

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 2—3. (52—53)

Warszawa, luty—marzec 1929 r.

Rok VI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

TREŚĆ NUMERU — INNEHAL:

1. Autograf p. Ministra Przemysłu i Handlu inż. E. Kwiatkowskiego, skreślony specjalnie do polsko-szwedzkiego numeru „Morza” — Minister ing. E. Kwiatkowski autograf;
2. Poseł Szwecji w Polsce o numerze polsko-szwedzkim „Morza” — Sveriges Minister i Polen om det polsk-svenska numret av „Morze”; 3. Liga Morska i Rzeczna — Polska Sjö- och Flodfartsföreningen — A. Uziembło; 4. Bałtyk a Polska — Östersjön och Polen — T. Nosowicz; 5. Flota handlowa Polski — Polens handelsflotta — H. Pistel; 6. Inwestycje w porcie gdyńskim — Hamnordningar i Gdynia — Inż. St. Łęgowski; 7. Port gdański — Danzigs hamn — Gustaw Obracaj; 8. Stan obecny a przyszłość polskiego rybołówstwa morskiego — Det polska havsfisket dess nuvarande tillstånd och framtid — St. Jarocki;
9. Szwecja — Sverige — Zdzisław Dębicki; 10. Handelsutbytet mellan Sverige och Polen — Wymiana handlowa między Szwecją a Polską — Gunnar Bolander; 11. Polsko-szwedzkie stosunki handlowe — De polsk-svenska handelsförbindelserna — M. Turski; 12. *** — Erik Nylander; 13. Polskie zagłębie górniczo-hutnicze a Szwecja — Sverige och det polska gruv- och hyttedistriktet — W. Olszewicz; 14. I Polen Zakopane — Zakopane w Polsce — F. Henriksson; 15. Stosunki polityczne polsko-szwedzkie przez pryzmat wieków — De polsk-svenska politiska förhållandena genom århundradena — Dr. Jan Rozwadowski;
16. Szwecja — Sverige (Szkic fizjograficzny — En fysiografisk skiss) — Prof. P. Ordynski; 17. Kłeska lodów w Gdańsku i w Gdyni — A. Uziembło; 18. Na Biskaju... — Abramowski, inż.-pułk.; 19. Pierwsza loteria fantowa Ligi Morskiej i Rzecznej — A. Z.; oraz bogata Kronika i Dział Oficjalny L. M. i Rz. — PJONIER KOLONJALNY; 20. Linja rozwojowa nowoczesnej emigracji polskiej — G. Z.; 21. Wykorzystanie dla celów naukowych pracy instruktorów szkolnych w naszych środowiskach emigracyjnych — Dr. T. Jaczewski;
22. Ekspedycja do Angoli (Wrażenia i spostrzeżenia) — Fr. Łyp; 23. O istocie przedsiębiorstw kolonialnych, II. — Dr. Gustaw Załęcki; 24. Afryka francuska — Inż. J. Oksza-Grabowski; 25. Nowa orientacja portugalska w sprawie Angoli; 26. Przegląd Kolonialny — Dr. Jan Rozwadowski; 27. Kronika kolonialna.

114 ILUSTRACJI I RYSUNKÓW W TEKŚCIE — 114 ILLUSTRATIONER.

ANTYKWARIAT MORSKI
 "SEDINA"
 ul. Jagiellońska 91
 70-436 Szczecin
 tel. 091 4340214



*Admiral Arvid Lindman, Prezes Rady Ministrów.
Amiral Arvid Lindman, Statsminister.*

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

RZĄD



*E. Trygger
Minister Spraw Zagranicznych — Utrikes-
minister.*

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



*E. Malmgren
Minister Obrony Narodowej — Försvars-
minister.*



*Nils Richard Wohlin
Minister Finansów — Finansminister.*



*V. Lundvik
Minister Handlu — Handelsminister.*

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ. — DEN POLSKA REGERINGEN



Dr. Kazimierz Świtalski
*Minister Wyznań Religijnych i Oświece-
nia Publicznego — Ecklesiastikminister.*



Inż. Jędrzej Moraczewski
*Minister Robót Publicznych — Minister
för Allm. Arbeten.*



Stanisław Car
*Minister Sprawiedliwości — Justitie-
minister.*

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Bogusław Miedziński
*Minister Poczty i Telegrafów — Post- och
Telegrafminister.*



Prof. Dr. Witold Staniewicz
*Minister Reform Rolnych — Agrarreform
minister.*



Karol Niezabytowski
Minister Rolnictwa — Jordbruksminister.

RZĄD



Prof. Dr. Inż. Kazimierz Bartel
Prezes Rady Ministrów — Ministerpräsident.



August Zaleski
Minister Spraw Zagranicznych — Utrikes-
minister.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 



Inż. Eugenjusz Kwiatkowski
Minister Przemysłu i Handlu — Handels-
och Industriminister.



Inż. Alfons Kühn
Minister Komunikacji — Kommunika-
tionsminister.



Gen. Dr. Felicjan Sławoj-Składkowski
Minister Spraw Wewnętrznych — Inrikes-
minister.

AUTOGRAF P. MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU INŻ. Z. KWIATKOWSKIEGO, SKREŚLONY SPECJALNIE DO POLSKO-SZWEDZKIEGO NUMERU „MORZA”



Dr. Stanisław Jurkiewicz
Minister Pracy i Opieki Społecznej —
Arbetsminister

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dr. Alfred Wysocki
Wiceminister Spraw Zagranicznych —
Vice Utrikesminister.

Największa, najdłuższa nawet granica lądowa między państwami ma to do siebie, że tworzy państwa z ograniczonymi, niewielkimi liczbami sąsiadów. Ale nie zawsze staje się ona powodem współpracy gospodarczej i kulturalnej. Wyrastają na niej mury niewidzialne dla oka laika „mury chijskie”, mury potrzaski, dalekie i wysokie, najeżone szkieletami przeszkodami i zapowrotemi ruchów, jakby tylko technika przemysłowości ludzka zdolna była wyprześcić.

Granica morska, choćby najmniejsza, największa gromadzi na sobie, przybliża, przyciąga pośrednio całego świata. Środkiem wolne, niekierowane, przewalone atmosfery, przyjaźni i potężny przepływ pracy. Ludzie obcy na granicy lądowej patrzą na siebie podejrzliwie; na granicy morskiej wymieszanie ras, języków, narodowości, interesów przyspaja im sympatnie naturalne.

Ławirując foliaki, przełamując opory kresowizacji jej swobodny i naturalny rozwój przyśpiesza zderzenia się wewnętrznych, spotykając jej przesilenie zewnętrzne — to synonim przynosi. Zdręnia jej na morza przy własne porty i własne floty.

MINISTER ING. E. KWIATKOWSKIS AUTOGRAF

(Oversättning)

Till och med den längsta mellanstatliga landgräns stater förenar staterna med endast ett begränsat, föga stort antal grannar. Men icke alltid blir den en brygga för ekonomiskt och kulturellt samarbete. På den uppväxa ofta för lekmanne öga osynliga „kinesiska murar”, mäktiga murar, långa och höga, befästade med alla de slags hinder, som endast mänsklig teknik och upptäckningsförmåga mäktat uttänka.

Havsgränsen, även om den är aldrig så kort och smal, närmar, drar till sig hela världens grannskap. Ett trätt grannskap, obesvärat, mättat med en atmosfär av vänskaplighet och behov av samarbete. Främmande folk vid en landgräns se med misstänksamhet på varandra; vid havsgränsen synes blandandet av raser, språk, nationaliteter, intressen vara något helt naturligt.

Att utvidga Polen, att bryta ner hindern, som besvärar den fria och naturliga utvecklingen av landets alla friska inre krafter, att befästa dess yttre be-

Pierwsza karta tych dziejów zapisana jest przególnie wielkim ożywieniem współpracy przewrót. polskiej Bander na przewrót w Gdyni powiewa podziemi : wie, że co-dziennie witana jest z coraz głośniejszym potęgającym się uśmiechem przyjaźni polskiej.

A z każdym pniegającym powiem coraz to liczniej cingno wzrasta nowe bandery do wybrzeża polskiego, budzące u nas głośnie zainteresowania gospodarcze i kulturalne dla reprezentowania prz. nie państwa

Granica morska pow. ożwiera nowe horyzonty w Polsce i dla Polski. Tu powstają, narastają : potęgują się nowe wartości, których nowe dzieje nasze państwo nie umiemy właściwie ocenić.

Jedno jest tylko pewne. Wartości te wzrastać się będą równoległe i wielokrotnie w stosunku do naszej własnej pracy, która w zagadnieniu morskiej poligonu.

A więc hasłem naszym : nieprzerwany ciąg pracy i wspaniały, nieustanny wysiłek w ofiarach niepodparty przynajmniej postępu i rozwoju na polskim wybrzeżu morskim.

Stanisławski.

Warszawa 24.5.1919.



Dr. Franciszek Doleżał
Wiceminister Przemysłu i Handlu —
Vice Handels- och Industriminister.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



tydelse — är synonymt med att föra ut Polen på havet genom egna hamnar och genom en egen flotta.

Det första bladet i dessa händer upptages av det särskilt livliga polsk-svenska samarbetet. Den svenska flaggan vajar dagligen i Gdynia, och den vet, att den dagligen hälsas med allt djupare känsla av polsk vänskap.

Och med varje år, som går, komma ständigt allt talrikare nya flaggor till den polska kusten, hos oss väckande allt djupare ekonomiskt och kulturellt intresse för de stater, de representera.

Havsgränsen har alltså öppnat nya horisonter i Polen och för Polen. Här uppstå och växa sig starka nya värden, vilka vi kanske idag ännu icke själva till fullo kunna uppskatta.

Endast ett är säkert. Dessa värden komma att mångfaldigas parallellt med det egna arbete, som vi nedlägg på hithörande frågor.

Vår lösning är alltså: en obruten kedja av arbete och ansträngning, oförtruten offervillighet, oertergioligt tvång till framgång och utveckling på den polska havskusten.

E. KWIATKOWSKI



Konstanty Rozwadowski
Posel Rzeczypospolitej w Szwecji —
Polens minister i Sverige.

POSEŁ SZWECJI W POLSCE O NUMERZE POLSKO-SZWEDZKIM „MORZA” SVERIGES MINISTER I POLEN OM DET POLSK-SVENSKA NUMRET AV „MORZE”

Till
Redaktionen av „Morze”,
Warszawa.

Jag önskar Edert „Sverige-nummer”
största möjliga spridning och förblir
Med fullkomligaste högaktning
C. Anckarsvärd.

Det beredde mig såsom Sveriges representant i Polen odelad tillfredsställelse att höra om Eder plan att utgiva ett särskilt „Sverige-nummer”, i avsikt att härigenom bidra till ökad kännedom om de svenska sjöfartsförhållandena samt om den polska sjöfarten på Sverige och den svenska på Polen.

Jag följer med stort intresse det snabba utbyggandet av Gdynia, över vilken hamn så stora mängder kol och andra varor redan skeppas. Man kan redan nu se, att denna hamn i hög grad kommer att bidra till den polska sjöfartens utveckling.

Jag har vidare konstaterat, att den unga polska handelsmarinen, samtidsigt som den utvecklar sig självständigt, genom samarbete med andra länders sjöfart söker draga nytta av den erfarenhet, de äldre sjöfarande nationerna ha. Sannolikt skulle den polska sjöfartens tillväxt kunna befordras, om dess målsmän i än högre grad än hittills sökte begagna sig av de erfarenheter och den tekniska sakkunskap, som stå att finna i Sverige, ett Polens grannland, vilket sedan urminnes tider ägnat sig åt sjöfarten och med vilket Polens förbindelser, såväl vad beträffar handelsutbytet som i andra avseenden äro så livliga och så präglade av ömsesidig förståelse. Samarbetet med den utländska sjöfarten är emellertid i hög grad beroende på den polska lagstiftningen i fråga om sjöfarten, i synnerhet rörande de pålagor, som påvåla denna.



C. Anckarsvärd
Posel Szwecji w Polsce — Sveriges
Minister i Polen.

Do
Redakcji „Morze”
w Warszawie.
Projekt WPanów wydania specjalnego Szwedzkiego Numeru w celu po-

głębienia znajomości o szwedzkiej żegludzie morskiej oraz polskiej żegludzie do Szwecji i szwedzkiej do Polski sprawił mi, jako reprezentantowi Szwecji w Polsce, prawdziwe zadowolenie.

Z wielkiem zainteresowaniem śledzę szybką rozbudowę Gdyni, portu, przez który przechodzą już teraz tak wielkie ilości węgla i innych towarów. Można już obecnie przewidzieć, w jak wielkim stopniu przyczyni się port ten do rozwoju polskiej żeglugi.

Skonstatowałem również, że młoda polska marynarka handlowa, równocześnie z jej samodzielnym rozwojem, przez współpracę z marynarką handlową innych krajów, stara się wykorzystać doświadczenie, nabyte przez starsze żeglujące narody.

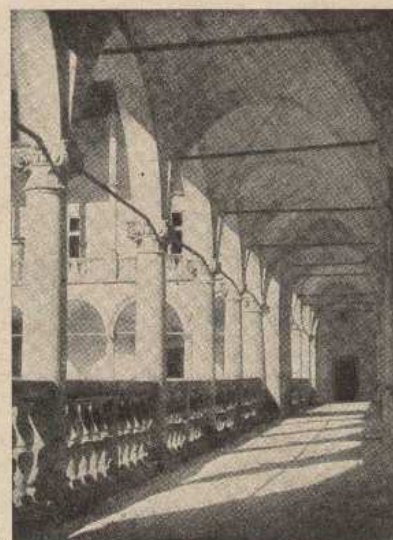
Uważam, że można byłoby przyspieszyć rozrost polskiej żeglugi morskiej, gdyby kierownicy jej w wyższym jeszcze, niż dotychczas, stopniu starali się wykorzystać doświadczenie i techniczne znajomości rzeczy, które posiada Szwecja, sąsiedni kraj Polski, który od niepamiętnych czasów zajmował się żeglarstwem, i z którym wzajemne stosunki są tak ożywione oraz odznaczają się obopólnem zrozumieniem, tak pod względem wymiany handlowej, jak i pod innemi względami. Współpraca z żeglugą zagraniczną jest jednak w wysokim stopniu uzależniona od ustawodawstwa polskiego co do żeglugi, przede wszystkim zaś co do nałożonych na nią podatków.

Z życzeniami, aby „Szwedzki Numer” był jak najszerzej rozpowszechniony pozostaje

z prawdziwem poważaniem
C. Anckarsvärd
Posel Szwedzki.



Polska, Las jodłowy w Karpatach. — Polen, Skogsparti i Karpaterna.



Krużganki na Wawelu w Krakowie. — Pelargalleriet på slottet Wawel i Kraków.

LIGA MORSKA I RZECZNA

POLSKA SJÖ— OCH FLODFARTSFÖRENINGEN

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Zaledwie słońce niepodległości nam zaświeciło, gdy powstała Liga Morska i Rzeczna. Powstała, by wśród narodu, odciętego od morza, szerzyć myśl o tem, czem jest ten wielki gościniec świata i czem jest możność utrzymywania i rozwijania stosunków z wszystkimi narodami świata pod względem politycznym, gospodarczym, a przede wszystkim moralnym.

Liga Morska Polska wyrosła wtedy, gdy młodzież nasza przelewała krew w obronie granic, w obronie niepodległości — i rzecz jasna, że na chwilę nie mogła spuścić z oka gwarancji bezpieczeństwa, które właściwie tylko we własnych siłach mogą spoczywać, ale przecież główna jej uwaga od samego początku była skierowana na moralną i gospodarczą stronę zagadnienia. Moralną, to znaczy przerobienie psychiki narodu polskiego, rozszerzenie jego widnokręgu, zapoznanie go z wszystkimi ludami świata, zaprzyjaźnienie z niemi, skierowanie sił i energii narodu ku walce z żywiołem wodnym, walce bezkrwawej, a chwalebnej Kolumbów i Amundsenów. Gospodarczą, to znaczy tworzenie własnego portu, własnej floty, nawiązanie stosunków wymiennych z narodami, z którymi łączy nas droga morska.

Niewielu członków liczyła zrazu Liga. A jednak fakt, że zdołała ona skupić tych wszystkich, którzy praktykowali na morzu, choć i pod cudzemi banderami, uczynił z niej siłę, zdolną istotnie do wielkich prac i wielkich poczynań. W jej to łonie powstał projekt budowy własnego portu w Gdyni, portu, który dziś rośnie z dnia na dzień, obok którego i dla którego powstaje miasto z niewidzianą gdzieindziej szybkością.

Liga szybko zrozumiała, że z budową własnej floty handlowej nie można czekać na inicjatywę społeczną. Brak było w Polsce kapitału wogóle, a zupełnie nie było kapitału, związanego z morzem. To też z całą energją przeprowadzać poczęła myśl o konieczności interwencji państwowej, o powołaniu do życia państwowej żeglugi morskiej. Myśl ta zrazu przyjęta z niedowierzaniem i obawą przed etatyzmem krzepła i znajdowała coraz więcej zwolenników, aż została zrealizowana w postaci przed-

siębiorstwa państwowego „Żegluga Polska”, które wbrew wszelkim oczekiwaniom rozwijać się poczęło coraz intensywniej, w ciągu dwóch lat potraając swój tonaż.

Te czyny, te skutki widoczne naszych wysiłków zrzeszały coraz szersze koła publiczności polskiej wokoło Ligi. Napłynęły do niej szerokie koła młodzieży. Jeszcze parę lat temu morze było dla niej czemś, o czem jedynie w powieściach się czyta. Dziś, skoro tylko powłoka lodowa spłynie z Wisły i innych rzek polskich na martwych do niedawna ich falach ukazują się setki żagli białych. Płyną piękne statki klasowe, a obok nich byle jak sklecone łódeczki. Entuzjazm do morza ogarnia najszerze sfery. Najmniejszymi dopływami Wisły zdążają ku morzu gromady młodzieży, gnanej tęsknotą do szerokich przestworów morza. I młodzież swym pędem porusza cały kraj, podnieca starsze pokolenie.

Wszystkimi drogami zjeżdżają nad wybrzeże dziesiątki tysięcy ludzi, aby wchłonąć wichru od morza, aby ujrzeć ten skrawek granicy wolnej, łączącej nas z całym światem.

Dokonywać poczynamy w psychice polskiej — dokonamy przewrotu i w życiu całym naszego narodu. Praca to ciężka — na lata obliczona, ale też praca wdzięczna, bo tworząca wartości narodowe przez sięgnięcie do najgłębszych podkładów duszy człowieka, do jego tęsknot wiekuistych za obszarem bezkresnym.

I w tem poczuciu spełnionego obowiązku i niezmiernzonej mnogości prac, jakie mamy wykonać — my najmłodszy w rodzinie morskich narodów starszym braciom żeglarzom w roku nowym przesyłamy życzenie

Dobrego wiatru!

A. UZIEMBŁO

Knappt hade oberoendetes sol lyst upp för oss, förrän Föreningen för sjö- och flodfart uppstod. Den uppstod för att hos vårt från havet avskurna folk vidga uppfattningen om vad denna väg ut i världen är, och vad det betyder, att ur politisk, ekonomisk, men framför allt moralisk synpunkt kunna underhålla

och utveckla förbindelserna med världens alla folk.

Föreningen växte upp, då vår ungdom göt sitt blod till gränsernas försvar, till försvaret av vårt oberoende — och det är klart, att den icke för ett ögonblick kunde lämna de faktiskt i den egna kraften liggande säkerhetsgarantierna ur sikte, men dess huvudsakliga uppmärksamhet var dock redan från början riktad på frågans moraliska och ekonomiska sida. Den moraliska sidan av frågan går ut på att omändra det polska folkets psyke, att vidga dess synkrets, att lära dem känna världens alla folk, att närma det till dem, att inrikta dess krafter och energi till kamp med det våta elementet, till en Kolumbus', till en Amundsens oblodiga, men ärofulla kamp. Den ekonomiska sidan av frågan åter går ut på att skapa en egen hamn, en egen flotta, att knyta ömsesidiga förbindelser med de folk, med vilka havet förenar oss.

Det var inte många medlemmar Föreningen räknade till en början. Men det faktum, att den lyckades samla alla dem, som tidigare varit till sjöss, om också under främmande flagg, gjorde den till en kraft, som verkligen var i stånd till stora uppgifter. Inom dess krets uppstod förslaget att bygga en egen hamn i Gdynia, en hamn, som idag växer för varje dag, som går, och kring vilken och för vilken en stad håller på att uppstå med en anorstüdes ej bevitnad hastighet.

Föreningen insåg mycket snart, att man icke från allmänhetens sida kunde vänta på ett initiativ till byggandet av en egen handelsflotta. Kapital saknades i Polen överhuvud, men isynnerhet kapital bundet till havet. Därför började också Föreningen med all energi föra fram tanken på intervention från statens sida, på upprättandet av en statens handelsflotta. Denna tanke, som till en början mottogs med misstro och farhåga, stärktes inför statens namn och fann allt fler anhängare, tills den slutligen realiserades i form av ett statligt företag benämnt Polsk Skeppsfart (Żegluga Polska), vilket mot alla förväntningar började utveckla sig allt intensivare.

Dessa tydliga resultat av våra ansträngningar gjorde, att allt vidare kretsar av det polska folket slöto upp kring Föreningen. Stora

skaror av ungdom strömmade till den. För ännu några år sedan var havet för vår ungdom endast något, som man läser om i romaner. Idag däremot, kan man på Weichsel och på andra polska floder, så snart istäcket gått bort, få se hundratals vita segel. Där segla vackra segeljakter och vid sidan av dem hastigt hopsnickrade småbåtar.

Entusiasmen för havet griper allt vidare omkring sig. På de minsta biloderna till Weichsel söka mas-

sor av ungdom sin väg till havet, drivna av längtan till dess vidder. Och genom sitt anlopp sätter ungdomen hela landet i rörelse, eggat det äldre släktet.

Från alla håll samlas tiotusentals människor till kusten för att insupa stormvinden från havet, för att se detta fria gränssnitt, som förenar oss med hela världen.

I det polska psyket, såväl som i vårt folks hela liv, utföra vi en omgestaltning. Det är ett svårt ar-

bete — ett arbete på lång sikt, men det är även ett tacksamt arbete, ty det skapar nationella värden, genom att det når ned till människosjälens djupaste underlag, till dess eviga längtan efter det oändliga.

Och i känslan av att vi gjort vår plikt, och att vi än ha en oändlig mängd arbete att utföra, sända vi, de yngsta inom sjöfolkens familj, våra äldre bröder på det nya året en önskan om — God vind.

A. UZIEMBŁO

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BAŁTYK A POLSKA

ÖSTERSJÖN OCH POLEN.

Polska znowu powróciła do rodzi-ny krajów, osiadłych nad Bałtykiem. Prawie 150 lat nie było nas tutaj i nic dziwnego, że sąsiadujące z nami na Bałtyku narody spoglądają z pewnem zainteresowaniem na nowego przybysza, — śledzą z uwagą, co on poczyni, stawiają prognozy na przyszłość.

Będąc tym, nowym rzekomo, przybyszem, możemy śmiało i otwarcie powiedzieć, co my sami myślimy o odzyskanym dostępie do wód Bałtyku.

Cenimy każdy skrawek naszego brzegu bezgranicznie — rozumiemy i odczuwamy ogrom znaczenia dostępu do morza dla gospodarki całego kraju — kroczymy zdecydowanie ku stworzeniu na naszym brzegu szeroko otwartych wrót dla swobodnego obrotu towarowego Polski z innemi krajami świata.

Pobieżny rzut oka na mapę Bałtyku stwierdza szczupłość naszej granicy morskiej w porównaniu z innemi krajami, a zwłaszcza w porównaniu do zaludnienia poszczególnych, sąsiadujących tutaj z nami państw. Polityczna morska granica Polski, nie licząc wąskiego półwyspu Hel, wynosi zaledwie 80 km. Ponieważ ludność Polski przekracza dzisiaj 30 milionów mieszkańców, więc oznacza to, że na każdego obywatela przypada zaledwie niecałe 3 mm. własnego brzegu, a na jeden metr brzegu morskiego przypada około 370 obywateli.

Przytoczone cyfry dają wytłumaczenie, dlaczego każdy polak tak bardzo wysoko ceni nasz dostęp do morza. Ma to jednakże swoją stronę dodatnią, albowiem, koncentrując wolę 30-miljonowego narodu na tak wąskim skrawku wybrzeża, winniśmy szybko osiągnąć pozytywne rezultaty naszych poczyniń morskich.

Udział Polski w handlu międzynarodowym na Bałtyku zarysowuje się wyraźnie od chwili odzyskania ujścia Wisły w XV wieku. Stosunek handlu polskiego, idącego odtąd przez Gdańsk, na Bałtyku, ustalony na podstawie rejestru celnego ruchu okrętowego na Zundzie stanowią w XVI wieku do 60% do ogółu obrotów bałtyckich (w

1562 i 1574 r. — 59%, w r. 1575 — 56%) i polegał głównie na wywozie zbóż, sucharów i wytworów leśnictwa. Ogólna pojemność tonażu statków, uskuteczniających w tym okresie obroty handlowe z Polską wynosiła około 150.000 łasztów, czyli 300 — 360.000 ton.

Samodzielny okres polskiej polityki morskiej kończy się ze śmiercią króla Jana III w końcu XVII w., a następnie rozbiory Polski odsuwają ją konsekwentnie od Bałtyku.

Wznowiona era aktywnej polityki morskiej w Polsce rozpoczyna się z chwilą odzyskania własnego dostępu do morza. Ostatnie lata wskazują wyraźnie tendencję kierowania się polskiego handlu zagranicznego na drogę

morską. W 1925 r. z ogólnego obrotu towarów eksportowanych i importowanych przez Polskę, przeszło około 10% przez granicę morską. W latach 1927 i 1928 stosunek ten wzrasta prawie do 40%, równocześnie ze zwiększeniem się cyfr ogólnego obrotu.

Obrót portu gdańskiego wynosił przed wojną, za czasów należenia Gdańska do Rzeszy Niemieckiej (rok 1913) około 2.400.000 ton rocznie. W r. 1927 obrót portu gdańskiego wyniósł 7.897.000 ton, a w r. 1928 wyniesie zgórá 8.000.000 ton.

Nowobudujący się port w Gdyni zaczął uczestniczyć w zamorskim handlu Polski w r. 1924. Obroty tego portu wynosiły:

w r. 1924 —	9.717 ton
1925 —	51.728 "
1926 —	414.005 "
1927 —	895.813 "
1928 ok.	1.950.000 "

Powyższe dane świadczą o tem, że Polska z roku na rok coraz to aktywniej skierowuje swój obrót towarowy na Bałtyk i już dzisiaj ruch towarów przez polskie porty przekracza 10 milionów ton rocznie przy tendencji wzrostu.

W celu stworzenia jak najdogodniejszych warunków dla naszego handlu zamorskiego budujemy na naszym wybrzeżu, niezależnie od rozwijającego się stale portu gdańskiego, — nowożytny port w Gdyni, obliczony na możność przepuszczenia do 10 milionów ton rocznie. W r. 1926 przystąpiła Polska do tworzenia własnej marynarki handlowej, której tonaż, aczkolwiek jeszcze szczupły, powiększa się z roku na rok. Obrót towarów i bezpośredni stosunek z innemi krajami zamorskimi coraz się rozszerza, a zwłaszcza z naszymi sąsiadami na morzu Bałtyckiem. Polska dąży do zapewnienia sobie w handlu bałtyckim stanowiska, któreby odpowiadało rozmiarom naszego gospodarstwa krajowego.

Warszawa, 4.I. 1929 r.

T. NOSOWICZ

Inż. Teodozy Nosowicz
Dyrektor Departamentu Morskiego w M.
P. i H. — Direktör för Maritima avd.
i Handelsdepartementet.



Polen har återvänt till de vid Ostersjön bofasta folkens familj. Under nära 150 år, ha vi icke varit här, och det är inte underligt, att våra grannfolk vid Ostersjön med ett visst intresse betrakta nykomlingen. De följa med uppmärksamhet hans förehanden och söka förutspå hans framtid.

Men vi äro endast skenbart nykomlingar, och därför kunna vi djärvt och öppet säga, vad vi själva tänka om det vunna tillträdet till Ostersjön.

Varje litet avsnitt av vår kust är för oss av obegränsat värde. Vi förstå och känna den för hela landets ekonomiska liv oerhörda betydelsen av tillträdet till havet, och vi skrida beslutsamt till verket med att på vår kust uppföra vida portar för Polens fria varuutbyte med världens andra länder.

En flyktig blick på Ostersjöns karta övertygar oss om vår havsgräns ringa utsträckning i jämförelse med andra länders, men isynnerhet i jämförelse med befolkningsmängden i våra grannländer vid Ostersjön. Polens politiska havsgräns, om man icke medräknar den smala halvön Hel, uppgår till knappt 80 km. Eftersom Polens befolkning idag överstiger 30 milj. invånare, så betyder alltså detta, att på varje invånare kommer icke fullt 3 mm. egen kust och på en meter havskust omkr. 370 invånare.

De här anförda siffrorna giva förklaringen till, varför varje polack så högt skattar vårt tillträde till havet. Detta har emellertid även sin goda sida, ty genom att koncentrera viljan hos ett folk på 30 miljoner på en så smal kustremsa, böra vi fort nå positiva resultat av vårt till havet knutna arbete.

Polens deltagande i den internationella handeln på Ostersjön tecknar sig tydligt från tiden för Weichselmyningens erövring under XV århundradet. Den polska handeln, som från denna tid gick över Danzig utgjorde enligt tullregistren för sjöfarten i Oresund under XVI årh. 60% av Ostersjöhandeln i sin helhet (under åren 1562 och 1574 — 59%, år 1575—56%) och grundade sig huvudsakligen på export av säd, skoppstkorpor och skogsprodukter.

Det sammanlagda fartygstonnaget, som på denna tid betjänade handeln med Polen, uppgick till omkr. 150,000 laster eller 300,000—360,000 ton.

Den polska sjöpolitikens självständighetsperiod slutar med konung Johan III: s död mot slutet av XVII årh., och de därpå följande delningarna av Polen skilja landet konsekvent från Ostersjön.

En ny tid av aktiv sjöpolitik börjar, då Polen erhöi eget tillträde till havet. De sista åren utvisa tydligt en tendens hos den polska utrikeshandeln att gå sjövägen. Under 1925 gick över 10% av Polens sammanlagda export och import över havsgränsen. Under åren 1927 och 1928 växer detta tal nästan till 40% samtidigt som siffrorna för den allmänna omsättningen växa.

Omsättningen i Danzigs hamn uppgick före kriget, då Danzig ännu hörde till Tyskland (år 1913) till omkr. 2,400,000 ton årligen. År 1927 uppgick omsättningen i Danzigs hamn till 1,897,000 ton och 1928 kommer den att uppgå till över 8,000,000 ton.

Den nya under byggnad varande hamnen i Gdynia började år 1924 ta-

ga del i Polens handel. Denna hamns omsättning uppgick till:

År. 1924	9717 ton
1925	51728 "
1926	414005 "
1927	895813 "
1928 omkr.	1950000 "

Ovan anförda siffror vittna om, att Polen är från år alltmer aktiv inriktar sin varuomsättning på Ostersjön, och redan idag överskrider den i de polska hamnarna 10 milj. ton årligen med tendens till ökning.

I syfte att skapa så förmånliga villkor som möjligt för vår transmarina handel bygga vi på vår kust, oberoende av den sig stadigt utvecklande hamnen i Danzig, en modern hamn i Gdynia, som beräknas kunna genomsläppa upp till 10 milj. ton årligen. År 1926 började Polen skapa en egen handelsflotta, vars tonnage, om också ännu litet, ökas år från år. Varuomsättningarna och de direkta förbindelserna med andra länder, isynnerhet med våra grannar vid Ostersjön utvidga sig alltmer. Polen strävar efter, att inom Ostersjö — handeln tillförsäkra sig en ställning, som svarar mot vårt näringsliks omfattning.

T. NOSOWICZ



FLOTA HANDLOWA POLSKI

POLENS HANDELSFLOTTA.

Już w pierwszych latach niepodległości Polski czynione były poszczególnie próby założenia polskich przedsiębiorstw żegluga morskiej. Były to próby raczej jednostek, które los zetknął z handlem zamorskim w pierwszych latach po wojnie, kiedy w żegludze panował chaos, wywołany olbrzymim spustoszeniem taboru pływającego. Wtedy zarobki na morzu były świetne i kto miał możność stać się właścicielem, lub conajmniej współnikiem statku handlowego, chętnie się na to decydował, gdyż uważał żeglugę morską za doskonałą lokatę kapitału. Tak więc spotykamy w 1919 i 1920 roku polskie statki na morzu Czarnym, w Anglii, na oceanie Atlantyckim i na Pacyfiku. Stanowią one własność obywateli polskich. W krótkim czasie znikają jednak z horyzontu; jeden się spalił w Szanghaju, drugi został aresztowany przez bolszewików, inne zaś sprzedano ze względu na psującą się raptownie konjunkturę frachtową na morzu.

Były jednak robione i poważne, zbiorowe wysiłki stworzenia polskiej floty handlowej; to ofiarą i zawsze patriotyczna Polonia amerykańska, która w owym czasie śpieszyła masowo z powrotem do Ojczyzny, aby stanąć do pracy przy odbudowie zniszczonego przez wojnę kraju, to ci, którzy długie lata ciężko pracowali za oceanem, aby uzbierać grosz dla zabezpieczenia sobie i swoim przyszłości, ci często najbiedniejsi, oddali swoje oszczędności na zakup statków, które przeznaczone były dla utrzymania komunikacji pomiędzy Polską a Ameryką Północną. Nabierano w ten sposób przeszło 3 miliony dolarów i kupiono za nie siedem wielkich statków, w tem dwa pasażerskie. Niestety statki te kupione były w czasie najwyższej ceny tonażu, wynoszącej wówczas około 210 dolarów za tonę i miały być spłacone w ratach kilkuletnich. Po roku jednak cena tonażu i stawki frachtowe tak dalece spadły, że o zapłaceniu zaległych rat, przewyższających

kilkakrotnie ówczesną wartość statków mowy być nie mogło. Towarzystwu zabrano niezapłacone statki i przestało ono istnieć.

Mimo tego odstraszonego przykładu czyniono później jeszcze kilkakrotnie próby w Polsce, aby z prywatnych kapitałów stworzyć flotę handlową. Kraj był biedny, wieloletnią wojną kompletnie zniszczony. Polski przemysłowiec, handlowiec, finansista, dla którego morze było obce, wolał skromne swe fundusze lokować w interesach na lądzie zwłaszcza, że w czasie inflacji dawały one horendalne zyski. Morzu nie dowierzano, nie przypuszczano, że Polacy sami będą w stanie zorganizować flotę handlową i prowadzić ją tak, żeby się opłacała.

Jedynie niewielka garstka ludzi, obeznanych z morzem, prowadziła nieustanną i energiczną propagandę za stworzeniem własnej floty handlowej, zdając sobie wyśmienicie sprawę z tego, że handel zamorski może się tylko

rozwinąć wtedy, jeśli nie będzie w zupełności zależny od obcych rederów.

Wszyscy, którzy żyli się z morzem i umieli orjentować się w sytuacji gospodarczej kraju, byli oddawna przekonani, że poważna flota handlowa może u nas powstać tylko przy wybitnym udziale Skarbu Państwa.

Już w 1920 roku, kiedy ministrem Skarbu był Biliński, wielki protektor swego czasu floty handlowej Austro-Węgier, istniał już szczegółowo opracowany projekt założenia przedsiębiorstwa żeglugi morskiej z funduszy skarbowych. Zanim jednak projekt ten mógł być zrealizowany, nastąpiła zmiana na stanowisku ministra Skarbu, a następca jego projekt rzucił do kosza.

I później przez szereg lat tak w rządzie, jak i w sferach sejmowych i w społeczeństwie myśl stworzenia floty handlowej w formie państwowego przedsiębiorstwa była wysoce niepopularna. Znowu tylko mała garstka ludzi morza nie opuściła rąk i wytrwale głosiła, że Polska musi posiadać własną potężną flotę handlową i że taką flotę w obecnych warunkach stworzyć może tylko rząd.

Tak nadszedł maj 1926 roku, Ster Państwa ujęli w swoje ręce ludźmi czynu, którzy odrazu postawili sobie program poprawienia sytuacji gospodarczej Państwa. W tym programie, rzecz jasna, nie można było nie umieścić kwestii własnej floty handlowej, zwłaszcza, że program ten przewidzieć musiał zdobywanie nowych rynków zbytu, w pierwszym rzędzie zamorskich, dla naszych artykułów eksportowych.

Już w pół roku później, bo w grudniu 1926 roku, przystąpiono do stworzenia państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”, a w styczniu 1927 roku uruchomionych zostało pięć statków towarowych o pojemności około 3.000 ton deadweight każdy. Statki te udało się okazyjnie, po stosunkowo bardzo niskiej cenie, kupić we Francji, gdzie przed krótkim czasem zostały wykonane na stoczni Chantiers Navals Français w Caen. Statki te odrazu rozpoczęły przewożenie towarów eksportowych polskich, w pierwszym rzędzie węgla i drzewa i wkrótce wyrobiły sobie jaknajlepszą markę nie tylko na Bałtyku, ale i w portach zachodnio-europejskich, ze względu na bardzo solidne traktowanie swej klienteli przez dyrekcję państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”, jak również ze względu na doskonały personel na statkach i wreszcie na solidność samych statków i ich łatwą ładowość.

Latem 1927 roku państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” przejęło od polskiej marynarki wojennej statek „Warta” o pojemności około 4.200 ton deadweight, a jesienią tegoż roku nabyty został nowy statek „Tczew” wybudowany w Holandji, mający około 1100 ton deadweight.

Te statki towarowe odbyły w roku 1927 sto siedemnaście podróży, przebyły ogółem 68.578 mil morskich i zachodziły 148 razy do portów zagranicznych, a 100 razy do portów polskich (Gdynia i Gdańsk); przewiozły



Hugon Pistel
Naczelnik Wydziału Żeglugowego w M.
P. i H. — Chef för Sjöfarts avd. i Handels-
och Industriministeriet.

one w tym czasie ogółem 303.647 ton różnych ładunków, w tem przeważnie węgiel, drzewo, nawozy sztuczne, złom żelazny.

W roku 1928 flota towarowa państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” została zwiększona o dalsze dwa statki o pojemności 5.020 ton deadweight każdy i składa się obecnie z 9 statków o ogólnej pojemności około 30.000 ton deadweight. Podkreślić tu należy, że wszystkie te statki, z wyjątkiem „Warty”, są nowe i pierwszorzędnej jakości.

Statki towarowe „Żegluga Polskiej” odbyły w 1928 roku 175 podróży, ilość przewiezonego towaru wyniosła w 1928 roku 430.858 ton.

Poza statkami towarowymi posiada państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” jeszcze pięć statków pasażerskich, z których dwa „Gdynia” i „Gdańsk” mają około 600 ton brutto każdy i przeznaczone są zarówno do komunikacji pomiędzy portami polskiego wybrzeża, jak i do dalszych wycieczek po Bałtyku. Dwa inne statki „Jadwiga” i „Wanda” o pojemności 270 ton brutto każdy i wreszcie „Hanka” około 100 ton brutto utrzymują komunikację pomiędzy Gdynią, Helem, Jastarnią, Sopotami i Gdańskiem.

Oprócz statków posiada „Żegluga Polska” jeszcze i nieruchomości w postaci wielkiego gmachu biurowego i mieszkalnego, własnych magazynów i warsztatów w Gdyni. Majątek tego państwowego przedsiębiorstwa wynosi ogółem blisko 20 milionów złotych. Czyż nie mieli więc rację ci, którzy twierdzili, że w obecnym czasie poważne, czysto polskie przedsiębiorstwo okrętowe może powstać tylko z inicjatywy i z funduszy Państwa?

Czy byłoby możliwe zebrać dziś w społeczeństwie 20 milionów złotych na założenie towarzystwa okrętowego, które z natury rzeczy nie może dać takich zysków, do jakich podczas inflacji i później przy braku pieniądza obiegowego, kapitał polski był przyzwyczajony?

Lecz poczynania Rządu szły nietylko w kierunku stworzenia i rozbudowania państwowej floty handlowej; Rząd starał się również zachęcić i skłonić prywatną inicjatywę do nabywania statków i uruchomienia prywatnych przedsiębiorstw okrętowych. Tak np. przydzielając koncernom węglowym tereny w porcie gdyńskim, Rząd stawiał za warunek, że koncerny te winny nabywać własny tonaż dla przewożenia węgla, lub płacić odpowiednią opłatę od wywiezionego węgla.

Koncern „Robura” wybrał pierwszą drogę i posiadał niedawno już trzy statki węglowe o pojemności razem około 6.000 ton. Statki te są bardzo racjonalnie eksploatowane i przynoszą „Roburowi” niemałe korzyści, czego najlepszym dowodem, że koncern ten zamierza znacznie powiększyć swój tonaż.

W ostatnich dniach powstało nowe polskie przedsiębiorstwo okrętowe pod nazwą „Polsko-brytyjskie towarzystwo okrętowe spółka akc.” (Polish-British steamship Co, Ltd) z kapitałem zakładowym 13.500.000 złotych, którego udziałowcami są: państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” i angielskie towarzystwo okrętowe „Eltermans Wilsons Line Ltd”; udział grupy polskiej wynosi 75%, grupy angielskiej zaś 25%. Towarzystwo to posiadać będzie cztery statki pasażersko-towarowe, wyposażone w chłodnie, które utrzymywać będzie stałą regularną komunikację pomiędzy Gdynią a portami Anglii i Francji.

Będzie to więc pierwsza regularna linia okrętowa pod polską banderą.

W przygotowaniu są jednak i dalsze regularne polskie linie; tak np. państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” przygotowuje się do uruchomienia stałej, regularnej linii okrętowej do wschodniej części morza Śródziemnego i na morze Czarne. Poza tem na mocy układu pomiędzy Rządem Polskim a Francuskim towarzystwem okrętowym „Chargeurs Reunis”, które utrzymuje dziś komunikację pomiędzy Gdynią a portami Ameryki Południowej, towarzystwo to zobowiązało się do przekształcenia tej linii po trzech latach na polskie przedsiębiorstwo okrętowe.

Jak widać z powyższego, polska flota handlowa rozwija się szybko. Działła ona sprawnie. Mogą o tem najlepiej wypowiedzieć sąd ci ludzie, lub te firmy, które stanowią stałą klientelę naszych statków; klientami naszymi są w pierwszym rzędzie Szwedzi, to też oni, czytając te słowa, osądzą czy w tem, co tu piszemy, jest przesada, samochwalstwo, czy też poruszona tu sprawność działania naszych statków i solidność kupiecka naszych

przedsiebiorstw okretowych odpowiadza rzeczywistosci.

Nasza ambicja bowiem jest nietylko posiadac jak najlepsze statki i jak najwieksza ich ilosc, lecz przedewszystkiem pokazac, ze chcemy i potrafimy byc solidnymi i fachowymi armatorami i dobrymi marynarzami.

H. PISTEL

Redan under de första åren av Polens oberoende gjordes enstaka försök att grunda polska sjöfartsföretag; det var försök, som gjordes av individer, vilka ödet länkat samman med den transmarina handeln under de första efterkrigsåren, då inom sjöfarten fullständigt kaos var rådande, framkallat genom det oerhörda fartygsförstörelset; då voro förtjänsterna på sjön utomordentliga, och den, som möjligen kunde bli ägare eller åtminstone delägare i ett handelsfartyg blev det gärna, enär sjöfarten ansågs utmärkt förmånlig för kapitalplacering. Sålunda finna vi under åren 1919 och 1920 polska fartyg på Svarta havet, på Atlanten och på Stilla oceanen. De äro polska undersåtars egendom. Efter kort tid försvinna de emellertid från horisonten; ett brann upp i Schanghaj, ett annat uppbörades av bolshevikerna, ett tredje åter såldes av hänsyn till de hastigt fallande fraktkonjunkturerna på sjön.

Emellertid gjordes även betydande, samlade ansträngningar att skapa en polsk handelsflotta. De offervilliga och alltid patriotiska polackarna i Amerika, vilka vid denna tid i stora skolor skyndade tillbaka till fäderneslandet för att inställa sig till arbetet med att återuppbygga det genom kriget ödelagda landet efter att på andra sidan oceanen under långa år ha arbetat hårt för att samla ihop en slant till trygghandten av sin framtid, gävo, ehuru de ofta voro de fattigaste, sina besparingar till inköp av fartyg, avsedda att upprätthålla förbindelse med Noramerika. På detta sätt insamlades över 3 miljoner dollar och för dem inköptes sju stora fartyg, däribland två passagerarfartyg. Tyvärr inköptes dessa fartyg vid en tidpunkt då tonnagen var som dyrast; Priset uppgick då till 210 dollar per ton och fartygen skulle betalas i avbetalningar under flera år. Efter ett år hade emellertid fraktsatser och priset på tonnage fallit så lågt, att det inte kunde bli tal om att betala de förfallna avbetalningarna, som många gånger överstego fartygens dåvarande värde. Bolaget miste de icke betalda fartygen och upphörde att existera.

Trots detta avskräckande exempel gjordes ännu några försök i Polen att med privat kapital skapa en handelsflotta. Landet var fattigt, fullständigt ödelagt genom det mångåriga kriget. Den polske industriidkaren, affärsmannen, finansmannen, för vilka havet var främmande, föredrogo att placera sina blygsamma kapital i företag på landbacken, isynnerhet som dessa under

inflationstiden gävo oerhörda förtjänster. Man litade inte på havet, och man antog inte, att polackerna själva skulle vara istånd att organisera en handelsflotta och sköta den så, att den skulle betala sig.

Endast en handfull män förtrogna med havet förde en energisk och ihållande propaganda för skapandet av en egen handelsflotta, i det de utmärkt väl insågo, att vår transmarina handel endast kan utveckla sig under förutsättning, att den icke helt och hållet blir beroende av främmande redare.

Alla de, som lärt känna havet och kunde orientera sig i landets ekonomiska situation, voro sedan länge övertygade om, att en handelsflotta av någon betydelse hos oss endast kan uppstå under kraftig medverkan från statskassans sida.

Redan 1920, då Bilinski, på sin tid en stor beskyddare av Österrike-Ungerns handelsflotta, var finansminister, fanns ett i detalj utarbetat förslag till grundandet av ett sjöfartsföretag med hjälp av statsmedel. Innan emellertid detta projekt kunde realiseras, inträdde finansministerskifte, och Bilinskis efterträdare kastade förslaget i papperskorgen.

Och senare under en följd av år var inom regeringen såväl som i sejm-kretsar och bland allmänheten tanken på att skapa en handelsflotta i form av ett statligt företag mycket impopulär. Anyo var det endast en handfull av havets män, som inte gävo sig, utan ihärdigt förde fram den åsikten, att Polen måste äga en egen mäktig handelsflotta, och att under nuvarande förhållanden endast regeringen kan skapa en dylik flotta.

Så kom maj 1926. Rikets roder övertogs av handlingens män, vilka genast gjorde upp ett program till förbättrandet av statens ekonomiska läge. I detta program kunde givetvis frågan om en egen handelsflotta ej undgå att få plats, isynnerhet som detta program måste räkna med att skaffa nya marknader, i främsta rummet transmarina, för våra exportartiklars avsättning. Redan ett halft år senare, i dec. 1926, skred man till bildandet av det statliga företaget Żegluga Polska „Polsk skeppsfart“, och i januari 1927 igångsattes fem lastångare med en lastningsförmåga på omkr. 3.000 tons dödvikt vardera. Dessa fartyg lyckades man av en händelse till förhållandevis lågt pris inköpa i Frankrike, där de kort fört färdigbyggts på varvet Chantier Naval Français i Caen. Fartygen började genast befrakta polska exportvaror, i främsta rummet kol och trävirke, och inom kort hade de skaffat sig det allra bästa betyg icke endast i Osternsön, utan även i de västerländska hamnarna på grund av det verkligt solida sätt, på vilket direktionen för det statliga företaget „Żegluga Polska“ behandlade sina kunder, liksom även på grund av fartygens utmärkta personal och

slutligen på grund av själva fartygens solida egenskaper och lättheten att lasta dem.

På sommaren 1927 övertog „Żegluga Polska“ från polska marinen fartyget „Warta“, med en lastningsförmåga på omkr. 4.200 tons dödvikt, och på hösten samma år inköptes ett nytt fartyg „Tczew“, byggt i Holland, med en lastningsförmåga på omkr. 1.100 tons dödvikt.

Dessa lastångare gjorde under 1927 etthundrasjuttio resor, tillryggaläggande sammanlagt 68.578 sjömil och besökte 148 gånger utländska hamnar och 100 gånger polska hamnar (Gdynia och Danzig). Under denna tid befraktade de sammanlagt 303.647 ton olika slags last, därav framför allt kol, trävirke, gödningsämnen och järnskrot.

Under år 1928 utökades företags handelsflotta med ytterligare två fartyg, vardera med en lastningsförmåga på 5.020 tons dödvikt, och förnärvarande består den av 9 fartyg med en sammanlagd lastningsförmåga på omkr. 30.000 tons dödvikt. Här bör vidare understrykas, att alla dessa fartyg med undantag av „Warta“, äro nya och av förstklassig beskaffenhet.

Żegluga Polskas handelsfartyg gjorde under 1928 175 resor; mängden av befraktade varor uppgick samma år till 430.858 ton.

Förutom handelsfartygen äger det statliga företaget „Żegluga Polska“ även fem passagerarfartyg, av vilka två, „Gdynia“ och „Gdańsk“, äro på omkr. 600 bruttoregister-ton vardera. De äro avsedda för såväl kommunikation mellan hamnarna på den polska kusten som för längre utflykter på Osternsön.

Två andra fartyg, „Jadwiga“ och „Wanda“, vardera på 270 ton brutto och slutligen „Hanka“ på omkr. 100 ton brutto uppehålla förbindelsen mellan Gdynia, Hel, Jastarnia, Sopot och Danzig.

Utom fartyg äger „Żegluga Polska“ även fast egendom i form av en stor kontors och bostadsbyggning, egna magasin och verkstäder i Gdynia. Detta statliga företags egendom uppgår till sammanlagt nära 20 milj. zloty. Hade alltså inte de rätt, som påstodo att ett betydande, rent polskt sjöfartsföretag endast kan uppstå på statens initiativ och med hjälp av statsmedel? Skulle det varit möjligt att idag bland allmänheten uppbörja 20 milj. zloty till grundandet av ett sjöfartsföretag, vilket helt naturligt icke kan giva sådana vinster, som det polska kapitalet hade under inflationen och senare under bristen på reda pengar?

Men regeringens åtgöranden gingo icke endast ut på att skapa och uppbörja en statlig handelsflotta; regeringen sökte även uppmuntra och förma det privata initiativet att anskaffa fartyg och sätta igång med privata sjöfartsföretag. Så t. ex. upp-

rzą koncerny węglowe, które w porcie otrzymały koncesję na place węglowe, drugą grupę tworzą firmy handlowe na budowę magazynów dla krótko i długo terminowego składowania towarów, a trzecią grupę firmy przemysłowe, które w porcie gdyńskim zamierzają zainstalować pewne gałęzie przemysłowe.

Nim przystąpię do omówienia prywatnych koncesyj w porcie, należy nadmienić o budowie chłodni przez Bank Rolny. Do budowy chłodni już przystąpiono. Będzie ona posiadała około 15.000 m² powierzchni podłogi i jest obliczona na 12.000 ton produktów. Chłodnia ma być budowana w dwóch etapach, $\frac{2}{3}$ jej oraz mechanizmy mają być w roku bieżącym ukończone i oddane do użytku. Co do sposobu eksploatacji chłodni, to sprawa ta jest w fazie rozpatrywania.

Wracając do prywatnych koncesjonariuszy, to dotychczas w porcie gdyńskim zostało wydanych 5 koncesyj na place węglowe. Koncesję otrzymał przemysł węglowy górnośląski. Koncerny „Robur”, „Progress”, „Skarboferm”, „Giesche” i „Elibor” podpisały umowy ze Skarbem Państwa, w której zobowiązały się do wybudowania na swój koszt pewnych instalacji dla eksportu węgla. Koncesja trwa 35 lat, poczem urządzenia przechodzą na własność Skarbu. Przewidziane jest minimum miesięcznego eksportu, którego niedotrzymanie pociąga za sobą karę konwencjonalną. Poza tem koncerny od tony węgla wpłacają specjalną tenutę, trwającą tak długo, dopóki nie zakupią własnych statków. Koncern „Robur” zainstalował już 2 dźwigi bramowe 7-tonowe i kończy montaż wywrotnicy mostowej, która umożliwi wywracanie wagonów 10, 15 i 20 tonowych. Elibor projektuje 2 dźwigi bramowe, Giesche 2 dźwigi mo-



Tam, gdzie za okupacji niemieckiej była nędzna wioska rybacka, wyrasta obecnie nowe polskie miasto portowe — Gdynia. — På den plats, där ännu under den tyska ockupationen en fattig fiskarby låg, uppväxer för närvarande den nya polska hamnstaden Gdynia.

stowe, Progress 3—4 dźwigi mostowe, i Skarboferm transporter taśmowy. Dla Robura minimalny ładunek miesięczny wynosi 125.000 ton, dla Progressu i Skarbofermu po 100.000 ton, dla Giesche 55.000 ton, a dla Elibora 50.000 ton.

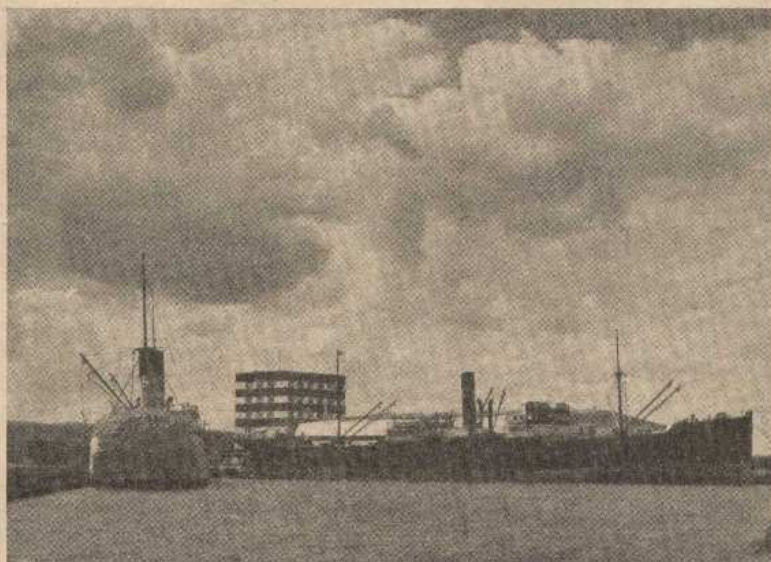
Drugą grupę umów z firmami prywatnymi tworzą umowy na budowę składów-hangarów. I tak zostały zawarte umowy z firmą „Endler i Mes-sing” oraz z Warsz. Tow. Transportem na budowę dwóch hangarów przy nabrzeżu polskim w basenie Marszałka Piłsudskiego. W myśl tych umów koncesjonariusze gwarantują

pewne minimum przeładunku i tenuty dzierżawnej, płatnej od przeładowanej tony. Po 25 latach składy przechodzą na własność Skarbu. Dwie dalsze umowy z firmami polskimi są na ukończeniu. Również projektuje się dalsze umowy z zagranicznymi firmami okrętowymi.

Trzecią grupę koncesjonariuszy tworzą przemysłowcy, którzy w porcie gdyńskim mają zamiar się osiedlić. Dotąd zawarto umowę z łuszcarnią ryżu, która otrzymała koncesję na 25 lat i zobowiązała się przywozić rocznie 100.000 ton surowca ryżu. Dalej zawarto umowę na budowę olejarni dla wyrobu makuchów i olejów technicznych. Inni przemysłowcy już się zgłaszają, jednakże nie wymieniam ich, ponieważ odnośne umowy nie są jeszcze zawarte. Chodzi tu przeważnie o przemysły, oparte na zagranicznym surowcu. Miejsce w porcie jest ograniczone, i wkrótce już przemysły te będą musiały się lokować przy kanale przemysłowym. Do tej grupy należy też ew. umowa w przedmiocie stworzenia stoczni dla remontu i budowy statków. Narazie istnieje mała prowdzorycznia stocznia rybacka. Jednakże z chwilą ukończenia kanału portowego, kwestja zainstalowania poważnej stoczni okrętowej w Gdyni już na stałe jest aktualna. Roboty czerpalne są na ukończeniu.

Główną zachętą dla nowopowstających w Gdyni placówek przemysłowych dotychczas była możność zwalniania ich na 15 lat od podatku obrotowego i innych. Ponieważ w tej dziedzinie są rozważane pewne ulgi dla wszystkich, jest możliwe, że ta zachęta osłabnie, brane są więc w rachubę dalsze zachęty dla przemysłu, aby się w Gdyni, a zwłaszcza w jej porcie osiedlał.

Inż. ST ŁĘGOWSKI



Port w Gdyni. W głębi łuszcarnia ryżu. — Hamnen i Gdynia. I bakgrunden en riskvarn.

ställa rederingen som villkor vid tilldelandet av områden åt kolkoncernerna i Gdynias hamn, att dessa koncerner skulle anskaffa eget tonnage eller också betala en motsvarande skatt på exporterat kol.

Roburkoncernen valde den förstnämnda utvägen och ägde för icke längesedan redan tre kolångare med en sammanlagd lastningsförmåga på omkr. 6000 ton. Dessa fartyg äro mycket rationellt utnyttjade och skafte Robur icke så små fördelar, vilket bäst bevisas av, att denna koncern har för avsikt att betydligt öka sitt tonnage.

På sista tiden har ett nytt polskt sjöfartsbolag uppstått under namn av Polsko-brytyjskie towarzystwo okrętowe Spółka Akc. (Polsk-engelska fartygsaktiebolaget) med ett grundkapital på 13.500.000 zloty. Delägarna i detta bolag äro: det statliga fö-

retaget Żegluga Polska och det engelska fartygsbolaget „Ellermans Wilson Line Ltd.“; den polska gruppens del uppgår till 75%, den engelska gruppens åter till 25%. Detta bolag skall ha fyra fartyg för passagerare och last. Fartygen komma att förses med kylrum och skola uppehålla reguljär förbindelse mellan Gdynia samt Englands och Frankrikes hamnar.

Detta kommer alltså att bli den första reguljära linjen under polsk flagg.

Andra reguljära polska linjer hålla emellertid på att bildas; så t. ex. förbereder Żegluga Polska öppnandet av en reguljär linje till östra delen av Medelhavet och Svarta havet. Dessutom har enligt ett avtal mellan polska rederingen och det franska rederiet Chargeurs Reunis, som idag uppehåller förbindelsen mellan Gdynia och Sydamerikas hamnar, detta re-

deri förbundit sig att efter tre år ombilda denna linje till ett polskt företag.

Som synes av ovanstående, utvecklar sig den polska handelsflottan snabbt.

Den löser sin uppgift på ett utmärkt sätt. Därom kunna bäst de personer eller de firmor döma, som utgöra våra fartygs fasta kunder. Våra kunder äro i främsta rummet svenskarna och de kunna också, när de läsa dessa ord, avgöra, om det ligger överdrift eller självberöm i vad vi här skrivit, eller om våra sjöfartsföretags gedigenhet ur affärssynpunkt svara mot det verkliga förhållandet.

Ty vår ambition ligger icke endast i att äga de bästa fartyg och så många som möjligt, utan framför allt i att visa, att vi vilja och kunna vara solida och fackkunniga redare och goda sjömän.

H. PISTEL

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM

HAMNANORDNINGAR I GDYNIA.

Obecnie roboty hydrotechniczne w porcie gdynskim, a więc czerpalne i budowa nabrzeży, nabrały takiego rozmachu, że roboty I-go okresu będą ukończone wcześniej, niż to przewidywano w umowie z Francusko-Polskim Konsorcjum. Umowa na drugi okres robót, t. j. na basen wewnętrzny i zupełne ukończenie basenów w awanporcie, oraz budowa wia-dukta, jest już przygotowywana.

Stopniowe oddawanie do użytku nabrzeży wysunęło konieczność zaopatrywania ich w odpowiednie urządzenia. Tylko część tych inwestycji można było pokryć z funduszy budżetowych. Dużą bardzo część trzeba było pozostawić inicjatywie prywatnej. Jeżeli chodzi o urządzenia, przeprowadzone na koszt Skarbu Państwa, to trzeba przedewszystkiem wymienić wszelkie prace wodociągowe, oraz związane z oświetleniem portu. W miarę oddawania nabrzeży do użytku, zaopatruje się je w sieć elektryczną i wodociagową. Pierwsza koryzta z siły elektrowni wodnej w Gródku, która, na mocy koncesji, zaopatruje port w dobry i tani prąd elektryczny na przeciąg 60 lat. Wodociąg czerpie wodę ze stacji pomp i wieży ciśnień, wybudowanych z funduszy budżetowych państwowych. Poza tem posiada port państwową stację telefonów automatycznych.

Z inwestycji państwowych należy dalej wymienić budowę magazynu-hangaru z żelaza przy nabrzeżu pilotowem o rozmiarach 100 × 45 metrów kwadratowych. Hangar ten od dwóch blisko lat jest gotowy. Część jego eksploatuje Kolejowo-Morska Agencja Celna, część Urząd Morski w Gdyni. Poza tem przystąpiono do budowy drugiego, nieco większego magazynu z pruskiego muru przy nabrzeżu ro-

terdamskiem, w basenie Marszałka Piłsudskiego. Rozmiary tego magazynu wynoszą 150 × 50 metrów kwadratowych, a jego częściowe oddanie do eksploatacji już nastąpiło. Trzeci magazyn żelazo-betonowy jest przewidziany w budżecie na rok 29/30 i pewnie na jesieni będzie oddany do użytku.

Szereg urządzeń mechanicznych też został wykonany ze środków państwowych. I tak, od kilku lat pracują już dwa dźwigi mostowe 5-tonowe, przeznaczone dla rudy i węgla i dwa dźwigi też 5-tonowe dla drobnicy, ustawione i już pracujące przy nabrzeżu pilotowem. Dalsze 8 dźwigów są

już wykończone i za kilka tygodni będą oddane do użytku.

W bieżącym roku budżetowym są przewidziane środki na dalsze dźwigi 7-tonowe dla węgla i rudy, jeden dźwig pływający na 50 ton, oraz urządzenia dla obsłużenia stacji bunkrowej. Stacja ta ma powstać przy nabrzeżu duńskiem i ma się składać z pirsu zaopatrzonego w instalację taśmową oraz ze statku bunkrowego o pojemności 600 ton węgla z własnym napędem oraz wydajnością 200 ton na godzinę. Uruchomienia stacji bunkrowej można oczekiwać w końcu r. b. Ze stacji tej będą mogły być obsługiwane statki przy łamaczu fal, gdzie ich od razu 7 stawiać można.

Port posiada 3 holowniki państwowe, w roku bieżącym będzie zakupiony czwarty i łodołamacz. Poza tem posiada on wielką liczbę holowników prywatnych. Dalej na koszt Skarbu wykonywują się wszystkie dojazdy kolejowe, drogi, bruki i budynki, służące dla państwowej eksploatacji portu oraz dla administracji państwowej. Z budżetu roku bieżącego będzie wybudowana stacja kwarantanna. W budżecie tymczasowym są też przewidziane znaczniejsze kwoty na budowę mieszkań urzędniczych. Wybudowano dotąd jeden barak robotniczy na 300 robotników, dalsze i to z funduszy prywatnych są w projekcie. Również w budżecie roku bieżącego są przewidziane sumy na budowę latarni morskich w porcie i to po dwie przy każdym ujściu, a więc do awanportu 4 dla dwóch wejść, a do basenu południowego 2 światła i do basenu Prezydenta 2 światła.

Jeżeli chodzi o inwestycje portowe, wykonywane na koszt prywatnych koncesjonariuszy, to można odróżnić trzy ich grupy. Pierwszą grupę two-



Inż. St. Łęgowski
Naczelnik Wydziału Portowego w M. P.
i H. — Chef för Hamnavdelningen i Handels- och Industriministeriet.

Förnärvarande ha de i Gdynias hamn pågående hydrotekniska arbetena, d. v. s. muddrings — och kajbyggnadsarbeten tagit en sådan fart, att den första etappens arbeten komma att avslutas tidigare än detta förutsetts i avtalet med det fransk-polska konsortiet. Ett avtal för den andra etappens arbeten, d. v. s. utbyggandet av en inre bassäng II och det fullständiga avslutandet av arbetena på bassängerna i yttre hamnen jämte byggandet av en viadukt, är redan uppgjort.

Efter hand som kajerna kunde lämnas till användning inställde sig nödvändigheten av att förse dem med vederbörlig utrustning. Endast en del av denna utrustning har kunnat utföras med hjälp av statsmedel. En mycket stor del har det varit nödvändigt lämna till privat initiativ. Vad beträffar den utrustning, som utförts på statens bekostnad, så måste framför allt nämnas vattenledningsarbeten och arbeten i samband med hamnens belysning. I den mån kajerna lämnas till användning, förse de med belysning — och vattenledningsnät. Det förstnämnda begagnar sig av kraften från kraftstationen i Gródek, vilken på grundval av en koncession förser hamnen med god och billig elektrisk ström för 60 år framåt. Vattenledningsnätet får sitt vatten från en pumpstation och ett vattentorn, byggda för statsmedel. Dessutom har hamnen en statlig automattelefonstation.

Av den utrustning, som utförts för statsmedel bör vidare nämnas en magasinbyggnad av järn med en yta på 100×45 kvm. vid lotskajen. Detta magasin är färdigt sedan nära två år tillbaka. En del av det disponeras av Tullkammaren och en del av Hamnkontoret.

Dessutom har man börjat byggandet av ett annat något större magasin av tegel med tvärsålar av trä (preussisk mur) vid Rotterdamskajen i Pilsudski bassängen. Detta magasins yta uppgår till 150×50 kvm, och har delvis redan lämnats till användning. Ett tredje magasin av järn och betong är förutsett i budgeten för året 29/30, och kommer säkerligen i höst att lämnas till användning.

En stor del av den mekaniska utrustningen har även utrörts med hjälp av statsmedel. Sålunda äro sedan några år tvenne 5 tons transporthissar i funktion, vilka äro avsedda för malm och kol, och två hissar likaledes med 5 tons lyftkraft vardera för styckegods, vilka äro uppställda och i funktion vid lotskajen. Ytterligare 8 hissar äro redan färdiga och komma att om några veckor lämnas till användning. Under innevarande budgetår har anslag begärts för ett par 7 tons hissar för kol och malm och en flytkran på 50 ton. Vidare har anslag begärts för anläggandet av en bunkringsstation. Denna station kommer att uppyggas vid den danska kajen. Sannolikt kommer stationen att kunna sättas i funktion i slutet av innevarande år. Från denna station skola fartyg vid vågbry-

taren kunna betjänas, där samtidigt 7 fartyg kunna få plats.

Hamnen äger 3 statliga bogserbåtar, och under innevarande år kommer en fjärde bogserbåt och en isbrytare att inköpas. Dessutom finnes i hamnen en stor mängd privata bogserbåtar. Vidare utföras på statens bekostnad alla stickspår gatuläggningar och byggnader, dels avsedda för statens exploaterande av hamnen dels för administrationen. Av det löpande årets budget kommer en karantänstation att uppyggas. I denna budget har man även anslagit betydande summor för byggandet av tjänstemannabostäder. Hittills har uppyggt en arbetarbarack för 300 arbetare. Längre fram är det meningen uppföra sådana för privat kapital. Likaledes har i årets budget anslagits summor för byggandet av fyra i hamnen, två och två vid varje utlopp, alltså i yttre hamnen 4 stycken för två inlopp, i södra bassängen 2 och i Presidentbassängen 2 fyra.

Vad beträffar hamnanordningar utförda på bekostnad av privat kapital, så kan man särskilja tre grupper. Den första gruppen bildas av kolkoncernerna, vilka i hamnen erhållit koncession på kolupplagsplatser, den andra gruppen bildas av handelsfirmor, som fått koncession på uppförandet av magasin för längre eller kortare upplagring av varor och den tredje gruppen slutligen utgöres av industrifirmor, vilka ha för avsikt att i Gdynias hamn installera vissa industrigrenar.

Innan jag börjar behandla de privata koncessionerna i hamnen, bör jag nämna något om Jordbruksbankens kylhusbygge. Man har redan satt igång med byggandet av detta kylhus, och det kommer att få en golvyta på omkr. 15000 kvm. och är beräknat för 12000 ton produkter. Kylhuset skall byggas i två etapper. Tvåtedjedelar av det jämte den mekaniska inredningen skola vara färdiga och kunna lämnas till användning under innevarande år. Vad beträffar kylhusets exploatering, så är denna fråga ännu under behandling.

För att återgå till de privata koncessionerna, så har hittills i Gdynias hamn lämnats 5 koncessioner på kolupplagsplatser. Koncessioner har den överschlesiska kolindustrien erhållit. Koncernerna „Robur“, „Progress“, „Skarboferm“, „Giesche“ och „Elibor“ ha med regeringen underskrivit kontrakt, i vilka de förbinda sig att på egen bekostnad utföra vissa anordningar för kolenxporten. Koncessionen varar 35 år, efter vilken tid anordningarna komma att övergå i statens ägo.

En viss månatlig minimumexport är fastställd, vars underskridande medför konventionellt straff. Dessutom inbetala koncernerna på varje ton kol en särskild skatt, som utgår till dess de inköpa egna fartyg. Roburkoncernen har redan uppfört 2 stycken 7 tons transporthissar och håller på att avsluta monteringen av en tippningsbro, som kommer att möjliggöra

tippning av 10,15 och 20 tons vagnar. Elibor planerar uppförandet av 2 transporthissar, Giesche likaledes 2 transporthissar, Progress 3 till 4 transporthissar och Skarboferme ett paternosterverk. För Robur uppgår den månatliga minimikvantiteten till 125000 ton, för Progress och Skarboferme till 100.000 ton vardera för Giesche 55.000 ton och för Elibor 50.000 ton.

En annan avtalsgrupp med privata firmor bilda avtalet för byggandet av lagermagasin. Sålunda ha avtal slutits med firmen „Endler och Messing“ och Warsz. Tow. Transportowe (Warszawas Transportbolag) angående byggandet av två magasin vid Polska kajen i Pilsudski bassängen. Enligt dessa avtal garantera firmorna ett visst omlastningsminimum och betala skatt per omlastat ton. Efter 25 år övergå magasinerna i statens ägo. Ytterligare två avtal med polska firmor hålla på att slutas. Likaledes planerar man avtal med utländska fartygsfirmor.

En tredje koncessions grupp bildas av industrifirmor, som ha för avsikt att slå sig ned i Gdynias hamn. Hittills har avtal ingåtts med en riskvarn, som fått koncession på 25 år, och förbundet sig att årligen importera 100.000 ton råris. Vidare har avtal ingåtts för uppförande av en fabrik för framställning av foderkakor och tekniska oljor.

Andra industrifirmor ha även anmält sig, men jag förbigår dem, ty vederbörliga avtal ha ännu icke slutits. Det är här framför allt frågan om industrier baserade på utländsk råvara. Utrymmet i hamnen är begränsat, och snart måste dessa industrier lokalisera sig till Industrikanalen. Till denna koncessionsgrupp kan även räknas ett ev. avtal, som går ut på att bygga ett varu för reparation och nybyggnad av fartyg. Förnärvarande finns endast ett litet provisoriskt fiskebåtsvaru. Men från och med att hamnkanalen blir färdig, kommer frågan om byggandet av ett mera betydande fartygsvaru i Gdynia att bli aktuell. Den förnämsta lockelsen för de nyuppstående industriföretagen i Gdynia har hittills varit möjligheten till 15 års befrielse från omsättningsskatt. Då emellertid härvidlag vissa nedsättningar för alla nyupprättade industriföretag äro under omprövning, är det möjligt, att denna lockelse kommer att försvagas, och man har därför tagit andra förmaner för industrien under övertägande för att draga den till Gdynia, men framför allt till dess hamn.

Ing. ST. ŁĘGOWSKI



PORT GDAŃSKI

DANZIGS HAMN

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Na zasadzie traktatu Wersalskiego Polska otrzymała „wolny i bezpieczny dostęp do morza”. Postanowienie to jednakże dotyczyło tylko nagiego i zaniedbanego skrawka nadbrzeża, które Polska otrzymała na własność, i na którym, celem racjonalnego wykorzystania, olbrzymim kosztem buduje własny port w Gdyni. Co natomiast dotyczy Gdańska, to prawa Polski do niego nie są zupełne.

Z miasta Gdańska i terytoriów przyległych stworzono Wolne Miasto, w którym Polska miała mieć zagwarantowane szerokie prawa polityczne i gospodarcze, które później miały być ustalone na konwencji polsko-gdańskiej. Prawa te miały zabezpieczyć Polsce administrację ujścia Wisły, koleje, wyłączne prawo do rozbudowy portu gdańskiego, oraz włączały Wolne Miasto do obszaru celnego Polski i ustalały, jako instancję rozjemczą między Polską i Gdańskiem Wysokiego Komisarza Ligi Narodów. Jednakże mocą konwencji polsko-gdańskiej, Polska w krytycznej chwili najazdu bolszewickiego musiała zrzec się administracji portu gdańskiego na rzecz Rady Portu i Dróg Wodnych, w której skład wchodzi 5 komisarzy polskich i 5 gdańskich i przewodniczący z ramienia Ligi Narodów. W kompetencję Rady wchodzi więc port, odnogi Wisły w obrębie Wolnego Miasta, tereny i urządzenia portowe, natomiast administrację i koleje Rada oddała Polsce, która utworzyła Polską Dyrekcję Kolejową Gdańską.

Tak więc idea traktatu Wersalskiego została zmieniona na niekorzyść Polski.

Gdańsk jest portem naturalnym i posiada niezwykle korzystne warunki naturalne i położenie, które sprawiły, że stał się po wojnie największym portem na Bałtyku. Doskonałe położenie geograficzne przy ujściu Wisły, najdłuższym i o największym dorzeczu rzeki Bałtyku, posiada bezpieczną i dostępną redę o głębokości od 10–60 m., oraz dno odpowiednie do zarzucania kotwicy, naturalną ochronę redy przed burzami i falami, bardzo korzystne warunki zlodzenia, gdyż nawet w czasie najsilniejszych mrozów mogą statki zawijać do portu. Na prawym brzegu Wisły obszerne tereny dają możliwość rozbudowy portu. Przestrzeń portowa zajmuje obecnie ca 880 ha powierzchni, zaś port zajmuje ca 200 ha powierzchni wodnej. Placów składowych na lądzie jest 190 ha, składów wodnych dla długoterminowego składowania drzewa 225 ha. Powierzchnia składów portowych dla towarów różnorodnych wynosi 196.000 m², oprócz tego jest w porcie wielka ilość śpichrzów i liczne rezerwoary naftowe.

Wjazd do portu stanowi kanał wjazdowy, zewnętrzny, o długości

1.770 m., który zmienia następnie kierunek i przechodzi w kanał wewnętrzny o długości 1.550 mtr. Kanał znaczony jest pławami świetlnymi, które wskazują drogę dla statków. Wlot kanału do morza zabezpieczony jest z obu stron molami, które chronią statki od prądów i wiatrów.

Pierwszym napotkanym basenem od strony morza jest basen Wolnej Strefy. W tym basenie mogą być składowane towary bez opłat i kontroli celnej. Długość nadbrzeży tego basenu wynosi 1.300 mtr. Północny brzeg basenu zaopatrzony jest w 13 ruchomych elektrycznych dźwigów portalowych o nośności 7, 3, 2½ i 1½ tony. Wzdłuż obu brzegów mieszczą się magazyny i składy portowe. Basen Wolnej Strefy obecnie wskutek przecięcia portu służy dla przeładunku węgla eksportowego do czasu ukończenia basenu węglowego przy Weichselmünde. Ze względu na bezpośrednią bliskość morza i na swe urządzenia basen Wolnej Strefy jest najruchliwszym zakątkiem portu.

Po drugiej stronie kanału, na Westerplatte, znajduje się wybudowany w 1926 r. basen, zaopatrzony w 6 dźwigów elektrycznych 2½ tonowych, tory kolejowe i składy, przeznaczony dla składu amunicji. Dalej biegnie kanał portowy długości 1770 metrów. Południowa strona tego kanału, nadająca się do przeładunku, wyposażona w szopy i śpichrze, w dźwigi parowe i żorawie elektryczne, koleje, zajęta jest przez firmy prywatne, a obecnie również wykorzystana dla przeładunku węgla.

Dalszym ciągiem kanału portowego jest Martwa Wisła. Do ruchu prze-

ładunkowego nadają się tylko pewne części nadbrzeży, większość natomiast zajęta jest pod skały i śpichrze; tu mieszczą się należące do Polski zbiorniki naftowe. Nadbrzeża użytkowe wyposażone są w urządzenia przeładunkowe i koleje. Znaczna część brzegu Martwej Wisły zajęta jest przez stocznice Schichau i stocznice Gdańskie. Na drugim brzegu Martwej Wisły znajdują się składy drzewne firm prywatnych.

Odgałęzieniem Martwej Wisły jest port Cesarski, kanał 2 km, długi, własność gminy miejskiej. Jest to bardzo ruchliwa część portu, miejsce wyładunku statków, centr przeładunku węgla. Z jednej strony Martwa Wisła, z drugiej port cesarski, okrażają Holm. Nabrzeża basenów Holmskich służą przeważnie do przeładunku drzewa. Motława, dalsza część kanału o krętym korycie jest niedostępna dla okrętów większych. Mieszczą się tutaj starożytnie i olbrzymie śpichrze.

Zdolność przepustowa Gdańska, która w chwili, gdy port zaczął obsługiwać Polskę, nie sięgała 3 milionów ton rocznie, w roku 1928 dochodzi prawie do 8 i pół miliona ton. Jednak rozbudowa portu ze względu na trudności finansowe nie może nadażyć potrzebom ruchu. Obecnie przeprowadza się budowę nowego basenu dla towarów masowych, jak węgiel, ruda i nawozy sztuczne. Nowy basen ukończony ma być w maju 1929 r. i ma być wyposażony w nowoczesne urządzenia przeładunkowe.

Port Gdański zajmuje dominujące znaczenie w obrocie morskim Polski, chociaż i młody port Gdyni zaczyna odgrywać poważną rolę i w roku 1928



Gdańsk. Wyjście z portu na morze. — Danzig. Hamnutloppet till havet.

przepuścił już 20% rocznego obrotu morskiego.

Rozwój portu gdańskiego pod względem frekwencji statków wykazuje, że tonaż statków wciąż wzrasta, pomimo, że ilość statków w 1928 r. zmalała. Świadczy to o tym, że Gdańsk przesunął się z roli portu lokalnego, jakim był przed wojną, do roli portu o znaczeniu światowym.

Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego w roku 1928 wykazuje dalszy wzrost.

Obrót towarowy w porcie gdańskim (w tonach)

Rok	Przywóz	Wywóz	Ogółem
1912	1.141.455	1.311.757	2.453.212
1924	738.072	1.636.485	2.374.557
1925	690.778	2.031.969	2.722.747
1926	640.696	5.659.605	6.300.301
1927	1.517.194	6.380.420	7.897.614
1928	1.730.642	6.755.159	8.485.801

Stały wzrost w przywozie, noszący cechy zjawiska trwałego, wykazują rudy żelazne, złom, nawozy sztuczne i chemiczne.

W wywozie na pierwszym miejscu stoi węgiel. Wywóz ten datuje się od lipca 1925 r. i wskazuje stały wzrost.

Wywóz węgla

Rok	Wywóz
1925	618.006
1926	3.415.947
1927	4.103.173
1928	5.359.106

Dalsze zwiększenie się wywozu węgla, zaś węgla w szczególności, jest uzależnione od wykończenia nowego basenu, co nastąpi w najbliższych miesiącach.

Pomimo tak znacznego wzrostu eksportu węgla w 1928 r., ogólny obrót towarowy portu Gdańskiego utrzymał się na wysokości roku ubiegłego. Tłumaczy się to bardzo znaczącym spadkiem wywozu drzewa.

Wywóz drzewa (w tonach)

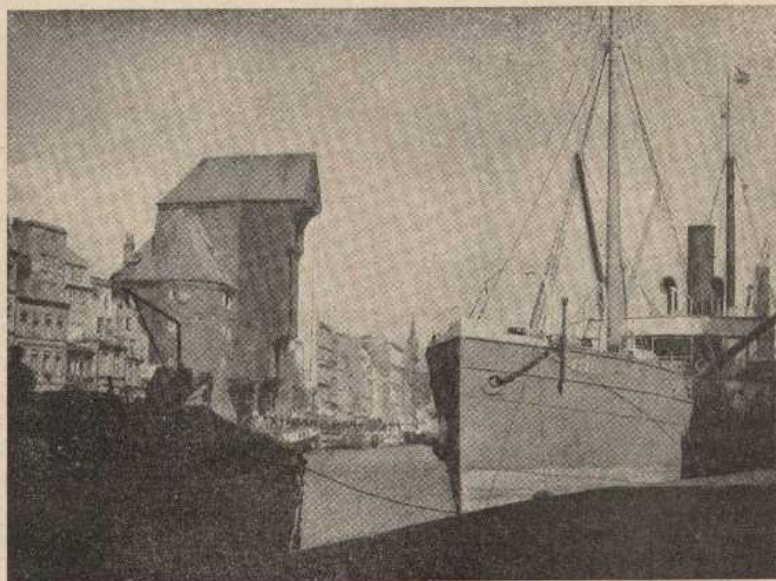
Rok	Wywóz
1925	911.915
1926	1.389.033
1927	1.740.365
1928	901.985

Z pośród innych towarów, wywożonych przez Gdańsk, należy wymienić: cukier, wyroby włókiennicze, papier, wyroby metalowe, wykazujące ostatnio tendencję zwykłą, oraz również stale wzrastający eksport cementu.

Spadek wywozu drzewa uważać należy za zjawisko normalne, ponieważ wyjątkowo wysokie liczby tego wywozu w 1926 r. i 1927 r. tłumaczy się wielkimi nadetatowymi wyrębami lasów wskutek zniszczeń, spowodowanych przez sówkę-choinówkę; liczby te mogą się utrzymać przy normalnej gospodarce leśnej.

Do ogólnej charakterystyki ruchu portowego można dodać jeszcze następujące dane, co do bandery statków:

W ruchu portowym na pierwszym



Gdańsk. Mottawa i „Żóraw”. — Danzig. Mottlau och Krahnthor.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



miejsu stoi bandera niemiecka z tonażem 1.056.737 N. R. T. (28,2%), na drugim duńska 739.542 N. R. T. (18,3%), na trzecim szwedzka 660.310 N. R. T. (16,3%), dalej idą bandery: angielska, norweska, lotewska, francuska, polska, finlandzka, holenderska, grecka, gdańska, włoska i wiele innych. Bandera Polska stoi na 8 miejscu z tonażem 105.800 N. R. T. (2,6%).

Z tych zestawień widzimy dokładnie, jakie znaczenie ma dla Gdańska jego przyłączenie do polskiego organizmu gospodarczego. Z portu lokalnego stał się dzięki temu portem bałtyckim, jednym z największych.

Jednak ten rozwój zawdzięcza Gdańsk Polsce, ponieważ w chwili, gdy Polska zaczęła kierować swój ruch handlowy na Gdańsk, ten ostatni nie stał na wysokości zadania i dopiero liczne udoskonalenia i uzupełnienia postawiły go na poziomie dzisiejszym, a wiele jeszcze braków należy uzupełnić, a nawet znacznie port rozbudować, aby ten port mógł w zupełności spełniać swe zadania.

GUSTAW OBRACAJ

På grundval av Versailles — trakten erhöj Polen fritt och säkert tillträde till havet, Denna bestämmelse gäller endast den öde och försummade kustremsa, som Polen erhöj som sin egendom, och på vilken Polen nu i avsikt att rationellt utnyttja densamma med väldiga kostnader bygger en egen hamn i Gdynia. Vad däremot Danzig beträffar, så är Polens rätt till denna stad ej fullständig.

Av staden Danzig med närliggande områden gjorde man en fri stad, i vilken Polen skulle ha garanterade, långt gående politiska och ekonomiska rättigheter, vilka senare skulle fastställas i en konvention mellan Polen och Danzig. Dessa rättigheter skulle bestå i, att Polen tillförsäkrades

såväl administrationen över Weichselmynningen och järnvägarna som ensamrätten att bygga en hamn i Danzig, samt att den fria staden införlivades med det polska tullområdet. Vidare skulle en kommissarie från Nationernas Förbund vara skiljedomsinstans mellan Polen och Danzig. Emellertid måste Polen i kraft av konventionen under bolschevikinflytels kritiska ögonblick avsäga sig administrationen över Danzigs hamn till förmån för hamnutskottet, som består av fem polska och fem danzigska kommissarier med en ordförande utsedd av Nationernas Förbund. Rådet bestämmer alltså över hamnen, hamnområden med därtill hörande anordningar och över Weichsels sidoarmar inom den fria stadens område. Däremot överlämnade rådet administrationen av järnvägarna till Polen, som bildade den Polska järnvägsdirektionen i Danzig.

Så ändrades alltså Versailles-traktatens idé till Polens nackdel.

Danzig är en naturlig hamn med ett ovanligt fördelaktigt läge, som gjort, att den efter kriget blivit en av de största hamnarna i Ostersjön. Den har med sitt utomordentliga geografiska läge vid mynningen av Weichsel, den längsta och till sitt flodområde största floden, som rinner ut i Ostersjön, en säker och lätt tillgänglig redd från 10 — 60 m. djup med en botten, som lämpar sig för ankring. Redden har naturligt skydd för stormar och vågor, och isförhållandena i hamnen äro mycket fördelaktiga, i det att fartyg kunna inlöpa till och med under den starkaste köld.

På högra stranden av Weichsel möjliggöra vidsträckt områden byggandet av en hamn. Hamnens landområde har förnärvarande en yta på ca 880 hektar, under det att området,

som upptages av vatten, uppgår till ca. 200 hektar. Upplagsplatser på land upptaga en yta på 190 hektar, dammar för virke en yta på 225 hektar. Den yta, som upptages av hamnupplagen för olika varor, uppgår till 196000 km. Dessutom finns i hamnen en stor mängd magasin och talrika reservoarer för nafta.

Inloppet till hamnen utgöres av en inloppskanal, en yttre med en längd av 1770 m., som därefter ändrar riktning och övergår i en inre kanal med en längd av 1550 m. Kanalen markeras av lysbojar, som visa vägen för fartygen. Kanalens utlopp i havet är på båda sidor skyddat av vågbrytare, som säkra fartygen för strömmar och stormar.

Den första bassäng, man kommer till från havssidan, är frihamnsbassängen. Inom frihamnsområdet kunna varor uppläggas avgiftsfritt och utan tullkontroll. Frihamnsbassängens kajlängd uppgår till 1300 m. Den norra bassängkajen är försedd med 13 rörliga elektriska transporthissar med en lyftkraft på 7, 3, 2½ och 1½ ton. Längs båda kajerna finnas magasin och hamnupplag. Frihamnsbassängen har förnärvarande till följd av hamnens överbelastning tagits i bruk för omlastning av kol för export, till dess kolbassängen vid Weichselmünde blir färdig. På grund av sin omedelbara närhet till havet och sin utrustning är frihamnsbassängen den rörligaste delen av hamnen.

På andra sidan kanalen, på Westerplatte, finnes en bassäng, som är byggd 1926 och försedd med 6 elektriska hissar på 2½ tons lyftkraft, järnvägsspår och upplagsplatser avsedda för ammunition. Härifrån löper hamnkanalen vidare med en längd på 1770 m. Denna kanals södra sida, som lämpar sig för omlastning och är försedd med magasin och skjul, ånghissar, elektriska kranar och järnvägsspår, har upplåtits åt privata firmor men användes förnärvarande även den för omlastning av kol.

Hamnkanalens fortsättning utgöres av den döda Weichsel. Endast vissa delar av kajerna lämpa sig här för omlastning. Den största delen därav har tagits i anspråk för upplag och magasin. Här ligga de Polen tillhöriga naftaupplagen. De användbara kajerna äro försedda med anordningar för omlastning och järnvägsspår. En betydande del av den döda Weichsels strand upptages av Schichauvarvet och Danzigervarvet. På den andra stranden av den döda Weichsel ligga privata firmors virkesupplag.

En utgrening av den döda Weichsel är den s. k. Kaiserhafen, en 2 km. lång kanal, som äges av stadskommunen. Det är en mycket rörlig del av hamnen. Det är här fartygen lossa, och här är även kolomlastningens centrum. Den döda Weichsel på ena sidan och Kaiserhafen på den andra omgiva Holm. Holms bassängkajer tjäna huvudsakligen till omlastning av virke. Mottlau, kanalens fortsätt-

ning, böjer sig i en båge och är ej tillgänglig för större fartyg. Här ligga gammalmodiga, väldiga magasin.

Den varumängd Danzig kunde genomsläppa, då hamnen började betjäna Polen, nådde ej upp till 3 milj. ton årligen, under det att den 1928 uppgick till nära 8½ milj. ton. Utbyggandet av hamnen kan emellertid på grund av finansiella svårigheter ej hålla jämna steg med den ökade varuomsättningens behov. Förnärvarande håller man på att bygga en ny bassäng för massgods som kol, malm och gödningsämnen. Den nya bassängen skall vara färdig i maj 1929 och kommer att förses med modern omlastningsutrustning.

Danzigs hamn är av dominerande betydelse för Polens sjöhandel, ehuru även den nya hamnen i Gdynia börjar spela en betydande roll. Under 1928 expedierade den sistnämnda redan 20% av sjöhandelns årliga varumängd.

Hamnens i Danzig utveckling med hänsyn till fartygens frekvens visar nedanstående tabell:

Fartygstrafiken i Danzigs hamn.					
	Inkommo		Utgångo		
År	Fartygs- antal	Tonnage	Fartygs- antal	Tonnage	
1912	2992	970653	2855	936854	
1913	2910	924837	2855	936854	
1924	3312	1.634970	3330	1.648050	
1925	3986	1.869979	3958	1.864182	
1926	5967	3.432480	5903	3.395840	
1927	6502	3.860153	6484	3.892816	
1928	6168	4.054240	6183	4.026596	

Av denna sammanställning se vi, att fartygens tonnage stadigt växer, trots att fartygsantalet minskades under 1928. Detta vittnar om, att Danzig övergår från att vara en lokal hamn, som den var före kriget, till att vara en hamn med världsbetydelse.

Varuomsättningen i Danzigs hamn utvisar likaledes en ökning under 1928.

Varuomsättningen i Danzigs hamn (räknat i ton).

År	Import	Export	Summa
1912	1.141455	1.311757	2.453212
1924	738072	1.636485	2.374557
1925	690778	2.031969	2.722747
1926	640696	5.659605	6.300301
1927	1.517194	6.380420	7.897614
1928	1.730642	6.755159	8.485801

En stadig importökning, som bär dragen av en stadigvarande företeelse, utvisa järnmalm, skrot, gödningsämnen och kemikalier.

Inom exporten intages första platsen av kol. Denna export daterar sig från juli 1925 och utvisar en stadig ökning.

Exporten av kol.

År	Export i ton
1925	618006
1926	3.415947
1927	4.103173
1928	5.359106

En stadig importökning, som bär i allmänhet och av kol isynnerhet är beroende av det nya bassängbyggets

avslutande, som kommer att äga rum under de närmaste månaderna.

Trots en så betydande ökning av kolexporten under 1928 har varuomsättningen i sin helhet i Danzigs hamn hållit sig på föregående års höjd. Detta förklaras av den mycket betydande minskningen i exporten av trävaror.

Exporten av trävaror (räknat i ton).

År	Export
1925	911915
1926	1.389033
1927	1.740365
1928	901985

Bland övriga varor, som exporteras över Danzig, böra nämnas: socker, textilvaror, papper, metallfabrikat, vilkas export på sista tiden visat tendens till ökning, samt cement, vars export är stadigt växande.

Minskningen i exporten av trävaror måste betraktas som en normal företeelse, emedan de ovanligt höga siffrorna för denna export under 1926 och 1927 bero på alltför stora avverkningsningar till följd av insekters skadedegörelse; dessa siffror kunna ej stå sig vid normal skogshushållning.

Till denna allmänna karakteristik av varuomsättningen i hamnen kunna även följande anmärkningar beträffande fartygens nationalitet tilläggas.

Av i hamnen inlöpande fartyg komma de tyska i första rummet med ett tonnage på 1.056737 ton (26,2%), i andra rummet danska fartyg med 739542 ton (18,3%), i tredje rummet svenska med 660310 ton (16,3%), därefter följa engelska, norska, lettiska, franska, polska, finska, holländska, grekiska, danzigiska, italienska och mågna andra. De polska fartygen komma på 8: de plats med ett tonnage på 105800 ton (2,6%).

Av dessa sammanställningar se vi tydligt, vilken betydelse för Danzig dess anslutning till den polska ekonomiska organismen har. Från att ha varit en lokal hamn har Danzig tack vare denna anslutning blivit en av de största hamnarna i Ostersjön.

Denna utveckling har Danzig emellertid Polen att tacka för, ty vid den tidpunkt, då Polen började inrikta sin handel på Danzig, var staden icke vuxen denna uppgift, och det var först efter talrika förbättringar och kompletteringar som den nådde den nivå, den idag intar. Men många brister återstår ännu att fylla. Så t. ex. måste hamnen betydligt utbyggas för att den fullständigt skall kunna fylla sina uppgifter.

Ogrundade äro farhågorna för, att Danzig kommer att falla tillbaka, i och med att vår egen hamn i Gdynia utvecklas, ty Polen kommer att sörja för båda hamnarnas utveckling. Det uppland, som utsätter båda hamnarna för belastning är för övrigt ändå för stort, om man tager i betraktande, att utom Polen i detta område delvis måste inräknas grannländer, isynnerhet Tjeckoslovakien.

GUSTAW OBRACAJ.

najcenniejszych gatunków, jak łososie i węgorze, pochodzących z polskich połowów morskich.

Gdańsk, jako pośrednik w handlu rybnym, nie jest jednak w możności obsłużyć całego importu produktów rybnych do Polski. Znaczne ilości ładunków dostarczane są normalnie za pośrednictwem portów niemieckich, jak: Hamburg, Szczecin, Królewiec i inne. Taki stan rzeczy jest nader niekorzystny dla kraju, który importuje na potrzeby swych rynków wewnętrznych znaczne ilości ryb morskich głównie: z Anglii, Norwegii, Szwecji, Danii i Holandii — a więc z krajów, z których produkty rybne przywożone są przeważnie drogą morską.

W miarę jednak rozwoju Gdyni i przystosowania portu do potrzeb handlu rybnego ustanie ten anormalny objaw i wówczas nie tylko ryby, pochodzące z polskich połowów, lecz również znaczna część importu znajdzie swój zbyty w Gdyni. Państwo czyni już obecnie starania do skierowania części importu produktów rybnych przez port gdyński, gdyż większe obroty handlowe w tej dziedzinie wpłyną dodatnio na szybsze zorganizowanie zbytu ryb z własnych połowów, na powstanie przemysłu przetwórczego oraz na przyspieszenie stworzenia z Gdyni poważnego ośrodka handlowego.

Konsumcja w Polsce produktów rybnych, chociaż nie rozpowszechniona w takim stopniu, jak to ma miejsce w krajach zachodniej Europy, wynosi przeciętnie około 100.000 ton rocznie, w tem zaś ponad 80% stanowią ryby i przetwory rybne, przywożone z zagranicy (w 1927 r. wartość tego przywozu wyniosła około 32 milj. franków w złocie).

Ryby morskie stanowią artykuł masowy i tani, oraz zdrowy i pożywny, który zastępuje z powodzeniem droższe produkty pierwszej potrzeby, a zwłaszcza mięso. Spożycie ryb morskich prowadzi więc do oszczędności, zwiększając jednocześnie w naszym bilansie handlowym wartość pozycji wywozu droższych od ryb artykułów mięsnych.

Polska ma możliwość pod tym względem ciągnąć podwójne korzyści: 1) przez zwiększenie konsumpcji ryb morskich w kraju, co nie jest trudne, jeśli się zważy, że obecne ilości przywozu tego artykułu nie wykorzystują jeszcze w pełni pojemności rynków polskich; 2) przez zastępowanie produktów zagranicznych produktami rybołówstwa rodzimego.

To ostatnie wiąże się ściśle z zagadnieniem powiększenia wydajności i rozszerzenia zasięgu naszych połowów morskich, nie tylko na tereny bałtyckie, lecz również na tereny Morza Północnego, skąd pochodzi większość importowanych do Polski ryb morskich.

Zagadnienie rozwoju wymaga z jednej strony inicjatywy prywatnej, z drugiej zaś pomocy Państwa.

Celem rozwoju rybołówstwa bałtyckiego już w najbliższym czasie przewidziane jest umożliwienie rybakom nabywanie większych, niż dotychczas używane, kutrów motorowych, któreby nadawały się do dalekich wyjazdów w morze. W związku z tem przewidziana jest również pomoc na sprowadzenie rybackich instruktorów duńskich, pod kierunkiem których zorganizowane zostaną próbne połowy dla zaznajomienia naszych rybaków z odległymi i dotychczas nieznanymi im terenami połowów, jako też z obchodzeniem się i użyciem nowoczesnych narzędzi łowu oraz z prowadzeniem większych rozmiarów kutrów.

Poczynione wysiłki w kierunku zainteresowania kapitału zagranicznego do wzięcia udziału w polskim przedsiębiorstwie połowów na Morzu Północnym znalazły swój wyraz w szeregu konkretnych propozycji zagranicznych. Sprawą realizacji przedsiębiorstwa rybołówczego, eksploatującego tereny Morza Północnego zdołano również zainteresować tak trudną do rozbudzenia polską inicjatywę prywatną, cieszącą się poparciem ze strony Państwa.

Jak już wspomniano, jednym z zasadniczych, koniecznych dla rozwoju rybołówstwa morskiego warunków, jest istnienie portów rybackich. Sfery rządowe, zdając sobie sprawę z doniosłości tego zagadnienia, zamierzają dokonać w tej dziedzinie całego szeregu prac. W r. 1929 zostanie ukończona budowa basenu rybackiego w porcie gdyńskim, gdzie znajduje wygodny postój większe i drobne statki rybackie. Zamierzone jest rozszerzenie portu rybackiego w Helu, którego rozmiary okazują się obecnie zbyt szczupłe, a wobec rozwinięcia się przez ten port ruchu pasażerskiego — nie wystarczające dla potrzeb rybactwa.

Celem udostępnienia większej ilości rybaków dogodnie położonego portu helskiego prowadzone jest przy wydatnej pomocy Państwa planowe osiedlanie rodzin rybackich w Helu. Dotychczas wybudowano już 35 domów kolonji helskiej, a w 1929 r. zamierzona jest budowa dalszych 30 domów, przeznaczonych dla kolonizacji.

Dla sąsiadujących z Helem miejscowości rybackich została już za czasów polskich wybudowana przystań w Borze-Jastarni. W najbliższym czasie zostaną przeprowadzone studia nad możliwością budowy przystani rybackiej na wybrzeżu „wielkiego morza”, prawdopodobnie w okolicach Dębek. Wobec trudności technicznych budowy ostateczna decyzja zależy jest od wyniku przeprowadzonych badań, jak również od pozyskania na dokonanie budowy przystani odpowiednich środków.

W dążeniach do ześrodkowania w Gdyni handlu rybnego Państwo nie poprzestaje na kierowaniu importu produktów rybnych na port gdyński, udzielaiać terenów pod budowę składów. Budowa basenu rybackiego w Gdyni przewiduje wzniesienie na nad-

brzeżu mola rybackiego szeregu budynków, a w pierwszym rzędzie hali z chłodnią dla ryb świeżych, przywiożonych wprost z połowów na łodziach rybackich. Spełniony przez to zostanie główny warunek dla skoncentrowania handlu produktami własnego rybołówstwa.

Ześrodkowanie handlu rybnego stworzy sprzyjające warunki dla powstania przemysłu rybnego przetwórczego w Gdyni.

W Polsce istnieje 16 fabryk konserw oraz cały szereg drobnych wędzarni i warsztatów, stale zwiększających swą wytwórczość. Jednakże polski przemysł rybny przetwórczy opiera się prawie wyłącznie na imporcie zagranicznym ryb morskich i rozmieszczony jest w pobliżu granic, na kresach Państwa położonych daleko od morza.

Wobec niewielkich i wysoce nieregularnych wyników naszego rybołówstwa morskiego, jak również wobec braku ośrodka handlowego, wybrzeże nie posiada zakrojonego na szeroką skalę przemysłu przetwórczego. Istniejące na wybrzeżu wędzarnie rybackie są przemysłem o charakterze domowym, nie wywierającym wpływu na rozmiary rybołówstwa.

Należyce rozwinięty przemysł przetwórczy, zorganizowany na podstawach kapitalistycznych, zużytkowuje znaczne ilości surowego materiału rybnego, a przez to zapewnia stały zbyty produkcji rybackiej. Ześrodkowanie importu rybnego w Gdyni oraz dowozu ryb z własnych połowów do tej miejscowości, wreszcie dostosowanie transportu kolejowego do potrzeb przemysłu przetwórczego — wpłynie niewątpliwie na powstanie na naszym wybrzeżu poważnego przedsiębiorstwa przetworów rybnych. Dla ułatwienia założenia takiego przedsiębiorstwa przewidziane zostały odpowiednie tereny w rozbudowie Gdyni.

Niezależnie od wyżej przedstawionych zasadniczych posunięć w kierunku rozwoju rybołówstwa morskiego prowadzona jest od r. 1923 przez instytucje państwowe akcja kredytowa, rozszerzona silnie w ostatnich latach, która między innymi przewiduje: udzielanie zapomóg doraźnych i zwrotnych poszkodowanym przez klęski żywiołowe; udzielanie na możliwie dogodnych warunkach drobnego kredytu, częściowo w naturze, ubezpieczanie inwentarza rybackiego przez pokrywanie części kosztów ubezpieczenia kutrów, zbyt wysokich w stosunku do zarobków rybaka.

Cały szereg zagadnień wkracza obecnie na drogę ich realizacji, gdyż rybołówstwo morskie stanowi nierozdzielna całość z programem morskim Państwa, które dąży do wykorzystania w całej pełni wolnego dostępu do morza.

ST. JAROCKI

STAN OBECNY A PRZYSZŁOŚĆ POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DET POLSKA HAVSFISKET. DESS NUVARANDE TILLSTAND OCH FRAMTID.

Rozmiary naszego rybołówstwa morskiego nie są wielkie. Uprawiane jest ono przeważnie w niezbyt dalekich odległościach wzdłuż wybrzeży przez ludność, zamieszkujejącą w 26 gminach nadmorskich. Chociaż polskie wody przybrzeżne są jednymi z najzyskowniejszych terenów rybackich Bałtyku, jednakże ograniczanie się naszego rybołówstwa do wąskiej strefy przybrzeżnej czyni je przypadkowym, uzależniając rezultaty połowów od całego szeregu warunków, które wywierają wpływ na pojawianie się ryb w pobliżu brzegów. Warunki te (prądy, temperatura wody, powietrza i t. p.) powodują często, że ryby nie zjawiają się u wybrzeży w dostatecznych ilościach, wyniki połowów są wówczas nikłe, a rybacy wpadają w nędzę.

Rezultaty naszego rybołówstwa morskiego za kilka ostatnich lat przedstawiają się następująco:

Rok	Ilościowo	Wartościowo
1925	1.497 q	1.067 tys. zł.
1926	1.813 q	1.796 " "
1927	1.788 q	2.651 " "
1928	2.322 q	3.287 " "

Główną rolę w rybołówstwie odgrywa praca indywidualna, wykonywana przez rybaka przy pomocy członków rodziny, a podczas pewnych sezonowych połowów przez doraźnie zawiązywane spółki rybackie. Kapitał nie okazał dotychczas zainteresowania dla tej gałęzi przemysłu i przedsiębiorstwa rybackie, zorganizowane na sposób kapitalistyczny, nie są na naszym wybrzeżu znane. Brak stosunku najmu w zawoździe rybackim oraz patriarchalny ustrój społeczny — charakteryzują polskie rybołówstwo morskie. Pod tym względem organizacja naszego rybactwa morskiego niewiele się zapewne zmieniła od szeregu setek lat.

Zamożność rybaka zależy w pierwszym rzędzie od wielkości posiadanego statku oraz od ilości i jakości narzędzi łowu. Poza tem, ze względu na trudną komunikację z rynkiem zbytu, wielką rolę odgrywa również miejsce zamieszkania rybaka.

Z zestawień, sporządzanych przez Morski Urząd Rybacki, wynika, że tylko nieliczni rybacy wyposażeni są w stopniu dostatecznym w statki i w odpowiednie środki połowu. Porównanie zysków rybackich w poszczególnych miejscowościach wybrzeża wskazuje również, że dochód, płynący z uprawiania rybołówstwa, jest proporcjonalny do wartości inwentarza rybackiego.

Przeciętna wartość inwentarza rybackiego na jednego rybaka w r. 1925 wynosiła w przybliżeniu: w Helu — 5.370 zł., w Gdyni — 3.166 zł., w wioskach półwyspu — 1.174 zł., w pozostałych miejscowościach wybrzeża od

200 do 600 zł. Dzięki prowadzonej przez instytucje państwowe akcji kredytowej, dał się zauważyć stopniowy wzrost zamożności rybaków. Już w 1926 r. majątek rybaka wynosił przeciętnie: w Helu — 7.500 zł., w Gdyni — 5.000 zł., w wioskach półwyspu do 2.000 zł., w pozostałych miejscowościach do 1.000 zł. Dla porównania przytoczyć należy, że wartość inwentarza, przypadającego na jednego rybaka w rybołówstwie brytyjskim, wynosi 14.000 zł.

Przytoczone cyfry nie ilustrują jednakże dokładnie prawdziwego stanu zamożności rybaków, gdyż na ich powiększenie składa się również wzrost drożyzny i związana z tem wyższymi cenami sieci i inne sprzęty rybackie.

Jak widać, różnice między wartością posiadanego inwentarza są między rybakami bardzo poważne. Niektórzy nie posiadają wcale własnego statku, tylko pewną ilość narzędzi połowu, a ponieważ technika rybołówcza wymaga wykonywania czynności przez kilku ludzi naraz — rybacy łączą się, i, wzajemnie uzupełniając swe narzędzia, udają się na morze na jednym statku i łowią wspólnie, a zdobytych dzielą pomiędzy wszystkich uczestników połowu, z wydzieleniem pewnej części na statek, a niekiedy również na jakieś cenniejsze narzędzie.

Rezultaty połowów zależne są przede wszystkim od ilości kutrów z popędem mechanicznym, dających możliwość uprawiania rybołówstwa lepiej, prędzej i bezpieczniej, niż na innych statkach. Kutry motorowe, jako kosztowny sprzęt, muszą być szczególnie chronione od rozbicia lub uszkodzenia. Do tego celu służą porty i przystanie, zabezpieczające od działania fal i wichrów. W miejscowościach nieposiadających portów, łodzie żaglowe, zarówno duże jak i małe, rybacy, po powrocie z połowu, wyciągają na brzeg. Większość wiosek rybackich, nie mając miejsca postojowego dla statków, nie może posiadać kutrów motorowych.

Dążąc do powiększenia flotyli kutrów motorowych, Państwo za pośrednictwem swych instytucji okazało daleko idącą pomoc kredytową, umożliwiając rybakom nabywanie tych drogich stosunkowo statków [cena w przybliżeniu małego kutra z motorem wynosi około 25.000 zł.]. Równocześnie został wybudowany port rybacki w Borze-Jastarni, przystąpiono do budowy portu rybackiego w Gdyni, oraz do rozszerzenia portu helskiego. Na skutek tej działalności Państwa — flotyli kutrów motorowych poczęła szybko wzrastać. W 1921 r. rybacy posiadali 62 kutry motorowe, natomiast w 1924 r. flotyli ta liczyła już 92 jednostki

o łącznym tonażu brutto 2.760 cbm. W r. 1925 z powodu wyjazdu optantów niemieckich, którzy wywieźli swój całkowity sprzęt rybacki, a w tem 11 kutrów motorowych — ilość tych statków znacznie się zmniejszyła, lecz już w 1926 r. dosięgła liczby 82 o łącznym tonażu 2.460 cbm. Obecnie w posiadaniu rybaków znajduje się 108 kutrów motorowych w tonażu brutto 2.930 cbm. (obok 782 rybackich łodzi żaglowych).

Obecnie istnieją na wybrzeżu tylko 3 porty rybackie, gdyż port w Pucku nie wchodzi w rachubę jako położony w głębi zatoki, a przez to zbyt oddalony od terenów połowów. Najważniejszymi ośrodkami rybackimi są Hel i Gdynia. Dogodne, w stosunku do pobliskich terenów połowów, położenie geograficzne, łącznie z istnieniem w tych miejscowościach portów, wywiera decydujący wpływ na jakość oraz wielkość inwentarza rybackiego. Wzdłuż wybrzeża „wielkiego morza” niema, niestety, ani jednego schroniska dla statków rybackich. Miejscowości, jak Karwia, Chłapowo, Ostrowo, Dębki, Wielka Wieś i inne, należą do najbardziej upośledzonych pod tym względem.

Brak portów i niedostateczne dla odbywania dalszych podróży wyposażenie techniczne naszych rybaków, wpływa ujemnie na rozwój tej gałęzi przemysłu, uniemożliwiając eksploatację bogactw morskich nie tylko z bardzo odległych terenów, lecz nawet z niektórych dalszych wód Bałtyku. Niekorzystnym faktem dla naszego rybołówstwa jest również brak organizacji jego strony handlowej. Pomijając już stosowany przez naszych rybaków system biernego oczekiwania na pojawianie się stad rybnych w bliskości brzegów, zamiast wyruszania na ich spotkanie — zdarza się niejednokrotnie, że rybacy przerywają połowy w chwili osiągnięcia najlepszych rezultatów, będąc zmuszeni do tego niemożnością zbytu materiału rybnego. Ryby, jako produkt, ulegający szybko zepsuciu, nie nadają się do przechowywania, a podczas obfitych połowów ceny ich spadają poniżej kosztów własnych rybaka. Dzieje się to po bardzo szybkim nasyceniu rynków miejscowych, wskutek braku należytej zorganizowanego transportu surowca w głąb kraju, jak również wskutek braku na wybrzeżu stałego i silnego odbiorcy, jakim jest ośrodek handlowy, posiadający przytem odpowiednio rozwinięty przemysł przetwórczy.

Dla naszych rybaków głównym rynkiem zbytu jest Gdańsk, który pośredniczy w dostarczaniu produktów rybnych na polski rynek. Również za handlowym pośrednictwem Gdańska, odbywa się eksport na rynki zagraniczne

redningsindustri och kommer slutligen att påskynda Gdynias utveckling till ett viktigt handelscentrum. Ehuru konsumtionen av fiskprodukter i Polen ej är så utbredd som i de västeuropeiska länderna, uppgår den dock årligen till i medeltal c:a 100.000 ton, varav emellertid över 80% utgöres av fisk och fiskprodukter importerade från utlandet (år 1927 uppgick värdet av denna import till omkring 32 miljoner guldfrances).

Havsfisken är en billig, hälsosam och närande massartikel, som väl ersätter dyrare livsmedel, i synnerhet kött. Förtärandet av havsfisk leder alltså till besparing, samtidigt som det i vår handelsbalans ökar värdesiffran.

Polen har i detta avseende möjlighet att draga dubbel nytta: 1) genom att öka konsumtionen av fisk inom landet, vilket ej är svårt, om man beaktar, att den nuvarande importen av denna vara ännu ej till fullo utnyttjar avsättningsmöjligheterna på de polska marknaderna, 2) genom att ersätta utländskt vara med dylik från det egna fisket.

Det sistnämnda ansluter sig nära till frågan om vårt havsfiskes rationalisering och utvidgande av dess omfattning ej blott inom Osternsjön, utan även till Nordsjön, varifrån största delen av den till Polen importerade fisken kommer. Frågan om vårt havsfiskes utveckling fordrar å ena sidan initiativ från privat håll å andra sidan hjälp från statens sida.

Målet för vårt Osternsjöfiskes utveckling, som redan inom den närmaste tiden ställes i utsikt, är att göra det möjligt för våra fiskare att anskaffa motorkuttrar, större än de hittills använda och lämpliga för långa utfärder till havs.

I samband därmed ställes likaledes hjälp för inkallandet av danska fiskerinstruktörer i utsikt, under vilkas ledning försöksfångster skola organiseras för att göra våra fiskare förtrogna med de avlägsna och för dem hittills oskända fångstställena, sätta dem in i skötseln och användningen av den moderna fångstutrustningen samt lära dem manövrera de större motorbåtarna.

Försök, som gjorts för att intressera utländskt kapital för deltagande i ett polskt fiskeföretag i Nordsjön, ha resulterat i flera säkra utländska anbud. Tanken på att förverkliga detta fångstföretag har även lyckats tilldraga sig intresse hos den svärväcka polska privatinitiativet, som åtnjuter stöd från statens sida.

Såsom tidigare nämnts är fiskehamnen ett av grundvillkoren för vårt havsfiskes utveckling. I regeringskretsar, där man inser denna frågas stora betydelse, har man för avsikt att på detta område utföra en hel rad arbeten. Under loppet av innevarande år kommer i Gdynias hamn en bassäng att färdigbyggas, där större och mindre fiskebåtar komma att finna bekväma förtöjningsplatser. Likaledes har man för avsikt att utvidga fiske-

hamnen i Hel, vars utrymme förnärande visat sig vara för litet och på grund av passagerartrafikens utveckling ej räcker till för fiskarnas behov.

I avsikt att bereda en större del av fiskarbefolkningen möjlighet att begagna sig av den bekvämt belägna hamnen i Hel, söker man med statens effektiva hjälp planmässigt kolonisera fiskarfamiljer i Hel. Hittills ha redan 35 hus byggts för kolonisterna på Hel, och under 1929 har man för avsikt att bygga ytterligare 30 hus avsedda för kolonien.

För fiskarbyarna i grannskapet av Hel har redan byggts en fiskehamn i Bór-Jastarnia. Under den närmaste tiden skola möjligheterna undersökas för byggandet av en fiskehamn på det „stora havets kust“, sannolikt i närheten av Debek. På grund av tekniska svårigheter i anläggandet är det slutliga avgörandet beroende av de genomförda undersökningarnas resultat ävensom av möjligheten att uppbringa erforderliga medel för byggets utförande.

I sina strävanden att koncentrera fiskhandeln till Gdynia nöjer sig ej staten med att dirigera endast importen av fiskprodukter till Gdynias hamn, då den upplåter plats för uppförandet av magasin. Byggandet av en bassäng för fiskebåtar i Gdynia kommer även att omfatta uppförandet av en mängd byggnader på stranden, däribland först och främst hallar med kylrum för färsk fisk, direkt införd med fiskebåtarna från fångsterna. Härigenom blir huvudvillkoret för koncentreringsen av handeln med varor även från det egna fisket uppfyllt.

Koncentrationen av fiskhandeln kommer att skapa fördelaktiga villkor för uppkomsten av en fiskberedningsindustri i Gdynia. I Polen finnas 16 konserverfabriker jämte en hel mängd mindre rökerier, som ständigt öka sin produktion. Likväl stöder sig den polska fiskberedningsindustrin nästan uteslutande på importen av havsfisk

från utlandet och denna industri är lokaliserad nära rikets gränser, långt bort från havet.

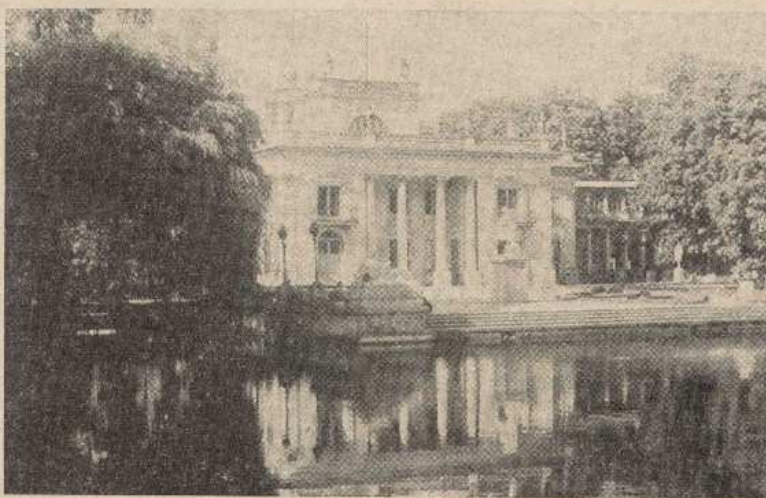
På grund av vårt havsfiskes små och i hög grad oregelbundna resultat, liksom även på grund av bristen på ett handelscentrum har kusten ej någon beredningsindustri i större skala. De fiskrökerier, som finnas på kusten, ha karaktären av husbehovsindustri och de utöva ej något inflytande på fiskets omfattning.

En ordentligt utvecklad beredningsindustri, organiserad på kapitalistisk grund använder betydande mängder rå fiskmaterial, och därigenom säkerställer den en stadigvarande avsättning för fisket. Koncentrationen av fiskimporten till Gdynia jämte tillförseln av fisk från de egna fångsterna till denna plats och slutligen järnvägstransportens anpassning efter beredningsindustriens behov skulle otvivelaktigt bidraga till uppkomsten av ett betydande fiskberedningsföretag på vår havskust. För att underlätta grundandet av ett sådant företag ha lämpliga områden reserverats vid uppbyggandet av Gdynia.

Oberoende av de ovan anförda principiella strävandena i riktning att utveckla havsfisket, utövas av statsinstitutionerna sedan år 1923 en under de sista åren starkt utvidgad kreditverksamhet, som bland annat omfattar understöd och räntefria lån åt dem, som lidit skada genom naturkatastrofer; mindre lån, delvis in natura, på så fördelaktiga villkor som möjligt; försäkring av fiskarnas egendom genom täckning av en del av motorbåtarnas försäkringskostnader, vilka äro alltför höga i förhållande till fiskarnas förtjänster.

En hel del av dessa frågor gå för närvarande mot sitt förverkligande, enär havsfisket bildar ett oupplösligt helt med det sjöprogram, som uppgjorts av den polska staten, vilken till fullo söker utnyttja det fria tillträdet till havet.

ST. JAROCKI



Palac w Łazienkach w Warszawie. — Slottet i Łazienki i Warszawa.

Vårt havsfiske har ej något större omfång. Det idkas längs kusten huvudsakligen på icke alltför stora avstånd från land av befolkningen i de 26 kustkommunerna.

Fastän fiskevattnen vid den polska havskusten äro bland de mest givande i Oestersjön, så gör dock det förhållandet, att fisket är begränsat till en smal kustremsa det till något tillfälligt, i det att fångstresultaten bli beroende av en hel mängd omständigheter, som inverka på fiskens förekomst vid denna kust. Dessa omständigheter (strömmar, vattnets och luftens temperatur m. m.) förorsaka ofta, att fisken ej infinner sig vid kusten i tillräckligt stora mängder, varvid fångstresultaten bli usla, och fiskarna råka i nöd.

Resultaten av vårt havsfiske under de senaste åren gestaltat sig på följande sätt:

År.	Mängd	Värde
1925	1497 q	1067 tusen złoty
1926	1813 q	1796 " "
1927	1788 q	2651 " "
1928	2322 q	3287 " "

Den viktigaste rollen i fisket spelar det individuella arbete, som utföres av fiskaren med hjälp av familjemedlemmarna, och under vissa säsongfångster av tillfälliga sammanslutningar av fiskare. Hittills har ej något kapital varit intresserat i denna näringsgren, och fiskeriföretag, organiserade på kapitalistisk grund äro ej kända av fiskare. Hittills har ej något arbetskraft inom yrket jämte den patriarkaliska samhällsordningen karaktärisera det polska havsfisket. I detta avseende har organisationen av vårt havsfiske föga förändrats under de sista århundradena.

Fiskarens välbefinnande beror i främsta rummet på storleken av hans båt och hans fiskredskaps beskaffenhet och mängd. Dessutom spelar det även en stor roll var fiskaren bor, med hänsyn till de dåliga förbindelserna med avsättningsmarknaderna.

Av de utredningar, som Fiskeristyrelsen gjort, framgår att endast ett fåtal fiskare i tillräcklig grad äro försedda med båt och lämplig fångstutrustning. En jämförelse mellan fiskarnas förtjänster på olika platser på kusten utvisar liksom, att inkomsten på fisket står i proportion till värdet av fiskarnas inventarier.

Medelvärden av en fiskares inventarier uppgick år 1925 till ungefär: 5.370 złoty i Hel, — 3.166 złoty i Gdynia, 1.174 zł, i byarna på halvön, och på övriga orter på kusten från 200 till 600 złoty. Tack vare en av statsinstitutionerna utövad kreditverksamhet har en gradvis stigande ökning av fiskarnas välbefinnande kunnat förväntas. Redan år 1926 uppgick värdet av en fiskares egendom i genomsnitt till: 7.500 złoty i Hel, 5.000 złoty i Gdynia, i byarna på halvön 2.000 złoty och på övriga orter 1.000 złoty. Till jämförelse kan nämnas, att värdet av en brittisk fiskares inventarier i genomsnitt uppgår till 14.000 złoty.

De ovan anförda siffrorna giva dock ej någon klar bild av fiskarnas verkliga förmögenhetsförhållanden, ty på siffrornas stegring verkar också prisnivåns höjning och de därmed förenade högre prisen på nät och andra fiskredskap.

Som synes, är värdeskillnaden i fiskarnas inventarier mycket stor. En del fiskare ha ej någon egen båt, endast ett visst antal fångstredskap, men då fångsttekniken kräver, att arbetet utföres av flera personer på en gång, så bruka flera fiskare slå sig tillsammans, och i det att de låta sina redskap komplettera varandra, begiva de sig till havs i en båt och fiska gemensamt, var efter de dela fångsten mellan deltagarna. Därvid toges en viss del undan som ersättning för båten, och ibland även för något dyrbarare redskap.

Resultaten av fisket äro framför allt beroende på mängden båtar med maskinell drivkraft, vilka tillåta ett bättre, snabbare och säkrare idkande av fisket än med andra båtar. Motorbåtarna, som äro en dyr utrustning, måste särskilt skyddas från att bli sönderslagna eller skadade. Fördens skull måste det finnas hamnar och bryggor, som skydda dem för vågor och stormar. På de orter, som ej äga någon hamn, draga fiskarna efter hemkomsten från fångsterna upp sina segelbåtar, såväl stora som små, på stranden. Största delen av fiskarbyarna kan ej ha motorbåtar, emedan de ej ha någon båthamn.

Staten har i sin strävan att öka motorbåtsflottiljerna, genom sina institutioners förmedling utövat en långt gående kredithjälp, som gör, att fiskarna kunna förvärva dessa jämförelsevis dyra båtar, (priset för en rätt liten motorbåt uppgår till c:a 25.000 złoty). Samtidigt har en fiskebåthamn byggts i Bór - Jastarnia, dessutom har man börjat bygga en likadan hamn i Gdynia och utvidgat den i Hel förefintliga. Till följd av denna verksamhet från statens sida har antalet motorbåtar snabbt börjat växa. År 1921 ägde våra fiskare 62 motorbåtar, men redan år 1924 uppgick antalet till 92 båtar med ett sammanlagt tonnage på 2.760 ton. År 1925 minskades detta antal avsevärt, på grund av att de tyska optanterna, när de flyttade, togo med sig hela sin fiskeutrustning, däribland 11 motorbåtar, men redan 1926 uppgick båtarnas antal till 82 med ett sammanlagt tonnage på 2.460 ton. Numera äga fiskarna 108 motorbåtar med ett sammanlagt tonnage på 2.930 ton och 782 segelbåtar.

Förnövarande finnas på kusten endast 3 fiskehamnar. En fiskehamn i Puck kan ej medräknas, emedan den ligger för djupt inne i bukten och därför är alltför avlägsen från fångstplatserna.

De viktigaste punkterna för havsfisket äro Gdynia och Hel. Dessa platser fördelaktiga geografiska läge i förhållande till de närliggande fångstställena jämte förefintligheten av hamnar utöva ett avgörande inflytande på beskaffenheten och storleken av

fiskarnas inventarier. Längs det stora havets kuster finns tyvärr ej ett enda skyddat ställe för fiskebåtarna. Platser som Karwia, Chłapowo, Ostrowo, Debki, Wielka Wieś och andra höra till de mest försummade i detta avseende.

Bristen på hamnar och våra fiskares för längre utfärder otillräckliga tekniska utrustning inverkar ofördelaktigt på denna näringsgrens utveckling och omöjliggör tillvaratagandet av havets rikedomar ej endast på längre bort liggande, utan även på de mest allmänsna områden i Oestersjön. Ett för vårt havsfiske ofördelaktigt faktum ligger dessutom i bristen på organisation av fiskhandeln. Bortsett från det av våra fiskare använda ofördelaktiga systemet att vänta på, att fiskstimmen skola komma i närheten av kusten i stället för att begiva sig ut och möta dem, händer det ofta, att fiskarna avbryta fisket, just då det skulle kunna giva de bästa resultat därtill tvungna på grund av omöjligheten att avyttra fisken. Fisken, som ju är en vara, som fort blir skämd, kan ej förvaras länge, och under rikligare fångster sjunker dess pris under fiskarens egna kostnader. Detta inträffar, då de lokala marknaderna hastigt mättats till följd av bristen på ordentligt organiserad transport av fisken till de inre delarna av landet, liksom även till följd av, att det saknas en till kusten lokaliserad stark uppköpare, som t. ex. en handelsfirma med egen väl utvecklad beredningsindustri skulle tänkas vara. Våra fiskares förnämsta avsättningsmarknad är Danzig, genom vars förmedling den polska marknaden förses med fisk. Likaledes är det Danzig, som förmedlar exporten till utlandets marknader av de dyraste fisksorterna såsom lax och ål, härrörande från de polska fångsterna.

Vad importen av fiskprodukter till Polen beträffar, är dock ej Danzig som förmedlare i fiskhandeln i stånd att sköta hela denna. Betydande kvantiteter importeras under vanliga förhållanden genom förmedling av tyska hamnar såsom Hamburg, Stettin, Königsberg o. a. Ett sådant sakernas tillstånd är naturligtvis ytterst ofördelaktigt för vårt land, som för sina inre marknaders behov importerar betydande kvantiteter havsfisk huvudsakligen från England, Norge, Sverige, Danmark och Holland, alltså från länder, varifrån fiskprodukterna huvudsakligen sjövägen tillförs oss.

I den mån Gdynia utvecklas och dess hamn anpassas för fiskhandelns behov, kommer emellertid detta naturliga förhållande att upphöra, och då kommer ej endast fisken från de polska fångsterna utan även en betydande del av importen att finna avsättning i Gdynia. Staten gör redan nu ansträngningar för att leda in en del av importen av fiskprodukter över hamnen i Gdynia, då ju en större avsättning på fiskhandelns område kommer att inverka fördelaktigt på organiserandet av de egna fiskfångsternas avsättning, på upprättandet av en be-

SZWECJA — SVERIGE

W myśl zasady, że morza nie dzielą, ale łączą — Szwecja jest krajem sąsiadującym z Polską.

Z pośród wszystkich naszych sąsiadów najmniej może jednak znamy tego właśnie sąsiada, który spokojnie i cicho rozsiadł się na połowie wschodniej półwyspu Skandynawskiego, zajmując 448.000 km. kw. powierzchni ziemi leśnej i kamienistej, obfitującej w rzeki i w jeziora, otoczonej z trzech stron morzem a stąd mającej otwarte i od wieków umiejętnie wykorzystywane drogi na szeroki świat.

Kraj to, pod względem swojego obszaru, jeden z największych w Europie, zajmuje bowiem 4,7% powierzchni naszego lądu. Obszar ten jednak zaludniony jest skąpo, gdyż mieszka na nim zaledwie 5,6 miliona Szwedów i Lapończyków, toczących od wieków upartą walkę z surowym klimatem i mało urodzajną ziemią. Jedynie południowa część Szwecji — jej śpichrz, Skania — może być porównana zarówno co do wyglądu swoich wsi i miast, jak co do gęstości zaludnienia, z Europą Zachodnią — reszta, to niegościnna leśna lub skalista pustka, gdzie człowiek bywa tylko rzadkim gościem i gdzie zjawia się przeważnie, jako wysłannik przemysłu drzewnego lub górniczego.

Te dwie gałęzie przemysłu stanowią też podstawę bogactwa Szwecji. Wystarczy sobie uświadomić, że na 41 milionów hektarów powierzchni całego kraju, lasy zajmują 21,6 miliona hektarów, czyli przeszło 52% powierzchni. Z pośród krajów europejskich jedna tylko Finlandja ma nieco więcej lasów. Nigdzie indziej stosunek podobny nie powtarza się nawet w przybliżeniu. Nie dziw też, że kiedy w Anglii na 100 mieszkańców przypada zaledwie 3 hektary lasu, w Niemczech — 22 hektary, w posiadającej ogromne bogactwa leśne Rosji — 168 hektarów, w Szwecji statystyka wykazuje aż 392 hektary lasu na każdych 100 mieszkańców.

Lasy szwedzkie są rozmaitej wartości. Im dalej posuwamy się ku północy, tem większą spotykamy ich obfitość, tem niższy jednak jest gatunek drzewa, które musi, podobnie, jak człowiek, toczyć upartą walkę z nieprzyjawnym klimatem.

Niemniej leśne bogactwo Szwecji obliczone zostało — według cen z roku 1908 — na z górą półtora miljarda koron, co dzisiaj przedstawia, oczywiście, kwotę znacznie wyższą.

Eksploatacja lasów stanowi też jedną z podstaw dobrobytu tego narodu, a wywóz drzewa jest jednym z najsilniejszych węzłów, łączących Szwecję z innymi narodami od bardzo dawna, dokumenty historyczne stwierdzają bowiem, iż już w wiekach średnich drzewo szwedzkie poszukiwane było przez kupców hanzaetyckich, przez holendrów i przez anglików, którzy wysyłali do portów szwedzkich swoje okręty.

Z biegiem czasu, oczywiście, handel ten rozwijał się, aż doszedł do nieznanego nigdzie rozkwitu i do wyjątkowej organizacji, która ma za zadanie nie tylko ułatwienie cięcia lasów i spławu drzewa, lecz i przeróbkę materiału drzewnego na miejscu, w kraju. To też cała północ Szwecji usiana jest tartakami i stolarniami, a że niskopienne świerkowe lasy szwedzkie dostarczają znakomitego materiału do wyrobu papieru drzewnego, przeto z chwilą powstania tego przemysłu rozwinęła się w Szwecji znakomicie fabrykacja gazetowego papieru rotacyjnego i celulozy, produktu do tej fabrykacji niezbędnego. Dzisiaj Szwecja zajmuje pierwsze w świecie miejsce pod względem wywozu tych dwóch produktów. Na papierze szwedzkim drukuje się większość gazet angielskich, a celuloza szwedzka ma stałych odbiorców nie tylko na całym kontynencie europejskim, lecz nawet w Stanach Zjednoczonych Ameryki północnej i w republikach łacińskich Am. południowej.

Drugim naturalnym bogactwem Szwecji jest jej żelazo.

Ruda szwedzka należy do najlepszych w świecie. Procent zawartości w niej żelaza sięga a nawet przenosi 60 na 100, podczas gdy w pozostałej Europie stosunek ten oceniony jest na 36—37%, a dla całej kuli ziemskiej, łącznie ze Szwecją, wynosi 44,5%.

Mamy tu więc, z czynienia z wyjątkowym upośażeniem tego kraju przez przyrodę.

Oczywiście, znajdująca się w takiej obfitości i w takim gatunku ruda żelazna stała się błogosławieństwem Szwecji, dając nie tylko zatrudnienie liczny jej mieszkańcom, lecz i potęgując także jej handel zagraniczny a więc wzmacniając jej związki przyjazne z innymi narodami, które tak bardzo po-

trzebują żelaza. Złóża rudy żelaznej znajdują się w Szwecji w dwóch okręgach: centralnym i północnym. Okręg centralny obejmuje przestrzeń, leżącą pomiędzy Zatoką Botnicką na Wschodzie a jeziorem Vänern na Zachodzie. Tu, na obszarze około 15.000 km. kw. rozrzucone są liczne kopalnie, na których czele stoją: Dannemora, Grängesberg, Norberg, Riddarhyttan, Ströpa, Stråssa, Stöberg, Dalkarlsberg, Persberg i Finnmosen.

Okręg północny, pod względem obszaru nieco szerszy, bo obejmuje zaledwie 8.000 km. kw., szczyci się za to najbogatszymi w Szwecji złóżami rudy w Kirunavara i Gölivare, gdzie w ostatnich 20 latach rozwinęła się wprost niebywała, sięgająca milionów ton rocznie, eksploatacja rudy na wywóz. W ten sposób nieurodzajna i słabo zaludniona ziemia lapońska stała się jednym z najbardziej ożywionych centrów szwedzkiego przemysłu górniczego, rozporządzającego dzisiaj najnowszymi zdobyczami w dziedzinie techniki kopalnianej i metalurgicznej. Ruda szwedzka w ogromnych ilościach idzie do Wielkiej Brytanji, do Stanów Zjednoczonych Ameryki północnej, do Belgji, do Francji i do innych krajów, współzawodnicząc skutecznie nawet z ich rodzimą, niższą procentową rudą.

Rzecz oczywista, że ta obfitość wyjątkowo dobrego surowca pozwoliła rozwinąć się w Szwecji przemysłowi metalurgicznemu na stopę imponującą. Przemysł żelazny i stalowy stanowi też naczelną gałąź szwedzkiego przemysłu wogóle i mają ustaloną opinię na całym świecie dzięki wysokiemu gatunkowi swoich wyrobów. Szczególnie stal szwedzka cieszy się powszechnym uznaniem.

Wielkim sprzymierzeńcem tego przemysłu jest w Szwecji *elektryczność*.



Ratusz w Stockholmie. — Stockholm. Stadshuset.



Nowy most kolejowy na rzece Ore. —
Nya järnvägsbron över Ore älv.

Zastosowanie separatorów elektromagnetycznych z jednej strony, a pieców elektrycznych z drugiej, podniosło znakomicie w ostatnich dziesięcioleciach produkcję żelaza i stali.

I tu zastępuje nam drogę trzeci czynnik pomysłowości gospodarczej Szwecji — siła elektryczna.

Pod tym względem Szwecja jest krajem szczególnie ubogostawionym, dzięki bowiem ogromnej pbfitości rzek, jezior i wodospadów posiada ona energię elektryczną prawie za darmo a wskutek tego mogła ją zastosować, jako siłę popędową nie tylko w przemyśle, lecz na szeroką skalę także w rolnictwie.

Można powiedzieć, że elektryczność przeistoczyła Szwecję. Kraj bezsłonecznych krótkich dni zimowych a długich, już niemal arktycznych nocy, rozplonął milionami światła na całej swojej przestrzeni, aż do najdalej na północ wysuniętych, na skraju lądu, u brzegów Oceanu lodowatego położonych wiosek rybackich. Światło zaś obudziło życie, wniosło z sobą atmosferę pracy, znakomicie tę pracę ułatwiając. To też kiedy cała północ sąsiedniej Rosji w zimie próżnuje i śpi, ludność Szwecji krząta się dookoła najprzeróżniejszych warsztatów

i nie przestaje wytwarzać, mając dzielnego pomocnika w motorze elektrycznym, który nie tylko pomaga człowiekowi, lecz i zastępuje go coraz częściej w pracy.

To tłumaczy, dlaczego ten kraj o słabym w stosunku do swojej dużej przestrzeni zaludnieniu osiągnął jednak wysoki poziom uprzemysłowienia i niema prawie dziedzin, w której nie posiadałby swojej własnej wytwórczości, mniejszej lub większej, zależnie od przyrodzonych warunków i od potrzeb własnych.

Ogarniając też jednym rzutem oka warsztat przemysłowy Szwecji, widzimy wszędzie wyteżoną wolę narodu do pokonania wszelkich przeszkód, byle tylko zachować lub zdobyć sobie niezależność gospodarczą.

Wola ta jest tak zdecydowana, że nawet w rolnictwie, które posiada poza Skanją najmniej danych na rozwój — zdołano jednak, dzięki intensywnej uprawie, zabezpieczyć sobie, na przypadek odcięcia dowozu, jaką taką samowystarczalność. Jest to, oczywiście, *minimum* samowystarczalności, ale jest.

Taki stan rzeczy musiał doprowadzić Szwecję do dobrobytu. Istotnie skala średnia dobrobytu jest tam wysoka, co tem bardziej musi zastanawiać z uwagi na surowy klimat, nieurodzajną glebę i jednostronne tylko uposażenie ziemi w bogactwa naturalne. Znaczący to, iż dobrze zorganizowana, wytrwała praca może osiągnąć zwycięstwo nawet w nierównej walce z naturą.

Oczywiście, nie można zamykać oczu na fakt, że czynnikiem, współdziałającym bardzo poważnie gospodarczemu rozwojowi Szwecji, był także panujący tam nieprzerwanie w ciągu stulecia z górą pokój.

Podczas kiedy gdzie indziej wojny niszczyły dorobek narodów, w Szwecji dorobek ten nawarstwiał się z pokolenia na pokolenie, dając narodowi możliwość nie tylko spokojnego dosytu,



Splaw drzewa na rzece Ljusnan. —
Timmerbom i Ljusnan.

lecz, co za tem idzie, także możliwość coraz szerszego zaspakajania swoich potrzeb kulturalnych.

Błogosławieństwo pracy i pokoju, umożliwiającego tę pracę, odbija się też dzisiaj bardzo wyraźnie na obliczu Szwecji, której niejeden kraj środkowej Europy może pozazdrościć wysokiego poziomu kultury, nie będącej już tylko przywilejem warstw przodujących, lecz ogarniającej cały naród.

Szwecja, przedewszystkiem, oddawna już nie zna klęski analfabetyzmu. Wszyscy jej mieszkańcy, nie wyłączając najdalej na północ wysuniętych lapończyków, umieją czytać i pisać.

Dzięki temu obywatel szwedzki góruje nad obywatelami wielu innych krajów, swoim uświadomieniem narodowym i społecznym.

Dzięki temu rozwinęła się też w Szwecji tak wydatnie prasa codzienna.

Zjawisku temu należy się bliższa uwaga. Nie bez zdziwienia dowiadujemy się, że w kraju, liczącym niespełna 6 milionów mieszkańców, wychodzi z górą 80 dzienników, ogólna zaś liczba periodyków wszelkiego rodzaju, łącznie z czasopismami naukowymi, przenosi 1.000.

Dzienniki polityczne szwedzkie imponują rozmiarami i poczytnością. Nakład 100.000 egzemplarzy jest średnim nakładem nawet gazet prowincjonalnych. Stąd ogromne wpływy, jakie prasa posiada w społeczeństwie.

Według kierunków prasa szwedzka da się podzielić na konserwatywną, liberalną i socjalistyczną, podobnie jak w Anglii.

Do najwybitniejszych dzienników konserwatywnych należą: Stockholms Dagblad, założony w r. 1824, Nya Dagligt-Allehandan w Stockholmie i Sydsvenska Dagbladet Snällposten w Malmö.

Stockholmski Aftonbladet zajmuje miejsce pośrednie między kierunkiem konserwatywnym a liberalistycznym.

Prasę liberalną reprezentują: Dagens Nyheter, założony w r. 1864, Stockholms - Tidningen, Göteborgs Handels och Sjöfarts Tidning i Göteborgposten, założony w r. 1858.

Prasa socjalistyczna, wobec potężnego i bardzo wpływowego stanowiska partii socjalno-demokratycznej w kraju, przedstawia się również imponująco. Wśród dzienników tego kie-



Ogólny widok Stockholmu z wieży ratuszowej. — Stockholm Utsikt från stadshustornet.

runku wyróżniają się: Social-Demokraten (w Sztokholmie), Arbetet (w Malmö), Ny Tid (w Göteborgu), Skånska Socialdemokraten (w Helsingborgu) i Östergötlands Folkblad (w Norrköping).

Niemal robotnika, któryby przynajmniej jednej z tych gazet nie czytywał stale.

Wspaniały ten rozwój prasy opiera się przede wszystkim na doskonale zorganizowanej szkole elementarnej, która jest chlubą i dumą Szwecji, posiadającej w ogromnej ilości już nie gmachy, ale pałace szkolne, wyposażone we wszystko, co może dziecku zapewnić zdrowie fizyczne, wychowanie moralne i wykształcenie.

Z tych to szkół wychodzi młodzież, znająca dobrze nie tylko własną swoją ojczyznę, jej przeszłość sławną i terazniejszą, lecz rozciągającą także do świata i żywo interesująca się zagadnieniami politycznymi państw i narodów innych.

Dlatego w prasie szwedzkiej spotyka się wiadomości z całej kuli ziemskiej, nieraz daleko obszerniej traktowane, niż w jakiegokolwiek innej prasie europejskiej.

Dziennik szwedzki — to ogromne arkusze papieru z obszernym tekstem i równie obszernym działem ogłoszeń. Ilustracja stała się tu niezbędnym już dopełnieniem informacji słownej, stąd duże powinowactwo prasy szwedzkiej z prasą Stanów Zjednoczonych Ameryki. Ten sam szeroki rozmach i podobne nie liczenie się z kosztem. Naszej oszczędności w zużywaniu papieru nie przestrzega żadne wydawnictwo. Przeciwnie, może tam być mowa raczej o trwonieniu papieru. Ale Szwecja jest przecież krajem papieru gazetowego, przy ogromnej więc jego produkcji na wywóz może nie ograniczać się w zaspokajaniu własnych potrzeb.



Dziewczęta z Dalekarji w strojach ludowych w ogrodzie ratuszowym w Sztokholmie. — Stockholm, I Stadshusträdgården.



Znakomita pisarka szwedzka Selma Lagerlöf w swojej pracowni. — Selma Lagerlöf i sitt bibliotek på Mårbacka.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Szwedzi jednak nie tylko czytają gazety. Szwedzi czytają także książki, których produkcja w stosunku do ilości mieszkańców kraju, jest również imponująca.

Świadczy to, że zainteresowanie się literaturą własną i obcą jest wśród tego narodu żywe.

Istotnie, każdy Szwed — i to znów nie tylko należący do elity — zna i z wdzięcznością wymienia swoich wybitnych i zasłużonych pisarzy, zaczynając od Stjernhielma, właściwego ojca nowoczesnej literatury szwedzkiej aż po dzień dzisiejszy.

Stjernhielm, pisarz XVII wieku, — w jednej osobie poeta, matematyk, filolog, filozof i archeolog, — kładł podwaliny pod ten gmach, którym tak słusznie chlubi się dzisiaj Szwecja — gmach jej literatury narodowej, wrażliwej zawsze i czulej na to, co było wielkie w przeszłości i co jest szwedzkie z ducha i z treści.

W literaturze tej jest szereg imion, które weszły do panteonu europejskiego.

Należą tu Karl Mikael Ballmon, popularny „piosenkarz” z końca XVIII wieku, autor słońcem i winem przepojonych, o bachicznym nastroju, śpiewanych do dzisiaj przez całą Szwecję piosenek; Ezajjan Tegner — urodzony w r. 1782, zmarły w roku 1846 i Geijer — jego rówieśnik — obaj znakomici poeci, Runeburg, którego zaanektowała sobie Finlandja, uważając go za swego „poetę narodowego”, Topelius, którego wdzięczna lira zdobyła sobie wielu gorących przyjaciół i wielbicieli wśród Szwedów i Wiktor Rydberg — autor bardzo poczytnego utworu p. t. „Den siste Ateńaren” („Ostatni Ateńczyk”) i jednocześnie wódz duchowy i intelektualny swojego pokolenia.

Na Europę — w odrodzonym zna-

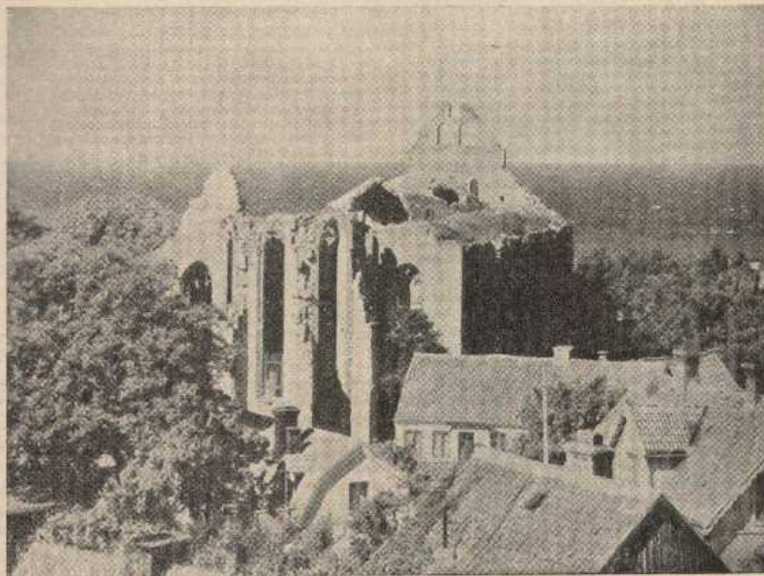
czeniu — poszły jednak dopiero dzieła Augusta Strindberga, którego bogata, chociaż nierówna twórczość dobrze znana jest i u nas.

Obok Strindberga do najwybitniejszych pisarzy szwedzkich o rozgłosie europejskim należą: Verner von Heidenstam, autor „Karolinerna” (Karolińczyków), Gustaw af Geijerstam, Selma Lagerlöf i Ellen Key. Z młodszych zdobył sobie rozgłos poeta Anders Osterling, członek szwedzkiej akad. literatury.

W dziedzinie sztuk plastycznych Szwecja może się pochlubić przede wszystkim architekturą i rzeźbą. Wiadomo, że te dwie sztuki są z sobą w powinowactwie i że dobra rzeźba po-



Uliczka w starym Sztokholmie. — Stockholm, Gränd i Gamla staden.



Visby. Ruiny kościoła św. Mikołaja. — Visby. St. Nicolai ruin.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



wstaje i rozwija się tylko tam, gdzie istnieje dobra architektura.

Ze w Szwecji architektura ma poważną tradycję, o tem przekonał się każdy, kto widział wspaniałą katedrę gotycką w Linköping albo ruiny kościoła św. Katarzyny w Visby.

Po gotyku przyszedł, jak wszędzie, renesans, po renesansie barok, który zabłysnął wspaniałymi talentami dwóch Nikodemów Tessinów, starszego i młodszego. Ostatni, młodszy, jest twórcą pałacu królewskiego w Stockholmie, przypominającego tak żywo w rozwiązaniu tarasów zamek warszawski.

Wśród architektów XIX-go stulecia zasłużyli sobie na dobre imię w sztuce i na pamięć w narodzie: Blom, Schölander, Classon, Boberg, twórca gmachu poczty w Stockholmie, Anderberg, twórca opery i teatru Oskara w Stock-

holmie i Aron Johansson, twórca parlamentu i Banku Szwedzkiego.

Najnowszem wspaniałem dziełem architektury szwedzkiej jest gmach ratusza w Stockholmie, wybudowany za cenę 15 milionów koron, a przynoszący artyzmem swego zewnętrznego i wewnętrznego wykończenia niemały zaszczyt zarówno swoim twórcom, jak i obywatelstwu stolicy, które nie poskapiło środków na to, aby dać „Palazzo ducale” Wenecji północy, za jaką słusznie uchodzi Stockholm.

W dziedzinie rzeźby, Szwecja, jako księstwo drzewa, ma starodawne i piękne tradycje snycerskie, ma jednak także i doskonałych mistrzów dłuta w marmurze, w spiżu, wśród których wiekopomne w narodzie zdobył sobie imię Johan Tobias Sergel, urodzony w r. 1740, zmarły w r. 1814, uważany przez historyków sztuki za największego geniusza artystycznego Szwecji. Urodzony z rodziców Niemców był on dzieckiem Stockholmu i rodzinnemu miastu swojemu pozostawił w spuściźnie po sobie niejedno dzieło. Wśród rzeźb jego takie, jak Faun, Diomedes, Mars i Wenera, Amor i Psyche należą do najprzedniejszych i najbardziej spopularyzowanych przez reprodukcje.

Pracę Sergela kontynuowali dwaj jego uczniowie: Goethe, pozostający pod wybitnym wpływem Canovy i Byström, który znaczną część życia spędził w Rzymie, gdzie też stworzył swoje arcydzieło — posąg znanej artystki, Emilji Högqvist.

Wiek XIX-y dał rzeźbie szwedzkiej Fogelberga, Qvarnströma, Molina, Kjellberga, Carlssona, Fahlstedta, Hasselberga, Börjesona, Lindbergów (ojca i syna), Brambecka, Ericksona, Karola Millesa, Eldh'a, Davida Edströma, Strandmana, Jeravahla, rzeźbiarza robotników i scen z ich życia, Tagerberga, wreszcie dwie kobiety-

rzeźbiarki: Agnieszkę Kjellberg-Frumezre i Alicję Nordin.

Nazwiska te, oczywiście, nie mówią nic tym, którzy nie znają Szwecji, jej miast, zdobiących tak chętnie place i ogrody publiczne posągami i — nadewszystko — muzeów.

Tam widać dopiero, jak poważny wysiłek artystyczny tkwi w rzeźbie szwedzkiej. Stoi ona w tym kraju (zupełnie odwrotnie, niż u nas) daleko wyżej od malarstwa, które podniesł dopiero do wyżyn sztuki wielkiej trzech niezaprzeczeni mistrze: Anders Zorn, miłośnik aktu kobiecego, Carl Larsson, niezrównany odtwórca domu szwedzkiego i jego słonecznych, kolorowych wnętrz, wreszcie — szwedzki Chełmoński — Bruno Liljefors, malarz zwierząt i przyrody północnej. Do wybitnych współczesnych malarzy szwedzkich należy także ks. Eugeniusz, brat Jego Królewskiej Mości, króla Gustava V-go, autor przepysznych fresków w nowym ratuszu Stockholmskim.

Obecnie, oczywiście, rozwijają się w Szwecji, jak wszędzie, nowe kierunki, nie mające przecież widoków na zdobycie sobie społeczeństwa.

Rzecz jednak wysoce dla malarstwa szwedzkiego znamienita! Posiada ono w swoim dorobku sporo dzieł wybitnych z zakresu malarstwa historycznego i rodzajowego, gdy najmniej interesującym jego dziełem jest pejzaż, mimo, iż Szwecja przy obfitości wody i zieleni posiada duży urok krajobrazowy.

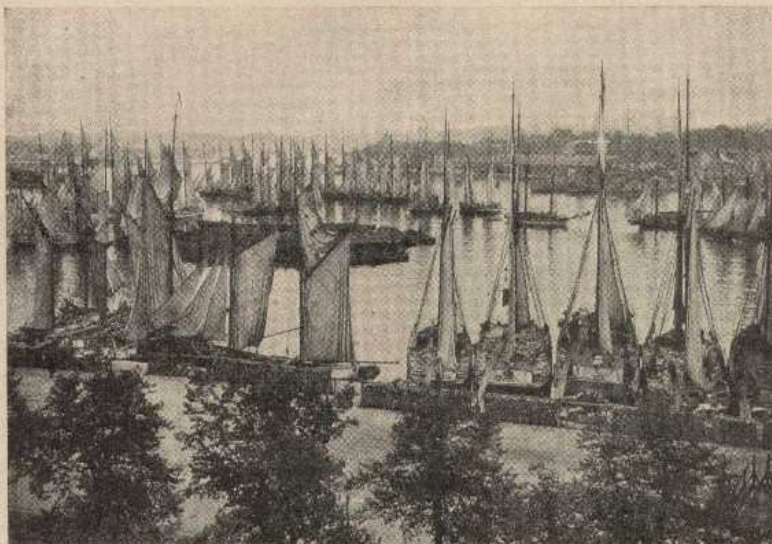
Przypisać to można jednostajności tego krajobrazu, w którym te same motywy powtarzają się nieraz na przestrzeni setek kilometrów. Wszędzie ta-



Pomnik Karola XII w Stockholmie. — Karl XII:s staty i Stockholm.



„Urna Djany”, dzieło utalentowanego rzeźbiarza szwedzkiego, Ivara Johnssona, odlew w żelazie, wykonany w zakładach Nätvekvärns w Szwecji. — En urna i järn av skulptören Ivar Johnsson, Utförd av Nätvekvärns Bruk i Sverige.



Kutry żaglowe w zatoce Nybroviken w Sztokholmie. — Vedskutor på Nybroviken i Stockholm.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



kie same lasy, takie same jeziora, takie same rzeki, mocujące się w swoich łóżyskach ze złomami granitu, takie same wodospady, a nad tem wszystkim takie samo niebo, daleko częściej szare, zasnuwane chmurami, niż błękitne i słoneczną uśmiechniętą pogodą. Monotonność tę potęguje, oczywiście, zima i to skłania najwidoczniej malarzy szwedzkich do powściągliwości w kierunku studiów plenerowych.

Poezja i sztuki plastyczne, jak wszędzie, znajdują dopełnienie swoje w twórczości muzycznej narodu szwedzkiego.

Śpiew i muzyka instrumentalna znane były szwedom od czasów bardzo dawnych. W dobie panowania religii rzymsko-katolickiej zarówno muzyka kościelna, jak świecka starannie były kulturowane i cieszyły się szczególną opieką panujących. Tradycje Gustawa Wazy, Gustawa Adolfa II, królowej Krystyny, Karola XII, który sprowadził do Szwecji pierwszą teatralną trupę francuską, a dalej Adolfa Fryderyka i jego małżonki Luizy Ulryki — przeszły niejako prawem spadku na dynastję Bernadottów, której przedstawiciele Oskar I, Oskar II i obecnie panujący król Gustaw V położyli nie małe zasługi, jako opiekunowie muzyki.

Nie odrazu jednak muzyka szwedzka osiągnęła swój poziom dzisiejszy.

Mówić o niej poważnie można dopiero od czasów Gustawa Dübena starszego, który żył i tworzył w drugiej połowie 17-go stulecia.

Mówić zaś o niej w znaczeniu nowoczesnym pozwala dopiero twórczość Augusta Södermana, tego nawskroś szweda w oryginalnej, łatwej i zgrabnej melodii oraz w temperamencie.

Wówczas to muzyka szwedzka od pieśni na jeden głos przeszła do kompozycji instrumentalnej. Twórczość w tym kierunku rozwinęła się, jak na

mały naród, bardzo pomyślnie, a ześrodkowana w stolicy i mająca oparcie o operę królewską, dała szereg poważnych dzieł Franciszka Berwala, Alberta Rubensona, Ludwika Normana, Andrzeja Hallena, Wilhelma Stenhammera, Hugona Alfvena, a z najzdolniejszych Adolfa Wiklunda, Nataniela Berga, Ottona Olssona, Haralda Fryklöfa, Rangströma i kilku innych.

Naród, który ma tak wszechstronny dorobek kulturalny, nie pozostał, oczywiście, w tyle i na polu sztuki odtworczej, o czym świadczy rozwój teatrów szwedzkich, chlubiących się całym szeregiem wybitnych aktorów obojga płci.

Obok sztuki, nauka szwedzka może się także pochlubić poważnym dorobkiem we wszystkich gałęziach wiedzy nowoczesnej. I tu znów zastanawia, że naród tak nieliczny, potrafił jednak wszędzie zaznaczyć swoją obecność, wszędzie dać pracownikom wybitnych twórczych, nieraz zasłużonych całej ludzkości, jak De Laval, genialny wynalazca turbiny parowej, znakomity mechanik, świetny teoretyk i jeszcze świetniejszy praktyk.

Do tego jednak, aby tacy ludzie mo-



Sztokholm. „Niebieska hala” w ratuszu. — Stockholm. Stadshuset, Blå hallen.

gli się w narodzie zjawiać, potrzebne jest szerokie podłoże, z którego mogliby oni czerpać soki odżywcze dla swojego geniuszu, potrzebna jest tu atmosfera ogólna, wśród której zainteresowania naukowe nie gasną, nie jałowiejają, ale potęgują się i rosną. Otóż taka atmosfera istnieje w społeczeństwie szwedzkim, a zwłaszcza wśród inteligencji szwedzkiej, której warto poświęcić chwilę uwagi.

Jedną z wysoce charakterystycznych cech Szwecji jest znaczna — ponad jej potrzeby rzeczywiste — produkcja inteligencji. Pęd do wyższego wykształcenia jest tak powszechny, że trudno niemal spotkać szweda, któryby nie posiadał dyplomu uniwersyteckiego, któryby nie był prawnikiem, filozofem lub inżynierem.

Sprzyja temu doskonałe postawienie szkolnictwa elementarnego, o czym już wspominałem, i — jako dalszy jego ciąg — również doskonałe postawienie szkolnictwa średniego. Wystarczy sobie uświadomić, że ten mały kraj na potrzeby swojej niespełna 6-cio milionowej ludności posiada 77 szkół średnich dla chłopców, a z tego 38 szkół utrakwistycznych, łączących w sobie program realny z programem gimnazjalnym, i 39 szkół realnych.

Liczba uczniów, przypadających na jedną szkołę utrakwistyczną, wynosi 600—700, liczba zaś uczniów w szko-



Kościółek w Kiruna w Laponii. — Kyrkan i Kiruna, Lappland.

łach realnych waha się pomiędzy 300 a 400-ma.

Nie gorzej zorganizowane jest szkolnictwo średnie dla dziewcząt, które pobierają naukę w 80 szkołach, gdzie otrzymują doskonałe przygotowanie do studiów uniwersyteckich. Praca naukowa ześrodkowuje się w Szwecji w dwóch uniwersytetach państwowych, założonych na wzór angielski, w miastach prowincjonalnych, zdala od wrzawy i niepokojącej atmosfery życia społecznego.

Jeden z tych uniwersytetów — w Upsali — założony został w r. 1447 i jest najstarszym uniwersytelem skandynawskim, drugi — w Lundzie, założony w r. 1668 ma także niejedną chlubną kartę za sobą.

Ponadto w Sztokholmie istnieje „Słógskola” czyli szkoła wyższa albo Collegium podniesione do rangi uniwersytetu, i — posiadający poważną opinię naukową „Królewsko Karoliński medyczny-chirurgiczny Instytut”,

który dostarczył Szwecji całego szeregu wybitnych lekarzy i dostarcza ich w dalszym ciągu.

Wreszcie środkami prywatnymi — i to bardzo należy podnieść — powstał uniwersytet w Göteborgu, najważniejszym ośrodku handlowym Szwecji i najliczniejszą po Stockholmie posiadającym ludność miasteczko.

Młodzież, poświęcająca się studiom technicznym ma do wyboru: wyższą szkołę techniczną w Stockholmie i Kollegium politechniczne w Göteborgu.

Nadto istnieje w Szwecji szereg bardzo dobrze zorganizowanych szkół zawodowych, o poziomie średnim; szkoły te dostarczają przemysłowi szwedzkiemu doskonałych techników-praktyków, którzy niejednokrotnie zdobywają sobie w następstwie nawet głośnie imiona w nauce, jako wynalazcy lub udoskonalcze cudzych wynalazków.

Królewska szkoła techniczna w Stockholmie założona została w roku 1798, należy więc do najstarszych tego rodzaju szkół w Europie. Posiada ona wydziały: budowy maszyn, elektrotechniczny, chemiczny, górniczy, inżynierji lądowej i wodnej, architektury i budowy okrętów.



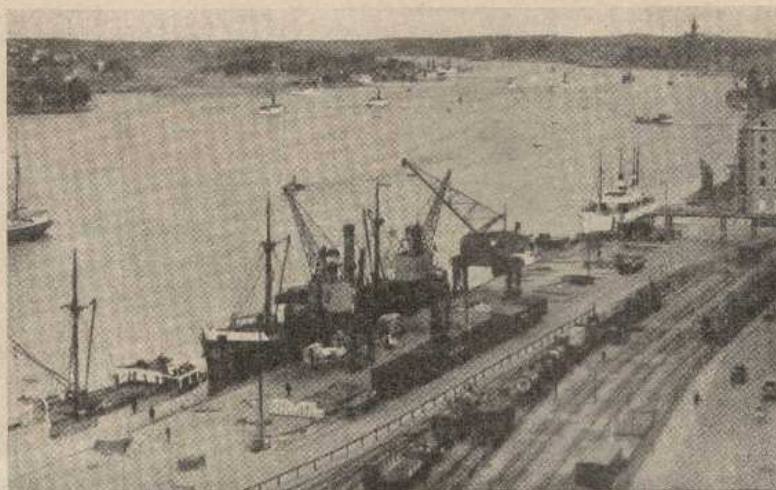
Reny w Laponji. — Renar i Lappland

Wszystkie te, razem wzięte, wyższe zakłady naukowe produkują tyle inteligencji zawodowej, że musi ona szukać dla siebie pracy niejednokrotnie poza obrębem własnego kraju. Stąd Szwecja posiada liczne wychodźstwo inteligentne do Stanów Zjed. Ameryki, gdzie kolonia szwedzka odgrywa — zwłaszcza w świecie przemysłowym — rolę wcale niemałą. Inżynier szwedzki jest tam poszukiwany i nie trudno spotkać go na bardzo nawet wybitnym stanowisku.

Przechodząc do szczytowych organizacji życia naukowego Szwecji, niepodobna nie wyrazić podziwu dla liczby i jakości istniejących tam akademii.

Przedewszystkiem Szwecja posiada od r. 1786 Akademię szwedzką, założoną przez króla Gustawa III na wzór akademii francuskiej. Akademia ta ma za naczelne swoje zadanie „prace nad czystością, jednością i wzbogacaniem języka szwedzkiego”. Liczy ona 18-tu członków.

Z kolei wymienić należy Królewską Akademię nauk, istniejącą od r. 1739. Wśród pierwszych jej członków znajdował się Karol Linneusz.



Port w Stockholmie. — Stadsgårdshamnen i Stockholms.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Akademia ta, poświęcona naukom matematycznym i przyrodniczym, posiada przywilej monopolowy na wydawanie Kalendarza państwowego i ma z tego źródła z góry 150.000 kor. szwedzkich, t. j. około 1/4 mil. zł. rocznego zysku, który idzie na jej utrzymanie. Akademia nauk liczy 100 członków-szwedów, podzielonych na 11-cie klasy i tyleż członków zagranicznych. Lekarzy zasiada w Akademii 14.

Ponadto istnieje w Szwecji Królewska Akademia Literatury, historii i starożytności, składająca się z 10 członków honorowych, 25 czynnych i 20 zagranicznych.

Dalej Szwecja posiada:

Królewską Akademię rolniczą, założoną w r. 1811, składającą się z 24 członków honorowych, 150 czynnych z pośród najwybitniejszych i najzasłużeńszych rolników, ogrodników i leśników w kraju.

Całości wysiłku Szwecji w tym kierunku dopełniają: Król. Akad. sztuk pięknych, Król. Akademia muzyczna i Król. Akademia Wojskowa.

Widzimy więc, że uczonym i artystom szwedzkim nie brak zaszczytów, ale też w zupełności zasługują oni na to, jak bowiem już mówiliśmy, niema takiego działu nauki, literatury, czy



Wnętrze chaty szwedzkiej. Muzeum Skansen w Stockholmie. — Interiör av Blekingestugan på Skansen.

sztuk pięknych, w których naród szwedzki nie zaznaczyłby swojej obecności.

Nie dziw, że wśród takiego narodu wszystkie współczesne problemy humanitarne-kulturalne zostały otoczone staranną troską społeczeństwa i rządu, że sprawa ubezpieczenia wszystkich pracowników — fizycznych i umysłowych — jest tam na drodze do jak najpomyślniejszego rozwiązania, że szpitalnictwo stoi bardzo wysoko, że Szwecja ma pod dostatkiem nie przytułków, lecz wzorowo urządzonych zakładów dla starców, nieuleczalnie chorych i zniechęconych kalek, że sieroty mają tam opiekę, a bezdomność i włóczęgostwo, podobnie jak żebractwo i skrajny pauperyzm — są zjawiskiem nieznanym.

Na każdym kroku w walce z niedolą ludzką widzimy tam rozumną inicjatywę i doskonałą, niemal amerykańską organizację, która może służyć za przykład innym.

Taka np. kwestja mieszkaniowa, która jest kłeską dzisiejszej Warszawy i całej Polski, została tam rozwiązana, jeśli nie radykalnie i ostatecznie, to w każdym razie pomyślniej, niż w innych krajach przez umożliwienie działania towarzystwom budowlanym, wspieranym przez rząd w akcji nabywania tanich parcel i wznoszenia na nich tanich domów dla ludności o skromnych środkach, a więc zarówno dla robotników jak dla inteligencji pracującej. Jedno z takich towarzystw, znane pod mianem „Ejgna hem” t. j. własny dom cieszy się w Szwecji szeroką popularnością, gdzie przyczyniło się już niemało do zażegnania głodu mieszkaniowego.

Dzięki temu, miasta szwedzkie nie są miastami zacieśnionymi na sposób europejski. Mają one dużo przestrzeni, a mieszkać za miastem, przy doskonałej komunikacji, jest raczej przyjemnością, niż kłopotem. To też Stockholm słusznie zyskał sobie sławę jed-

verktyg för råsockerindustrin, telefonmaterial, superfosfat, gatsten och salt sill. De flesta av dessa varor återfinnas som bekant även nu bland dem, som Polen importerar från Sverige.

Utvecklingen av handelsförbindelserna mellan Sverige och Polen efter kriget och framtidsutsikterna för denna handel äro emellertid av större intresse att något granska. Som nedanstående grafiska tabell utvisar, har varuutbytet varit i jämn och de sista åren kraftigt stegring, och de mindre avbrotten i dessa stigande kurvor bero främst på inre förhållanden i Polen eller resandet av konstlade hinder från detta lands sida mot importen.

En annan omständighet, som faller i ögonen, är att Polen ända till år 1926, då den polska kolexporten till Sverige började taga fart, sålde mindre än det köpte från detta land. Detta innebär emellertid intet onaturligt förhållande, ty dels hava de svenska industrivarorna främst behövs för det polska näringslivets återuppbyggande, dels har Polen blott undantagsvis kunnat exportera spannmål, och beträffande en av landets största exportartiklar, nämligen trävaror, är ju Sverige själv en stor exportör. Innan Sverige började importen av kol och socker i större utsträckning från Polen, hade landet sålunda främst intresse av de polska mineraloljorna.

En återblick på sammansättningen av varuutbytet mellan Sverige och Polen under de gångna åren visar, hur utblottat det senare landet var strax efter kriget. Under åren 1919—1921 importerades sålunda från Sverige enligt den svenska officiella statistiken ej obetydliga mängder av födo- och foderämnen såsom fisk, råg, vete och havre samt konfektyrer. Den omständigheten, att Sverige under år 1921 exporterade större partier textilvävnader och garn till Polen, är även ett tydligt bevis på, hur grundligt maskinerna i de stora polska textilfabrikerna gjordes odugliga under kriget. Under normala förhållanden är nämligen Sverige en mycket stor importör av textilvaror. Under dessa år liksom även under de närmast följande bestod den polska exporten till Sverige främst av mineraloljor, cement, fröer och aspvirke. Den svenska utförseln till Polen försvårades ända till 1924 av den fortgående försämringen av den polska valutan, som hänvisade landet att göra sina förnämsta inköp i valutasvaga länder, främst Tyskland.

En betydande hjälp åt båda länderna i denna bekymmersamma situation erbjödo emellertid de leveranser av främst svenska verktygsmaskiner, dieselmotorer och elektriska motorer, som mot flerårig kredit ägde rum bl. a. till ett par polska järnvägsverkstäder. Dessa försäljningar skedde på grundval av den statliga svenska s. k. hjälpkrediten och bidrogo helt säkert till, att Sverige ej förlorade fotfästet på den polska marknaden. Leveranserna började redan 1922 och nådde sin höjdpunkt 1924 samt representerade



G. Bolander
Direktor Powszechnego Szwedzkiego
Związku Eksportowego — Direktör i
Sveriges Allm. Exportförening, Stockholm.

tillhoppa ett värde av över 6 milj. svenska kronor.

Fr. o. m. år 1922 hava även betydande försäljningar av svenska gummiskodon skett till Polen, sedan detta land ej vidare kunde köpa denna vara från de stora ryska fabrikerna. Året därpå började importen av svenska telefon- och telegrafapparater att antaga större proportioner i samband med den allt fortgående utbyggnaden av det polska telefonnätet. I och med den år 1924 inträdande deflationen i Polen vuxo de svenska varornas konkurrenskraft, och under 1925, sedan det svensk-polska handelsavtalet trätt ikraft, växte ytterligare avsättningen av svenska varor till detta land trots den där rådande finansiella och ekonomiska krisen. Under detta år skedde större leveranser av bl. a. separatorer, kullager, elektriska maskiner och gatsten. De under senare hälften av året i samband med handelskriget med Tyskland införda importrestriktionerna träffade dock hårt en del svenska exportvaror och utgöra en av anledningarna till den minskade importen från Sverige under år 1926.

År 1924 importerade Sverige för första gången större kvantiteter betsocker från Polen, vilken import under år 1926 på grund av den detta år inställda betodlingen i Sverige representerade ett så högt värde som 8,2 milj. svenska kronor. Redan under 1925 möjliggjordes en mindre import av polska kol till Sverige via Danzig genom de tariffsänkningar, som vidtogos å de polska järnvägarna, och på grund av den engelska kolstrejken tog denna import ett väldigt uppsving under det följande året. Sverige importe-

rade nämligen ej mindre än 2,6 milj. ton polska stenkol detta år, och ett tydligt bevis på belåtenheten i Sverige med kvaliteten hos dessa kol är, att under 1927 importkvantiteten varit ungefär densamma trots kraftigt konkurrens från andra kolexporterande länder. Blott Österrike var under dessa år en större köpare av polska kol än Sverige.

Särskilt anmärkningsvärt är under samma år den kraftiga ökningen i exporten av svenska separatorer till Polen, vilket visar, att även detta lands jordbrukare börja i större utsträckning övergå till animalisk produktion. En ytterligare omständighet, som är värd att beakta i fråga om det svensk-polska varuutbytet under sista åren, är att den svenska järnmalm till polska Oberschlesien och i viss mån till Tjeckoslovakien i allt större utsträckning börjat taga sin väg över Danzig och Gdynia i stället för över Stettin. Detta beror på de fördelaktiga järnvägstarrifferna i Polen men främst på, att kolångarna till Sverige numera taga järnmalm i returfrakt.

För att ge en bild av vilka varor, som de senare åren varit föremål för utbyte mellan Polen och Sverige, nämnes här nedan ett antal av de viktigaste bland dessa. Sådana varor, som under år 1926 voro föremål för export från Sverige till Polen, voro separatorer, telefon- och telegrafapparater, koppartråd, kullager, järnmalm, generatorer, djur- och växtfett, verktygsmaskiner, fotogenkök, motorer, verktyg, skodon samt garvämnesextrakter.

De viktigaste varorna, som Sverige under samma år importerade från Polen, voro kol, oraffinerat betsocker, mineraloljor, ekvirke, råg och ärter, konstgödsel och rör. Märkvärdigt nog saknas Polen bland de utländska stater, som leverera textilvaror till Sverige, och de hittills gjorda försöken att få i gång en sådan import från Polen synas icke hava lett till önskat resultat.

I samband med dessa statistiska uppgifter är det på sin plats att anmärka, att den svenska statistiken över varuutbytet med Polen säkerligen ej ger en fullt riktig bild av dettas omfång. De betydande varukvantiteter, som transporterats via Tyskland, finnas nämligen ej medtagna här utan ingå under detta sistnämnda land.

År 1927 kan betecknas såsom en vändpunkt till det bättre i fråga om de svensk-polska handelsförbindelserna. Den fasta ledningen av Polens både yttre och inre angelägenheter och främst den lyckligt genomförda finanssaneringen har skapat ett verkligt förtroende till landets framtid, vilket utgör den bästa grunden för utvecklandet av handelsförbindelserna. Den påtagligt ökade livaktigheten inom den polska industrien öppnar även nya avsättningsområden för den mångskiftande svenska produktionen, och man måste hoppas, att den stegrade köpkraften i Polen skall i större utsträckning än hittills möjliggöra inköp av svenska kvalitetsvaror. Till ett sådant



Letnisko na wyspie Särö w pobliżu Göteborga. — Sommarvilla på Särö i närheten av Göteborg.

nego z najzdrowszych — mimo surowego klimatu — miast w Europie. Dodajmy także — jednego z miast piękniejszych.

Rozrzucony na niezliczonej ilości wysp i drobnych wysepek skalistych, jest on istotnie Wenecją północy, ale bez jej cuchnących, starych kanałów. Tu — przeciwnie — powietrze jest zawsze czyste i orzeźwiające. Schery toną w zieleni ogrodów a z tej zieleni wynurzają się bądź pałace, pałacyki i wille arystokracji i plutokracji szwedzkiej, bądź skromne domy burżuazji, bądź wreszcie drewniane, sangwiną przesycone, domki „Ejgna hem”. Jakże ubogo, ciasno i duszno wyglądają nasze aleje Ujazdowskie wobec tych ogromnych przestrzeni wody i nieba, które są w rozporządzeniu mieszkańców Stockholmu!

Przyroda dopomogła tu ludziom do stworzenia prawdziwego raj na ziemi. Chwilami można zupełnie zapomnieć, że się jest w mieście o półmilionowej ludności, gdzie ześrodkowuje się życie całego państwa, gdzie istnieje wielki handel, gdzie roi się od banków i biur wszelkiego rodzaju. Kilkadziesiąt obrotów śruby i już jesteśmy zdala od zgiełku miejskiego. Owiewa nas rzeźwiąca fala powietrza morską, płuca oddychają swobodnie i szeroko. Lekkie, zwinnie parostątki utrzymują — w ciągu miesięcznej letnich bez przerwy przez 20 godzin — komunikację między śródmieściem a bliżej położonymi wysepkami. Do dalszych punktów do-

jeżdża się koleją, idącą wzdłuż wybrzeża, poczem następuje przeprawa na wyspę.

Wszędzie i dla wszystkich ułatwienia ogromne i bardzo nowoczesne. Nikt się też nie obawia mieszkać o godzinę drogi i dłużej od miejsca swojej codziennej pracy. Zawsze zdąży przybyć na czas i zawsze na czas powróci do domu. Nie dziw, że to imponuje zwłaszcza nam, którzy z trudem znajdujemy dla siebie miejsce w przepelnionym tramwaju warszawskim lub w wagonie kolejki, jeśli zapagniemy pojechać do Wilanowa i odetchnąć tam świeżym powietrzem.

Szwed ma tego powietrza dużo i wszędzie — i dlatego szwedzi są rasą dorodną, męską, dobrze rozwiniętą fi-



Typowa zagroda chłopska w Skanji. — Typisk skånsk bondgård.

zycznie, doskonale wygimnastykowaną i wysportowaną, śmiałą i przedsiębiorczą, nawet odkrywczą, bo komuż nie są znane nazwiska: Erika Adolfa Nordenskjölda, Andrégo i Sven Hedina, znakomitych podróżników eksploratorów i kto nie wie także, że zwycięzca w locie przez ocean Atlantycki, amerykańnik Lindbergh, jest pochodzenia szwedzkiego.

Tak oto w życiu wytężonem, w pracy dobrze zorganizowanej, w literaturze, w sztukach pięknych, w nauce i w śmiałych przedsięwzięciach wypowiada się geniusz rasy skandynawskiej, rasy wikingów, zdobywców świata.

Dzisiaj potomkowie tych wikingów nie zdobywają już dla siebie nowych

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Stara zagroda. Muzeum Skansen w Stockholmie. — Gammal bondgård på Skansen i Stockholm.

terytorjów, ale rzetelną zasługą wobec cywilizacji zdobyli sobie powszechną przyjaźń, uznanie i zaufanie.

Cała kula ziemską wie, że Szwecja to znaczy pokój, życzliwy stosunek do innych narodów i pragnienie dorównania innym, liczniejszym i szczerzej przez naturę uposażonym krajom i państwom w postępie i w dobrobycie.

O tem, na jakich to się odbywa drogach, przy współdziałaniu jakich czynników moralnych, politycznych, społecznych i gospodarczych — możnaby mówić bardzo długo.

Wiele jeszcze pozostało spraw do poruszenia, wiele zastanawiających objawów życia szwedzkiego do wyjaśnienia i omówienia.

Dzisiaj jednak nie mamy już na to miejsca. Niech mi więc wolno będzie wyrazić tylko nadzieję, że tem, co powiedziałem, przyczynię się — czego pragnąłbym bardzo — do zainteresowania czytelników tym krajem północnym o wysokiej kulturze i że niejednen z nich, myśląc o podróży wypoczynkowej, zamiast pojechać utartym szlakiem na zachód lub na południe — wybierze sobie kierunek przeciwny i wypoczędzie w Szwecji.

Nie będzie tego z pewnością załowa, Szwecja bowiem jest „rajem turystów”. Wszystko jest tam dla nich przygotowane i wszystko na nich czeka — miłe, gościnne, czyste, zdrowe, a nieraz prawdziwie i zachwycająco piękne.

DZISIAŁ DĘBICKI



HANDELSUTBYTET MELLAN SVERIGE OCH POLEN

WYMIANA HANDLOWA MIĘDZY SZWECJĄ A POLSKĄ

Sedan Polen såsom en följd av världskriget återvunnit sin självständighet, har Sveriges intresse för den polska marknaden årligen, stegrats. Ett hastigt uppsving i handelsutbytet mellan de båda länderna hindrades emellertid under de närmaste åren efter fredsslutet på grund av den begränsade köpkraften och leveransförmågan i Polen, som var en naturlig följd av de oerhörda materiella förluster, som landet utsattes för under det stora kriget, och därefter av de finansiella och ekonomiska kriser, som tid efter annan ställde sig hindrande i vägen för återuppbyggnadsarbetet. Det är därför

först i samband med de senaste årens framgångsrika stabiliseringsåtgärder, som man kan tala om, att de på ömse sidor gjorda ansträngningarna att utveckla handelsförbindelserna mellan Sverige och Polen börjat visa sig fruktbringande.

Redan före kriget hade emellertid den svenska exporten funnit sin väg till Polen. Ehuru några statistiska data över denna export ej finnas, visar en av Sveriges Allmänna Exportförening viss, ehuru som det synes ej särskilt betydande avsättning av svenska varor år 1920 verkställd utredning, att en under åren närmast före kriget ägde

rum i Kongresspolen, Posen och Galizien. Det erbjuder dock stora svårigheter att med visshet kunna fastställa dessa varors slutliga destinationsort, ty dels skedde försäljningarna till övervägande del genom mellanhänder i Ryssland, Österrike, Ungern och främst Tyskland, dels måste man beakta, att de polska affärsmännen vid denna tidpunkt uppköpte utländska varor i stor utsträckning för vidareförsäljning till Ryssland och Sibirien. De största svenska exportartiklarna till de nämnda områdena synas emellertid ha varit utgjorts av lantbruksmaskiner, separatorer, råoljemotorer, fotogenkök,

dzie maszyn, motorów Diesla i motorów elektrycznych, zakupionych przez polskie warsztaty kolejowe na długoletni kredyt. — Te transakcje handlowe mogły nastąpić głównie wskutek uzyskania szwedzkiego państwowego t. zw. kredytu pomocniczego, co bezwzględnie przyczyniło się w dużej mierze do tego, że Szwecja nie straciła polskiego rynku. Dostawy rozpoczęły się już w 1922 roku i osiągnęły swój punkt kulminacyjny w 1924 roku, dochodząc do wartości 6 milionów koron szwedzkich.

Począwszy od roku 1922 Szwecja rozpoczęła również przywozić do Polski większe ilości gumowego obuwia, kiedy to nie można już było otrzymywać tego towaru z dużych fabryk rosyjskich. W następnym znów roku rozpoczął się wóz do Polski szwedzkich aparatów telefonicznych i telegraficznych i od tej pory stale wzrasta w związku z rozbudową sieci telefonicznej w Polsce. — Z chwilą znów okresu deflacji w Polsce, t. j. od 1924 roku, towary szwedzkie zyskały bardzo na sile konkurencji i w roku 1925 od chwili, kiedy traktat handlowy polsko-szwedzki wszedł w życie, w dalszym ciągu wzrosło zapotrzebowanie towarów szwedzkich na rynku polskim, pomimo istniejącego w tym kraju kryzysu finansowego i ekonomicznego. — I w owym roku Szwecja dostarczyła większe ilości separatorów, łożysk kulkowych, maszyn elektrycznych i kamienia do brukowania ulic. Później jednak w związku z wojną celną z Niemcami wprowadziła pewne restrykcje importowe, co odbiło się również w dość znacznym stopniu i na towarach importowanych ze Szwecji. Było to jednym z powodów zmniejszenia się importu ze Szwecji w ciągu 1926 r.

W 1924 roku Szwecja wywoziła po raz pierwszy z Polski poważniejsze ilości cukru buraczanego; w 1926 roku, import ten z powodu zmniejszenia plantacji buraków w Szwecji osiągnął wartość 8,2 milionów koron szw. Już w roku 1925 nastąpił pewien nieznaczny wóz polskiego węgla do Szwecji przez Gdańsk, w następnym zaś roku wzrósł bardzo znacznie na skutek wielkiego strajku w angielskich kopalniach węgla, a z drugiej strony

umożliwiła to bardzo niższa taryfa, poczyniona przez polskie koleje państwowe. W 1926 roku mianowicie Szwecja wwoziła 2,6 milionów ton węgla kamiennego. Jako wyraźny dowód ogólnego zadowolenia z jakości tego węgla, może służyć fakt, że i w następnym 1927 roku ilość importowanego polskiego węgla była mniej więcej taka sama, mimo istniejących silnych konkurencji z innych państw, wywożących węgiel. — Jedyne Austria w owym okresie rocznym zakupiła większą ilość węgla z Polski, niż Szwecja.

Specjalnie godnym uwagi w owym roku jest fakt, że również wzrósł bardzo eksport szwedzkich wirówek do Polski, co jest dowodem, że rolnicy polscy przechodzą również do produkcji zwierzęcej. — Jeszcze jeden szczegół należy podnieść w związku z wymianą towarową między Szwecją a Polską w roku 1927, mianowicie to, że szwedzka ruda żelazna dla polskiego Górnego Śląska i w pewnej też mierze dla Czechosłowacji, w coraz to większych ilościach dostarczana jest ze Szwecji via Gdańsk i Gdynia, zamiast jak uprzednio przez Szczecin. Objaw ten tłumaczyć należy dogodnymi taryfami na kolejach polskich, lecz przede wszystkim tem, że statki z ładunkami węgla do Szwecji obecnie w drodze powrotnej zabierają ze Szwecji rudę żelazną.

Aby móc przedstawić sobie dokładny obraz tych towarów, które były obiektem wymiany handlowej między Szwecją a Polską w ostatnich latach, poniżej podamy wykaz najważniejszych z nich.

W 1926 roku ze Szwecji do Polski wywieziono przede wszystkim: wirówki, aparaty telefoniczne i telegraficzne, drut miedziany, łożyska kulkowe, rudę żelazną, generatory, fluszcze zwierzęce i roślinne, maszyny warsztatowe, kuchenki naftowe, motory, obuwie i ekstrakty garbarskie.

Do najważniejszych znów towarów, które Szwecja w ciągu tegoż 1926 roku wywoziła z Polski, zaliczyć należy: węgiel, nierafinowany cukier buraczany, oleje mineralne, drzewo dębowe, żyto i groch, dzieła sztuki ludowej i rury. Jest rzeczą charakterystycz-

na, że Polskę nie można zaliczyć do tych państw, które dostarczają towary tekstylne do Szwecji i wszelkie czynione w tym celu wysiłki i próby, aby taki eksport móc zorganizować, nie doprowadziły dotąd do żadnych rezultatów.

W związku z wykazami statystycznymi nie od rzeczy będzie nadmienić, że szwedzkie dane statystyczne co do wymiany towarowej z Polską właściwie nie odpowiadają rzeczywistości. — A dzieje się to dlatego, że duże ilości towarów transportowane są via Niemcy i zapisywane są w statystyce, jako pochodzące z tego kraju.

Rok 1927 uważać możemy, jako punkt zwrotny na lepsze w stosunkach handlowych polsko-szwedzkich. Pewne, ustalone kierownictwo zarówno zewnętrznych jak i wewnętrznych spraw Polski, jak również szczęśliwie przeprowadzony plan finansowy, stworzyły prawdziwe podstawy zaufania co do przyszłości kraju, jest to zaś bezwzględnie najlepszym czynnikiem rozwoju wzajemnych stosunków handlowych. Stale wzrastająca żywotność polskiego przemysłu otwiera również możliwości eksportowe dla wielostronnej produkcji szwedzkiej i należy mieć nadzieję, że wzmożona siła kupna w Polsce w większych rozmiarach, niż dotychczas, da możliwość zakupu szwedzkich towarów. — Nad osiągnięciem tego rezultatu współdziałają zarówno wzmożona akcja przedsiębiorstwa szwedzka w Polsce jak i stale wzrastająca kolonia szwedzkich handlowców w tym kraju, którzy w pierwszym rzędzie pracują nad rozwojem bezpośrednich stosunków handlowych między obydwojema krajami, w tak szczęśliwy sposób dopełniającymi się wzajemnie w znaczeniu ekonomicznym.

Na zakończenie należy wyrazić życzenie, aby również i polscy przemysłowcy i kupcy w większej ilości i częściej, niż dotychczas, zechcieli odwiedzać Szwecję, celem przestudjowania sposobów dalszego rozwoju wzajemnych stosunków handlowych, gdyż nie wszystkie jeszcze możliwości są dotąd wyzyskane.

GUNNAR BOLANDER



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

POLSKO-SZWEDZKIE STOSUNKI HANDLOWE

DE POLSK—SVENSKA HANDELSFÖRBINDELSERNA

Gdy mowa jest o polsko-szwedzkiej wymianie towarowej, nasuwa się od razu na myśl kwestja eksportu węgla polskiego, będąca tematem, często poruszonym w naszej publicystyce gospodarczej, usuwającym w cień wszystkie inne kwestje, wchodzące w zakres polsko-szwedzkich stosunków handlowych. Dzieje się to nietylko dlatego, że węgiel stanowi wartościowo powyżej 60% naszego eksportu do Szwecji, lecz również dzięki specyficznym okolicznościom, w jakich handel

ten zachodzi, stanowiąc ważny składnik już nietylko obustronnej wymiany, lecz i całokształtu naszych stosunków gospodarczych z zagranicą, a poniekąd również wewnętrznej polityki ekonomicznej. Są to względy, motywujące szczególne zainteresowanie sprawą eksportu węgla, przyczyniają się one jednak do ujmowania sprawy w sposób zbyt jednostronny, neglżujący inne, bardzo ważne składniki stosunków handlowych pomiędzy obu państwami. Tendencyjnie przeto za-

mierzamy w artykule niniejszym zwrócić szczególną uwagę na zagadnienia inne, poza węglowem, w głębokim przekonaniu, iż zasługują one na pilną uwagę zainteresowanych sfer naszego społeczeństwa i że stanowią teren, na którym następować może dalsze zacieśnianie i pogłębianie się stosunków.

Pierwszym wnioskiem, jaki nasuwa się przy obserwowaniu statystyki handlu polsko-szwedzkiego, jest bardzo silny wzrost obrotów, nieproporcjo-

resultat bidrager både den ökade svenska företagarverksamheten i Polen och den växande koloni av svenska affärsmän i detta land, som i första hand arbetar för utvecklandet av de direkta affärerna mellan dessa båda länder, som på ett så lyckligt sätt komplettera varandra i ekonomiskt avseende. Skulle man till sist uttala ett önskemål vore det, att även de polska industri- och affärsmännen i större antal än hittills ville besöka Sverige för att studera sättet att ytterligare utöka varuutbytet de båda länderna emellan. Ty många outnyttjade möjligheter finnas här ännu att tillvarata.

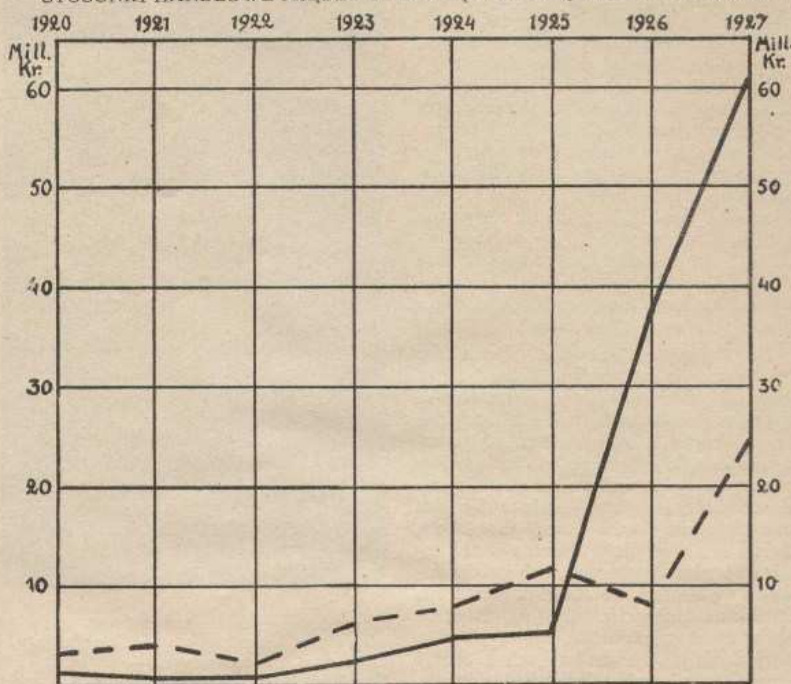
GUNNAR BOLANDER

Z chwilą, kiedy Polska w wyniku wojny światowej odzyskała swoją niepodległość, Szwecja okazała duże zainteresowanie polskim rynkiem handlowym. Od tego czasu zainteresowanie to wzrasta z roku na rok. Większego jednak rozwoju wymiany handlowej między obu krajami w pierwszych latach po zawarciu pokoju nie możemy zaobserwować, a to tłumaczy się tem, że w Polsce istniała wówczas ograniczona siła kupna i zdolności doślaw, co zresztą było naturalnym wynikiem tych wszystkich olbrzymich materialnych strat, na jakie było narażone Państwo Polskie podczas wojny światowej, poza tem stały tu jeszcze na przeszkodzie kryzysy finansowe i ekonomiczne, które również nie pomagały pracy nad odbudową państwa.

I dopiero w związku z przeprowadzonymi w ostatnich latach wysiłkami i udanymi pracami stabilizacyjnymi można mówić o tem, że wszelkie po obu stronach morza czynione wysiłki, aby rozwinąć stosunki handlowe między Szwecją i Polską, zaczynają wydawać owoce.

Leż nawet już przed wojną szwedzki eksport torował sobie drogę do Polski. Pomimo, że nie mamy dokładnych danych statystycznych co do tego eksportu, to jednak wykazy Ogólnego Towarzystwa Eksportowego Szwecji, przeprowadzone w 1920 roku, mówią nam, że w każdym razie dotarł pewien zbyt szwedzkich towarów w latach bezpośrednio przed wojną do Kongresówki, Poznańskiego i Galicji. — Jest rzeczą bardzo trudną, o ile nie zupełnie niemożliwą, wykazać z całą pewnością ostateczne miejsca przeznaczenia tych towarów, gdyż częściowo sprzedaż ich odbywała się głównie przez pośredników w Rosji, w Austrii, na Węgrzech, a przedewszystkiem przez pośredników niemieckich, częściowo zaś trzeba mieć i to na uwadze, że wielu polskich kupców w owym czasie zakupywało towary zagraniczne przeważnie dla dalszej odprzedaży do Rosji i na Syberję. — Artykułami eksportowymi do tych wspomnianych krajów w owym czasie ze Szwecji były maszyny rolnicze, separatory, motory spalinowe, kuchenki naftowe, warsztaty dla przemysłu cukrowniczego,

HANDELSUTBYTET MELLAN SVERIGE OCH POLEN JAMTE DANZIG. STOSUNKI HANDLOWE MIĘDZY SZWECJĄ I POLSKĄ WRAZ Z GDANSKIEM.



Export från Sverige. — Eksport ze Szwecji.

Import från Polen. — Import z Polski.

Anm. Siffrorna för 1927 äro hämtade ur polsk statistik, varvid guldfrancs omräknats till svenska kronor (100 guldfrancs = 72.80 kronor).

Uwaga: Dane za 1927 rok wzięte są z polskich statystyk, przyczem franki złote przeliczone zostały na korony szwedzkie (100 fr. złotych = 72.80 koron szw.).

go, materiały telefoniczne, superfosfat, kamienie do brukowania ulic i solone śledzie. — Przeważnie wszystkie te artykuły przywozi Polska ze Szwecji i dzisiaj.

Rozwój stosunków handlowych między Szwecją a Polską po wojnie i możliwości na przyszłość dla tego handlu należy nieco bliżej rozpatrzyć. Jak nam wykazuje niżej podana tabelka graficzna, wymiana towarów z początku była dość równomierna i dopiero w ostatnich latach nastąpiła duża różnica między wywozem towarów szwedzkiego pochodzenia do Polski i importem polskich produktów do Szwecji. — Tłumaczyć to należy wewnętrznymi stosunkami w Polsce i poza tem sztucznymi sprzeciwami ze strony tego kraju przeciw importowi towarów pochodzenia zagranicznego.

Inną okolicznością, wpadającą w oczy, jest to, że aż do roku 1926, kiedy to rozpoczął się właściwie eksport węgla polskiego do Szwecji, Polska sprzedawała mniej do Szwecji, niż kupowała z tego kraju. — Fakt ten jednakże tłumaczyć należy tem, że z jednej strony szwedzkie wyroby przemysłowe konieczne były dla odbudowy zniszczonego przemysłu w Polsce, z drugiej zaś strony Polska jedynie w razach wyjątkowych mogła wywozić zboże, a co się tyczy jednego z ważniejszych artykułów eksportowych kraju, mianowicie drzewa, to wywozi go również i Szwecja w dużych ilo-

ściach. Zanim więc Szwecja rozpoczęła wywozić z Polski w większych ilościach węgiel i cukier, to mogła być mowa jedynie o wywozie polskich olejów mineralnych.

Rzut oka na wykaz towarów, będących obiektem stosunków handlowych między Szwecją a Polską w latach ubiegłych, wykazuje nam wyraźnie, jak bardzo Polska wyniszczona była zaraz po wojnie. W latach 1919—1921 wywożono ze Szwecji do Polski według szwedzkich oficjalnych danych statystycznych wcale niemałe ilości artykułów spożywczych, jako to ryby, żyto, pszenicę i owies oraz słodycze. Ta okoliczność, że Szwecja w roku 1921 eksportowała do Polski większe partje tkanin, jest również wyraźnym dowodem, jak bardzo maszyny w wielkich polskich fabrykach tekstylnych zostały podczas wojny zniszczone. W czasach bowiem normalnych Szwecja jest poważnym importerem towarów włókienniczych. W pierwszych latach powojennych Polska eksportowała do Szwecji głównie oleje mineralne, cement i nasiona. Szwedzki wywóz do Polski aż do roku 1924 utrudniało jeszcze ustawiczne pogarszanie się polskiej waluty, co zmuszało Polskę do czynienia swych najważniejszych zakupów w krajach o słabej walucie, w pierwszym rzędzie w Niemczech.

Z tej ciężkiej sytuacji dla obu krajów poważnym wyjściem okazały się dostawy ze Szwecji w pierwszym rze-

nalnie silniejszy od wzrostu całkowitych obrotów obu państw. Jeżeli mianowicie przyjmujemy obroty całkowite, t. j. sumę importu i eksportu, w 1924 roku za 100 (wynosił on wówczas 44.129 tys. zł. obecnego parytetu), to dla r. 1925 otrzymamy wskaźnik 113,9, dla 1926 r. — 333,3, 1927 r. — 462,9 i wreszcie dla 10 miesięcy roku ubiegłego 353,8, czyli, że wedle matematycznego tylko przeliczenia dla całego roku 1928 winno wypaść 424,6, a w rzeczywistości wskaźnik ten okaże się zapewne wyższym. Rzecz prosta, że dynamika liczb nie jest identyczna dla importu i eksportu. Import ze Szwecji doznał dosyć silnego załamania w 1926 r., w związku z gwałtownym zmniejszeniem się zdolności konsumpcyjnej kraju, już jednak w 1927 r. wyniósł 58 milj. zł., t. j. więcej aniżeli podwoił się w porównaniu z latami 1924 i 1925, w roku ubiegłym zaś wykazał dalszy bardzo silny wzrost, osiągając w pierwszych 10 miesiącach 62 miliony; dla eksportu z Polski rok 1926 stanowi przełom zupełnie zasadniczy, dzięki rozpoczętym w owym roku dostawom węglowym, liczby jednak za lata dalsze nie wykazują konsekwentnego wzrostu, przeciwnie, w roku ubiegłym obserwujemy spadek. Efekt wymiany handlowej, t. j. saldo bilansu posiada od 1926 r. tendencję wyraźnie spadkową, wynosząc w 10 miesiącach r. ub. 32 milj. zł., wobec 109 milj. w 1926 r., okoliczność ta nabiera szczególnego znaczenia, gdy zważymy, że dominująca rola, jaką w eksporcie naszym gra węgiel, przesądza niejako korzystne saldo na naszą korzyść. W imporcie szwedzkim węgiel obejmuje zaledwie około 6,5% przywozu całkowitego, a zważywszy, że ca 40% wywozu stanowią wyroby gotowe, nie bez słuszności uważać możemy import węgla za swego rodzaju czynny obrót uszlachetniający, nieunikniony, a nader dla kraju korzystny. W tem oświetleniu pasywu wymiany z Polską, na węglu jedynie oparte, nie może być uważane za zjawisko dla Szwecji niekorzystne; z drugiej strony jednak istnienie tej obustronnie korzystnej pozycji wymiennej stwarza nader pomyślne warunki dla zwiększania obrotów w innych dziedzinach.

Interesujące jest porównanie statystyki handlu zagranicznego obu państw. Po odpowiednich przeliczeniach daje ono obraz następujący:



Marjan Turski
Dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego — Direktör för Statens Exportinstitut.

kraju pochodzenia, za który w Polsce uważa się kraj wytworzenia towaru względnie jego prawdopodobnej konsumpcji, w Szwecji zaś kraj zakupu lub sprzedaży. Ta odmiennosc metod statystycznych tłumaczy absurdalną na pozór okoliczność, że statystyka państwa importującego, obejmująca również koszty przewozu, daje jednak liczby mniejsze od statystyki kraju eksportującego. Nie umiemy sobie tego wytłumaczyć inaczej, jak zakupowaniem przez Szwecję towarów polskich w państwach trzecich i naodwrot, sprzedawaniem kupcom obcym towarów, faktycznie przeznaczonych dla Polski. Jest to liczbowy dowód niedosyć ścisłego zacieśnienia kontaktów handlowych pomiędzy kupiectwem stron obu, a więc stanu niepożądanego, wykorzystywanego przez pośredników, zapewne przeważnie niemieckich, ku zmniejszeniu zysków handlowych tak kupca szwedzkiego, jak i polskiego; ów brak organizacyjny jest tem dotkliwszy, że utrudnia on i opóźnia naturalny proces przenikania się wzajemnego obu aparatów handlowych, proces niezawodnie dla obu stron korzystny. Wskazuje on sam przez się na naczelne zadanie, jakie postawić sobie winny zainteresowane

mi, zapoznawaniu ich z możliwościami handlowymi drugiej strony, słowem na przygotowywaniu gruntu pod najszerszy rozwój obustronnie korzystnej wymiany towarowej. — Jesteśmy w tem szczęśliwym położeniu, że postawiwszy tezę, spotykamy się jednocześnie z odpowiedzią na nią. Odpowiedzią taką ze strony polskiej jest poniekąd niniejszy numer „Morza”, specjalnie sprawom szwedzkim poświęcony, a niebędący wypadkiem wyodrębnionym w naszej publicystyce; pozatem zaś możnaby zacytować szereg drobnych faktów, wskazujących na rosnące zainteresowanie się naszych kupców rynkiem szwedzkim, faktów, które może nie we wszystkich wypadkach znajdują wyraz ostateczny w dokonaniu transakcji, dowodzą jednak niewątpliwie chęci nawiązania stosunków z rynkiem dla szeregu towarów — niestety — jeszcze nowym. Ze strony szwedzkiej odpowiedzią są prace, prowadzone w Sztokholmie nad zorganizowaniem Polsko - Szwedzkiej Izby Handlowej, spotykające się z nader sympatycznym oddźwiękiem ze strony miejscowych sfer handlowych i pozwalające mniemać, że nowa ta placówka znajdzie wdzięczny teren dla swej przyszłej działalności.

Przewidywać należy, że w miarę zacieśniania się polsko-szwedzkich stosunków kupieckich otwierają się będą nowe, dziś trudne do przewidzenia, dziedziny, w których powstać będzie mogła, względnie wzmocnić się, wymiana towarowa. Pewne wnioski ogólnikowe w tym względzie pozwala wysnuć już statystyka obrotów dotychczasowych. W wywozie z Polski spotykamy szereg grup towarowych, figurujących w nim stale i o mniej lub więcej wyraźnej tendencji wzrostu, co dowodzi, że towary te znalazły już w Szwecji korzystny rynek lokaty, w pewnym stopniu umocniły się na nim i w dalszym ciągu winny kontynuować tylko swe wysiłki. Towarów tych jest jednak stosunkowo niewiele, na ich czele stoi rzecz prosta grupa paliw, obejmująca węgiel, pozatem należą do niej rośliny i ich części, oraz materiały i wyroby drzewne, obejmujące niektóre gatunki liściaste, wreszcie w biernej dla nas zasadniczo grupie materiałów budowlanych istnieje stała i poważna pozycja eksportowa — cement. Mała ilość typowo wywozowych towarów jest charakterystyczna dla dotychczasowej naszej wymiany ze Szwecją, której dostarczamy przedewszystkiem surowców, wzamian za różnorakie wyroby gotowe. Eksport nasz niezawodnie ma jeszcze szerokie pole dla pracy w dziale tych licznych towarów, które wyodrębnić możnaby jedynie na podstawie statystyki bardzo szczegółowej, a które ukrywają się w grupach o zmiennem saldzie i w dużych obrotach zarówno importowych, jak eksportowych. Wymienić tu należy niektóre artykuły spożywcze, przede wszystkim przetwory mięsne, niektóre chemikalia, farby, lakiery etc., metale i wyroby, pewne gatunki papieru i materiałów włókienniczych etc. Jeżeli

Zgodności obu statystyk oczekiwać nie należało, przedewszystkiem ze względu na odmiennosc w określaniu

czynników obu państw, zadanie, polegające na tworzeniu i zacieśnianiu bezpośrednich stosunków między firma-

R O K Ar	Import do Szwecji z Polski Import till Sverige från Polen		Eksport ze Szwecji do Polski Export från Sverige till Polen	
	statystyka polska (eksport) polsk statistik (export)	statyst. szwedzka (import) svensk statistik (import)	statystyka polska (import) polsk statistik (import)	statyst. szwedzka (eksport) svensk statistik (export)
1924	22.898	11.575	21.231	18.955
1925	24.483	11.997	25.544	27.320
1926	128.108	88.974	18.973	19.016
1927	146.247	97.818	58.032	41.265

mówimy o możliwościach wzmożenia wywozu z Polski towarów, wymienionych ostatnio, to z równą słusnością przewidywać można wzrost ich importu ze Szwecji, są to bowiem grupy towarowe o nader zróżnicowanym składzie wewnętrznym i w całości swej niebędące sztandarowymi dla żadnej ze stron.

Natomiast w eksporcie szwedzkim napotykamy na zupełnie wyraźne i liczne grupy towarowe, będące niezawodnie trwałą wytyczną dla kształtowania się naszego importu ze Szwecji. Towary te dadzą się ująć w tablicę następującą, wskazującą ich import do Polski:

NAZWA TOWARU VARANS NAMN	1925	1926	1927	9 mies. 1928
	kwintale—kvintal			
Produkty zwierzęce — Djurprodukter	1.456	1 553	1.273	3.121
Materiał budowlany i ceramiczny — Byggn. matr. o. keramik.	253.480	44 481	153.720	306.600
Różne minerały — Olika mineral	512.143	863.671	1.604.158	510.919
Gumelastyka — Gummifabrikat	679	145	1.322	1.227
Maszyny i aparaty — Maskiner o. apparater	16.712	7 924	17.569	21.777
Przyrządy i materiały elektryczne — Elektr. matr.	5 239	2.355	6 879	5.846
Instrumenty i materiały precyzyjne — Instru- ment o. precisionsapparater	45	30	165	156

Są to towary szczególnie charakterystyczne, ogólnie jednak stwierdzić wypada, że żadna z grup towarowych obejmujących wyroby gotowe nie posiada salda aktywnego dla Polski. Jest to ilustracja wyjaśniająca okoliczność zasadniczą, za jaką uważamy stałą aktywność salda obrotów ogólnych. Szwecja, czerpiąc od nas podstawowy surowiec, jakim jest węgiel, otrzymuje go w warunkach, przez układ naturalny predestynowanych, jako najdogodniejsze i uzyskuje w nim dogodną podstawę dla pracy swych wysoko kwalifikowanych przemysłów. Z drugiej strony Polska w eksporcie szwedzkim nie jest zainteresowana w drzewie, stanowiącem około 35% tego eksportu, a natomiast stanowi coraz pojemniejszy rynek dla wyrobów przemysłowych, trudnych do lokowania gdzieindziej.

Jeżeli dodamy istnienie różnych towarów, stanowiących indywidualnie pozycje drobne, a natomiast licznych i mogących korzystnie brać udział w wymianie — otrzymamy obraz, każący snuć najlepsze wnioski, co do dalszego rozwoju polsko-szwedzkiej wymiany towarowej, posiadającej najlepsze warunki naturalne, a zależnej przede wszystkim od pogłębienia stosunków kupieckich.

M. TURSKI

När det blir tal om det polsk-svenska varuutbytet, kommer man genast att tänka på den polska kolerportfrågan, som ofta är föremål för behandling i våra ekonomiska publikationer och vilken skjuter alla andra frågor på

de polsk-svenska handelsförbindelsernas område i bakgrunden. Detta sker icke endast därför, att stenkol upplager mer än 60% av värdet av vår export till Sverige, utan även tack vare de särskilda omständigheter, under vilka handeln med stenkol äger rum, i det den utgör en viktig faktor, icke endast i det ömsesidiga utbytet mellan de båda länderna utan även i våra ekonomiska förbindelser med utlandet i sin helhet och i viss mening även i den inre ekonomiska politiken. — Detta är synpunkter, som motivera ett särskilt intresse för kolerportfrågan, men de bidraga till, att frågan tages alltför ensidigt, med förbigående av andra myc-

de första 10 månaderna nådde 62 milj.; för exporten från Polen medför år 1926 ett grundligt genombrott tack vare de detta år började kolleverenserna. Siffrorna för de följande åren utvisa dock ej någon konsekvent ökning, tvärtom, under föregående år kunna vi iakttaga en minskning. Handelsutbytets effekt, d. v. s. balansens saldo har från 1926 en tydligt fallande tendens och uppgår under 10 månader av föregående år till 32 milj. zl. mot 109 milj. under 1926. Denna omständighet får en särskild betydelse, med hänsyn till, att den dominerande roll, som kolen spela i vår export, förhastat dömer det i viss mån fördelaktiga saldot till vår fördel. I den svenska importen omfattar kol knappt c:a 6,5% av importen i sin helhet, och om vi taga i betraktande, att c:a 40% av exporten utgöres av hel-fabrikat, kunna vi med rätta anse importen av kol för en i sitt slag verksam, oundviklig transaktion, som är i hög grad fördelaktig för landet. I denna belysning kan passiviteten i utbytet med Polen, vilken endast beror på kolen, icke anses som en för Sverige ofördelaktig företeelse; å andra sidan likväl skapar denna ömsesidigt fördelaktiga ställning i utbytet ovanligt förmånliga villkor för ökandet av omsättningen på andra områden.

Av intresse är en jämförelse av båda staternas statistik för utrikeshandeln. Efter vederbörliga omräkningar ser den ut på följande sätt.

(se sid. 34).

En överensstämmelse mellan de båda statistikerna kunde man inte vänta, framför allt på grund av skiljaktigheten vid användandet av en varusprungsland, som i Polen anses vara det land, där varan producerats med hänsyn till dess sannolika konsumtion, i Sverige däremot det land, där varan köpts eller sålts. Denna skiljaktighet i de statistiska metoderna förklarar den till synes absurda omständigheten, att en importerande stats statistik, som likaledes omfattar transportkostnader, likväl giver lägre siffror än ett exporterande lands statistik. Vi kunna icke förklara detta på annat sätt, än att Sverige köper polska varor i ett tredje land och omvänt, säljer åt främmande köpmän varor faktiskt avsedda för Polen. Detta är ett sifferbevis för den icke alltför nära kontakten mellan de båda ländernas köpmän, alltså ett ogynnsamt sakernas tillstånd, som utnyttjas av mellanhänder, säkerligen huvudsakligen tyska sådana, och minskar såväl den svenske som den polske affärsmannens handelsvinster; denna brist i organisation är desto mer kännbar, som den försvårar och försepar de båda handelsområdenas naturliga sammanfogningsprocess, vilken obetingat är fördelaktig för båda parterna. Den visar av sig själv hän på den huvuduppgift, som de båda staternas därav intresserade kretsar måste förelägga sig, och som går ut på att skapa och fastare knyta omedelbara förbindelser mellan firmorna, göra dem förtrogna med den andra sidans handelsmöjligheter, med andra ord bereda

ket viktiga faktorer i handelsförbindelserna mellan de båda staterna. Därför ha vi för avsikt att i denna uppsats rikta särskild uppmärksamhet på andra frågor utom kolfrågan, i den fasta övertygelsen, att de förtjäna noggrann uppmärksamhet från vårt samhälles därav intresserade kretsar, och att de utgöra ett område, på vilket ett ytterligare befästande och fördjupande av förbindelserna kan följa.

Den försäta slutsats, man kommer till vid betraktandet av den polsk-svenska handelsstatistiken, är omsättningarnas mycket starka ökning, oproportionerligt starkare än ökningen av de båda staternas omsättningar i sin helhet. Om vi nämligen antaga, att omsättningarna i sin helhet, d. v. s. summan av exporten och importen under 1924 är lika med 100 (den uppgick detta år till 44129 tusen zl. med nuvarande paritet), så erhålla vi för 1925 indextalet 113,9, för 1926 — 333,3, för 1927 — 462,9 och slutligen för 10 månader av föregående år 353,8 eller för hela år 1928, endast matematiskt uträknat, indextalet 426,6, som i verkligheten helt säkert kommer att visa sig vara högre. — Det är naturligt, att siffrornas dynamik icke är identisk för importen och exporten.

Importen från Sverige utsattes för ett rätt starkt fall under 1926 i samband med den då inträdande väldiga minskningen i Polens konsumtionsförmåga. Redan 1927 uppgick den emellertid till 58 milj. zl., d. v. s. den mer än fördubblades i jämförelse med åren 1924 och 1925. Under förra året utvisade den emellertid en ytterligare mycket stark ökning, i det den under

grund för den vidaste utveckling av ett för båda parterna fördelaktigt handelsutbyte. Vi äro i den lyckliga belägenheten, att samtidigt som vi uppställa tesen, möta vi svaret på den. Ett sådant svar från polsk sida är i viss mån det föreliggande numret av „MORZE“, som speciellt är ägnat svenska angelägenheter, men dock icke är en enastående händelse i vår publicistiska värld; dessutom skulle man kunna nämna en rad smärre fakta, som visa på våra köpmäns växande intresse för den svenska marknaden, fakta, vilka kanske ej alla gånger leda till en affärstransaktion, men likväl otvivelaktigt bevisa lusten att knyta förbindelser med en marknad, som tyvärr ännu är ny för en hel del varor. Från svensk sida utgöres svaret av de arbeten, som i Stockholm pågå vid organiserandet av en Polsk-svensk handelskammare. Dessa arbeten möta ovanligt sympatisk genlang inom Stockholms affärskretsar och tillåta oss förmoda, att denna nya polska förpost kommer att finna ett mycket tacksamt område för sin framtida verksamhet.

Man kan förutsätta, att i den mån de polsk-svenska handelsförbindelserna knytas fastare komma nya förnärvarande svärförutsedda områden att öppna sig, inom vilka ett handelsutbyte skall kunna uppstå och växa sig starkt. Redan de hittillsvarande omsättningarnas statistik tillåter oss i detta hänseende draga vissa allmänna slutsatser. I exporten från Polen påträffa vi en del varugrupper, som ständigt figurera i den med mer eller mindre tydlig tendens till ökning, därmed bevisande, att dessa varor i Sverige redan funnit en förmånlig marknad, på vilken de i viss mån vuxit sig starka och i fortsättningen endast ha att öka sin omsättning. Dessa varor äro likväl relativt få. Främst bland dem kommer helt naturligt bränslegruppen, omfattande kol och dessutom ved, torv m. m. Till dessa varor höra vidare träprodukter och trävirke, även omfattande en del lövträdsslag, och slutligen inom den för oss i princip passiva byggnadsmaterielsgruppen den beständiga och viktiga exportartikeln cement. Den ringa mängden typiska exportvaror är karakteristisk för vårt hittillsvarande handelsutbyte med Sverige, dit vi framför allt utföra råvaror i utbyte mot olika slags helfabrikat. Vår export har högst sannolikt ännu stora arbetsfält, vad beträffar de talrika varor, som endast kunna särskiljas på grundval av en mycket detaljerad statistik, och vilka dölja sig, dels i grupper med obeständigt saldo, dels i stora, såväl importerade som exporterade varumängder. Bland dessa varor förtjäna nämnas en del livsmedelsartiklar, framförallt köttprodukter, vidare en del kemikalier, såsom färger, färblandningar, etc., metaller och metallfabrikat, vissa papperssorter, textilvaror etc. På tal om möjligheterna att stärka exporten från Polen av de sistnämnda varorna, så kan man med

lika rätt förutse en ökning av deras import från Sverige, ty detta är varugrupper med mycket olikartad inre sammansättning och äro i sin helhet ej standardvaror för någondera sidan.

Däremot i den svenska exporten träffa vi på fullt tydliga och talrika varugrupper, som säkert angiva riktningen för, hur vår import från Sverige kommer att gestalta sig. Dessa varor kunna sammanställas i följande tabell, som utvisar deras import till Polen.

(se sid. 35).

Dessa varor äro särskilt karakteristiska, men på det hela taget bör fastslås, att ingen av de varugrupper, som omfatta helfabrikat, ha ett för Polen aktiut saldo. Detta förklarar den grundläggande omständighet, som vi se i den stadiga aktiuiteten hos de allmänna omsättningarnas saldo. Sverige, som hos oss förser sig med kol, en råvara av utomordentlig betydelse,

erhåller den på villkor, som till sakens natur äro de fördelaktigaste, och får i den ett bekvämt underlag för sin högt kvalificerade industris arbete. Å andra sidan är Polen icke intresserat i den svenska exporten av trävaror, som uppgår till c:a 35% av hela exporten, men däremot börjar detta land bli en allt förmånligare marknad för industriprodukter, som äro svåra att annorstädes finna av-sättning för.

Om vi tillägga, att det finns olika varor, som var och en för sig bilda små poster, men däremot äro av stort antal och i stånd att med fördel taga del i handelsutbytet, erhålla vi en bild, som låter oss draga de bästa slutsatser beträffande en fortsatt utveckling av det polsk-svenska varuutbytet, som äger de bästa naturliga förutsättningar, men framför allt är beroende av att förbindelserna mellan köpmännen knytas fastare.

M. TURSKI

Znalezione na: www.magemar.com.pl



När Polen åter intog sin plats i de självständiga nationernas led, hälsades denna världshistoriska tilldragelse med uppriktigt tillfredsställelse i Sverige, där man alltid följt det polska folkets frihetssträvanden med varm sympati. Allt sedan denna stund har Sveriges Allmänna Exportförening även inriktat sina strävanden på att få till stånd vidgade ekonomiska förbindelser mellan de bägge länderna och har kommit i ett synnerligen angående samarbete med Polens officiella representation i Sverige, med ekonomiska organisationer, firmor och företag i Polen. De gemensamma strävandena från alla dessa parter liksom det ständigt växande intresset hos svenska

affärsmän för affärerna med Polen har också under de senaste åren lett till ett betydligt uppsving i det kommersiella utbytet mellan de bägge länderna. Å Sveriges Allmänna Exportförening vägnar uttalar jag den förhoppningen, att denna utveckling skall fortsätta till bättnad för de bägge folken, och i arbetet häropa står vår förening städse med nöje till tjänst.

ERIK NYLANDER

Kiedy Polska zajęła znowu miejsce pomiędzy niezależnymi państwami, przyjęto ten światowy historyczny fakt ze szczególną radością w Szwecji, gdzie zawsze śledzono z gorącą sympatją walki o wolność polskiego narodu. Od samego początku Ogólny Związek Eksportowy Szwecji wszczął starania celem nawiązania daleko idących ekonomicznych stosunków pomiędzy oboma krajami i wszedł w specjalnie sympatyczną współpracę z oficjalnym przedstawicielstwem Polski i Szwecji, po-za-tem z gospodarczymi organizacjami, rozmaitymi firmami i przedsiębiorstwami w Polsce.

Wspólne wysiłki ze strony wszystkich tych organizacji, zarówno jak i stale wzrastające zainteresowanie wśród szwedzkich kupców dla interesów handlowych z Polską w ostatnich latach, przyczyniły się do znacznego wzrostu wymiany handlowej między obydwoma państwami.

W imieniu Ogólnego Związku Eksportowego Szwecji wypowiadam niniejszem nadzieję, że rozwój ten stale będzie wzrastał ku pożytkowi obu narodów, a nasze stowarzyszenie dla pracy ku zdobyciu tych celów chętnie ofiaruje swe usługi.

ERIK NYLANDER

Powszechny Związek Eksportowy Szwecji w Stockholmie.



Erik Nylander

Szeł Powszechnego Związku Eksportowego Szwecji — Dyrektor för Sveriges allm. exportförening.

POLSKIE ZAGŁĘBIE GÓRNICZO-HUTNICZE A SZWECJA

SVERIGE OCH DET POLSKA GRUV-OCH HYTTEDISTRIKTET

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Posłowi Polskiemu w Szwecji,
Konstantemu Rozwadowskiemu,
w serdecznym upominku.

Bogactwa naturalne Szwecji i praco-

witość jej mieszkańców nie uszły uwadze Polaków, którzy kraj ten zwiedzali. Nawet ci, którzy do Szwecji jeździli celem odszukania źródeł historycznych do tak interesujących dziejów naszych stosunków w ubiegłych wiekach, nie pominęli opisu kopalń rudy żelaznej. Wystarczy przypomnieć historyków Aleksandra Przeździeckiego i Eustachego Tyszkiewicza, którzy w swych opowiadaniach o Szwecji — pierwszy p. t. „Szwecja. Wspomnienia jesienne z r. 1833” (Warszawa, 1836), drugi p. t. „Listy o Szwecji” (Wilno, 1846) — dali malownicze opisy kopalni w Danemora, nie przypuszczając możliwości nabywania rud szwedzkich przez nas. Nie przypuszczali jej i przyrodnicy, którzy płody kopalne Szwecji bardziej fachowem oceniali okiem, jak np. Krusenstern, autor niewielkiej, ale cennej notatki „Z podróży po Szwecji”, drukowanej we lwowskim „Kosmosie” w roku 1894. Fakt zaopatrywania się Szwecji w węgiel w Polsce, — zjawisko gospodarcze powszechnie dziś znane, — był niespodzianką dla wielu nawet ekonomistów. Bo też na szerszą skalę wymiana handlowa pomiędzy Polską i Szwecją datuje od bardzo niedawna, od kilku lat zaledwie, a najaktywniejszym czynnikiem obrotu jest polskie zagłębie górniczo-hutnicze z Górnym Śląskiem na czele.

Mało znany w Szwecji przed wojną węgiel górnośląski potrafił znaleźć u szwedzkich odbiorców zasłużone uznanie. Zawdzięcza je zarówno swej naturalnej jakości, jak i staranności, z jaką jest sortowany i dostarczany. Jeszcze w r. 1923 wśród odbiorców polskiego węgla figuruje Szwecja na końcu z 25.000 ton, które przedstawiały 0,2% całości eksportu węgla. W roku 1927 ilość ta wzrosła *stokrotnie*: Szwecja nabyła w Polsce przeszło 2,5 mil. ton, a ilość ta — to 21,8% węglowego eksportu Polski. Więcej, niż połowa szwedzkiej konsumpcji została zaspokojona dobrym i tanim węglem naszym. A czy to jedyna korzyść, jaką Szwecja z nabycia węgla u nas odniosła?

Nie mogę nie wspomnieć tu rozmów, jakie miałem przed laty z p. d'Anckarsvård, szwedzkim posłem w Warszawie. Gorący zwolennik wzmoczenia wymiany handlowej między obu krajami, p. Anckarsvård zwracał uwagę na komunikacyjną i handlową łączność między wywozem węgla i importem rud żelaznych. Dziś jest to już czemś realnem. Szwedzkie rudy znane były śląskim hutom i przed wojną, ale wielkich transakcyj nie dokonywano. Jeszcze w r. 1924 Polska sprowadzała ze Szwecji zaledwo 4.554 t., a więc minimalny tyl-

ko procent swego importu rudy (1,9%). Już w roku 1925 ilość ta wzrasta do t. 46.259, w roku następnym — do 65.749, a w r. 1927 osiąga 160.731 t. I tu widzimy przeszło stokrotny wzrost, jeżeli weźmiemy procentowy udział Szwecji w dostawach rudy zagranicznej do Polski, bo udział ten wynosi w r. 1927 nie mniej niż 26,3%.

Prawie równie wysoki jest udział Szwecji w polskim imporcie żużli i wypalków pirytu dla celów hutnictwa żelaznego. W roku 1924 importu tego niema wcale, w r. 1925 przychodzi trochę żużli (3.836 t.), w r. 1926 są już na hutach i wypalki pirytowe; jedne i drugie w r. 1927 dosięgają już liczby 25.030 t., której odpowiada 23,2% w całej wwiezionej ilości.

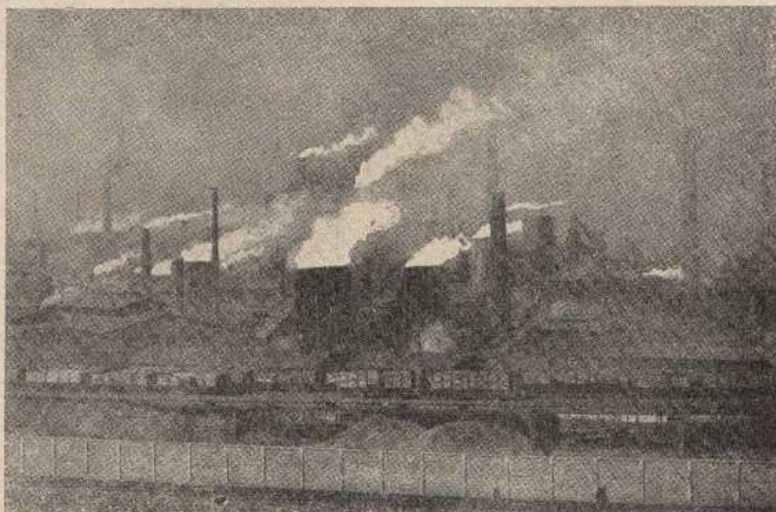
Głównym odbiorcą są tu huty śląskie, a jest tak i dla ich liczbowej przewagi nad hutami b. Kongresówki (Górny Śląsk wyprodukował w roku 1927 71,3% surówki, wytwarzanej w Polsce) i dla innej gospodarki wielkopiecowej, która powoduje, że wsad na hutach śląskich obejmuje znacznie mniej żużli i starego żelastwa pochodzenia krajowego.

W krótkim więc czasie stała się Polska dla szwedzkiego górnictwa żelaznego poważnym rynkiem, a stały wzrost naszej wytwórczości hutniczej i wewnętrznej konsumpcji żelaza pozwala jak najlepiej rokować o dalszym szwedzkim imporcie. Wytwórczość wielkich pieców w Polsce z 332.954 t. surówki w r. 1924 prawie się podwoiła do r. 1927, w którym wyniosła 618.327 ton; jest to tem cenniejsze, że w roku 1926 wynosiła tyleż co w r. 1924 (327.471 t.). Wzrasta ogromnie produkcja stalowni, walcowni, odlewni i metalowego przemysłu przetwórczego,

podobnie jak równolegle wzrasta się w kraju spożycie węgla przez przemysł, który w r. 1924 nabył 7.023.000 t., a w r. 1927 — 11.693.000, a przecież liczby spożycia węgla i żelaza są najlepszym wskaźnikiem gospodarczego rozwoju kraju.

Toteż zupełnie fałszywe byłoby określenie ekonomicznych stosunków polsko-szwedzkich jako opartych wyłącznie na wymianie surowców. Ciągłe zmniejszanie się liczby bezrobotnych, ciągłe dążenie Polski do wzmoczenia i wewnętrznej konsumpcji i wywozu, rosnące zrozumienie potrzeby modernizacji zakładów wytwórczych — oto momenty godne uwagi jako objaw niewątpliwego wzrostu zapotrzebowania inwestycyjnego. Na to dotychczas nie wszędzie zagranicą zwrócono uwagę. Niektóre obce, a nam wrogie organy prasowe dużo piszą o naszym ujemnym bilansie handlowym, ale nie podają, że on nim jest właśnie przede wszystkim z powodu wielkich zakupów inwestycyjnych, poczynionych zagranicą.

Gdyby nie wojna celna, narzucona nam przez Niemcy, byłyby te zakupy dokonane przeważnie w Niemczech, gdyż kraj ten jest naszym najbliższym sąsiadem i długoletnim z nami stosunkom zawdzięcza dokładną znajomość naszego rynku. Dzisiaj, gdy niema między Polską i Niemcami traktatu handlowego, nie mogą maszyny i instalacje niemieckie korzystać z ulg celnych, które Rząd nasz przyznaje, gdy chodzi o całe urządzenia fabryczne, niewyrabiane w kraju, a podnoszące jego wytwórczość. Austriacy, Czesi, Francuzi, Anglicy, Belgowie, Szwajcarzy niejednemu temu zawdzięczają zamówienie, nie jeden nawiązał z polskim przemysłem



Królewska Huta (Górny Śląsk). Ogólny widok zakładów „Zjednoczone Huty Królewska i Laura”. — Królewska Huta (Overschlesien). Totalty av anläggningarna tillhörande „Zjednoczone Huty Królewska i Laura”.

stosunek, który im zamówienia dzięki obecnej znajomości dawać będzie nawet po zawarciu traktatu polsko-niemieckiego.

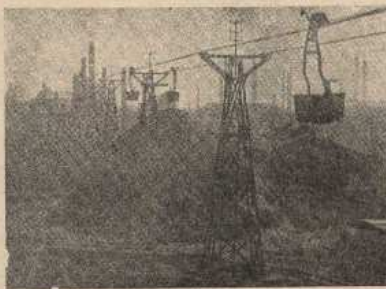
Miedzy Polską a Szwecją traktat taki istnieje, — pisze te słowa w czwartą rocznicę jego podpisania, — a na zasadzie klauzuli największego uprzywilejowania stwarza podstawy do wymiany handlowej. Polskie zagłębie węglowe dla swych kopalń węgla o wydobywaniu, przekraczającym 40 milj. ton, dla swych kopalń rud cynkowych i ołowiu, dla swych central elektrycznych i fabryk chemicznych, opartych na miejscowym węglu, w jednej dziedzinie już dzisiaj jest nabywcą wytworów szwedzkiego przemysłu. Nie zapominajmy, że terytorjum to jest równocześnie skupieniem ok. 87% hutnictwa żelaznego oraz 100% hutnictwa cynkowego i ołowianego. Na terytorjum Górnego Śląska, który jest najwyższą uprzemysłowioną częścią polskiego zagłębia, umieszcza się też coraz więcej zakładów przetwórczych, jak fabryki maszyn, celulozy, porcelany i t. d.

Towar szwedzki w zakresie instalacyj wszelkiego rodzaju, cieszący się na ogół tak zasłużonym uznaniem, mógłby tu, wśród tego kipiącego życia wielkiego przemysłu, znaleźć zbyt w razie dostosowania się do pewnych warunków miejscowych, podobnie jak to czynią jego konkurenci. W Szwecji polskie kopalnie i huty zaopatrują się po części w żyzną kulkową, pilniki, obrabiarki do metali, wirówki do czyszczenia olejów, transformatory, kondensatory, liczniki, motory Diesla, turbiny i t. d. Znacznie większe jest zainteresowanie dla szwedzkiej produkcji od czasu, gdy w związku ze sprzedażą węgla na rynku szwedzkim zaczęli Polacy ze Śląska jeździć do Szwecji. Możliwości zbytu są bardzo znaczne. Ale nawet ta wymiana, jaka dziś istnieje, jest cennym wkładem do przyjaźni polsko-szwedzkiej, tem cenniejszym, że się opiera na obopólnych korzyściach. A jak przed laty, w lipcu 1921 r., na łamach miesięcznika „Svensk Export” przypominał gorący propagator zbliżenia polsko-szwedzkiego, konsul A. Pomian, „les bonnes affaires font les bons amis”.

W. OLSZEWICZ

Konstanty Rozwadowski,
med hjärtlig tillägnan.
Till polske ministern i Sverige

Sveriges naturrikedomar och dess innebyggares arbetsamhet ha icke undgått de polackers uppmärksamhet, som besökt detta land. — Till och med de som rest till Sverige i avsikt att finna de historiska källorna till de så intressanta händelserna i de båda ländernas inbördes förhållande i gångna tider ha icke underlåtit att beskriva de svenska järngruvorna. Det räcker att erinra om historikerna Alexander Przezdziecki och Eustach Tyszkiewicz, vilka i sina beskrifningar av Sverige — den förste under titeln, Sverige — Min-



Jedna z kopalni węgla na Górnym Śląsku. — En av kolgruvorna i Oberschlesien.

nen från hösten 1833 (Warszawa 1836) den andre under titeln, Brev om Sverige (Wilno 1846) givit en målande beskrifning av gruvan i Dannemora utan att förutse möjligheten av, att vi en gång skulle komma att importera järnmalm från Sverige. Denna möjlighet räknade ej heller naturforskarna med, vilka värdesatte den svenska malmen mera fackmannemässigt, som t. ex. Krusenstern, förtattare till en kort men värdefull uppsats, Från en resa i Sverige, tryckt i den i Lwów utkommande tidskriften Kosmos 1894. — Det faktum, att Sverige skaffar sig kol i Polen — en idag allmänt känd ekonomisk förteelse, blev t. o. m. för många nationalekonomer en överraskning, ty handelsutbytet i större skala mellan Polen och Sverige är endast några år gammalt och den aktivaste faktorn i handelsutbytet är de Polska kol och järnbruksdistrikten med Over-Schlesien i spetsen.

De i Sverige före kriget föga kända överschlesiska kolen ha hos de svenska avnämarna lyckats vinna ett välförtjänt erkännande. Detta tack vare sin naturliga kvalitet och den omsorg med vilken de sorteras och levereras. Annu 1923 stod Sverige sist bland avnämarna av polska kol med 25.000 ton, vilket utgjorde 0,2% av hela vår kolexport. År 1927 hade denna kvantitet hundrafaldigats: Sverige importerade d. å från Polen över 2,5 milj. ton och denna kvantitet utgör 21,8% av Polens kolexport. — Mer än hälften av Sveriges konsumtion tillgodosågs med våra goda och billiga kol. Men är detta den enda fördel Sverige vann genom att importera kol från oss?

Jag kan icke undgå att erinra om de samtal, jag för flera år sedan hade med herr Anckarsvärd, svenske ministern i Warszawa. — Minister Anckarsvärd, som är en varm förespråkare för ett ökat handelsutbyte mellan de båda länderna, fäste min uppmärksamhet på det samband, som ur kommunikations- och handelssynpunkt råder mellan exporten av kol och importen av järnmalm. Idag är detta redan verklighet. Den svenska malmen var även före kriget känd av de schlesiska hyttorna, men några större transaktioner utfördes ej. Annu 1924 importerade Polen från Sverige knappa 4,554 ton, alltså endast

en ytterst liten procent av sin järnmalmimport (1,9%). Redan 1925 växer denna kvantitet till 46.259 ton, året därpå till 65.749 ton, och år 1927 når den upp till 160.731 ton. Även här se vi en mer än hundrafaldig ökning, om vi taga i betraktande Sveriges procentuella del i den utländska järnmalmstillförseln till Polen, ty denna del uppgår 1927 till ej mindre än 26,3%.

Nästan lika stor är Sveriges del i Polens import av slag och pyrit för järnbrukens räknung. — År 1924 förekommer ej alls någon import, år 1925 infördes något slag (3.836 ton), år 1926 har även pyrit kommit till hyttorna, och redan 1927 uppgick importen från Sverige av såväl slag som pyrit till 25.070 ton, vilket utgör 23,2% av hela den importerade massan.

Den förnämsta avnämaren är här de schlesiska hyttorna, detta såväl på grund av deras övervägande flertal i jämförelse med antalet hyttor i det forna Kongresspolen (Oberschlesien) gav år 1927—71,3% av tackjärn framtällt i Polen) som på grund av annat förfaringssätt i masugnsdriften, som är anledning till att chargin i de schlesiska hyttorna innehåller betydligt mindre slag och järnskrot av inhemskt ursprung.

På kort tid har alltså Polen blivit en betydande marknad för den svenska järnmalmen. Den stadiga ökningen i våra hyttors produktion och den tilltagande inhemska konsumtionen av järn tillåter oss förutspå en ökad import från Sverige. — Masugnarnas produktion i Polen har från 332.954 ton tackjärn år 1924 här nästan fördubblats till 1927, då den uppgick till 618.327 ton. Detta är desto mer värdefullt som den 1926 endast uppgick till lika mycket som 1924 (327.471 ton).

Stålverkens, valsverkens, gjuteriernas och metallförädlingsindustrins produktion växer oerhört. — Parallellt med denna ökas industrins konsumtion av kol, vilken 1924 uppgick till 7.023.000 ton, och 1927 till 11.693.000 ton. Konsumtionssiffrorna för kol och järn utgöra ju det bästa beviset för landets ekonomiska utveckling.

Det vore alldeles felaktigt att beteckna de polsk-svenska ekonomiska förbindelserna såsom uteslutande stödda på utbytet av råvaror. Den stadiga minskningen av antalet arbetslösa, Polens oavbrutna strävan att stärka såväl den inhemska konsumtionen som exporten, den växande förståelsen för nödvändigheten av att modernisera produktionsanläggningarna — se där moment, som äro värda att uppmärksammas såsom tecken på en otvivelaktig ökning av investeringsbehovet. — Detta har man hittills icke överallt uppmärksammat i utlandet. — En del främmande mot oss fientligt stämde pressorgan skriva mycket om vår negativa handelsbalans, men nämna ej, att den är det framför allt just på grund av de stora investeringsinköpen, som gjorts i utlandet.

Om inte tullkriget, som påtvingats

oss av tyskarna, hade varit, skulle dessa inköp huvudsakligen gjorts i Tyskland, då ju detta land är vår närmaste granne och genom sina mångåriga förbindelser med oss äger en ingående kännedom om vår marknad. — Idag, då det mellan Polen och Tyskland ej existerar någon handelstraktat, kunna ej för tyska maskiner och utrustningar de tullnedsättningar komma ifråga, som vår regering beviljar, då det rör sig om hela fabriksutrustningar, som icke tillverkas inom landet, men vilka kunna tänkas höja dess produktion. — Österrikare, tjecker, fransmän, engelsmän, belgare och schweizare ha många beställningar att tacka detta för, och flera ha med den polska industrin knutit förbindelser, som tack vare den nuvarande bekantskapen kommer att ge dem beställningar till och med efter avslutandet av ett posk-tyskt handelsavtal.

Mellan Polen och Sverige existerar en handelstraktat, — jag skriver dessa ord på den fjärde årsdagen av dess

underskrivande, och på grundval av klausulen om mest gynnad nation utgör den grunden för handelsutbytet.

Det polska koldistriktet med sina kolgruvor, i vilka brytningen överskrider 40 milj. ton, med sina zink — och blygruvor, med sina elektriska centraler och kemiska fabriker, som stödja sig på den lokala koltillgången, har redan på åtskilliga områden blivit en avnämare av den svenska industrins alster. — Låt oss ej glömma, att detta territorium samtidigt är huvudsätet för omkr. 87% av järnbruken och 100% av zink — och blyverken.

Till det överschlesiska området, som är den högst industrialiserade delen av Polen, förläggas allt fler förädlingsföretag såsom fabriker för maskiner, cellulosa, porslin o. s. v.

Olika slag av svenskt installationsmateriel, som i allmänhet kan berömma sig av ett välförtjänt erkännande, skule här inom den sjudande storindustrin finna avsättning, itall man anpassade

sig efter vissa lokala villkor, i likhet med vad konkurrenterna göra.

I Sverige skaffa sig de polska gruvorna och hyttorna delvis kullager, filar, metallbearbetningsmaskiner, separatorer för rening av olja, transformatorer, kondensatorer, mätare, dieselmotorer, turbiner m. m. Betyddigt större har intresset för den svenska produktionen blivit, sedan i samband med försäljningen av kol på den svenska marknaden polacker från Schlesien börjat resa till Sverige. — Ävsättningsmöjligheterna äro mycket betydande. — Men till och med det handelsutbyte, som idag existerar, utgör en värdefull insats för vänskapen mellan Polen och Sverige, desto mer som det stöder sig på ömsesidig nytta. Eller som den varme förkämpen för ett svenskt-poliskt närmande för flera år sedan, i juli 1921 i tidskriften „Svensk Export“ spalter, uttryckte det: les bonnes affaires font les bons amis.

W. OLSZEWICZ

I POLEN—ZAKOPANE

ZAKOPANE W POLSCE

Znalezione na: www.magemar.com.pl



Vi sökte förra sommaren efter en plats där vi kunde tillbringa semestern, någon vacker trakt, helst bland berg och sjöar, långt bortom stadslarmet och fjärran från dagsjaktet. Då viskade någon — det var för resten Polens älskvärde minister — i mitt villigt lyssnande öra ordet: *Zakopane*. Måhända hade jag någon gång sett det namnet på kartan eller läst om det, men om så var, hade jag glömt det. Det sade mig i varje fall ingenting. Men ministern upplyste mig: I Höga Tatra, halvvägs upp, härligt läge, fridfullt, doftande barrskogar, forsande strömmar, blomsterbetäckta bergängar, där herdarne vakta sina hjordar och leva samma enkla liv som deras förfäder sedan många hundra år. Och så därbortom och däröver bergjättarnas vitskimrande kedja...

Det var lockande. Jag föreställde mig, att jag måtte vara mycket okunnig och ville pröva detta, gick till en stor resebyrå och bad om upplysningar om Zakopane. Men deras okunnighet var lika stor som min, och det lugnade mig, ty det kan väl sägas om okunnighet också att delad är halv.

Det blev ännu mera lockande — en plats, så vackert utmålad, men dit resebyråerna ännu icke börjat sända sina bullrande människomassor, som alltmåra girigt sluka jordytan. En gång, ett par sommarmånader hade vi vistats bland Höga Tatrars berg. Dock det var på andra sidan, söder om bergspetsarnas skiljelinje, åt Slovakiet. Det var en erfarenhet, som vi icke meter, och njöto av de vida utsikterna över den slovakiska slätten ner mot nedre Karpaternas kedja. Vi njöto av vandringarna upp genom dalgångarna ovanför trädgränsen, av de klara alpsjöarna, därav två finnas som alltjämt

bära namn efter den svenske botaniker som över hundra år sedan utforskade floran här och skrev en bok därom, Wahlenberg. Men huru högt vi än klättrade, kommo vi aldrig så långt, att vi fingo se fad som fanns bakom bergtopparna, på andra sidan, inåt Polen. Det blev ett förborgat land, som retade vår nyfikenhet och gav flykt åt vår



F. Henriksson

Szef Wydziału Prasowego w Min. Spraw Zagranicznych w Stockholmie — Chef för Utrikesdepartementets pressavdelning.

fantasi. En gång, hoppades vi, skulle vi väl få se det.

Och nu flög åter fantasien i väg — Zakopane, just där på andra sidan, det land vi velat skåda in i.

Så foro vi. En lång omväg, genom Lettland, bort mot ryska gränsen, genom Vilna, den mångomtalade mötesplatsen mellan väster och öster, norr och söder, med sitt folkvimmel av många raser, med sina många religioner och kyrkor, över Warschau, Krakau. Vi förvånade oss över allt det myckna det nya Polen hunnit uträtta dessa korta år efter så lång fångenskap och splittring under främmande folk, över ordningen och arbetsglädjen, vi kunde förstå vad som försvunnit och vad som skulle bli, när vi stodo och skådade över den stora tomta, rensade plats i huvutstadens mitt, där den mäktiga ryska katedralen, sinnebild, försvunnit utan spår, vi sågo vad som varit i det gamla stolta Polen i denna pärla bland medeltida städer Krakau med Wavel.

Så förde oss tåget vidare mot målet, uppåt, ständigt uppåt genom slingrande dalar, timme efter timme. Landskapet blir allt vildare, luften får denna egendomliga prägel av bergens närhet, att man märker dessa utan att se dem, strömmarna bli allt mera forsande. Med stegrad nyfikenhet söka våra ögon, undrande vad det mystiska landet skall bjuda på. Men ingenting få vi se; låga moln stänga blickens väg. Och när vi slutligen stanna och konduktören ropar: Zakopane, äro vi ganska misräknade. Ingenting se vi av all den väntade härligheten. Finnes det verkligen någon sådan, fråga vi. Detta kan vara en vanlig liten by på en hög plåt. Missmodiga sätta vi oss i den väntande vagnen — ha vi rest genom

rosłe hale, gdzie pastuchy trzód swych strzegą i pędzą tam taki sam prosty tryb życia, jak ich ojcowie przed wieloma setkami lat. A dalej wznosi się odległy, mieniący się białymi śniegami łańcuch gór.

Opis był nadzwyczaj zachęcający. Zdawało mi się narazie, że wogóle mało się orientuję w tych sprawach, chciałem przeto rzeczy te zbadać i w tym celu poszedłem do dużego biura podróży, prosząc o wyjaśnienia co do Zakopanego. Ale tam też wiedzieli tyle, co i ja. To dodało mi otuchy.

Miejscowość, której biura podróży nie zaczęły jeszcze polecać gwałtownym rzeszom ludzkim, z ogromną chciwością zalewającym powierzchnię ziemi, stanowiła istotnie piękny wybór.

Kiedyś spędziliśmy parę miesięcy letnich w górach tatrzańskich — jednak było to po drugiej stronie, na południe od granicy szczytów górskich, w Słowacji. Chwile te utkwiły nam mocno w pamięci. Mieszkaliśmy wysoko ponad 1.500 metrów i pochłanialiśmy dalekie widoki słowackiej niziny, z niższym łańcuchem Karpat. Urządzaliśmy wycieczki w góry, przez przełęcze, wznoszące się ponad strefą lasów. Zachwycały nas zwierciadlane jeziora; dwa z nich zachowały jeszcze nazwę szwedzkiego botanika Wahlenberga, który tu więcej niż przed stu laty badał roślinność i napisał o tem dzieło. Ale chociaż wysoko wspinaliśmy się, to jednak nie dotarliśmy tak daleko, abyśmy mogli zobaczyć, co znajduje się poza wierzchołkami gór, na drugiej stronie, w Polsce. To był dla nas kraj zakryty, który pobudzał naszą ciekawość i podniecał fantazję. Spodziewaliśmy się go kiedyś jednak zobaczyć. I tak szły nasze myśli, prosto, na drugą stronę. Zakopane, kraj, któryśmy chcieli ujrzeć...

Wreszcie pojechaliliśmy. Określna droga wiodła nas przez Łotwę do rosyjskiej granicy, przez Wilno, miasto, zamieszkałe przez ludność dość różnorodną pod względem ras i religii, posiadające liczne kościoły różnych wyznań, podlegające wpływom zachodu, wschodu, północy i południa; dalej przez Warszawę i Kraków. Dziwiliśmy się, że Polska już tak wiele zdziałała, w tak stosunkowo krótkim czasie, po długiej niewoli i rozbiu, pod obcym panowaniem. Podziw nasz wzbudzał powszechny porządek i ochota do pracy. Zrozumieliśmy, co zniknęło i to, co miało przyjść, kiedy stanęliśmy na wielkim, pustym placu w środku stolicy, skąd znikł bez śladu ogromny sobór rosyjski — wyobrażenie niewoli. Wreszcie poznaliśmy perłę średniowiecznych miast, gród starej dumnej Polski, Kraków z Wawelem. Potem godzinami wiozł nas pociąg dalej do naszego celu. Ciągle w górę i w górę poprzez wijące się doliny. Krajobraz staje się coraz bardziej burzliwy i rwący. Ze wzrastającą ciekawością poszukują nasze oczy tego, co nam będzie mógł dać ów mistyczny kraj. Ale nic nie widzimy. Niskie



Złota pod Zakopanem. W dali Giewont. — Skördearbete i närheten av Zakopane. I bakgrunden Giewontberget.

chmury zasłaniają cały widok. I w końcu, gdy stajemy, a konduktor woła: „Zakopane”, jesteśmy rozczarowani. Nic nie widzimy z tej całej oczekiwanej wspaniałości. Czyż ona rzeczywiście istnieje? — pytamy. To może być tylko mała zwyczajna wioska, wysoko położona. — Zniechęceni siadamy do czekającego powozu. Czy po to jechaliśmy przez kawał Europy? Gdzież tu są góry?

Dobry kawałek drogi do hotelu. Otóż i wykwinął hotel, który zapewnia każdemu dobry pobyt. Z rezygnacją usiłujemy natchnąć się odwagą, urządzamy się jak najlepiej i odpoczywamy po podróży.

Wtem nagle wypogadza się. Słońce świeci — rzucamy się do okna.

Ah! — tam opodal piętrzą się zupełnie blisko olbrzymie masy gór, szaro błyszczące w mocnym oświetleniu, wierzchołek przy wierzchołku, o białych kapturach ze świeżo spadłego śniegu! Jak przez dotknięcie różdżki czarodziejskiej znika mgła, częste zjawisko w górach. Widać ją szybko uchodzącą, podobną do strzępków wełny. Piękno Zakopanego rozciąga się przed nami!

Głęboko, w sosnowych i jodłowych lasach zaszyte, rozpościera się to małe królestwo na dość znacznej przestrzeni. Domy przeważnie drewniane, utrzymane w stylu właściwym temu ludowi od dawnych czasów. Lud tubylczy, to typowi górale, którzy z dawien dawna tu w górach mieszkają, zarówno na zboczach północnych jak i południowych. Lud ten jeszcze żyje swym prostaczem życiem w dolinach, niżej i wyżej położonych, i na zboczach, nosi jeszcze swe stare malownicze ubiory, nie tylko jako swój strój świąteczny i dla obcych, lecz także przy codziennej pracy. Przez wieś toczy się, szumiąc, rwący potok

i dąży daleką drogą do Dunajca, pędząc w miarę topnienia śniegów i ulew górskich, swe fale z szumem i dziką muzyką naprzód.

U podnóża olbrzymów górskich — czuwają góry mniejsze. Pomiedzy nimi wiją się wąskie doliny z płynącymi wartko strumieniami. Przy wejściu do uroczych hal strome zwały granitowe skał tworzą wspaniałe łuki.

Stopniowo dostajemy się dolinami coraz wyżej, poza strefę lasów, przechodząc koło kryształowych stawów górskich, zwanych tutaj „morskimi oczami”. Wreszcie zatrzymujemy się na występie skały, tak, że możemy objąć wszystkie łańcuchy górskie w całej ich okazałości. Powietrze jest czyste i łagodne. Niezliczone dzwonki trzód tworzą muzykę o niekończącym się echu; pastuchy wyglądem przypominają ludzi ze średniowiecza, urwiste zaś skały ubrane są niebieską goryczką.

Zakopane wywarło na nas wielkie wrażenie już w chwili, kiedy mgła się rozwiała. W miarę poznania stawało się nam coraz droższe.

Jest to idealne miejsce dla różnego rodzaju turystyki górskiej, począwszy od lekkiego spaceru, aż do uciążliwego przedzierania się przez przełęcze i bohaterskiego wspinania się na wierzchołki. Lud uprzejmy, życie dobre. Można urządzać wiele przyjemnych wycieczek.

Zakopane nie jest wyłącznie miejscem letniskowym, podczas zimy bowiem jest ono również prawdziwym Eldoradem swego kraju.

Zakopane nie jest tak oddalone, jak się wydaje. Z Berlina do Krakowa jedna noc jazdy, a stamtąd tylko kilka godzin.

Warto się z nim zapoznać.

F. HENRIKSSON



Tatry przednie. — Bild från de främre Tatraberger.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Europa för ingenting? Finnes det dock inga berg? Ett gott stycke till ett hotell, ett vackert hotell, som i alla fall lovar en behaglig vistelse. Vi söka intala oss resignationens mod, inrätta oss på bästa sätt, vila efter färden.

Då med ens ljusnar det, solen skiner och vi rusa till fönstret. Ah! Där, som det synes i den klara luften alldeles inpå oss, resa sig bergens mäktiga massor, topp vid topp, glänsande grå i det starka ljuset, med vita hjässor efter nyfallen snö. Som genom ett trollslag har dimhöljet skingats så som det sker uppe bland bergen; vi se rester av dess ulltappar hastigt försvinna i rymden. Zakopanes skönhet utbreder sig framför oss. Djupt inhöljt i barr och furus-

kogar ligger det lilla samhället, vida spritt. Byggnaderna äro mest av den träkonstruktion som varit folkets sedan gamla dagar, och folket, det verkliga hemmafolket här, är det typiska bergfolket, „goraler“, som sedan urminnes tider levat här i bergen på både södra och norra sluttningarna, ett folk vars närmare förvantskap föga är känt. Det lever ännu sitt primitiva liv här nere i byarna och upp genom dalarna och på sätrarna och bär alltjämt sina gammaldags måleriska dräkter icke bara som grannt hädagspynt och för främlingen utan dagligdags vid arbetet.

Genom byn forsar en strid bergbäck på sin långa väg till Dunajec och dånar fram sin bullrande musik i tempo med snösmältningen och regnet i bergen. Framför jättarna ligga förbergen på vakt. Mellan dem slingra sig trånga dalar, alltid med en forsande flod i botten och branta granitväggar bildande ståtliga portaler vid ingången till sätrarnas leende ängar. Högre och högre kommer man upp genom dessa dalar, till avsats efter avsats, ovan trädgränsen, förbi kristallklara bergsjöar — bergens ögon som de kallas — och slutligen, över ett utsprång, har man bergmassivet i all sin mäktighet omedelbart framför sig. Luften är hög, mild, hjordarnas många klockor bilda musik med oändliga ekon, herdarna se ut som om de levde i medeltiden, ängsslutningen är blåklädd med gentiana...

Zakopane grep oss från första ögonblicket när dimman skingrades och dess panorama utbreddes sig framför oss. Det blev oss allt kärare. Det är en idealisk plats för alla grader av bergvandring, från den lätta promenaden till den ansträngande uppstigningen genom passen och den djärva klättringen till bergtopparna. Folket är älskvärt, förplägnaden bra, möjligheten att göra utflykter många. Och Zakopane är icke bara en sommarplats; under

vintermånaderna är det ett eldorado för skidlöparna. Namnet klingar långt borta. Men det är icke så långt. Från Berlin blott en nattresa till Krakau, och därifrån några timmar. Det är en bekantskap att göra.

F. HENRIKSSON

Ubiegłego lata szukaliśmy miejsca w jakiejś ładnej okolicy, gdziebyśmy mogli spędzić sezon letni, najchętniej wśród gór i jezior, daleko od zgiełku miejskiego i wiru zajęć codziennych. Wtedy to na ucho (chętnie słuchające) szepnął mi ktoś — a był nim u-przejmy minister polski—słowo: „Zakopane“. Być może nigdyś widziałem tę nazwę na mapie, lub o niej słyszałem, lecz nazwa ta w danej chwili wyszła mi z pamięci. W każdym bądź razie nic mi to nie mówiło. Ale Minister wyjaśnił mi, opisując zwięźle miejscowość:



Widok z okolic Zakopanego. — Från Zakopanes omgivningar.

— W Tatrach, piękne, dość wysokie położenie, spokojne, pachnące lasy sosnowe, rwące potoki, kwiatami po-



Dolina Kościeliska koło Zakopanego. — Från Zakopanes omgivningar.



Typ góralki z Zakopanego — Góralilicka från Zakopane.

STOSUNKI POLITYCZNE POLSKO-SZWEDZKIE PRZEZ PRYZMAT WIEKÓW

DE POLSKO-SVENSKA POLITISKA FORHÅLLANDENA GENOM ARHUNDRADENA.

Dzieje stosunków politycznych między Polską a Szwecją — to dziwna, bo przeważnie oparta na bolesnem, wzajemnem niezrozumieniu się, karta w historii obydwóch narodów, to spłot tragicznych wypadków wojennych, będących wyraźnem zaprzeczeniem interesów obydwóch państw nad Bałtykiem i w Europie Wschodniej, które w rezultacie przyczyniły się do wykreślenia Państwa Polskiego na schyłku XVIII-go stulecia z mapy Europy, Szwecję zaś zredukowały do roli Państwa Skandynawskiego.

Przypatrując się na przestrzeni wieków stosunkom politycznym polsko-szwedzkim, trzeba, niestety, przyznać się do wielu błędów i przeoczeń politycznych, poczynionych przez obydwie państwa, choć pozycja ich na Bałtyku już wtedy wyraźnie wskazywała na konieczność współdziałania w sprawach budzącego się do życia rosyjskiego Wschodu. Analiza stosunków polsko-szwedzkich z okresu pierwszej Rzeczypospolitej, a zwłaszcza panowania w Polsce i w Szwecji Wazów, musi z konieczności wywołać w pamięci reminiscencję wielkich dziejowych chwil w życiu obydwóch narodów, wspomnienia orężnych czynów, spowitych w blaskach chwały.

I choć ten okres jest najpiękniejszą kartą bohaterskiego eposu Polski i Szwecji, to właśnie wtedy najmniej było zrozumienia wspólnoty interesów politycznych u obydwóch narodów.

Upłynęły wieki — Polska w ciągu lat stu kilkunastu w kajdanach niewoli niosła swe mesjanistyczne posłannictwo. Szwecja utraciła swe wielkomocarstwowe stanowisko. Na spopielałych zgłiszczach wojen polsko-szwedzkich, wyrosły dwa potężne, opróżniające historję Polski i Szwecji imiona Czarnieckiego i Karola XII.

Umarły nazawsze dawne spory i nienawiści. Obecne stosunki polityczne, gospodarcze i kulturalne między Polską a Szwecją, rozwijają się w atmosferze wysokiej przyjaźni i szczerego współdziałania, i dziś bez żalu, w sposób obiektywny można nakreślić rzut krytyczny tego odległego odcinka stosunków polsko-szwedzkich.

Schyłek wieku XVI i początek XVII — to okres, kiedy w Europie Środkowej i Północnej potęga Polski i Szwecji dosięga zenitu. — Polska Jagiellonów po dokonaniu zupełnego zniszczenia Zakonu Krzyżackiego i po ostatecznym skonsolidowaniu się Unji Polsko-Litewskiej, opanowuje niepodzielnie południowe brzegi Bałtyku.

Szwecja pod wodzą Gustawa Adolfa, po rozgromieniu w 1631 roku Tillego pod Lipskiem opanowuje dzisiejsze kraje niemieckie i staje się panem połoenia na północnym Bałtyku.

Na wschód od Polski i Szwecji rozciągała się bezbrzeżna dal wschodnia,

gdzie po zrzuceniu z siebie jarzma tatarskiego, poczęła się kształtować państwowość rosyjska. W 1562 roku car Iwan Groźny poraz pierwszy stara się Rosję przysunąć do brzegów Bałtyku — przez opanowanie Inflant pragnie wbić klin pomiędzy nadbałtyckie posiadłości Polski i Szwecji.

Próba się nie udaje.

Batory w roku 1582 likwiduje na długo zamiary Rosji — ale pomysły Groźnego zwiastują już przyjęcie budowniczego nowoczesnej Rosji oraz jej polityki — Piotra Wielkiego.

Zdawało się, że nic nie stoi na przeszkodzie do wspólnego porozumienia się Polski i Szwecji i zwrócenia bacznej uwagi na te przeobrażenia, jakie się dokonywały w owym czasie w państwowej i społecznej strukturze sąsiedniej Rosji.

W roku 1587 elekcja wynosi na tron Polski Zygmunta III Wazę, królewicza szwedzkiego. Zygmunt wprowadza na długie lata do polityki Polski spory dynastyczne z Wazami Szwedzkimi. — Następuje szereg wojen polsko-szwedzkich, wojen o posiadanie tronu, wojen, które okryły chwałą oręż obydwóch narodów — a jednak niepotrzebnych z racji stanowiska politycznego Polski i Szwecji względem Rosji. — Niestety, był to okres w życiu Europy, kiedy interesy narodów były całkowicie podporządkowane interesom panujących dynastji. — O jakiegokolwiek porozumieniu niema mowy. — Idea Jagiellonów opanowania Wschodu rosyjskiego, przeprowadzana dotychczas konsekwentnie w polityce Polski, zostaje wypaczona nazawsze.

Równoczesne zrozumienie idei przez obydwie narody przyjdzie nieco później, mianowicie za Karola XII, ale wtedy realizacji tej idei przeszkodzi Sasi, siedzący na tronie Polski. Zresztą Polska w tym czasie rządzona krótko przez Leszczyńskiego nie będzie już dla Szwecji dostatecznie silnym sojusznikiem.

W okresie wojen polsko-szwedzkich za Wazów poczęła rosnąć potęga rosyjska, a państwo rosyjskie, widząc rozbieżność w dążeniach ówczesnych posiadaczy Bałtyku, adoptowało myśl opanowania morza, jako jedno z naczelnych zadań swojej polityki.

Następuje groźny i tragiczny rok 1700.

Polityka Rosji względem Bałtyku jest już zupełnie skryształizowana. — Na czele tej polityki stoi reformator Rosji — Piotr.

Szwecja ma na swym tronie największego swego bohatera — Karola XII.

Następuje ostatni akt walki o posiadanie Bałtyku.

Wspólnota interesów Polski i Szwecji na morzu jest wtedy jasna i zrozu-

miała dla obydwóch narodów. — Niestety, tron Polski opanowany jest przez Sasów, którzy, jako typ drobnych władców niemieckich nie potrafią wczuć się w tętno polityki polsko-szwedzkiej. — Karol XII, dążąc do zlikwidowania usiłowań Rosji, musi najpierw stoczyć wojnę z Sasami i wprowadzić na tron polski Polaka — Leszczyńskiego, aby w ten sposób wciągnąć Polskę w orbitę wspólnych interesów, zmierzających do pokonania Rosji.

Wielkie plany Karola XII, będące jak gdyby podjęciem przez Szwecję starej idei Jagiellonów, zostały obalone w roku 1709 pod Połtawą.

Pochód Karola XII do Rosji z punktu widzenia politycznego należy oceniać, jako jedno z ognii nieprzerwanego łańcucha wojen polsko-rosyjskich, poczynając od Bolesława Chrobrego po przez Jagiellonów, Batorego i Wazów.

Porażka Szwedów pod Połtawą zdecydowała o dalszej polityce Rosji względem Polski i Szwecji. — Konsekwencją tej porażki było zupełne odśunięcie Szwecji na półwysep Skandynawski, oraz pomysły Piotra Wielkiego przyszłych podziałów Polski.

Ten właśnie moment dziejowy jest pełen tragizmu w historii stosunków polsko-szwedzkich. Kiedy osiągnięto wreszcie porozumienie, co do konieczności współdziałania względem potęgi rosnącej Rosji, obydwie państwa wyczerpane — Szwecja militarnie — Polska i militarnie i gospodarczo, nie potrafiły przeciwstawić się zamiarom wschodniego sąsiada.

Taka była wielka przesłłość.

I nie poszła ona na marne. — Z porażek i zgłiszcz wielkiej wojny powstała Niepodległa Polska i znowu oparła się o Bałtyk. — Szwecja była tem państwem, z którym Polska w pierwszym rzędzie nawiązała stosunki, oparte na szczerzej przyjaźni.

Potężny rozwój Gdyni, jako polskiego portu morskiego, znakomicie pomaga w nawiązaniu tych stosunków. Jest rzeczą charakterystyczną, że oddak Gdynia została otwarta dla ruchu okrętów tonaż statków szwedzkich od razu był tak wielki, że przewyższał tonaż wszystkich innych okrętów razem wziętych, zawijających i wychodzących z Gdyni pod obcą banderą. — I stosunek ten utrzymuje się w dalszym ciągu.

Ten fakt dzisiejszego współdziałania i współpracy między Polską i Szwecją świadczy, że interesy obydwóch państw na Bałtyku były i są wspólne. — I że spory i walki z przed wieków były jedynie sztucznie narzucone obydwu narodom przez nieszczerliwy spłot kolizji dynastycznych.

Dr. JAN ROZWADOWSKI

Znalezione na: www.magemar.com.pl

MS

De politiska förhållandenas historia mellan Polen och Sverige är ett sällsamt blad i de båda folkens historia, ty den stöder sig huvudsakligen på ett smärtsamt, ömsesidigt missförstånd. Den är en härva av tragiska, krigiska förvecklingar, som voro ett tydligt förnekande av de båda staternas intressen vid Ostern och i Osteuropa, och vilka faktiskt bidro till, att det polska riket mot slutet av 18: de århundradet ströks från Europas karta. Sverige åter reducerade de till rollen av ett skandinaviskt rike.

Betrakta vi de polsk-svenska politiska förhållandena under århundradenas tidstrymd måste vi tyvärr tillstå de många politiska fel och försummelse, som begåtts, fastän de båda folkens ställning vid Ostern redan då tydligt pekade på nödvändigheten av samarbete i frågor rörande den till liv uppvaknande ryska östern. En analys av de polsk-svenska förhållandena från tiden för den första republiken, men isynnerhet från Vasakonungarnas regering i Polen och Sverige, måste nödvändigtvis i minnet framkalla reminiscenser av de stora historiska ögonblicken i de båda folkens liv, minnen av vapenbragder i ärans glans.

Fastän detta tidsskede är det vackraste bladet i Polens och Sveriges hjältepos, så fanns det just då som minst förståelse för de politiska intressenas gemensamhet hos de båda folken.

Århundradena föringo. Polen fick under några och hundra år i ofrihetens bojar uppbära sin messianska mission. Sverige förlorade sin stormaktsställning. Ur de polsk-svenska krigens aska uppstodo tvänne mäktiga namn, som spreda glans över Polens och Sveriges historia, namnen Czarniecki och Karl XII.

För alltid ha de forna tvistigheterna och hatet dömt. De nuvarande politiska, ekonomiska och kulturella förhållandena mellan Polen och Sverige utvecklade sig i en atmosfär av största vänskaplighet och vidaste samarbete, och idag kunna vi utan smärta, på ett objektivt och kritiskt sätt, uppdraga konturerna av detta avlägsna tidsavsnitt i de polsk-svenska förhållandena.

Slutet av XVI: de och början XVII: de århundradet är ett tidsskede, då Polens och Sveriges makt i mellersta och norra Europa nådde zenit. Jagiellonernas Polen bemäktigade sig helt Osterns södra kuster, sedan det fullständigt förintat Korsriddarorden och sedan unionen mellan Polen och Lithauen slutgiltigt konsoliderats.

Sverige under Gustav Adolf bemäktigade sig, efter Tillys besegrande vid Leipzig 1631, de nuvarande tyska länderna och blir situationens herre i norra Ostern.

Oster om Polen och Sverige sträckte sig Osterns omätliga vidder, där det ryska riket började taga form, sedan det kastat av sig tatarernas ok. År 1562 söker för första gången tsar Ivan den förskräcklige föra fram Ryssland till Osterns kust; genom att bemäk-



Karl XII, Król Szwecji, według współczesnego sztychu niemieckiego. Ze zbiorów p. A. Ziemięckiego. — Karl XII, Konung av Sverige, enligt ett samtida tyskt kopparstick. Ur herr A. Ziemięckis samlingar.

Znalezione na: www.magemar.com.pl

tiga sig Livland önskar han slå in en kil mellan Polens Osterns besittningar och Sverige.

Försöket lyckas ej.

Batory ointetgör 1582 Rysslands avsikter för en lång tid framåt, men den Förskräckliges planer bebåda redan ankomsten av det nya Rysslands och dess politikens byggherre, Peter den store.

Det tycktes som om mellan Polen och Sverige intet hindrade ett samförstånd, och att man gemensamt noggrant uppmärksammade de förvandlingar, som vid denna tid fullbordades i grannlandet Rysslands statliga och samhällsstrukturen.

År 1587 uppsattes genom val Sigismund III Vasa, Sveriges kronprins, på Polens tron. Under en lång följd av år drar Sigismund in dynastiska tvistigheter med de svenska Vasarna i Polens politik. En rad krig mellan Polen och Sverige följde, krig om rät-

ten till tronen, krig som höljde de båda folkens vapen med ära, men likväl obehövliga krig på grund av Polens och Sveriges politiska ställning gentemot Ryssland. Tyvärr var detta en tid i Europas liv, då folkens intressen voro helt underordnade de regerande dynastiernas intressen. Något som helst samförstånd är det ej tal om. Jagiellonernas idé, som bestod i att bemäktiga sig den ryska östern och hittills följts konsekvent i Polens politik, snedvrides för alltid.

Den tid då de båda folken samtidigt skulle förstå denna idé, kommer något senare, nämligen med Karl XII, men då hindra sachsarna, som nu sitta på Polens tron, idéns realiserande. För övrigt blir ej längre Polen, som vid denna tid helt kort styrdes av Leszczyński, någon tillräckligt stark bundsförvant.

Under de polsk-svenska krigerna på Vasakonungarnas tid, började den rys-

ka mącen wxa, och det ryska riket, som såg skiljaktigheten i de dåvarande herrarnas till Östersjön strävanden, adopterade tanken på att behärska havet så som en av sin politiks viktigaste uppgifter.

S följer det hotfulla och tragiska året 1700.

Rysslands politik beträffande Östersjön har redan kristalliserats.

I spetsen för denna politik står Rysslands reformator, Peter.

Sverige har på sin tron sin strste hjälte.

Sista akten i striden om besittningen av Östersjön begynner.

Gemensamheten i Polens och Sveriges intressen på havet r då klar och tydlig för båda folken. Tyvärr innehas Polens tron av Sachsarna, vilka som typ fr de tyska smfurstarna, icke förmå stla sig in i den polsk-svenska politikens innersta mening. Karl XII, som sker omintetgöra Rysslands ansträngningar, måste först börja krig med Sachsarna och på Polens tron uppsätta en polack, Leszczyński, för att på detta sätt draga in Polen i de gemensamma intressenas

sfär, vilka gå ut på att besegra Ryssland.

Karl XII:s stora planer, vilka voro liksom ett återupptagande av Jagiellonernas gamla id, blevo kullkastade r 1709 vid Poltava.

Karl XII:s fälttåg till Ryssland måste ur politisk synpunkt bedömas som en av länkarna i en obruten kedja av krig mellan Polen och Ryssland, börjande från Boleslaw den tappre och gående över Jagiellonerna, Batory och Vasarna.

Svenskarnas nederlag vid Poltava bestämde Rysslands vidare politik gentemot Polen och Sverige. Följden av detta nederlag blev, att Sverige helt trängdes tillbaka till den skandinaviska halvön, och att hos Peter den store tankar på Polens framtida delning väcktes.

Just detta historiska moment r tragiskt i de polsk-svenska förhållandenas historia. Då man äntligen kommit till samfrstand beträffande nödvändigheten av samarbete gentemot Rysslands växande mkt, voro båda rikenas krafter uttömda, Sveriges i militärt avseende, Polens i såväl militärt som ekonomiskt avseende, och man

var icke i stånd att motsätta sig den stra grannens planer.

S gestaltade sig den stora förflutna tiden. Och den förgick icke förgäves. Ur världskrigets eld och aska uppstod ett oberoende Polen och åter stödde det sig på Östersjön. Sverige var det rike, med vilket Polen i främsta rummet knt förbindelser stödda på uppriktig vänskap.

Gdynias kraftiga utveckling som polsk hamn r av betydande hjälp vid knytandet av dessa förbindelser. Det r karaktaristiskt, att från det Gdynia öppnades för fartygstrafik, var de svenska fartygens tonnage genast så stort, att det översteg alla andra under främmande flagg in — och utgående fartygs sammanlagda tonnage. Och detta r alltjämt förhållandet.

Detta faktum för samarbetet av idag mellan Polen och Sverige vittnar om, att de båda rikenas intressen i Östersjön voro och äro gemensamma, och att tvisterna och krigen fr århundraden sedan endast på konstlad väg, genom en olycklig hruva av stridiga intressen mellan dynastierna, voro påtvingade de bda folken.

DR. JAN ROZWADOWSKI

Znalezione na: www.magemar.com.pl



SZWECJA — SVERIGE

SZKIC FIZJOGRAFICZNY. — EN FYSIOGRAFISK SKISS

Nasz najbliższy sąsied zamorski, którego wybrzeża (przylądek Torhamn w Blekinglnie) oddalone są od ujscia Pianaicy zaledwie o 200 km. w linii powietrznej, do którego drog morską od Gdyni do Karlskrony wynosi około 300 km, jest zadziwiająco mało znany w naszym społeczeństwie, jakkolwiek losy narodów polskiego i szwedzkiego s wielokrotnie powiązane w dziejach Europy, zrwno w czasach rozkwitu ich potęgi mocarstwowej, jak i w godzin upadku¹⁾. To stosunkowo sbe zainteresowanie naszego społeczeństwa Szwecj jest przede wszystkim rezultatem wielowiekowego odciecia Polski od Bałtyku, lecz dziś musi nastpi w tym względzie gruntowna zmiana.

Szwecja — Sverige (czytaj Sferje) w swoich obecnych granicach zajmuje powierzchnię około 450 tys. km², t. j. stoi na 5-em miejscu wśród państw europejskich, przewyższając Polsk o $\frac{1}{5}$ jej obszaru. Wielką t przestrzeń zamieszkuje jednakowoż zaledwie 6 milionów ludności, co stanowi w porównaniu z Polsk gstoc o 5 razy mniejszą.

Granica lądowa Szwecji nie przedstawia się korzystnie: na zachodzie niedostępny łańcuch gr Skandynawskich oddziela ją od Norwegji, tworząc możliwe przejcia jedynie w pobliżu wybrzeży Skageraku, oraz w częsci srodkowej od stersundu do Tron-

hjemu; na północnym wschodzie linia graniczna z Finlandj przebiega przez okolice pustynne, pozostające bez znaczenia dla obydwóch państw. Granica morska, prawie takiej długości jak lądowa, obejmuje całe zachodnie wybrzeże Bałtyku i zatoki Botnickiej, oraz wschodni brzeg ciesny Sundu i Kategatu. Wybrzeża Szwecji s wspaniale urozmaicone szerokimi ujsciami rzek i licznymi zatokami, tworzącymi doskonałe porty (Sztokholm, Malm, Gteborg, Hlsingborg, Karlskrona, Nykping, Gvle, Sundersvall i t. p.). Morze u szwedzkich wybrzeży usiane setkami oderwanych od lądu wysp i wysepek, pod których ochron latwo jest małym statkom dotrzeć do przeciwnego brzegu Bałtyku; wyspy duńskie zs acz południową Szwecj jakby pomostem z Europ srodkow²⁾. Jeżeli dodamy do tego ogolne pochylenie powierzchni kraju ku Bałtykowi, powodujące bieg rzek w tym samym kierunku, stanie się zupelnie zrozumiale i poniekad konieczne odwieczne dążenie Szwedów na południowy wschód do opanowania Europy srodkowej i Rusi, tej niezmierzonej „Gardariki” — krainy grodów, przez którą prowadziła droga do morza Czarnego a dalej do zlotodajnego Bizancjum. Stąd powstało późniejsze skrzyżowanie si interesów Szwecji i Polski, która oparta plecami o Sude-ty i Karpaty, miała oczy zwrócone

również ku tajemniczemu wschodowi.

W budowie powierzchni Szwecji również nastęrcza się pewna analogia z Polsk. Obydwa kraje mają całą niemal powierzchnię pochyloną ku morzu Bałtyckiemu, od strony lądu zs s odgrodzone górami granicznymi o jednakowym niemal wzniesieniu nad poziomem morza, aczkolwiek Karpaty należą do gór w Europie najmłodszych, zbudowanych przeważnie z nie-trwałego materiału skalnego, góry zs Skandynawji stanowią granitowy pie prastarego, potężniejszego niegdys od Alp, paleozoicznego łańcucha gr Kaledoniskich.

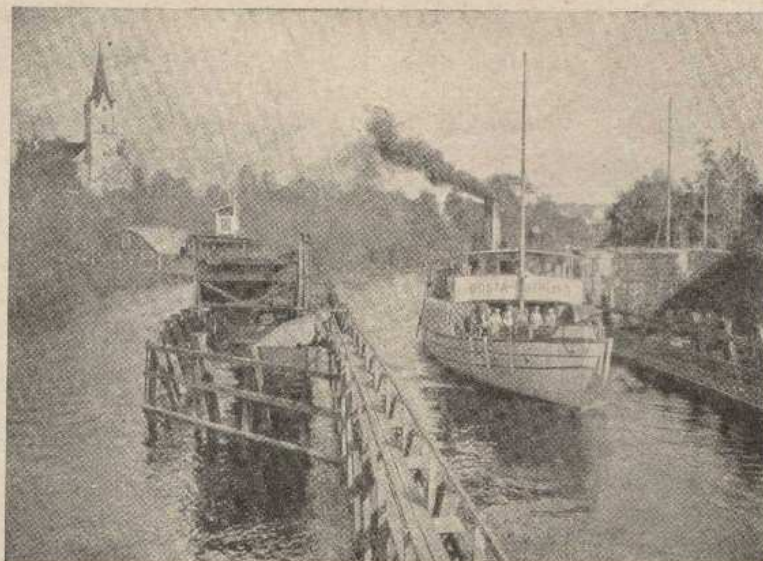
Jakkolwiek na mapach geograficznych Skandynawja robi wrażenie kraju górzystego, w odniesieniu do Szwecji sd ten słuszności nie ma. Zaledwie bowiem 8% powierzchni tego kraju wznosi się ponad 600 m. nad poziomem morza (w Polsce około 4%), cała zs częstą południowa stanowi nizin kilkadziesiat zaledwie metrów wysoką. Północną częstą kraju zajmują wschodnie stoki gr Skandynawskich, ongiś strzelających niebotycznymi turniami, obecnie zs w swych największych, w granicach Szwecji, iskrzących si wiecznymi lodami rozległych szczytach Kebnekaise (2123 m), Sarentjkko (2090 m) i Sulitelma (1914), daleko niesiegajcych wysokości Tatr. W południowej nizinnej czci kraju Skone czyli Gtarike wzniesienia o najwyszych punktach Tomtabacken (377 m) i rudonośnym Tabergu (343 m) mają równe prawo do nazwy „góry”, jak nasza Szwajca-

¹⁾ W traktacie z roku 1764 Fryderyk II Pruski umieci tajny artykuł o rozbiórze Szwecji.

²⁾ Ciesna Sund w najwejszym miejscu ma szerokości zaledwie 3,5 km, przy 7—20 m. głębokości.

rja Kaszubska ze swoją Wieżycą (331 m). Górąmi też nazywają tubylcy pagórki stukilkudziesięciu metrowej wysokości rozsiane po równinie, przy morzu zaś tworzące strome wybrzeża, jak np. przylądek Kollen (118 m) dźwigający na sobie latarnię morską — drogowskaz dla okrętów u północnego wejścia do Sundu. Przez Szwecję środkową ciągnie się w kierunku równoleżnikowym szeroki pas włąbień, sięgających nieraz kilkudziesięciu metrów niżej poziomu Bałtyku i wypełnionych niezliczoną ilością dużych i małych jezior. „Kiedy Pan Bóg rozdzielał wodę i ziemię, zapomniał o Södermalanie” mówi tamtejsze przysłowie. Największe z tych jezior Vänern zajmuje powierzchnię 5,5 tys km² t. j. zalałoby cały nasz Śląsk i parę sąsiednich powiatów, jezioro Vättern jest nieco większe od powiatu warszawskiego, Mälarn zaś ze wszystkich zatokami przewyższa tysiąc km² powierzchni.

Dzięki okoliczności, że dno wielkich jezior leży poniżej poziomu Bałtyku w związku z obecnością na ich wybrzeżach muszli mięczaków morskich i szczątków innych istot pochodzenia



Krajobraz ze środkowej Szwecji.

Landskapsbild från mellersta Sverige.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



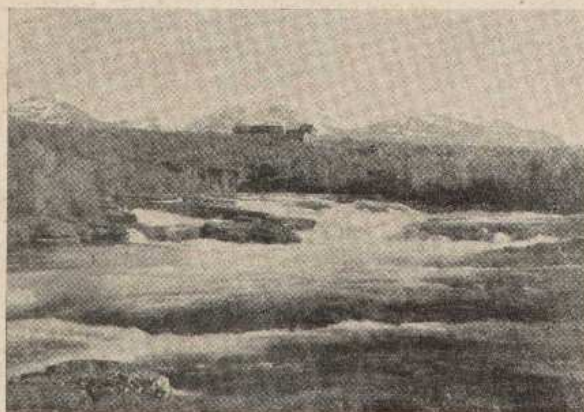
Visby. Resztki murów obronnych. —
Visby. Ringmuren.

oceanicznego, nasuwa się przypuszczenie, iż jeszcze nie w tak odległych czasach pas wielkich jezior szwedzkich tworzył cieśninę, łączącą Bałtyk z morzem Północnym. Ruchy skorupy ziemskiej, które spowodowały zanik tej

cieśniny, nie ustały do dni naszych i, jak stwierdziły obserwacje, północne wybrzeża Bałtyku podnoszą się z szybkością 160 cm. w ciągu stulecia. Jeżeli szybkość ta nie ulegnie zmianom w ciągu trzech — czterech tysięcy lat, północna część zatoki Botnickiej zamieni się w słodkie jezioro, oddzielone od Bałtyku progiem Kwar-kenu.

Dominujący wpływ na krajobraz szwedzki wywarł lądolód dyluwialny, który w Skandynawji działał najpotężniej i pozostawał dłużej, niż w innych krajach Europy. Jeszcze dotychczas resztki mocarnego ongiś żywiołu zdobią rozległe szczyty gór ocalałych od jego druzgoczącego uścisku. Kto obserwował polodowcowe doliny Wysokich Tatr, tego wyobraźnia potrafi odtworzyć krajobraz stoków gór Skandynawskich, powiększając stokrotnie obrazy tatrzańskie. Jakby gigantycznym heblem lodowca wygładzone turnie wznoszą się ponad wyciągnięte

w kierunku południowo-wschodnim, pozbawione gleby regle, na których rumowisku niemal nagim szumią dziki, niedostępne lasy szpilkowe „skog”. Istna mieszanina kamieni, mchów, obnażonych korzeni, pni strzelających ku niebu i próchniejących na ziemi, porostów zwisających z u-schłych gałęzi, traw i krzaków, przedstawia się oczom turysty w wiecznym półmroku tych lasów majestatycznych w swej pierwotnej krasie. Naprawdę potworne duchy leśne „trolle” nie mogły wybrać dla siebie lepszej rezydencji na całej kuli ziemskiej. W głębi dolin o zboczach urwistych mkną siwe spienione wody niezliczonych rzek górskich, zadziwiająco w swym biegu równoległych. Jakkolwiek warto mkną te rzeki, ciężkie nieraz głazy dźwigając na swych pienistych grzbietach, stary granit nie łatwo się poddaje ich wysiłkom, zacięcie się broni od zniszczenia i zmusza potoki do tworzenia niezliczonych bystrzyn i wodo-



Laponja. Stacja turystyczna w Abisko. —Lapland.
Abisko turiststation.



Obrazek zimowy w Laponji. — Vinterbild från Lapland.

spadów nieraz o kilkudziesięciometrowym spadku. Górny bieg wszystkich tych rzek składa się z łańcuchów niezliczonych jezior, połączonych krótkimi rwąciami potokami lub wodospadami; czarujące są te obramowane ciemnym lasem jeziora, „błękitne oczy przyrody”, w których kąpią się uwodzicielki „skogfru”, driady — rusalki północy, a których tafle stalowe odbijają o zmierzchu rozwiane warkocze i połyskującą broń męźnych walkirij, mknących wysoko w niebie na rozszalałych rumakach śród chmur skłębiionych do Walhalli na ucztę bohaterów.

Nierówności łóżysk rzek Szwecji czynią ją niezdatnymi do żeglugi mimo sporego zasobu wody, natomiast wartość prądu daje się wyzyskać jako „biały węgiel”, siła poruszająca maszyny licznych warsztatów. Jak wielkie są tu zasoby energii wód płynących, można sądzić z tego, że siła jednego tylko wodospadu Trollhätten — czyli „Czapka króla”, na rzece Götaälv, obliczona jest na 225 tys. koni mechanicznych.

Zupełnie odmienny, pogodny i radosny jest krajobraz Szwecji południowej. Działalność wielkiego lodowca wyraziła się tam w formach podobnych do tych, jakie możemy zaobserwować na naszym pojezierzu Pomorskim, czy też Wileńskim. Miazdząca siła mas lodowych ustępuje tu miejsca siłom twórczym, które nagromadziły potężne zwalę gruzów, piasku i gliny w postaci moren i ozów, charakterystycznych wzniesień o podłużnych lub półkolistych kształtach, trzymających w swych ramionach znowuż niemało jezior i stawów podobnych, jak bracia, do naszych pomorskich, bowiem powstały one w tych samych warunkach. Na żyzniejszych glebach tej krainy bezkresne ongiś lasy typu zachodnio-europejskiego z drzew przeważnie liściastych nie stanowią obecnie dominują-



Krajobraz z Laponii. — Landskapsbild från Lappland.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



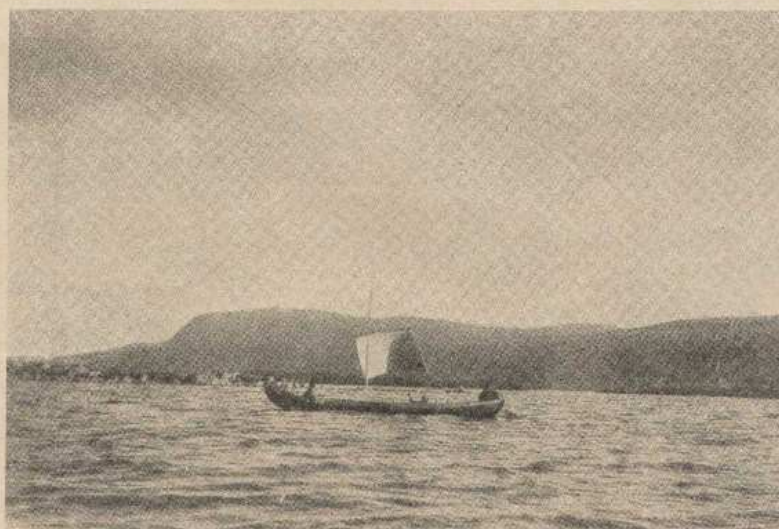
cej cechy krajobrazu. Wytrzebione przez człowieka musiały ustąpić miejsca rozległym łanom zbożowym oraz ogrodów drzew owocowych. Taki los czeka puszcze całego niemal świata, w Szwecji zaś niszczenie lasów posuwa się szczególnie szybko z powodu obecności złóż rudy żelaznej, miedzianej i innych, oraz dzięki temu, że właściwości klimatyczne nadają pniom drzewnym nadzwyczajną równość, wytrzymałość i elastyczność, dla których materiał ten jest poszukiwany przede wszystkim do wyrobu masztów okrętowych. Zbyt szerokie użytkowanie drzewa w celach przemysłowych i eksportowych doprowadziła do zubożenia leśnego pewnych okolic w takim stopniu, że import węgla kamiennego stał się konieczny dla podtrzymania dalszego rozwoju hutnictwa. Do tego należy dodać, że lasy w części północnej rosną bardzo powolnie,

na znacznie wyższych wysokościach raz wyrąbany las już nie porasta na nowo, lecz zostaje zastąpiony wysokogórską roślinnością typu alpejskiego.

Dzięki znacznej, na 1600 km, rozciągłości Szwecji w kierunku południowym, na terytorium jej przebiegają granice zasięgów więcej niż 2000 roślin dziko rosnących i uprawnych. Istny to raj dla botanika; nie dziw więc, że kraj ten wydał genialnego Karola Linneusza, twórcę naukowej klasyfikacji roślin i zwierząt.

Południowy cypel Szwecji leży na szerokości północnej Wileńszczyzny i ma klimat podobny do naszego Pomorza; północne zaś okolice sięgają daleko za koło biegunowe. Rozjaśniona jedynie blaskiem zorzy północnej kilkutygodniowa zimowa noc polarna równoważy się w lecie tyleż czasu trwającym dniem z niegasnącem słońcem nad widnokręgiem. Cudowny widok rozlewa się wtedy ze szczytów gór, położonych w pobliżu koła biegunowego; nad północną stroną widnokręgu tkwi purpurowa o fantastycznych kształtach tarcza słoneczna, którego czerwień odbija się delikatnymi barwami tęczy na lekkich chmurkach i ośnieżonych szczytach gór; kraje zaś na południe położone toną w półmroku łagodnym i mglistym.

Położone na jednakowej szerokości geograficznej ze Skandynawią części Azji i Ameryki są skute wiecznymi lodami, w Europie zaś dzięki ogrzewającemu wpływowi ciepłych wód prądu zatokowego temperatura podnosi się o jakieś 10° wyżej, niż na takiej szerokości bywa, umożliwiając uprawę jęczmienia nawet w pobliżu koła biegunowego. Dłuższy dzień, a więc prawie całą dobę trwające naświetlanie słoneczne powoduje, że czas potrzebny na dojrzewanie jęczmienia pod 70° szer. pół. jest również długi, jak w południowej Europie. Główna



Lapońska łódź żeglowa. — Lappsegats på Torneträsk, Lappland.



Biała noc. — Midnattssol i Lapland.

przeszkodą rolnictwa jest szybki spadek temperatury w jesieni, na skutek którego już w początkach września przymrozki podczas t. zw. „żelaznych nocy” niszczą niedojrzałe zboże. Ciekawe jest spostrzeżenie, że jagody i owoce szwedzkie są mniej słodkie, lecz bardziej aromatyczne od południowych, a więc są cenione przez gospodynie jako znakomite, nadające się na konfitury.

Rozległe lasy Szwecji nie są jednak bogate w zwierzyinę, a to na skutek strasznego tępienia jej przez myśliwych, dla których polowanie nieraz jest źródłem egzystencji. Zwierzęta drapieżne, dawniej zagrażające nie tylko bydłu, ale nawet ludziom, prawie znikły od czasu wprowadzenia specjalnych premij za ich tępienie. Natomiast stale się zwiększa ilość ptaków śpiewających, zwłaszcza na południu, jako rezultat powiększenia powierzchni pól uprawnych oraz troskliwej ochrony ze strony władz i społeczeństwa, czem my niestety pochwalić się jeszcze nie możemy.

Będąc krajem o niezrównanej piękności krajobrazu, krajem ośnieżonych szczytów i zielonych dolin, tonących w chmurach skał i modrych jezior, nie jest jednakowoż Szwecja krainą gościnną dla człowieka, gdyż zbyt twarde stawia mu warunki, zbyt dużo pracy wymaga do opanowania swych bogactw naturalnych. To też od czasów, o których nie pozostało innych pamiątek prócz „sag” lub nawet od czasów, które pozostawiły po sobie jedynie pamiątki nieme w postaci dolmenów (stendösar), kurhanów mogiłnych (hällkistar), grobowców, podobnych do galeryj olbrzymów (jättestägor), lub też zbroi, narzędzi i szkieletów, kraj ten zaludniony był słabo, osady ludzkie skupiały się głównie wzdłuż wybrzeży, umożliwiając stosunki z innymi ziemiami drogą morską.

Wykopaliska przedhistoryczne świadczą, że pierwsi ludzie na półwyspie pojawili się w epoce używania narzędzi z kamienia szlifowanego, wyroby zaś brązowe przenikały do tych pierwotnych mieszkańców z południa wzdłuż Dunaju i z biegiem rzek, płynących do morza Bałtyckiego.

Pamiątki tej epoki, zawierające wizerunki wielkich statków, kolas, wozów, zwierząt domowych, wojowników, marynarzy i myśliwych, misternie ozdobione diademy i wazy, świadczą o wysokiej kulturze mieszkańców, w której archeologowie podejrzewają wpływy sztuki etruskiej. Natomiast w epoce wyrobów z żelaza wyraźnie daje się odczuć potężny wpływ Rzymu antycznego, którego kultura przenikała na półwysep za pośrednictwem celtyckich szczepów, zamieszkających w Europie środkowej. Od tych czasów zachowały się na kamieniach, wyrobach z kości, drzewa, żelaza i metali tajemnicze napisy „runar” czyli „runir”, złożone z liter pokrewnych abe-

cadu łacińskiemu. Jeszcze w wieku XIII temi znakami były pisane księgi np. Ustawy Skone — „Skonelagen”. Na wyspie Gotlandji przetrwały „runar” aż do wieku XVI i bardzo powoli zostały zastąpione przez nowoczesne litery, tak samo jak dotychczas bardzo powoli zanikają wśród ludności wiejskiej ślady dawnych wierzeń pogańskich i związanych z nimi obrządków. Kult czwartku „Thorsdaga” t. j. dnia boga Thora dotychczas żyje wśród mniej kulturalnych warstw jako przesąd, zabraniający wykonywania w tym dniu jakichkolwiek obrządków chrześcijańskich.

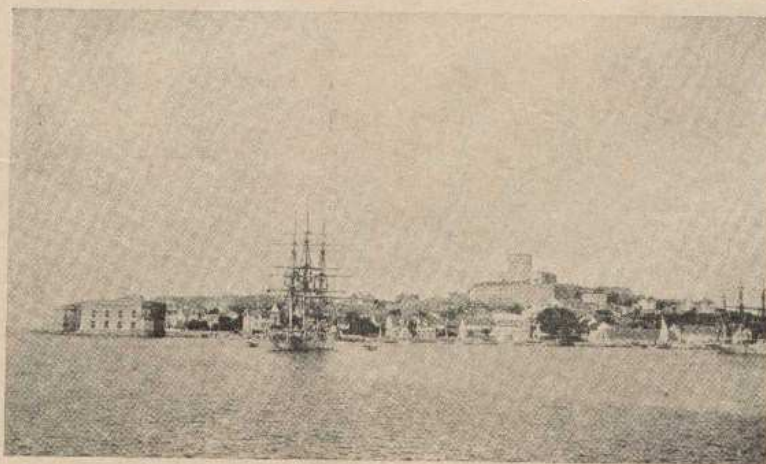
O rozległych na zaraniu średniowiecza stosunkach z Bizancjum świadczą bardzo liczne wykopaliska monet greckich na wyspach Olandji i Gotlandji; znajdowane tamże monety arabskie, zawiezione z Bagdadu i Charasanu są dowodem aż tak daleko posuniętej ekspansji skandynawskiej, której kres położyły w wieku XII wojny narodów na południowej Rusi.

Twarde warunki bytu, ustawiczna walka z przyrodą, wiecznie groźne szumiące morze wyrobiły niezłomny charakter skandynawów. Od czasów, których dzieje w żadnej księdze ówczesnej zapisane nie zostały, drużyny walecznych Waregów podbijały Ruś i narzucały jej swych władców. Żelazne pułki Gustawa Adolfa i Karola XII szły na podbój Europy środkowej. Nie załamała się ta odwaga i dotychczas, lecz skierowana została nie na podbój państw i narodów, lecz na opanowanie wrogich człowiekowi żywiołów dalekiej północy.

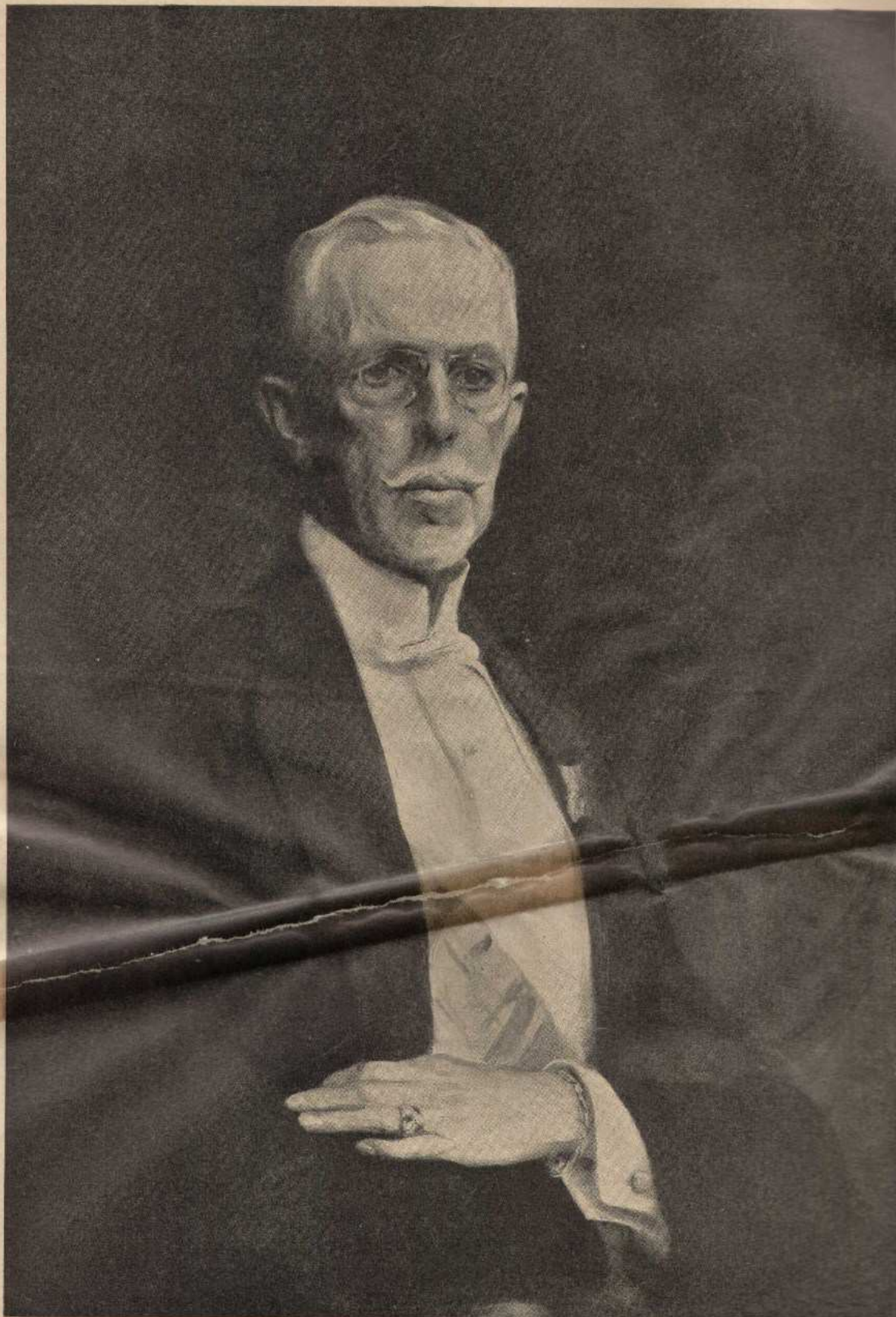
Długo trzeba byłoby wyliczać śmiałych uczonych, odważnych podróżników i badaczy, których szczytny lańcuch wśród załogi nieszczęśliwego sterowca „Italia” zamyka tragicznie zaginiony na krach oceanu Lodowatego docent Uniwersytetu w Upsali, Malmgren, ostatnia szlachetna ofiara wielkiego duchem narodu na ołtarzu wiedzy i dobra ludzkości.

Prof. P. ORDYŃSKI

Sekretarz Polskiego T-wa Geograficznego w Warszawie.



Miasto i wyspa Marstrand u zachodnich wybrzeży Szwecji. — Vy av Marstrand.



J. K. M. KRÓL GUSTAW V — H. M. KONUNG GUSTAV V.

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-438 Szczecin
tel. 091 4340214



PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI JÓZEF PIŁSUDSKI.
POLENS FÖRSTE MARSKALK JÓZEF PIŁSUDSKI.



PROF. IGNACY MOŚCICKI, PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.
PROF. IGNACY MOŚCICKI, POLSKA REPUBLIKENS PRESIDENT.

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Cena 3 zł.

**Rejentalnie stwierdzony nakład niniejszego numeru
wynosi 35.000 egzemplarzy.**

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214