywatny okazał większe zainteresowanie się tą dziedziną pracy, przyczem Państwo gotowe jest udzielić takiej inicjatywie jak najszerszego poparcia. Handel zamorski wysuwa przed inicjatywą prywatną jeszcze inne zadania. Chodzi nie tylko o udział w samej żegludzie, lecz także o umiejętność wykorzystania przez handel i przemysł istniejącego aparatu żeglugi oraz portów, jakoteż aparatu handlowego tych portów. Polskie sfery gospodarcze powinny same bezpośrednio, umiejętnie wyzyskać instrumenty handlu, jakimi są: maklerstwo polskie, ekspedycja portowa polska, gestja transportu w rękach eksportera i importera polskiego, asekuracja frachtowa polska, linje bezpośrednie do portów polskich i z tych por-

tów i t. d. Na tem polu zaznacza się jeszcze zbyt ni kwietyzm naszych sfer gospodarczych.

Zadaniem Rządu będzie stworzenie warunków, ułatwiających powstawanie i działalność samodzielnych placówek polskiego handlu morskiego".

Przemawiając w senackiej Komisji Budżetowej, Min. Górecki stwierdził, że wysiłek budżetowy M. P. i H. koncentruje się na problemie morskim i portowym. Dlatego 54 procent budżetu, wyrażającego się sumą niecałych 49 milionów, stanowią wydatki, związane z morzem, które wynoszą przeszło 28 milionów. Jakkolwiek obroty w portach polskiego obszaru celnego, a więc w Gdyni i w Gdańsku, rosą w sposób imponujący, to jednak korzyści gospodarki narodowej z tych obrotów nie stoją w żadnej do tego proporcji. W roku 1934 zaledwie 7 procent szło pod naszą banderą, w roku 1935 ten udział podniósł się do 9 procent, pozostaje więc bardzo daleko od tego, co by należało osiągnąć. Nasza flota już razem ze statkiem „Piłsudski“, wynosi zaledwie osiemdziesiąt parę tysięcy ton. Zwiększenie tonażu jest rzeczą konieczną.

W naszym handlu zagranicznym największą rolę wciąż jeszcze odgrywa Europa, z której w r. 1935 przywieźliśmy według wartości 65,6 procent naszego importu, i do której poszło 84,6 proc. naszego eksportu. Od stosunków z Europą zależy całkowicie dodatnie saldo naszego bilansu handlowego, gdyż kraje pozaeuropejskie, dając nam 34,4 proc. naszego przywozu, w wywozie odbierają zaledwie 15,4 procent.

Struktura naszego handlu zagranicznego na przestrzeni dłuższego szeregu ubiegłych lat wykazuje z małemi wahaniami poprawę. W okresie od 1929 do 1935 r. udział w przywozie artykułów spożywczych spadł z 12,2 do 11,3, udział wyrobów gotowych z 48,8 do 37,3, natomiast udział surowców i półfabrykatów wzrósł z 41,8 do 51,5 procent. Naogół wzrasta wywóz artykułów spożywczych przy równoczesnem zmniejszeniu się znaczenia wywozów zwierząt żywych.

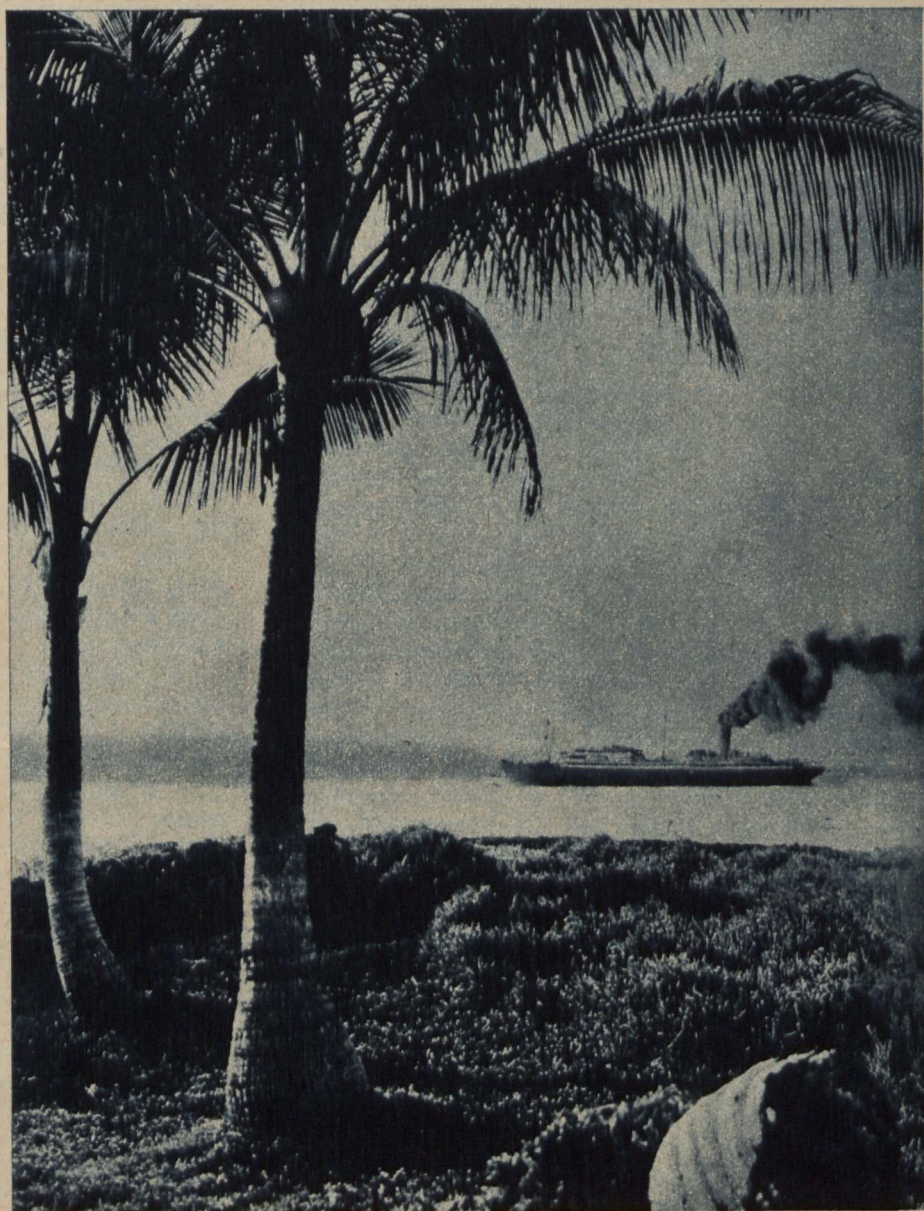
Wywóz na rynki europejskie staje się coraz trudniejszy, zachodzi więc potrzeba zwiększenia wysiłków przy wywozie na rynki pozaeuropejskie. Należy wspomnieć, że jeszcze w r. 1933 wywoziliśmy poza Europę zaledwie 7,8 proc. Wysiłki w kierunku rozwoju eksportu zamorskiego będą oczywiście nadal kontynuowane.

Obok korzyści, jakie dla wywozu przynosić muszą przeprowadzone negocjacje z poszczególnymi państwami, prowadzone są prace nad poprawą w ja-

kości wywożonego towaru, szczególnie w dziale produktów rolnych. Udoskonaleniu muszą ulec nietylko towary, wysyłane zagranicę, lecz również wzmocniony być musi element kupiecki, zajmujący się handlem eksportowym. Napływ do handlu zagranicznego nowych i młodych sił, jest koniecznością. Podjąłem inicjatywę praktycznego szkolenia młodzieży, kończącej studia handlowe i zleciłem samorządowi przemysłowemu - handlowemu opracowanie norm, według których udzielane byłyby corocznie stypendja dla znacznego zastępu kandydatów, udających się na bezpłatne praktyki zagranicę, do przedsiębiorstw, nastawionych na handel międzynarodowy. Szczególnie dziedzina handlu zamorskiego wymaga u nas zasilenie elementem ludzkim".

Z przemówień min. Becka i Góreckiego wynika, że Rząd zwraca baczna uwagę na rozwój naszego handlu zamorskiego. Rozwój tego handlu, w dobie obecnego kryzysu gospodarczego, stanowi widomą oznakę tego, co może zdziałać celowy i rozumny wysiłek społeczeństwa pod kierownictwem Rządu w sprawie, powszechnie uznanej za sprawę wielkiej doniosłości dla odrodzonego Państwa Polskiego.

L. Z



SCEPTYKOM — O PRACACH LMK

Działalność Ligi Morskiej i Kolonjalnej została zacepiona przez p. posła Walewskiego w czasie obrad komisji sejmowej nad budżetem Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Wyrwany został i poddany krytyce drobny fragment naszej pracy — sprawa „Elemki” — bez znajomości faktów, warunków i przyczyn jednego z pionierskich poczynań Ligi. Poważna i rzeczowa krytyka, nawet ostra, jest objawem zdrowym i pożądanym, jeśli oparta jest ona na faktach, ilustrujących całokształt danego zagadnienia, natomiast negatywna ocena prac, jakiejś instytucji na podstawie zaledwie jednego fragmentu jej działalności jest niewątpliwie szkodliwa, ponieważ zaciemnia istotny stan rzeczy, ukazując w fałszywym świetle realną rzeczywistość i wyrządzając wielką szkodę, przede wszystkim samej sprawie, w danym wypadku sprawom morza polskiego.

Uprzytomnijmy sobie, jak wygląda w ogólnym zarysie całokształt prac, podjętych i prowadzonych przez Ligę Morską i Kolonjalną.

W pierwszym rzędzie trzeba wspomnieć o akcji zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, która uchwałą Rady Ministrów z dnia 20. 1. 1933 r. została powierzona Lidze Morskiej i Kolonjalnej. Fundusz ten, mający charakter dobra publicznego, jest wydzielony z majątku ogólnego Ligi i przeznaczony w całości na budowę okrętów wojennych. Zbiórka na F. O. M. nie jest obciążona żadnymi wydatkami administracyjnymi — wszelkie koszty pokrywa Liga Morska i Kolonjalna z własnych funduszy. Zbiórka na F. O. M. została rozpoczęta w lutym 1934 roku i przyniosła dotąd ponad 3,800.000 złotych.

W styczniu r. b. przekazano do dyspozycji Ministerstwa Spraw Wojskowych kwotę zł. 3.315.000 — jako pierwszą ratę na budowę łodzi podwodnej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego. O tej działalności Ligi mówił z uznaniem referent budżetu M. S. Wojskowych, były minister, senator gen. Zarzycki.

Drugą dziedziną prac Ligi Morskiej i Kolonjalnej są poczynania pionierskie w zakresie spraw kolonjalnych. Poza propagandą w kraju i zagranicą, szerzeniem znajomości tych zagadnień wśród najszerzych mas społeczeństwa (znaczenie tych spraw oświetla wystąpienie Pana Ministra Spraw Zagranicznych w Senacie) — uzyskano dla pierwszych plantatorów polskich odpowiednie tereny w Liberji, obsadzono przez Polaków 2 stanowiska rzeczoznawców przy rządzie liberyjskim, przeprowadzono badania w kierunku nawiązania przez Polskę bezpośrednich stosunków z krajami zamorskimi, jak Haiti, San Domingo, Kolumbia, Wenezuela, prowadzono akcję osadnictwa w Paranie na zakupionych przez LMK terenach w ilości około 20 tys. ha, utrzymywano i pogłębiano stosunki ze środowiskami polskimi zagranicą, przyczem nikt inny, tylko Liga prowadzi akcję, rozbudzając patriotyzm gospodarczy wśród milionowych rzesz Polonii zagranicznej.

Głosząc hasło wyjścia poza rynki europejskie, Liga doprowadziła do tego, że statek „Poznań” z pierwszą partją towarów polskich odwiedził szereg portów na wybrzeżu Afryki Zachodniej. Dla tych samych pionierskich celów w zakresie handlu dalekomorskiego

zakupiła Liga szkuner „Elemka”, pozatem w zakresie spraw morskich współdziałała w rozbudowie żeglugi morskiej, portów, handlu i rybactwa morskiego, opiekowała się ludnością nadmorską i marynarzami (współpraca z Domami Marynarza w Gdańsku i Gdyni, rozpoczęcie budowy Domu Rybaka w Wielkiej Wsi itp.).

W zakresie żeglugi śródlądowej Liga Morska i Kolonjalna współdziałała w rozbudowie i eksploatacji dróg wodnych, dążyła do polepszenia i uzupełnienia niewielkiej dotąd sieci tych dróg, zwiększenia i odnowienia taboru żeglugowego, opiekowała się szypcami i szkuciarzami, zorganizowała dla nich kurs fachowy, który przekształca się obecnie na stałą trzyletnią szkołę zawodową.

Coraz większą uwagę zwracamy na młodzież. W szeregach Ligi zorganizowano dotąd 150.000 młodzieży w 2.200 Kołach Szkolnych. Sprawę wychowania morskiego młodzieży podniesiono do godności jednej z idei programowych Ligi, tworząc przy Zarządzie Głównym specjalną komórkę — Wydział Wychowania Morskiego Młodzieży. W zakresie tych spraw opracowano szczegółowy program wychowania morskiego, który realizują Koła Szkolne. Liga organizuje ponadto wycieczki nad morze i na wody śródlądowe, wszelkiego rodzaju obozy, sploty do morza, propaguje sporty wodne i turystykę wodną.

Liga Morska i Kolonjalna prowadzi żywą propagandę hasel morskich i kolonjalnych, docierając z nimi do najdalszych zakątków Rzplitej, a nawet poza granice Państwa Polskiego — wśród Polonii Zagranicznych posiada Liga związane z nią organizacje: Liga Morska w Stanach Zjednoczonych A. P., Towarzystwa Przyjaciół Morza Polskiego, Koła Przyjaciół LMK itp. Zainicjowane przez Ligę „Święto Morza” stało się już doroczną, tradycyjną manifestacją ogólnonarodową na rzecz morza polskiego.

Liga Morska i Kolonjalna jest **organizacją społeczną, opartą wyłącznie o własne środki finansowe i nie korzystającą z żadnych zasiłków i subwencji państwowych.**

W roku 1935 zwiększyła Liga dwukrotnie liczbę ogniw organizacyjnych oraz liczbę członków. Oddziałów i Kół LMK jest dziś ponad 4000, członków wszystkich kategorii ponad 450.000. Akcja wydawnicza Ligi jest — jak na stosunki polskie — wręcz imponująca, bowiem miesięczny nakład wszystkich czasopism LMK wynosi 400.000 egz.

Tak wygląda w bardzo ogólnym zarysie całokształt działalności Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Sprawa „Elemki” jest, na tle prac, prowadzonych przez Ligę, zaledwie drobnym fragmentem. Celem sprostowania jednak błędnych i niecisłych informacji w tej sprawie, omówimy ją również pokrótce.

Patrząc na wyniki kilkunastoletniej pracy polskiej na odcinku morskim, z dumą możemy stwierdzić, że dużo zostało zrobione. Tem niemniej jednak w miarę, jak życie coraz dobitniej wykazuje olbrzymie znaczenie swobodnego dostępu do morza, rodzą się nowe nakazy, dyktowane przez chwilę bieżącą. Nie możemy np. spokojnie patrzeć, gdy 92% obrotu towarowego naszych portów idzie na obcych stat-

kach, bo płacić za to musimy około 200 milionów złotych rocznie, nie wolno nam przez brak istotnego zrozumienia interesu dawać się wyręczać zagranicznym firmom maklerskim i płacić za to również milionowe sumy. Musimy zainteresować nasz kapitał handlem morskim, rozbudową floty handlowej, musimy stworzyć w Polsce typ kupca morskiego, który potrafi ze swym towarem dotrzeć do najdalszych rynków zbytu; musimy wykazać młodemu pokoleniu, które wchodzi w życie i rozgląda się po świecie, szukając odpowiedniego dla siebie zawodu, że w orbitę zagadnień życiowych wszedł potężny czynnik — morze.

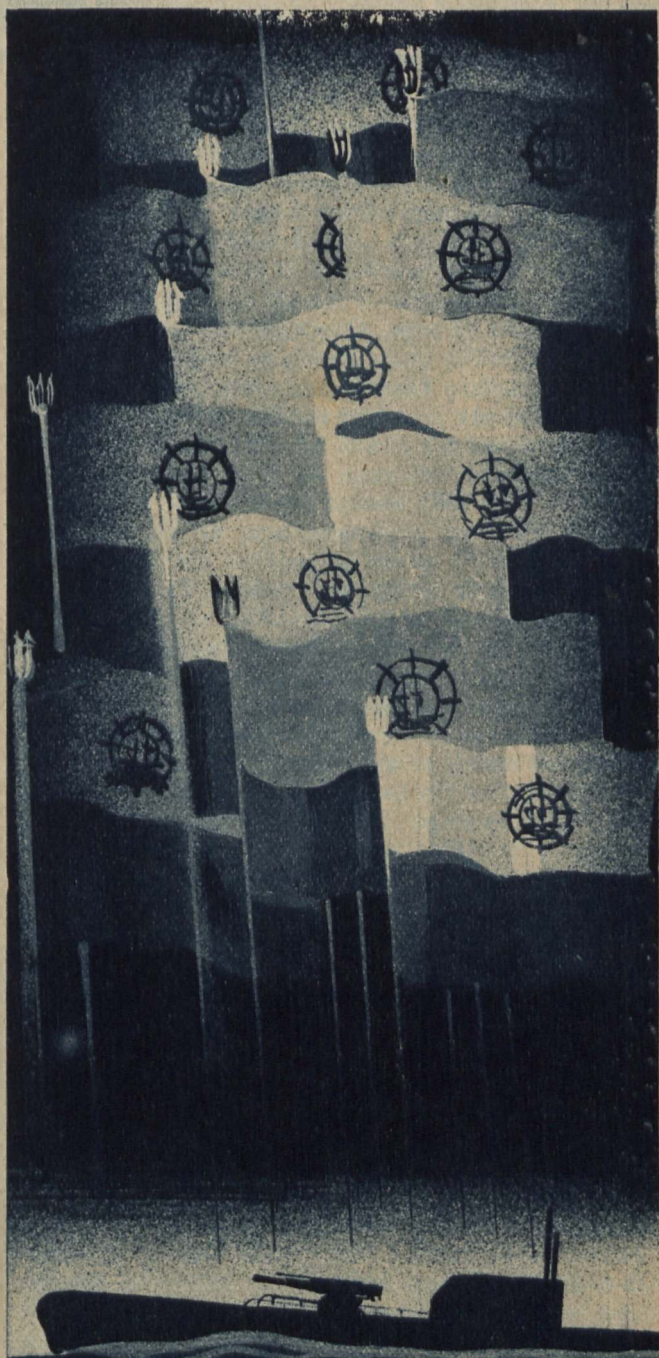
Jednym z fragmentów tak pojętej roli naszej organizacji było kupno przez Ligę statku żaglowego s/c „Elemka“, który miał ułatwić penetrację niezbadanych rynków zamorskich i szkolenie kupców morskich.

Zamierzenie to pomyślane było, jako akcja społeczna, której cechą zasadniczą, jak zresztą i innych poczynań Ligi, nie jest liczenie na bezpośredni efekt, zyski, a wybieganie myślą i czynem w przyszłość i w przyszłości szukanie korzystnych dla Państwa Polskiego rozwiązań.

Decyzję kupna statku powzięto po długich rozważaniach, a wybór „Elemki“ dokonany został po rozpatrzeniu przez rzeczoznawców złożonych ofert i zbadaniu przez nich na miejscu szkunera, który mimo wszystko wytrzymał bardzo ciężkie warunki pierwszego rejsu do Aleksandrii i spowrotem. „Elemka“ miała wypełnić lukę w dziedzinie szkolenia młodej młodzieży, gdyż posiadane dotychczas statki szkolne służą jedynie dla celów wyszkolenia młodej młodzieży w znaczeniu nawigacyjnym, a nie było dotychczas statku, któryby umożliwiał młodzieży z wykształceniem handlowym nabycie praktycznych wiadomości z dziedziny handlu zamorskiego i kolonialnego. „Elemka“ miała być statkiem handlowo - szkolnym, który z jednej strony służyłby pionierskiej akcji Ligi, zmierzającej do nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych z krajami zamorskimi, wykazujących dotychczas saldo dla Polski ujemne, a które mogą i powinny być wyzyskane dla naszej ekspansji gospodarczej, z drugiej zaś strony „Elemka“ miała dać możliwość młodym ludziom, pragnącym się poświęcić służbie morskiej czy handlowi zamorskiemu, bezpośredniego zetknięcia się z morzem, dotarcia do rynków zbytu, zapoznania się z jego charakterem, poznania warunków przeładunku portowego, maklerki i t. p.

Oczywiście, jak w każdym przedsięwzięciu, a zwłaszcza w przedsięwzięciu pionierskim, można i tutaj znaleźć nieprzewidziane niepowodzenia, działania siły wyższej, czy nawet błędy, ale w życiu nie jeden popełniony błąd staje się cennym doświadczeniem i służy do wytyczenia dalszej właściwej drogi.

Reasumując, stwierdzić musimy, że podstawą do oceny prac i całej działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej nie może być w żadnym wypadku metoda krytyki, stosowana przez p. posła Walewskiego, lecz poważne opinie p. ministra Góreckiego i p. senatora Zarzyckiego, którzy — nie negując, że w rozległych i różnorodnych pracach LMK niektóre rzeczy mogły się częściowo nie udać — podkreślili b. mocno szereg ważnych dziedzin, świadczących niezbicie o wielkiej roli Ligi i doniosłości prac przez nią podjętych i prowadzonych.



**DO DNIA 1-II-1936 ZEBRANO
NA KONTO W P.K.O. №30.680**

FOM

GOTOWKA: 3,203,676,17
PAP. WARTOŚĆ: 444,085,25
W KUPONACH: 197.510,50

Międzynarodowy kanał Suez

Dokonane w 1869 roku otwarcie kanału Sueskiego skróciło znacznie połączenie Zachodu ze Wschodem, ponieważ w porównaniu do drogi, okrążającej przylądek Dobrej Nadziei, skrócenia osiągały na niektórych liniach, jak na przykład Triest — Bombay ponad 60 proc., dla połączeń Londyn — Bombay to skrócenie drogi dochodziło do 44 proc., dla Marsylii—Bombay ponad 58 proc., wreszcie dla linii Hamburg—Bombay około 43 proc. Oszczędności, otrzymywane dzięki transportom przez kanał, na kosztach podróży i jej czasie, nadały kanałowi ogromne znaczenie handlowe i podniosły jego rolę międzynarodową.

Od pierwszej też chwili od otwarcia kanału, mocarstwa morskie zwracają do jego umiędzynarodowienia. W roku 1888 zostaje podpisana w Konstantynopolu konwencja, postanawiająca, że kanał będzie zawsze otwarty i wolny do użytku dla wszystkich, zarówno w czasie wojny, jak i pokoju. Ta wolność użytkowania odnosi się do wszystkich statków i okrętów wojennych, bez różnicy bander narodowych, pod którymi żeglują. Przepisy konwencji postanawiają ponadto, że żadne państwo, nie wyłączając suwerena kanałowego, oraz jego ewentualnego przeciwnika wojennego, nie będzie mogło dopuszczać się żadnych aktów wojennych ani w kanale, ani na trzymilowym promieniu doń. Zaciągnięte w ten sposób przez mocarstwa morskie zobowiązania, stawiają całość międzynarodowego użytkowania kanału pod ich zbiorową opiekę i gwarancję.

Chociaż jednak te zbiorowe gwarancje mocarstw morskich dają im pewne określone uprawnienia ingerowania w sprawy kanałowe, to jednak faktyczną możliwość nadzorowania ich normalnego biegu, a nawet i jego zahamowania, osiągnęła właściwie tylko Wielka Brytania. Dla strategicznego bowiem zabezpieczenia doń do kanału potrafiła ona zdobyć na Turcji, wzamian za swe pośrednictwo przy zawarciu pokoju, kończącego wojnę rosyjsko-turecką z r. 1878, wyspę Cypr, strzegącą śródziemnomorskiego wylotu kanałowego. Nowonabyta posiadłość, łącznie z dawnymi, jak Perim i Aden, położonymi w cieśninie Bab-el-Mandebu, oddają kanał w całkowite strategiczne władanie W. Brytanii. Brytyjskie możliwości do faktycznego rozporządzania kanałem powiększyła jeszcze deklaracja z roku 1922, uznająca niepodległość Egiptu, lecz ustanawiająca równocześnie pewne przepisy, dające W. Brytanii prawo ochrony wojennej kanału, a nawet i całego terytorjum Egiptu.

Posiadaczem kanału jest akcyjny towarzystwo egipskie pod względem przynależności państwowej, międzynarodowe pod względem kapitału zakładowego, koncesjonowane na 99 lat przez Egipt jako suwerena strefy kanałowej. Siedzibą głównego zarządu towarzystwa jest Paryż, zarząd administracyjny natomiast znajduje się w Izmaile na kanale. Istnieje jednak również specjalny komitet brytyjskich akcjonariuszy z oficjalną siedzibą w Londynie. Większość akcji towarzystwa, jak i obsada jego Rady Administracyjnej znajduje się w rękach francuskich. Spore zarobki kanału, dające akcjonariuszom, nawet w dzisiejszych kryzysowych czasach, dywidendy, dochodzące do 200 proc. nominalnych kwot akcji, nie usposabia ich do powiększania kapitału akcyjnego lub sprzedaży udziałów,

to też kapitał akcyjny, równający się w chwili założenia towarzystwa 200 milionom fr. fr., pozostał dotąd niezmienny.

Wszelkie roboty na kanale i jego udoskonalenie towarzystwo przedsięwzię, bądź z dochodów bieżących, bądź z pożyczanych kapitałów. Robót tych jest zawsze sporo, gdyż należy ciągle dostosowywać kanał do nowych technicznych potrzeb żeglugi i pilnować jego przepisowych wymiarów, wciąż zmieniających się przez stopniowe zamulanie.

O wielkiem znaczeniu kanału Sueskiego dla morskiego handlu międzynarodowego, ułatwiającego przez znaczne skrócenie podróży transport całej masy towarów, które pierwotnie nie kalkulowały się do przewozów naokoło Afryki, mówią cyfry zwiększających się obrotów Europy z wybrzeżem Azji, wynoszące w roku 1853 około 2 milionów ton, a w 1925 r. przekraczając już znacznie kwotę 15 milionów ton. Transporty towarów, przechodzących w obu kierunkach przez kanał, osiągnęły w 1934 r. około 30 milionów ton, czyli prawie 3 razy tyle, co roczne obroty Gdyni i Gdańska.

Z bander, biorących udział w ruchu na kanale, pierwsze miejsce przypada banderze brytyjskiej, zajmującej ponad 50 proc. tonażu wszystkich, zjawiających się na kanale statków. Udział brytyjski zmniejsza się jednak z roku na rok, a kosztem jego wzrastają niestannie i regularnie udziały bander niemieckiej i włoskiej. Bandery Japonii i Stanów Zjednoczonych również coraz częściej i coraz regularniej ukazują się na kanale. Bandera holenderska wykazuje pewną stałość w zajmowanych pozycjach, natomiast udział francuskiej obniża się stale od paru już lat.

O ile procentowy udział poszczególnych bander w ruchu kanałowym świadczyć może, do pewnego stopnia, o znaczeniu marynarki danego państwa w międzynarodowym handlu morskim, a także o jego dynamice rozwojowej, badanie rodzaju ładunków przewożonych, ich ilości, oraz kierunków, w których się udają, mogą dać pewien obraz stale zmieniających się warunków morskiego handlu światowego.

Porównując cyfry, dotyczące ładunków, płynących z Europy na Wschód, widzimy, że od długiego szeregu lat zdradzają one nieustanne tendencje zniżkowe. O ile w r. 1929 statki, płynące ku Wschodowi, przewiozły około 13 milionów ton towarów, w 1930 r. już tylko 9,5, w następnych zaś latach 7,5 i 6,5. Zmniejszanie się transportów europejskich mówi nie tylko o przeżywanym kryzysie, lecz i to przedewszystkiem, o stopniowym, a stałym usamodzielnianiu się Wschodu, zastępującego własnymi wyrobami produkty przemysłu europejskiego.

Badając ruch towarów w kierunku Europy, spostrzeżemy jeszcze wyraźniej to stopniowe usamodzielnianie się Wschodu. O ile ładunki z Europy w okresie powojennym zmniejszyły się w porównaniu do 1913 r. prawie o 50 proc., ładunki ze Wschodu wzrosły w tym samym czasie o przeszło 20 proc.

To pobieżne porównywanie cyfr, ilustrujących ruch towarów przez kanał, dostatecznie przekonująco mówi o upadającym znaczeniu monopolu przemysłowego Europy.

ROMAN PIOTROWICZ

SPRAWY KOLONJALNE

PRZEGLĄD KOLONJALNY

We Francji odbył się ostatnio cały szereg konferencji, na których omawiano konieczność ściślejszego związania kolonij i krajów mandatowych z metropolją. Rozważania te są wywołane coraz silniejszym dążeniem do usamodzielnienia się poszczególnych posiadłości kolonialnych, przyczem jest charakterystyczne, że do uniezależnienia się od administracji metropolji dążą zamieszkali tam biali koloniści, a nie ludność tubylcza.

Dezyderaty, przedstawione ostatnio przez komisję ekonomiczną rządu Madagaskaru, malują wyraźne nastroje, panujące obecnie w większości posiadłości kolonij francuskich.

Komisja zażądała, między innymi, zlikwidowania kontroli finansowej, organizacji rolniczych, budowlanych, zmniejszenia liczby funkcyjnarzyszy w służbie administracyjnej, zniesienia Agencji Ekonomicznej i t. p.

Jasne jest, że żądania te mają na celu stopniowe uniezależnienie się od opieki Francji — i stworzenie z Madagaskaru pewnego rodzaju

ju autonomicznej republiki, w której jednakże nie rządiliby zapewne tubylcy.

Dnia 12. I. br. odleciało z Algieru 11 samolotów, wioząc do Zachodniej Afryki Francuskiej (AOF) francuską misję handlową.

Misja ta została zorganizowana przez Izbę Handlową w Algierze pod protektoratem min. Rollin i gubern. Carde. Jest to pierwsza tego rodzaju misja i ogólnie pokładane są wielkie nadzieje w jej skutki dla gospodarczego zbliżenia Północnej Afryki Francuskiej z Zach. Afryką Francuską.

Celem misji jest przeprowadzenie konkretnych transakcyj — misja ma przede wszystkim kupować i sprzedawać — a nie przeprowadzać teoretycznych studjów. W tym celu zabrano szereg prób i wzorów — jak również zrobiono odpowiednie przygotowania na wszystkich ważniejszych punktach trasy, jaką ma przelecieć misja w AOF, a która obejmuje 1.500 km.

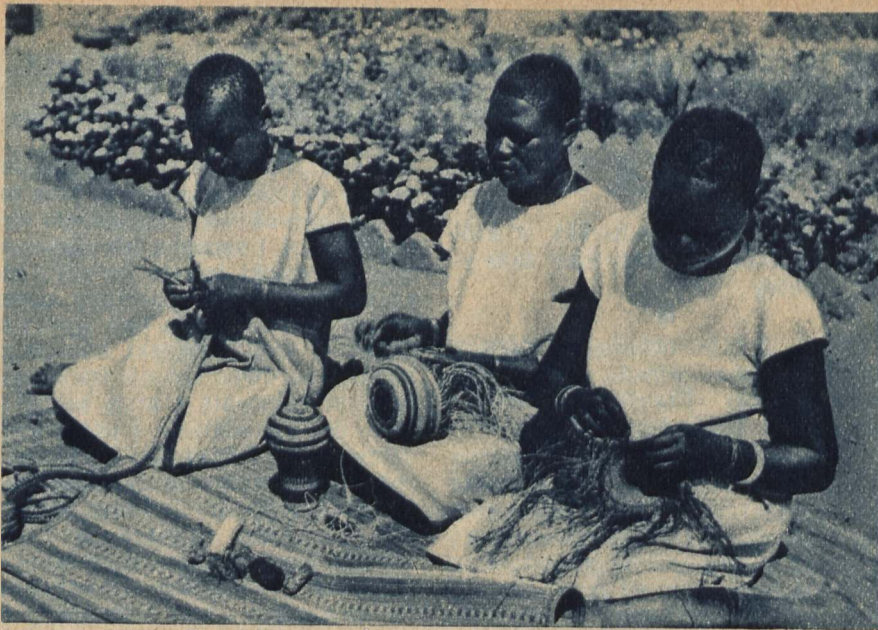
Francuska Komisja Imperjalna

już blisko rok temu opracowała obszerny projekt całokształtu prac inwestycyjnych we francuskim dominjum kol. i sposobu ich sfinansowania. Projekt ten do tej pory nie został jeszcze rozpatrzony przez parlament i nie może być wprowadzony w życie. Projekt komisji obejmuje zarówno kolonie francuskie jak i protektoraty i kraje pozostające pod mandatem, i przewiduje szereg inwestycyj w górnictwie, rolnictwie, komunikacji morskiej, budowie dróg bitych, kolei, instalacyj miejskich, sanitarnych i t. p. Ogólny koszt tych robót został oceniony na 11 miliardów 200 milionów fr. — przyczem okres wykonania ustalono na 15 lat. Suma ta nie obejmuje kosztów kolei Transssaharyjskiej i kolei Kamerun — Tschad, których budżety w wys. 2.600 milionów i 1.200 milionów fr. traktowane są oddzielnie.

Dla sfinansowania tego projektu Konferencja Imperjalna zaproponowała stworzenie „Narodowego Funduszu Inwestycyjnego Francji Zamorskiej” — któryby powstał drogą pożyczek, których ciężar ponosiłaby najpierw całkowicie, później w coraz mniejszej części — metropolja.



Palmy kokosowe w Gabonie



Młode murzynki z Tanganiki przy wyrobie koszy

Niemcy przygotowują się praktycznie do objęcia kolonii. Niemiecka szkoła kolonialna nie ogranicza się jedynie do teoretycznych wykładów, lecz nakłada na swoich wychowanków obowiązek odbycia praktyki w specjalnie do tego celu przeznaczonym majątku Gelsterhof. Majątek ten, o obszarze ok. 1.000 morgów, położony na malowniczych wyżynach Turynгии, posiada wszelkie możliwe urządzenia, udostępniające wychowankom szkoły praktyczne zaznajomienie się z tem wszystkim, co przyszłemu kolonistcie może być potrzebne.

A więc są tam prowadzone wszelkie gałęzie hodowli, różnorodne plantacje, szkółki drzew owocowych, cieplarnie, gdzie można znaleźć kultury roślin tropikalnych itp. Są tam również wzorowe warsztaty ślusarskie, stolarskie, kuźnie, młyny, piekarnie, hale maszyn z motorami wszelkich typów itp.

Na kompletny program nauki kolonialnej w Gelsterhofie składa się 1 rok praktyki i 4 semestry studiów teoretycznych. Wykłady są prowadzone przez poważne siły naukowe, pozatem studenci mają do dyspozycji bibliotekę dzieł specjalnych. — Nauka języków obcych jest obowiązkowa, a wykładane są również narzecza murzyńskie.

Przy przyjmowaniu wychowanków do szkoły kol. w Gelsterhofie przeprowadzana jest ścisła selekcja, przyczem zwraca się baczna uwagę zarówno na fizyczną, jak i na moralną stronę kandydatów, od których wymaga się, poza innymi kwalifikacjami, pewnej dojrzałości politycznej.

Po wielkich manifestacjach kolonialnych, które miały miejsce w ro-

ku zeszytym w Fryburgu i Hannoverze, odbyła się obecnie podobna uroczystość w Hamburgu. W żadnym z wymienionych miast manifestacje te nie miały takiej siły i żywiołowego charakteru, jak w Hamburgu.

Gen. von Epp, który przemawiał w czasie uroczystości w Hamburgu, podkreślił rolę, jaką odegrał Hamburg w tworzeniu niemieckiej potęgi kolonialnej, mówiąc, że państwo niemieckie dla zdobycia sobie kolonii nie zrobiło właściwie nic więcej, jak tylko przejęło to, co prywatna inicjatywa i energia niemiecka, a przedewszystkiem poczynania miastą Hamburga — dawno już opanowały.

Tak, jak dawniej, cały naród niemiecki przyczynił się do zdobycia kolonii, tak i obecnie niemieckie żądania zwrotu kolonii są wyrazem uczuć całego narodu.

Tak więc — mówił gen. von Epp — naród niemiecki jest jednomyślny w swoich żądaniach obszarów kolonialnych, których słuszność nie ulega wątpliwości. — Teraz zachodzi tylko pytanie — jak i gdzie? — „Innemu państwu nie będziemy zabierać kolonii — oświadczył mówca — ale do naszych dawnych kolonii mamy pełne i niepodlegające dyskusji prawo“. Gen v. Epp zakończył swoje przemówienie słowami: „Jest tylko jeden człowiek, który nam może dać spowrotem możliwość działalności kolonialnej — jest nim Adolf Hitler“.

W angielskiej Izbie Gmin w dniu 5. II. br. dyskutowana była kwestja rewizji mandatów, jak również kwestja zracjonalizowania przydziału baz surowcowych poszczególnym państwom.

Przywódca Partji Pracy Lansbury i Lloyd George wypowiedzieli się obszernie w tej sprawie, żądając zwołania międzynarodowej konferencji, celem zbadania możliwości rokowań.

Lloyd George oświadczył, iż nie będzie pokoju na świecie, dopóki nie zostanie rozpatrzone kwestja nowego podziału mandatów, które znajdują się w zupełnie innej sytuacji prawnej, niż pozostałe posiadłości Imperjum Brytyjskiego.

Na powyższe oświadczenie odpowiedział w imieniu rządu lord Cranborne, poczem Izba Gmin odrzuciła całość wniosku Lansbury'ego, przyjmując natomiast rezolucję kompromisową następującej treści:

„Izba Gmin potwierdza swe głębokie przekonanie co do niecelowości wojny, obserwuje z wielkim zaniepokojeniem przygotowania wojenne w całym świecie i żywi zaufanie do rządu, że przedsięwzięcie on wszelkie zarządzenia praktyczne, mające na celu międzynarodową pomyślność i lepsze porozumienie między narodami“.

Debaty w angielskiej Izbie Gmin wywołały żywe zadowolenie w Niemczech. Prasa niemiecka wyraża pełne uznanie dla oświadczeń Lansbury'ego i Lloyd George'a. — „Koelnische Ztg.“ ostrzega jednak przed przecenianiem bezpośrednich następstw wystąpienia Lloyd George'a, podkreślając, że kwestja nowego podziału kolonii dojrzeje w oczach Anglii, gdy „rozwój sytuacji międzynarodowej pozwoli Anglii widzieć mniejsze zło“.

W związku z dyskusją w Izbie Gmin ukazał się w „Deutsche Allgemeine Ztg.“ artykuł, który mówi wyraźnie o dążeniu Niemiec do odzyskania w całej pełni dawnych kolonii niemieckich. Przyczem dziennik podkreśla, że dla Niemiec jest kwestją honoru utrzymanie tradycji niemieckiej pracy na ziemi afrykańskiej.

Oświadczenia Lansbury'ego i Lloyd George'a, jak również stanowisko, jakie zajął rząd wobec ich propozycji, wywołało zaniepokojenie we Francji, gdyż jak zaznacza „Paris-Midi“ — debata w tej kwestji jest właściwie otwarta i może być wznowiona przy pierwszej sposobności. „Figaro“ uważa za możliwe, że wkrótce w celu zmuszenia „młodych“ narodów do określenia swych potrzeb i uzasadnienia swych rewindykacji, Anglia sama otworzy międzynarodową debatę nad tą sprawą. W tym kierunku działają również w Londynie Niemcy. Powodzenie takiej światowej konferencji byłoby uzależnione od ofiar, jakie Anglia byłaby skłonna uczynić.

ST. BOD.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Niemcy. W styczniu zakończone zostały próby odbiorcze pancernika „Admiral Graf Spee” poj. 10.000 ton. Jest to ostatni z serii trzech pancerników, wybudowanych według ograniczeń traktatu wersalskiego. Jak wiadomo, następne jednostki tego typu będą miały po 26.000 ton.

3 z serii torpedowców po 600 ton ukończyły już próby odbiorcze, a dalsze 3 przejęte zostaną w ciągu marca. Uzbrojenie ich składa się z dwóch dział 105 mm., 4 działek przeciwlotniczych 37 mm. i 2 karab. maszynowych. Jednostki te przeznaczone będą do konwojowania transportów i do walki przeciwko łodziom podwodnym.

Półoficjalny organ marynarki wojennej podaje, że w budowie znajdują się obecnie następujące jednostki: dwa pancerniki po 26.000 t., dwa krążowniki po 10.000 t., 16 kontrtorpedowców po 1650 t., 8 łodzi podwodnych po 250 t., 6 po 500 t. i 2 po 750 t., oraz 7 torpedowców po 600 t.

Anglia. Przeniesiony został w stan spoczynku admirał Beatty, który w czasie wielkiej wojny dowodził flotą brytyjską, a w okresie od 1919 do 1927 sprawował funkcję pierwszego lorda admiralicji.

Program morski na rok 1935/36 przewidywał budowę 9 kontrtorpedowców po 1.350 ton, typu „Isis”. Jednakowoż admiralicja ma zamiar rozpocząć dodatkowo budowę dalszych 7 jednostek tego typu.

W czasie ćwiczeń, przeprowadzanych na morzu Śródziemnym, kontrtorpedowiec „Comet” najechał z szybkością około 25 węzłów na jakąś zanurzoną przeszkodę, nie naniesioną na mapach; niektóre blachy w części dziobowej puściły, co spowodowało zalanie kilku przedziałów. Okręt został odholowany do basenu w Aleksandrii.

Pewne, na szczęście niezbyt poważne uszkodzenia, poniósł również kontrtorpedowiec „Griffin”, który w czasie wyjścia z portu na próby zderzył się z holownikiem.

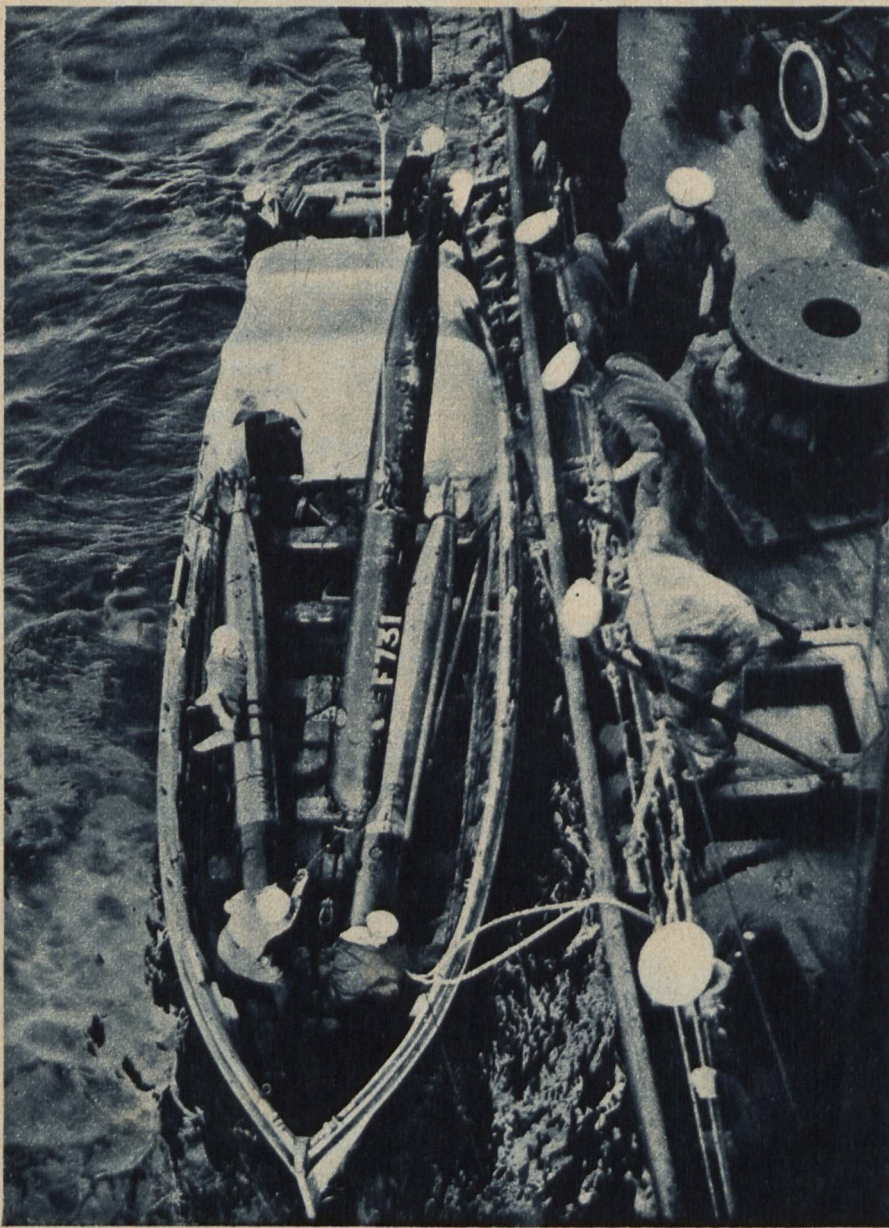
W miesiącu styczniu spuszczone zostały na wodę: krążownik „Newcastle” poj. 9000 t. i awizo „Aberdeen” poj. 1000 ton. Krążownik „Newcastle” jest pierwszym z serii 8-miu jednostek, zamówionych przez admiralicję; zostanie on oddany do służby w styczniu przyszłego roku. Charakterystyka tych jednostek: wyporność 9000 ton, moc maszyn 96.000 K. M., szybkość 32 węzły, główne uzbrojenie 12 dział 152 mm.

Francja. Eskadra morska morza Północnego opuściła wody francuskie, udając się na wody Afryki zachodniej, celem odbycia wielkich dorocznych ćwiczeń. W skład tego zespołu wchodzi: 2 pancerniki, 1 krążownik, 18 kontrtorpedowców, 16 łodzi podwodnych oraz lotniskowiec „Bearn”.

Po pomyślnym przelocie ponad południowym Atlantykiem, wodnosamolot „Lieutenant de vaisseau Paris” zawitał do bazy amerykańskiego lotnictwa morskiego Pensacola, gdzie naskutek gwałtownego



Flota japońska na oceanie Spokojnym



Ładowanie torped na kontrtorpedowiec „Sturdy”

sztyrmu zatonał. Ofiar w ludziach nie było, natomiast samolot odniósł bardzo poważne uszkodzenia. Jak wiadomo, marynarka wojenna zamówiła trzy maszyny tego typu dla dalekiego morskiego wywiadu.

Budżet marynarki na okres 1936/37 wynosi kwotę globalną około trzech i pół miljarde franków, przyczem nie obejmuje on wydatków na obronę kolonii oraz na rozbudowę lotnictwa obrony wybrzeża.

Włochy. W styczniu spuszczone w Ancona kontrtorpedowiec „Climene”, wyporności 615 ton, długości 78 metrów, szybkości 34 węzłów, uzbrojeniu 3 dział 100 mm, 2-ch przeciwlotniczych 37 mm. i 4 aparatów torpedowych.

Budżet marynarki na okres 1936/37 zamyka się po stronie wy-

datków kwotą półtora miljarda lir, wobec 1265 milionów okresu poprzedniego.

Holandja. Przyjęte ostatnio kontrtorpedowce „Kortenaer” i „Van Ghent”, opuściły wody holenderskie, udając się do Indyj, celem wzmocnienia tamtejszej eskadry. W czasie przejścia przez kanał Sueski, jeden z torpedowców zderzył się z egipskim statkiem rybackim i naskutek tego zmuszony został do powrotu do Suez, celem naprawienia uszkodzeń.

Wkrótce ma być również wysłany do Indyj krążownik „Ruyter”, który wraz z przebywającymi już tam krążownikami „Jawa” i „Sumatra”, stworzy silny zespół jednostek o jednakowych danych taktycznych.

Rozpoczęto budowę łodzi pod-

wodnych „K. XIX” i „K. XX”. Będą to jednostki, przeznaczone do Indyj, typu „K. XVIII”, która ostatnio odbyła 12.000-milowy rejs bez najmniejszej awarii. Wyporność ich wyniesie 765/1020 ton.

Szwecja. Przyjęty ostatnio krążownik lotniczo-minowy „Gotland” odbył ostatnio szereg podróży zagranicznych, odwiedzając między innymi Anglję i Niemcy, i wzbudzając wszędzie zachwyt. Jest to bowiem bardzo oryginalna jednostka, niezmiernie cenna dla średniej marynarki; zdalna jest ona bowiem do spełniania bardzo różnorodnych czynności, jak na przykład stawianie min, szkolenie podchorążych, transportowanie wodnosamolotów. Charakterystyka tej jednostki: 4600 ton, 30 węzłów, uzbrojenie 6 dział 152 mm., 4 — 75 mm., 4 przeciwlotniczych — 40 mm., 6 aparatów torpedowych, 120 min. Ponadto jest pomieszczenie na 8 wodnosamolotów, które można wypuszczać zapomocą dwóch wyrzutni. Załoga składa się z 29 oficerów i 425 szeregowych, przyczem można dodatkowo zakrętować około 50 podchorążych.

Stany Zjednoczone. W styczniu odbyły się na wodach oceanu Spokojnego wielkie manewry morskie, w których wzięło udział 150 różnych okrętów i 400 samolotów. Odbrymi ten zespół skoncentrował się w połowie miesiąca w San Diego, poczem odpłynął w niewiadomym kierunku. Ćwiczenia te osłonięte są niezwykle tajemnicą.

W ciągu stycznia spuszczone na wodę kontrtorpedowce „Reid”, wyporności 1500 ton i długości 107 m, oraz dwie kanonierki i szereg mniejszych jednostek pomocniczych.

Wobec wzmoczonego rozwoju sił morskich, zaszła potrzeba zwiększenia kadr oficerskich, a więc i liczby kandydatów do akademii morskiej. W dniu 1-go stycznia w szkole tej znajdowało się 265 podchorążych IV-go rocznika, 359 III-go rocznika, 541 — II-go rocznika i 852 — I-go rocznika, przyjętego w końcu ubiegłego roku. Cyfry te najwymowniej świadczą o dążeniach admiralicji amerykańskiej.

Japonja. W czasie postoju w porcie Sasebo nastąpiła na kontrtorpedowcu „Yayoi” gwałtowna eksplozja w przedziale maszynowym. Jeden oficer i 4 marynarzy poniosło śmierć na miejscu, 20 członków załogi zostało rannych. Przyczyna wypadku był prawdopodobnie wybuch kotła.

A M E R I C A N A

Z J A Z D K U P C Ó W P O L S K I C H

W dniach 19, 20 i 21 kwietnia r.b. odbędzie się w Cleveland, organizowany przez tamtejsze stowarzyszenie kupieckie, powszechny Zjazd Kupców Polskich w Stanach Zjednoczonych.

Zjazd ten jest pierwszorzędnym wydarzeniem w życiu wychodźstwa polskiego w Ameryce, gdyż wykaże on zrozumienie konieczności, przynajmniej u pewnej liczby kupców polskich, ściślejszej konsolidacji tej części społeczeństwa polskiego w Ameryce, której rola i znaczenie na wychodźstwie będzie miało decydujący wpływ na przyszły rozwój gospodarczy tego wychodźstwa.

Najważniejszym zadaniem Zjazdu będzie wysiłek utworzenia Centralnej Organizacji Kupieckiej, której celem będzie utrzymanie i rozwój kupiectwa i przemysłu polskiego, a zwłaszcza unormowanie spraw kredytu, wspólnego zakupu towarów dla uzyskania najniższych cen, szerzenie hasła „swój do swego”, zachęcanie i przygotowywanie młodzieży do zawodu kupieckiego, obrona przeciw konkurencji sklepów łańcuchowych, dających się dobrze we znaki niezorganizowanemu kupcowi każdej narodowości, oraz cały szereg zagadnień natury konstruktywnej, których rozwiązanie doprowadzi do powiększenia obrotu handlowego kupca polskiego. Ważnym również punktem obrad Zjazdu w Cleveland będzie sprawa rozpowszechniania importu towarów z Polski.

Jak doniosła jest sprawa Zjazdu z punktu interesów kupiectwa i przemysłu w Polsce poza stroną sentymentalną, niechaj posłuży tu mały przykład. Mamy tu na myśli import towarów z Polski, który, dzięki przedewszystkiem Polakom i Polkom w Stanach Zjednoczonych, zdobywa rynek tamtejszy, boć przecież blisko 80 procent konsumentów tych produktów polskich stanowią Polacy, a resztę obcy. W 1935 roku Chicago i okolica skonsumowała samych tylko szynek marki Ampol Brand 32.423, nie mówiąc już o grzybach, cukierkach, sardynkach, kielbasach i innych produktach. Oczywiście jest, że kupiec polski i konsument polski staje się awangardą i propagatorem w nawiązaniu i rozszerzeniu stosunków handlowych polsko-amerykańskich.

Rozmiary tej współpracy znacznie zostaną rozszerzone, gdy, dzięki istnieniu Centralnej Organizacji Ku-

pieckiej w Stanach Zjednoczonych, będzie umożliwione prowadzenie rozmów i pertraktacji z jedną centralną organizacją, zamiast z tysiącami niezorganizowanych kupców.

Dotychczas nie mamy dokładnego obrazu faktycznego stanu posiadania w związku z gospodarczą organizacją wychodźstwa polskiego w Ameryce. Niektórzy twierdzą, że istnieje 50.000 placówek gospodarczych w rękach Polaków za Oceanem.

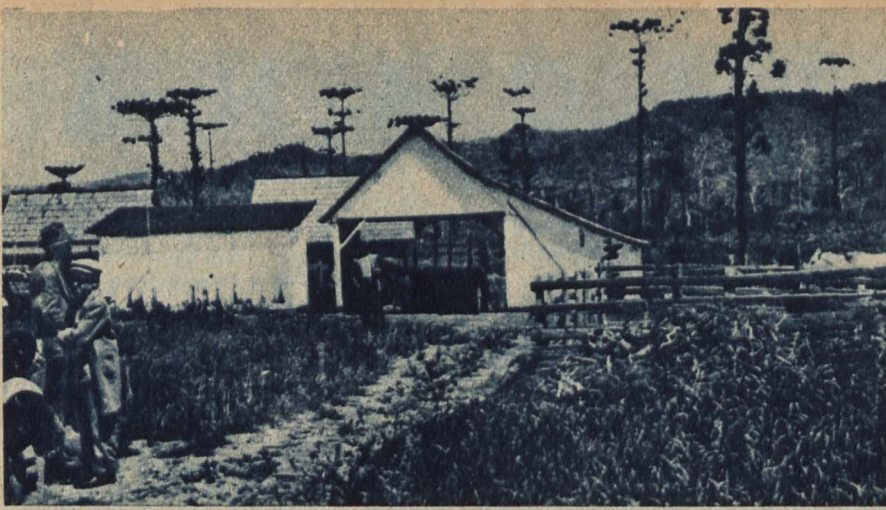
Z komunikatów Federacji Kupców Polskich w Cleveland, zajmującej się organizacją Zjazdu, wynika, że jest obecnie luźnych, ze sobą niezwiązanych 55 stowarzyszeń kupieckich, zwanych tam federacjami, w różnych, większych i mniejszych

osiedlach polskich. Wiemy też, że obecnie pracują już dwie hurtownie polskie, z których jedna w Chicago, zw. „Midwest Stores Co”, grupuje 300 indywidualnych sklepów polskich.

Nowa, pod nazwą „Universal Grocery Co” w Chicago, jest w procesie organizacji. Inna hurtownia polska, w Pittsburgu, tak się rozwija pomyślnie i zdobywa renomę taką, jak twierdzą pisma polskie, że uzyskuje już poważne dyskonta w cenie towarów od całego szeregu wielkich firm amerykańskich. Ale wieny też, że np. w Cleveland kilkaset sklepów polskich nie zostało jeszcze zorganizowanych w ten sam sposób dla wspólnych zakupów. Otóż dla przyszłej organizacji centralnej byłoby wielkim zadaniem zorganizowanie



Gmach Woolworth w Nowym Jorku — jeden z największych budynków świata



Zabudowania na „Morskiej Woli” w Paranie

wszystkich placówek polskich w Stanach Zjednoczonych na podobnej zasadzie. Wówczas to stałoby się łatwym zadanie rozszerzenia importu z Polski, gdyż istniałaby znacznie większa siła nabywczą zorganizowanego kupiectwa polskiego dla sfinansowania importu — oraz istniałby aparat, umożliwiający rozprowadzenie towaru do szerszych warstw społeczeństwa polskiego w Ameryce. Wtedy również możnaby było mówić o stworzeniu aparatu propagandowego, któryby umożliwił uplasowanie towarów polskich na rdzennie amerykańskim rynku.

Wysiłek organizacyjny Federacji Kupców Polskich w Cleveland — naszym zdaniem — powinien też znaleźć duże zrozumienie sfer przemysłowo-handlowych w Polsce, gdyż wysiłek ten zbiega się również i z naszymi interesami, pomijając całkowicie stronę sentymentalną konsolidacji wychodźstwa polskiego w Ameryce. Z radością też dowiadujemy się, że już są zainteresowani w Polsce przedstawiciele sfer gospodarczych i handlowych, którzy wybierają się na ten Zjazd. Specjalną wycieczkę na ten Zjazd organizuje w Polsce „Orbis”. Uczestnicy Zjazdu będą mogli zatrzymać się czas dłuższy w Ameryce, zwiedzając m. in. Nowy Jork, Waszyngton, Chicago, Detroit, Buffalo i inne miasta amerykańskie. Jesteśmy pewni, że Polonia amerykańska serdecznie ich przyjmie, nie szczędząc trudu, aby im umożliwić poznanie tego wszystkiego, co przyczyniło się do wielkości Ameryki. Z drugiej strony obecność przedstawicieli z Polski będzie miała dodatni wpływ na tamtejsze kupiectwo, dla którego będzie to dowodem, że pomimo dzielącej nas odległości, interesy wspólne nasze się zbierają.

Należy podkreślić również wysiłek propagandowy ze strony Świa-

towego Związku Polaków z Zagranicy, który na Zjazd w Cleveland przygotowuje, przy współpracy Polsko-Amerykańskiego Biura Informacyjno-Prasowego w Warszawie, specjalny numer „Polacy Zagranicą”, mający dać obraz stosunków gospodarczych, zarówno w Polsce, jak i na wychodźstwie.

Liga Morska i Kolonjalna w Polsce, doceniając znaczenie Zjazdu w Cleveland, w szczególności wpływu, jaki może wyrzec powstanie Centralnej Organizacji Kupieckiej na wychodźstwie, na przyszłe obroty handlowe pomiędzy Polską, a Stanami Zjednoczonymi, nie poskąpi swoich wysiłków, aby w jak największej mierze spopularyzować ideę Zjazdu w Polsce.

Tą drogą również L. M. K. prosi siostrzaną organizację Ligi Morskiej w Ameryce o jak najszerze współdziałanie z kupiectwem polskim w Ameryce w takim stopniu, aby przebieg Zjazdu dał wyniki, które pozwoliłyby nam na szersze wykorzystanie naszego morza i możliwości handlowych, przez to na urzeczywistnienie idei, dla których zostały powołane nasze organizacje. ST. B.

Zaledwie pół roku minęło od chwili, gdy Zjazd w Chicago powołał do życia Radę Główną Ligi Morskiej w Ameryce, stawiając pierwsze zręby organizacyjne, a już stwierdzić można powstawanie coraz nowych i licznych placówek, ustawiczny wzrost członków, a co najważniejsza — żywy, pełen rozmachu rytm pracy młodej organizacji.

W jednym z listów do płk. Iwanowskiego, red. G. J. Kociel tak pisze o szybkim rozwoju Kół Ligi Morskiej w Filadelfji: „Po pierwszym zasianiu idei Ligi Morskiej i Kolonjalnej przez gen. Dreszera w r. 1932, Koło Przyjaciół Morza

w Filadelfji liczyło po 4 latach istnienia 36 członków, a po pobycie w Filadelfji płk. S. Iwanowskiego jest już 5 Kół zawiązanych, których siła wyraża się w cyfrze 582 członków i członkiń. W zeszłą sobotę Koło „Gdynia” wysłało do Warszawy należność za 92 nowych członków. W dzielnicy Nicetown zawiązało się Koło z samych prezesów i sekretarzy tamtejszych towarzystw, co jest świetną zapowiedzią rozwoju w niedalekiej przyszłości Ligi Morskiej na tamtejszym odcinku. Koło na Richmond z 32 członków, dzięki niezłomnej pracy Zarządu i organizatora, p. W. Fabierkiewicza, wzrosło do siły 163 członków. Koło im. płk. S. Iwanowskiego w Domu Polskim, jak wykazuje sekretarka, panna Zofja Stępkowska, liczy 104 zaawansowanych członków, a aspirantów 39-ciu. Koło Piłsudskiego w parafji Przyjścia Zbawiciela (gdzie proboszczem jest ks. Bączewski) ma 38 członków. W parafji Ks. J. Gaździka (ks. Gaździk jest protektorem tamtejszego Koła, a ks. Maja kapelanem) jest po datę dzisiejszą 124 członków i aspirantów pono drugie tyle. Weterani pozostali wierni hasłu swemu „stać i czekać”. Na Nicetown Koło będące w stadium organizacyjnym narazie ma członków 39... a aspirantów okrągłą setkę”.

Dzielne grono organizatorów dociera, jak widać, do wszystkich dziedzin życia polskiego w Filadelfji, nie pomija żadnej sposobności, by pozyskać nowych zwolenników, a za prawdziwy sukces należy uważać skupienie w szeregach Koła na Nicetown przedstawicieli zarządów licznych tamtejszych towarzystw polskich, co pozwoli znacznie rozszerzyć liczbę członków.

Akcji Ligi Morskiej towarzyszy zapał, przejawiający się niekiedy w postaci naprawdę wzruszającej.

„Na jednym z zebrań organizacyjnych, — pisze red. Kociel — 78-letnia staruszka, po przemówieniu wyciąga z zanadru ukrytego kwodra amerykańskiego, rozwija supełek zębami sztucznymi i rękami, a następnie pochylona, naczyniona już strasznie zębem czasu, zbliża się do stołu organizatorskiego, mówiąc: „Panowie, mieszkam już 48 lat na tułaczce — dziś już nie mogę pracować, jestem na łasce wnuków, ale gdy chodzi o Polskę Mocarstwowa, mam tu kwodra, który otrzymałam na pamiątkę, jako ostatni datek po dawno zmarłym moim mężu, oddaję go, aby się tylko witać co miesiąc z Polską poprzez „Morze”. Choćbym miała iść zebrać, uźbrę na „Morze”, jeno niech mnie dosięga”.

Koła LMK w Filadelfji prowadzi

bardzo ożywioną działalność. Co tydzień nadawane są audycje radiowe na stacji „Wrax“, poświęcone propagandzie Ligi Morskiej. Na łamach miejscowego organu „Patriota“ ukazują się stałe działy Ligi Morskiej, ogromnie przyczyniający się do rozwoju i utrwalenia organizacji. Duże korzyści propagandowe przyniesie również wycieczka do Gdyni na „Święto Morza“, do której Komitet czyni już przygotowania, a członkowie zaopatrują się w mundury.

Niezależnie od prac propagandowych, Koło Przyjaciół Morza i Koło Ligi im. płk. S. Iwanowskiego przystąpiły do zorganizowania w Domu Polskim wystawy i bazyru towarów polskich.

W ten sposób, wyczerpując trafnie realne zadania organizacji, Koła L. M. w Filadelfji rozpoczęły pracę nad zawiązaniem węzłów gospodarczych z Macierzą, nad szerzeniem hasła patriotyzmu gospodarczego wśród Polonii amerykańskiej.

Wielkie i doniosłe prace stoją przed młodą organizacją Ligi Morskiej w Ameryce, ale też i wielkie rokuje ona nadzieje, czego dowiodła już w pierwszym półroczu swej działalności.

Przeszkody, których nie brak, trudności, które piętrzą się przed pionierami L. M., pokonywane są z uporem.

Czasem tylko spotka się w korespondencjach dzielnych „ligowców“ wzmiankę świadcząca, że niełatwo uporać się z tymi, którzy hołdują hasłu: „my sobie, a Ojczyzna sobie“.

„Ale jakoś tam damy sobie radę“ — piszą. I niewątpliwie dadzą sobie radę.

Bo twardy jest i nieustępliwy, gdy chodzi o pracę dla dobra wspólnej Macierzy, Polak z Ameryki, dla którego Rzeczpospolita Polska jest, jak to czytamy w listach, zawsze Najjaśniejszą Rzeczpospolitą, a zrozumienie dla idei morskiej Polski wypływa ze zdobytych trudem własnego życia doświadczeń. S. J.

Powołany do życia przez P. K. O. w roku 1930 bank „Polska Kasa Opieki“, w celu roztoczenia opieki nad oszczędnościami polskiej emigracji, wykazał w roku 1935 dalszy, bardzo znaczny rozwój we Francji, w Argentynie, w Palestynie i w Nowym Jorku. Oddział banku P. K. O. w Buenos-Aires pracował w roku sprawozdawczym w warunkach znacznej poprawy argentyńskich stosunków gospodarczych. Stan wkładów wzrósł w ciągu roku sprawozdawczego o sumę 279.633 pesów i na dzień 31. XII 1935 r. wynosił pesów 1.200.975. Obrót

przekazowy emigracyjny między Argentyną a Polską wyniósł w roku ubiegłym sumę pesów 2.425.185. Niezależnie od działalności oszczędnościowej i przekazowej, oddział banku P. K. O. w stolicy Argentyny prowadzi koncentrację dewiz, pochodzących z eksportu z Argentyny do Polski, umożliwiając w ten sposób przydział dewiz dla eksportu z Polski do Argentyny. Poza ten bank, reprezentując na terenie Argentyny Polski Syndykat Emigracyjny, prowadzi dział sprzedaży kart okrętowych dla ruchu emigracyjnego i reemigracyjnego, w r. 1935 sprzedając 238 kart okrętowych do Polski i 566 kart okrętowych z Polski do Argentyny. Bank P. K. O. w Buenos-Aires prowadzi również na terenie swojej pracy ożywioną działalność społeczną, której jednym z wyrazów jest np. bezinteresowne doręczanie korespondencji emigrantom w Argentynie. Dział pocztowy oddziału posiada do tego celu kartotekę z 16.577 adresami. W końcu roku 1935 oddział P. K. O. nabył dom własny, gdzie znajdują noleżycie pomieszczenie biura oddziału banku, oraz biura Poselstwa i Konsulatu R. P. w Argentynie.

Zapowiedź uruchomienia polskiej linii okrętowej do Południowej Ameryki, jak donosi prasa polska za oceanem, ożywiła nowe nadzieje na wejście wzajemnych stosunków między Macierzą a tamtejszym wychodźstwem na drogę jedynie realną i obopólnie korzystną. Pierwszym krokiem na tej drodze byłby praktyczny odruch kolonii polskiej w Brazylii i w Argentynie, zwłaszcza, w kierunku kupowania polskiego towaru. Narazie o zorganizowanym przez tę kolonię wywozie tamtejszych surowców do Polski — trudno myśleć. Tem zajmą się raczej firmy obce.

W związku z pierwszymi podróżami do Południowej Ameryki polskiego okrętu, planuje brazylijski „Junak“ większą wycieczkę młodzieży do starego kraju. Byłaby to akcja propagandowa niezmiernie ważna. „Gdyby młodzież tu urodzona — pisze jedno z czasopism wychodźczych — mogła się naocznie przekonać, że Polska to nie wytwór bujnej wyobraźni, ale rzeczywistość bardziej od Brazylii imponująca, jej stosunek do starej Ojczyzny uległby gruntownej przemianie.

W Warszawie i na prowincji wyświetlano ostatnio dwa filmy z życia Polaków w Brazylii p. t. „Młoda Polonja“ i „Pionierzy Parańscy“. Zdjęć dokonał na miejscu, bawiąc tam przed paru laty, p. S. Urbanowicz, który podróżował po

kolonjach polskich w Paranie i obserwowal wspaniałą przyrodę tego kraju wspólnie z p. Zabko-Potopowiczem, autorem obszernej pracy naukowej o osadnictwie polskiem w Brazylii.

Pierwszy z tych filmów odzwierciedla życie młodego pokolenia emigrantów, świetnie zachowującego wszystkiej dodatnie cechy fizyczne rasy polskiej, kształcącego się w szkołach własnych i wyrastającego na dzielnych „junaków“ i hoże „junaczki“, których wyczyny sportowe tworzą mocny i tętniący prawdziwą radością życia końcowy akord filmu „Młoda Polonja“.

Film drugi — „Pionierzy Parańscy“ — daje potężne pojęcie o wielkiej pracy, wkładanej przez kolonistów - Polaków w trzebieenie dziewiczej puszczy brazylijskiej.

Opisane filmy są krótkometrażowe, demonstrowane tylko jako dodatki do obrazów głównych, w związku z czem nasuwają się duże uwagi krytyczne. Wyświetlanie tych obrazów pozbawione jest wszelkiej reklamy, nie zauważyliśmy żadnych informacji, gdzie, kiedy i na jakich ekranach obejrzeć można pionierskie filmy z życia odłamu naszego wychodźstwa, przodującego w osadnictwie zamorskiem. A uwaga druga nasuwa się pod adresem nadmiernego opodatkowania tych filmów, specjalnie w Warszawie i w Łodzi, co nie zachęca przemysłu kinowego do większej troski o wyświetlanie podobnych filmów. K. Z.

Oddział (Ligi Morskiej i Kolonjalnej Okregu I-go z Jersey City, N. J. w imieniu 297 członków tego Oddziału: Spieszmy się powinszować Nowego Roku 1936-go. Pomyślność w rozwoju i milion nowych członków dla Ligi Morskiej i Kolonjalnej i wszystkim członkom, Zarządowi i sympatykom Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Prezes:

Władysław Krempa

WPrezes i Organizator:

Anton W. Walaszczyk

Kasjer:

Jan Szymaszek

Sekretarka fin.:

Władysława Wleczczak

Sekretarz prot.:

Stanisław Tomza



Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Tegoroczne uroczystości 16-lecia odzyskania dostępu do morza — znalazły swe właściwe tło w wystąpieniach wszystkich jednostek Ligi, obejmujących swym zasięgiem teren całej Polski siłą 1.600 oddziałów i 2.150 kół młodzieży. Zestawienie sprawozdawcze przebiegu uroczystości byłoby w ograniczonych tu rozmiarach niemożliwe, gdyż wiele z nich zasługuje na specjalne podkreślenie i mogłoby dostarczyć materiału na oddzielną książkę.

Obchody 10 lutego w Gdyni, przeprowadzone w bardzo podniosłym nastroju i przy udziale wszystkich czynników z naszą marynarką na czele, czy w stolicy Pomorza — w Toruniu, czy w Warszawie, Radomiu, Ostrowcu, Lublinie i wiele innych obchodów, są znamieniem wzrastającej szybko myśli morskiej i gruntownego pomowania jej znaczenia dla polskiej rzeczywistości

Bardzo duży udział w tegorocznych uroczystościach młodzieży, która przygotowała się do nich bardzo starannie poprzez Koła Szkolne Ligi, nie zamyka jeszcze całej akcji 10 lutego, gdyż na podstawie zaznaczenia Pana Ministra Oświaty w okresie tym zostały przeprowadzone w szkołach wszelkiego rodzaju imprezy o charakterze propagandowym, zbiórka zaś na F. O. M. zostanie przeprowadzona przez młodzież dopiero w marcu. Młodzież harcerska, jak co roku, i tym razem zorganizowała wewnętrzne obchody - apele

16-lecia przy udziale wszystkich członków, a dowodem ich solidarnego udziału w pracy dla morza jest ponad 1.000 meldunków-sprawozdań, nadesłanych do Kwatery Głównej Z. H. P. jednocześnie z całej Polski.

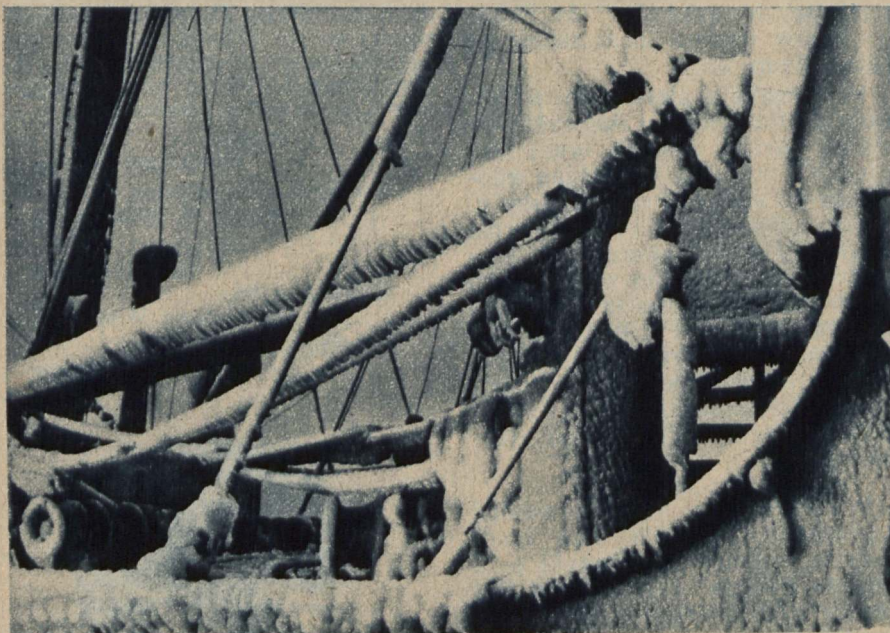
Na specjalne uznanie zasługuje działalność Polskiego Radja, które na 16-tą rocznicę dało bardzo bogaty program morski w okresie 8 — 10 lutego z przemówieniem p. wicepremiera inż. E. Kwiatkowskiego i p. gen. Orlicz-Dreszera, które umieściliśmy na czele bieżącego numeru. Polskie Radio coraz szerzej wprowadza momenty inorsko - kolonialne we wszystkich swych stałych audycjach przy współdziałaniu Zarządu Gł. LMK, bądź też we własnym zakresie.

Również prasa codzienna i periodyczna poświęca coraz więcej miejsca sprawom morskim i kolonialnym, a z racji uroczystości tegorocznej zamieściła artykuły specjalne, wyzyskując materiały, otrzymane z Ligi oraz ostatnie aktualne wydawnictwa książkowe z zakresu tych spraw, wykazując dla nich wiele zainteresowania, jak to dowiodła ostatnia konferencja prasowa, zwołana w dn. 7 lutego w lokalu Zarządu Głównego LMK.

Do dalszego rozwoju piśmiennictwa polskiego w zakresie ubogiej ciągle literatury morskiej niewątpliwie w znacznym stopniu przyczyni się sekcja marynistyczna, która powstała ostatnio przy Towarzystwie Literatów i Dziennikarzy

w Warszawie przy współudziale działaczy Ligi na czele z członkiem Rady Głównej L. M. K., sen. Bernardem Chrzanowskim, autorem szeregu prac o morzu polskim.

Ścisłe wiązać się będzie z popularyzacją wydawnictw morskich umowa, zawarta ostatnio przez Zarząd Główny L. M. K. z Instytutem Wydawniczym „Biblioteka Polska“, który przejął cały kolportaż wydawnictw Ligi zarówno w odniesieniu do Okręgów i Oddziałów Ligi, jak i zaopatrzenia w te wydawnictwa rynku księgarskiego. Zasady zamawiania obecnie wydawnictw Ligi zostały wobec tego zmodyfikowane, gdyż główny ich skład znajduje się w „Bibliotece Polskiej“, choć warunki nabywania i rabaty w stosunku do placówek Ligi nie uległy zmianie. Szczegóły w tej sprawie podaje okólnik Nr. 2 z 1 lutego. Wysiłki, skierowane na uroczystości 10 lutego, nie zahamowały innych prac Zarządu Gł. czy Okręgów, to też i propaganda i akcja organizacyjna nie doznały żadnych przerw. Prelegenci Zarządu Gł. wygłosili szereg odczytów specjalnych na terenie Okręgów: Radomsko-Kiel., Wołyńskiego, Białostockiego, a częściowo i Łódzkiego. Delegaci Zarządu Głównego wzięli również udział w posiedzeniach, zwołanych przez Zarządy Okręgów: w Poznaniu, Lwowie, Wilnie i Lublinie, przywożąc bardzo pomyślne relacje z tych Okręgów, które nie ustają w intensywnym działaniu. Zwłaszcza słabsze dotychczas liczebnie okręgi Lwowski i Wileński posunęły znacznie naprzód akcję organizacyjną w terenie. Okręg Lwowski, usamodzielniony zaledwie 1 listopada r. ub. zdołał już osiągnąć widome rezultaty szarmonizowania pracy oddziałów i ich dalszego wzrostu — przy obecnym stanie 28 oddz., i 271 kół z ogólną liczbą 19.821 członków. Również Okręg Wileński, dzięki energicznej akcji Prezydium Zarządu, uporządkował sprawy organizacyjne w terenie, dając oddziałom i obwodom pełny komplet bardzo wartościowych instrukcyj programowo - organizacyjnych, które zapewniają wykonanie śmiałego planu pracy na rok 1936. Niewątpliwie osiągnięty przez obecne władze Okręgu Wileńskiego dorobek w r. 1935 znajduje na wiosennym zjeździe delegatów Okręgu pełne uznanie dla jego wykonawców z p. kur. Szlągowskim, dyr. Kopciem i dyr. Łucz-kowskim na czele.



Fragment statku, zakutego w lód, po powrocie z zimowego rejsu

Znacznie dalszy etap swego rozwoju osiągnął Okręg Lubelski, którego stan organizacyjny na 1 stycznia r. b. wynosił 46.684 członków wszystkich kategorii oraz łącznie 688 placówek. W tym Okręgu najsilniej zorganizowany jest teren wiejski i szkolny, obejmujący 274 koła i 17 tys. młodzieży. Niemniejsze znaczenie dla wyników prac Okręgu Lubelskiego mają doskonale zorganizowane i działające sprężysto Obwody w liczbie 26. W tych warunkach hasło Okręgu — dojścia w r. 1936 do liczby 60 tys. członków — znajdzie realizację.

Dnia 23 stycznia 1936 r. odbyło się w Krakowie na Zebraniu Naukowego Koła Geografów U. J. uroczyste zamknięcie przez Prezesa Zarządu L. M. K. gen. Monda, pierwszego Konkursu na wygłoszenie najlepszego referatu na temat z zakresu spraw morskich i kolonialnych wraz z rozdaniem nagród.

Równocześnie odbyło się otwarcie analogicznego II Konkursu na II i III trymestr roku akademickiego 1935/36.

Konkursy te, zainicjowane przez przewodniczącego tut. Sekcji Kolonialno-Naukowej, kpt. dypl. Zarembe, doszły do skutku i wróżą najlepszy rozwój dzięki p. prof. Jerzemu Smoleńskiemu, który okazuje stale swoje poparcie.

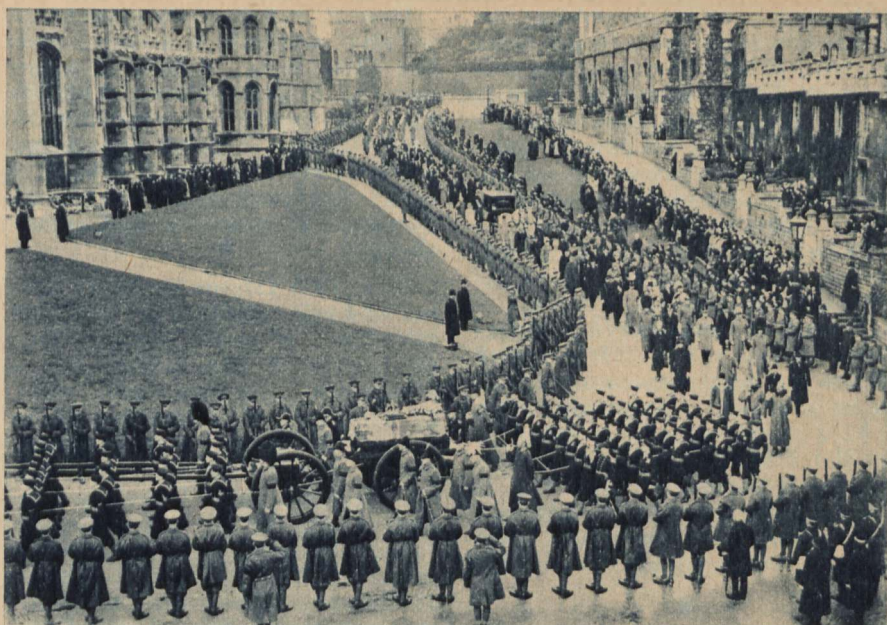
Nagrody uzyskali: I — p. Mgr. Flis za referaty „Kauczuk, geografia surowca” oraz „Ukształtowanie wybrzeży Bałtyku i jego znaczenie dla żeglugi”. II — p. Breitmeier — za referat „Kamerun”.

Na temże zebraniu ogłoszony został również wynik innego konkursu, powstałego z teje inicjatywy: na prace dyplomowe wzgl. magisterskie lub seminaryjne. Nagrodę uzyskał p. S. Holly za pracę dyplomową p. t. „Stan i widoki na przyszłość stałych połączeń okrętowych Gdyni z punktami zamorskimi”.

Dn. 14.II.36 r. odbyło się lokalnie Zarządu Głównego LMK inauguracyjne zebranie nowoutworzonego Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży. Na przewodniczącego Wydziału zaproszony został gen. Marjusz Zaruski.

Pierwsze zebranie zgrupowało liczne grono nauczycielskie, harserskie, akademickie, oraz osób interesujących się zagadnieniem wychowania morskiego młodzieży. Ministerstwo W.R. i O.P. reprezentowali p. wizytatorka J. Michałowska i naczelnik J. Błoński.

P. generał Zaruski, obejmując przewodnictwo wydziału, w krót-



Marynarze angielscy ciągną lawetę, na której spoczywa trumna ze zwłokami Króla Jerzego V

kiem przemówieniu wykazał konieczność wyprowadzenia młodzieży na morze celem przeorania polskiej psychiki lądowej. Następnie p. dr. Sumiński złożył sprawozda-

nie z działalności Komisji dla spraw Młodzieży LMK. Bardzo ciekawy odczyt p. t. „Założenia ideowe pracy LMK. wśród młodzieży” wygłosił dyr. E. Łoziński.

K R O N I K A

Ogólne obroty portu gdyńskiego za miesiąc styczeń r. b. wyniosły 753,813 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 748,668,5 ton: na przywóz zamorski przypada — 97,117,1 ton, a na wywóz 651,551,4 ton. Obroty przybrzeżne z W. M. Gdańskiem wyniosły w tym czasie 5,144,6 ton, z czego na przywóz przypada 4,825,8 ton, a na wywóz 318,8 ton. Wobec wstrzymania żeglugi na Wiśle, obrotów z wnętrzem kraju nie było zupełnie.

W porównaniu z grudniem r. ub., styczeń r. b. zaznaczył się wzrostem o przeszło 105 tysięcy ton w ogólnych obrotach, do czego przyczynił się wzrost wywozu zagranicznego z 491,734 ton w grudniu r. ub. na 651,551,4 ton w styczniu, gdy natomiast przywóz zamorski spadł z 142,278,9 ton na 97,117,1 ton.

★

Ruch statków w porcie gdyńskim w r. 1935 wyniósł ogółem 9,550 jednostek o łącznej pojemności 9,124,3 tys. t. r. n., z czego przyszło 4,778 statków o pojemności 4,559,1 tys. ton rej. netto, a wyszło 4,772 statki o pojemności 4,565,1 ton rej. netto.

Na pierwszym miejscu utrzymała się nadal bandera szwedzka —

(1,923,434 t. r. n.), na drugie wysunęła się bandera polska (1,226,595 t. r. n.), trzecie miejsce zajęła bandera angielska (957,513 t. r. n.), natomiast niemiecka spadła na czwarte miejsce (925,994 t. r. n.), duńska zaś na piąte miejsce (855,417 t. r. n.), bandera norweska utrzymała się na szóstym (742,024 t. r. n.). Ostatnie miejsce zajęła bandera austriacka (268 t. r. n.).

Wysunięcie się bandery polskiej na drugie miejsce zawdzięczać należy zwiększeniu tonażu naszej floty handlowej oraz większemu uruchomieniu nieczynnych trampów. Natomiast zajęcie trzeciego miejsca przez banderę angielską przypisać należy zwiększonej frekwencji na linii Gdynia — Daleki Wschód.

★

Według danych, ogłoszonych w „Polsce Gospodarczej”, w skład polskiej floty handlowej na dzień 1 stycznia r. b. wchodziły następujące jednostki: 51 parowców o łącznej pojemności 60,051 t. r. b., 15 żaglowców i lichtug o łącznej poj. 2,005 t. r. b., 33 motorowce i żaglowce z pomocniczymi motorkami o łącznej poj. 20,203 t. r. b., czyli ogółem 99 jednostek o łącznej pojemności — 82,259 t. r. b.

**NUMER NINIEJSZY „MORZA” ZOSTAŁ OPÓŹNIONY
SPOWODU STRAJKU ZECERÓW W WARSZAWIE**

W ciągu r. 1935 stan polskiej floty handlowej wzrósł o 16 jednostek o tonażu 16.161 t. r. b., a zatem procentowo liczba jednostek wzrosła o 19,2 proc., a pojemność tonażu o 24,7 proc. Wzrost ten powstał dzięki zakupowi i wybudowaniu na stoczniach zagranicznych 25 jednostek przy jednoczesnej sprzedaży 9 statków. Przyrost tonażu przedstawia się następująco: 1 statek pasażerski o pojemności 14,3 tys. t. r. b., 6 statków towarowych o pojemności 4,4 tys. t. r. b., 15 jednostek portowych, wżgl. dopuszczonych do ruchu w zatoce, o pojemności 2,0 t. r. b., 2 statki rybackie o pojemności 51 t. r. b. i 1 statek szkolny ćwiczebny o pojemności 165 t. r. b. (W artykule n. t. „Floty handlowe państw świata” brane są pod uwagę tylko statki ponad 100 t. r. b.).

★

W dniu 4 lutego r. b. zostały ustawione na nabrzeżu polskiem obok chłodni 2 nowe dźwigi bramowe, każdy o nośności półtorej tony, umożliwiające przeładunek towarów ze statków na wszystkie piętra chłodni i odwrotnie. Dźwigi wykonane zostały całkowicie w kraju przez Górnośląskie Zjednoczone Huty: Królewska i Laure.

★

Pierwszy miesiąc nowego roku przyniósł nam nienotowane dotychczas połowy ryb morskich, sięgające 3.794.860 kg. ryb morskich o wartości 295.893 zł. Z ilości tej przypada na połowy przybrzeżne 3.757.660 kg., a na połowy pełnego Bałtyku pod Bornholmem 37.200 kg. Oznacza to wzrost w stosunku do stycznia roku ubiegłego o blisko 2 miliony kg., podczas gdy wartość połowów pozostała prawie bez zmian. Również wzrosły sześciokrotnie połowy pod Bornholmem, a to głównie dzięki lekkiej zimie, która umożliwiła stałe wyjazdy.

★

Dowozy ryb do portu rybackiego w Gdyni wyniosły w styczniu ogółem 5.100.056 kg. Z ilości tej przypada na polskie połowy 3.492.580 kg, a na import z zagranicy — 1.607.476 kg. Z portu rybackiego wysłano 341 wagonów z rybami, z czego tranzytem jeden wagon do Rumunii i 11 wagonów do Czechosłowacji.

★

W r. 1935 Gdynia uzyskała szereg nowych regularnych połączeń morskich. W chwili obecnej Gdynia posiada 50 regularnych linii okrętowych. Dla porównania należy nadmienić, że Szczecin posiada również 50 linii regularnych, Hamburg — 186, Sztokholm — 110. Linie regularne łączą Gdynię z portami Anglii, Belgii, Danii, Estonii, Francji, Finlandii, Holandii, Hiszpanii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Norwegii, Szwecji, Włoch, państw lewantyńskich (Grecji, Syrii, Turcji, Egiptu) oraz z państwami i koloniami Ameryki Północnej, Środkowej i Południowej, Afryki, Dalekiego Wschodu (Indji, Chin, Japonii i Oceanii) oraz Australii. Najwięcej linii, bo 8, utrzymywanych jest przez towarzystwa niemieckie, na drugim miejscu stoją towarzystwa żeglugowe polskie i szwedzkie, które utrzymują w Gdyni po 7 linii.

★

Budowa polskiego motorowca m/s „Batory” dobiega końca. W kwietniu nowy motorowiec ruszy w swoją podróż inauguracyjną ze stoczni w Monfalcone poprzez Split-Barcelonę — Casablanca — Madagaskar — Lizbonę — Londyn, do swego portu macierzystego Gdyni, po czym odbędzie się pierwszy rejs m/s „Batory” do Ameryki. W okresie letnim oba polskie motorowce m/s „Piłsudski” i m/s „Batory”, w przerwach pomiędzy rejsami amerykańskimi, wozic będą turystów z Gdyni na wycieczki morskie.

★

Jeden z największych zakładów młynarskich na Pomorzu otrzymał

placę i koncesję na wybudowanie w porcie gdyńskim dużego młyna eksportowego. Młyn ma powstać w pobliżu budującego się elewatora zbożowego. Ma być to zakład o znacznej zdolności przemysłowej, nastawiony głównie na produkcję otrąb pastewnych, które w dużej ilości wywożone są obecnie przez Gdynię, a które mają przed sobą duże możliwości eksportowe na rynki skandynawskie i zachodnio-europejskie.

★

W przeciągu r. 1935 wykonano w porcie gdyńskim następujące inwestycje: nowych nabrzeży ukończono 1.155 mb, falochronów 784 mb, wykonano robót czerpalnych 794.000 m. sześć., robót ziemnych 17.500 m. sześć., robót brukarskich 22.000 m. kw., ułożono krawężników 34.000 mb, chodników 7.100 m. kw., robót kanalizacyjno-wodociągowych 7.800 mb.

★

Według danych „Lloyd's Register of Shipping” w r. 1935 spuszczone na wodę w całym świecie 649 statków o pojemności 1.302,1 tys. ton rej. brutto, czyli o 334,7 t. t. r. b. więcej, niż w r. 1934 i o 813 tys. t. r. b. więcej, niż w r. 1933. Z ogólnej ilości statków, spuszczonej na wodę, było 198 parowców o pojemności 477,7 tys. t. r. b., 418 motorowców o pojemności 812,96 tys. t. r. b. i 32 żaglowce o pojemności 11,4 tys. t. r. b. Na czele krajów budujących znajduje się W. Brytania z Irlandją, które wybudowały 499 tys. ton r. b., czyli 38% ogólnej tonażu budowy statków w roku ubiegłym. Z ogólnej sumy tonażu statków, budowanych w Anglii, przypada 12% na obcy rachunek. Za Anglią idą Niemcy (226,3 tys. t. r. b.), Japonia (145,9 tys. t. r. b.), Danja (122,1 tys. t. r. b.), Szwecja (105,5 tys. t. r. b.), Holandia (57,1 tys. t. r. b.), Francja (42,8 tys. t. r. b.), Stany Zjednoczone (52,6 tys. t. r. b.), Norwegia (25,7 tys. t. r. b.) i Włochy (22,6 tys. t. r. b.).

KONKURS DLA MŁODZIEŻY

Liga Morska i Kolonialna oraz Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska” Sp. A. wydały w ostatnich czasach dla młodzieży szkolnej książki:

- 1) STEPOWSKI JANUSZ — „Na morskich szczytach Rzeczypospolitej”. Kronika historyczna 1635 roku w 6 odstępach.
- 2) HUBERT W. — „Historja wojen morskich”.
- 3) SIEROSZEWSKI WACŁAW — „Zamorski djabeł”. Powieść w opracowaniu dla młodzieży.
- 4) LBEPECKI B. MIECZYSLAW — „Od Sybiru do Betwederu”. Fragmenty z życia Marszałka Piłsudskiego.
- 5) ROKICINSKI ZBIGNIEW — „Darem Pomorza naokoło świata”. Ilustrowany reportaż dla młodzieży.

W związku z tem ogłaszają dla młodzieży szkolnej konkurs na pisemne opracowanie następujących tematów:

1. Co z planów morskich króla Władysława IV-go spełniło się w dzisiejszej Gdyni? (książka J. Stepowskiego).
2. Która z wojen morskich wywarła najpotężniejszy wpływ na późniejsze losy świata? (książka W. Huberta).
3. W powieści Wacława Sieroszewskiego, „Zamorski Djabeł” — przedstawione są dwa wrogi sobie światy: „Świat Europejski i Chiny”. Po czyjej stronie, zdaniem twoim — jest słuszność i dlaczego?
4. Jaki czyn w życiu Marszałka Piłsudskiego i jaki rys jego charakteru podziwiasz najbardziej i dlaczego? (na te książki mjr. I. Lebeckiego).

5. Gdyby spośród wszystkich portów, do których w swej podróży naokoło świata zawijał „Dar Pomorza”, pozwolono Ci zwiedzić tylko trzy — którebyś wybrał i dlaczego te właśnie?

Odpowiedzi powinny być zredagowane w formie najwzajemniejszej. Na papierze, zawierającym odpowiedź winno być u góry umieszczone godło, a nie nazwisko i imię ucznia czy uczennicy, natomiast nazwiska, imiona, dokładny adres oraz szkołę i klasę, do której uczęszcza, należy wypisać na osobnym papierze, włożyć go do koperty, dobrze ją zapieczerować i napisać na niej to samo godło, które umieszczone zostało na opracowaniach tematów.

Odpowiedzi na powyższy konkurs wraz z wymienionem kopertami nadsyłać prosimy do dnia 30-go kwietnia 1936 roku, pod adresem Instytutu Wydawniczego „Biblioteka Polska” w Warszawie, ul. Nowy Świat Nr. 23/25.

Za najlepsze odpowiedzi na trzy pytania — jako pierwsza nagroda został wyznaczony model najnowszego naszego statku m/s „Piłsudski”, który będzie wystawiony w celu obejrzenia w jednym z okien Księgarni Instytutu Wydawniczego „Biblioteka Polska”, w ciągu miesiąca marca 1936 roku. (Wartość modelu około zł. 2.000).

Jako druga nagroda za najlepszą odpowiedź na dwa pytania — komplet małych modeli okrętów Rzeczypospolitej Polskiej. Jako trzecia i czwarta nagroda za najlepszą odpowiedź na jedno pytanie — komplet książek dla młodzieży w liczbie 12 — do ich wyboru. Nagrody doręczane będą za pośrednictwem szkoły, do której autor odpowiedzi uczęszcza.

Z dniem 1 stycznia 1936 r. wyłączna sprzedaż i administracja czasopism i wydawnictw L M K powierzona została

KSIĘGARNI INSTYTUTU WYDAWNICZEGO „BIBLIOTEKA POLSKA” S. A.

W WARSZAWIE, UL. NOWY ŚWIAT 23 25.

W związku z powyższem Okręgi LMK zechcą skierowywać wszystkie zlecenia na wydawnictwa Ligi do wyżej wzmiankowanej księgarni, zaznaczając, że zlecenie pochodzi od ogniw organizacyjnych LMK.

Czasopisma „Morze”, „Polska na Morzu”, „Szkwał”, „Sprawy Morskie i Kolonjalne”, należne członkom z tytułu opłacanych składek członkowskich, oraz wydawnictwa administracyjne (znaczki członkowskie, asygnaty, sztandary i. t. d.) Okręgi otrzymywać będą, jak dawniej, bezpośrednio z Zarządu Głównego LMK Warszawa, ul. Widok 10).

Nadmieniamy, iż, jednocześnie z przejęciem od nas naszych wydawnictw, księgarnia Instytutu Wydawniczego „Biblioteka Polska” zaprowadziła u siebie specjalny dział książek z dziedziny marynistyki w językach: polskim i obcych, na co zwracamy uwagę naszych członków.

Nasze wydawn. własne w katalogach „Biblioteki Polskiej” będą ujęte w odrębny dział. Dział ten należy polecać wszystkim ogniom organizacji.

ZARZĄD GŁÓWNY
LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Niniejszem komunikujemy, iż z dniem 1 stycznia 1936 r. objęliśmy wyłączną sprzedaż i administrację wydawnictw książkowych

LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ,

uprzejmie zatem prosimy o zwracanie się odąd bezpośrednio do nas we wszystkich sprawach, dotyczących dostawy wydawnictw książkowych.

Stale rosnące zainteresowanie się naszego społeczeństwa literaturą marynistyczną skłoniło nas do zaprowadzenia w naszej księgarni specjalnego

DZIAŁU MARYNISTYKI I MIGRACYJNO-KOLONJALNEGO

w językach polskim i obcych, który polecamy uwadze WP.

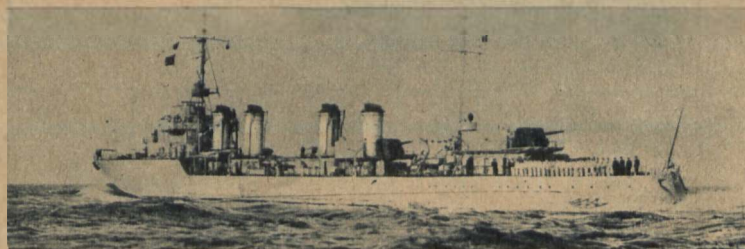
Zapewniając WP. dotychczasową staranną i rychłą obsługę, pozostajemy zawsze do usług gotowi

Księgarnia Instytutu Wydawniczego
„BIBLIOTEKA POLSKA” S. A.
w Warszawie, Nowy - Świat 23 25

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

L O I R E

4 Rue, de Téhéran, Paris



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

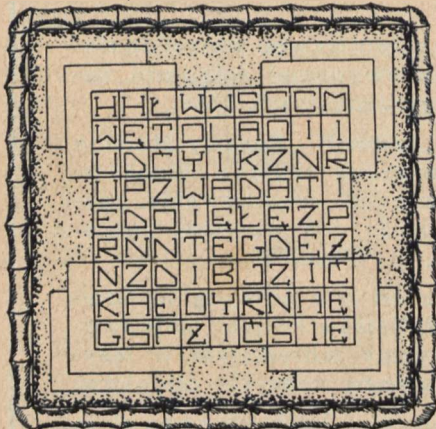
**KRAŻOWNIKI — KONRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE - SULZER**

Budowa maszynierji dla konrtorpedowców polsk. „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

7. WYSUWANKA



W podanym wyżej rysunku należy dziedzielić literowe pionowe kolumny powysuwać symetrycznie ku górze (lub dół) w ten sposób, aby odczytane kolejno rzędy poziome liter w nowoutworzonej figurze dały rozwiązanie w postaci „złotej myśli” Adama Mickiewicza.

JERZY BIELENIA (Warszawa).

8. SZARADA*

...Osiem czternaste - siódme burzy
za łeb się wiodły, to przepastna
robiła się w wybrzeża murze
czwarta - wspak dziesięć - jedenasta...
...Na brzegu dojrzał jeno druga,
piętrzoną wichrem i szaruga...

...Miorzeje, zmienne prądy, skąpy
mieniły drogę ciężkich plastug;
nurt drugi - trzeci zostawiały
tylko raz - dziesięć i dwunastym.
— Raz - sześć pięć Niemca stan wybrzeża,
które dziś polską jacht przemierza.

Tu łal piętnaste - trzecie kładę
nieloty dłoń z mieczem na banderze...
Zbił jedenasty - płaty Szwedów...
(tego już nikt łm nie odbierze!)
...Stara trzynasta - jedenasta
na prawzor FOM'u nam wyrastał...

Myśl dziewięć - ośm fantastyczniejsza
nie wyśni, że za łal dziesięć
stać miały przy wspak tuzin - pierwazem
czternaste - dziewięć - sześć - dziesięć.

— Wielka jest najmniejszego miasta
dla Polski siódma i czternasta!

„KASTA” (Dobre).

*) Sylaby 1—9 stanowią tytuł, a 10—15
dedykację szarady

9. HOMONIMY

1.
Dusi cię i dławia, chłonie,
gdy na cię ciasno skrojona...
Gdy zaś na niżej stopie,
to kraj dusi się i kona...

2.
Na statkach chadzamy po nich,
gdy nieba pogodę dają...
Na ziemi - nim się odłonił
ich skarby - trud to nlemałyl
„JOHN LY” (Lwów).

10. ŻARCIEK REBUSOWY.

Z podanego na końcu działu rebusu należy odczytać czterowyrzowy aksonam.
„CZNIK” (Zielonka).

Za rozwiązanie powyższych zadań Redakcja „Morza” przeznacza w drodze losowania 6 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z Nr. 3 upływa 28 marca 1936 r. Rozwiązania zadań należy nadsyłać do Redakcji „Morza” z dopiskiem „ROZRYWKI UMYSŁOWE”.

ROZWIĄZANIA

„MORZE” Nr. 1 — Styczeń 1936 r.

1. REBUS.

— K — tom — Roma (wspak) — zet — „e”
konl „k” — tnie „z” morze — co na
„gładko” brzmi: „Kto ma morze — tego nikt
nie zmoe!”

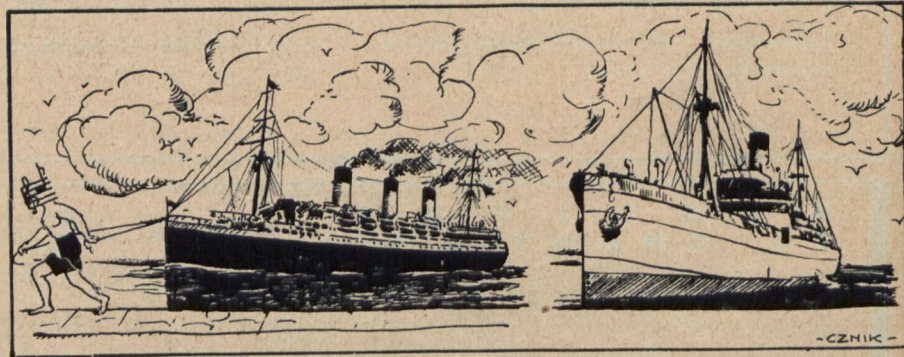
Nagół rebus rozwiązano pomyślnie i bez
bólu; „drobne” odchylenia jak to: „...ten
nikt nie zniszczy” lub „...nie zatrzyma” —
albo wreszcie — „...ten nigdy nie zginie” —
były wypadkami sporadycznymi.

2. SZARADA.

„Napaść uciska Abisynczyka”

Bezmała 10% rozwiązyjących stwierdziło,
że napaść: „odcisła”, „nacisła”, „przyci-
ska” — i to nie jednego, a wielu „Abisyn-
czyków”. Proszę Państwa! Wszystkie te od-
na-przy-ciski! (pewno karnawałowa eskapa-
da!) jako niezgodne (3—2) „trochę” z sen-
sem układu wyrazów szarady — zostały pra-
wie że... zeskamotowane.

A oto „majsterszyk” rymowany p. Marji
Mielczarkowej z Warszawy:
NAprzód do czynu w każdej dziedzinie,
PAŚC — lecz na szanę cnoty, miłości,
Uśmiechy życia — jedynie w czynie,
CI co chcą wojny — są bez przyszłości!
SKAZA — to podbój, chluba — to trudy,
A sprawiedliwość — to wawrzyn świata!
Bijemy w dzwony, by wszystkie ludy:
SYN dziękaj puszozy, łub syn Abihonu,
CZY mongol oiemny, frank oświecony
KAŻdy chciał wzdźić w swym bliźnim brata!
Wszak z nieprawości tylko wynika:
Napaść uciska Abisynczyka.



CENY OGŁOSZEŃ

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

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10 Telefony: red. 290-18, adm. 533-88, P.K.O. Konto Nr. 367.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca

Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONJALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem.

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. Nowoczesna Spółka Wydawnicza, S. A., Warszawa



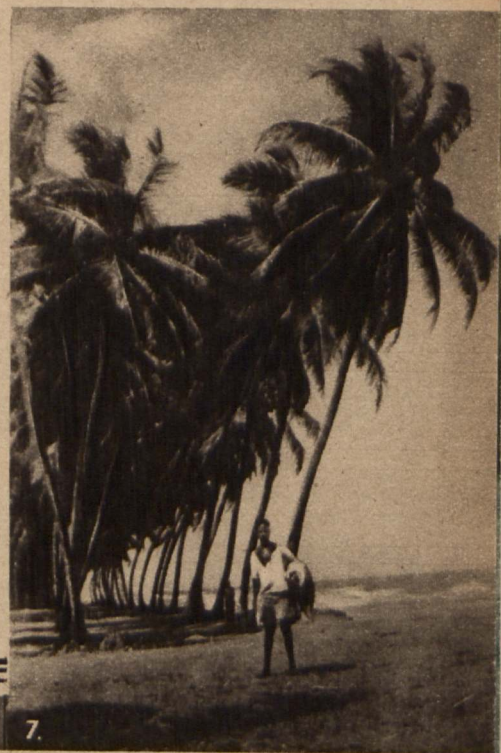
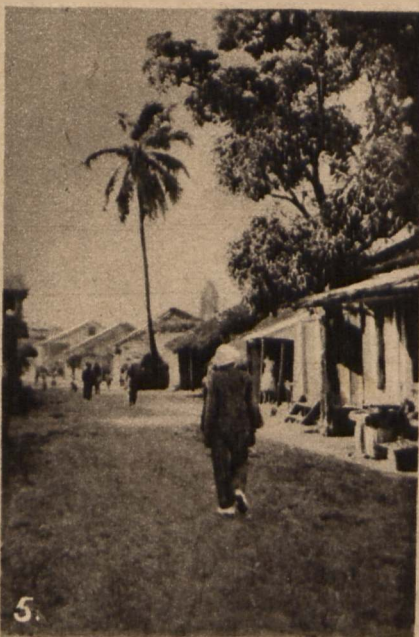
Zapoczątkowane przez LMK prace w Liberji rozwijają się pomyślnie i zaczynają już przynosić pierwsze konkretne rezultaty.

Na plantacjach przystąpiono do zbiorów rycynusu, poczem rozpocznie się przygotowywanie terenu pod dalszą uprawę i zasiewy innych cennych kultur, stanowiących główny dochód z plantacji.

Dr. L. Anigstein, doradca sanitarny rządu liberyjskiego, odbył długą podróż wgląb kraju, w czasie której zbadał 2671 mieszkańców interjoru. Na podstawie zebranych danych, dr. Anigstein będzie mógł ustalić racjonalny plan zwalczania chorób panujących w Liberji.

P. inż. Brudziński, doradca ekonomiczny rządu liberyjskiego, po półtorarocznej pracy na tem stanowisku, wyjechał z Monrowji na urloł do Polski.

Podajemy kilka charakterystycznych pejzażów Libe (ji: 1) i 5) Krutown; 2) Południe w wiosce afrykańskiej; 3) Wysepka przed Monrowją; 4) Ulica w Monrowji; 6) Droga na polskie plantacje; 7) Plantacja kokosowa w Monrowji.



Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

2595 1936

CZASOPISMA



KUNSZTOWNE UCZESANIE NIGERYJKI