

MORZE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



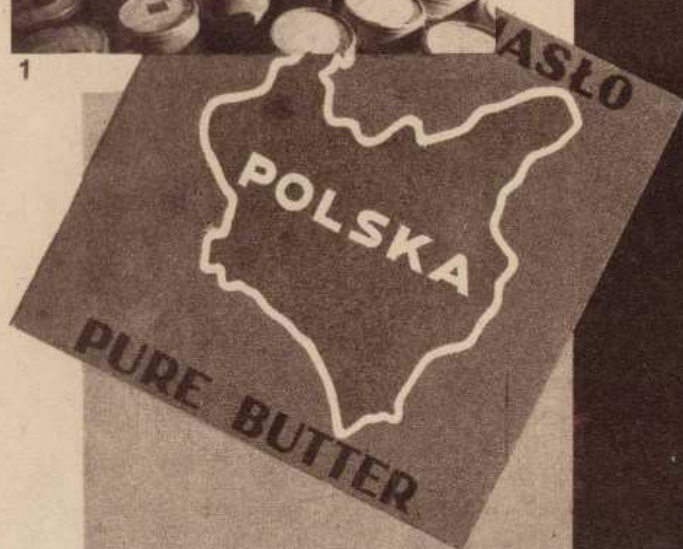
ZESZYT 11

LISTOPAD 1937

MAGAZYNY PORTOWE W GDYNI



1



W porcie gdyńskim towary przechowywane są w magazynach, z których każdy jest specjalnie dostosowany do pewnego rodzaju towaru.

Na zdjęciu 1-y — beczki z masłem eksportowym w Chłodni Gdyńskiej; na 2-gim — wnętrze magazynu w strefie wolnocłowej; na 3-cim, 4-tym i 5-tym — różne towary w magazynach drobnicowych.

2



3

4



5



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 11

Warszawa, listopad 1937 r.

Rok XIV

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Uchwały, które przecież obowiązują...

Niefortunne posunięcia w dziedzinie politycznej, dokonane przez Ligę Narodów w ciągu kilku lat ostatnich, znacznie obniżyły jej powagę w oczach szerokich mas inteligencji międzynarodowej i wywołały pewien sceptycyzm co do skuteczności wszelkich jej poczyniń w ogóle. Dlatego też, gdy rok temu Zgromadzenie Ligi poleciło Radzie powołanie komisji rzeczoznawców celem zbadania trudności, połączonych z dostępem do surowców i warunkami ich nabycia dla państw, pozbawionych zarówno surowców, jak i kapitałów, na ogół nie spodziewano się od prac tej komisji rezultatów — ani znaczniejszych, ani — tym bardziej — rychłych, przypuszczając, że w najlepszym razie powstanie cenne studium teoretyczne, którego zastosowanie w praktyce napotka na niezwalczone trudności natury politycznej. W Polsce, dzięki której problemat surowcowy, przez dłuższy czas zapomniany w archiwach Ligi, znowu ujrzał światło dzienne, lepiej niż gdzie indziej zdawano sobie sprawę ze wszystkich trudności, które nastreczy jego omówienie na forum międzynarodowym. Równocześnie jednak brano pod uwagę i to, że w kołach ligowych pod wpływem doznanych porażek i zawodów coraz wyraźniej zarysowywała się tendencja w kierunku wzmożenia międzynarodowej współpracy gospodarczej, jako najskuteczniejszego sposobu usunięcia źródeł i powodów większości konfliktów politycznych. Nie ulegało przecie żadnej wątpliwości, że gdyby Liga w swoim czasie z większym zrozumieniem ustosunkowała się do postulatów surowcowych i populacyjnych, niejednokrotnie wysuwanych przez Japonię, Włochy i Niemcy, państwa te do dnia dzisiejszego byłyby jej członkami, a pożądania godne konfliktu, mandżurski i abisyński, albo wcale nie miałyby miejsca, albo zostałyby rozwiązane w sposób bardziej korzystny dla pokoju świata i bardziej odpowiedni dla powagi samej Ligi.

Szczerość i lojalność, które wykazała Polska, wysuwając na forum międzynarodowe zagadnienie, stanowiące nie tylko jedną z największych dolegliwości jej własnego życia gospodarczego, ale i stałe źródło nieporozumień międzynarodowych, uprawniały ją do nadziei, że należyte zrozumienie wspólnej korzyści tym razem przebiję odwieczna skorną egoistycznych i krótkowzrocznych poglądów państw posiadających nadmiar surowców i że skłoni je do rzeczowego zastanowienia się nad sposobami udostępnienia ich państwom, pod tym względem niezaspokojonym.

Teza, wysunięta przez delegację polską w Genewie, przewidywała rozwiązanie zagadnienia surowców na szerszej płaszczyźnie koordynacji trzech podstawowych elementów gospodarczych: ziemi, człowieka i kapitału. Rozwinięcie tej tezy przedstawiało się jak następuje: Istnieją kraje, posiadające znaczne obszary wolnej ziemi i bogate źródła surowców, ale pozbawione kapitałów oraz siły roboczej — ręk ludzkich. Istnieją inne — posiadające nadmiar tej siły roboczej, a odczuwające brak ziemi, surowców i kapitału. Trzecie wreszcie, posiadają ziemię i kapitał, a brak im siły roboczej. Swobodna wymiana tych dóbr, istniejąca przed wojną światową w formie nieograniczonej emigracji i intensywnej inwestycji kapitałów, została po wojnie wstrzymana dzięki kryzysowi, co wywołało takie komplikacje w międzynarodowym życiu gospodarczym, że usunięcie ich nie leży w kompetencji poszczególnych państw, a może nastąpić tylko w rezultacie wysiłku zbiorowego, po dokładnym zbadaniu całokształtu zagadnienia. Jak wiadomo, całkowitego uwzględnienia tezy polskiej w roku ubiegłym nie udało się osiągnąć ze względu na nieufny i zbyt formalistyczny stosunek innych państw zainteresowanych, ale częściowe jej uwzględnienie znalazło swój wyraz w powołaniu komisji surowcowej oraz w poleceniu Międzynarodowemu Biuru

Pracy przystąpienia do badań w kierunku wzmocnienia ruchów migracyjnych.

Biorąc pod uwagę skomplikowany charakter zagadnienia, nie pozbawionego ponad to i pewnych cech drażliwych, jak również warunki pracy organizacji międzynarodowych w ogóle, przyznać należy, że komisja surowcowa spełniła swoje zadanie w rekordowo szybkim czasie (marzec — wrzesień b. r.), przedkładając wrześnieowemu Zgromadzeniu Ligi treściwy i przejrzysty raport, dotyczący zarówno trudności dostępu do surowców, jak i opłaty za nie. Trudności pierwszej kategorii zostały przez komisję uznane za stosunkowo łatwe do usunięcia, przy czym w pewnych wypadkach zostało zalecone bezpośrednie porozumienie między państwami zainteresowanymi. W sprawie natomiast usunięcia trudności płatniczych, komisja stanęła na stanowisku tezy polskiej, uznając, że bez dokonania gruntownych zmian w całokształcie obecnego finansowo-gospodarczego ustroju świata, realizacja tego zadania przedstawia się bardziej niż wątpliwie. Jedynym więc skutecznym środkiem na dolegliwości państw, pozbawionych zarówno surowców, jak i niezbędnych dla ich nabycia kapitałów, byłaby uzgodniona akcja zbiorowa w kierunku wznowienia swobodnej cyrkulacji międzynarodowej towarów, kapitałów i ruchów ludnościowych, a pierwszym do tego krokiem — byłoby zniesienie barier celnych, kontyngentów towarowych i kontroli dewizowej. Ponieważ jednak ograniczenia te stosują właśnie i przeważnie państwa, pozbawione surowców i kapitałów, a zostały do tego zmuszone warunkami, wypływającymi z obecnej międzynarodowej sytuacji gospodarczej, przeto wyrzeczenie się przez nie wymienionych zarządzeń ochronnych niewątpliwie pociągnie za sobą następstwa, zgubne dla ich równowagi budżetowej i w rezultacie jeszcze sytuację pogorszy. Biorąc pod uwagę tę okoliczność, komisja formułuje szereg zaleceń, mających osłabić siłę tych następstw, ale najskuteczniejsze wydaje się tylko jedno z nich. Mianowicie, komisja uważa, że państwo, które by wyraziło chęć zniesienia wszelkich ograniczeń, hamujących swobodę obrotów międzynarodowych, powinno uzyskać zbiorowe gwarancje finansowe, które by mu pozwoliły stawić czoło trudnościom, wynikłym w pierwszym okresie wprowadzenia nowej polityki. O ile zalecenie to zostanie potraktowane przychylnie i rzeczowo przez miarodajne czynniki międzynarodowe, można będzie je uważać za duży krok naprzód w dziedzinie uzdrowienia stosunków gospodarczych świata.

Obrady wrześnieowej sesji Zgromadzenia Ligi nie dały dokładnego pojęcia o stopniu dobrej woli państw „posiadających”. Na przemówieniach ich przedstawicieli wyraźnie ciążyła nieobecność Włoch i roszczenia kolonialne Niemiec, prawdopodobnie więc znaczna część wysuniętych przez nich zastrzeżeń była skierowana pod adresem tych państw. Przede wszystkim delegaci W. Brytanii i Francji wyrazili żywe zadowolenie z powodu sprostowania przez komisję „błędного mniemania”, że problemat surowcowy jest równocześnie problemem kolonialnym. Rzeczywiście, komisja w swoim raporcie zaznaczyła, że produkcja kolonialna

w dziedzinie surowców stanowi tylko 3% produkcji światowej, na co jednak delegat polski słusznie odpowiedział, że ponieważ chodzi o rolę kolonii z punktu widzenia zaopatrzenia w surowce państw trzecich, w grę wchodzi nie produkcja, a ilość surowców pochodzenia kolonialnego na rynku międzynarodowym. Raport zaś komisji wskazuje, że w roku 1936 tereny kolonialne dostarczyły 9,7% całego eksportu światowego, co stanowi już znacznie więcej. Zwłaszcza jednak i przede wszystkim należy brać pod uwagę nie produkcję obecną, a możliwości potencjalne kolonii w dziedzinie eksploatacji surowców, które są niewspółmiernie większe. Na to znowu delegat francuski w toku dalszej dyskusji zrobił suchą uwagę, że szersza eksploatacja bogactw kolonialnych może być ze szkodą „dla interesów ludności miejscowej”. Właściwie jedyna konkretna propozycja w kierunku usunięcia przeszkód, połączonych z dostępem do surowców, została zrobiona przez rząd W. Brytanii, który wyraził gotowość przystąpienia do rokowań z każdym państwem, które by sobie tego życzyło, w sprawie obniżenia ceł preferencyjnych, stosowanych w posiadłościach brytyjskich.

Mając to wszystko na względzie, z mniejszym już entuzjazmem czytamy na ogół pomyślną dla sprawy rezolucję komisji ekonomicznej, zatwierdzoną przez Zgromadzenie. Stwierdza ona, że nadszedł moment dla wszczęcia nowych wysiłków zbiorowych w kierunku wzmocnienia obrotów międzynarodowych i wyraża nadzieję, że poprawa stosunków ekonomicznych może wpłynąć korzystnie na sytuację polityczną. W związku z tym wysuwa szereg zaleceń, jak: zbadanie praktycznych możliwości zniesienia kontroli dewizowej, rozwiązanie zagadnień konkretnych w dziedzinach dostępu do surowców, studia nad zagadnieniem demograficznym (których brak wytknął w swoim przemówieniu delegat polski) i wreszcie opracowanie praktycznych sugestii w sprawie wznowienia koordynacji między „ziemią, człowiekiem i kapitałem”. Słowo „praktyczny” nadaje tym zaleceniom znaczenie zupełnie wyjątkowe, gdyż niezbiecie stwierdza, że badaniami teoretycznym postanowiono położyć kres. Jest to już ogromny krok naprzód, bo przecież właśnie o te sugestie praktyczne chodziło od początku i studia teoretyczne tylko torowały do nich drogę. Równocześnie jednak dopiero teraz stoimy wobec bodaj że decydującej próby, która wykaże, czy i w jakim stopniu świat jest przygotowany do zgodnej współpracy gospodarczej pod auspicjami Ligi Narodów. Teraz więc, bardziej niż kiedykolwiek przed tym, powinniśmy się wstrzymać zarówno z przypuszczeniami natury entuzjastycznej, którym surowa rzeczywistość łatwo może zadać kłam, jak i z nieuzasadnionym sceptycyzmem, który deprymująco wpłynie na dalsze nasze wysiłki w dziedzinie współpracy nad opracowaniem tych „sugestii praktycznych”. Zagadnienia bowiem, wysunięte w rezolucji Zgromadzenia Ligi Narodów, w tej formie występują na arenę międzynarodową p o r a z p i e r w s z y, co posiada swoistą wymowę, którą należy ocenić w pełnej mierze.

KONSTANTY SYMONOLEWICZ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





O PROGRAM KOLONIALNY

Polska sprowadza rocznie surowców i towarów kolonialnych około 50% całego swego importu.

Import ten w dodatku pochodzi z obcych źródeł produkcji, nadchodzi do nas na obcych statkach i przy pośrednictwie obcego handlu.

Straty, wynikające stąd dla naszego gospodarstwa narodowego, są poprostu olbrzymie.

Szacując bardzo ogólnie, straty te, dla polskiego życia gospodarczego wynoszą co najmniej 1/3 wartości całego naszego importu do Polski, co w roku bieżącym na przykład dojdzie do około 200 milionów złotych.

Wystarczy zacytować chociażby kalkulację bawełny, której przecież sprowadzamy rocznie za 130 milionów. Otóż specjalna komisja, wydelegowana na jeden z plantacyjnych terenów bawełnianych, stwierdziła w czerwcu r. b., że kiedy cena 1 kg czystego włókna bawełnianego CIF Gdynia kalkulowała się na 1 zł 90 groszy — to ten sam gatunek włókna bawełnianego, wytworzony we własnym zakresie produkcyjnym — kalkulował się CIF Gdynia tylko 58½ grosza za 1 kg.

Pomijając więc nawet znaczne wahania giełdowe stwierdzić należy, że tylko własna produkcja surowców może zapewnić przemysłowi naturalną i zdrową kalkulację.

Narzekamy często na wysokie koszty naszej produkcji przemysłowej, na trudności, związane z konkurencją towarów polskich na zagranicznych rynkach zbytu, na wysokie frachty na zagranicznych liniach okrętowych, za mały jednakże kładziemy nacisk na zajęcie się zdobywaniem własnych źródeł surowcowych. A przecież surowiec głównie decyduje o cenie produktu.

Liga Morska i Kolonialna od szeregu lat wysuwa hasła kolonialne. Mają one na celu przede wszystkim bezpośrednie dotarcie do źródeł surowców i towarów kolonialnych.

Wełna, bawełna, garbniki, skóry, futra, kauczuk, kopro, mangan, jak i wszelkie inne rudy, oraz tytoń, ryż, kawa, kakao, herbata, etc. — oto surowce i towary kolonialne, które po dziś dzień kupujemy za dewizy i przepłacamy za obce pośrednictwo.

Organizacja nasza dąży więc i dążyć będzie nieustannie do przedstawienia naszego życia gospodarczego z dotychczasowego, opartego na pośrednictwie obcych, systemu zakupów niezbędnych surowców i towarów kolonialnych — na własne, polskie źródła: zarówno produkcyjne, jak i handlowe.

Zdajemy sobie doskonale sprawę z tego, że jest to praca olbrzymia i że trudno jest wykonać ją z miesiąca na miesiąc, czy z roku na rok.

Faktem jest jednak, że system dotychczasowy musi zostać zmieniony i zastąpiony innym, bardziej korzystnym dla polskiego gospodarstwa narodowego.

Już dzisiaj dojrzewają do racjonalnego uregulowania — przy zaopatrywaniu się naszym — takie surowce, jak: bawełna, kauczuk, kopro, kawa, kakao. Nie zwlekając więcej, powinniśmy zająć się także i resztą potrzebnych nam surowców i towarów kolonialnych.

Nie posiadamy wprawdzie obecnie wielu i choćby nawet w minimalnym procencie (z uwagi na nasze potrzeby) plantatorów, czy kupców Polaków, wyspecjalizowanych w produkcji i handlu surowcami i towarami kolonialnymi. Tym nie mniej należy problemami tymi zająć się realnie. Powinniśmy wysłać za granicę praktykantów plantacyjnych i handlowych, szkolić ich, pomagać później przy wchodzeniu ich do życia praktycznego, a co zdolniejszym udzielać nawet pomocy finansowej na rozpoczynanie zarówno produkcji, jak i handlu w koloniach.

Słusznie też na terenie międzynarodowym domagamy się „otwartych drzwi” w koloniach państw trzecich i w koloniach t. zw. mandatowych. Powin-

niśmy uzyskać pełnię swobody handlu z terenami kolonialnymi i mieć równocześnie całkowitą swobodę do inwestowania tam własnych baz surowcowych przez zakładanie plantacji i innych koniecznych przedsiębiorstw (kopalnie minerałów, hodowla etc.), jak również swobodę wywożenia stamtąd do Polski wyprodukowanych na miejscu surowców.

Jako najodpowiedniejszy teren dla naszej akcji wskazujemy Afrykę Murzyńską, która posiada wszelkie potrzebne dla nas surowce.

Głosy zagraniczne, dyskwalifikujące Afrykę, jako źródło surowców dla Europy — odrzucamy jako nieistotne. To, że Afryka dzisiaj dostarcza Europie zaledwie 3% surowców tych, jakie Europa sprowadza ze świata — świadczy tylko o tym, że „czarny ląd” dotąd nie został należycie wykorzystany przez jego posiadaczy, którzy, jak się okazuje, mają nadmiar terenów kolonialnych nawet w stosunku do swych potrzeb.

Zasoby surowcowe Afryki są wprost niewyczerpalne, tak pod względem bogactw kopalnych, jak wydajności gleby, fauny i flory. Kontynent afrykański może stanowić dla Europy potężny rezerwuár surowcowy, — trzeba tylko państwu, odczuwającym głód surowców — udostępnić te drżące bogactwa, w jakie Afryka obfituje.

Bawełna, wełna, skóry, futra, kawa, kakao, kopa, rudy, metale szlachetne etc., etc., oto główniejsze surowce — tak niezbędne dla normalnego rozwoju gospodarstw narodowych państw europejskich, a przede wszystkim tych, które są głodne pod względem surowcowym.

Pisząc o surowcach, o koloniach i Afryce — jako terenie i polskiej tam przedsiębiorczości kolonial-

nej, mamy na myśli tylko ekspansję kapitału dla poczynienia koniecznych inwestycji w przedsiębiorstwach kolonialnych, oraz mamy na uwadze człowieka, jako kierownika takiego przedsiębiorstwa kolonialnego, jego inicjatywę i energię oraz talent kierowniczy.

W koloniach bowiem, a przede wszystkim w Afryce Murzyńskiej, biały pracować fizycznie nie może ze względów klimatycznych i „prestizowych”. Owe względy „prestizowe” są tam żelaznym prawem; biały człowiek może tylko rządzić w Afryce Murzyńskiej — pracować fizycznie — może tylko czarny. Zasada ta jest tam ściśle przestrzegana i biały, który by brał się do pracy fizycznej — zostanie z Afryki usunięty.

Nasza kolonialna racja stanu nakazuje nam więc:

1) tworzyć na terenie afrykańskim własne, polskie przedsiębiorstwa kolonialne;

2) organizować w portach afrykańskich składy konsygnacyjne sprzedaży i skupu;

3) zakładać w terenie afrykańskim faktorie (sklepy) skupu i sprzedaży;

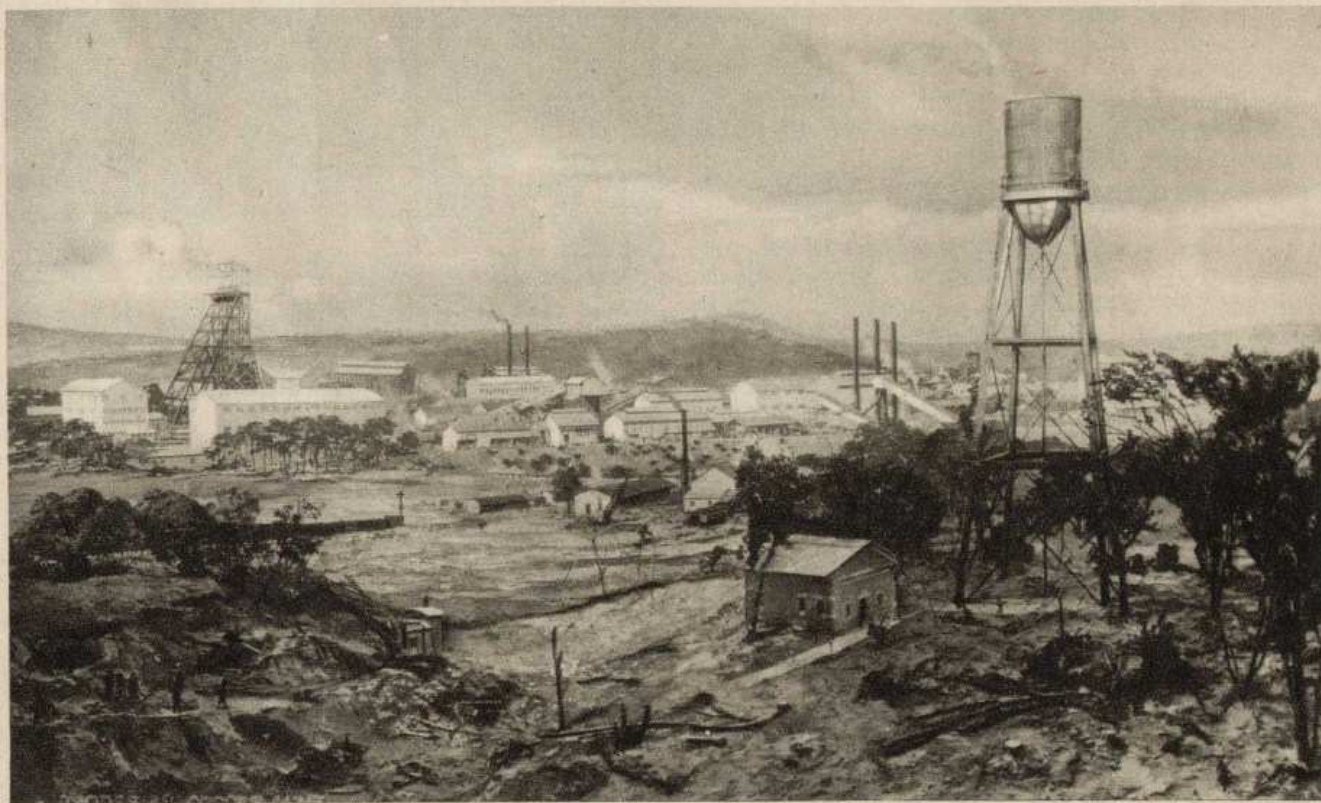
4) powiązać Gdynię i Gdańsk z portami Afryki Murzyńskiej własną linią okrętową.

Taki jest nasz program kolonialny na dziś.

Twierdzimy, że przez rozbudowanie kontaktów gospodarczych Polski z terenami kolonialnymi innych państw poważnie oddziałamy na zmniejszenie tych strat w naszej gospodarce narodowej, jakie dotąd ponosimy.

Współpraca nasza z krajami, posiadającymi kolonie — może tylko przynieść obustronne korzyści.

Dr W. ROSINSKI

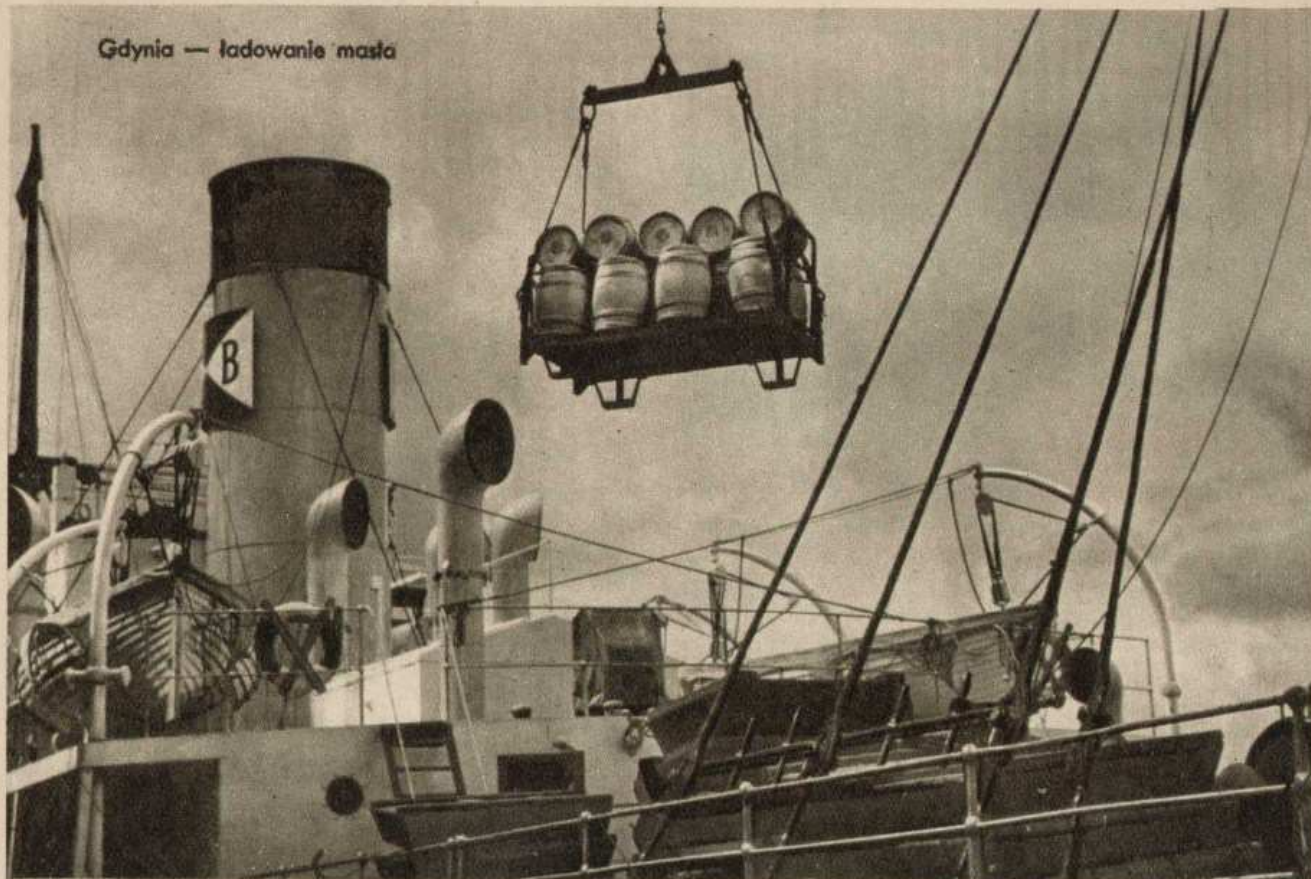


Kopalnie miedzi w północnej Rodezji

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Gdynia — ładowanie masła



ZAGADNIENIA MARYNARKI HANDLOWEJ

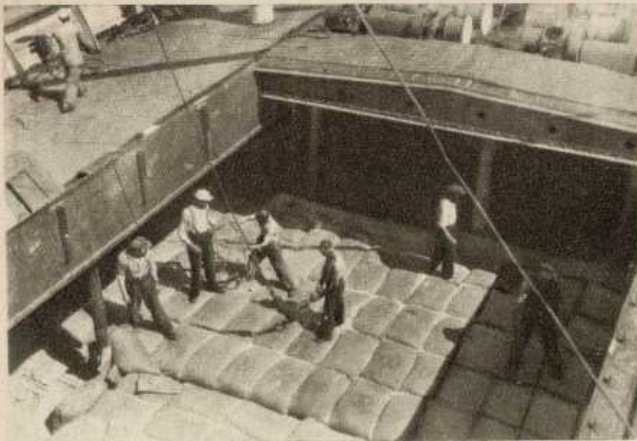
Morze rozszerza granice gospodarcze kraju, zbliża odległe rynki, pozwala intensyfikować produkcję i wymianę, zwiększa zatrudnienie, wyzwala handel spod obcego pośrednictwa i kontroli, a w sumie dawanych korzyści umacnia i pogłębia siły narodu oraz pomnaża potęgę państwa.

Prawdy powyższe, udowodnione w życiu wielu narodów na przestrzeni wielu stuleci, są prawdami rzeczywistymi przy jednym zasadniczym warunku: że naród korzysta z morza, że rozbudowuje swoje gospodarstwo morskie, że wprzęga je realnie do służby dla swoich celów i pod własnymi znakami. Jeśli te warunki nie zachodzą, morze jest elementem biernym: inni ciągną z niego korzyści, obcy zbliżają się ku granicom, obcy wzmacniają swój stan posiadania w obsłudze i kontroli handlu kraju, który nie znalazł w sobie należytego zrozumienia dla morza, dla idei pracy morskiej.

Polska posiadała po wojnie światowej warunki geograficzne do uprzytomnienia sobie tych prawd: odzyskany dostęp do morza stał się podstawowym czynnikiem dla akcji rozwoju własnej gospodarki morskiej. Drugim czynnikiem był fakt gospodarczego obumarcia rozległych lądowych granic Rzeczypospolitej: wymiana gospodarcza z bezpośrednimi sąsiadami uległa po wojnie znacznemu zmniejszeniu względnie zanikowi (Sowiety). Granica morska natomiast stała się niezwykle aktywna: już w 1930 r. połowa polskiego handlu zagranicznego przeszła przez porty Gdynię i Gdańsk, a w 1937 r. udział

granicy morskiej w tym handlu dosięga 80% pod względem wagi i ponad 65% pod względem wartości obrotów handlu zewnętrznego Polski. W tym znaczeniu staliśmy się państwem wybitnie morskim, przy czym podkreślić trzeba, że zjawisko marynizacji naszych obrotów zagranicznych wykazuje cechy niewątpliwej stałości i trwałości. Można je uważać za proces nie odwracalny.

Powiedzmy sobie jednak otwarcie, że to zjawisko przekierunkowania polskiego handlu zagranicznego na szlaki morskie w dotychczasowej swej treści nie wyczerpało jeszcze bynajmniej programu polskiej gospodarki morskiej. Jeżeli uwzględnimy, że ogromna większość transakcyj handlu morskiego Rzeczypospolitej dokonywana jest w ten sposób, iż przy eksporcie sprzedaje się towar FOB port załadowania (t. zn. loco statek w Gdyni lub Gdańsku), a przy imporcie — CIF port wyładowania (t. zn. loco statek w tychże portach), czyli jeżeli uwzględnimy, że polski importer lub eksporter nie interesują się przewozem morskim i kupują lub sprzedają w rzeczywistości na granicy celnej swego kraju, to możemy powiedzieć, że ten handel jest morski dla obcych, a dla nas jest on jeszcze w lwiej części właściwie — lądowy! W dzisiejszym stanie rzeczy każda tona węgla lub standard drzewa, sprzedane FOB, lub każda tona złomu, rudy, bawełny i t. d., kupione CIF, stanowią obiekt właściwej wymiany morskiej nie dla nas, lecz dla tych, którzy są właścicielami tych ton to-



Przeładunek ryżu ze statku do magazynu łuszczarni ryżu

warów przy eksporcie już w Gdyni, a przy imporcie aż do Gdyni. Polscy kupcy na ogół nie wyszli jeszcze na morza, zadowalając się na razie tylko przyściem do portów polskiego obszaru celnego, czyli — mówiąc obrazowo — nad brzeg morza.

Pełne, rzeczywiste wyjście na morza da Polsce dopiero współdziałanie dwóch czynników: rozbudowa marynarki handlowej w należytej skali i ujawnienie się w środowiskach kupieckich rzeczywistej woli do przejmowania w swoje ręce decyzji o przewozie morskim. Innymi słowy: kupiec polski musi zacząć w szerszej niż dotychczas mierze interesować się sprawą, kto przewozi jego towary do lub z portów polskich, musi zacząć rozporządzać tym przewozem, sprzedając CIF, a kupując FOB (t. zn. wręcz odwrotnie niż to z reguły ma miejsce obecnie), równocześnie zaś musi istnieć dostateczna ilość tonażu narodowego, który te zlecenia przewozu sprawnie i konkurencyjnie potrafi wykonać.

Chciałbym też tutaj, nie owijając rzeczy w bawelne, wskazać na dość ścisłą zawisłość gospodarczą między sprawą umiejscowienia rozporządności przewozowej i rozwojem narodowej floty handlowej. Rozwój floty zależny jest bezpośrednio nie tylko od takich czynników jak kapitały inwestycyjne, jak przygotowanie fachowych załóg itp., lecz także i od gospodarczego prawdopodobieństwa znalezienia ładunków. Sama fizyczna obecność ładunków w porcie (rozmiar obrotów przeładunkowych) nie jest równoznaczna z możliwością frachtową dla bandery narodowej: jeżeli decyzja co do przewozu jest w rękach obcych, a tak właśnie ma się jeszcze rzecz w portach polskich przy obecnej strukturze naszej wymiany zamorskiej — to w wielu wypadkach i z najrozmaitszych powodów zlecenia przewozu mogą omijać nasze statki. Jest to możliwe zwłaszcza przy obrocie masowym (tramping), który w polskim handlu morskim stanowi około 85% całości obrotów. Nawet bowiem jeżeli polski tonaż będzie dawał równe warunki przewozu, obcy dysponent przewozu będzie niejednokrotnie chciał wykorzystać np. tonaż swego kraju (ze względów dewizowych) albo tonaż armatora trzeciego kraju, z którym łączą go jakieś specjalne stosunki handlowe.

Tak więc do istotnych warunków gospodarczego rozwoju narodowej floty handlowej — obok warunku konkurencyjności i należytej sprawności techniczno-eksploatacyjnej — należy warunek oparcia o czynnik ześrodkowanej w krajowych centrach dyspozycji przewozem morskim. Ma to zwłaszcza znaczenie dla flot tych państw, które — tak jak Polska — w obsłudze handlu, przede wszystkim własnego, szukają głównej podstawy do istnienia.

Następnym z kolei warunkiem rozbudowy tonażu narodowego jest jego konkurencyjność i należyta sprawność techniczno-eksploatacyjna. Handel musi mieć w banderze narodowej istotnie sprawne i skuteczne narzędzie przewozu. Sąd ogółu niestety sprzeczny z tym, że ten warunek do żądania preferencyjnych (tańszych) stawek frachtowych, podczas gdy daje się to realizować jedynie w rzadkich wypadkach, z uwagi na silnie rozwiniętą i bronią w obrocie międzynarodowym zasadę opłacalności stawek (konferencje żeglugowe, konwencje o frachtach minimalnych itd.). Nie preferencje frachtowe są ważne. Ważne jest, aby tonaż narodowy na określonych szlakach regularnych lub w określonych dziedzinach przewozu masowego (tramping) był dostatecznie liczny, szybki i technicznie sprawny, aby zabezpieczał ciągłość obsługi przewozowej, aby nie zależał od koniunktury frachtowej (podaż ładunków i poziom stawek), ale współpracował na długiej fali z handlem narodowym względnie z handlem zaplecza portów macierzystych. Te warunki dać może tylko bandera narodowa, ustrojowo związana z narodowym systemem gospodarczym i w prężności handlowej tego systemu szukająca podstawowego zasilku frachtowego.

Tutaj dotykamy zasadniczej okoliczności, wprowadzającej nas w zagadnienia szybkości i zakresu rozbudowy narodowej floty handlowej. Opinia publiczna często pyta o program rozbudowy floty handlowej i z zestawień rozmiarów naszych obrotów handlu morskiego z rozmiarami naszej floty względnie jej pracy przewozowej wysnuwa uwagi o niedostateczności wkładów żeglugowo - morskich. Słyszysz się pogląd, że jesteśmy uprawnieni do przejęcia pod własną banderę 50% obrotów przeładunkowych portów polskiego obszaru celnego i że dostosowany do tego założenia program rozbudowy floty winien być wytyczną naszej pracy na tym odcinku pracy morskiej.

Sprawa wymaga pewnego omówienia. Nie może ulegać żadnej wątpliwości, że osiągnięty po 10-ciu latach pracy nad rozwojem żeglugi pod banderą narodową stan naszego udziału w obsłudze przewozowej polskiego handlu morskiego (około 10% przeładunku portów polskiego obszaru celnego przewozi się na statkach polskich) nie jest wystarczający, ani zadowalający. Inne kraje morskie (Anglia, Niemcy, Francja, USA, Japonia itd.) osiągnęły i utrzymują znacznie większe udziały bander narodowych w obsłudze swego handlu morskiego. I my mamy do tego prawo, i my musimy do tego dążyć: aż nadto jest słusznych względów gospodarczych, które te usiłowania uzasadniają i podkreślają.

Tak wygląda zagadnienie w ujęciu ogólnym. Gdy się je rozważa szczegółowej, staje się wobec sprawy bardziej zawilej. Już dziś można stwierdzić, że zapoczątkowane przez Polskę linie regularne wykazują większy udział bandery narodowej w obrotach przewozowych na poszczególnych szlakach, niż wypadłoby to w ogólnym stosunku 10% udziału tej bandery w naszym handlu morskim. Innymi słowy: tam, gdzie w ślad pewnego ustalenia się stosunków wymiany przysła bandera narodowa w postaci linii regularnych, udział jej jest w z g l ę d n i e p o w a ż n y i takim pozostanie, przynosząc krajowi znakomite korzyści w postaci zaoszczędzania dewiz, ustalania warunków przewozu, zwiększania zatrudnienia bezpośredniego i pośredniego, opieki nad ładunkiem itp. Ale nie w każdej relacji transportowej istnieje możliwość uzyskania dostatecznego zasiłku frachtowego. Handel morski Rzplitej wykazuje cechy pewnego rozproszenia geograficznego: wiąże on nasz kraj z rynkami bardzo licznymi, z których każdy z osobna często nie daje i z różnych powodów długo może nie dawać dostatecznego oparcia frachtowego dla tworzenia linii o dostatecznej częstotliwości odjazdów, szybkości przewozu itd. Doprowadza to do spostrzeżenia, że nawet przy przyjęciu zasady wyprzedzania handlu przez banderę i przy gotowości przyjęcia pewnych nieuniknionych proporcji ryzyka pionierskiego w zakresie finansowej opłacalności linii żeglugowych, tworzenie linii regularnych odbywać się musi etapami, w miarę stwierdzania przez gruntowne studia, że ryzyko in-

westycji i eksploatacji mieści się w granicach rzeczywistego (choćby nawet nie bezpośredniego) interesu narodowego systemu gospodarczego, i że nie przekracza pewnych norm stosunku wkładów do korzyści. W ramach gospodarki prywatno-kapitalistycznej zagadnienie to sprowadzałoby się wprost do możliwości o p ł a c a l n o ś c i b e z p o ś r e d n i e j: sądzę, że nie byłoby usprawiedliwione zwalnianie także pionierskiej inicjatywy państwowej od liczenia się w należytych granicach z tym momentem, choć poza sporem jest, że państwo w większej skali niż kapitalista prywatny może zadowalać się sukcesami w zakresie opłacalności pośredniej względnie korzyści natury ogólnej (np. względy bilansu płatniczego).

Uwagi powyższe stanowią odpowiedź na pytanie co do programu inwestycji żeglugowo-morskich w zakresie linii regularnych. Jest to odpowiedź raczej ideologiczna niż techniczna: wobec trudności, a nawet niemożliwości ścisłego określenia, kiedy, gdzie i jaki tonaż zostanie uruchomiony w obrocie regularnym, trzeba przyjąć ogólne wytyczne, że w m i a r ę r o z p o r z ą d z a l n y c h ś r o d k ó w f i n a n s o w y c h winien on być uruchomiony w należytej ilości i jakości wszędzie tam, gdzie bliższe studium ekonomiczne uzasadnia celowość tej inicjatywy ze względów interesów prężności gospodarczej i gdzie perspektywy ryzyka finansowego nie przekraczają granic spodziewanych ogólnych korzyści narodowego systemu gospodarczego. Wytyczne te, którym łatwo można by zarzucić zbytnią ogólnikowość, dały w ciągu do-



Przeładunek złomu

tychczasowej polskiej pracy morskiej rezultaty dość poważne: 16 linii regularnych w rękach polskich, z czego 4 poza-europejskie. Pozwala to patrzeć w przyszłość z pewną ufnością i pozwala wierzyć w słuszność powyższej formuły dyspozycyjnej, której ogólnikowość jest tylko pozorna.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Nieco inaczej ma się rzecz z trampingiem. Tutaj zachodzi przede wszystkim fakt poważnego skomasowania ładunków w portach polskiego obszaru celnego, i to zarówno w eksporcie jak i imporcie, co stwarza zupełnie wyraźną podstawę zasilającą dla tonażu narodowego. Rozmiar tych obrotów oraz ich ustalone kierunki (np. węgiel do krajów skandynawskich, drzewo do Anglii, ruda ze Skandynawii itd.) stwarzają perspektywy eksploatacyjne dość określone i trwałe. Eksploatacja trampów jest w wielu względach łatwiejsza, koszty inwestycji stosunkowo niższe niż w żegludze regularnej, giętkość handlowa znacznie większa. Jednocześnie jest to jednak dziedzina, co trzeba wyraźnie podkreślić, w której zawisłość frachtowania od umiejscowienia dyspozycji transportowej występuje stosunkowo wyraźniej niż w liniach regularnych. Na liniach regularnych o otrzymaniu ładunku decyduje przeważnie sam fakt istnienia linii, data odejścia statku, wzgl. układ poolowy o podziale ładunków, natomiast przy ładunkach całookrętowych, rozstrzygające — obok konkurencyjności i podaży tonażu — b y w a j a s w o b o d n e d e c y z j e

s t r o n: sprzedawcy lub nabywcy, zależnie od tego, czy jedna lub druga zastrzega sobie gestię transportu. Tramping w dużym stopniu zawisły jest od roli i stanowiska kupca.

W dobie kryzysu i kurczenia się międzynarodowej wymiany towarowej, gdy nadpodaż tonażu zaostreza konkurencję akwizycyjną, a trudności zbytu towaru skłaniają kupców wzgl. producentów do unikania wszelkich szczególnych uwarunkowań transakcyjnych handlowych, — eksporter (a ten w Polsce decyduje o obliczu masowego handlu morskiego: węgiel, drzewo, zboże) nie będzie czynił wysiłków ku osiągnięciu sprzedaży FOB t. zn. ku zatrzymaniu przy sobie gestii transportu: jeśli odbiorca zagraniczny, mogący dyktować warunki transakcji, zastrzeże sobie przewóz, aby obdzielić nim statki swego kraju, eksporter (sprzedawca) niewiele może na to poradzić. Inaczej nieco jest jednak w d o b i e k o n i u n k t u r y, gdy panem sytuacji staje się sprzedawca: wówczas może on łatwiej przejmować dyspozycję przewozu i o ile nie uleknę się ryzyka frachtowania na ożywionym zwykle przy koniunkturze rynku frachtów morskich, może stwarzać dogodne warunki pracy dla bandery swego kraju, o ile nadmiar daje ona konkurencyjne warunki przewozu. Tak powstaje podstawa dla rozwoju floty trampowej, która w Polsce stanowi zagadnienie o perspektywach bardzo rozległych. Obroty polskiego handlu morskiego uzasadniają teoretycznie rozbudowę tonażu trampowego (średniego i małego) conajmniej o 100.000 t. r. b. Tonaż ten może i powinna sukcesywnie uruchamiać i n i c j a t y w a p r y w a t n o - g o s p o d a r c z a, współdziałająca ze skoncentrowaną w Polsce dyspozycją

wytwórczości i handlu surowcowego (przemysł węglowy, hutnictwo, przemysł drzewny itd.).

Nie mogąc wyczerpać tematu, następczającego cały szereg różnych obserwacji i uwag, wyczerpywanych zresztą w coraz liczniejszych głosach publicystyki morsko-ekonomicznej, zmierzam do konkluzji:

Potencjalne możliwości i p o t r z e b a r o z w o j u f l o t y h a n d l o w e j s a w P o l s c e n i e w a t p l i w e.

Wszelkie szczegółowe programy tej rozbudowy z góry, — mają wartość względną. W szczególności nie sposób ustalać, kiedy i jaką część własnych obrotów morskich zdołamy przejąć pod własną banderę, ponieważ zależy to nie tylko od ilości tonażu, ale także od struktury tego handlu, a m. in. od aktywności czynników handlu w zakresie przewozu morskiego.

Rozproszenie polskiego handlu stwarza w niektórych kierunkach obiektywne trudności dla doróżnej realizacji zamierzeń inwestycyjnych. Natomiast bezsprzecznym polem prężności, i to w pierwszym rzędzie dla inicjatywy prywatno-gospodarczej, jest obrót masowy z krajami Europy północnej i zachodniej, uzasadniający rozbudowę floty trampowej pod banderą polską.

Tramping jest najlepszą szkołą pracy morskiej. Tramping może i powinien stać się drogą, prowadzącą czynne składniki społeczne do wyższych form pracy morskiej (linie regularne).

Punktem wyjścia rozwoju polskiej floty handlowej staje się zagadnienie właściwego usytuowania potrzeb kapitałowych pracy morskiej w hierarchii potrzeb państwowych, a w szczególności należyte udostępnienie tanich i dogodnych kredytów inwestycyjnych (morski kredyt hipoteczny).

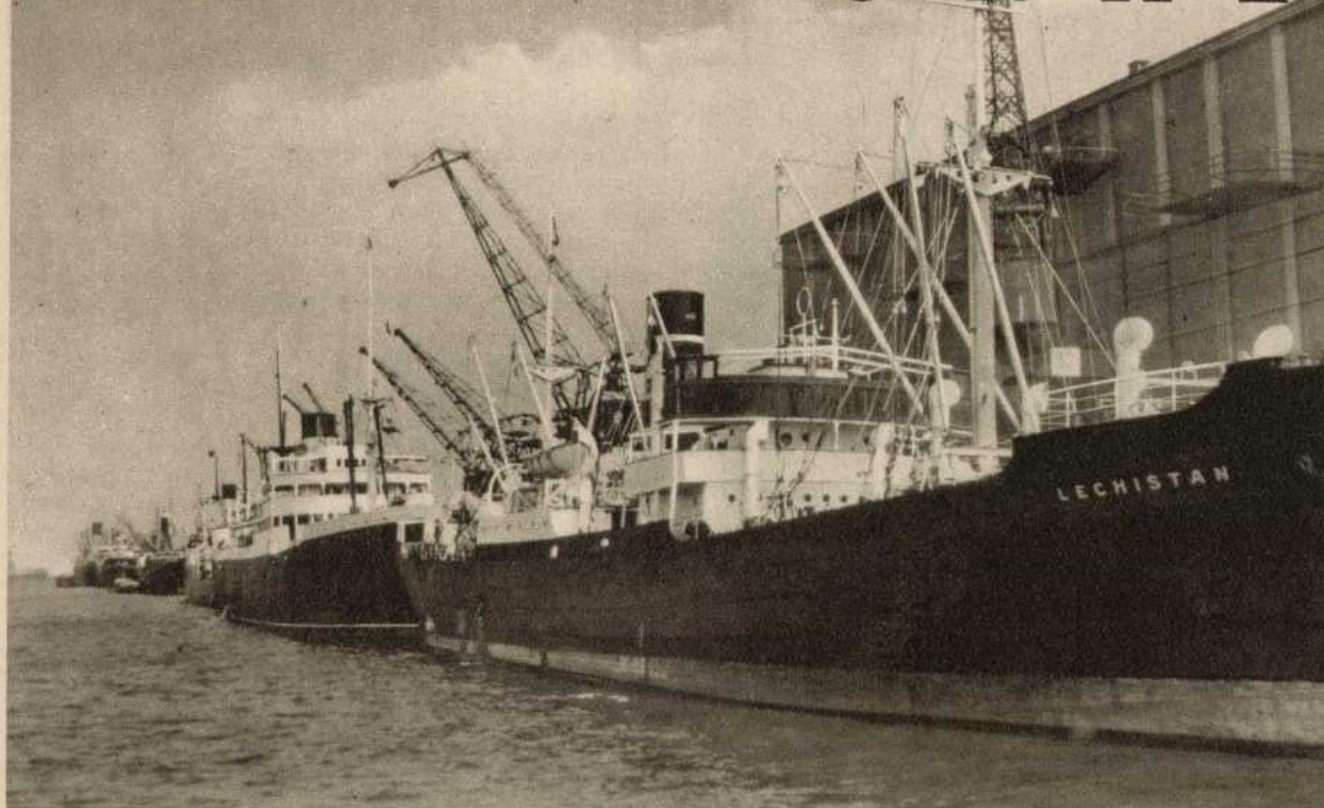
Ważną jest rzeczą zabezpieczenie tonażowi narodowemu wszechstronnych warunków konkurencyjności, gdyż braku tej konkurencyjności obiektywnej nie zdołają zastąpić na dłuższą zwłaszcza metę żadne formy pomocy państwowej, żadne preferencje, przywileje czy propaganda.

Praca Rzeczypospolitej na morzu jest dopiero w zaczątkach. Łącznie z jednostkami w budowie zamykamy 1937 r. sumą trochę ponad 135.000 t.r.br. Chodzi o to, aby te początki były zdrowe, trzeźwe, rozważne, aby kierowały się racjami a nie emocjami, aby miały widoki dalekiej i pewnej przyszłości. Nie należy zbyt przesadzać faktu, że ilościowo osiągnęliśmy dotychczas niezbyt jeszcze wiele: ważniejsze jest to, czy rzeczy osiągnięte mają cechy trwałości i czy torują dostatecznie szeroki szlak na przyszłość.

Wydaje się, że na zajętych pozycjach nic nas już zachwiać nie zdoła, a w przyszłość idziemy bogatsi o dziesięć pracowitych lat doświadczenia i nauki. Ta przyszłość nasza na morzach niewątpliwie będzie przyszłością rozwoju i ekspansji.

T. OCIOŚYŃSKI

N O W Y T O N A Ż



M/s „Lechistan” przy Nabrzeżu Polskim w Gdyni

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W ciągu roku bieżącego spotykaliśmy się niejednokrotnie z informacjami o zamówieniach nowych statków dla naszej floty handlowej. Informacje te, oparte często tylko na domysłach, lub wzmiankach w prasie zagranicznej, nie zawsze były ścisłe, toteż wydaje się rzeczą celową podać czytelnikom „Morza” stan tych zamówień oraz przeznaczenie poszczególnych jednostek, znajdujących się w budowie.

Dla urozmaicenia tego, suchego skądinąd tematu, zastanówmy się w najogólniejszym szkicu nad pracami wstępnymi, związanymi z zamówieniem: nad techniką zamówienia.

Zamówienie statku winno być poprzedzone przygotowaniem odnośnego, wstępnego projektu. Z uwagi na wartość samego statku, sięgającą kilkunastu, a nieraz i kilkudziesięciu milionów — pomijamy oczywiście t. zw. superlinery, których wartość dochodzi do setek milionów — oraz na jego przeznaczenie, ten wstępny projekt nie należy bynajmniej do rzędu łatwych. Obmyślenie i wybranie najbardziej odpowiedniego typu statku dla danej linii może z góry przesądzić o jej rozwoju i wynikach eksploatacyjnych. Innym bowiem warunkom winien odpowiadać statek, przeznaczony na obsługę zamożnych pasażerów na linii np. do Ameryki Północnej, a innym — mniej zamożnych gości i emigrantów do Ameryki Południowej. Odnosi się to oczywiście nie tylko do statków pasażerskich, względnie pasażersko - towarowych, lecz i do wszystkich innych, zwłaszcza t. zw. statków linio-

wych — przeznaczonych na obsługę linii regularnych. Zresztą obecnie prawie wszystkie statki pasażerskie są przystosowane i do przewożenia towarów, co jest podyktowane zarówno względami eksploatacyjnymi, jak i koniecznością zapewnienia obsługi obrotów towarowych na danym szlaku. Zdarza się nawet, jak to ma miejsce przy zamówionych przez nas statkach dla linii południowo - amerykańskiej, że przestrzenie, przeznaczone w zasadzie dla pasażerów (emigrantów), mogą być w miarę potrzeby i w braku pasażerów, doraźnie zamieniane na ładownie towarowe.

Zaprojektowanie odpowiednich ładowni, luków i urządzeń przeładunkowych na statku wbrew wszelkim pozorom, jest trudniejsze, aniżeli wewnątrz pasażerskich. Gdy bowiem wnętrza pasażerskie, mniej lub więcej luksusowe ich wykończenie, jest kwestią tylko kosztów z tym związanych, to zaprojektowanie ładowni wymaga znajomości rodzaju obrotów towarowych na danym szlaku oraz wycucia linii rozwojowej tych obrotów.

Wydaje się rzeczą zbędną uzasadniać, że inaczej będzie projektowany statek, przeznaczony dla przewozu owoców, a inaczej dla przewozu zbóż, jeszcze inaczej, gdy będzie wchodzić w grę bawelna lub części maszyn i wyroby żelazne i t. d.

Na linii regularnej przewożone są różnorodne ładunki, t. zw. drobnica, zawsze jednak pewien określony rodzaj tych ładunków dominuje i chodzi o uchwycenie, a nawet wycucie najbardziej prawdopodobnego wzajemnego ich stosunku, celem



Przeładunek wagonów z s/s „Lublin”

odpowiedniego dopasowania rozmiaru poszczególnych luków i ładowni, oraz celem zaprojektowania właściwego stosunku nośności do pojemności statku. Jest to dla statków towarowych zagadnienie najważniejsze, przy czym odnosi się w równej mierze do statków liniowych, jak trampowych. Chodzi o to, by po załadunku statek był pełny i ciężki, a zatem inny będzie stosunek nośności do pojemności statku przeznaczonego do przewożenia ładunków ciężkich, jak np. węgla, rudy, złomu, a inny — pod ładunki lżejsze, jak drzewo, bawełna itp. Te właśnie względy sprawiły, że specjalizacja w dziedzinie transportów morskich posunęła się bardzo daleko. Toteż projekt zamówienia winien uwzględniać cały kompleks elementów natury ogólniejszej — ekonomicznej, eksploatacyjnej, nawigacyjnej itp., by odpowiednio naszkicować rozwiązanie techniczne. Nadto względy ekonomiczno — eksploatacyjne, a nade wszystko konkurencyjne, stawiają ściśle określone wymagania co do rodzaju maszyn i szybkości statku — jednego z najważniejszych momentów konkurencyjnych, a równocześnie najbardziej decydującego elementu w kalkulacji ceny samego statku.

Dopiero po ustaleniu tych i wielu innych, najbardziej zasadniczych elementów przyszłego statku, można przystąpić do przygotowania t. zw. specyfikacji armatora, na podstawie której wzywa się upatrzone stocznie do składania ofert. Rozpatrzenie ofert i wybranie jednej z nich jest sprawą nie tak prostą, zwłaszcza gdy — jak to ma miejsce ostatnio — ceny ulegają ciągłym zmianom zwykłym. Obok skomplikowanej oceny strony technicznej oferty, wchodzi tutaj w grę względy natury kredytowo-finansowej, a wobec braku własnej stoczni

i względy na bilans płatniczy, możliwość kształcenia przy budowie statków praktykantów technicznych, użycia krajowych fabrykatów itd.

*

Przechodząc do poczynionych zamówień najszybszych statków, nadmienić jeszcze należy, że podane niżej liczby, charakteryzujące ich tonaż, są tylko orientacyjne, gdyż kontrakty budowy przewidują dokładnie tylko takie elementy, jak m. in. długość, szerokość, zanurzenie, siła maszyn i szybkość, ilość miejsc pasażerskich i dla załogi, pojemność ładowni towarowych, mierzona w belach i wyrażona w stopach sześciennych, oraz nośność (dead weight) w tonach. Natomiast tonaż zarówno brutto, jak i netto, wymierza się dopiero po wybudowaniu statku.

Towarzystwo „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe”, zamówiło w roku bieżącym 4 statki transatlantyckie o ogólnym tonażu ok. 31.000 brt., a mianowicie: jeden statek w dniu 12 marca r. b. na stoczni duńskiej „Nakskov Skibsværft” z terminem dostawy na maj 1939, drugi — na stoczni angielskiej „Swan Hunter and Wigham Richardson” w Newcastle on Tyne, z terminem dostawy na październik 1938 r. Będą to bliźniacze motorowce pasażersko-towarowe, obliczone na 900 miejsc pasażerskich (200 — klasy pierwszej i 700 — w klasach niższych, oraz dla emigrantów). Każdy z nich będzie posiadał znaczne ładownie towarowe, zwykle i chłodzone, przy czym część pomieszczeń pasażerskich będzie mogła być użyta w miarę potrzeby na ładownie towarowe. Statki te będą rozwijać szybkość 17 węzłów, pojemność każdego z nich — około 11.000 brt., nośność 7.200 ton. Zostaną one użyte na obsługę linii do Ameryki Południowej, zastępując statki s/s „Kościszko” i „Pułaski”, które będą stopniowo wycofane.

Ostatnio — w drugiej połowie września — towarzystwo to zamówiło na „Stoczni Gdańskiej” następne dwa statki towarowe, również o napędzie motorowym, o tonażu ok. 4.660 brt. i nośności 6.500 ton każdy. Statki te mają posiadać ładownie o pojemności 400.000 stóp sześciennych oraz 40.000 stóp ładowni chłodzonych, a nadto urządzenia dla 30 członków załogi i 12 pasażerów. Szybkość 16 węzłów. Termin wykonania zamówienia na wiosnę 1939 r. Będą one skierowane do portów Zatoki Meksykańskiej, na obsługę t. zw. „linii bawełnianej”, która została uruchomiona już w grudniu r. ub. i ostatnio chodzą tam statki dzierżawione (czarterowane) od Norwegów. Dodać należy, że są to również statki motorowe, m/s „Vigrid” i „Vigiland”, o mniej więcej podobnych właściwościach tonażowych, tylko o wiele powolniejsze — różnica dość istotna.

Jeszcze w końcu r. ub. (15 grudnia), zamówiła „Żegluga Polska” S. A. dwa statki motorowe w Finlandii, na stoczni „O/Y Crichton - Vulcan A/B” w Abö. Są to statki o nośności 1000 ton każdy i szybkości 10 do 11 węzłów. Dostawa ma nastąpić w końcu r. b. Statki te będą użyte na obsługę jednej z linii bałtyckich do Szwecji wschodniej lub zachodniej, obsługiwanych dotychczas przez tonaż dzierżawiony.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

W miesiącu sierpniu r. b., przedsiębiorstwo to nabyło statek motorowy m/s „Lechistan” o tonażu 1940 brt. i nośności 3070 ton; szybkość 12 do 12,5 węzła. Statek ten przeszło od roku pracuje na linii lewantyńskiej, a zatem zmienił tylko swoją dotychczasową banderę szwedzką na polską i nadal obsługuje szlak Gdynia/Gdańsk — porty Lewantu. M/s „Lechistan”, posiada ładownie zwykłe i chłodzone, przystosowane do przewozu owoców oraz urządzenia dla 12 pasażerów.

Przedsiębiorstwo „Polskarob — Polsko-Skandynawskie T-wo Transportowe”, zamówiło w sierpniu r. b. w Anglii na stoczni „The Burntisland Shipbuilding Company Ltd”, statek trampowy do przewozu węgla o tonażu ca 2800 brt., nośności 4300 ton, oraz jeszcze w końcu r. ub. statek bunkrowy (bunkrowa stacja pływająca), przeznaczony do zaopatrywania w węgiel statków, zawijających do portu. Będzie to więc jednostka portowa, nastawiona na szybkie (300 ton na godz.) zaopatrywanie statków, znajdujących się w dowolnym miejscu w porcie, a nawet i poza portem. Statek ten jest budowany w Holandii — na wodę został spuszczoney w dniu 4 października i otrzymał nazwę „Robur VII”.

W połowie roku bieżącego został nabyty w Finlandii przez p. H. Komarnickiego, trójmasztowy szkuner „Orion” o tonażu 290 brt. i nośności 450 ton. Po dokonaniu remontu i zainstalowaniu motoru pomocniczego, szkuner ten, już pod banderą polską, odpłynął w pierwszych dniach października z ładunkiem drzewa z Finlandii do Anglii.

Nadto nie można nie wspomnieć o zamówieniu

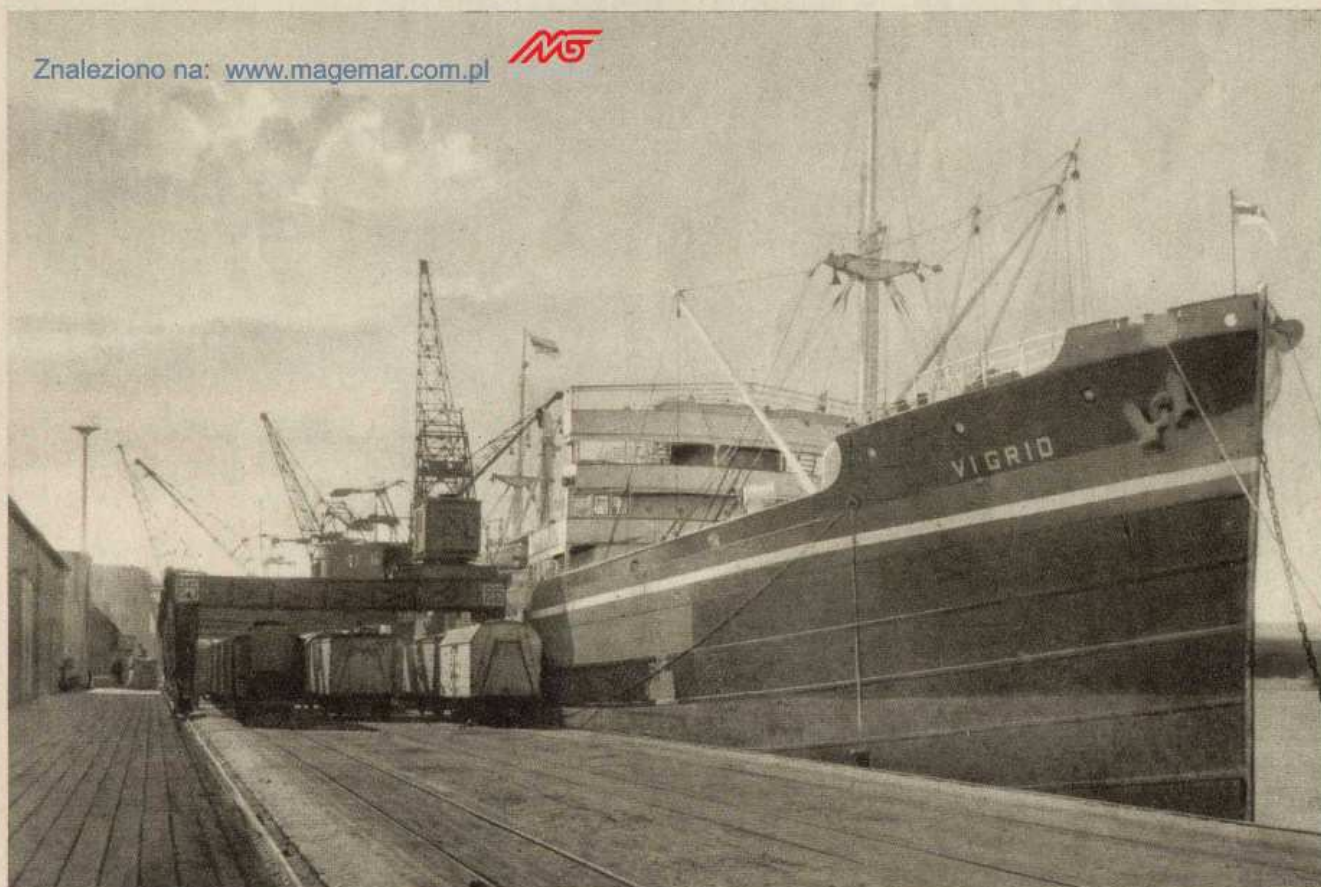
5-ciu większych ługrów rybackich do połowów dalekomorskich o nośności ok. 180 ton każdy. 2 z tych statków są budowane w Niemczech i 3 na „Stoczni Gdańskiej”. Dostawa przewidziana jest przed rozpoczęciem najbliższego sezonu, t. j. na połowę maja 1938 roku.

Ogółem więc polska flota handlowa powiększy się o około 40.000 brt. Jest to bardzo dużo w stosunku do stanu dotychczasowego, lecz mało wobec potrzeb obsługi naszych obrotów towarowych, tymbardziej, że dwie największe jednostki są statkami pasażerskimi, które mają zastąpić dotychczasowe statki o tonażu ponad 13.000 brt. Na uwagę zasługuje związanie się tow. „Gdynia—Ameryka”, które do niedawna było nastawione na przewożenie głównie pasażerów, z obsługą obrotów towarowych na liniach transatlantycznych.

Z omówionych wyżej zamówień nowych statków widzimy, że nadal został prawie pominięty tonaż trampowy na obsługę obrotów masowych. Opracowany przez Departament Morski 4-o letni program rozbudowy tonażu przewiduje rozbudowę i tonażu trampowego, względy jednak natury technicznej nie pozwoliły dotychczas na przyspieszenie realizacji tego programu.

Narastające z każdym miesiącem wymagania w zakresie obsługi obrotów masowych dopominają się nie tylko o szybkie urzeczywistnienie wspomnianego programu, ale i o jego rozszerzenie w szczególności w zakresie małego i średniego trampingu, poprzez uruchomienie własnej stoczni i obudzenie inicjatywy prywatnej w tej dziedzinie.

J. KOROLKIEWICZ

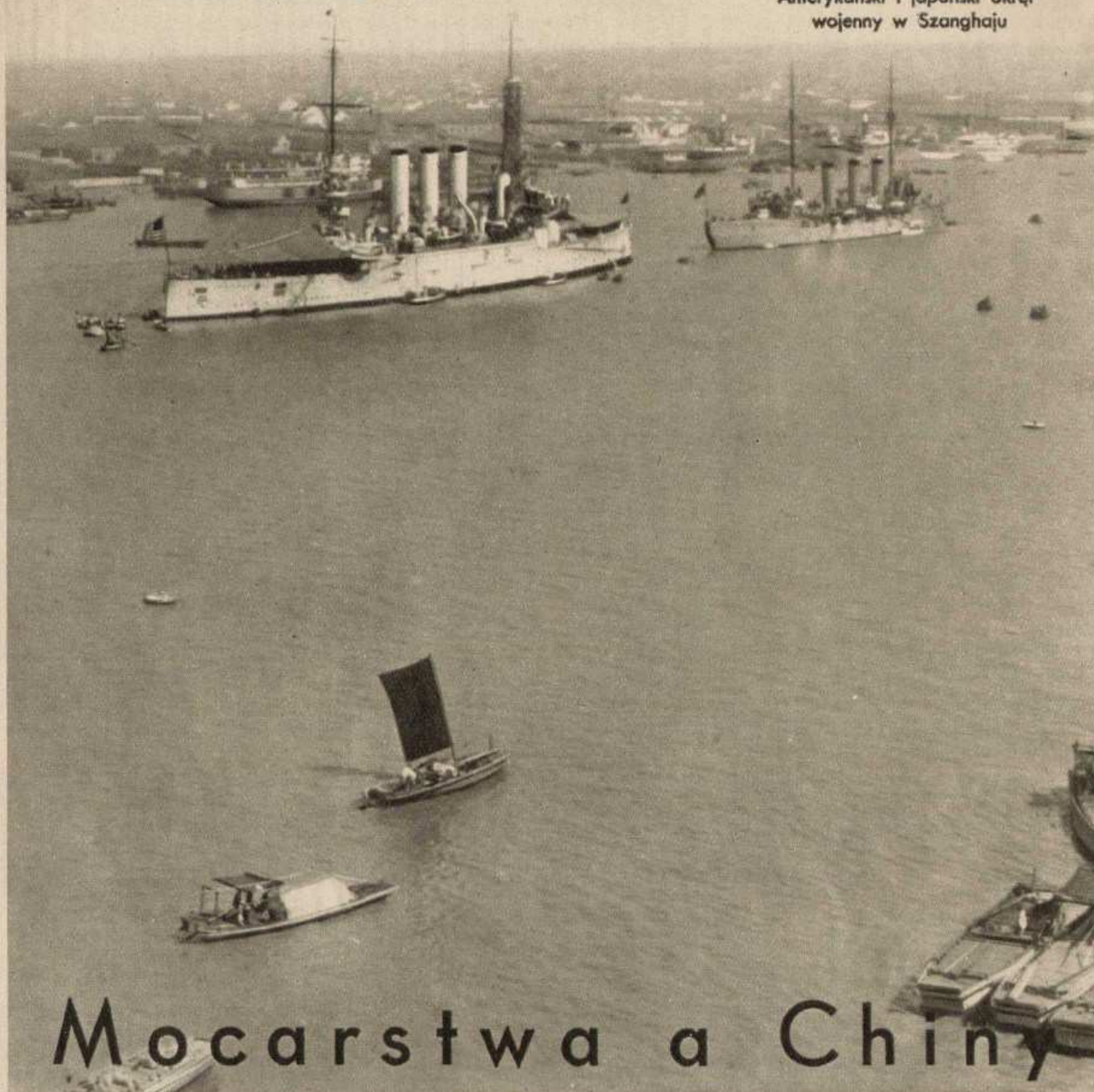


M/s „Vigrid”, pływający do portów Zatoki Meksykańskiej

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Amerykański i japoński okręt
wojenny w Szanghaju



Mocarstwa a Chiny

Ostatnie wydarzenia międzynarodowe, związane z sytuacją polityczną na Dalekim Wschodzie: wojna Japonii z Chinami, odnosząca się do niej uchwała Ligi Narodów i oświadczenie prezydenta Roosevelta o ewentualnym porzuceniu przez Stany Zjednoczone stanowiska państwa politycznie odosobnionego—wszystko to elementy niezmiernie złożonego zagadnienia politycznego i gospodarczego.

Nad tym zagadnieniem dominuje bezsporny fakt, że, od czasu załamania się ofensywy bolszewizmu (1927), w wielkomocarstwowym koncercie na Dalekim Wschodzie politykę ofensywną prowadzi tylko Japonia. Inne mocarstwa albo są neutralne (Niemcy, Włochy), albo pozostają w mniej lub więcej czynnej defesywie (Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Francja), tworząc niejako wspólny z Chinami front antyjapoński. Ponieważ

w polityce decydującą rolę odgrywa ofensywa, a nie defensywa, więc też i na Dalekim Wschodzie odgrywają dziś rolę decydującą poczynania Japonii na terenie Chin.

Polityka Japonii w Chinach posiada wielkie cele. Najbliższym z nich jest stworzenie z pięciu północnych prowincji chińskich (Cza-har, Sui-juan, Szan-si, Ho-pei, Szan-tung) autonomicznej federacji. Pozostawałaby ona związana w pewnym stopniu z resztą Chin, ale byłaby zależna od Japonii. Pod względem gospodarczym federacja ta stanowiłaby dopełnienie całości Japonii i Mandżukuo, zdanych dziś w dużym stopniu na import, szczególnie węgla, żelaza, bawełny i wełny. Północne prowincje Chin są właśnie bogate w te surowce, względnie posiadają doskonałe warunki naturalne dla ich produkcji. Gdyby Japonia zdołała opanować pięć północnych prowincji Chin i urzeczywistnić tam

swój program gospodarczy, polegający na podniesieniu górnictwa, plantacji bawełny i hodowli owiec, to mogłaby oszczędzić 32% swego obecnego przywozu.

Nie tylko jednak głód surowcowy skłania Japonię do tak gwałtownego, jak dziś urzeczywistniania idei federacji północno-chińskiej. Odgrywa tu także rolę chęć wzmożenia handlu Mandżukuo. Trzeba przypomnieć, że w roku 1927, a więc przed utworzeniem Mandżukuo, handel Mandżurii z Chinami wynosił 30% jej handlu zagranicznego. Był to głównie handel z Chinami północnymi. Z utworzeniem Mandżukuo i oddzieleniem go od Chin granicą celną, eksport mandżurski zmniejszył się wydatnie, a bilans handlowy z dodatniego stał się ujemnym. Dla rozwoju gospodarczego Mandżukuo potrzeba więc ponownej jego unii celnej z Chinami północnymi i ożywionego handlu z resztą kraju. Podobne postulaty wynikają z zagadnień kolonizacyjnych. Mandżuria okazała się niezdatna dla osadnictwa japońskiego. Klimat jej jest dla Japończyków za surowy, a nadto nie mogą oni wytrzymać współzawodnictwa mniej wymagających Chińczyków. Rozwój gospodarczy słabo zaludnionego Mandżukuo będzie musiał się oprzeć, tak, jak i rozwój Mandżurii za czasów Cesarstwa Chińskiego, na imigracji z Chin, przede wszystkim północnych. To rozwiązanie zawiera dla Japonii poważne niebezpieczeństwo. Przyływ ludności z Chin, gdzie panują nastroje antyjapońskie, do Mandżukuo, którego 85% ludności stanowią uświadomieni narodowo Chińczycy, oznaczałby w dotychczasowych warunkach stopniowe oddawanie kontynentalnego wasala Japonii w ręce odradzających się Chin. Natomiast, gdyby udało się Japonii złamać w Chinach ruch odrodzeniowy antyjapoński, gdyby imigracja do Mandżukuo pochodziła z federacji północno-chińskiej, znajdujące się faktycznie w rękach Japończyków i poddanej intensywnej nipponizacji, wówczas Japonia mogłaby się pozbyć obaw o przyszłość swej pozycji politycznej na kontynencie.

Wreszcie — z gospodarczymi celami ekspansji Japonii do Chin harmonizuje jej chęć spełnienia „misji azjatyckiej”. Względ na handel zagraniczny Japonii, cierpiący od bojkotu towarów japońskich w Chinach, względ na handel ewentualnej przyszłej federacji północno-chińskiej i Mandżukuo z resztą Chin — nakazują Japonii szukać płaszczyzny trwałego porozumienia z Chinami. Tę płaszczyznę widzi Japonia we wspólnej nienawiści do mocarstw „zachodnich” i we wspólnocie kulturalnej. Polityka azjatycka Japonii opiera się na doktrynie: Azja dla Azjatów. Środkiem dla jej urzeczywistnienia mają być złączone w przyszłości siły japońsko-chińskie. Ale w planie tym tkwi pewna wrodzona trudność. Japonia nie pojmuje tej japońsko-chińskiej wspólnoty inaczej, jak związku dwóch narodów, w którym jeden odgrywa rolę przedstawiciela cywilizacji wyższej, a drugi niższej. To uprzywilejowane stanowisko wyższej indywidualności kulturalnej Japonia chce oczywiście zachować dla siebie. Na to zaś Chiny, które są ojczyzną najstarszej cywilizacji azjatyckiej, nie chcą się zgodzić.

Hasło „Azja dla Azjatów” oznacza chęć usunięcia z Azji wpływów i handlu ludzi białych. Wszy-

sko, co Japonia czyni i ma zamiar uczynić w przyszłości w Chinach, zmierza do tego celu. I dlatego właśnie spotyka ona w swych poczynaniach na opór, obecnie tylko bierny, najbardziej w Azji zainteresowanych mocarstw „zachodnich”. Ten konflikt jest najsilniejszy na odcinku styczności jej z Rosją. Sowiety mają bowiem w Chinach i reszcie Azji takie same zamierzenia, jak i Japonia. Tak samo myślą nie tylko o rynkach zbytu dla swego rozwijającego się przemysłu, ale również o całkowitym wyrugowaniu z Azji pozostałych mocarstw europejskich i Stanów Zjednoczonych. Nie należy zapominać hasła, pod jakim zaczął się pierwszy okres stosunków chińsko-sowieckich. W 1919 i 1920 roku Sowiety wystosowały do narodu i rządu chińskiego, głośnie wówczas odezwy, wzywające Chiny do wspólnej walki z imperializmem Zachodu. Omotany przez Joffego ojciec rewolucji chińskiej, doktor Sun-Yat-Sen, odezwał się na kongresie panazjatyckim w Tokio w roku 1924, że „Rosja zrywa swe więzy rodzinne z Zachodem i staje po stronie Azjatów”. Choć ten okres polityki sowieckiej w Chinach skończył się w roku 1927 wielkim fiaskiem, można oczekiwać, że jeśli tylko powstaną sprzyjające okoliczności, Sowiety odgrzebią stare hasła. Są one w każdym razie nadal wyrazem sowieckich dążeń. Jednym słowem Sowiety i Japonia to dwaj rywale w walce o panowanie nad Azją. Jeden rywal — Azjata — bierze do pomocy ideę azjatycką; drugi — przedstawiciel Zachodu — chcąc się zespolic z Azjatami, posługuje się ideą ponadnarodową i ponadklasową — komunizmem.

W przeciwieństwie do Sowietów i Japonii, — Anglia, Stany Zjednoczone i Francja, — myślą raczej o obronie, a nie o rozszerzeniu swego stanu posiadania w Azji. Jeżeli mają plany ewolucyjne w Chinach, to tylko w sensie gospodarczym. Na tym po-



Szanghaj — widok na jeden z kanałów

lu, zwłaszcza w dziedzinie handlu, Europa i Ameryka mają w Chinach jeszcze wiele do zrobienia. Choć Chiny liczą około 413 milionów ludności, nie odgrywają jeszcze dostatecznej roli w handlu światowym, gdyż ludność ich posiada minimalną siłę nabywczą. Jeśli w Wielkiej Brytanii przypada rocznie na głowę ludności 621 zł. obrotów handlu zagranicznego, w Polsce 53 zł., to w Chinach zaledwie 6,4 zł. Skutkiem tej niewielkiej siły nabywczej udział Chin w handlu światowym ogranicza się do 1,4%. Jeśli nawet dołączymy do Chin Mandżukuo, w związku z tym, iż oba te kraje stanowią dla państw zamorskich pod względem gospodarczo-politycznym zbliżone rynki zbytu, to przekonamy się, że pochłaniają one tylko 2,4% eksportu Stanów Zjednoczonych, 1,8% Wielkiej Brytanii i 0,6% Francji. Podobnie jest z inwestycjami, które w Chinach nie przekraczają kilku procent ogólnej sumy zagranicznych lokat tych państw. Niemniej, interesy gospodarcze Anglii, Stanów Zjednoczonych i Francji są w Chinach wielkie. Naprzykład wartość terenów i przedsiębiorstw francuskich w samym tylko Tientsinie i Szanghaju wynosi około 9 miliardów złotych. Te miliardy są obecnie szczerbione przez bomby i granaty armii japońskiej, szturmującej Szanghaj. W razie zwycięstwa Japończyków nad Chinami — mogą być całkiem unicestwione przez japońską dyktaturę gospodarczą.

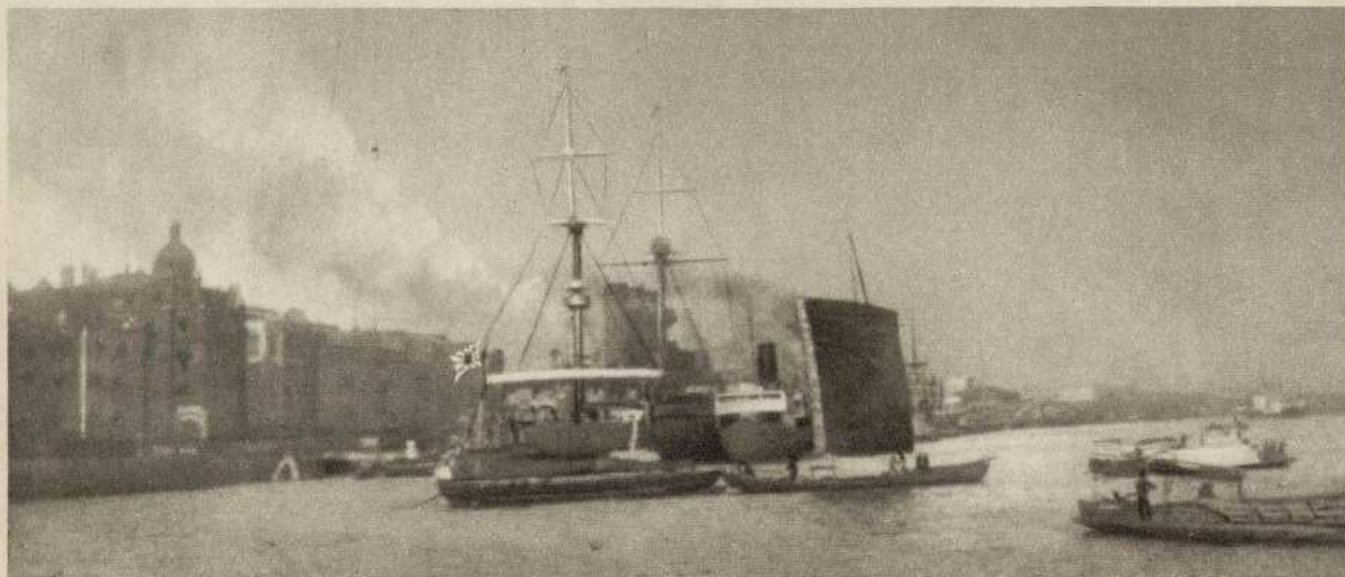
Japonia zagraża nie tylko wyrugowaniem Stanów, Anglii i Francji z ich dotychczasowych pozycji gospodarczych w Chinach. Nie tylko zagraża nadziejom i planom tych państw na wzmożenie w przyszłości handlu z Chinami. Plany japońskie oderwania od Chin pięciu północnych prowincji i uczynienia z nich rezerwuaru surowcowego, grożą Anglii i Stanom Zjednoczonym, — jako obecnie głównym dostawcom surowców dla Japonii. Co więcej, grożą ich finansom. Bowiem wszystkie prowincje chińskie spłacają solidarnie pożyczki zagraniczne, zaciągnięte przez rząd centralny. Gdyby Japonia oderwała od całości Chin pięć prowincji, mogłyby na tym tle powstać poważne komplikacje. Ale mimo to, zdaje się, iż jakie są i mogą nawet być w bliskiej przyszłości interesy g o s p o d a r-

c z e Anglii i Stanów Zjednoczonych oraz Francji w Chinach, nie wystarczyłyby one dla uzasadnienia ryzyka i kosztów ewentualnych kroków wojennych przeciwko Japonii. Jeżeli mocarstwa morskie podejmą jaką akcję na Dalekim Wschodzie, mogąca doprowadzić do wojny z Japonią, to będą się kierować stokroć więcej obawą o los swych posiadłości azjatyckich, względnie o swą pozycję mocarstwową na Oceanie Spokojnym.

Gdyby Japonia zdołała opanować Chiny, a w dalszym ciągu odepchnąć Sowiety od wybrzeży Morza Japońskiego, które stałoby się przez to japońskim Mare Nostrum, wtedy mogłaby ona posłać całą swą flotę wojenną na wody Pacyfiku. Wyspy Hawajskie, Filipiny, Wyspy Malajskie i Australia, byłyby zagrożone bez porównania więcej, niż obecnie, a i tak flota japońska jest dziś przedmiotem obaw mocarstw zachodnich. Poza tym, opanowane przez Japonię Chiny, to 413 milionów ludzi ciążących nad Indiami, Syjameem i Indochinami. Ale, jak podkreśliliśmy wyżej, nie mniejszym niebezpieczeństwem dla mocarstw zachodnich byłyby Chiny opanowane przez Sowiety. Warto przypomnieć, że jeśli Anglia zawarła w roku 1902 sojusz z Japonią przeciwko Rosji, to nie po to tylko, aby ją odepchnąć od zatoki Czi-li. Obawa Anglii i jej polityka antyrosyjska na Dalekim Wschodzie pochodziły głównie stąd, że Rosja zdobywała wówczas zbyt wielki wpływ na Chiny. Do tego Anglia nie mogła i nie będzie chciała nigdy dopuścić. Tak samo, jak nie może dopuścić, żeby miliony Chińczyków przeszły pod wojskową i polityczną komendę japońską.

W takiej właśnie perspektywie należy rozpatrywać polityczne znaczenie zatargu na Dalekim Wschodzie. Ten zatarg, skutkiem zaabsorbowania Anglii sytuacją w Europie i trudności zbrojnego wystąpienia Stanów Zjednoczonych, może się rozwinąć, jako walka między Japonią a Chinami i Sowieci. Takie rozwiązanie byłoby dla Europy wręcz tragiczne, gdyż niezależnie od tego, czy zwyciężyłaby Japonia, czy Chiny wspólnie z Sowieci — Europa byłaby w Chinach pokonana.

ZBIGNIEW DOMANIEWSKI



Japoński krążownik „Idzumo”, ostrzeliwany w Szanghaju przez artylerię chińską

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLSKA -- STANY ZJEDNOCZONE



M/s „Batory” w New-Yorku

W dniu 12 października r. b. odbyła się uroczystość przeniesienia na cmentarz narodowy w Arlington pod Waszyngtonem prochów gen. Włodzimierza Krzyżanowskiego, który w drugiej połowie ubiegłego stulecia, osiadłszy w Stanach Zjednoczonych, oddał nową Ojczyznę wszystkie swe siły i zdolności czy to w pracy pokojowej, gdy jako inżynier przeprowadzał pomiary w stanie Wirginia i budował kolej na Zachodzie, czy też później, gdy utworzywszy pułk, złożony w większości z Polaków, brał udział w walkach o zjednoczenie Stanów, czy wreszcie wówczas, gdy powierzone mu zostało stanowisko pierwszego gubernatora Alaski.

Uroczystość 12 października stała się nie tylko manifestacją jedności i siły organizacyjnej Polonii amerykańskiej, związanej serdecznymi węzłami z tradycją wspólnych walk o wolność Stanów Zjednoczonych i pracy nad ugruntowywaniem ich potęgi i dobrobytu, lecz także wyrazem serdecznych węzłów, łączących Stany Zjednoczone z Polską. W dniu tym przez radio przemówił prezydent Roosevelt, podnosząc rolę Polski, która „w historycznym eposie walk ludzkości o prawo stanowienia o sobie w ciągu wieków była czołowym bojownikiem o wolność”. Prezydent Roosevelt mówił dalej: „Poprzez walki i burze bez względu na to, czy słońce jej jasno świeciło, czy też ulegało dłuższemu chociaż przejściowemu zaćmieniu, Polska zawsze walczyła o to, by wysoko dzierżyć pochodnię ludzkiej wolności. Ponieważ posiadamy ten sam wspólny ideał wolności, łączyła nas z Polską długa, nie-

przerwana przyjaźń. Od czasu naszych walk, zmierzających do uzyskania niezależności w ciągu 150 lat naszego życia narodowego — naród amerykański i naród polski nieprzerwanie utrzymywały przyjaźń, opartą na tym wspólnym, duchowym ideale”. Pragnąc następnie spłacić dług wdzięczności, prezydent Stanów Zjednoczonych stwierdził, że „zaszczytnym przywilejem jest danie świadectwa, stwierdzającego dług, jaki Ameryka winna jest ludziom, w których żyłach płynie krew polska”, po czym dodał: „Z wdzięcznością uznajemy zasługi nieustraszonych bojowników o wolność: Kościuszki i Pułaskiego, których imiona stały się hasłami wolności. Czyny ich stanowią nieśmiertelny rozdział historii amerykańskiej niepodległości. Z mroków przeszłości odzywają się oni do nas, polecając przechowywanie i strzeżenie dziedzictwa, które pomogli nam stworzyć. Oni i miliony innych mężczyzn i kobiet, w których żyłach płynie krew polska, a które złączyły swe losy z losami Ameryki, czy to w czasie osadnictwa kolonialnego, czy podczas wojen o niepodległość w ciężkiej walce, z której wyłoniła się nasza jedność narodowa, czy też w wielkich pielgrzymkach poprzez zachodnie równiny, aż do zbocza gór nad Pacyfikiem, czy wreszcie na wsi czy w mieście — poprzez całą naszą historię, całkowicie poświęcając się budowie naszych instytucji i wypełnieniu naszego życia narodowego”.

Oddawszy następnie hołd pamięci gen. Krzyżanowskiego, prezydent Roosevelt zakończył swe przemówienie, stwierdzając, że: „Ani czas, ani od-

ległość nie mogły wymazać z dumnych serc polskich, pamięci o sławnych walkach o wolność, — o walkach, które szczęśliwie zakończyły się w ciągu naszych dni odbudową niepodległości polskiej, odzyskaniem słusznie należnego jej miejsca jako suwerennego państwa. Podobnie, jak darzyliśmy sympatią Polskę w jej dążeniu do wolności, cieszymy się odzyskaniem przez nią niepodległości. Jako naród dążymy do duchowej łączności z wszystkimi, którzy kochają wolność. Powstaliśmy z ludzi różnej krwi i różnych narodowości, ale obecnie stoimy przed światem jako zjednoczony naród, związany wspólnym dążeniem i wspólną wolą. Polega ona na utrzymaniu ideału ludzkiego społeczeństwa, który ducha stawia powyżej brutalnej siły — ideału, który w rządach światem zastępuje siłę przez wolność“.

Uzupełnieniem niejako tego pięknego przemówienia prezydenta Roosevelta, było orędzie Prezydenta Rzeczypospolitej, skierowane w tymże samym dniu do Polonii amerykańskiej. W orędziu tym, Pan Prezydent, stwierdziwszy, że „obowiązkiem wszystkich, w których żyłach płynie krew polska, jest, by wartości kulturalne narodu polskiego w jego dziesięciowiekowej historii były należycie reprezentowane w dorobku kulturalnym innych narodów“, podkreślił, że „związki między Stanami Zjednoczonymi a Polską, zapoczątkowane ofiarą naszych bohaterów, nie mogą być dziś jedyną więzią, łączącą nasze kraje“, że zadaniem Polaków amerykańskich „jest nie tylko nie pomniejszać wartości, jakie daje przyjaźń, lecz przeciwnie, tak, jak dotychczas, energią i pracowitością pomnażać je i umacniać“.

I tu dochodzimy do sedna sprawy. Musimy bowiem uprzytomnić sobie, że Polonia amerykańska — pięciomilionowa rzesza Polaków o dużym wyrobieniu społecznym i organizacyjnym — stanowi prawdziwą potęgę. Wyrósła ona bądź to z ludzi, którzy jak Kościuszko, Pułaski i Krzyżanowski, składali w walkach o wolność i zjednoczenie Stanów ofiarę swego życia i zdolności, bądź też z tyśiącznych rzesz szarych emigrantów, którzy pracą swą nie tylko przyczynili się do ugruntowania dobrobytu Stanów Zjednoczonych, ale jednocześnie zakładali dla siebie nowe ogniska rodzinne, wznosili dom, gdzie zapanować miał dla nich także dobrobyt i zadowolenie, płynące z pełni praw obywatelskich. Polacy ci stali się silną więzią, łączącą Amerykę z Polską, i im to w pierwszym rzędzie należy zawdzięczać, że w chwilach przełomowych za Polską padały ważne słowa amerykańskich mężów stanu. Dziś przyjaźń amerykańsko - polska nabiera nowych akcentów. Dzisiaj jednak rosną także zadania rodaków naszych, rozsianych na rozległych ziemiach Ameryki Północnej. Rzucone niegdyś przez gen. Orlicz-Dreszera hasło, że każdy Polak na obczyźnie ma się stać przedstawicielem dorobku kulturalnego i gospodarczego Polski, że wśród Polonii zagranicznej, musi obok pięknego patriotyzmu uczuciowego, rozwijać się i umocnić patriotyzm gospodarczy, nabiera dziś szczególnie żywotnego wyrazu. Polska odrodzona walczy o oparcie swego bytu państwowego na mocnych podsta-

wach; normalny rozwój gospodarczy kraju, w którym z roku na rok przybywa rąk do pracy i ust do wyżywienia, wymaga rozwoju przemysłu, intensyfikacji gospodarki rolnej, a wszystko to możliwe jest tylko o tyle, o ile znaczniejszy stanie się udział nasz w wymianie międzynarodowej.

Nasze stosunki gospodarcze ze Stanami Zjednoczonymi układają się pomyślnie, cyfry obrazujące wymianę dóbr materialnych obu krajów, stale choć powoli wzrastają.

W roku 1936 przywieźliśmy z Ameryki towarów za 119 milionów złotych, wywieźliśmy jednak tylko za 67 milionów. Polska ma jednak wiele gałęzi produkcji, które mogłyby zainteresować rynek amerykański, a które dotychczas nie zostały wcale wyzyskane, lub też są za mało wyzyskane na tamtejszym terenie. I tu otwiera się niezmiernie ważne zadanie przed Polonią amerykańską. Niech każdy z poszczególnych jej członków stanie się istotnie przedstawicielem polskiej gospodarki narodowej, niech, pozostając lojalnym obywatelem swej nowej Ojczyzny, której zawdzięcza pracę i dobrobyt, będzie świadom tej wielkiej roli, jaką może odegrać w żmudnym podnoszeniu Polski wzwyż. Jak niegdyś w okresie wielkiej wojny, a następnie pierwszych walk o utrwalenie niepodległości, w szeregach walczących nie zbrakło żołnierzy, którzy, przepłynawszy ocean, ofiarą krwi stwierdzili swą nierozdzielalną łączność z Macierzą, niejednokrotnie znaną jedynie z imienia, tak obecnie nie może zabraknąć ich współpracy w równie trudnym zmaganiu, w równie doniosłej walce o zdobycie dla Polski normalnych warunków rozwoju gospodarczego, które by jej pozwoliły wziąć czynny udział w dążeniu wielkich narodów ku powszechnemu dobrobytowi i pomyślności. Niechaj czynem stanie się pełne głębokiej treści ślubowanie, zawarte w prostych słowach rezolucji II Zjazdu Ligi Morskiej w Ameryce. Niech Polacy amerykańscy z całą siłą dążą zawsze do popierania handlu między Polską a Stanami Zjednoczonymi, realizując hasło: „Polonia powinna i musi popierać polski handel i przemysł“.

Oczywiście przed polskim handlem i przemysłem stoją również poważne zadania, aby tym dalekim naszym „ambasadorom“ ułatwić ich wysiłki, zmierzające do zdobycia rynku amerykańskiego dla polskich towarów. Wytwórca polski, kupiec polski, muszą zdać sobie sprawę, że klienta łatwo zrazić, ale odzyskać trudno, że nieraz drobna opieszałość w dotrzymaniu terminu, czy niedbalstwo w selekcji wysyłanego towaru, zniechęca zagranicę do polskiego kupca. Zwalczanie tych niedociągnięć naszego handlu jest pierwszym etapem w dążeniu do wyrównania ujemnego salda handlowego.

„Za banderą idzie handel“ — głosi wypróbowana od stuleci maksyma. Niechajże więc za pięknymi sylwetkami naszych statków transatlantyckich, m/s „Piłsudski“ i m/s „Batory“ — idzie produkt pracy polskiego robotnika i rolnika. Niechaj ten produkt znajdzie życzliwe przyjęcie w kraju, w którym znaczny odsetek obywateli, stanowią synowie naszej polskiej ziemi.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



J. L.



O POLAKACH W GDAŃSKU

Wypadki, jakie się rozegrały w ciągu ostatnich miesięcy na ziemi gdańskiej, i odzew, jaki dała im opinia polska, — wykazały raz jeszcze, że sprawa Gdańska dla całego społeczeństwa polskiego w kraju jest sprawą naprawdę ważną, że obok podrażnionej ambicji i dumy narodowej — w grę wchodzi również sentyment, tkwiący głęboko w duszy zbiorowej narodu bez względu na takie czy inne przekonania i poglądy polityczne, — sentyment do tego niesfornego miasta, będącego żywym świadectwem przeszłości polskiej nad Bałtykiem i tradycji polskiego władania morzem, tak bardzo nam dzisiaj niezbędnym.

Przedstawiciel rządu polskiego, protestujący kategorycznie w senacie Wolnego Miasta przeciwko, — znanym naszym czytelnikom z poprzednich artykułów w „Morzu“, — bezprawnym zarządzeniom władz gdańskich, mógł śmiało i bez przesady stwierdzić, że w tym momencie stoi za nim cały naród polski, dla którego Gdańsk jest czymś znacznie większym, aniżeli wygodnym atutem politycznym, że jest to dla nas kwestia posiadania ujścia Wisły, które, znajdując się w obcych rękach, stanowić będzie wieczystą groźbę dla polskiego dostępu do morza, a co za tym idzie — dla istnienia państwa polskiego.

Stanowisko to zostało zrozumiane, a przynajmniej wyczułe przez najbardziej nawet szowinistycznie nastrojone niemieckie czynniki w Gdańsku, które pojęły, że zbyt daleko posuwać się nie można. I kiedy w owe dni czytaliśmy artykuły

gdańskiej prasy narodowo-socjalistycznej, zwykle tak brutalnej i krzykliwej, od zuchwałych pogrówek i ataków przechodzącej stopniowo do bardziej minorowego tonu, apelującej wreszcie do dobrej woli najwyższych czynników w Polsce, — to bez większego trudu, czytając między wierszami, można było zauważyć, że oficjalna opinia gdańska została zaskoczona mocnym postawieniem sprawy przez stronę polską i że po stronie gdańskiej nastąpiło pewne przymusowe otrzeźwienie, maskowane niezręcznie różnymi, mało wytwornymi zresztą chwytami polemicznymi.

Fakt jednak, iż ostatnie niezręczne, powiedzmy otwarcie, niepoczytalne posunięcia władz Wolnego Miasta nie udały się dlatego prosto, że udać się nie mogły, — nie powinien usypiać czujności opinii polskiej, która, jeśli chodzi o zagadnienie gdańskie, musi wykazać maksimum zainteresowania, maksimum współpracy z rządem Rzeczypospolitej, powołanym do obrony rozległych praw polskich na ziemi gdańskiej. Prawa te, obok kwestyj politycznych, gospodarczych, militarnych itp., obejmują również zagadnienie Polaków, żyjących na ziemi gdańskiej, których prawo do niczym nieskrępowanego i kulturalnego rozwoju zostało zagwarantowane zarówno obowiązującą konstytucją Wolnego Miasta jak i szeregiem umów, zawartych między Rzeczpospolitą a Wolnym Miastem. Prawo to jest sprawą, nie wymagającą chyba bliższych uzasadnień. Nie jest bowiem rzeczą możliwą do pomyśle-

nia, aby Gdańsk, żyjący i rozwijający się kosztem Polski, miał możliwość systematycznego niszczenia żywiołu polskiego w Wolnym Mieście, żywiołu, będącego najstarszą ludnością autochtoniczną ziemi gdańskiej, niemczonej w ciągu wieków.

Rządzący dzisiaj w Wolnym Mieście narodowy-socjalizm kilkakrotnie deklarował, że uszanuje prawa ludności polskiej. Wystarczy tutaj przypomnieć umowę polsko-gdańską z września 1933 r., regulującą życie kulturalne ludności polskiej, — wystarczy przytoczyć niedwuznaczną deklarację obecnego prezydenta senatu Wolnego Miasta ze stycznia bież. roku, wystarczy powołać się na wielokrotne zapewnienia różnych gdańskich przywódców partyjnych, zapewniających o swej dobrej woli utrzymania współpracy Gdańska z Polską, — ba, do jak najściślejszej rozbudowy tej współpracy. Należy wobec tego się zapytać, jak mogło w tych warunkach dojść do ostatnich wypadków, jak mogły czynniki, odpowiedzialne w Gdańsku za obecną politykę Wolnego Miasta, dopuścić do pogwałceń obowiązujących umów?

Na pytanie to nie trudno znaleźć odpowiedź. W Gdańsku, nawet w łonie rządzącego stronnictwa, obok czynników bardziej umiarkowanych, rozumiejących dokładnie, że Gdańsk bez współpracy z Rzeczpospolitą jest miastem skazanym na nicłość gospodarczą, są również czynniki inne, podporządkowujące bez zastrzeżeń interes Wolnego Miasta szowinistycznym wskazaniom niemieckim, wypisujące w swoich organach hasła powrotu do Rzeszy, szerzące nienawiść do wszystkiego co polskie, nienawiść będącą jak wiadomo złym doradcą, uniemożliwiającym logiczne myślenie.

Aby usprawiedliwić szereg posunięć antypolskich, ukuto na poczekaniu wygodny argument: walki z rzekomą polonizacją Gdańska, obrony niemieckiego charakteru Wolnego Miasta, nie dostrzegając, że argument ten nie przynosi zaszczytu jego autorom, że świadczyć się zdaje o słabości niemczyzny w Gdańsku, uciekającej się aż do tego rodzaju uzasadnień swego postępowania. W imię walki z tą „polonizacją“ rozpoczęto walkę z ludnością polską, prowadzoną w sposób bezwzględny, uciekając się nawet do środków gwałtu, że przytoczymy tutaj głośne wypadki w Schöneberg, których sprawcy cieszą się do dzisiaj całkowitą bezkarnością. Nie kwestionując praw ludności polskiej, dzięki swoistej ich interpretacji poczęto ograniczać jej minimum. Nie zmieniając obowiązującej w Gdańsku konstytucji, wydano szereg ustaw, opartych na wzorach niemieckich, nie licząc się z tym, że Wolne Miasto jest w sytuacji politycznej nieco odmiennej niż sytuacja Rzeszy i że w skomplikowanych stosunkach gdańskich ustawy te muszą odbić się niekorzystnie na współpracy polsko-gdańskiej. Upośledzenie ludności polskiej w Wolnym Mieście widoczne jest dziś zwłaszcza w dziedzinie gospodarczej. Polak, pragnący ulokować swe oszczędności w ziemi czy też nieruchomości miejskiej, z reguły nie otrzymuje przewłaszczenia. Krajowy Urząd Pracy, przy pomocy najbardziej fantastycznych argumentów, osobom przyznającym się otwarcie do narodowości polskiej uniemożliwia otrzymanie pracy i to często w polskich przedsię-

biorstwach. Rzemieślników i kupców polskich przy lada okazji, powołując się na zupełnie niepoważne względy, pozbawia się warsztatów pracy, odbiera się im koncesje. Młodzież polską z miast kieruje się do pracy na wsi, której często nie jest w możliwości podjąć, młodzieży ze wsi uniemożliwia się znalezienie zarobku w miastach. Kwestionuje się polskość ludzi, będących wieloletnimi członkami organizacji polskich, wbrew oczywistym dowodom, że pochodzą oni z rodzin polskich, pragnąc ich zmusić, aby posłali swe dzieci do szkół niemieckich. Do czego zmierza ta cała akcja — najlepszym dowodem może być fakt, że wszystkie te trudności znikają jak za dotknięciem różdżki czarnoksiężskiej, gdy dana jednostka o słabszym charakterze, zmęczona spotykającymi ją szykanami, zdecyduje się wstąpić do „Arbeitsfrontu“, względnie powiększyć szeregów jednej z innych narodowo-socjalistycznych organizacji. Ciekawą jest rzeczą, iż narodowi-socjaliści chętnie oddziałują również na obywateli polskich, proponując im pracę, ale na terenie... Rzeszy. Słowem, kosztem polskiego stanu posiadania w Wolnym Mieście — ma ono powoli lecz systematycznie stawać się miastem całkowicie niemieckim, a do tego narodowo-socjalistycznym.

W rozumowaniu ludzi, prowadzących tę obłąkaną politykę, istnieje jeden poważny błąd zasadniczy. Jest nim nie docenianie woli Polski, dążącej do rozwoju swej pracy nad Bałtykiem, nie zrozumienie faktu, że Polska, — będąc dzisiaj taką samą rzeczywistością historyczną, jak Rzesza niemiecka, — siłą rzeczy musi oddziaływać na ludność polską w Gdańsku, musi wzmacniać jej odporność narodową, pragnienie rozwoju swego życia. Proces ten zresztą znakomicie przyspieszają sami narodowi-socjaliści, likwidując stronnictwa polityczne o charakterze międzynarodowym czy religijnym, a wysuwając na plan pierwszy hasła nacjonalistyczne, oddziałując również i na ludność polską. Nie zrozumienie tych rzeczy prowadzi do tak żalonych pomyłek, jak wydany policji nakaz odprawiania dzieci polskich do szkół niemieckich, nakaz, który spotkał się ze zdecydowanym oporem przede wszystkim ze strony samych rodziców, a nawet dzieci. Z drugiej strony „zgleichszaltowanie“ ludności niemieckiej w szeregach jednej partii przyczyniło się do całkowitego zjednoczenia żywiołu polskiego w ramach centralnej organizacji polskiej i do zaniechania sporów orientacyjnych, obecnie zupełnie już nieaktualnych. Broniąc swego stanu posiadania w Gdańsku, Polacy nie są i nie będą samotni, mają prawo i muszą liczyć na pomoc i moralne poparcie całego narodu, dla którego wiążąca się logicznie z sytuacją w Gdańsku kwestia polskiego dostępu do morza jest dzisiaj sprawą życia i śmierci. Na koniec jeszcze jedno wypadnie podkreślić. Narodowy-socjalizm, będący na terenie Gdańska, jeśli chodzi o samą doktrynę, prądem o charakterze do pewnego stopnia irracjonalnym, mistycznym, który wiarę w Boga usiłuje zastąpić wiarą w naród, — nie chce zrozumieć, że wszelkie oddziaływanie mechanicznymi środkami na poczucie narodowe innych nie jest i nie może być środkiem, prowadzącym do celu, że jest metodą, obliczoną na bardzo krótką metę. Przykładów, uspra-

wiedliwiających to twierdzenie, przytoczyć choćby z dziejów Polski można by bardzo wiele.

Wydać się, że, broniąc dzisiaj jak najbardziej stanowczo sprawy polskiej na terenie Wolnego Miasta, nie powinniśmy tracić zimnej krwi, ani dać się powodować nerwom, wystrzegając się błędów w rodzaju przeciwstawiania Gdyni Gdańskowi, niedoceniając roli Gdańska w życiu gospodarczym Polski, t. j. tych argumentów, które są wodą na młyn pewnych czynników w Wolnym Mieście, którym po prostu zależy na osłabieniu więzów jego z Rzeczpospolitą.

Wracając do sprawy Polaków na ziemi gdańskiej myślimy, że może ostatnie wypadki przyczynia się do zrozumienia wśród sfer rządzących dzisiaj w Wolnym Mieście kilku istotnych prawd. Dopóki narodowy-socjalizm staczał w Gdańsku boje z opozycją niemiecką, — strona polska, stojąca na stanowisku niekrepowania życia niemieckiego w Wolnym Mieście, nie miała powodu do ingerencji, tym bardziej że opozycja ta w swoim czasie w minimalnym stopniu podtrzymywała współpracę polsko-gdańską. Sprawa wygląda zupełnie odmiennie, skoro narodowo-socjalistyczny senat, łamiąc zresztą swoje własne zobowiązania z tych czy innych względów, usiłuje uczynić swoim głównym przeciwnikiem ludność polską. Wówczas, odrzucając z góry argument suwerenności Gdańska, nie zresztą nie mówiący, musimy stwierdzić, że kwestia wykracza poza ramy wewnętrzne Wolnego Miasta, dotyczy uprawnień zasadniczych Polski w Gdańsku, z których nigdy ona nie rezygnowała. Stajemy zatem na płaszczyźnie poważnego, zasadniczego sporu, którego skutki mogą być dla Wolnego Miasta opłakane.

Polska wielokrotnie dawała Gdańskowi dowody swej dobrej woli, chęci jak najżyczliwszego traktowania interesów Wolnego Miasta. Gdańsk ze swej

strony zapewniał o gotowości swej do jak najdalejszej współpracy z Rzeczpospolitą. Jednakowoż zasadniczym warunkiem tej współpracy jest i musi pozostać właściwe traktowanie Polaków na ziemi gdańskiej, całkowite ich równouprawnienie faktyczne, zaniechanie polityki niespodzianek i zaskoczeń, jak się okazało bardzo obosiecznej. W przeciwnym razie wszelkie deklaracje o współpracy pozostaną tylko słowami, którym nikt w Polsce ze względów zrozumiałych nie da wiary, zwłaszcza jeśli im będą towarzyszyć bardzo w ostatnich czasach niepoważne wystąpienia prasy narodowo-socjalistycznej, specjalizującej się w antypolskich wycieczkach. Argumenty o rzekomej polonizacji Gdańska należałoby nareszcie odłożyć do składu zużytych rekwizytów, tym bardziej, że zapewne nie wierzą w nie nawet ich autorzy.

Słowem, droga do współpracy z Polską, współpracy rzeczywistej, leży w dalszym ciągu przed Gdańskiem otworem, trzeba tylko chcieć odważnie i uczciwie na nią wkroczyć. Myślimy mimo wszystko, że Gdańsk, mając w chwili obecnej możliwość uregulowania spraw spornych z Polską, w czasie toczących się właśnie rokowań na drogę tę wstąpi, postępując w myśl rzeczywistych interesów Wolnego Miasta.

Znając jednak nastawienie pewnych czynników w Gdańsku, z góry należy się zastrzec przeciwko próbom uregulowania tej współpracy kosztem ludności polskiej na ziemi gdańskiej. Zarówno rząd polski, jak i społeczeństwo polskie — dały już aż nadto wymowne dowody, że liczenie na pobłażliwość w tym wypadku ze strony polskiej byłoby całkowitą, niczym nieumotywowaną naiwnością, byłoby dowodem braku pełnego poczucia rzeczywistości u czynników, rządzących w Wolnym Mieście.

J. SAWICKI



Widok Gdańska z lotu ptaka

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Indie Holenderskie:
Gdy słońce zachodzić po-
czyną, wieśniak jawański
wraca do domu po czoło-
dzienną, ciężką pracę na
rolę, którą orat takim sa-
mym plugiem, jakiego
przed setkami lat uży-
wali jego przodkowie...



Znaleziono na: www.magemat.com.pl





W czasie wojny światowej okazało się, że dla zwalczania działalności łodzi podwodnych potrzebna była wielka ilość okrętów specjalnych, które by się do tego celu nadawały. Ponadto potrzebne były specjalne typy okrętów, które, przechodząc swobodnie ponad zagrodami minowymi, mogłyby docierać do baz floty przeciwnika i atakować ją we własnych jej portach. Zasadniczymi cechami takich okrętów powinny być: małe zanurzenie, celem uzyskania możliwości przepływania nad minami; małe wymiary, aby osiągnąć małą widoczność; wielka szybkość, aby wykonywać napady błyskawicznie, działając przez zaskoczenie przeciwnika, przy czym atak winien być wykonany tak, aby okręt nieprzyjacielski dopiero wówczas zauważył swego przeciwnika, gdy już został trafiony.

Tym wymaganiom najlepiej odpowiadał okręt typu szybkościowego kutra torpedowego, czyli ścigacza. Chociaż ścigacze ukazały się dopiero w drugiej połowie wojny światowej, miały jednak dość czasu, aby wykazać swoje zalety i oddać poszczególnym flotom wielkie przysługi.

W szczególności zasługuje na wymienienie działalność ścigaczy włoskich. Już sam charakter działań tych małych okrętów, wymagający dużo zimnej rozważli, umiejętności samodzielnego powzięcia decyzji w bardzo trudnych okolicznościach, gdzie na pierwszy plan wysuwają się osobiste zalety bojowe oficera — odpowiadał najlepiej zaletom i upodobaniom oficerów włoskich; potrafili oni poczynić z małych kutrów rzeczywiście groźnych przeciwników i zadać marynarce austriackiej ciężkie straty. Ścigacze włoskie niejednokrotnie przedostawały się ponad polami minowymi do wewnątrz baz floty austriackiej, poszukując jej okrętów. W marynarce włoskiej wyrobił się szereg oficerów, którzy zyskali światowy rozgłos, jako dowódcy dywizjonów i poszczególnych ścigaczy. Tak, w nocy z 9-tego na 10-ty grudnia 1917 r. dwa ścigacze włoskie, dowodzone przez Rizzo'a i Ferrariniego, przedostają się do Triestu, przewyciężając potrójną zapórę portową z lin stalowych; ścigacze atakują torpeda-

mi i zatapiają pancernik austriacki „Wien”, po czym uchodzą bez żadnych strat i szczęśliwie powracają do Wenecji. 10-go lutego 1918 r. trzy ścigacze włoskie, dowodzone przez komandora Ciano (ojca obecnego ministra spraw zagranicznych Włoch), wtargnęły do zatoki Buccari, głęboko wrzynającej się w ląd i bronionej przez artylerię. W zatoce znajdowały się 4 transportowce austriackie, naładowane bronią, i zadaniem ścigaczy było ich zniszczenie; Włosi wykonali atak z niesłychaną odwagą i jeżeli transportowce nie zostały zatopione, to zawdzięczają to tylko złemu działaniu torped. W wyprawie tej brał udział w charakterze ochotnika, znakomity pisarz Gabriele d'Annunzio.

Największy jednak sukces przypadł w udziale komandorowi Rizzo, który, będąc na czele grupy, złożonej z dwóch ścigaczy, atakował 10-go maja 1918 r. w pobliżu wysepek Premuda i Selve u wybrzeży Dalmacji eskadrę austriacką, złożoną z dwóch wielkich pancerników „Szent Istvan” i „Tegetthoff”, ubezpieczonej przez siedem torpedowców. Ścigacze, prowadzone wprawną ręką Rizzo, przedarły się pomiędzy torpedowcami ochronnymi i wystrzeliły torpedy z odległości zaledwie 300 metrów od pancerników austriackich. „Szent Istvan” został trafiony i zatonął po 40-minutowej agonii. Atak ten jest słusznie uważany za arcydzieło taktyki ścigaczy.

Przeważnie jednak używali Włosi ścigaczy do tępienia łodzi podwodnych. Działali oni w ten sposób, że po zauważeniu łodzi podwodnej zmuszali ją do zanurzenia się i ścigali tak długo, aż się wyczerpały akumulatory łodzi. Wówczas, zmuszona do wyjścia na powierzchnię, stawał się łatwym łupem nieprzyjaciela, przy czym zadanie ścigaczy zostało bardzo ułatwione z chwilą wyposażenia je w granaty głębinowe i aparaty nasłuchu podwodnego. Jak potrzebne były Włochom ścigacze, wykazuje fakt, że ku końcowi wojny posiadali oni 449 jednostek tego typu o wyporności od 10 do 30 ton.

Dużo ścigaczy posiadali również Anglicy, używając je z wielkim powodzeniem do obrony handlu

morskiego przed łodziami podwodnymi, oraz do celów zaczepnych. Ścigacze angielskie brały udział w działaniach u wybrzeży Flandrii, ubezpieczając wielkie okręty od łodzi podwodnych, oraz wykonując w tym obszarze zuchwałe napady na siły morskie Niemiec. Największy swój sukces odniosły ścigacze angielskie, działające na Morzu Bałtyckim, przeciwko flocie bolszewickiej w r. 1919. Ścigacze brytyjskie, których baza znajdowała się w miejscowości Biorke na wybrzeżu Finlandii, wtargnęły do wnętrza portu w Kronsztadcie, przechodząc nad zagrodami minowymi. Wystrzałami torpedowymi zatopiony został pancernik „Andriej Pierwozwannyj” oraz okręt macierzysty łodzi podwodnych „Pamięć Azowa”. W Zatoce Fińskiej ścigacze zatopili krążownik rosyjski „Olieg”. Niejednokrotnie ścigacze angielskie przedostawały się do kanału morskiego, łączącego Kronsztadt z Petersburgiem (Leningradem), wysadzając na ląd agentów wywiadowczych.

Z tego krótkiego zestawienia widać, jak różnorodna była działalność ścigaczy podczas wojny światowej. Od tego czasu technika ich budowy poczyniła znaczne postępy, tak, że w chwili obecnej przedstawiają one broń jeszcze bardziej doskonałą i nowoczesną. Gdy podczas wojny szybkość ścigaczy wynosiła najwyżej 30 — 36 węzłów, a w większości wypadków ograniczała się do 20 — 25, to obecnie mamy ścigacze, rozwijające szybkość do 55 węzłów (ok. 95 km na godzinę).

Nie ma teraz ani jednej marynarki wojennej, która by nie posiadała w swym składzie pewnej ilości ścigaczy. Na Morzu Bałtyckim największą ich ilość posiada flota sowiecka (przeszło 150) ze względu na to, że warunki walki w Zatoce Fińskiej są dla nich szczególnie korzystne.

Ścigacze są budowane o trzech zasadniczych typach: małe o wyporności 6 do 15 ton, średnie w granicach od 15 do 30 ton i duże, których wyporność sięga 35 — 60 ton. Małe ścigacze uzbrojone są w jedną torpedę, jeden karabin maszynowy, 4 — 6 granatów głębinowych i fumator. Duże natomiast ścigacze posiadają 2 torpedy kal. 500 do 550 mm, ciężki karabin maszynowy kal. 20 mm, albo działko przeciwlotnicze kal. 37 mm, 10 — 12 granatów głębinowych, aparaty nasłuchu podwodnego i fumator, jak również radio. Zasięg dużych ścigaczy wynosi około 500 mil, a więc są one zdolne do działań nie tylko w pobliżu własnych portów, lecz i na pełnym morzu. Ich zalety morskie są na tyle dobre, że mogą wykonywać działania nawet przy dość silnych wiatrach. Moc maszyn małych ścigaczy wynosi 300 — 500 KM, średnich 1500 — 2000 KM, dużych zaś — przeszło 3.000. Szybkość u najnowszych ścigaczy angielskich sięga 55 węzłów, ale waha się przeważnie w granicach 35 — 45 węzłów. Podwodna część ścigacza posiada taki kształt, że przy pewnej szybkości cała jego przednia część unosi się nad wodą, w powietrze, co w znacznym stopniu zmniejsza opór wody i ułatwia osiąganie wysokich szybkości, wymaganych od tego typu okrętów. Załoga dużego ścigacza składa się z jednego oficera i 12 — 16 podoficerów i marynarzy, na małych zaś liczy zaledwie 5 — 6 ludzi. Gdy ścigacze znajdują się w porcie, załogi ich mieszkają na specjalnych okrętach macierzystych, posiadających odpowied-

nie pomieszczenie. Podczas podróży okręty macierzyste przeważnie towarzyszą ścigaczom.

Warunki, panujące na Morzu Bałtyckim, szczególnie sprzyjają działaniom tych małych okrętów. Nawet przy silnych wiatrach fala nie bywa tu na tyle wysoka, aby uniemożliwić ich działania. Natomiast mała widoczność, częste mgły i deszcze, długie i ciemne noce jesienne, sprzyjają napadom ścigaczy, utrudniając niezmiernie wykrycie ich przez nleprzyjaciela. Małe wymiary Morza Bałtyckiego pozwalają im nie tylko na działania u własnych wybrzeży, ale i na docieranie do portów nieprzyjaciela i na atakowanie jego linii komunikacyjnych na pełnym morzu. Pod tym względem warunki bałtyckie są analogiczne do tych, które tak sprzyjały ścigaczom włoskim na Morzu Adriatyckim.

Największe doświadczenie w budowie ścigaczy posiadają bezwzględnie Anglicy i Włosi. W Anglii ścigacze są budowane przeważnie na wielkiej stoczni Thornycroft, oraz na stoczni White w Cowes, gdzie zbudowane zostały nasze nowe kontrtorpedowce „Grom” i „Błyskawica”. Wiele firm włoskich i niektóre firmy francuskie wyrabiają również okręty tego typu. W Niemczech ścigacze są budowane dotychczas na stoczni Lurssena w Vegesack. W Szwecji, Danii, Finlandii i ZSRR ścigacze są budowane na stocznich krajowych, jednak według wzorów angielskich i włoskich. Koszt budowy ścigacza średnich wymiarów i dużej szybkości wynosi około 500 tys. zł. (bez uzbrojenia), dużego zaś — około miliona.

Budowa ścigaczy w Polsce nie nastęczałaby prawdopodobnie nieprzewyciężonych trudności natury technicznej. Jeżeli trudności istnieją, są one przeważnie natury handlowej i byłyby na pewno usunięte, gdyby nasz przemysł posiadał zapewnioną budowę znacznej ilości ścigaczy w ciągu dłuższego czasu. Organizacja budowy ścigaczy w kraju jest konieczna ze względu na to, że podczas wojny zużywają się one bardzo prędko i na skutek walk możliwe są duże straty w ich szeregach. Uzupełnianie zaś tych szeregów podczas wojny poza granicami kraju wydaje się bardzo trudne do urzeczywistnienia.

R. CZECZOT



U fundamentów Bazyliki Morskiej

Ogarniając wzrokiem szerokie kolisko gdyńskiej panoramy, słusznie odnajdujemy tu dzisiaj myśli nasze i pragnienia, przelane w budulec żywy i trwały.

Z wszystkich stron, z widnokręgów morskich i z głębokiego serca kraju naszego, zbiegają się dzisiaj wszystkie drogi, szlaki handlowe, gościniec wędrówne i ścieżki ludzkie — do Gdyni. Widzimy jak rośnie tu z roku na rok, wzmacnia się i potężnieje życie, związane z pracą nieustanną. Puls wielkiego portu przelał tętno swoje w arterie ogromnego organizmu. Obok stalowych dźwigarów i statków, wymieniających między ziemią i morzem polski, twórczy dobytek pracy, powstało miasto nowe, młode, o ambicjach zgodnych z postawą i znaczeniem bałtyckiej metropolii.

A jednak w przeciwieństwie do portu, brak jeszcze Gdyni — miastu wyrazu, głębi, charakteru, — brak ducha. Jeśli nawet duch ten istnieje, to skomplikowany, z dnia na dzień zaplątany w interesach, w gonitwie cyfr, w rozlicznych strumieniach i dopływach ludzkich zatrudnień.

To nie wystarcza. To o wiele za mało na naród, który wcielił w Gdynię wszystkie swoje najlepsze walory. To o wiele za mało na naród, który od prawników nie pełzał nigdy po ziemi za jedyną wiarą w ideał wzbogacenia się, zaprzeczając mu duszę.

Od czasów pierwszych królów Piastów, którzy szli na Pomorze i nad morze za Wisłę i Odrę z misją zjednoczenia wszystkich szczepów słowiańskich pod znakiem Krzyża, — ten Krzyż wiary chrześcijańskiej stał się uosobieniem przekonani i uczuć całej Polski, patronując jako symbol świętości dziełom każdego polskiego zwycięstwa, jako znak krzepienia serc, a w chwilach ciężkich jako hasło samoobrony narodowej w latach niewoli.

Tak, jak kiedyś Krzyż ten w ogniu wiary katolickiej zrósł się z Polską u przedmurza chrześcijaństwa, dziś po latach wielu jednocy nadal wszystkich Polaków w kraju i za jego granicami w jednym wspólnym związku uczuć i myśli, w jednej mowie, która jednego wspólnego pacierza uczyła nas u kołyski, wpajając w obyczaje, w sentymenty, w myśli, w ukochanie, przekonania i ideały — religię jako podstawę naszej spójni wychowawczej.

W budującej się ciągle panoramie miasta Gdyni, kiedy ślizga się teraz wzrok po dachach i fasadach domostw, zawdzięczających swój rozwój bezspornemu zwycięstwu, wynikłemu z żywiołowej emanacji życia polskiego, skupionego tu nad morzem, — z trudem dostrzeżemy Krzyż ten na kilku małych niepozornych kościółkach, zbudowanych obok szumiących arterii ulic z taką przedziwną skromnością i wątpliwą zasobnością ścian, jakby Gdynia nadal jeszcze była wioską rybacką, a nie wielkim już ogniskiem urbanistycznym, w którym żyje, tętni i pulsuje liczba stu dziesięciu tysięcy mieszkańców, a właściwie cała Polska dnia dzisiejszego i wzrastającego jutra.

Kilkakrotnie podnoszono konieczność zbudowania w Gdyni monumentalnej świątyni morskiej, któ-

ra by w sposób widomy i godny powagi wskazała i uwieczniła symbol głębokiego, nierozrwanego przywiązania Polski — jako państwa i narodu — do wiary katolickiej.

Za wiele — odpowiadano jednak na to — za wiele kosztów! Nie stać nas na to. Kryzys. Bieda... Czas z tym skończyć nareszcie.

Naród, który własnymi ramionami zbudował Gdynię, napewno bez wahania, z gotowością, z prawdziwym wzruszeniem, z całego serca, stanie u fundamentów i kielni, aby wznieść świątynię wdzięczności Bogu, że nas tu nad morzem odrodził i obdarzył siłami ducha niespożytego, zdolnego do czynów przerastających nawet widoki, mierzone w marzeniach.

Czas ten przyszedł obecnie i dojrzał w oczach.

Na dzień 21 listopada r. b., za staraniem Ligi Morskiej i Kolonialnej, przeprowadzona zostanie zbiórka publiczna na terenie całej Polski na rzecz budowy Bazyliki Morskiej w Gdyni.

W dniu więc 21 listopada b. r. każdy Polak, każdy z nas, czujący wagę grosza składkowego, winien złożyć przy zbiorce powszechnej datek, boddaj część swych uczuć w to wielkie serce, które pocznie za naszą sprawą bić w Gdyni.

„Polska jest katolicka!“ — powiedział minister Kwiatkowski w swoim ostatnim przemówieniu, w lecie, w dniu znanej konferencji na temat przyszłej rozbudowy miasta Gdyni. — „Przyszła Bazylika“ — dodał wtedy — „ma być świątynią, tworzącą jedną całość z placem przed nią i morzem, — całość o głębokiej wartości i symbolice“.

Zdanie to, wypływa z intencji całego polskiego narodu. Stajemy znów na przedmurzu chrześcijaństwa.

Kiedy na wschodzie i na zachodzie Europy idea chrześcijaństwa jest deptana przez nowe prądy politycznych doktrynerów, — my tej idei chrześcijaństwa winniśmy postawić w obecnym czasie pomnik tym większy i tym okazalszy, im więcej serc i im więcej dusz pragnie dzisiaj w religii znaleźć ostoję wspólnej wiary i wyraz wspólnych uczuć.

Polska, państwo o 35-cio milionowej ludności, posiada 75,2 procent wyznawców katolicyzmu. Dodajmy rodaków za granicami i za morzami, a uzmysłowimy się nam w oczach potęga serc, bijących jednym rytmem. W takich warunkach spełnia się też nasze przeznaczenie wobec dalekiej przyszłości.

Widzimy w przyszłej świątyni w Gdyni, tu na szczytach morskich, — naszą morską Jasną Górę i Ostrą Bramę. Stanie się ona w czasach nowoczesnej Polski żywym tchnieniem naszej narodowej modlitwy, prośby i dziękczynienia za Boską pomoc dla naszych żeglarzy na morskich widnokręgach, dla dróg pielgrzymich z głębi kraju i dla pokoleń, którym zostawi widome świadectwo, żeśmy z nimi jednej mowy, jednej wiary i jednego Boga.

JANUSZ STĘPOWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



OTWARCIE PORTU HANDLOWEGO W PŁOCKU



Polska dysponuje rzekami o łącznej długości 14.177 km (z czego 4.949 km rzek jest zdalnych do żeglugi, a 9.228 km — tylko spławnych) oraz posiada 185 km kanałów żeglownych; jak wiadomo, ogromna większość tych śródlądowych dróg wodnych Polski znajduje się w stanie najwyższego zaniedbania.

Polityka wodno-komunikacyjna państwa zaczyna dziś koncentrować swą uwagę nad uporządkowaniem i rozbudową naszych śródlądowych szlaków wodnych. Naturalny szlak wodny Gdynia — Gdańsk — Sandomierz, od portów morskich do nowego ośrodka przemysłowego, to Wisła. Powinna ona być żeglowna i uprzystępniona dla ruchu towarowego na całej swej trasie, od Gdańska do Zagłębia Węglowego. Dotychczasowy stan transportu wodnego na Wiśle był nad wyraz nikły. Podczas gdy w Niemczech na 12.700 km dróg wodnych w r. 1935 transport wyniósł ponad 101 milionów ton, we Francji na 12.000 km dróg śródlądowych ruch towarowy wyniósł 70 milionów ton, — to w Polsce na 5.000 km dróg wodnych roczny transport przekroczył zaledwie pół miliona ton. Obecny stan Wisły i całej naszej żeglugi śródlądowej, za wyjątkiem Wisły pomorskiej, przedstawia się bardzo niekorzystnie. Tak więc na dolnej Wiśle (od Warszawy w dół) łączna ilość przewiezionych ładunków w roku 1934 wyniosła zaledwie 0.54 milionów ton. Podczas gdy przeciętny tonaż statków,

kursujących po Renie wynosił 640 ton, kursujących po Łabie — 320 ton, a po Odrze — 300 ton, to przeciętny tonaż statków kursujących po Wiśle wynosił 59 ton. W tych warunkach ładunki masowe, jak: drzewo, węgiel, cement, kamień, cukier, ruda, złom, idą z głębi kraju nad morze i odwrotnie, — koleją.

Toteż pomimo, że Polska jest bardzo bogato wyposażona w naturalne drogi wodne, ruch towarowy na naszych rzekach wynosi zaledwie 1% ogólnego ruchu transportowego.

Wisła, posiadająca dorzecze o powierzchni ponad 193.000 km² czyli większe od Łaby lub Odry, nie odgrywa w ruchu komunikacyjnym kraju poważniejszej roli, a miasta nadwiślańskie, leżące nawet poniżej Warszawy, jak: Płock, Włocławek, Fordon, Grudziądz, Tczew, nie rozwijają się tak, jak by powinny, uwzględniając ich naturalne warunki geograficzne. Budowa portu w Płocku jest punktem zwrotnym, który niewątpliwie zapoczątkuje ruszenie z miejsca palącej sprawy regulacji i uszlachetnienia naszych, tak zaniedbanych dotychczas, śródlądowych dróg wodnych.

Płock, starożytna stolica księstwa Mazowieckiego, miał swoje radosne święto w dniu 9-go października roku bieżącego. W dniu tym nastąpiło uroczyste poświęcenie i otwarcie wielkiego portu handlowego w Płocku. Moment ten posiada duże znaczenie dla rozwoju żeglugi wiślanej, która, mając do przewyciężenia ciężkie warunki nawigacyjne, nie

— Takich cudzoziemców zatraconych trzeba krótko trzymać — zaopiniował Donkin uprzejmie w stronę otoczenia: — Jeśli się ich nie osadzi na miejscu, to porwą się na ciebie jak nic“.

Lecz to poczucie obcości w środowisku anglosaskim może jeszcze bardziej i plastyczniej uwidaczniać się w noweli „Amy Forster“ (polski tytuł — „Janko Góral“). Conrad zupełnie zasymilowany nie mógłby napisać takiej rzeczy. Mógł ją stworzyć jedynie człowiek, w którym świadomość odrębności w środowisku anglosaskim nie zatarła się nigdy. Jakaż niezgłębiona przepaść dzieli świat ludzi z West Colebrook, małej wioski na wybrzeżu angielskim, a świat Janka Górala — emigranta polskiego. Jak bezwzględnie i okrutnie ustosunkowuje się do niego na początku społeczność angielskiej wioski. Janko, polski góral z Podkarpacia, wyrzucany na brzeg angielski po awarii statku pasażerskiego, który wioził go z tysiącem innych emigrantów z Hamburga do Ameryki, błąka się po polach, łąkach i lasach okolicznych koło West Colebrook, przerażony, wywołujący postrach swoim wyglądem i swoją mową, wśród mieszkańców Anglików. Conrad nie żałuje brutalnych chwytów i choć obraz jak w każdym dziele literackim jest zgęszczony, to jednak łatwo wyczuć tu alegorię do osobistych przeżyć samego autora.

Oto wyjątek z „Amy Forster“, w którym świadomość odrębności jest aż nadto widoczna:

„Coś w rodzaju szału pomogło mu (Jankowi Góralowi) dostać się na strome wzgórze w Norton. Jego to na pewno znalazł nazajutrz wczesnym rankiem woźnica z Brenzett... i nawet zeskoczył, aby mu przyjrzeć się z bliska, lecz cofnął się potem, onieśmielony jego kompletną nieruchomością i czymś dziwnym w wyglądzie tego włóczęgi... Nieco później kilkoro dzieci wpadło do szkoły w Norton, w takim strachu, że nauczycielka wyszła na dwór i ofuknęła z oburzeniem „wstrętnie wyglądającego człowieka“, stojącego na drodze... Furman od Bradley'a nie tań, że ściągnął batem jakiegoś włochoatego Cygana, który wyskoczył na drogę u zakrętu... Furman pomacał go batem, jak się patrzy i trafił akurat w twarz, tak, że tamten rozciągnął się jeszcze prędzej, niż przed tym uskokczył... Także trzech chłopców przyznało się później, że rzucali kamieniami na dziwnego włóczęgę, który przemoknięty, zabłocony i — jak się zdawało poprzednio — pijany, waleśał się po wąskiej, głębokiej drodze koło wapniarni... Mamy również niezaprzeczane świadectwo mrs. Finn..., która widziała jak ów włóczęga, przelazł przez niski murek, otaczający pastwisko... i zatoczył się prosto na nią, głośno coś szwargocząc; już sam jego głos mógł człowieka przyprawić o śmierć ze strachu“.

Powieści i nowele Conrada są wybitnie egocentryczne. W każdym z swoich dzieł, Conrad tworząc postać głównego bohatera, wciela w siebie własne przeżycia, a jeśli nie przeżycia, to własne doznania. Tragizm Janka Górala, Lorda Jima, Decouda i Almayera, to również dramat osobisty autora.

Przecież sam Conrad w „Personal Record“, pisze otwarcie:

„...Wiem, że powieściopisarz wciela się w swoje dzieło. Jest on jedyną istotą realną, w wynale-

zionym świecie wśród urojonych rzeczy, wydarzeń i ludzi. Pisząc o nich, pisze tylko o sobie...“

Lecz spójrzmy teraz, jakież to przedziwne koleje zaniósł tego niezwykłego człowieka na pokład statku angielskiego, a potem wysunęły go na czoło angielskiej literatury.

Conrad był romantykiem — ofiarą własnej wyobraźni. Pociągnęło go środowisko ludzi morza, z którym pragnął się utożsamić. Pociągnął go świat, o którym czytał w książkach, i o którym marzył, jako młody chłopiec. Znalazłszy się w tym świecie, asymiluje się szybko, lecz asymiluje się jedynie częściowo. Poczucie odrębności w środowisku angielskim nie opuszcza go. W głębi zawsze czuje się obcym. Echa przeszłości: śmierć matki na wygnaniu w Wołogdzie, śmierć ojca w Krakowie (w rok po powrocie z zesłania), chlubne tradycje rodu Korzeniowskich żyją w jego wrażliwej pamięci.

Przed wyjazdem do Marsylii jest narażony na wiele zarzutów i przykrości ze strony rodziny. Rodzina chce go oddać do szkoły marynarki wojennej w Pola. Lecz Conrad-romantyk, spragniony przygód i przeżyć, o których czytał w książkach, obiera inną drogę. Jedzie do Marsylii i zaciąga się na żaglowiec francuski. Jeśli nawet nosił się na początku swej morskiej kariery z zamiarem powrotu do Krakowa, to powstrzymuje go od tego myśl o ironicznych uwagach, na jakie po powrocie może się narażać. Jest wrażliwy i ambitny. Nie chce wracać jako rozbitek życiowy, żeby nie narażać się na śmieszność. Chce coś zdobyć. I dlatego pozostaje...

Pisałem już o tym, jak Conrad, wrażliwy i wiecznie świadomy swej obcości w środowisku anglosasów, pływa na statkach angielskich prawie dwadzieścia lat. Morze już nie pociąga go. Wszystko, co dać mu mogło, doświadczył w ciągu swej długiej i obfitej w przygody kariery. Ma już lat 37. Jest na stanowisku kapitana. Rezygnuje z morskiej służby i osiada chwilowo w Londynie. Tu też rozpoczyna swą drugą karierę: pracuje nad „Almayer's Folly“.

Co myślał ten niezwykły, samotny człowiek, gdy, siedząc w małym pokoiku umeblowanym przy Pimlico Square, harował jak wół nad „Almayer's Folly“? Czy przewidział trudności, konflikty duchowe, wreszcie zarzuty, na jakie się narazi? Czy przewidział samotność, jaka go otoczy, brak zrozumienia? Obrał przecież drogę, po której nikt jeszcze nie kroczył.

Któż to wie. Można jedynie przypuszczać. Problemy tej miary ujawniają się dopiero wtedy, gdy się ich doświadczy. Każde powołanie nastęrcza swoje zagadnienia, lecz wyrastają one dopiero podczas pracy. Conrad zaawansował się dość daleko ze swoją twórczością, gdy wyłoniło się nagle zagadnienie jego polskości. Jako pisarz angielski nie mógł wołać głośno: „Jestem cudzoziemcem“. To jest zrozumiałe, aczkolwiek to wywołuje najwięcej zarzutów. Lecz posługiwanie się obcym językiem, jako narzędziem w swojej twórczości, pociąga zobowiązania. Dla pisarza obcego pochodzenia — bardzo tragiczne zobowiązania. Wyobraźmy sobie cudzoziemca, który wybiłby się na czoło naszej literatury, a potem podkreślałby głośno swe obce pocho-

CONRAD—WYCHODŹCA



Dwadzieścia lat, spędzonych na statkach brytyjskich, w środowisku angielskich marynarzy i w tak sprzyjających warunkach asymilacyjnych, jakie daje pokład żaglowca, mimo wywarcia olbrzymiego wpływu na psychikę Conrada, wpływu, który pchnął go na drogę sławy, lecz który był również przyczyną tragedii, samotności i wiecznej rozterki duchowej tego rozdwojonego człowieka, nie zdołały jednak przyczynić się do jego kompletnej asymilacji wśród społeczności angielskiej.

Intuicyjność natury Conrada, jedna z najwybitniejszych cech jego osobowości, zdolność utożsamiania siebie z postaciami i osobami, przemawiającymi do jego wyobraźni, była bezsprzecznie powodem, dla którego morze pociągnęło go ku sobie i dla którego Conrad zaciągnął się do marynarki angielskiej, pchany przez ten „niewytłumaczalny impuls“, o jakim tak często wspomina w swoich książkach.

Już w latach chłopięcych, czytając książki podróżnicze w dalekim Krakowie, Conrad nieraz musiał utożsamiać siebie z bohaterami powieści Coopera i Marryata (do czego sam się zresztą przyznaje), wzywać się w ten obcy świat, który mimo swojej obcości fascynował go swoim romantyzmem. Będąc w Marsylii, gdzie początkowo zaciągnął się na żaglowiec francuski, Conrad po trzech czy czterech latach płynie już na statku angielskim na wschód — do Australii; jest wśród ludzi i typów, które żyły w jego wrażliwej wyobraźni od lat chłopięcych.

Jaki wpływ środowisko to wywrzeć mogło na 21-letnim Conradzie, odgadnąć nietrudno. Zważywszy warunki w jakich się znalazł i recepcyjność je-

go natury, należy przypuszczać, iż proces asymilacji musiał postępować szybko. Znalazłszy się w środowisku, które przemawiało doń od lat młodzieńczych, Conrad nie chciał być postronnym widzem, lecz jego częścią; takim samym marynarzem, jak ci, którzy otoczenie to stanowili. Był młody i fantazja poniosła go daleko.

Dnia 30 maja 1880 roku, to znaczy w siedem lat po tym, jak Conrad opuścił Kraków, udając się do Marsylii, wuj jego Tadeusz Bobrowski, gorliwy patriota polski, pisze do niego:

„Nie można być wolnym ptakiem przez całe życie. Człowiek musi ostatecznie należeć do tej lub innej narodowości. Prędzej czy później, będziesz musiał na to się zdecydować, lecz w każdym razie lepiej jest zrobić to wówczas, gdy człowiek jest wolny, a nie czekać, aż warunki zmuszą go do tej decyzji“.

Lecz kwestia przyjęcia obywatelstwa angielskiego — Conrada mało obchodzi. Dopiero w pięć lat po tym liście, a w dwanaście po opuszczeniu Krakowa, Conrad naturalizuje się, jak widać niezbyt pochopnie, prawdopodobnie zmuszony do tego warunkami materialnymi.

Lecz wróćmy na pokład żaglowca angielskiego, na którym Conrad po raz pierwszy w życiu płynie do Australii. Jak czuł się młody Conrad w tym nowym otoczeniu? Czy nie był narażony na przykre uwagi o jego obcym pochodzeniu, które, jeśli już nie powierzchowność, to niefortunny akcent zdradzał od razu.

Dużo jest śladów w jego twórczości i w jego listach, świadczących o tym, że młody Conrad zapewne odczuwał rezerwę, a nawet antagonizm niektórych członków załogi w stosunku do siebie.

Odstępczą postać Donkina w „Murzynie z załogi „Narcyza“, jest właśnie typem, od którego Conrad mógł doznać najwięcej przykrości. „Fluncky“ — sługus, człowiek o sponiewieranej godności, pragnący wywyższyć siebie swym urojonym, lepszym pochodzeniem — taka postać najpochopniej mogła ciskać obelgi i przykre uwagi pod adresem Conrada. Natomiast milczący Fin rosyjski, cudzoziemiec, jak i Conrad, i przedmiot docinków Donkina, jest najwyraźniej wcieleniem autora.

Oto wiele mówiąca scena z „Murzyna z załogi „Narcyza“.

„Idąc za tą radą (Donkin) zgarnął podarunki w zawiniątko, po czym zerknął ostrożnie w stronę rosyjskiego Finlandczyka, który stał z boku, zapatrzonej gdzieś nieprzytomnie, może zatopiony w kontemplacji czarodziejskich obrazów, opetujących ludzi jego plemienia.

— Usuń się z drogi, panie Holender! — rzekła ofiara brutalności Jankesów.

Fin nie ruszał się z miejsca — nie słyszał.

— Precz, mówię do kroćset! — krzyknął tamten, odpychając go łokciem. — Precz z drogi, ty tułacz głuchoniemy. Dalej!

Potrącony Fin zatoczył się, oprzytomniał i patrzył w milczeniu na krzykacza.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

posiadała ponadto dotychczas dostatecznego zagęszczenia portów handlowych. Dolna Wisła na odcinku Warszawa — Toruń, przekraczającym 200 km, nie miała żadnego nowoczesnego portu towarowego. Dziś ta luka zostaje zapelniona. Płock, jako port leżący na naszej głównej, naturalnej arterii komunikacyjnej — Wiśle, uzyskał nowe wartości jako punkt węzłowy komunikacyjnych dróg śródlądowych i kolejowych. Obsługiwać on będzie okręg przemysłowy Łodzi przy zastosowaniu frachtu łamanego na szlaku Gdynia — Gdańsk — Płock — Łódź.

Teren portu mieści się na lewym brzegu Wisły w Radzywiu. Port ten posiada obecnie trzy baseny i w przyszłości ma być powiększony o dalsze dwa i będzie zajmował powierzchnię około 11 ha. Jest to zatem największy port rzeczny w Polsce. Przez port płocki będzie iść tranzytem przede wszystkim eksport wyrobów przemysłu łódzkiego. Natomiast przemysł bawełniany będzie mógł tą drogą zaopatrywać się w swój podstawowy surowiec — bawełnę. Stąd również pójdzie zboże do Gdańska i mąka do Warszawy. Ogólny roczny przeładunek obliczony jest na około 215.000 ton. Ponadto port posiadać będzie największą w Polsce stocznnię do budowy statków rzecznych. Ogólny koszt budowy portu wyniesie około 5.200.000 złotych. Na budowę wydano już 3,7 miliona zł., co stanowi na nasze warunki bardzo poważną inwestycję.

Uroczystość poświęcenia i otwarcia portu zaszczycili swą obecnością min. komunikacji Ulrych, wiceminister Piasecki, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Łodzi Maciszewski, wojewoda warszawski Nakoniecznikoff-Klukowski, sufragani

płocki ks. biskup Wetmański i inni. Ligę Morską i Kolonialną reprezentował prezes Zarządu Gł. gen. St. Kwaśniewski, który w swym przemówieniu podkreślił, iż szlak wodny, jakim jest Wisła, w dalszym rozwoju powinien przynieść połączenie Bałtyku z Morzem Czarnym, co miałoby olbrzymie znaczenie dla podniesienia stanu gospodarczego w Polsce. Znamienne było przemówienie ministra Ulrycha, który oświadczył, że w programie wodno-komunikacyjnym naczelne dziś miejsce zajmuje akcja użegłownienia Wisły, to jest stworzenia z niej pierwszorzędnej drogi wodnej, łączącej morze z centrum kraju. Trzeba jednak — zakończył p. min. — aby czynnik społeczno-obywatelski współdziałał z tą akcją rządu.

Z racji otwarcia nowego portu rzeczny na Wiśle w Płocku, stwierdzić należy, że o rozwoju portów morskich decyduje dynamika ekonomiczna ich zaplecza. Także bowiem i Zagłębie Śląskie potrzebuje masowych transportów rudy i złomu, a w eksporcie — węgla i wyrobów hutniczych. Obydwa te ośrodki wiąże wstęga Wisły, przepływającej również przez nowy centralny okręg przemysłowy. Jej uporządkowanie staje się zatem zagadnieniem najwyższej doniosłości. Wisła i jej znaczenie polityczno-transportowe zaczyna dziś wzrastać w naszych oczach. Toteż gdy możemy zanotować tak ważny moment, jak uruchomienie nowego ośrodka transportowo-handlowego na Wiśle w Płocku, — powitać musimy wykonane dzieło z najwyższą radością, popularyzacja bowiem Wisły jako drogi wodnej — obecnie przeradza się w czyn zaczyna.

Mgr B. KRZYWIEC



Widok na Płock od strony portu w Radzywiu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



dzenie. Jak ustosunkowałaby się do niego opinia? I my sami? Każdy z nas — na ogół tak pobłażliwych dla wszystkiego, co obce?

Taki oto problem wyłonił się nagle przed Conradem. Co robić? Stoi wobec paradoksalnej sytuacji. Jest wybitnym pisarzem angielskim, w którym świadomość obcości w środowisku anglosaskim pogłębia się coraz bardziej.

Oto jej ślady w prywatnych listach Conrada.

W styczniu 1898 r. Conrad pisze do R. B. Cunninghame Grahama: „Bardzo, ale to bardzo, chciałbym go zobaczyć... Ale pan wie, jak wrażliwy jestem z powodu mej wadliwej angielszczyzny. W każdym razie proszę przygotować go na spotkanie z „zatrąconym cudzoziemcem“ („bloody furriner“), który będzie mówił doń niezrozumiałą gwarą z szybkością 10 węzłów (...). Jeżeli Pan go nie ostrzeże, zjawisko to może „przerazić go do tego stopnia, że poprościu zrzuci mnie ze schodów“.

A oto drugi list, pisany w grudniu tegoż roku do H. G. Wellsa:

„Dziękuję bardzo za „Człowieka niewidzialnego“, zatrzymam go jeszcze kilka dni.

Mówiąc szczerze, jest to rzecz istotnie doskonała..., lecz jeśli chodzi o „zatrąconych cudzoziemców“ („bloody furriners“), to nie ma ich tam wcale...“

W r. 1910, pisząc do Galsworthy'ego, dzieli się następującą uwagą, w której brzmi już ironiczna nuta rezygnacji:

„Sądzę, że jestem jedyną istotą na tych wyspach, która uważa Meyerbeera za wielkiego kompozytora, lecz jestem przecież cudzoziemcem i dlatego opinia moja nie zasługuje w zupełności na zaufanie“.

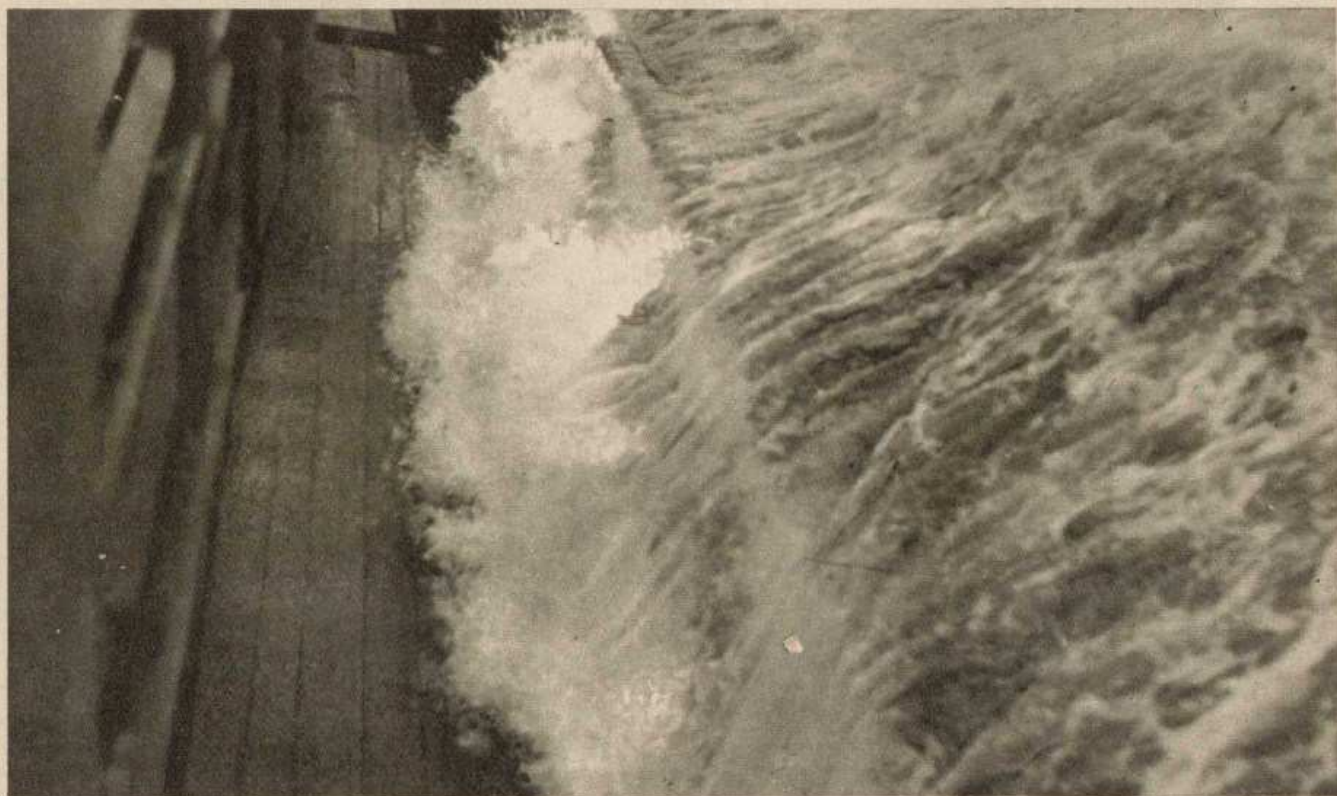
Jakież pozostaje wyjście z tej niesamowitej sy-

tuacji? Przekreślić wszystko, całą pracę, zrezygnować z twórczości, z tego co zostało zdobyte takim trudem i nadludzkim wprost wysiłkiem? Tak, to jest jedyne wyjście. A może rozpocząć trzecią karierę, pisać w języku ojczystym? Lecz Conrad ma już czterdzieści lat. Czasu pozostało niewiele. Musi się śpieszyć. Któż wreszcie zaręczyć może, że potrafi tworzyć w języku polskim. Powieści jego są oparte na reminiscencjach: zdania, słowa, uwagi, zasłyszane w przeszłości, cisną się pod pióro w angielskim języku. Musiałby znów zaczynać od początku. I ile by czasu zajęło opanowanie języka ojczystego? Całą młodość spędził wśród Anglików i mimo, że nie myślał jak Anglik, jednakże myślał już w obcym języku. Problemy, problemy, problemy! Nie może już ryzykować. Nie może wreszcie wyprawiać niebezpiecznych eksperymentów ze swoim rozdwojonym ja. Przenieść się w nowe środowisko, to znaczy znów przechodzić okres asymilacji, po to, żeby ostatecznie nie zasymilować się nigdy.

Do końca życia jest w wiecznej rozterce. Jest człowiekiem dwóch światów i nie należy do żadnego z nich. Jest zupełnie rozdwojony. Napady depresji dręczą go do końca życia. Zarzuty odstęstwa pogłębiają jego melancholię.

Jest tragiczną postacią, którą wyobraźnia pchnęła na tory niesamowitej przygody. Utwory jego tchnące pięknem, głębią i niezwykłym tragizmem, dla nas, polskich czytelników, są czymś więcej niż zwykłą beletrystyką. Bo z nich przez wszystkie postacie jego bohaterów, spogląda na nas przede wszystkim tragiczna postać człowieka wydziedziczonego; postać polskiego wychodźcy — inteligenta, który kroczył drogą samotną.

LEONARD CVALINA



Fala na pokładzie

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





G D Y N I A W P I E Ś N I

„Tyle wieków daleka, nikomu nieznaną,
byłaś wioską rybacką, i w słonecznym blasku
wstydyłaś się, żeś mała i biednie odziana
w szarą suknię, uszytą z nadmorskiego piasku”.
(Janusz Stępowski: „Gdynia”).

Ważne wydarzenia w życiu narodu znajdują swe odbicie nie tylko w aktualnej reakcji ogółu i prasy, która jest jego wyrazicielem i rzecznikiem, ale także w twórczości artystycznej. Artysta niechętnie wciąga w obręb swej twórczości treść aktualną, lęka się tendencji w swym utworze, obawia się obniżenia poziomu czystej sztuki przez angażowanie się w życie bieżące; stąd wiele spraw, które emocjonują ogół, nie znajdują echa w twórczych dziełach sztuki. Niezawsze jednak może artysta odgrodzić się od nurtu życia bieżącego, obserwować wypadki z wysokości swej wieży z kości słoniowej. Silne wstrząsy głębokich przemian społecznych, ziszczone lub zawiedzione nadzieje narodu, wielkie triumfy czy klęski, które znajdują głęboki odzew w duszy narodu, nie pozwolą artyście zostać na uboczu. Podczas gdy człowiek przeciętny reaguje najczęściej czysto uczuciowo, podlega nastrojowi chwili i wskutek tego na dane wydarzenia patrzy jedynie pod kątem aktualności, ograniczonych subiektywnych doznań, reakcja artysty jest inna, głębsza, mocniejsza, pełniejsza, jest pewnego rodzaju syntezą emocjonalną i światopoglądową, tym cenniejsza i wartościowsza, im głębiej wypływająca z psychiki narodu, im mocniej związana ze zbiorową duszą narodową, gdyż wówczas staje się reakcją artysty miernikiem napięcia uczuciowego całego narodu, stanowi dokument epoki.

Niewiele wydarzeń w odrodzonej Polsce poruszyło dogłębnie nasz świat artystyczny. Do tych nielicznych należy stworzenie portu - miasta Gdyni, będące aktem zbiorowej woli odrodzonego narodu polskiego. Oddziałał tutaj nie tylko sam fakt posiadania morza i własnego portu, nie tylko rozmach w tempie i jakości pracy, ale nie mniej możliwości, tkwiące w fakcie posiadania morza, możliwości zarówno psychiczne (wzbogacenie naszego charakteru narodowego o nowe cenne pierwiastki), jak i materialne. Gdynia stała się ucieleśnieniem dawnych marzeń, podświadomych tęsknot, stała się w miarę rozwoju naszą miłością i dumą, probierzem naszego charakteru narodowego. Zbyt dobrze jest znane przywiązanie polskiego społeczeństwa do Gdyni i morza, by trzeba się szerzej rozwodzić na ten temat. Nic też dziwnego, że nasz świat artystyczny, zwłaszcza literatura, nie pozostała obo-

jętna na ten najpoważniejszy czyn naszego społeczeństwa.

Zobaczmy teraz pokrótce, jakie echa pozostawiła Gdynia w naszej literaturze pięknej ostatnich lat. Stosunkowo duży jest plon poetycki; Gdynia na brak zainteresowania ze strony poetów skarżyć się nie może. Niestety, z obfitością nie idzie w parze jakość, budzi ona refleksje raczej smętne. Muszę tu z góry zaznaczyć, że brałem pod uwagę tylko utwory, zamieszczone w antologii poezji morskich Zbigniewa Jasińskiego, który jako doskonały znawca naszej literatury marynistycznej, w swej antologii pomieścił zapewne wszystko, co warte jest bacniejszej uwagi. Otóż, w świetle utworów, pomieszczonych w tej antologii, obraz poetycki Gdyni wypada dość blado i szablonowo. O niewielu tylko poezjach można by powiedzieć, że powstały z prawdziwego natchnienia poetyckiego, że napisali je poeci z Bożej łaski. Przewaga wierszy — to opisy zewnętrzne Gdyni, zwłaszcza portu, opisy przeplatane inwokacjami do narodu, wyrazami zachwytu nad polską ciężką narodową, entuzjastycznymi wykrzyknikami na temat gigantyczności portu, przejmującego widoku lasu masztów i maszyn. Te wynurzenia patriotyczne nie wywierają na czytelniku większego wrażenia. Rzadko spotyka się jakąś udatniejszą metaforę, szczęśliwe i sugestywne porównanie, głębszą i oryginalnie ujętą myśl. O typowej szablonowości opisu i myśli świadczyć może ten np. urywek z wiersza Lipińskiego, p. t. „Gdynia”:

„Jak Wenus z morskich pian, jak jutrznia się wylania
Słońce narodu wolnego: Gdynia.
Ten port, to nasz ból, radość nasza i szczęście,
Jedyną piękno nadmorskich zachwyków.”

Tenże poeta widzi Gdynię, jako „niepodległości pomnik, (co) nad morzem rośnie”, co „w światłach neonów śpiewa nadzieje”. „Niepokój twórczy drży w twoich nowych murach i dokach” — mówi dalej Lipiński, — „ty czuwasz Gdynio tworząca na straży w aniołowych barwach obłoku... tam rodzi się przyszłość nasza” („Gdynia i morze”). Obrazy i myśli Lipińskiego okazują się dość banalne, nie wzruszają nas ani treścią, ani formą, poprawną, ale nie ciekawą.

Silniejsze napięcie uczuciowe, większą gładkość i potoczność formy przejawia w swym wierszu o Gdyni Witold Zechenter, choć i tutaj nie znajdziemy myśli olśniewających. Gdynia w wierszu Zechentera jest „spełnieniem snu, wyśnieniem marze-

nia, dumą i radością", jest „żelazobetonem wierzeń", „pomnikiem zbudowanym przez naród". — W wierszach tego rodzaju (należą do nich także: wiersz Janiny Zabierzewskiej: „Gdynia", i Zb.-Gk.: „Gdynia") znajdujemy echa tych corocznych deklamacji i frazesów, jakie tysiącami się wygłasza z okazji uroczystości morskich. Samo położenie Gdyni, krajobraz gdyński, nie wielu interesuje poetów. Z udatniejszych opisów wymieńmy, zawarte w utworach Wandy Karczewskiej („Gdynia") i Wawrzyńca Czeresniewskiego („Gdynia"). Karczewska sugeruje nam taki obraz: Gdynia „rzuciła się w morze wspaniałym zwycięskim kraulem", — Czeresniewski zaś pokazuje nam, jak „plecy wsparła we wzgórza — czołem morską toń wzburza — widzisz odpływającą Gdynię". Oba te wiersze wyróżniają się w ogóle wśród poezji o Gdyni. W wierszu Czeresniewskiego elementy słuchowe i wzrokowe tworzą wcale plastyczną wizję Gdyni. Wszędzie, oczywiście, powtarzają się mniej lub więcej szczęśliwie wyrażone uczucia patriotyczne.

Najmocniejsze i najpełniejsze wrażenia artystyczne pozostawiają wiersze Tuwima i Stępowskiego. Pierwszy („Gdynia") ujmując swą powagą i umiarem, pięknie cyzelowanym słowem, drugi siłą emocjonalną. Stępowski zaklął w postać Jakś Sebastiana („Gdyńska śpiewanka" z „Legendy o masztowej sośnie"), młodego robotnika portowego, wiarę i siłę narodu, młodą, twardą moc czynu. Oto np. fragment środkowy tego wiersza:

„a gdy młot zmógł nad czoło,
jeszcze wyżej, u góry,
zakwitnęły na palach,
nad kamienie i mury,
dymne wstęgi kominów
i w ognistej patoce
rozłumili pochodem
wodę w gdyńskiej zatoce."

Miasto samo, jego życie wewnętrzne — nie budzi zaciekania poetów. O ludziach Gdyni, nowym typie polskiego mieszczanina, handlowca, robotnika — nie słyszymy prawie nic. W bardzo skromnym zakresie występują oni jedynie we wspomnianym wierszu Stępowskiego i wierszu Zb.-Gk. („Gdynia"). Stępowski postawił pomnik poetycki polskiemu robotnikowi, Zb.-Gk. wspomina o marynarzach, stojących na straży polskiej godności i polskiego interesu „plecami do Genewy i Hagi" i o „pijanych kobietach portowych".

Znamienne jest, że żaden z poetów nie pokusił się o rodzaj epeji o Gdyni, o odmalowanie nastrojów mas w czasie różnych uroczystości morskich, organizowanych w Gdyni, o obserwacje różnych przedstawicieli polskich ziem, przybyłych po raz pierwszy nad morze, do nieznanego im konstrukcją i wyglądem miasta. Nikt nie próbował oddać nastroju polskiego emigranta, przybyłego po latach do polskiego portu, atmosfery portowych knajp gdyńskich, mających zapewne swoisty charakter, odmienny od innych knajp portowych. Nikt nie pokusił się o poetyckie ujęcie egzotyizmu Gdyni, nędzy i zbytku gnieźdzącego się w tak nowym i zupełnie specyficznym mieście. Ograniczono się przeważnie do bardzo zewnętrznego ujęcia Gdyni i związanych z nią problemów, do deklamacji patriotycznych z sentymentalną leżką. Nawet dawna

przeszłość Gdyni, jej aspekty historyczne, zestawienie Gdyni dawnej i nowej, nie pociągały poetyckiej wyobraźni. Wyjątek stanowi poemat Stępowskiego („Gdynia", Deklamacje, śpiewy, tańce. Wyd. LMK. Warszawa 1936 r.), który jest udaną próbą epicznego przedstawienia dziejów Gdyni od Władysława IV do czasów najnowszych. Liryczny charakter niektórych partyj, w których momenty patriotyczne zaznaczone są dyskretnie, nadają się szczególnie do deklamacji. W tej też głównie intencji napisał Stępowski ten utwór.

Interesującą wizję poetycką dawnej i nowej Gdyni stworzyła także Wanda Karczewska („Gdynia II"):

„Dudniły ciężko po pustym wybrzeżu
fale zielone zwarte.
Na dymach wyrosłe
kaszubskie chce otułać sosny.
W słońcu — wiewiórce.

Aż nagle —
z torfów
pastwisk dzikich
poczęły biec po Wiku
nawoływania
okrzyki.

W nadmorską ciszę
uderzył oskarde
wielki budowniczy.

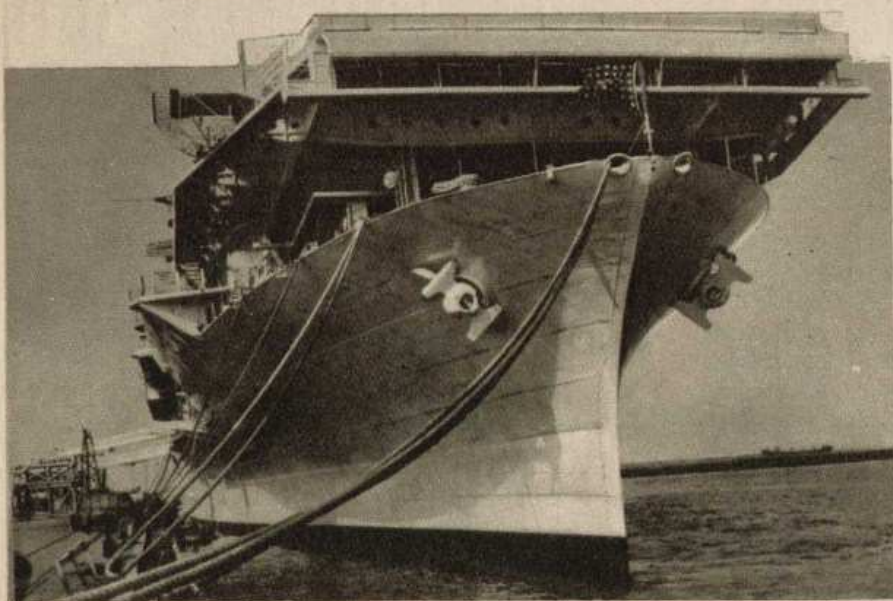
Twardo
ostro
wdarły się w wodorosty
przecięły pienne pola
żelbetonowe
mola kamienne.
Ponad stuokle bloki białe —
powychylały głowy
żelazne krany
dźwigi portowe."

Przyglądając się skromnemu dorobkowi naszej poezji w tej dziedzinie, można by powiedzieć słowami Żeromskiego, że właściwie „oko polskiego artysty nie dojrzało" jeszcze Gdyni, że deklamacja, dobra wola — nie mogą zastąpić prawdziwego artystyzmu. Czyż temat nie wart tego był, by budzić głębsze zainteresowanie naszych pisarzy, poetów i prozaików? Czy też Gdynia, jako symbol aktualnych i przyszłych możliwości narodowych, jako kamień węgielny nowego polskiego życia, nie znalazła jeszcze należytego zrozumienia? Może prozaicy nasi potrafili coś więcej, ciekawiej i głębiej powiedzieć o Gdyni? Zobaczymy.

ALFRED JESIONOWSKI



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ



Stany Zjednoczone A. P. — Spuszczenie na wodę w Norfolk amerykańskiego lotniskowca „Yorktown”

Polska. W dniu 28-go września przybył po czteromiesięcznej nieobecności O. R. P. „Iskra”. W czasie swej podróży okręt odwiedził Francję, Anglię, wyspy Oceanu Atlantyckiego oraz Morze Śródziemne. Na podkreślenie zasługuje postój w Cagliari (Włochy), gdzie załoga okrętu nawiązała bardzo serdeczne stosunki z miejscowymi władzami i ludnością.

W pierwszych dniach października „Iskra” rozpoczęła zaprawę morską młodych kandydatów do Szkoły Podchorążych i odbyła szereg krótkich podróży po Bałtyku.

Poza tym w ciągu września przebywał za granicą O. R. P. „Wilia”. Okręt ten, mający na pokładzie podchorążych Mar. Woj., był w Cowes (Anglia) celem wyładowania załogi i sprzętu dla O. R. P. „Błyskawica”, a następnie w Hawrze, skąd podchorążowie udali się do Paryża dla zwiedzenia Wystawy Światowej. Okręt powrócił do Gdyni 15 września.

Dnia 15 października b. r. odbyła się w Gdyni na pokładzie O. R. P. „Bałtyk” uroczystość promocji 31 wychowanków toruńskiej Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej na podporuczników.

Anglia. Nie przebrzmiały jeszcze echa napadu na kontrtorpe-

dowiec „Havock”, który został zaatakowany przez łódź podwodną nieustalonej narodowości (torpeda przeszła o parę metrów za rufą), gdy oto nadeszła wiadomość o nowym napadzie na okręt Jego Królewskiej Mości: kontrtorpedowiec „Fearless” został obrzucony bombami przez samolot również nieustalonej narodowości, który następnie szybko oddalił się w kierunku Gijon, to jest ostatniego rządowego punktu oporu na froncie północnym w Hiszpanii. Na szczęście żadna z bomb nie trafiła. Wreszcie cały szereg statków handlowych został zaatakowany na Morzu Śródziemnym.

W związku z tą sytuacją i na skutek podpisanego traktatu przez mocarstwa morskie, wysłano na Morze Śródziemne dwie flotyle kontrtorpedowców.

Według prasy angielskiej admiralicia nosi się z zamiarem wniesienia do parlamentu wniosku o przyznanie dodatkowego kredytu nadzwyczajnego w kwocie 50 milionów funtów (1200 milionów złotych), przeznaczonego na budowę 4 pancerników, 7 krążowników, 18 kontrtorpedowców, 6 łodzi podwodnych, 200 samolotów oraz znacznej ilości szybkobieżnych kutrów torpedowych. Jednakże, po uzyskaniu zgody, wyłonią się poważne przeszkody natury technicznej, gdyż już obecnie przemysł an-

gielski zaledwie może podoląć zamówieniom.

W ciągu września spuszczone na wodę następujące okręty: kontrtorpedowce „Somali”, „Mashona” i „Eskimo”, pierwsze z serii zamówionej w ubiegłym roku: 1850 ton, 44.000 KM, 36 węzłów; ciekawe jest uzbrojenie tych okrętów, które będą miały zaledwie 4 wyrzutnie torpedowe, ale za to aż 8 dział 120 mm o dużym kącie podniesienia. Można je uważać za pływające baterie przeciwlotnicze dla ochrony zarówno eskadr jak i konwojów.

Poza tym spuszczone na wodę łódź podwodną „Sterlet”, pierwszą z trzech zamówionych przed dwoma laty: 670/960 ton, 1 dział 76 mm i 6 wyrzutni torpedowych.

Przystąpiono do budowy krążownika „Naiad” o 5300 ton, oraz kontrtorpedowców „Jervis” i „Kelly” po 1650 ton i łodzi podwodnych „Taku”, „Tarpon” i „Thistle”.

Wreszcie zostały ostatecznie przyjęte i rozpoczęły kampanię czynną krążowniki „Glasgow” i „Sheffield” po 9000 ton z 12 działami 152 mm, oraz kontrtorpedowiec „Ivanhoe”, przedostatni z serii 9 zamówionych w 1935 r.

Stany Zjednoczone. Admiralicja oświadczyła, że program morski na rok 1938 obejmuje 2 pancerniki po 35.000 ton i 2 krążowniki po 10.000 ton, niezależnie od pewnej ilości okrętów innych typów. Dodała jednak, iż Stany Zjednoczone nie zamierzają chwilowo przynajmniej przekroczyć tonażu określonego w wygasłych obecnie traktatach morskich, ani również brać udziału w rozpoczętym wyścigu zbrojeń. Nowe okręty nie zwiększą stanu floty, lecz zastąpią jedynie przestarzałe jednostki.

Poza tym admiralicia postanowiła, że budujące się pancerniki po 35.000 ton będą ostatecznie uzbrojone w 9 dział 406 mm, rozmieszczonych w 3 wieżach potrójnych. Działa te, strzelające pociskami wagi 1180 kg na odległość do 40 km, będą wykonane przez arsenał państwowy. Ponieważ jednak możliwe jest nie wykończenie ich w terminie, przeto pierwsze okręty otrzymają zapasowe działa 406 mm pancerników typu „Colorado”.

Znacznie, bo prawie roczne opóźnienie odbioru lotnikowca „Yorktown” nastąpiło na skutek wadliwej budowy przekładni turbin. Stocznia, budująca ten okręt, nie zwróciła się do wytwórci wyspecjalizowanej w konstrukcji tych mechanizmów, lecz sama opracowała nowy typ, który zawiódł, narażając stocznię na bardzo poważne straty. Zachodzi uzasadniona obawa, że budujący się w tej samej stoczni drugi lotniskowiec „Enterprise” zostanie również znacznie opóźniony. Są to okręty po 20.000 ton, 232 m długości, przystosowane do transportu 75 samolotów różnego typu.

Zamówionym czterem łodziom podwodnym transzy 1937 nadano nazwy: „Seadragon”, „Sealion”, „Searaven” i „Seawolf”.

Włochy. W ciągu września spuszczone na wodę kontrtorpedowce „Aciere” i „Camicie Nere”, pierwsze dwa z serii 12 zamówionych w ubiegłym roku (po 1500 ton, 4 działa 120, 4 działka 37 mm, i 6 wyrzutni torp.), torpedowce „Lira” o 600 ton i łódź podwodną „Foca”: 1100/1600 ton, szybkość 15/10 węzłów, zasięg pływania 8500 mil, uzbrojenie: 1 działko 100 mm, 6 wyrzutni torped i pewną ilość min.

Pobyt w Tunisie eskadry

szkolnej w składzie zagłowców „Amerigo Vespucci” i „Cristoforo Colombo” zakłócony został bardzo nieprzyjemnym zajściem. Mianowicie pewna grupa kadetów i marynarzy wtargnęła do redakcji pisma antyfaszystowskiego, zdemolowała lokal i zraniła bronią palną kilku pracowników. Żandarmeria aresztowała sprawców zamachu. Dowódca eskadry wysłał wprawdzie pismo ubolewające, jednak wszystkie przyjęcia na cześć załóg włoskich zostały odwołane.

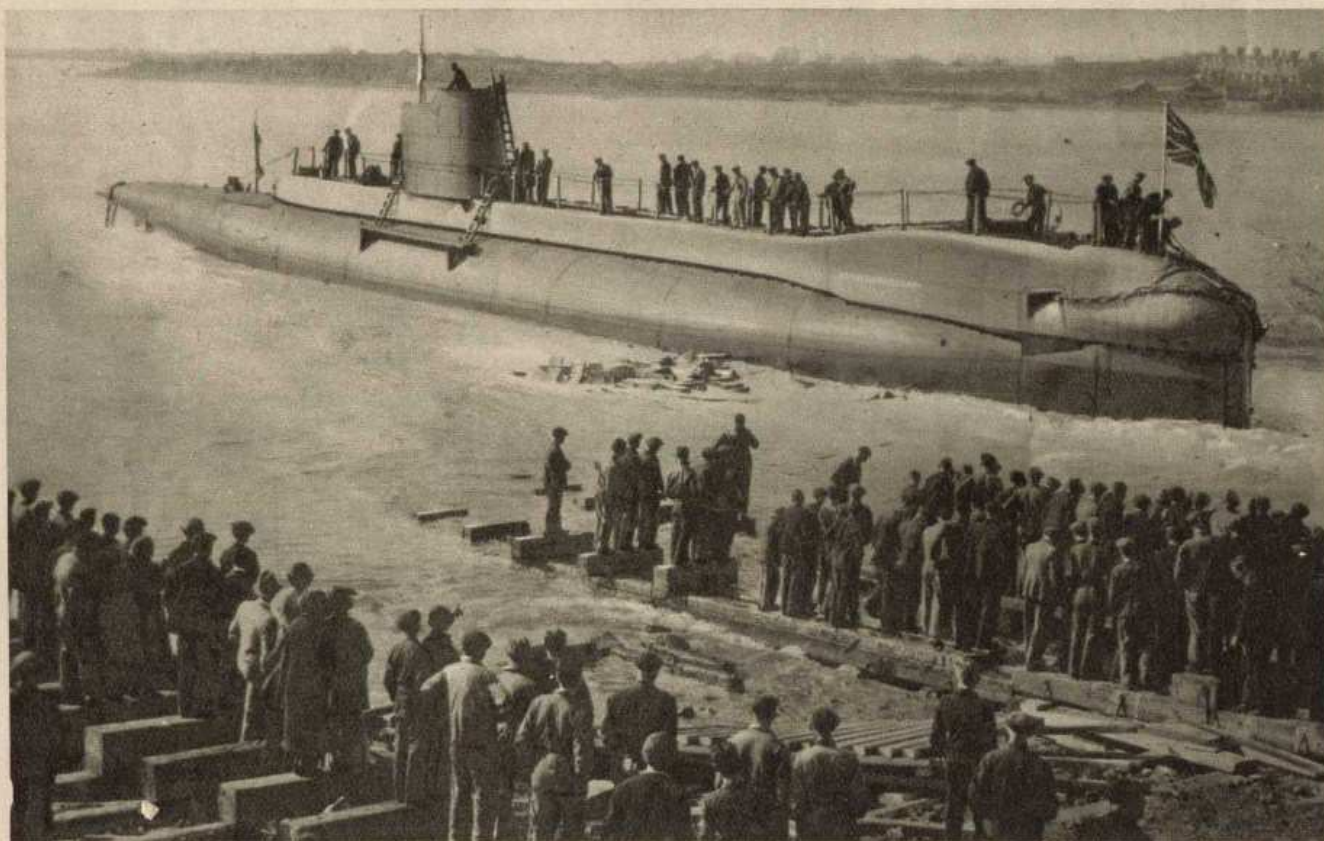
Francja. W związku z podpisaniem traktatu w Nyon o zwalczaniu piractwa na Morzu Śródziemnym, ministerstwo marynarki zarządziło wysłanie na ten obszar 3 superkontrtorpedowców i 6 kontrtorpedowców, należących do eskadry Morza Północnego.

Hiszpania. 7-go września nastąpiła koło Algeru poważna potyczka pomiędzy krążownikiem powstańczym „Canarias” a krążownikami rządowymi „Libertad” i „Nunez-Mendez”. W trzy dni później „Canarias” przechrodził przez Cieśninę Gibraltarską z dużym przechylem, udając się do Kadyksu, celem dokonania napraw. Na podstawie wiadomości niesprawdzonych, „Libertad” zatonał na redzie w Kartagenie, a

„Mendez-Nunez” odniósł poważne szkody. W Kadyksie znajduje się krążownik powstańczy „Balears”, uszkodzony w poprzednich działaniach.

Kontrtorpedowiec rządowy o 1500 ton „Jose Luiz Diez” przybył na początku września do Falmouth (Anglia) celem naprawy. Gdy roboty zostały ukończone, na krótko przed odkotwiczeniem, 66 ludzi załogi zdezerterowało i zostało internowanych przez władze miejscowe.

Ciekawe są przygody rządowych łodzi podwodnych „C 2” i „C 4” po 850/1300 ton, które we wrześniu znajdowały się we Francji dla naprawy. Mianowicie kilku agentów gen. Franco wtargnęło na pokład pierwszej z nich, znajdującej się w Brest, starając się przekupić załogę kwotą 2 milionów franków i skłonić ją do przejścia na stronę powstańców. Gdy jednak załoga odmówiła, agenci wyciągnęli broń, usiłując siłą zdobyć okręt. Zaalarmowana strażą żandarmeria przybyła na miejsce zajścia i aresztowała sprawców. Ciekawe jest to, że wśród napastników znajdował się dowódca łodzi podwodnej „C 4”, przekupiony przez agentów. Posel hiszpański we Francji wyznaczył czasowo na stanowisko dowódcy obu tych okrętów dwóch młodszych oficerów.



Anglia — Spuszczenie na wodę w Barrow dwu nowych angielskich łodzi podwodnych „Undine” i „Triton”

względu na jego wiek, który tylko byłby zdolny się poruszać.

Ten nadzwyczajny popyt — jest swojego rodzaju fenomenem, a dla producenta samochodowego — niebywałą okazją.

Możliwości te — jak pisze „The Crown Colonist” — nie zostały jednak do tej pory wykorzystane przez firmy angielskie, które dały się uprzedzić na tym polu firmom amerykańskim.

W ramach tegorocznej Wystawy Paryskiej, która ściągала liczne rzesze turystów ze wszystkich stron świata, odbył się cały szereg zjazdów i kongresów, między innymi również i kolonialnych.

Niektóre z nich, ważniejsze, odbywały się pod protektorem francuskiego ministra kolonii — a mianowicie — kongres prasy kolonialnej, kongres ewolucji kulturalnej, kongres badań naukowych, kongres izb handlowych i rolniczych, kongres rolnictwa tropikalnego i podtropikalnego i t. d.

Trzeba zaznaczyć, że delegatem LMK na Międzynarodowe Kongresy Kolonialne w Paryżu był p. Leon Sapieha, poseł na Sejm, członek Zarządu Funduszu Akcji Kolonialnej.

„Voelkischer Beobachter“ z dn. 8.IX b. r. zawiera ciekawy artykuł o jednej z najważniejszych niemieckich szkół kolonialnych w Witzenhausen a. d. Werra. Szkoła ta jest właściwie jedyną w swoim rodzaju uczelnią w Niemczech. Jest to szkoła wyższego typu, i ma za zadanie przygotowanie kadr samodzielnych farmerów, niższych urzędników kolonialnych, a także służy jako zakład dla dokształcania nauczycieli szkół powszechnych dla pracy w koloniach. Program tej szkoły przystosowany jest do celów, jakim służy i zawiera dział nauk teoretycznych z dziedziny politycznej i gospodarczej, dział nauk praktycznych, oraz naukę języków obcych.

Jak donosi wyżej wymienione pismo niemieckie — szkoła w Witzenhausen — nawet obecnie, kiedy Niemcy nie posiadają żadnych kolonii — liczy około 120 studentów. Szkoła ta posiada dla celów doświadczalnych majątek ziemski, wielkości 1000 morgów, Gielsterhof, w którym studenci przechodzą przeszkolenie praktyczne, pracując fizycznie we wszelkich działach gospodarstwa



Moment otwarcia wielkiego apelu kolonialnego, jaki w dniu 9 ub. m. odbył się w Berlinie na sali Domu Koncertowego „Clou“

rolnego, hodowli i gospodarstwa domowego.

Drugą szkołą czysto kolonialnego typu w Niemczech jest szkoła kolonialna dla dziewcząt w Rendsburgu. Szkoła ta ma za zadanie praktyczne przygotowanie gospodyń na farmach, czy to jako żon farmerów, czy też najemnych gospodyń.

Z tego powodu program szkoły jest głównie nastawiony w kierunku praktyczno - gospodarczym — przy czym dążeniem szkoły jest danie również swym wychowankom pewnej sumy wiedzy teoretycznej jako podstawy pod wiedzę praktyczną.

Spośród przedmiotów ogólnych, znajdujących się w programie tej szkoły, wymienimy następujące, jak np. wychowanie obywatelskie, nauka o biologicznym dziedziczeniu, nauka o rasie, element niemiecki na obczyźnie i t. p.

Ponadto program uwzględnia również w dość znacznym zakresie wychowanie fizyczne.

Opublikowane ostatnio dane statystyczne, obrazujące obroty handlowe Konga za pierwszy kwartał r. b., dowodzą stałej poprawy sytuacji ekonomicznej tego kraju. Ogólna cyfra importu w tym okresie wynosi 62.479.545 kg, wartości 196.296.700 fr. Udział Belgii w tych cyfrach wynosi 29.391.154 kg, wartości 90.157.731 fr. W r. 1936 w tym samym okresie import wyniósł 40.486.502 kg, wartości 153.345.518 fr. Im-

port wzrósł więc o 21.993.000 kg, wartości 42.951.182 fr. Jeżeli chodzi o eksport, to osiąga on w pierwszym kwartale r. b. cyfrę 116.892.844 kg, wartości 422.882.708 fr., co w porównaniu do tego samego okresu w r. ub. daje nadwyżkę 22.608 ton, wartości 140.358.000 fr.

Jak donosiła prasa, wysoki komisarz Unii Południowo-Afrykańskiej w Londynie p. Te Water miał oświadczyć jednemu z dziennikarzy kanadyjskich, że jego rząd „byłby skłonny wziąć udział w ogólnym układzie w sprawie zwrotu Niemcom ich dawnych kolonii, pod warunkiem, że bezpieczeństwo Unii nie zostanie niczym zagrożone”. Oświadczenie to wywołało żywe poruszenie zarówno w Londynie i Niemczech, jak i w prasie południowo-afrykańskiej.

Niektóre z pism południowo-afrykańskich atakują p. Te Water za to, że wzmocnił swoim oświadczeniem stanowisko Niemiec — inne znów wyrażają wręcz odmienną opinię, twierdząc, że p. Te Water nie utrudnił stanowiska rządu Unii Południowo-Afrykańskiej i że postąpił dobrze, wyjaśniając tę sprawę.

Jak donosi „Manchester Guardian” z 15.IX b. r. p. Te Water miał ogłosić sprostowanie, w którym wyjaśnia, że jego oświadczenie było jedynie wyrazem jego poglądów osobistych, a interpretacja jego słów przez prasę posuwa się niejednokrotnie zbyt daleko.

SPRAWY KOLONIALNE

„Le Temps“ z 3 października b. r. donosi, że na ostatnim posiedzeniu Rady Ministrów rozpatrywana była sytuacja polityczna, ekonomiczna i socjalna Algierii, Tunisu i Maroka.

Rada, chcąc jak najsprawiedliwiej rozpatrzyć słuszne żądania ludności tubylczej, stała tym niemniej wyraźnie na stanowisku utrzymania w tych krajach porządku publicznego i szacunku dla potęgi Francji.

Dla skoordynowania wysiłków poszczególnych gubernatorów generalnych i szybkiego rozstrzygnięcia wszelkich problemów natury ogólnej i politycznej, został wyznaczony min. Albert Sarraut.

Misja, jaką Rada Ministrów powierzyła p. Albertowi Sarraut, jest — jak pisze „Le Temps“ — wyrazem zaniepokojenia francuskich sfer rządowych stałym powtarzaniem się w coraz to ostrzejszej formie niepokojów, wstrząsających całą Afryką północną.

Min. Albert Sarraut już w r. 1931, kiedy wydał swoją książkę „Grandeur et servitude coloniale“ — badał kwestię wpływu nowych idei na ludność tubylczą i pisał wtedy na ten temat w sposób następujący: „To bolszewizm rosyjski wnosi ten nowy ferment w Afryce północnej. W Afryce propaganda i aktywność bolszewicka jest niemniej silna. My Francuzi znamy już tę propagandę prowadzoną wśród ludności tubylczej Tunisu, Algierii i Maroka, podburzającą przeciwko „zabójczemu imperializmowi, który oddał w niewolę ludy kolonialne“. „Przy tej okazji — pisze dalej min. Sarraut — było

mi dane, jako ministrowi spraw wewnętrznych, wyciągnąć na jaw karygodne czyny komunizmu i zorganizować przeciwko niemu energiczną kontrofensywę słusznych praw Francji“.

Ostatnie wystąpienia kancлера Hitlera w Norymberdze, a następnie na uroczystościach dożynkowych pod Berlinem stały się punktem wyjścia dla wzmożonej fali niemieckiej propagandy kolonialnej.

Kolonialna kampania prasowa przybrała ponownie szerokie rozmiary. Niemal wszystkie dzienniki niemieckie piszą o moralnym i prawnym uzasadnieniu roszczeń niemieckich i o doniosłości posiadania kolonii dla Niemiec.

Powyższe wystąpienia jak i propaganda prasowa, odbiły się szerokim echem na łamach pism francuskich, angielskich i innych.

„Tribune des Nations“ z dn. 9.IX b. r. omawiając treść deklaracji kolonialnej Hitlera w Norymberdze, której przypisuje wyjątkowe znaczenie — tak pisze, polemizując z argumentem, jakoby Niemcy miały na swoim obszarze o 25 milionów mieszkańców za dużo: „Należy dobrze zrozumieć, że gdyby niemiecki przemysł eksportowy pracował w pełni — to te 25 milionów ludności mogłoby się wyżywić. Jednakże w obecnym stanie rzeczy, gdy przemysł niemiecki jest prawie całkowicie zatrudniony potrzebami armii i marynarki, gdy sprzedaje się mało, nie kupuje nic, — import z braku pieniędzy zredukowany jest do minimum, a Niemcy nie produkują tyle, żeby się wyżywić.“

To jest właściwe oblicze tego zagadnienia“ — kończy francuskie pismo.

Od planu „kolonialnego“ do planu „ludzkiego“ — pod tym tytułem p. S. Reisler w piśmie „Le Monde Colonial Illustré“ z 1 października b. r. odpowiada na ostatnie żądania kolonialne kancлера Hitlera. W końcu swego artykułu stwierdza, że powodem niemieckich żądań kolonialnych są „motywy prestiżowe, dążenie do potęgi, chęć zatarcia ostatnich śladów klęski niemieckiej i wzmocnienia potencjału wojennego, już i tak wzbudzającego zbyt duże obawy“.

Październikowy numer „The Crown Colonist“ zawiera ciekawy artykuł na temat nadzwyczaj pomyślnej koniunktury, jaka się wytworzyła obecnie na rynku samochodowym w Zachodniej Afryce Brytyjskiej, w szczególności w Nigerii.

Nagły wzrost cen wszelkich miejscowych produktów mineralnych, orzeszków ziemnych, bawełny, produktów palmowych itd., spowodował ogromne zwiększenie dostaw tych produktów i wywołał niebywałe wprost zapotrzebowanie na rynku samochodowym.

Ze względu na słabo rozwiniętą sieć kolejową, pomijając już fakt, że transport kolejowy jest b. drogi — daje się odczuwać dotkliwy brak środków transportowych — tak, że jak pisze angielski korespondent, w braku dostatecznej ilości samochodów nowoczesnego typu, firmy transportowe, właściciele kopalń i t. p. gotowi są kupować, pożyczać lub nawet kraść każdy wehikuł, bez



Nasik, Indie Brytyjskie — Widok na świętą rzekę Godavari

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

W dniu 1 sierpnia 1937 r. stan członków LMK wynosił już liczbę 605.755 osób. W poszczególnych kategoriach członków na ogólną liczbę przypada: członków zwyczajnych — 28.8%, popierających — 14.2%, zesp. starszych — 32.5%, szkolnych 31.5%.

W liczbach absolutnych wzrost członków jest widoczny we wszystkich kategoriach; w ustunkowaniu się natomiast procentowym, w porównaniu z ilością członków z dnia 1 stycznia 1937 r. — największe osłabienie wzrostu członków w kategorii zwyczajnych i olbrzymi wzrost

w kategorii członków zespołowych szkolnych. Należy podkreślić objaw osłabienia wzrostu ilości członków kategorii zwyczajnych, których składki stanowią podstawy budżetowe LMK. Pociągającym objawem jest olbrzymi wzrost członków Kół Szkolnych, aczkolwiek ta kategoria nie tworzy podstaw finansowych dla LMK. Notując ruch członków w okresie ostatnim, t.j. w czasie od 1 lipca do 15 października r. b. — podajemy do wiadomości, które Okręgi powołały do życia nowe Oddziały LMK:

kurs ideologiczny młodzieży, którą pragnie przygotować do dalszej akcji na terenie Kół Szkolnych.

Zgodnie z życzeniem Zjazdu Prezesów Okręgowych — Zarząd Główny LMK w dniach od 4-go do 18-go listopada organizuje w Warszawie kurs przeszkolenia działaczy i pracowników LMK z terenu całej Polski. Okręgi wydelegują na kurs ze swego terenu po jednej względnie po 3 osoby, obdarzone zdolnościami łatwej wymowy i znajomością zasad organizacyjnych. Celem kursu będzie pogłębienie wiadomości tych osób z zakresu najistotniejszych problemów życia gospodarczego i politycznego Polski, oraz wskazanie rzeczowych metod pracy społecznej w ramach organizacyjnych LMK; kurs ten ma zatem przygotować zespół odpowiednich instruktorów, którzy by umiejętnie prowadzili wśród szerszych mas członków LMK — dalszą pracę na rzecz hasła naszej organizacji.

Okręg Radomsko-Kielecki, organizując szereg kursów popularnych, zdobywa coraz to większe ilości członków głównie spośród sfer robotniczych i miejskich. Okręg Lwowski zainteresowania swoje skierował na zagadnienia eksportu zamorskiego, wyrazem czego była wystawa, którą zorganizowano przy współudziale Izby Przemysłowo-Handlowej, oraz zapoczątkowanie muzeum eksportowo-kolonialnego.

O K R Ę G	Ilość Oddz. (Kół)	C z ł o n k o w i e			
		zwy- czajni	popiera- jący	zespołowi	razem
Radomsko-Kielecki	12	61	139	2532	2732
Jarosławski	1	65	—	850	915
Stołeczny	3	267	270	156	693
Poznański	3	48	47	342	437
Łódzki	3	129	55	218	402
Woj. Warsz.	8	168	45	61	274
Krakowski	1	—	—	217	217
Białostocki	5	81	91	39	211
Śląski	2	93	16	1	110
Nowogródzki	2	38	18	52	108
Pomorski	1	8	18	48	74
Lwowski	1	24	11	15	50
Wileński	(1)	—	2	24	26
Poleski	1	21	—	—	21
14	43(1)	1003	712	4555	6270

Zarząd Okręgu Radomsko-Kieleckiego LMK organizuje w roku bieżącym szereg kursów, mających na celu uświadomienie członków w myśl zasadniczych tez programowych LMK. Kursy takie odbyły się już w Kozienicach, Włoszczowej i projektowane są w powiatach: opatowskim, radomskim, koneckim, olkuskim, miechowskim i częstochowskim. Akcja szerzenia uświadomienia ligowego poprzez kursy daje na terenie Okręgu Radomsko-Kieleckiego rezultaty pod każdym względem dodatnie i temu należy przypisać tak wielki w ostatnich czasach rozwój organizacyjny Okręgu.

Podobnie Okręg Pomorski organizuje w dniach od 31.X do 2.XI kurs dla działaczy terenowych, obowiązując Obwody do wydelegowania na kurs w Toruniu po 3 osoby. Kurs będzie obejmował szereg zagadnień, zmierzających do wytworzenia podstaw przy pracy organizacyjnej w terenie z podkreśleniem doniosłości sprawy Obrony Morskiej

i związanej z tym zagadnieniem zbiórki na FOM.

Również i Okręg Województwa Warszawskiego, zachęcony powodzeniem kursów dla instruktorów LMK w roku ubiegłym, organizuje obecnie wielki



Złożenie wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza przez delegatkę Oddziału LM z New-Yorku

Studium Migracyjno-Kolonialne

Bieżący rok akademicki jest już drugim rokiem pracy instytucji naukowej, tak ważnej dla polskiego ruchu emigracyjno-kolonizacyjnego, jaką jest — Studium Migracyjno-Kolonialne przy Wolnej Wszechnicy w Warszawie.

Zadania i cele tej uczelni — statut Studium określa jako:

- 1) podejmowanie badań naukowych w zakresie zagadnień emigracyjnych i kolonizacji;
- 2) kształcenie pracowników, teoretycznie i praktycznie przygotowanych do pracy na terenie polskiej emigracji oraz w dziedzinie handlu zamorskiego.

Realizacja tak szeroko zakreślonego programu Studium jest rozłożona na 3 lata, przy czym I rok studiów obejmuje podstawowe zagadnienia w ogólnym ujęciu, II rok jest poświęcony zagadnieniom bardziej szczegółowym, a III rok ma na celu ścisłą specjalizację bądź to na sekcji emigracyjnej, bądź na sekcji handlu zamorskiego.

Potrzeba podobnej instytucji oddawna dawała się bardzo odczuwać.

Brak wykształconych specjalistów z dziedziny problemów emigracyjno-kolonizacyjnych, jak i ośrodków naukowych, poświęconych tym zagadnieniom, stwarzał sytuację, w których tak ważne dla naszego życia społecznego zagadnienia były nie zawsze stawiane na właściwym miejscu wśród prac i zainteresowań naukowych.

Częstokroć wielkie i liczebnie potężne skupiska Polonii zagranicznej są pozbawione, względnie posiadają w niedostatecznej mierze, kierowników życia gospodarczego czy kulturalnego, w postaci dobrze wyszkolonych kierowników spółdzielni i banków, sił pedagogicznych, dziennikarzy, instruktorów i t. p. Wyłonienie ich z własnego środowiska jest nie zawsze możliwe i wtedy właśnie winien się zjawiać działacz emigracyjny, do prac tych w kraju odpowiednio przygotowany.

Obecne trudności ruchu wychodźczego stwarzają sytuację, w której prędzej czy później na porządku dziennym naszego życia powstanie już nie kwestia emigracji, lecz sprawa kolonizacyjna.

Do tych konieczności musimy być odpowiednio przygotowani. Sprawa przygotowania zarówno

naukowców, jak i praktycznych pracowników emigracyjnych, a w przyszłości kolonizacyjnych — wymaga pozytywnego rozwiązania.

Niewątpliwie żadna uczelnia nie jest w stanie wypuścić odpowiednio przygotowanego działacza, może jednak i powinna dać mu podstawy zarówno teoretyczne, jak praktyczne, w oparciu na których działacz ów mógłby rozwinąć owocną pracę.

Pod tym kątem widzenia jest ujęty program Studium, którego słuchaczami mogą być studenci względnie absolwenci szkół akademickich. Obok licznych i róż-

norodnych przedmiotów, wykładanych w Studium, prowadzone są tam również teoretyczne wykłady i seminaria z zakresu zagadnień gospodarczych w stosunkach międzynarodowych, międzynarodowej polityki migracyjnej i kolonizacyjnej, polskiej polityki emigracyjnej, — oraz lektoraty języków: angielskiego, hiszpańskiego, portugalskiego i francuskiego.

Uzupełnieniem studiów teoretycznych są praktyki wakacyjne, których każdy student musi przed uzyskaniem dyplomu odbyć dwie, z czego jedną w krajowym przedsiębiorstwie handlowo-przemysłowym lub emigracyjnym względnie morskim, i drugą na terenie zagranicznym.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Inż. Al. Potyrała: „Przemysł okrętowy, jego istota i znaczenie dla gospodarki narodowej”. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej. Warszawa 1937. Stron 68. Cena 45 groszy.

By uprzystępnąć szerszemu ogółowi zrozumienie i konieczność realizacji hasła „Budujmy okręty na własnej stoczni” — w tej pożytecznej i bardzo aktualnej broszurce autor dzieli się z czytelnikiem szeregiem spraw, związanych z przemysłem okrętowym. Najpierw więc znajdujemy tu określenie pojęcia „przemysł okrętowy”, następnie zaś analizę potrzeb materiałowych nowoczesnego budownictwa okrętowego, uzasadnienie, że winniśmy i w zupełności możemy potrzebne materiały produkować w kraju; — dalej autor wyjaśnia, jaki jest zakres produkcji przemysłu okrętowego, analizując potrzeby inwestycyjne i porusza zagadnienie kosztów, by w końcowych wnioskach dojść do rzeczowego stwierdzenia, że po planowym i jak najszybszym przemysłu o całości zagadnienia przemysłu okrętowego, Polska winna przystąpić do budowy okrętów w kraju, w zakresie jak najszerzym (z. i.)

Michał Brzozowski: „Obroty towarowe niemieckich portów morskich”. Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego (zeszyt I prac Gospodarczego Archiwum Morskiego). Gdynia 1937. Stron 118.

Jest to pierwsze wydawnictwo polskie, obejmujące obroty towarowe niemieckich portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu Polski i innych krajów Europy środkowej, południowo-wschodniej i wschodniej. Autor książkę za pomocą 164 tablic statystycznych przedstawia wszelkie przejawy gospodarcze, związane z obrótami portów niemieckich, przy czym wykazuje, jaką rolę odgrywają porty niemieckie w życiu gospodarczym Polski i krajów sąsiednich, wskazując jakie towary i w jakich ilościach przechodzą tranzytem przez wszystkie porty niemieckie. Wydawnictwo to jest tym cenniejsze, że obejmuje okres 7-mioletni do roku 1934 włącznie.

Praca ta, wybitnie statystyczno-sprawozdawcza, nie wyciąga wniosków i nie rysuje koniunktury, będąc jednak pierwszym materiałem dla ekonomistów morskich i badaczy zagadnień niemieckich. (b. p.)

DO DNIA 1 PAŹDZIERNIKA 1937 R. ZEBRANO
NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ W GOTÓWCE
I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH 5.824.084.53

Określi kresowe, Poleski i Wołyński, organizując własnymi siłami lokalne wystawy LMK, przyczyniły się do rozszerzenia idei LMK i wywołały duże zainteresowania jej działalnością wśród społeczeństwa miejscowego.

Zarząd Gł. LMK odwiedziła ostatnio wiceprezesa Oddziału LM w Nowym Jorku, p. Katarzyna Chomicka, która po 25 latach niebytności odwiedziła swoje rodzinne strony w Załóżcach (pow. zborowski, woj. tarnopolskie), gdzie tamtejszemu Oddziałowi LMK ofiarowała piękny sztandar. P. Chomicka wielokrotnie dawała dowody swego przywiązania do Polski, zwłaszcza przez gorliwą pracę dla polskiej idei morskiej. Pełna umiłowania zgodnej

pracy Poloni amerykańskiej, nadal nie szczędzi trudu i czasu dla kierowanego przez siebie Oddziału LM w Nowym Jorku. Z jej inicjatywy powstał tam zespół członków LM w umundurowaniu ligowym, a z okazji Święta Morza zorganizowała p. Chomicka wycieczkę statkiem, złożoną z 700 członków LM.

Czytelnicy — których szczególnie interesuje sprawa „Magistrali wodnej Śląsk — Bałtyk”, omówiona pod tym tytułem w artykule inż. Alfreda Konopki w n-rze 9-tym (wrzesień 1937 r.) „Morza” — mogą również zapoznać się z fachowymi materiałami w tej sprawie, opublikowanymi poprzednio przez inż. Władysława Kollisa w n-rze 2-gim (marzec—kwiecień 1937 r.) czasopisma „Gospodarka Wodna”.

K R O N I K A

Jak wynika z zestawień, podanych przez „Polskę Gospodarczą”, obroty obu portów polskiego obszaru celnego — Gdyni i Gdańska — wyniosły w okresie pierwszych ośmiu miesięcy r. b. 10.5 miliona ton. W porównaniu z latami ubiegłymi, stanowi to znaczny wzrost, gdyż w tym samym okresie ośmiu miesięcy r. 1936 obroty obu portów wynosiły tylko 8.3 miliona ton, a w r. 1935 — 8.1 miliona ton. Należy przy tym podkreślić, że szczególnie silny wzrost zaznaczył się w przywozie, który z 1.4 miliona ton w okresie ośmiu miesięcy r. 1936 wzrósł do 2 milionów ton w tym samym okresie r. b. W wywozie wzrost jest stosunkowo mniejszy, bo z 6.9 miliona ton w r. 1936 do 8.5 miliona ton w r. b.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc wrzesień r. b. wyniosły ogółem 755.714.3 ton. Z cyfry tej na obroty zamorskie przypada 748.278 ton, z czego na przywóz 116.684.1 ton, a na wywóz 631.593.9 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wyniosły 1.271.7 ton, a obroty drogą wodną z wnętrzem kraju — 6.164.6 ton. W porównaniu do miesiąca sierpnia r. b. ogólne obroty towarowe za miesiąc wrzesień zmniejszyły się o około 2 proc.; natomiast w porównaniu do miesiąca września r. ub. wzrosły o 13.4 proc.

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za pierwsze trzy kwartały r. b. wyniosły 6.733.592.8 ton; w porównaniu do tego same-

go okresu r. ub. wzrosły zatem o 19.2 proc.

W przeciągu września r. b. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 997 statków o łącznej pojemności 974.974 t. r. n., z czego weszły 492 statki o łącznej pojemności 482.531 t. r. n., a wyszło 505 statków o łącznej pojemności 492.440 t. r. n. Pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka (242 statki — 165.519 t. r. n.), drugie — polska (115 statków — 144.810 t. r. n.), trzecie — angielska (47 statków — 86.997 t. r. n.), czwarte — niemiecka (113 statków — 76.888 t. r. n.), piąte — fińska (69 statków — 73.645 t. r. n.), dalej szły bandery: włoska, duńska, norweska, Stanów Zjedn. A. P., lotewska, estońska, francuska, holenderska, grecka, rumuńska, jugosłowiańska, gdańska, islandzka, wreszcie panamska (1 statek — 800 t. r. n.). Przeciętny postój statku w porcie wyniósł w tym czasie 48.5 godz., średni tonaż statku — 980.7 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 43.

Ogólne połowy morskie we wrześniu r. b. dały 1.261.610 kg ryb, wartości 635.516 złotych, co stanowi wzrost zarówno w porównaniu z miesiącem ubiegłym, jak i z wrześniem r. ub. Wzrost połowów zawdzięcza się przede wszystkim rozwojowi połowów dalekomorskich na Morzu Północnym, które stanowią 80 proc. całości połowów, bo 1.003.580 kg

wartości 451.368 złotych. Połowy bałtyckie — przybrzeżne i na Głębi Gdańskiej — ilościowo pozostały wprawdzie na tym samym poziomie, ale wartościowo spadły o przeszło 56 tysięcy złotych. Wpłynął na to znaczny spadek połowów węgorzy, ryby stosunkowo bardzo wartościowej, oraz śledzi. Zwiększone połowy wåtłuszy, płastug i ryb słodkowodnych wyrównały ogólne połowy bałtyckie, ale tylko ilościowo.

W przeciągu miesiąca września ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 5.034 osoby, z czego przyjechało 1.504 osoby, a wyjechało 3.530 osób. Największy ruch pasażerski zanotowano w tym czasie między Gdynią a Stanami Zjednoczonymi A. P., Anglią, Ameryką Południową, Francją i Danią.

Od kilku tygodni prowadzone są przez Urząd Morski prace nad pogłębieniem i ułatwieniem dojazdu do portu puckiego, który przedstawiał dość znaczne trudności, zwłaszcza dla żeglujących, nieobeznanych z miejscowymi warunkami. Jednocześnie dzięki tym pracom zostanie utworzona w Pucku dość rozległa plaża, co podniesie ogromnie znaczenie Pucka, jako miejscowości letniskowej.

W Gdyni przy ul. Derdowskiego rozpoczęto budowę dużego, sześciociopiętrowego gmachu Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną, w którym ma się mieścić pierwsza w Polsce giełda bawełny i sąd arbitrażowy dla rozpatrywania sporów, wynikających z handlu bawełną. Koszt budowy gmachu wyniesie około 600.000 złotych. Jednocześnie Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni postanowiła powołać dwóch kipurów bawełnianych przy Urzędzie Celnym w Gdyni. Sprawy te mają o tyle duże znaczenie, że bawełna stanowi jedną z poważniejszych pozycji w naszym przywozie zamorskim.

Celem stworzenia korzystniejszych warunków dla dalszego rozwoju portu gdyńskiego Ministerstwo Przemysłu i Handlu opracowało projekt ustawy o komercjalizacji tego portu. Ustawa przewiduje wyodrębnienie portu z ogólnej administracji państwowej przez stworzenie samodzielnego przedsiębiorstwa, co ułatwi Zarządowi Portu przystosowanie się do warunków gospodarczych i handlowych. Projekt ustawy po-

rozpatrzeniu go przez Radę Ministrów ma wejść pod obrady Sejmu jeszcze w ciągu nadchodzącej sesji.

Polska, a zwłaszcza jej ziemie północno - wschodnie, korzystają z usług portu królewieckiego. Dzięki jednak coraz dogodniejszym połączeniom z portem gdyńskim i gdańskim, korzystanie z portu królewieckiego zmniejsza się z każdym rokiem. W r. 1936 przez port ten wywieziono z Polski 6.171 ton, a przy-

wieziono do Polski 333 tony. W porównaniu z r. 1931 handel zagraniczny Polski przez Królewiec spadł 15-krotnie. Głównym artykułem wywozu przez Królewiec w r. 1936 były metale i wyroby metalowe oraz drzewo i wyroby drzewne. Zmalały również obroty towarowe Polski przez port szczeciński, które w r. 1936 wyniosły 19.224 tony w wywozie i 403 tony w przywozie; w porównaniu zatem z r. 1931, kiedy wywóz wyniósł 137.112 ton, a przywóz 6.520 ton, zmalały siedmio-

krotnie w wywozie, a 15 razy w przywozie. Głównym artykułem wywozu przez Szczecin jest zboże, jak również przetwory chemiczne, farmaceutyczne i farby.

Browning „PIORUN”

Ściśle wg. rysunku z bezpiecznikiem! Sensacyjna nowość 1937!! Fazon belgijski! Typ 6-cio mm. Repetuje się przed każdym strzałem i automatycznie wyrzuca łuskę! Huk ogłuszający! Idealna obrona przed napadami! Wykonanie luksusowe! Lufa pięknie oksydowana, rękojeść kryta lśniącym bakelitem! Waga 250 gr., długość 10 cm., szer. 7 cm. - Gwarancja fabryczna na 5 lat. Cena tylko zł. 6.95. 2 szt. 13.50. Setka naboł. syst. „Flobert” zł. 3.65. Płaci się przy odbiorze. Adres: Przedst.



„PERFECTWATCH”, Wydz. M/2 WARSZAWA I, ul. Marińska 11-1
U w a g a: Wystrzegajcie się taniej tandety, polecanej przez pokątnych sprzedawców!
Żądajcie wszędzie w sklepach tylko automatów „PIORUN” z bezpiecznikiem!

„MORZE”

K U P O N do Teatru Wielkiego

upoważniający do nabycia 2-ch
biletów ze zniżką 40% na przed-
stawienie opery
„Legenda Baltyku”

Remington

maszyny do pisania
biurowe i do użytku prywatnego

Tow. BLOCK-BRUN, Sp. Akc.

WARSZAWA - HOTEL BRISTOL

Oddziały w większych miastach

WSZYSTKO

dla samochodu
i motocykla

M O T O R - S T O C K

Pl. Napoleona 3
Filia

Warszawa ul. Senatorska 33
Centrala

»Se pe we«

Warszawa

Wilcza 65

ZJEDNOCZONE FABRYKI ZWIĄZKÓW AZOTOWYCH w MOŚCICACH i w CHORZOWIE

dostarczają następujące produkty chemiczne:

K a r b i d	Azotyn sodowy
Saletrę amonową	Monochlorobenzol
Saletrę potasową	Paradwuchlorobenzol
Saletrę sodową	Ortodwuchlorobenzol
Salmiak rafinowany	Herbatox
Salmiak sublimowany	Chlor ciekły
Węglan amonu	Ług bielący podchloryn sodowy
Kwas azotowy	Amoniak skroplony
Nitrozę	Tlen
Sodę kaustyczną	W o d ó r
Chlorek wapna	A z o t

Znaleziono na: www.magemar.com.pl
oraz wszystkie używane w kraju nawozy

AZOTOWE

i nawóz fosforowy SUPERTOMASYNĘ

TABELA POLECAJĄCA

P O L M I N



UŁATWIA DOBÓR

W Ł A S C I W Y C H

OLEJÓW I SMARÓW SAMOCHODOWYCH

Z A P E W N I A J Ą C Y C H
D O S K O N A K I E S M A R O W A N I E

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

28. REBUS (geograficzny)



„Kasta“ (Dobre)

29. SZARADA

(Zobacz „Odpowiedzi“ w Nr 8-ym)
O najmilsi, kochani, jedyni!
Chceciez jeszcze mojego pisanja?
Jakże chciałem tym zadość nie czynić?
Jakże Waszym życzeniom się wzbraniać?

Nie pisałem, bo ... łatwo to pojąć,
że wszak: siódmi autorzy, pisarze,
ulegamy przeróżnym nastrojom
i czynimy jak „humor“ nam każe!

Wszak i ziemia dwa-trzecia-czwór-piąta
co rok spocząć pod śniegiem jest rada,
nił się z włosną koło niej zakrzęta
pracowitych rolników gromada.

Nawet wielki, prawdziwy literat,
który osiem-raz z wielkiej płodności,
milknie czasem, gdy zapal zmierzania...
więc cóż my, ci najmniejsi, najprostszy?

Jakiś cały chwilowy przeszkadzał
grać mi dla was pięć strunach mej lutni!
Tak mnie „wena“ (przemozna to władza!)
ukarała. — Czyż może okrutniej?

Był to pewnie trzy-czwarty zmęczenia,
lecz już przeszło i znowu dziś piszę!
Znów szarości chcę w tęcie pozmiętać
i strudżonym nieść spokój i ciszę!

Chcę by kwiaty trzy-osiem na drogach,
które pełne są kołców i głazów,
by sześć trudach, czy łzach — chwila błoga
uzdrowiła Wam serca odrazu!

By pogodę od Losu zawistą
przywieść ku Wam w słonecznej poźłocie,
by dwa stóp Waszych źródło wytrysło
dobrych natchnień, nadziei i pociech!

jak to zrobić? Drzy w ręku ołówkę,
świadek pierwszy i siódmy mych chęci!
Chcieć — to mało! Cóż komu z tych słówek?
A nic więcej nie mogę poświęcić!
„Junona“ (Warszawa)

30. ZADANIE DOMINOWE

W podanej na końcu działu figurze należy ułożyć pełne domino w ten sposób, aby suma oczek w rzędach poziomych, pionowych i 2-ch przekątnych była stała, t.j. jednakową.

Dwie kratki w podanej figurze odpowiadają jednej tabliczce domina.
Lucjan Kowalski (Warszawa)

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza“ przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji do dnia 28-go listopada br. z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe“.

ROZWIĄZANIA

„MORZE“ Nr 9 — wrzesień 1937

21. KRYZYDŁO RYSUNKOWA

Wyrazy poziome: LEK, NIKT, KORAN, KUREK, NOS, WAR.
Wyrazy pionowe: REK, KOT, KONUS, NAREW, AIN, KAT.

Bezsprzecznie, że wyrazy poziome krzyżówki mogą być również pionowymi i odwrotnie. Grunt — to należało odgadnąć wyrazy (znaczenia rysunków), a reszta szła... jak po maśle.

Uchybień w rozwiązaniu na ogół nie było; wyjątkowe zmartwienie miał jedynie pan „ef“, „zet“, który tak pisał: „...Wszystko pięknie, lecz absolutnie nie wiem, gdzie — nos — wepchnąć?“

Przed wszystkim nie trzeba było z „konusa“ robić „kocura“, a po wtóre — albo mieć „dobrego nosa“, albo ...do tabakierki, mocumdzieu!!

22. SZARADY

1. Mitologiczna: HELJADY.
2. Turystyczna: TURYSTA.
3. Powitalna: FLOTA ŻYWI CIEBIE I OBRONI.

Autorowi pięknej szaradki mitologicznej

uprzejmie komunikujemy, że: „Trafiła kosa na kamień!“
Bowiem... „to szaradziarska zbrodnia stanu“...
A skutek! 18 osób „leży“ i po co?

A pani „Mary“ z Warszawy tak odpowiada na szaradę „powitalna“:
Gdyby nie „Morze“,
A mam dla niego wielki sentyment,
Cny autorze,
Flota i broni wszej asortyment
Swe paszce w Ciebie by skierowała.
Zapytasz — za co?
Za trud, za pracę, wielkie głowienie,
Kacie, ładaco!
Żywi Ci kiedys za mnie zapłaca —
Taka szarada, to utrapienie!
Nie myśl daremnie,
Że złorzeczenia i narzekania
Tylko ode mnie!
Ciebie zadziwia ten brak uznania,
Wiesz, że szarada jest doskonała.
Zgnieciesz mnie przecie,
Bo widzę dobrze, że nie dam rady
Jeśli w odwiecie
Napiszesz jeszcze nowe szarady...
I obroni mnie wówczas jedynie
Nowy plan zemsty, wiem, w martwym czynie. —

Ta odpowiedź z pewnością nie pozostanie bez odpowiedzi.

Proszę Państwa! Tylko króciutko, ponieważ i my również mamy wielki sentyment, zwłaszcza gdyby nie „One“, a szczupłe ramy działu „wiele“ nie udziwnią. A więc...

23. REBUS

— JAD (wsp.) — MYSZY — B — KOBRA — NIC (wsp.) — ASZ — EMU — G — RO — M — IWO (wsp.), co „na czysto“ wygląda tak:

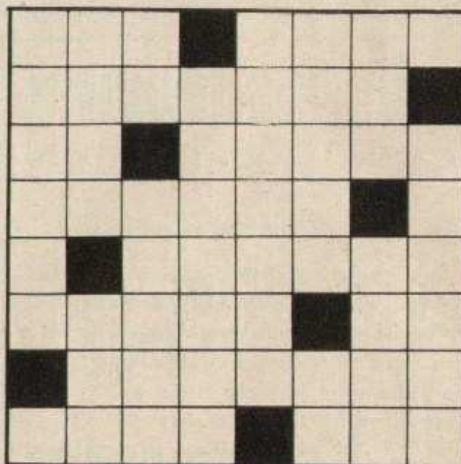
„Dajmy szybko braci naszemu „Gromowi“!

Wszystkie zadania z Nr 9 — na ogólną ilość 102 nadesłanych — rozwiązało 78 osób; po 2 — 22 i po 1 — 2 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1. BRAUMANOWA HALINA — Kraków, Boczna, Kościuski 10.
2. Inż. KUBICZEK TADEUSZ — Chorzów I (G. Śl.), plac Marsz. Piłsudskiego 14.
3. JEZERSKI JERZY — Warszawa, Emilii Piłater 8.
4. WACHOWSKI ALEKSY — Toruń, Kopernika 7 m. 4.
5. NOWICKI WIESŁAW — W-wa, Bednarska 27 m. 8.
6. ŚLAWNICKI MICHAŁ — W-wa, Żulińskiego 7 m. 10.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.



CENY OGŁOSZEŃ

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

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 290-95, Administracji 699-68, P.K.O. Konto Nr. 3
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

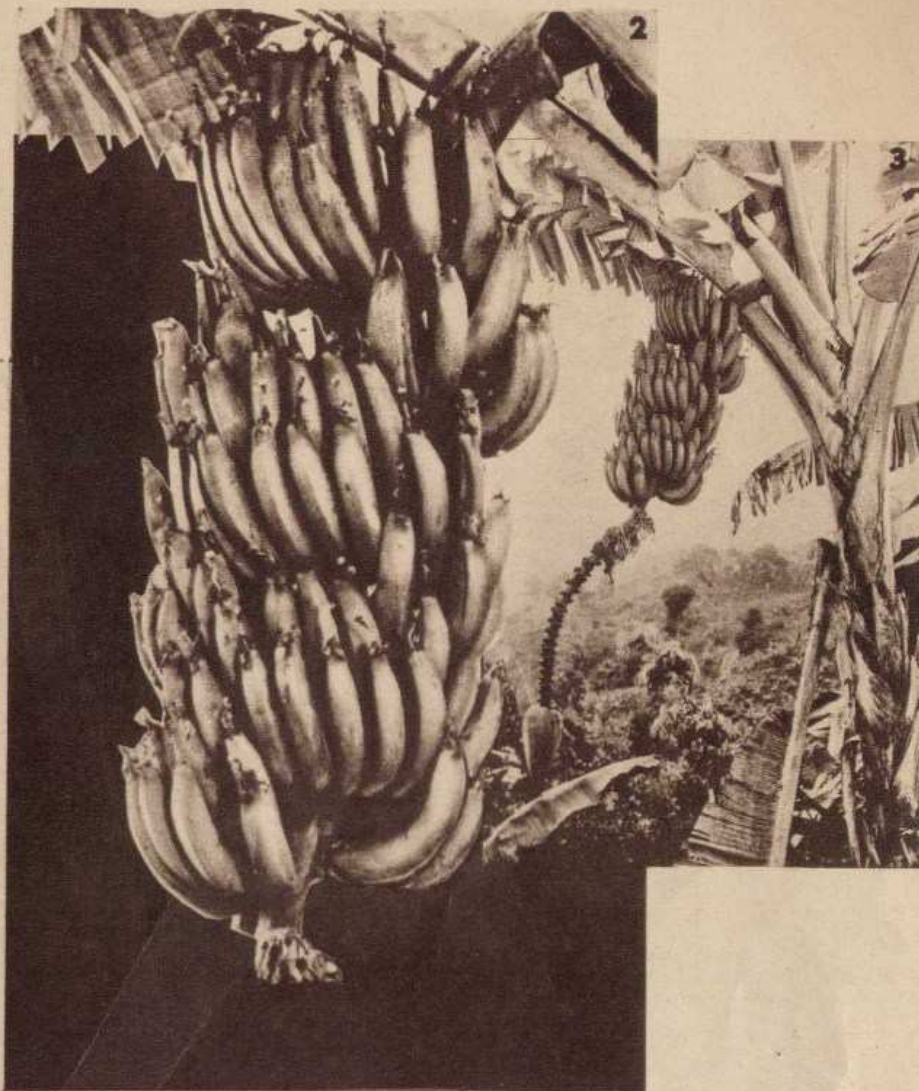
Oplatę pocztową uliszczono ryczałtem

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BANANY



Jednym z podstawowych produktów spożywczych ludności krajów tropikalnych jest owoc drzewa bananowego. Wywóz bananów z tych krajów jest bardzo duży: z samej tylko Jamajki rocznie wywozi się ponad 20 milionów gron bananowych. Nasze zdjęcia przedstawiają fragmenty z plantacji bananów na Jamajce: 1) kwiat banana; 2) grono bananów; 3) drzewo bananowe; 4 i 5) zbiór bananów.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





AFRYKA PÓŁNOCNA — TWIERDZA W GÓRACH ATLASU