

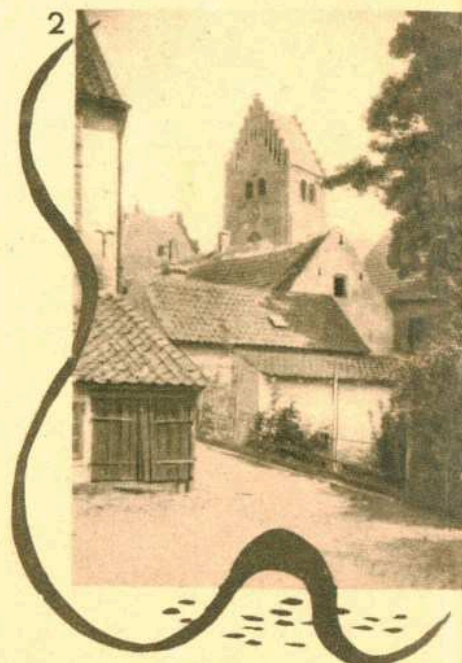
MORZE I KOLONIE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZESZYT 4

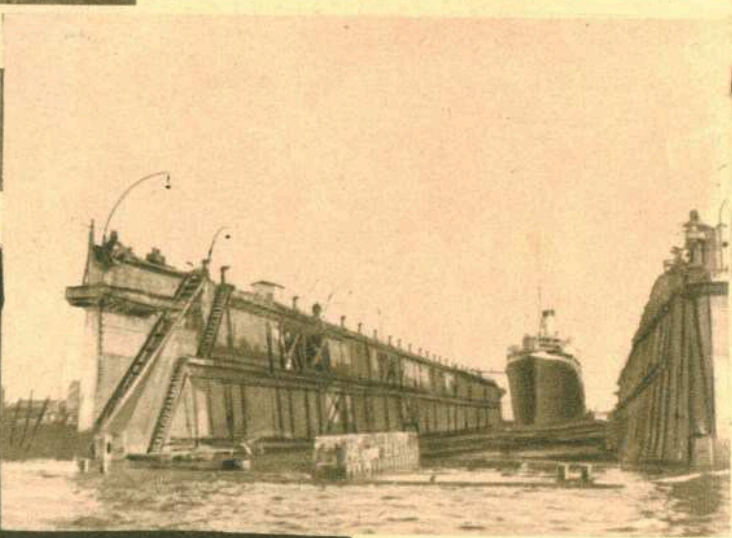
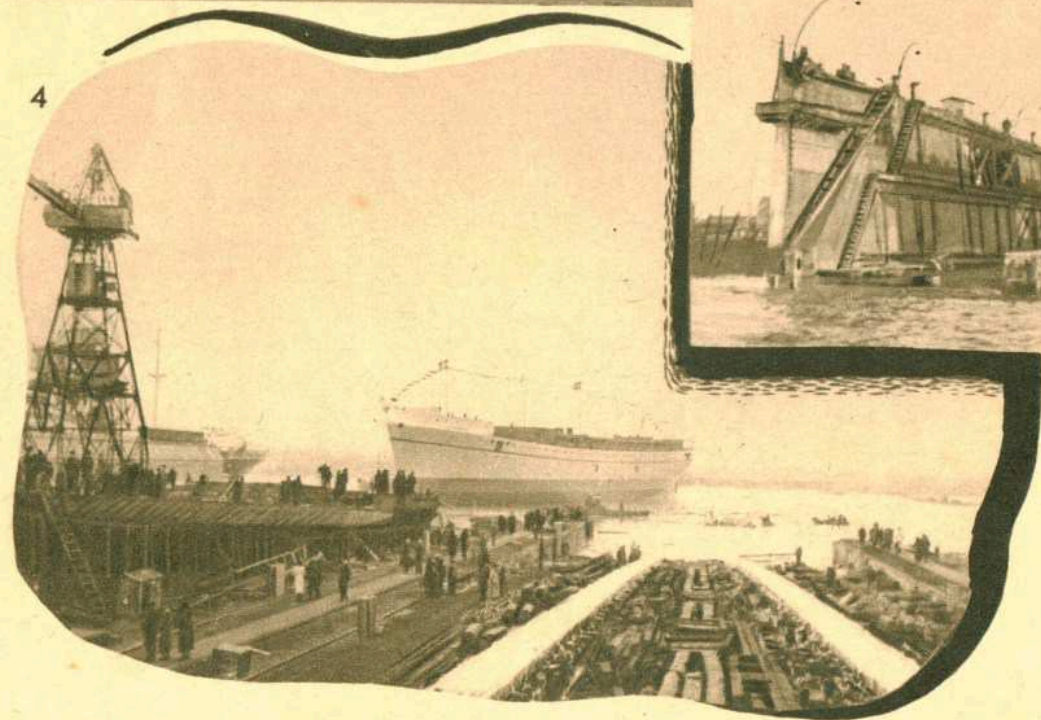
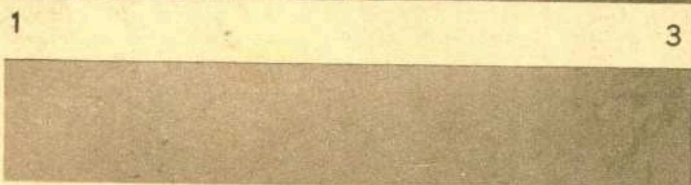
KWIECIEŃ 1939



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

W dniu 25 lutego b. r. został spuszczonej na wodę w stoczni duńskiej w Nakskov nowy polski statek m/s „Chrobry”. Statek ten będzie wykonany na jesieni i wraz z bliźniaczym statkiem m/s „Sobieski” zastąpi kursujące obecnie na linii Gdynia — Ameryka Południowa statki „Pułaski” i „Kościuszko”.

1. M/s „Chrobry” w chwilę po wodowaniu; 2. Fragment małego miasteczka w południowej Danii; 3. Stocznia w Nakskov, na której budowany jest „Chrobry”; 4. M/s „Chrobry”.



MORZE I KOLONIE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 4

Warszawa, kwiecień 1939 r.

Rok I (XVI)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dlaczego i z kim

Z radością i dumą mogą dzisiaj członkowie Ligi powiedzieć, że rośnie liczba tych, którzy rozumieją konieczność wyjścia poza granice Polski drogą morską, z wyrobami polskiego przemysłu, by w zamian uzyskać potrzebne surowce.

Będzie to bezsporną zasługą LMK, że sprawa ta staje się coraz bardziej bliska społeczeństwu, że hasła kolonialne podejmują dzisiaj organizacje polityczne, jak ostatnio OZN i że od paru lat sprawą tą zajął się czynnie Rząd Rzplitej.

To wszystko prawda, jak prawdą jest, że nigdy w naszych dążeniach kolonialnych nie było chęci naśladowania innych, szukania na tej drodze zaspokojenia ambicji politycznych, czy — posunięć taktycznych, by zgoła inne cele realizować. Jeżeli jest na świecie jaki naród, który naprawdę odczuwa głód surowców, brak rynków zbytu, które są mu potrzebne dla zapewnienia swoim synom ludzkich warunków życia — to tym narodem jest Polska.

Nasze dążenia do bezpośredniej eksploatacji surowców nie kryją imperialistycznych zamierzeń, by później, siłą swojego przemysłu, siłą swojego pogotowia wojennego zapanować nad słabszymi. Rynki zbytu nie po to są nam potrzebne, by ciągnąć nadmierne zyski i bogacić się, jak to czyni dzisiaj wielu, ale po to, by za towar polski móc nabywać surowce, by robotnik polski mógł mieć w kraju pracę i ludzkie warunki bytu. Nie z nadmiaru bogactwa, nie z żądz do panowania nad innymi, wyrosły nasze dążenia kolonialne, ale z nadmiaru energii, rąk roboczych, z wielkiego niedostatku, który jest udziałem szerokich rzesz młodego pokolenia Polaków — powstały nasze potrzeby kolonialne i wołanie o należyty udział w pracy na rozległych a pustynnych przestrzeniach ziem zamorskich.

Stanowisko opinii publicznej w Polsce w tych sprawach było jasne i wyraźne od samego początku wysunięcia tych spraw przez Ligę Morską i Kolonialną. Mogła istnieć niewiara i brak zrozumienia, że na tej drodze da się gospodarczą siłą Polski podźwignąć. Nie było natomiast nigdy nieufności co do podstawowych założeń wysuwanych haseł. Nikt w Polsce nie wierzył ani przypuszczał, że Liga Morska i Kolonialna, rozbudzając zainteresowanie sprawami kolonialnymi, pragnie opinii publiczną w Polsce wiązać z podobnymi dążeniami innych państw. Bo w Polsce istnieje „zdrowy chłopski rozum”, który ostrzega, że nic nie można otrzymać od tych, którzy sami sięgają po kolonie, nie tylko, jako po rynki zbytu i tereny surowcowe!

Jest rzeczą oczywistą, że świadomość kolonialna Polski dojrzała i w świetle rozgrywających się wydarzeń na szerokim świecie. Było i jest naszym moralnym prawem głoszenie tezy, że przy stole obrad kolonialnych, do których zasiąść mogą narody, że przy tym stole nie może zabraknąć Polski. Było też i jest prawdą, że Polska nigdy nie sprzymierzy się z tymi, którzy by chcieli prowadzić wojnę... o kolonie przeciwko Francji czy Anglii. Za pomoc w „takiej wojnie”, gdyby była nawet zwycięska, kolonij byśmy nie otrzymali, natomiast moglibyśmy się dostać pod przemożne wpływy nowego imperium, już nie tylko kolonialnego. Jest to tak oczywistą prawdą, jak i to, że Polska, zainteresowana w utrzymaniu pokoju, zerwie się zawsze do walki, gdy będzie chodziło o jej własny byt niepodległy, lub bezpieczeństwo związanych z nią sojuszami narodów.

Wszystko to jest bardzo jasne — a jednak pisać o tym trzeba, bo jakże często, dążenia nasze do siły gospodarczej, do zapewnienia Polsce dopływu soków żywotnych, oceniane czy też podejrzewane były na szerokim świecie jako chęć współdziałania z imperialistycznymi dążeniami innych.

Nareszcie, choć pojedyncze, rozlegają się już w parlamencie angielskim a także na łamach prasy francuskiej głosy, które świadczą, że się zaczyna rozumieć nie tylko dążenia polskie, ale i konieczność ich zaspokojenia. Huragan wydarzeń, który przechodzi ciągle nad Europą i zmienia z godziny na godzinę jej układ polityczny, dostarcza dosyć dowodów, jak ważna jest dzisiaj i być może jutro rola Polski. Nasza siła, nasza troska o jej wzmocnienie w dziedzinie gospodarczej powinny znaleźć zrozumienie u państw bogatych, rozporządzających rozległymi terenami, zapasami surowców. Każda pomoc, udzielona Polsce w tej dziedzinie, nie będzie na pewno pomocą, okazaną nam tylko, bądź wzmożeniem sił ogólnych, stojących na straży pokoju. A gdy świat urządzić trzeba nie tylko na dziś, ale i na dalekie jutro — zrozumienie naszych potrzeb musi zapewnić Polsce należyty i trwały udział w korzystaniu z bogactw świata i w pracy kolonialnej. Na pewno w tej pracy nie będziemy grozić zagładą innym, a praca nasza będzie należyty wkładem do dzieła cywilizacji, którą w koloniach rozwijają wielkie, zasłużone narody kolonialne. W interesie tych narodów, starych cywilizacją, kulturą i zasługami, ale i starych biologicznie, leży dopuszczenie młodego narodu, narodu w pełni rozwoju do pracy twórczej w koloniach.

Memel zamiast Kłajpedy

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Port w Kłajpedzie

Huragan wydarzeń przechodzi znów nad tą częścią Europy, w której żyjemy. Obchodzi wszystkich w Europie, ale przecież — rzecz zrozumiała — najbardziej nas. Postawa społeczeństwa polskiego wobec wydarzeń historycznych jest jednolita. Stoimy zawsze z wiarą, ramię przy ramieniu. Mamy o nich swój sąd i instynktem nakazaną postawę — męską, żołnierską.

Ostatnio, w związku z wcieleniem do Rzeszy kraju kłajpedzkiego, doszło do przemian i na Bałtyku. Nad morzem tym, pełnym i my, członkowie LMK, zaszczytną służbę społeczną i wszystko co nad tym morzem się dzieje, nas przede wszystkim, straż przednią społeczeństwa, obchodzi. Jakże więc przedstawiają się te przemiany w świetle faktów?

Odstąpiony Niemcom obszar kraju kłajpedzkiego obejmuje 2.657 km kw. i liczy około 150.000 mieszkańców, co mniej więcej stanowi 1/20 część całej Litwy i około 1/17 jej ludności. Strata jest tym poważniejsza, że z 90 km posiadanej przez Litwę wybrzeża morskiego, kraj kłajpedzki obejmuje 65 km, a Kłajpeda jest jedynym portem litewskim. Poza tym, w obrębie kraju kłajpedzkiego znajduje się część największej rzeki litewskiej — Niemna, wraz z jej ujściem.

Przez port Kłajpedę przechodziło 90 proc. litewskiego handlu zagranicznego, a Niemen grał ważną rolę arterii dla spławu drzewa. Obecnie przy Litwie pozostało około 25 km wybrzeża, z niewielkim i nieurządzonym portem Połoga, mającym znaczenie wyłącznie kuracyjno-turystyczne. Wprowadzie na zasadzie zawartej umowy, Litwa może nadal korzystać dla swoich celów gospodarczych z mającej

powstać wolnej strefy w Kłajpedzie i prawo to ma jej przysługiwać w ciągu 99 lat bezpłatnie, ze względu na znaczne inwestycje, dokonane przez nią w dziedzinie ulepszeń portowych. Czy jednak korzystanie z tego udogodnienia nie będzie równocześnie oddaniem się pod całkowitą supremację gospodarczą potężnego sąsiada, a co za tym idzie — i pod kontrolę polityczną?

Port morski, położony przy ujściu lub w pobliżu ujścia spławnej rzeki, sięgającej w głąb kraju, jest jego organem oddechowym, a zatem nieodzownym czynnikiem dla jego normalnego rozwoju.

Czy więc i o ile może ten organ zastąpić port cudzy, chociażby szeroko otwarty dla wszelkich operacji handlowych państwa zainteresowanego?

Państwo, pozbawione dostępu do morza, na ogół pozbawione jest podstaw prawdziwej niezależności politycznej i gospodarczej. Nie tylko jego rozwój, ale i niepodległość, są uzależnione od układu sił w tej części kontynentu, gdzie się ono znajduje, czyli opierają się na podstawach chwiejnych i podlegających zmianom. W ten sposób w Nowym Świecie egzystuje Boliwia, chociaż z powodu jej bogactw mineralnych, jeden z uczonych nazwał ją „srebrnym stołem na złotych nogach”. Bogactwa te jednak leżą w ziemi, na ich eksploatację brak środków, a państwo istnieje nie tyle dzięki idei sprawiedliwości panamerykańskiej, głoszonej na konferencjach, ile wskutek rywalizacji sąsiadów.

Bodaj że jeszcze bardziej jaskrawy przykład mamy na Czechosłowacji, ostatnio wykreślonej z liczby niepodległych państw Europy. Przyczyną upadku Czechosłowacji, poza złą polityką jej kie-

rowników i nie szukania od początku oparcia o Polskę, był m. in. brak dostępu do morza.

Słuszność tez powyższych nie ulega wątpliwości. Cios, który spadł na Litwę jest niewątpliwie bardzo ciężki zarówno pod względem gospodarczym, jak i politycznym. Na szczęście Litwa zachowała skrawek wybrzeża, gdzie, jeszcze przed odstąpieniem Kłajpedy, były dokonywane prace przygotowawcze, zmierzające do budowy nowego portu w Świętej. Nie jest to rzecz łatwa, ale od czegoż jest niezłomna wola i hart ducha narodu litewskiego, zaszczytnie i powszechnie znanego z tych cennych zalet?

Wracając do zagadnienia Kłajpedy, zaznaczyć należy, że wcielenie jej do Rzeszy jako incydent o charakterze międzynarodowym, również może pociągnąć za sobą pewne konsekwencje. Przede wszystkim — jako nowy „fakt dokonany“, jedno z serii „zaskoczeń“ politycznych, stosowanych przez Rzeszę wobec osi Londyn — Paryż. „Pokojowy“ charakter tej transakcji nie jest dla opinii publicznej argumentem przekonującym, chociażby ze względu na niewspółmierność sił obu kontrahentów.

Poza tym, W. Brytania i Francja mają i formalny powód do protestu, jako sygnatariusze konwencji kłajpedzkiej z roku 1923, która uznała suwerenność Litwy nad krajem kłajpedzkim. Protest ten jednak będzie prawdopodobnie bezprzedmiotowy, gdyż dwaj pozostali sygnatariusze konwencji — Włochy i Japonia — niewątpliwie uznają nowy stan rzeczy.

Zagadnienie więc pozostanie raczej w sferze ogólnych stosunków dwóch osi, jako przyczynek do dalszego ich zaostrenia.

Wreszcie jeżeli chodzi o nas, to jakkolwiek Polska nie była sygnatariuszem konwencji kłajpedzkiej, wszelkie zmiany status quo na Bałtyku nie mogą być dla nas obojętne.

Zresztą Polska ma również i pewne zainteresowania gospodarcze w porcie Kłajpedy, leżącym u ujścia Niemna, wypływające z pomyślnie zapoczątkowanej ostatnio współpracy obu narodów w tej dziedzinie i sprecyzowane w umowie handlowej polsko-litewskiej. Obecnie, wobec zmiany warunków politycznych, artykuły umowy, dotyczące Kłajpedy, będą musiały stać się przedmiotem nowych rokowań.

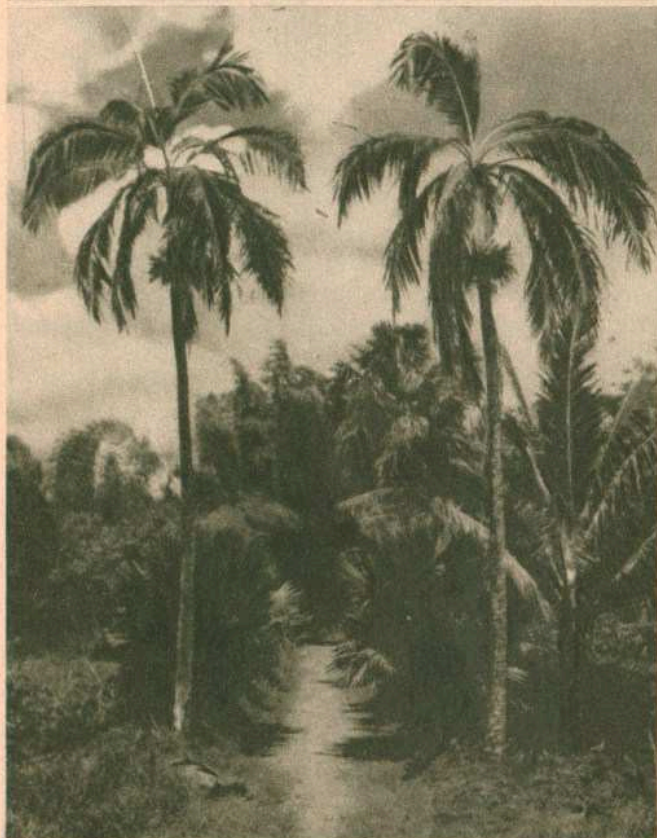
W związku z ratyfikacją traktatu handlowego polsko-litewskiego podkreślano w Sejmie, że właśnie upłynął rok od czasu uregulowania stosunków sąsiedzkich między wolnym narodem litewskim i wolnym narodem polskim na zasadach pełnego poszanowania podstawowych praw obu narodów i że droga, obrana przez Polskę, również i w przyszłości tworzyć będzie stałe warunki dla pomyślnego rozwoju współpracy obu państw i obu narodów. Referent tej ustawy w Senacie oświadczył, że społeczeństwo polskie w pełni odczuwa i rozumie ciężkie chwile, które przeżył ostatnio naród litewski — nasz sąsiad północny na lądzie i Morzu Bałtyckim.

Wśród członków LMK, którzy od dawna, z żywym zainteresowaniem śledzili prace litewskie w Kłajpedzie i dążyli do współpracy polsko-litewskiej i na odcinku morskim, ostatnie wydarzenia odbiły się bardzo silnym echem. Wierzymy, że naród litewski, naród pracy, hartu i upartej woli, mimo trudnych warunków, w jakich się obecnie znalazł, potrafi w oparciu o pozostały skrawek wybrzeża wyzyskać możliwości, jakie to wybrzeże mu daje i zdoła przywrócić równowagę gospodarczą zachwianą przez ostatnie wypadki.

W tych usiłowaniach i pracy towarzyszyć będą narodowi litewskiemu z naszej strony szczerze życzenia jak najlepszych osiągnięć i powodzenia. K. S.



Widok na Kowno



Zyjemy w czasach wielkich przemian politycznych i gospodarczych.

Żyjemy w czasach, kiedy lata końca XIX i początku XX stulecia, lata wolności handlowej i swobody migracji — należą już tylko do wspomnień.

Dziś, gdy tworzą się zamknięte kręgi wymiany gospodarczej, gdy panuje powszechne dążenie do samowystarczalności, gdy zamykają się granice dla emigracji z krajów przeludnionych — rozwijać się, krzepnąć, wzrastać w siłę i odgrywać rolę gospodarczą i polityczną w rodzinie narodów mogą tylko te państwa, które rozporządzają dostatecznie bogatymi w surowce i tereny osiedleńcze obszarami, te państwa, które posiadają kolonie.

Do państw kolonialnych należy przyszość, tylko one nie ugną się nigdy pod ciężarem czy braku surowców dla swego przemysłu, czy to braku rynków zbytu, czy też ziemi dla swych obywateli.

Polskie dążenia kolonialne oparte są na konieczności zapewnienia nam tych samych możliwości rozwoju, jakie posiadają inne narody, na konieczności przysporzenia Polsce podobnych korzyści z eksploatacji dóbr ziemskich, jakie przypadły już innym.

Liga Morska i Kolonialna od szeregu lat włączyła do swego programu pracy walkę o kolonie dla Polski. Liga Morska i Kolonialna i działacze skupieni pod jej sztandarami szerzyli niezmordowanie ideę kolonialną w Polsce i zapoznawali obcych z naszymi bolączkami i z naszymi potrzebami, które właśnie tereny zamorskie w znacznej

mierze mogłyby rozwiązać. Obecnie, gdy mamy już poza sobą pierwszy okres naszej pracy nad propagowaniem polskiej idei kolonialnej — możemy z dumą podsumować dorobek lat ostatnich, z radością patrzeć na wyniki naszej akcji.

Hasła kolonialne, głoszone przez nas, weszły do programu rządowego. Znałe są powszechnie oświadczenia miarodajnych polskich czynników, a ostatnio wypowiedziane przez min. Becka słowa w Komisji Spraw Zagranicznych Senatu w dn. 11 marca b. r., których tekst podajemy na innym miejscu — jasno formułują nasze zainteresowania.

Idea kolonialna przeniknęła do całego narodu i znalazła swój wyraz w ostatnich debatach parlamentarnych naszych Ciał Ustawodawczych. W przemówieniach posłów i senatorów brzmiała nie tylko troska o zapewnienie Polsce terenów kolonialnych, lecz również wezwanie do czynników rządowych, aby przystąpiły do realizowania hasła kolonialnego, do praktycznego przygotowania kadr fachowców dla pracy na obszarach, które nam, jako wielkiemu narodowi, prędzej czy później będą musiały przyspaść w udziale.

Hasła kolonialne, głoszone przez naszą organizację, przyjął za swoje i Obóz Zjednoczenia Narodowego. Już 21 lutego ub. r. szef O.Z.N. oświadczył, że Obóz „uważa kolonie za sprawę ogromnej wagi dla Państwa. Z tego względu — mówił — zaleca swym członkom czynne poparcie LMK, jako organizacji pracującej na rzecz tej wielkiej idei — własnych kolonii dla Polski“. Zaś ostatnio dn. 1 marca b. r. Rada Naczelna O.Z.N. uchwaliła obszernie tezy kolonialne, które są odbiciem wielkiej wagi, jaką społeczeństwo do zagadnienia ekspansji zamorskiej przywiązuje.

Obraz nie byłby kompletny, gdybyśmy nie wspomnieli o pozytywnym stanowisku sfer gospodarczych, które w pierwszym rzędzie ciągnąć będą korzyści z własnych źródeł surowcowych, i które powołane będą do zagospodarowania terenów zamorskich, gdybyśmy nie przypomnieli wystąpienia czołowego przedstawiciela tych sfer, prezesa Związku Izb Przemysłowo - Handlowych R. P., naczelnego organizatora całego samorządu gospodarczego w państwie, b. min. Cz. Klarnera, w Komisji Budżetowej Senatu, gdzie oświadczył, że własne źródła surowcowe są warunkiem sine qua non rozbudowy i trwałości naszego przemysłu, na którym bazujemy rozwój gospodarczy i że z żelazną konsekwencją domagać się musimy przyznania Polsce słusznego udziału w międzynarodowym podziale bogactw świata.

A gdy w dn. 2—3 marca b. r. obradowała pod przewodnictwem ministra przemysłu i handlu A. Romana wielka Konferencja Importowa, która miała za zadanie zastanowienie się nad sposobami przejęcia importu surowcowego z rąk obcych — znalazł się na porządku dziennym Konferencji obszerny referat dyrektora Izby Przem. - Handlowej w Sosnowcu K. Gadomskiego p. t. „O własny dostęp do

surowców kolonialnych". W referacie tym stwierdzone zostało, że Polska jest jednym z tych państw, któremu tereny kolonialne są potrzebne zarówno ze stanowiska gospodarczego, jako też osadniczego, że postulat Polski umożliwienia jej dostępu do własnych surowców kolonialnych winien znaleźć należyte zrozumienie u czynników międzynarodowych.

Referent stwierdzał, że nadchodzi moment decydujący, niezmiernie doniosły dla Polski, i że moment ten nie powinien zastać nas nieprzygotowanych. Wysunięty w konkluzji został m. in. postulat przygotowania materiału ludzkiego do prowadzenia realnej działalności kolonialnej, konieczności natychmiastowej praktycznej działalności handlowej w krajach kolonialnych oraz utworzenia ośrodka, który koncentrowałby wszelkie kompetencje dyspozycyjne (a nie opiniotawcze) w dziedzinie zagadnień, związanych z polską polityką kolonialną. Ośrodek ten, według sugestii referenta, poza przedstawicielami M. S. Z., M. P. i H., Min. Roln. i R. R., Min. Skarbu, Rady Handlu Zagranicznego, samorządów i organizacji gospodarczych, winien m. in. składać się z przedstawicieli, w charakterze rzeczoznawców, tego rodzaju instytucji, jak Liga Morska i Kolonialna i wyższe uczelnie.

„Klimat“ kolonialny w Polsce stał się więc faktem. Dziś nie dyskutuje się już nad celowością posiadania przez Polskę kolonii, dyskutuje się natomiast nad sposobami realizacji tych dążeń dla każdego zrozumieliśmy, nad przygotowaniem aparatu fachowego dla gospodarowania we własnych koloniach, mianowicie kupców obeznanych z handlem kolonialnym, plantatorów znających się na rolnictwie tropikalnym, medyków przygotowanych do pracy w krajach o innym klimacie, geologów, administratorów i wielu innych.

Z osiągniętych dotychczas rezultatów społeczeństwo może być dumne. Może szczycić się energią, odpornością, żelazną wolą tych swoich synów, którzy na odległych terenach kolonialnych stawiają już dziś pierwsze kroki na drodze ekspansji zamorskiej.

Wola narodu osiągnięcia celu, uzyskania dostępu do źródeł surowców, nie może pozostawać bez echa u obcych. Toteż polskie postulaty kolonialne znajdują oddźwięk zagranicą, znajdują tam coraz większe zrozumienie.

Miedzy innymi nie uszły naszej uwagi liczne głosy prasy francuskiej, które wydają się wskazywać, że sojusznica Francja pozytywnie podchodzi do tych naszych dezyderatów, których realizacja ma wzmocnić nasz potencjał gospodarczy, a więc i polityczny.

Artykuły, jakie ukazały się w socjalistycznym „Populaire“, w prawicowej „Epoque“, w „Victoire“, w „La Republique“, w „Le Petit Bleu“ i innych — mówią o dopuszczeniu Polski do źródeł surowców, o wspólnej z nami eksploatacji niektórych surowców kolonialnych, o możliwości współpracy polsko - francuskiej w dziedzinie kolonialnej i zawarcia korzystnych dla obu stron układów. Dają one w głównych zarysach obraz nastawienia francuskiej opinii publicznej w stosunku do polskich postu-

latów kolonialnych. Nastawienie to uznane być winno jako właściwe interpretowanie ducha układów sojuszniczych polsko - francuskich, jako chęć zadośćuczynienia słusznym potrzebom narodu, którego wzmocnienie stać się może tylko lepszą gwarancją własnego bezpieczeństwa.

Przychylnie dla naszych potrzeb kolonialnych wypowiedzenie się w angielskiej Izbie Gmin posła Daltona, b. vice-ministra spraw zagranicznych W. Brytanii — jest dowodem, że i w największych państwach kolonialnych świata znajdujemy już zrozumienie.

Należy mieć nadzieję, że zmysł polityczny narodów angielskiego i francuskiego przyczyni się skutecznie do pomyślnego dla nas rozwiązania problemu kolonialnego.

Gdy mówimy o terenach zamorskich dla Polski — należy tu jasno postawić sprawę, jakim celom mają one służyć. Ponieważ istnieje u nas problem emigracji żydowskiej przy równoczesnym koniecznym odludnieniu polskiej wsi, słuszne jest pytanie, czy szukamy terenów surowcowych i emigracyjnych po to, aby zalać je żywiołem żydowskim? Bynajmniej. Należy dobitnie stwierdzić, że tereny dla odpływu mniejszości żydowskiej z Polski to jedno, a kolonie jako źródło surowców i obszar pracy dla żywiołu polskiego, dla ekspansji gospodarstwa polskiego — to drugie. Zrozumiałą jest bowiem rzeczą, że nie po to pragniemy pozbyć się nadmiaru mniejszości żydowskiej w Polsce, aby na tych nowych terytoriach zamorskich, które staną się dopełnieniem naszego gospodarstwa narodowego — stwarzać na nowo problem żydowski.

Jednolitość dążeń całego społeczeństwa, przychylnie i pozytywne ustosunkowanie się opinii zagranicznej do polskich postulatów kolonialnych — nakładają na naszą organizację nowe obowiązki, zmuszają do dalszej akcji już o nowym nastawieniu. Dzisiaj LMK nie potrzebuje już wskazywać drogi do kolonii, dziś główny wysiłek musi być skierowany na zmobilizowanie kadr fachowców kolonialnych, na propagowanie organizowania w państwie ośrodków szkoleniowych dla tych kadr, — aby przyszłe kolonie zapewnione miały zastępy specjalistów.

Idąc już po tej linii Liga Morska i Kolonialna bierze żywy udział zarówno finansowy jak i moralny w montowaniu ośrodka studiów rolnictwa tropikalnego przy Uniwersytecie Jagiellońskim, jak również przy organizowaniu Instytutu Higieny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni. Gdy do tego dodamy akcję stypendialną dla szkolenia plantatorów w koloniach oraz przyszłych kupców specjalistów w handlu kolonialnym — będziemy mieli obraz bardzo realnej działalności, jaką na szerszą skalę organizacja nasza podejmuje.

Pogłębienie wiedzy kolonialnej szerszych mas, podtrzymywanie „klimatu“ kolonialnego w całym kraju — będzie wdzięcznym zadaniem placówek Ligi na wszystkich szczeblach organizacyjnych.

Oto wielkie przemiany, jakie lata ostatnie na odcinku kolonialnym nam przyniosły, oto wyniki niestrudzonej akcji propagandowej Ligi, oto wytyczne, jakimi musimy się kierować w następnym okresie naszej pracy.

K. JEZIORAŃSKI



POŚREDNICTWO W HANDLU ZAMORSKIM

pomocniczych dla handlu zamorskiego, drugie to sprawa połączenia producentów z konsumentami najkrótszą, możliwie prostą linią.

Zastanówmy się, jakie są możliwości i jakie drogi ubezwzględnienia polskiego handlu zamorskiego.

Pośrednictwo a bilans płatniczy

Wiadomo, że w bilansie płatniczym Polski najważniejszą rolę odgrywa bilans handlowy. Poza tą pozycją są jednakże i inne, które stanowią poważnie o naszej sytuacji płatniczej. Tymi pozycjami są sumy płacone przez Polskę obcym za wszelkiego rodzaju usługi. W trudnych warunkach gospodarczych, w jakich żyjemy, musimy zwracać baczną uwagę na wszelkie możliwości poczynienia dewizowych oszczędności. Ten wzgląd winien nadać tempo polityce handlowej, która i z innych względów winna planowo przeprowadzać akcję ubezwzględnienia handlu zamorskiego Polski.

Jakież są te usługi związane z handlem zamorskim Polski, które jak najrychlej powinny być przejęte przez polski aparat gospodarczy?

Są to: usługi handlowe, kredytowe i transportowe. Te ostatnie dotyczą ogromnej dziedziny transportu morskiego, o starej tradycji, dziedziny, będącej od najdawniejszych czasów nieodłącznym składnikiem i bodźcem handlu morskiego. Transport morski obejmuje nie tylko usługi żeglugowe, ale również spedycję, maklerstwo i ubezpieczenie.

Usługi handlowe

Sprawa zastąpienia obcego aparatu handlowego w polskim obrocie zamorskim — aparatem własnym oraz usunięcia zbędnych pośredników, lub też przeprowadzenie zmian w organizacji poszczególnych branż naszego handlu zamorskiego, jest może najtrudniejsze do rychłego zrealizowania. Ta dziedzina jednak przedstawia największe pole do pracy.

Po stronie eksportowej widzimy jeszcze wciąż wysyłkę polskich towarów via Hamburg, Rotterdam, czy Londyn, zazwyczaj pod obcą banderą — do Ameryki Południowej, brytyjskich kolonii, czy krajów Dalekiego Wschodu. Niektóre polskie domy eksportowe (jest ich zaledwie kilka), wolno idąc po śladach, często z pomocą polskich konsulatów — dochodzą do ostatecznych rynków zbytu różnych polskich artykułów, reeksportowanych przez powyższe porty. Niemniej jednak poważny jest jeszcze procent towarów wywożonych z Polski pośrednio za morza.

Zmienić sytuację w tej dziedzinie może jedynie konsekwentnie przeprowadzona akcja rozbudowy aparatu tzw. „osiedleńców” eksportowych, tj. fachowych przedstawicieli polskich firm, osiadłych w krajach zamorskich, ważnych dla polskiej ekspansji gospodarczej. Akcja taka od ub. roku jest prowadzona przez Radę Handlu Zagranicznego na polecenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

„Osiedleńcy” eksportowi i wysłannicy polskich firm powołani są do tego, by w oparciu o coraz liczniejsze na zamorskich rynkach placówki konsularne

Wymiana handlowa, która ma za zadanie połączyć producenta z konsumentem — wymaga instytucji pośrednictwa. O ile w handlu wewnętrznym — ilość ogniw pośredniczących jest niewielka, o tyle w handlu zamorskim pośrednictwo musi być szczególnie rozbudowane. Wpływa na to fakt, że w wypadku obrotu towarowego zamorskiego dzieli producenta od konsumenta ogromna nieraz przestrzeń i różni ich zaawyczaj mnóstwo czynników, jak np. odrębne kultury, rasy, języki i wyznania.

Te odrębności związane z osobą konsumenta wymagają różnorodnej specjalizacji przy opracowywaniu eksportu, lub importu zamorskiego, a przestrzeń powoduje konieczność rozbudowywania funkcji kredytowej, transportowej, ubezpieczeniowej i innych, nieodłącznych od handlu zagranicznego.

Stwierdzając więc na wstępie konieczność korzystania z pośrednictwa w handlu zamorskim, należy podkreślić, że sedno zagadnienia ubezwzględnienia naszego handlu zamorskiego leży przede wszystkim w przejęciu dyspozycji usług pomocniczych handlowi zamorskiemu, możliwie wyłącznie w polskie ręce. Za tą sprawą bezpośrednią, względnie równocześnie, winna iść akcja zmierzająca do wyeliminowania zbędnych ogniw pośredniczących w zamorskim obrocie towarowym Polski. Ogniwa te namnożyły się na skutek naszej nieświadomości handlowej, gdyż w handlu morskim musieliśmy stawiać dopiero przed kilkunastu laty pierwsze kroki.

Problem pośrednictwa w handlu zamorskim ma zatem w Polsce dwa oblicza. Pierwsze to sprawa samowystarczalności koniecznych ogniw i usług

— rozwijać ekspansję eksportową Polski i wprostowywać linię łączącą polskiego producenta i kupca-eksportera — z zamorskim odbiorcą.

O ile chodzi o import, to tu, w obecnej chwili, w większości wypadków jesteśmy jeszcze prawie całkowicie uzależnieni od licznych pośredników.

Ta dziedzina naszej gospodarki nie była dotychczas należycie rozumiana. Większość wysiłków poświęcaliśmy pionierskiej pracy eksportowej, a import uważany był zawsze za zło konieczne. W bieżącym dopiero roku rząd wspólnie z samorządem gospodarczym przystąpił do studiów nad strukturą polskiego przywozu i możliwościami uniezależnienia tej dziedziny naszego handlu zagranicznego od obcych pośredników.

Jest to tym ważniejsze, że 60 proc. całego importu Polski stanowią surowce, których Polska nie posiada (udział Polski w światowej produkcji surowców wynosi 0.3 proc.), a które są m. in. podstawą rozbudowującego się polskiego przemysłu. W r. 1937 sprowadziliśmy np. surowców przemysłowych (bawełna, wełna, juta, złom, rudy, miedź, kauczuk, skóry, tłuszcze itd.), za sumę 604 mil. zł, a surowców konsumcyjnych (kawa, kakao, herbata, korzenie, tytoń, owoce, śledzie itd.), za 126 mil. zł. Każdy z tych surowców ma własną drogę do polskich odbiorców i prawie każdy przechodzi przez ręce wielu pośredników obcych. Fakt ten wpływa oczywiście ujemnie na cenę importowanych do Polski surowców oraz powoduje niepewność dostaw.

Surowce, będące podstawą przemysłu, umożliwiającego egzystencję 20 proc. polskiej ludności winny być w pierwszym rzędzie zapewnione Polsce przez przyznanie jej kolonii.

Brak jest niestety dokładnych wyliczeń dla określenia sumy płaconej rocznie przez polskich im-

porterów zagranicznym pośrednikom przy imporcie surowców. Prowizoryczne obliczenia za r. 1936 wykazały, że za samo pośrednictwo handlowe przy imporcie surowców, które w owym roku sprowadziliśmy za ok. 460 mil. zł, — zapłaciliśmy ok. 25 mil. zł. Do tej sumy należy dodać co najmniej drugie tyle zapłacone obcym banderom za transport oraz sumy zapłacone za usługi kredytowe. Z wyliczeń tych wynika, że zysk obcego pośrednictwa wyniósł kilkanaście procent całego importu surowcowego Polski.

Wadą polskiego importu surowców jest jego rozdrobnienie. Nie ma w Polsce prawie całkiem importerów we właściwym zachodnio-europejskim tego słowa znaczeniu. Skutek jest taki, że zamorscy eksporterzy surowców, którzy są pierwszym, (w warunkach polskich nie do wyeliminowania), źródłem dyspozycji — nie współpracują bezpośrednio z polskimi importerami (za wyjątkiem bawełny), mimo tego, że Polska jest poważnym rynkiem odbiorczym, posiada własny port i bezpośrednie połączenia ze wszystkimi krajami zamorskimi.

Wielcy eksporterzy surowców, którzy osiedli w krajach kolonialnych, posługują się przy sprzedaży swoich produktów albo poważnym importem, któremu dają wyłączność na pewien kraj, lub nawet grupę krajów — względnie agentem importowym tzw. „cif agentem“, pracującym komisowo na rachunek swego eksportera.

Otóż w Polsce brak jest dużych importerów i „cif agentów“. Zamorscy eksporterzy surowców pracują z Polską za pośrednictwem zachodnio-europejskich domów importowych, które utrzymują w Polsce zazwyczaj swoich sub-agentów.

Polskie firmy przyzwyczyły się już do współpracy z europejskimi przedstawicielami zamorskich



Targ murzyński w Gwinei

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Sortowanie goździków w Zanzibarze

eksporterów. Współpraca ta jest niewątpliwie dla nich wygodna, ale obciąża ona cenę za surowiec — prowizją pośrednika i uzależnia Polskę od przedstawiciela zamorskiego dostawcy.

W Polsce należy dążyć zatem do spowodowania powstania w Gdyni dużych przedsiębiorstw importowych, które by nawiązały bezpośrednie stosunki z zamorskimi eksporterami surowców. Natomiast sprawa własnej organizacji skupu surowców na rynkach zamorskich — winna pójść na dalszy plan.

W odniesieniu do niektórych surowców istnieje możliwość rozwinięcia polskiego programu kolonialnego. I tak np. bawełnę zaczęliśmy już plantować w Brazylii samodzielnie. Według obliczeń znawców, oszczędność przy imporcie bawełny z własnych plantacji w Brazylii, wyniesie przeszło 30 proc., przy cenie bawełny zł 1.95 za kg, a przy wyższej cenie może dojść do 50 proc.

Własne organizacje skupu można by zorganizować również w Australii dla wełny.

Usługi transportowe

Jak wspomnieliśmy wyżej — transport morski obejmuje cztery przemysły usługowe: żeglugę, spedycję, maklerstwo i ubezpieczenie.

Żegluga jest podstawową usługą w handlu zamorskim. Polska flota handlowa obsługuje zaledwie 1/10 naszych obrotów portowych. W r. bieżącym 80 proc. polskiego tonażu obsługują linie regularnie, a tylko 20 proc. stanowi tramping (żegluga nieregularna).

Zdaniem fachowców, Polska winna przede wszystkim zwiększyć swój tonaż trampowy do co najmniej 150 tys. trb., to jest pięciokrotnie. Niedostateczna własna flota powoduje, że za frachty obcym banderom płacimy rocznie przeszło 200 mil. zł. Jak to wyliczył dyr. Bartosiak na Konferencji Importowej, która odbyła się w pierwszych dniach marca w Warszawie: „powiększając naszą flotę trampową o ok. 150 tys. trb. kosztem ok. 80 mil. zł, moglibyśmy zatrzymać roczny odpływ dewiz za frachty w kwocie około 100 mil. zł”.

Należyte wykorzystanie polskiej floty, jak również własnej spedycji, maklerstwa i ubezpieczeń,

które to dziedziny są już w Gdyni polskie — wymaga, ażeby eksporterzy i importerzy polscy trzymali się dwóch podstawowych zasad, zresztą w ich własnym interesie. Mianowicie zasadą importerów winien być zakup fob Gdynia, przy którym to zakupie importer zatrzymuje w swojej dyspozycji gestię co do wyboru statku, maklera, spedytora i asekuracji; zasadą zaś eksportera winna być sprzedaż cif port odbiorczy, przy której również gestie transportowo-ubezpieczeniowe pozostają przy nim.

Kontrakty cif w polskim eksporcie mają miejsce coraz częściej, natomiast sprawa spowodowania zakupów fob przez polskich importerów postępuje wolno i w obecnej chwili zaledwie ok. 20 proc. zakupów towarów importowanych do polskiego obszaru celnego przez Gdańsk i Gdynię, dokonywana jest fob.

Usługi kredytowe

Usługi kredytowe, za które odpływają dewizy z Polski za granicę, mają miejsce głównie przy imporcie. Kredytodawcą jest zazwyczaj zamorski dostawca. Koszty tego kredytu powiększają cenę towaru sprowadzanego, a sam kredyt ma poza tym tę złą stronę, że powoduje zależność importera od dostawcy. Wysokość sum odpływających za te usługi — jest nieuchwytna.

* * *

Pośrednictwo w polskim handlu zamorskim oraz szereg usług pomocniczych temu handlowi spożywa, jak widzimy, w dość znacznym jeszcze stopniu w ręku obcych.

Wyeliminowanie tego pośrednictwa, odrzucenie zbędnych ogniów oraz wytworzenie należytej struktury polskiego handlu zamorskiego — wymaga nie tylko umiejętnej, świadomej i energicznej polityki handlowej rządu, ale przede wszystkim współpracy młodych, dzielnych kupców, maklerów, spedytorów i wielu, wielu innych fachowców.

Czyn — w handlu zamorskim Polski — wymaga ludzi z charakterem, wolą, wiedzą i sercem — słowem: ludzi morza.

ZBIGNIEW ZIELIŃSKI

Kropla draży kamień

(rozmowa z sen. J. Dębskim)

W ostatnich dniach lutego odbył się w Genewie zjazd Rady i Komisji Międzynarodowego Związku Towarzystw Przyjaciół Ligi Narodów, który przygotowywał i rozpatrywał sprawy i wnioski na przyszły kongres. Pomiedzy innymi były rozpatrywane sprawy kolonialne i emigracji żydowskiej. Z ramienia Polskiej Federacji Tow. Przyjaciół Ligi Narodów, brali udział w zebraniach przewodniczący Federacji sen. Dębski i mec. Łypacewicz. O przebiegu tych obrad sen. Dębski udzielił nam szereg informacji.

— Znaczenie wszelkiego rodzaju instytucji międzynarodowych — mówi sen. Dębski — a tym bardziej wpływy i znaczenie towarzystw o charakterze międzynarodowym, w ostatnich czasach bardzo podupadło. Tym niemniej zebrania i obrady tych towarzystw nie przestały wpływać na urabianie opinii publicznej w świecie. Są one bardzo często „balonem próbnym“ dla ujawnienia dążeń, zamierzeń czy przeciwdziałań takich, czy innych, przez poszczególne delegacje. Polska, mimo uzasadnionego krytycyzmu pozostaje członkiem Ligi Narodów — istnieje też w Polsce Federacja Tow. Przyjaciół Ligi Narodów, która należy do Związku i bierze udział w jego pracach. A zresztą — mówi sen. Dębski — pomijając to wszystko, gdy chodzi o sprawy żywo nas obchodzące, powinniśmy być obecni zawsze i wszędzie. „Nic o nas bez nas“, ta zasada polskiej polityki zagranicznej musi znaleźć zastosowanie i w pracy propagandowej: trzeba być zawsze obecnym, gdy się dyskutuje o sprawach bezpośrednio nas obchodzących, urabiać opinię, zgłaszać rezolucje, wskazujące drogi rozwiązania pewnych problemów. Jakże trafnie prof. Pawłowski w ostatnim swoim artykule, zamieszczonym

w kwartalniku „Sprawy Morskie i Kolonialne“, ujął te sprawy w odniesieniu do naszej „polityki kolonialnej“, pisząc: „starać się brać udział we wszystkich konferencjach, imprezach czy instytucjach międzynarodowych, w których jest lub może być mowa o koloniach... aby zaznaczyć własny punkt widzenia, lub nawet podnieść swoje pretensje kolonialne“.

— Zebrania, o których mowa — ciągnie dalej sen. Dębski — przedstawiały dla nas specjalne zainteresowanie ze względu na temat obrad: sprawy kolonialne i sprawa żydowska. I jedna i druga były już kilkakrotnie poruszane na zjazdach związku. Nie potrzebujemy nadmieniać, że z naszej strony staramy się podtrzymać słuszną i konieczną ciągłą ich aktualność, gdy dotąd nie widać poczynąń realnych i praktycznych dla ich rozwiązania.

Związek zwrócił się z wezwaniem do poszczególnych grup narodowych do opracowania ankiety na temat: **rozszerzenie systemu mandatowego na wszystkie kolonie**. Byliśmy jedyną grupą, która odpowiedziała na ankietę obszernym drukowanym memoriałem, w którym uzasadnione zostały tytułem przykładu potrzeby surowcowo-kolonialne Polski oraz warunki, na jakich, zdaniem naszym, można by teoretycznie myśleć o „umandatowaniu“ wszystkich kolonii. Oprócz nas, krótkie wnioski złożyła delegacja francuska, a na samym zebraniu usłyszeliśmy opinie innych delegacji, jak holenderskiej, angielskiej i t. d. O cóż to chodzi. Zdaje się, że to jest też balon próbny — chęć wybadania, czy nie dałoby się nie zmieniając nic w dzisiejszym stanie posiadania kolonii, stworzyć warunków, czy też pozorów warunków udostępnienia kolonii dla innych narodów. Jak wiemy, w tak zwanych kolo-



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS

Zwoły orzecha ziemnego w porcie Dakaru

niach mandatowych prawnie obowiązuje zasada „drzwi otwartych” — gdyby tę zasadę rozciągnąć na wszystkie kolonie może zaspokojono by żądania i dążenia kolonialne?

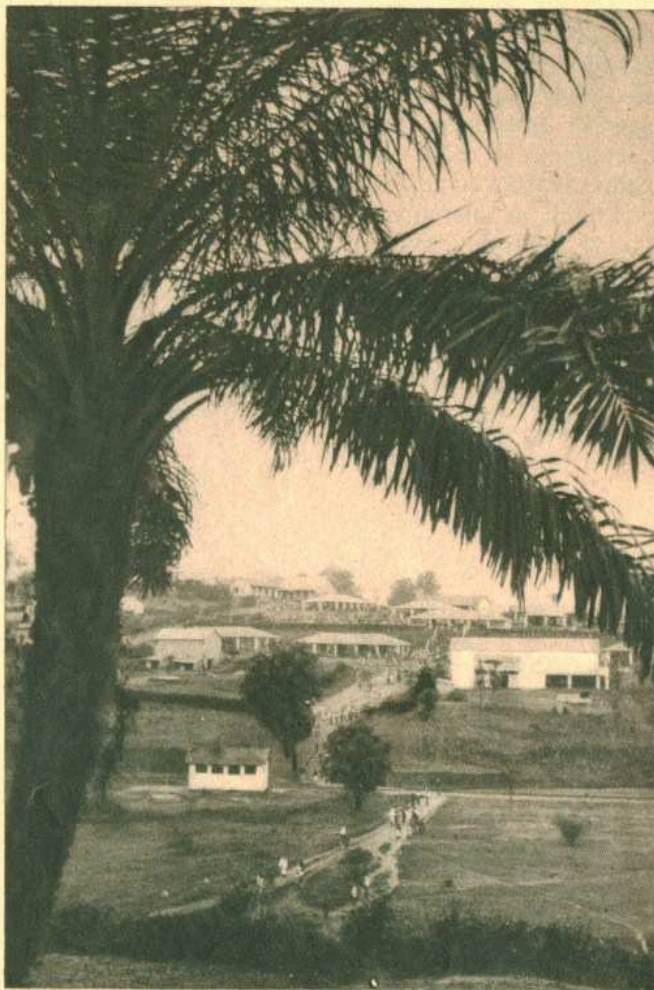
A jakie było stanowisko delegacji polskiej?

W naszym memorandum, uzupełnionym przemówieniem na komisji staraliśmy się udowodnić, że „umandatowanie kolonii” z pozostawieniem ich w ręku dzisiejszych właścicieli nie przyniosłoby faktycznie żadnych istotnych korzyści państwowym pozbawionym kolonij. Teoretycznie „drzwi” do kolonii byłyby otwarte, lecz przechodziłby przez nie tylko ten, kto zostałby wpuszczony. Kupować czy sprzedawać mógłby, ale w pierwszym wypadku tak samo za obce dewizy a nie za pieniądze swojego państwa, w drugim — o ile wytrzymałby konkurencję kupców, pochodzących z państwa, które sprawowałoby mandat, no i o ile nie prawne ale różne faktyczne „zapory” byłyby usunięte. „Umandatowanie” wszystkich kolonii! Można i tak, ale pod warunkiem, że podzielimy się sprawiedliwie mandatami, „każdemu według jego potrzeb”. Trzeba tutaj nadmienić, że projekty umandatowania kolonii zjawiały się w pewnych kołach angielskich. Francuzi na to słusznie odpowiadają: Anglicy mogą puszczać takie „balony próbne”, bo ich posiadłości kolonialne w ścisłym tego słowa znaczeniu, to tylko drobna część ich imperium kolonialnego. Dominia, protektoraty, czy własność korony — to nie kolonie. Sprawiedliwość i słuszość nakazuje, aby wszyscy przyczynili się, każdy w stosunku do tego, czym rozporządza, do rozwiązania problemu surowcowo - kolonialnego. Tylko, że każdy gotów jest coś odstąpić pod jednym warunkiem: byle nie ze swego. Delegacja francuska wystąpiła z wnioskiem rozwiązania sprawy na gruncie czysto gospodarczym. Stwierdziła, że uznaje konieczność załatwienia sprawy głodu surowcowego, który odczuwają państwa pozbawione złota, dewiz, że rozumie konieczność znalezienia ujścia dla nadmiaru ludności krajów przeludnionych, ale wobec tego, że opinia francuska wzburzona jest włoskimi rewindykacjami, nie widzi innej drogi tylko drogę gospodarczego porozumienia. W tym celu projektuje powołanie do życia Międzynarodowego Urzędu Kolonialnego, z udziałem państw nie posiadających kolonii, który to urząd przydzielałby pewne tereny do eksploatacji, dla osadnictwa, sprzedaży towarów, tak, by państwa pozbawione dewiz na drodze wymiany, dostarczania usług i towarów, narzędzi, maszyn — mogły eksploatować i otrzymywać surowce. Odpowiedziałem, że w stosunkach polsko - francuskich, nie czekając na jakiś Urząd Międzynarodowy, moglibyśmy przystąpić do dwustronnej współpracy i współdziałania na terenie kolonialnym, oczywiście przy pewnych gwarancjach, że to jednak nie przekreśla naszego zasadniczego poglądu na sprawę dzisiaj już o charakterze międzynarodowym, sprawę kolonii.

Holendrzy — ci w zasadzie uznali za możliwe rozszerzenie systemu mandatów kolonialnych, za możliwe i potrzebne zaspokojenie żądań kolonialnych państw, ale pod warunkiem, że nastąpi równocześnie uregulowanie spraw politycznych, sprawy ograniczenia zbrojeń... Anglicy.... pilnie przy-

słuchiwali się dyskusji i chętnie zgodzili się na propozycję Prezydium, by całą debatę i wszystkie wnioski przenieść na Kongres, czekając aż inne grupy narodowe nadeślą pisemne odpowiedzi. Inni, neutralni, to samo. — Więc znów tylko dyskusja, powiedzą czytelnicy niniejszego opowiadania. Zapełnione. Ale w tej dyskusji byliśmy stroną, stroną zdaje się dosyć czynną. Ale znów grono ludzi poważnych z różnych krajów, polityków, działaczy, dowiedziało się z ust naszych bezpośrednio o naszych potrzebach, dążeniach, a nawet już żądaniach społeczeństwa polskiego.

A sprawa żydowska? Tę sprawę referował i walczył o nią ze znaną swoją cywilną odwagą i znajomością rzeczy mec. Łypacewicz. „Wyczerpany” — mówi z uśmiechem sen. Dębski — „bojem o kolonie”, raz tylko „poderwałem się”, by wspomagać kolegę Łypacewicza, gdy przebrała się miarka i mojej cierpliwości wobec mentorskiego tonu, jaki przybrały niektóre wystąpienia. Chciano, by kongres w ogóle tą sprawą się nie zajmował — ustalono jednak na nasz wniosek postawić na porządku dziennym kongresu sprawę emigracji żydowskiej. Muszę podkreślić, że delegat angielski, poseł do Izby Gmin, mówił z wielkim zrozumieniem naszych trudności, że wyrażał się z uznaniem dla stanowiska Polski itd. Cóż z tego, kiedy nie widzimy dotąd praktycznych skutków tego zrozumienia, gdy zamykają się drzwi Palestyny przed emigracją żydowską z Polski — zakończył swoje wywody sen. Dębski.



Ogólny widok Yaoundé

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PRZYWIĄZANIE... DO NARODOWEGO BRAKU STROJU

Targ w Tananariwie



„Należy zbadać możliwości turystyczne Madagaskaru”. W „odnośnych” sferach Tananariwy zdanie to jest hasłem dnia. Mówi się o wyprawach z Francji, o turystach z Unii, o podróżnych dążących z Szanghaju do Durbanu i Capetown.

Własnymi kośćmi badamy teraz owe możliwości. Kapryśny los skierował nie tyle nasz krok, ile koła naszego auta ku błękitno-żółtemu Belo sur Mer, „stolicy langustów i ostryg”, jednemu z bardziej poetycznych miejsc na zachodnim wybrzeżu. Skoro trasa i tak wiodła w pobliżu, rzućmy okiem i na „turystyczną atrakcję”.

Na razie rzucamy okiem rozpaczliwie wokoło szukając drogi. Od godziny już pędzimy prosto i równą ścieżką wśród bezlistnego w tej porze roku lasu, między groźnie skręconymi sznurami lian, gigantycznymi pniami do cygar podobnych i pęczkiem nikłych gałązek zakończonych madagaskarskich baobabów i rozłożystych, przypominających olbrzymie mchy, krzewów.

Szumi motor, kłęby rudego kurzu tańczą za nami. Humory dotąd świetne. Jest przecież zima — zatem ciepło bez męczącego upału, a po wielodniowym żywieniu się w brussie starymi konserwami z chińskich sklepików, perspektywa śniadania złożonego z morskich przysmaków rozjaśnia horyzont przyszłości.

Tylko, gdzież ta droga? Wiadomo, że powinniśmy skręcić na zachód, a zatem mieć słońce w plecy, teraz zaś świeci ono wytrwale po lewej stronie.

Ścieżka rozszerza się nagle, suche pnie i krzewy, uciekają daleko na boki, kilka wielkich mangowców i tamaryszków rzuca przyjemny cień. Wioska. Na głos motoru z trzcinowych wyplatanych chatek wybiegają nagie wyrostki, wychylają się z niebywałym kunsztem w setki loków zaczesane kobiece głowy, wychodzą silni, szerocy w ramionach mężczyźni.

— Avia! Avia! Avia-ti!

Moi towarzysze rozpoczynają obszerne „pertraktacje informacyjne”. Podobno o nic nie należy i nie można tu pytać wprost: odpowiedź wówczas więcej niż wątpliwa. — Teraz jednak czarne bractwo rozgadało się już na dobre, krzyczą, objaśniają jeden przez drugiego, wskazują kierunek, dodają nawet, iż tam — tam na skrzyżowaniu będzie tablica, na której „vazah” wszystko wyczytać mogą.

— A daleko do Belo?

— Marrivo tomobil! — (Blisko dla auta) — wykrzykuje z przekonaniem jakiś wielki boto, okręcony wspaniałą czerwoną w kwiaty opaską, a wzbudzający zaufanie powagą zachowania.

Ruszamy. Znów sznury lian, skłębione gałęzie krzewów, wielkie pnie i monotony szum motoru. Rozwidlenie dróg — Tablica. „Przedziwna!” zdumiewają się moi towarzysze. Istotnie strzałka kierunkowa wskazuje nam wyraźnie... powrót. Inną drogą biegnącą nieco na zachód, ale bądź co bądź... Ufność dla władz jednak przemaga.

— Trudno. Ruszamy. Sznury lian, skłębione gałęzie, wielkie pnie — bardzo pięknie, ale można dostać obłądu z jednostajności. Przy tym ta droga... Zakreślamy jakieś łuki... Węziej, coraz ciężiej... humory gasną... kilometry, kilometry... Nagle...

— Co to??!!!!

Szeroka wolna przestrzeń, mangowce, tamaryszki i trzcinowe chatki, a przed nimi ów czarny młodzian okrecony charakterystyczną czerwoną w kwiaty opaską. Jesteśmy w tej samej wiosce, którą przed godziną opuściliśmy!

Awantura! Znów zbiegają się mieszkańcy i obszerna a głośna konferencja wyjaśnia, że niestety ową tablicę informacyjną nad drogą przewrócił wiatr, zaś pełni pieczołowitości i dobrej woli malgasze ustawili ją... po drugiej stronie, grunt jest tam bowiem lepszy. Jasne zatem, że i strzałka wskazująca owo legendarne już dla nas Belo zmieniła kierunek.

Uzbrojeni w nowe, obszerne informacje i nowe zapewnienie „Marrivo tomobil” z zawziętością w sercu — ruszamy. Los sprzyja, bo oto po kilkudziesięciu kilometrach linia lasu urywa się i widać kolosalną, lśniąca jak śnieg przestrzeń białego piasku. Skrajem wije się ślad koleiny, a wokoło niej makabryczna vegetacja — drzewa ośmiornice, do złudzenia przypominające te ohydne stworzenia lub po prostu skręcone kłębowiska węzów. Ostre cie-

nie potęgują jeszcze wrażenie smutku, pustyni i — dziwnych stworów z bajki. Na horyzoncie ciemnieje szaro-zielona smuga lasu. Tam zapewne leży Belo. Musi być blisko, skoro morze w czasie wielkiego przypływu podchodzi aż dotąd.

Mkniemy wąskim, ledwo widocznym śladem kołowy. Czas biegnie, upał rośnie. Biały piasek skrzy się i migoce tysiącem błysków.

— To sól.

— Sól? Znalezione na: www.magemar.com.pl



— Tak. Ta jasna przestrzeń to rodzaj małej słonej pustyni. Tzw. Sira-sir.

Piękne, tylko za dużo. Kilkanaście kilometrów owej „sira-sir“ za nami. Drogę zagrażdza nam już ściana splątanych bush'u — a o skręcie we właściwym kierunku — nie ma mowy.

Jakaś wąska, pełną zakrętów ścieżyną przedzieramy się jednak dalej. Jesteśmy już wściekli. — Nagle wśród niskiego „bush'u“, na nieco wolniejszej przestrzeni — wioska. Nareszcie!

— Belo?

Obfite słowa i zawzięta gestykulacja kilkunastu mieszkańców objaśnia, że Belo tam, o! za nami! Żeśmy minęli drogę.

— Daleko?

Jakiś tubylec znający miary vazah zapewnia — 5 km.

Na moje protesty przeciw powrotowi — otrzymałam jedną tylko odpowiedź, a raczej warknięcie:

— Langusty!

I zabierając owego wykształconego malgasza wracamy.

Istotnie Duchem Świętym być trzeba, aby na białej przestrzeni sira-sir wykryć właściwy ślad. Ledwo widoczny, zasypany, płacze się i skręca,

niknie i ukazuje się znowu. A omyłka to nie przewlekła. Pod cienką warstwą miążskiego piasku, pod kruchą skorupą zeschniętego błota, kryje się groźny muł i jeden nieostrożny ruch kierownicą, sprowadzający maszynę z właściwej a pewnej trasy, grozi zagrzebaniem jej na wiele godzin w grząskiej mazi, z której dopiero cierpliwe woły mogą ją wydobyć. Ogromny, rozbity i rozgrzebany dół świadczy o prawdzie słów naszego przewodnika.

Ów czarny boto wrzeszczy i zaśmiewa się bezustannie: nigdy jeszcze nie siedział w samochodzie. Wyjątkowe przeżycie.

Zostało za nami „sira-sir“. Teraz hucząc i zgrzytając, maszyna wdziera się na piaszczyste wzgórze. Dwa olbrzymie baobaby tworzą na szczycie rodzaj kolosalnej bramy. Rrrrrrrr.... jęczy motor. Oj, niedobrze!... Rzzrrzz... Jedziemy coraz wolniej, zgrzytamy coraz głośniej. Rzzrrz... teraz fontanna piasku tryska spod kół. Stoimy.

Dobryś! — Trzeba wysiąść — pokopać, podłożyć deski, popchnąć. Rzzrrzz... ruszyło! Świetnie! Mały defekcik jedynie... Aby nie utknąć znowu, kierowca pomknął przez cały ciężki teren jednym tchem, pozostawiając własnym losom zdesperowanych pasażerów i teraz, nieszczęsna ofiara tropików, pędź za nim piechotą.

Bo to, że parę godzin temu nie było upału, nie dowodzi jeszcze, iż nie ma go teraz. A potem co innego miły przeciąg między otwartymi szybami pędzącego auta, a co innego pełna kurzu, wysmażona w słońcu droga.

Klnąc, na czym świat stoi, maszerujemy więc piechotą. Pociesza nas myśl, że etap dosłownie za chwilę.

Istotnie. Linia dziwnego lasu urywa się nagle i na wzniesionym słońcem wzgórzu — wioska.



Chata tubylcza na Madagaskarze

Ogromne palmy chwieją rozczochranymi łbami, sztywne „raquettes“ (odmiana kaktusów) tulą swe koleczaste, ciężkie liście do trzcinowych ścian chat. A chatki te są tak małe, że dziwne się zdaje, iż mogą w nich mieszkać dorośli ludzie. Wybiegło ich na nasz widok moc. Vazah w Belo to sensacja, to nielada ewenement. Zgubiona między szumiącymi falami Mozambickiej Cieśniny i białą przestrzenią sira-sir — wioska nie widuje białych twarzy. Choć rzeczywiście mogliby vazah trafiać tu częściej.

Nieporównany wdzięk mają te rozsypane na białym piasku, jak dziecinne zabawki, wyplatane budki, te ogromne, pokrywające ich ściany liście palm, te groźne kaktusy, te olbrzymie niedopasowane jakoś do całości mangowce. Słońce rysuje spletaną sieć cieni i drgających złotych światełek, a błękitne wody morza zdają się barwą swą przesycać nie tylko tło obrazu, ale i powietrze i światło i szare ściany chat.

Na wybrzeżu leżą powywlekane wąskie, długie pirogi, a w kontraście do jasnej, zasypanej cudownymi muszlami plaży, mającej z dala czarne, poszarpane skały. „Gite d'étape“*), wyjątkowo pięknie położony otacza trzcinowy płotek, za którym teraz zebrała się gromada czarnych dzieciaków, komentując czynności vazah i bezustannie wybuchając śmiechem.

Całego morza chytrłości potrzeba, by podejść z aparatem dostatecznie blisko i „utrwalić“ na kliszy zabawne, wesołe geby. Z czasem ośmielili się nawet tak bardzo, że pokazują drogę do katolickiego kościoła. Jest — a jakże. Na piaszczystej wydminie wielka wyplatana z trzciny — jedynego materiału budowlanego — chata z krzyżykiem wianym z patyków.

Podczas moich „wypraw badawczych“ po wiosce, towarzysze podróży pienią się ze złości. Langustów, ostryg ani śladu.

— Nie ma?!?!

— Jest mnóstwo, mnóstwo! — odpowiada indagowany naczelnik wioski — ale zamawiać trzeba na co najmniej trzy dni naprzód, malgascy ludzie nie jedzą, dla siebie nie łowią.

Trudno zaiste czekać trzy dni na śniadanie, zatem — okazuje się, iż zrobiliśmy kilkadziesiąt kilometrów dla zjedzenia.... sardynki na piasku.

Ja sędzę, iż Belo — wioska błękitna i złota — warta była przyjazdu, humory moich towarzyszy zgasły jednak zupełnie.

Nie poprawia ich dalsza droga: ponowne zagrzebanie w bezdennej piachu i dźwiganie kilometrów własnych bagaży, nieustanne gubienie mylnej ścieżyny, tworzącej wśród pożółkłych traw stepu (na który wydostajemy się wreszcie z lasu), jakąś rudą, zagmatwaną sieć rozwidleń, skrętów itp.

Nie poprawia ich nawet niezwyklej piękności mi-

raż, jaki zamajaczył przed naszymi oczyma na białej przestrzeni sira-sir; rozfalowane, spienione błękitne morze, a nad jego brzegiem zielone wielkie zarośla. Trudno uwierzyć w nierealność tego obrazu, tak zdaje się plastyczny, tak żywy. Ale przy zbliżeniu znika nagle i leżą przed nami martwe piaszki z nędzną dantejską roślinnością.

Dopiero kiedy późnym wieczorem w Maudi zasiedliśmy nad szklankami whisky — rozjaśniły się nieco humory. Słuchamy opowiadań szefa dystryktu, opowiadań i informacji: chwilami nie do uwierzenia. Trudno bowiem pojąć, że władze dystryktu mające pod swym dozorem samych dróg i ścieżek 1.000 km nie posiadają nie tylko samochodu, ale nawet filanzany i że na utrzymanie 600 km owych prymitywnych linii komunikacyjnych budżet wynosi zaledwie.... 7 tys. fr.

— Za tę cenę nie mogę mieć vazah dla dozoru, wystarczyć muszą malgasje — nic więc dziwnego, że wobec ich sumiennosci, podróżni giną wśród źle wyznaczonych ścieżek.

Rozgoryczenie „władzy“ jest w pewnym stopniu uzasadnione bogactwem dystryktu: 20 tys. ludzi (plus minus 7 tys. rodzin), zamieszkujących przestrzeń ok. 10 tys. km kw., wyeksportowało w ostatnim roku grochu, kukurydzy, ryżu, wołów za ogólną sumę 6 mil. 290 tys. franków.

— A proszę zważyć, iż pieniądze te wpływają przeważnie do rąk malgaskich. Nie mamy bowiem europejskich plantacji.

— Wasi weze są więc bogaci?

— Przez krótki okres w roku — tak. Lecz kapitały szybko przenoszą się do rąk chińskich i hinduskich.

Istotnie wyzysk i eksploatacja, lichwa itd. kwitnie. Brunatne i żółte dłonie łatwo wydobywają pieniądze z szalaków malgaskich. Nie jest to zresztą zadanie trudne. Dziecinna lekkomyślność czarnych Veze i Maszikuro każe im kupować najrozmaitsze i najbardziej zbyteczne przedmioty: tekturowe walizki, elektryczne latarki, patefony, pompki do rowerów, przedmioty, które po paru tygodniach wyrzuca się w kąk werandy malgaskiego — tutaj już budowanego z gliny — domku.

Czasem tylko jakiś bardziej „zaawansowany cywilizacyjny“ malgasz zakupi rzecz pożyteczniejszą — choć na warunki miejscowe co najmniej dziwną.

— O!... Właśnie mają państwo przykład.

Przed taras greckiego hoteliku, gdzie toczy się rozmowa, zajeżdża z szumem mały, porządny i lśniący samochód marki Renault. W oświetlonym wnętrzu po europejsku ubrany szofer. Z trzaskiem otwierają się drzwiczki i przed naszymi zdumionymi oczyma staje... nagi, okrecony jedynie barwnym „pagna“ malgasz, okoliczny naczelnik wioski.

— Właściciel??!

— Ależ tak! Swemu szoferowi każe nosić odzienie vazah, sam zaś — jak państwo widzą — hołduje obyczajom przodków.

Wyrażam uznanie: — oto prawdziwe przywiązanie do narodowego stroju. A że strój ten składa się z jednej tylko wąskiej szmatki, temu już zamożny pan naczelnik nie jest przecież winien.

*) Jeszcze gen. Gallieni chcąc ułatwić podróże po wyspie stworzył sieć tzw. gite d'étape. W odległości 1 dnia drogi filanzaną (malgaska lektyka) tj. 30—45 km znajdują się w wioskach zupełnie puste, czyste i porządnie utrzymane chaty, gdzie każdy biały ma prawo do bezpłatnego noclegu.

Wspomnienia i spotkania morskie



Pomnik twórcy Kanału, Ferdynanda Lessepsa

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MO

(Od specjalnego korespondenta)

S/s „Haruna Maru” płynie na Daleki Wschód. Płynie z Londynu do Yokohamy. Teraz wchodzi do Kanału Sueskiego. Przemierza szlak, którym żeglowałem kiedyś na zasmolonym trampie.

Była to wspaniała jazda. Najszczęśliwsze dni życia, poznanie smaku morza. Szliśmy — jak obecnie „Haruna Maru” — z kursem na południe. Czółno nasze prowadził stary Olson z Sundsvallu. Prócz niego było nas 21 chłopca. Niemal każdy innej narodowości. Ale sami dziarscy chłopcy. Gęby stałe roześmiane, opalone na brąz, tryskające zdrowiem. Łapy jak bochny ciężkiego razowca. Koszule zawsze rozchełstane. To była załoga! Kok zaś był prawdziwym mistrzem. Mieliliśmy więc wszystko. Wichry gnały nas po wysłonecznionych morzach, niebo się do nas uśmiechało, piersi rozpierała radość. Z burzami byliśmy za pan brat. Dziękuję, więcej nikomu nie życzę.

Dlatego czuje się człowiek teraz źle. „Haruna Maru” zbyt traci luksusowym hotelem. Wydaje się, że na niej nawet marynarze, to tylko urzędnicy w mundurach ze złotymi naszywkami. I to ma być statek! I to ma być załoga! O święty Biurokracy! Żeby choć prędzej wypłynąć na morze.

Ale morza wciąż jeszcze nie ma. Kanał dopiero się zaczął. Wąska smuga sienie wody. Posuwamy się po niej wolno, mijając znane krajobrazy, widoki. Oto pomnik twórcy Kanału, Ferdynanda Lessepsa, dalej biura Tow. Kanału Sueskiego, statki stojące na beczkach, statki płynące na Morze Śródziemne i — w odwrotnym kierunku — na Morze Czerwone.

Po chwili scena się zmienia. Ponura pustka, smutna w swej jednostajności, ciągnie się po obu brzegach. Wreszcie wydostajemy się na Jezioro

Krokodyle. Tu można się czuć swobodniej. Oddech staje się głębszy.

Lecz co to?... Tam... tam na prawo!... Ten mały tramp... Do licha! „Allan” — mój „Allan” z Landskrony, na którym kiedyś żaglowałam do Dżiddy ze starym Olsoonem.

— Ahooj... „Allan!”... Ahooj... Ahooj... Allan!...

Nie słyszą... Nie zwracają nawet uwagi... Zresztą może i lepiej... Starego Olsoona mogłaby tknąć apopleksja na widok, że ktoś z jego załogi upadł tak nisko, by podróżować pierwszą klasą, gdzie wszystko cuchnie paryskimi perfumami. Boże! On by mnie za to przeklął do dwunastego pokolenia włącznie, rzucając w twarz najokrutniejszą obelgę. I czy mógłbym zaprzeczyć, że nie jestem parszywym chłopcem? Przecież na jego statku poznałem najgroźniejsze burze, okrzepłem, zaznałem ciekawych przygód na obcych morzach i lądach. Na przykład, chociażby ta w Dżiddzie... Pamiętam ją też doskonale, jak będę pamiętał spotkanie z „Allanem” na Krokodylim Jeziorze w Kanale Sueskim. Ukazuję zaś ją światu tylko dlatego, że tam właśnie miało miejsce równie niesamowite spotkanie, które zawdzięczam żegludze na „Allanie” ze starym Olsoonem.

Oto „Allan” płynie na Morze Czerwone. Po kilku dniach ukazuje się na horyzoncie smuga ładu. Początkowo niepozorne pasmo ziemi było zamazane i mgliste. Wkrótce jednak zarysowały się wyraźniej kontury miasta. Z odległości kilku mil morskich można już było dostrzec białe domy arabskie i kopuły meczetów. „Allan” podpłynął jeszcze bliżej i niedaleko wraka włoskiego statku rzucił kotwicę, krusząc na dnie brzemieniem kotwy kawały koralowca. Stanęliśmy na redzie Dżiddy, głównego portu Hedżasu.

Po południu siadam na felukę załadowaną przewiezionym przez nas towarem i jadę na ląd. Arabski sternik kieruje dziwnie ożaglowany stateczek w kręty nurt zatoki, skąd wyzieraają łby twardego koralowca. Morze liże je długimi jęzorami fal, co chwilę zakrywając srebrną pianą. A nigdzie żadnych znaków nawigacyjnych nie widać! Jedyną chyba przestrogą jest... włoski parowiec, bezradnie leżący na koralowej mieliźnie. Lecz Arab kpi sobie z niebezpieczeństwa. Prowadzi felukę tuż, tuż, koło raf. Bliziuteńko. Ręką ich można dotykać. Kładzie ster na burcie... przerzuca na drugą stronę... prostuje... Za rufą rysuje się fantastyczny nurt przebytego szlaku. Wspaniałe esy, półkola, parabole i splukiwane przez fale rafy koralowe. Jeszcze jeden gwałtowny manewr i jesteśmy przy brzegu.

W tej chwili otacza mnie gromada małych obwiesiów, proszą o „bakszysz”. Niektórzy proponują swoje usługi w charakterze „pilotów”. Ale nade wszystko chodzi o bakszysz. Jeden z malców, o żaropiałych oczach i owrzodzonych rękach budzi nawet litość. Chętnie dałbym mu upragnioną jałmużnę. Wiem jednak, co to znaczy. Pozostali chłopcy nie daliby mi już spokoju. Gdybym obdarował wszystkich, w ogóle nie uwolniłbym się od nich. Sprowadziliby innych. Teraz się nie dam! Obojętnie więc wchodzę w pierwszą uliczkę. Malcy jednakowoż ciągną za mną. Daję nura w tłum, lecz znów mnie znajdują.

Wreszcie zmyliłem pościg. Jestem w południowej części miasta. Dalej pustynia. Tylko kilka palm rozjaśnia smutek tej ziemi spieczonej żarem słońca. Pod jedną z nich błąka się samotny ibis. Podchodzę bliżej do tego ponurego ptaka, gdy wtem gromada małych Arabów dopędza mnie i już nie prosi, ale domaga się energicznym głosem „bakszysz”. Ibis spłoszył się, a głosy chłopców stają się wciąż twardsze, zmieniają się niemal w groźbę. „Bakszysz”. Jeden malec szarpie mnie nawet za rękaw. I gdy już nie wiem, w jaki sposób uwolnić się wreszcie od zgrai rozzuchwalonych dzieci, nadjeżdżający Arab ratuje mnie z opresji. Ledwie zdążyłem mu powiedzieć, że jestem z „Allana”, lecz narodowości polskiej — Arab rzucił w tej chwili kilka słów do małych natrętów. Rozróżniłem z nich jeden polsko brzmiący wyraz „Sawicki”, po którym czereda brudasów, na pół ze strachem, na pół z szacunkiem zniknęła, jak wymieciona nadziemską mocą. Zaskoczony tym nie zdążyłem nawet zapytać, co oznacza owo czarodziejskie słowo „Sawicki”, na którego dźwięk zmykają andrusy portowe z Dżidy, gdy Arab, śmiejąc się, sam zaczyna mówić.

— Tak, pański rodak cieszy się szacunkiem nawet u tych łobuzów. A powiedziałem im tylko, że pan jest „narodowości Sawickiego”. Bo coż oni mogą wiedzieć o Polsce? Ale każdy wie, że Sawicki, to zasłużony dla nas człowiek, więc należy się odnosić dobrze i do jego krajanów.

— Któż to jest? — pytam zaintrygowany.

— Dzielny człowiek — mówi Arab — tęga głowa, jedyny Europejczyk, cieszący się pełnym zaufaniem Arabów. On jeden widział bez przeszkód świętą Mekkę. Był w meczecie Bejd Allah i oglądał na własne oczy świętą Kaabę z cudownym meteoritem hadżr. Nic dziwnego, że chociaż posiada tylko

tytuł generalnego dyrektora motorów w Hedżasie, ma duże wpływy w naszym państwie. A pan się jeszcze dziwi, że na dźwięk jego nazwiska gromadka wyrostków pierzchła, jak rybki na widok rekina! Cóż zresztą będę o nim opowiadał. Jeśli pan sobie życzy, mogę mu pana przedstawić. Ucieszy się z pewnością.

Jadę z tajemniczym Arabem wzdłuż brzegów. Samochód aż jęczy. Wreszcie widać na morzu flotyllę wąskich, długich łodzi.

— Sawicki tam jest — objaśnia Arab. — Przygląda się połowom pereł. To jego namiętność.

Jeszcze chwila i jestem wśród poławiaczy pereł, przedstawiając się Polakowi, który owinięty bur-nusem, siedzi na łodzi i przygląda się połowom pereł. Sawicki wyciąga do mnie na przywitanie rękę. Gawędzimy. Tymczasem słońce zaczyna się chylić ku zachodowi. Tonie w morzu. Roztacza przy tym ostatnie cudowne promienie dnia. Są one podobne do blasków pereł, które Sawicki trzyma w ręku. Tylko bardziej żywe, wyiskrzane. Jednak te same. Jasno srebrne, seledynowe, różowe. Sawicki patrzy na to szaleństwo barw zachodzącego w morzu słońca, przenosi wzrok na pereły, jakby chcąc porównać, co jest piękniejsze, i kończy swoją opowieść o dziwnym losie, który kazał mu długo wędrować, aż przypadek zetknął go z królem Ibn Saudem. Był to początek kariery. Wreszcie zdobył uznanie i cześć, wśród prawie dzikich mieszkańców Półwyspu Arabskiego.

— A wie pan — zapytuje mnie nagle — jaka istnieje legenda o powstawaniu pereł?

Poruszyłem przecząco głową.

— Opowiadają tu, że muszle, w czasie ciemnych nocy deszczowych wypływają na powierzchnię, rozwierając się szeroko, aby padła do ich wnętrza kropla słodkiej wody. Od wielkości i czystości deszczowej kropli zależy odcień i kolor pereły.

— A czarne pereły? — — —

I nie dokończyłem zdania, gdyż wrzask piekielny podniósł się na łodziach poławiaczy. Lecz Sawicki zrozumiał, o co pytam.

— To krew. Żywa krew ludzka musi się dostać do wnętrza muszli — odparł po chwili cichym głosem, patrząc, jak towarzysze nurka, któremu rekin odciął nogę, wciągają nieszczęśliwego do łodzi. — Dlatego, dlatego chyba czarne pereły są najdroższe — kończył — bo przecież nawet słońce w swej najokazalszej orgii barw nie ma czarnego koloru.

STANISŁAW SWIDERSKI



Statek na mieliźnie

Na pokładzie „Lamotte Picquet”

(Od specjalnego korespondenta)

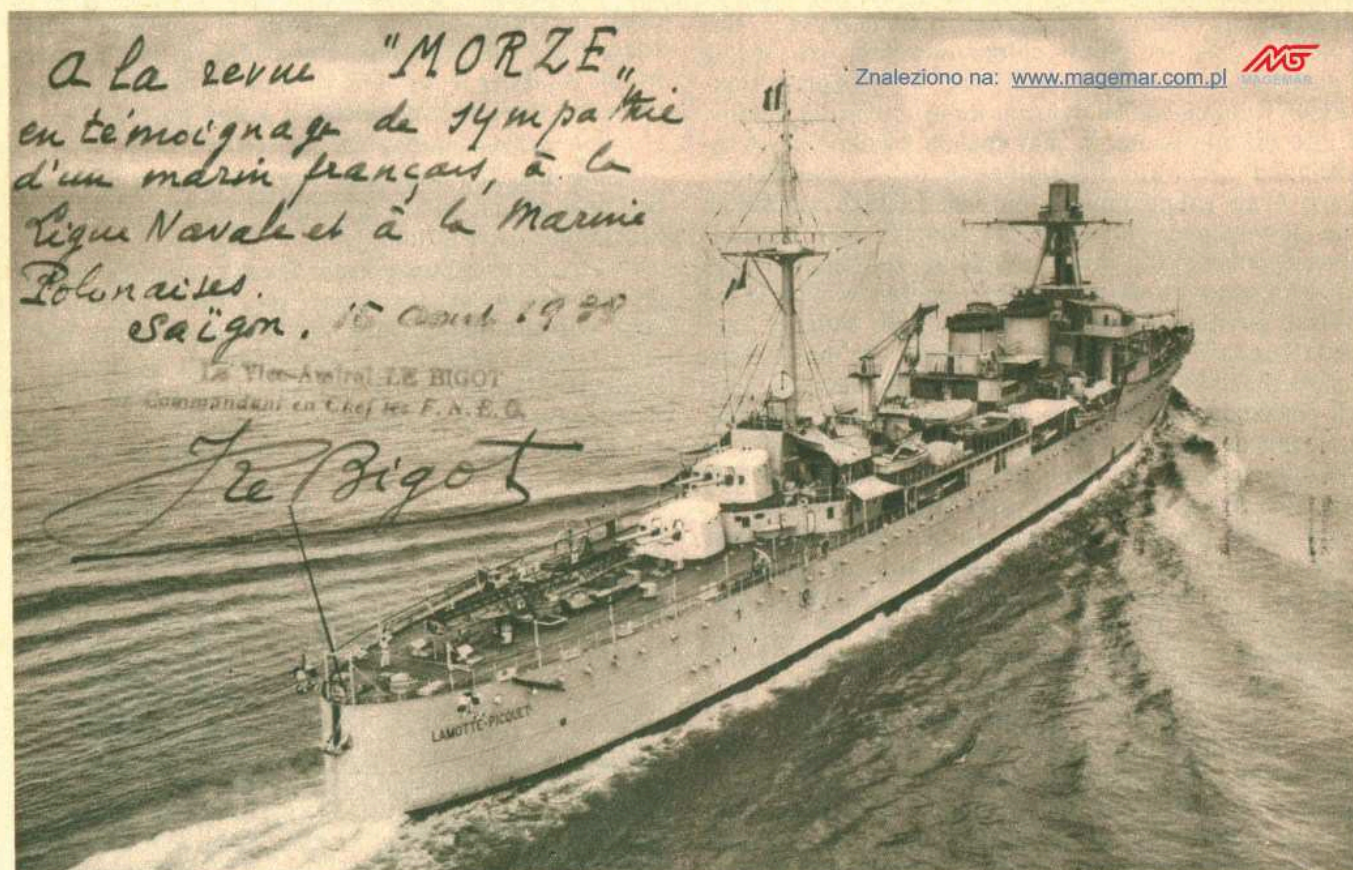
Spośród wszystkich wybitniejszych Europejczyków na Dalekim Wschodzie, najbardziej znaną i popularną postacią jest bezsprzecznie, obok słynnego księdza Jacquinot, admirał Le Bigot, dowódca francuskich sił zbrojnych Dalekiego Wschodu. Nie ma chyba białego w Szanghaju lub Hong-Kongu, Pekinie lub Tientsinie, Hankou czy Kantonie, który nie zachwyciłby się jego odwagą, zimną krwią i dowcipem. A że poza tym admirał Le Bigot jest sympatyczny, prosty, jowialny, wesoły i towarzyski, przeto popularność jego w krajach Dalekiego Wschodu (nie tylko zresztą wśród białych), jest bezprzykładna.

O determinacji i wspaniałej odwadze admirała Le Bigot słyszy się w wielkich miastach Dalekiego Wschodu istne legendy. Jeśli koncesje zagraniczne Szanghaju, a zwłaszcza koncesja francuska, nie ucierpiały zbyt od działań wojennych, jeśli własność białych w Tientsinie jest na ogół nietknięta, jest to w znacznej mierze zasługa admirała. Pewnego dnia, podczas najgorętszych walk o Szanghaj, władze wojskowe chińskie zwróciły się do admirała z żądaniem, aby cofnął o paręset metrów swój krążownik flagowy „Lamotte Picquet”, oraz towarzyszące mu okręty, wszystkie zakotwiczone na rzece Whangpoo, niedaleko koncesji francuskiej. Żądanie to motywowane było względami na operacje. Admirał Le Bigot przeczytał uważnie doręczony mu papier, po czym oświadczył chińskiemu oficerowi: „Owszem, zastosuję się do życzenia do-

wództwa chińskiego”. Gdy uradowany oficer zaczął mu dziękować, przerwał mu: „Stawiam tylko jeden warunek: władze chińskie muszą dostarczyć mi odpowiedniej ilości holowników; z kilkaset sztuk co najmniej”. „A to po co?” pyta zdumiony oficer chiński. „Abym mógł zabrać ze sobą całą koncesję francuską. Moje rozkazy są jasne. Mam pilnować koncesji francuskiej Szanghaju. Albo tedy pozostanę tu, gdzie jestem, albo też zabiorę koncesję ze sobą. Tertium non datur”.

Kiedy indziej doszło znówu do ostrej kontrowersji między admirałem a dowództwem japońskiej marynarki wojennej. Tym razem Japończycy żądali ewakuacji pewnego obszaru wód przez francuskie okręty wojenne, twierdząc, że okręty te przeszkadzają ich ogniowi artyleryjskiemu. „Nie ustąpię ani o jeden metr” — brzmiała odpowiedź admirała Le Bigot. „A co będzie, jeśli uprzemy się?” — zapytali Japończycy. „Otworzę ogień” — odparł z flegmą admirał. „Jakto?” — zdziwili się Japończycy, — „będzie pan walczył, z tymi kilkoma okrętami, przeciw siłom morskim cesarstwa?” „Nie — uśmiechnął się Le Bigot — ja zacznę tylko walkę; kontynuować ją będą inni”. Ta odpowiedź podobła się nadzwyczaj rycerskim Japończykom. Szacunek ich dla admirała Le Bigot wzrósł znacznie od tego czasu.

Za swą działalność admirał Le Bigot odznaczony został niedawno wielkim krzyżem Legii Honorowej oraz krzyżem wojennym (Croix de Guerre).



Krążownik „Lamotte-Picquet”

Ciekawa jest motywacja zwłaszcza tego drugiego nadania. Jest w niej mowa o bohaterskim zachowaniu się admirała w obliczu największych niebezpieczeństw, o jego błyskawicznych i trafnych decyzjach powziętych w najtrudniejszych chwilach, o tym, ile zawdzięczają mu setki tysięcy mieszkańców francuskiej koncesji Szanghaju i co zdziałał dla obrony katolicyzmu w Chinach. Trzeba też dodać, skoro już mowa o odznaczeniach, że admirał Le Bigot, wielki przyjaciel Polski, posiada od dłuższego czasu komandorię „Polonia Restituta“.

Gdym przybył w sierpniu ub. r. po raz drugi do Szanghaju, „Lamotte-Picquet“ wciąż kołysał się z lekka na wodach mętnej rzeki Whangpoo, opodal Quai de France, czyli wybrzeża francuskiej koncesji, skąd nie potrafiły ruszyć go groźby ani chińskie ani japońskie. Nie oznacza to zresztą bynajmniej, że przez cały czas, dzielący okres walk o Szanghaj od miesiąca sierpnia, okręt flagowy admirała Le Bigot nie opuszczał Szanghaju. Przeciwnie, jeździł w tym czasie bardzo wiele. Odwiedził wszystkie większe porty Chin północnych: Chefoo, Tangku (Tientsin), Wei-Ha-Wei, był w Hong-Kongu i w Saigonie. Odbываяc mniej więcej tę samą drogę kilkakrotnie spotkałem admirała Le Bigot. Po raz pierwszy zetknąłem się z nim w Pekinie, po raz drugi — w Saigonie, po raz trzeci wreszcie — w Szanghaju, gdzie na pokładzie „Lamotte-Picquet“ miała miejsca najdłuższa nasza rozmowa.

„Lamotte-Picquet“ jest krążownikiem o 8 tysiącach ton wyporności, szybkości — 34 węzły i uzbrojeniu, składającym się z 8 dział 155 mm, 4 — 75 mm oraz 4 podwójnych wyrzutni torpedowych o kal. 550 mm. Załoga jego składa się z 27 oficerów oraz 551 podoficerów i marynarzy. Zbudowany w Lorient, spuszczonej na wodę w r. 1924, rozpoczął swą karierę w roku następnym.

Nazwę swą zawdzięcza krążownik bohaterowi Fort Royal, komandorowi a następnie admirałowi floty królewskiej Ludwika XVI, Lamotte-Picquet, jednemu z najdzielniejszych i najwybitniejszych marynarzy, jakich Francja posiadała. Wojując prawie całe życie przeciw Anglikom, zwyciężył ich wielokrotnie, narobił im niemałych szkód i zdobył sobie taki ich szacunek, że po bitwie morskiej pod Fort Royal (Martynika), która kosztowała Anglików dwa wielkie okręty wojenne, admirał angielski Hyde Parker pisał doń: „Pomimo, że bardzo niedawno utraciłem z pańskiej winy jedną fregatę i wiele innych okrętów, nie mogę odmówić sobie przyjemności szanowania i admirowania pana. Zachowanie się pańskie w dniu 18 b. m. (dzień bitwy pod Fort Royal), usprawiedliwia w pełni reputację, jaką cieszy się wśród nas W. Eksc., i zapewniam pana, że nie bez wielkiej zazdrości byłem świadkiem talentów, jakie rozwinał pan przy tej okazji. Nieprzyjaźń nasza jest chwilowa i zależna od naszych władców, ale za to zasługi pańskie wyrły w moim sercu na zawsze największe uwielbienie dla pana“. Oczywiście, list tego rodzaju jest zaszczytny zarówno dla admirała francuskiego, do którego był adresowany, jak i dla angielskiego wodza, który go pisał.

Na pokładach „Lamotte-Picquet“ wszędzie jest

pełno tablic z napisami, przypominającymi o wielkim marynarzu i jego czynach. Tu widać nazwę „Cerf-Volant“, korwety bohatera, tam znowu, na innej tabliczce, wyjątki z listu admirała Hyde Parkera, jeszcze gdzie indziej słowa młodego Lamotte-Picquet, gdy był ranny: „Nie wiem, czy jestem zeszpecony, ale jeśli tak jest, to jestem dumny z mej brzydoty. Twarzą moją będą odtąd straszył Anglików“.

Długie chwile spędziłem na rozmowach z admirałem Le Bigot. Ma on wyjątkowy dar opowiadania, a że przeżycia i przygody miał niezwykle, przeto każda godzina, przebyta z nim, jest prawdziwą uczcą. Mówiliśmy wiele o położeniu Europejczyków na Dalekim Wschodzie, o wpływie wojny na tę pozycję i o tym, że Hong-Kong oraz zagraniczne koncesje Szanghaju niemało przyczyniły się do wzmocnienia siły odpornej Chin. „Może Chińczycy zrozumieją wreszcie“ — rzekł admirał Le Bigot — „że obecność Europejczyków w ich kraju nie same szkody im przynosi. Może pojmą, iż ów zadziwiający rozwój, jaki zaobserwować można było w Chinach w ciągu paru lat ostatnich, był w znacznej mierze zasługą białych. Może przyznają, że brytyjski Hong-Kong, ten sam Hong-Kong, który niedawno z taką bezwzględnością bojkotowali i chcieli zniszczyć, uratował Kanton i Chiny południowe przed inwazją japońską. Że koncesje zagraniczne Szanghaju, w szczególności zaś koncesja francuska, ocaliły życie setkom tysięcy ich współziomków i miliardy dolarów ich kapitałów. Oby ta straszna wojna była zbawienną lekcją dla nich w tym względzie“.

Mówiliśmy potem o zadaniu, jakie ciąży na admirałach i o środkach, którymi rozporządza. Admirał Le Bigot wyjaśniał mi, jak ogromnej linii wybrzeża musi strzec i jak niewielkim rozporządza zespołem sił. Tłumaczył mi, jak różnorodnych i skomplikowanych interesów i praw musi pilnować w tych dalekich krajach Wschodu. „Jestem tu stróżem nie tylko praw i interesów Francji“ — oświadczył mi — „lecz także strażnikiem praw katolicyzmu. Niech pan nie zapomina bowiem, że katolicyzm w miastach chińskiego wybrzeża można niemal identyfikować z francuskością. Olbrzymia większość misji jest francuska. Zakłady w Zikawei pod Szanghajem, uniwersytet katolicki „Aurora“ w Szanghaju, szkoły w Tientsinie — wszystko to jest francuskie. Cóż stałoby się z tym dorobkiem bez naszej opieki“?

Admirał Le Bigot interesuje się w wysokim stopniu Polską, jej położeniem, a szczególnie — Gdynią i naszą marynarką wojenną. Wypytuje mnie o najrozmaitsze szczegóły z tej dziedziny, chce wszystko wiedzieć. Podkreśla, że Polska powinna bezwarunkowo mieć silną flotę na Bałtyku, że jest to koniecznie potrzebne dla pokoju świata. Na pożegnanie, prosi mnie o przekazanie młodej polskiej marynarce wojennej, Lidze Morskiej i Kolonialnej oraz red. „Morze i Kolonie“ najserdeczniejszych pozdrowień i życzeń, tak od niego samego, jak i od całej francuskiej eskadry Dalekiego Wschodu.

EDWARD CZERW

Richelieu i kolonie

Jednym z następstw układu monachijskiego z września 1938 r., był zwrot opinii francuskiej ku sprawom imperium kolonialnego. Sfery, które traktowały Monachium jako cios zadany wpływom i przewadze Francji w Europie Środkowej i Wschodniej, rzuciły hasło, które byśmy w Polsce sformułowali: „Frontem do kolonii”.

Na skutek tej propagandy zainteresowanie koloniami wzrosło istotnie w znacznym stopniu.

Przechodnia ulicznego, czytelnika gazet przyciągają raz po raz wielkie afisze, przypominające wielkość „Empire colonial” i wysiłek, który w jego zdobycie został włożony, sensacyjne opowieści z okresu podbojów, reklamy filmów o podkładzie kolonialnym, jak ostatnio „Bohaterska wyprawa”, „Trzech z Saint-Cyr”, wezwanie do nabywania pożyczki na zbrojenia, które uniemożliwią uszczuplenie dziedzictwa zamorskiego, zachęta do zaciągu ochotniczego do kolonii...

„Empire colonial”, „imperial” — oto słowa, które są teraz coraz bardziej modne. Wydaje się dziwne, że Francja przechodziła często długie okresy obojętności wobec tego, co się działo w jej własnych koloniach. Jaskrawe przeciwieństwo Anglii! Opinia francuska była stale b. zaabsorbowana tym, co się dzieje w samej Francji i na naszym kontynencie.

Toteż poczynania kolonialne dokonywały się najczęściej niejako poza obrębem oficjalnej polityki, a w każdym razie przy małym zainteresowaniu przeciętnej opinii.

Istotne zainteresowanie poczynaniami kolonialnymi przejawiała opinia francuska w końcu ubiegłego stulecia i na początku wieku dwudziestego. Podboje afrykańskie nie przechodziły bez echa i były śledzone z dużą uwagą. Czyżby się nasuwała analogia z rokiem 1871, po którym Francja szukała odrodzenia potęgi za morzem?

Jeśli się jednak cofniemy do początku w. XIX lub do w. XVIII czy wcześniej — to staniemy zdumieni wobec obojętności, jaką „cieszą się” sprawy kolonii francuskich. Interesowały one sfery handlowe, towarzystwa eksploatacyjne, garść funkcjonariuszów, w ważniejszych okresach sfery wojskowe. Dla ogółu były to sprawy raczej drugorzędne.

Mimo jednak tej obojętności ogółu, występuje w pierwszych dwóch wiekach intensywniejszej kolonizacji (wiek XVII i XVIII), kilka postaci, kilku mężów stanu, którzy przywiązują dużą wagę do powiązania samodzielnej i nieskoordynowanej początkowo inicjatywy jednostek z działalnością rządu.

Pierwszym okresem rozwoju kolonii i administracji kolonialnej jest okres rządów Colberta. Ale gdy chodzi o zainicjowanie polityki rządowej w tej dziedzinie, to cofnąć się trzeba jeszcze o lat kilkadziesiąt i zatrzymać — jak w tylu innych zagadnieniach francuskiej racji stanu — na wszechwład-

nym ministrze Ludwika XIII, kardynale Richelieu.

Do postaci Richelieu’go obecna publicystyka francuska nawiązuje coraz częściej, szukając w niej otuchy i pokrzepienia oraz wskazań prawdziwie wielkiej polityki mocarstwowej.

Richelieu pierwszy myśli o scentralizowaniu przedsięwzięć kolonialnych i poddaniu ich kontroli rządowi. Zarządzenia jego nie doprowadziły wprawdzie jeszcze do utworzenia tego, co dziś nazwalibyśmy ministerstwem kolonii, niemniej jednak dał on zasadnicze wytyczne.

W roku 1624 utworzył przy królu Radę do spraw marynarki. W działalności tej Rady doszukiwano się pierwowzoru ministerstwa marynarki i kolonii; Rada bowiem, której zadaniem było technicznie przygotowywanie decyzji królewskich, przekształciła się wkrótce w duży organ administracyjny, kancelarię, wyposażoną w archiwa, obsługiwaną przez personel fachowy, który stał się zaczątkiem kadr urzędniczych tych resortów.

Znacznie większe znaczenie posiadało utworzenie przez Richelieu’go w r. 1626 urzędu „wielkiego mistrza, kierownika i głównego nadintendenta żeglugi i handlu francuskiego” („grand maitre, chef et surintendant général de la navigation et du commerce de France”). Urząd ten objął sam Richelieu i sprawował go osobiście do śmierci. Jednocześnie zniósł urzędy admirałów: Francji, Bliskiego Wschodu, Gujany, które były prywatnymi synekurami szlachty i uniemożliwiały planową politykę rządu.

„Żegluga i handel”, te dwie nazwy będą początkowo przewijać się bardzo często w dziejach kolonii francuskich; mimo że nie spotykamy nazwy „kolonii”, „nadintendenta kolonii” — pojęcie kolonii i ich spraw zawiera się we wspomnianych wyżej słowach. Początkowo bowiem kolonizacja była ściśle związana z handlem morskim; ileż kolonii francuskich na Antylach i w Kanadzie wyrosło z inicjatywy towarzystw handlowych i eksploatacyjnych! Oddzielenie podówczas spraw żeglugi handlowej od kolonialnych byłoby czymś całkowicie sztucznym.

Zresztą, do ostatnich niemal czasów można obserwować wahania kompetencji: czy utworzyć osobne ministerstwo kolonii, czy przydzielić je częścią do ministerstwa marynarki handlowej, częścią do spraw zagranicznych? W ciągu wieku XIX zmiany reorganizacyjne ministerstwa kolonii są na porządku dziennym.

Tworząc urząd nadintendenta żeglugi i handlu, zmierzał Richelieu do poparcia, a nawet narzucenia inicjatywy towarzystwom handlowym i kolonizatorom. Od r. 1626 mnożą się kompanie handlowe, z których na wyróżnienie zasługuje wielka kompania wysp Ameryki, obejmująca terenem działalność Gwadelupę, Martynikę i wyspę św. Krzysztofa.

Idea kolonizacji nie była jednak podówczas zbyt popularna we Francji. Niewiele jednostek ważyło się na tę drogę. Przeważnie byli to wykolejenci,

awanturnicy, częściowo kupcy. Toteż Richelieu dokonywał specjalnych starań, aby nakłonić do handlu zamorskiego i kolonizacji szlachtę i mieszczaństwo. Celem uzyskania wpływu na szlachtę i wyższy kler, założył „Zakon i milicję św. Trójcy“, który mimo szumnej nazwy był zwykłą kompanią handlową; dewizą jej było: „sub his commercia florent“, przekonywującą, że handel nie jest zajęciem hańbiącym.

Mieszczaństwo zachęcał do kolonizacji nadzieją szybszego uzyskania godności szlacheckiej.

Dla ułatwienia działalności rządowej Richelieu podzielił niebawem sprawy „marynarki“ (czyli handlu i kolonij), na marynarke Bliskiego Wschodu i krajów zamorskich, powierzając je dwu sekretarzom stanu. Pierwszymi tymi „podsekretarzami stanu ministerstwa kolonij“ byli La Beauclerc i N. P. d'Ocquerre.

Tendencje kardynała, zmierzające do „nadania biegu państwowego“ — jak byśmy dziś powiedzieli — sprawom kolonialnym, są o cały wiek późniejsze od poczynań królewskich w Hiszpanii czy Portugalii. Jednakże nie wydadzą się one tak dalece spóźnione, gdy przypomnimy sobie, że Francuzi zajęli się na dobre kolonizacją znacznie później od mieszkańców Półwyspu Iberyjskiego.

Pierwsze sporadyczne wypadki kolonizacji datują się dopiero z połowy wieku XVI. Hiszpanie i Portugalczycy, potem Holendrzy, strzegą wiek cały niemal zasady wyłączności, powołując się nie tylko na prawo siły i inicjatywy, ale nawet na akty polityczne, jak bulla papieża Aleksandra VI, przyznająca Hiszpanom i Portugalczykom pierwszeństwo w krajach Nowej Ziemi.

W r. 1540 Franciszek I mianuje szlachcica de

Roberval wicekrólem Kanady. Był to pierwszy akt urzędowy tego rodzaju — ale i jedyny na przestrzeni całego wieku.

Kolonizacja francuska szła w wieku XVI ku Kanadzie i ku wyspom Ameryki Środkowej. Napotkała dwóch rywali — Anglików w Kanadzie i Hiszpanów na wyspach.

Zacięta rywalizacja francusko-hiszpańska doprowadza pod koniec wieku XVI (1598) do układu w Vervins, który określił ziemie bezspornie francuskie i hiszpańskie oraz granice terytorium, na którym użycie wszelkich sił w walce konkurencyjnej było dozwolone, z zakazem uciekania się do interwencji rządu hiszpańskiego czy francuskiego. Zasada „drzwi otwartych“! Ta klauzula nie mogła oczywiście przynieść wielkiego uspokojenia. Po kilkudziesięciu latach walki i wzajemnego wypychania się z nabytych kolonij, zwycięstwo odnosią Francuzi. W r. 1635 zdobywają Gwadelupę, w r. 1642 panują nad wszystkimi prawie wyspami Ameryki Środkowej.

W Kanadzie rywalizacja angielsko-francuska zaostrza się za czasów Richelieu'go znacznie. W r. 1629 Anglicy zajmują Quebec, który wszakże Francuzi w trzy lata później odbierają.

Kanada i wyspy Ameryki były za Richelieu'go punktami oparcia francuskiej polityki kolonialnej. Jakże się zmienia pozycja Francji w ciągu trzech stuleci! Ameryka przestaje odgrywać jakąkolwiek rolę. Drobne posiadłości francuskie, które się w niej utrzymały, wpływają w bardzo nieznacznej mierze na rozwój imperium kolonialnego. Ośrodkiem zainteresowań stała się pobliska Afryka i Azja.

Paryż, luty 1939 r.

KAZIMIERZ ZIELIŃSKI



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Brzeg laguny w Abidjan

Zagadnienia kolonialne w Senacie

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Zagadnienia surowcowo-kolonialne zajmują coraz to pocześniejsze miejsce w obradach naszych Izb Ustawodawczych. Ostatnio, na posiedzeniu komisji spraw zagranicznych Senatu, w szeregu zapytań skierowanych do p. Ministra Spraw Zagranicznych Becka, m. in. senator Dębski zgłosił następujące umotywowane zapytania:

„Polskie potrzeby i dążności kolonialne wyrosły z potrzeb gospodarczych Polski i prężności demograficznej narodu polskiego. Szybko dojrzała świadomość kolonialna Polski, ale stało się to nie pod wpływem koniunktury kolonialnej na świecie, ani z chęci sprzymierzania się z tymi państwami, które dla tych czy innych powodów, dążą do tego samego celu. Przyrost ludności, brak surowców z jednej strony — brak dewiz, brak rynków zbytu dla polskiego towaru, zamknięcie granic przed emigracją z Polski — oto powody i tytuły dążeń kolonialnych Polski. Ale jest rzeczą jasną, że i polski problem kolonialny jest częścią składową międzynarodowego zagadnienia kolonialnego. Dlatego też opinia w Polsce pilnie śledzi rozwój spraw surowcowo-kolonialnych i z uznaniem wita każde wystąpienie Rządu polskiego w tej sprawie. Przypomnieć należy historię tego problemu na terenie międzynarodowym. Rozpoczęła się od wojen kolonialnych na Dalekim Wschodzie i w Afryce. Wówczas padło słynne oświadczenie ministra Hoare o sprawiedliwym dostępie do bogactw naturalnych i o gotowości Anglii szukania środków, które by zabezpieczyły narodom dostęp do surowców. Powołana została do życia komisja surowcowa Ligi Narodów. Prace tej komisji skończyły się niepowodzeniem. Delegaci państw kolonialnych, z delegatami angielskimi na czele, starali się udowodnić, że kolonie nie przedstawiają żadnej wartości ani jako tereny osadnicze, ani jako źródło surowców. Zaslugą delegatów Polski była dobra obrona naszego punktu widzenia na te sprawy, było poinformowanie opinii zagranicznej o potrzebach i położeniu Polski. W międzyczasie różni mężowie stanu starali się stworzyć nowe koncepcje w tej sprawie. Mówiono i pisano wiele na temat zasady „drzwi otwartych” w koloniach, która rzekomo może zadośćuczynić potrzebom narodów „głodnych”. Podobne pomysły nie mogą w żaden sposób zaspokoić potrzeb Polski, bo do kolonii, w których prawnie obowiązuje zasada „drzwi otwartych”, w praktyce nie może dostać się ani człowiek, ani towar. Dla Polski kolonie — to przedłużenie własnego terytorium gospodarczego, do którego miałby swobodny dostęp Polak, towar polski i w którym monetą obiegową byłby złoty polski.

Potwierdzeniem faktu, że sprawa nie załatwiona przez Ligę, bynajmniej nie straciła na swojej aktualności i na ostrości, że w międzyczasie powiększyły się tylko polityczne i gospodarcze trudności z powodu jej niezałatwienia, jest nowe wystąpienie min. Hoare w miesiącu lutym br., tym razem już w charakterze min. spraw wewnętrznych. Minister Hoare powiedział, „że Anglia jest gotowa do rokowań w sprawie dostępu do surowców”. Oto jest krótka historia tej sprawy na forum międzynarodowym. W miesiącu styczniu P. Minister udzielając wywiadu prasie zagranicznej, w którym w znakomity sposób określił cele i zadania polskiej polityki zagranicznej, powiedział pomiędzy innymi, że

Polska interesuje się sprawą kolonialną z przyczyn surowcowych i demograficznych i dlatego dąży do współpracy z państwami kolonialnymi.

Zważywszy na powyższe, zapytuję Pana Ministra:

1) Jak ocenia stan sprawy kolonialnej na forum międzynarodowym.

2) Jakie widzi możliwości i gwarancje współpracy z państwami kolonialnymi.

3) Czy niezależnie od tej współpracy, która mogłaby się oprzeć na układach dwustronnych, utrzymuje nadal swoje zasadnicze stanowisko, któremu dawał wyraz niejednokrotnie, a ostatnio wypowiedział przez p. wiceministra Szembeka, że Polska zastrzega sobie prawo zgłoszenia swoich postulatów i potrzeb w przyszłych międzynarodowych obradach nad sprawami kolonialnymi“.

Pytanie następne dotyczyło sprawy emigracji żydowskiej: „Powołując się na niedawny wywiad ministra spraw zagranicznych Rumunii, który zakomunikował punkt widzenia na sprawy emigracji żydowskiej z Polski i Rumunii i że w tej sprawie ma być Pan, Panie Ministrze, rzecznikiem obydwóch narodów polskiego i rumuńskiego wobec rządu angielskiego, zapytuję: czy Rząd polski czyni starania o rozwiązanie problemu masowej emigracji żydowskiej z Polski i jakie widzi możliwości załatwienia pozytywnego tej sprawy.“

Wreszcie senator Dębski w liczbie zagadnień, bezpośrednio obchodzących członków Ligi, poruszył bieg spraw związanych z ostatnimi wypadkami na politechnice gdańskiej. Pytanie brzmiało jak następuje:

„Wolne miasto Gdańsk, geograficznie, historycznie i prawnie związane z Polską, spełnia rolę polskiego portu. Wszystko, co dotyczy Gdańska, wywołuje czujną i wrażliwą troskę społeczeństwa polskiego. W Gdańsku większość stanowi ludność niemiecka. Dlatego też „incydenty” gdańskie mogą mieć reperkusje w stosunkach polsko-niemieckich. Zapytuję Pana Ministra, jak będą zlikwidowane ostatnie zajścia na politechnice gdańskiej i jakie będą gwarancje, że w przyszłości się nie powtórzą“.

Na zapytania te odpowiedział Pan Minister Spraw Zagranicznych w następujących słowach:

S p r a w a G d a ń s k a

„Sprawa Gdańska jest bardzo skomplikowana. Samo meritum tej sprawy jest przedmiotem najwyższej troski Rządu. Obok meritum mieliśmy do czynienia ostatnio z incydentami. Meritum wymaga troski i uwagi ze względu na to, że Wolnemu Miastu dano ustrój szczególnie skomplikowany przez wprowadzenie poza zainteresowanymi czynnikami, a więc poza miejscową ludnością, która ma swoje własne władze i Polską, dla której jest to port od wieków prosperujący dzięki polskiemu handlowi morskemu, jeszcze czynnika Ligi Narodów, w postaci Wysokiego Komisarza, dając mu niezmiernie wielkie prerogatywy i nie zapewniając żadnych technicznych środków, które by pozwoliły spełnić zadania zastrzeżone dla Ligi Narodów. Nawet za czasów prosperity Ligi, taka instytucja wprowadzona na teren Gdańska, dawała tam komplikacje, bo z Gdańska robiono obiekt przetargów, bez związku z interesami ludności gdańskiej i państwa polskiego. Uzyskaliśmy pewien postęp, szu-

kając bezpośredniego ułożenia stosunków z senatem W. M. Gdańska. Osłabienie Ligi Narodów jeszcze bardziej następnie sytuację skomplikowało i utrudniło, ponieważ jednak istotne fundamenty, na których powstało i rozwija się miasto Gdańsk są stałe, mam nadzieję, że przyszłość da się ułożyć w sposób rozsądny i zgodny z interesami Rzplitej.

Ostatnie incydenty miały miejsce głównie na politechnice gdańskiej. Ze względu na duże znaczenie moralne a zarazem i materialne tej sprawy, Rząd wziął na siebie interwencję, żeby przez porozumienie Komisarza Generalnego R. P. z senatem W. M. Gdańska zapewnić warunki normalnych studiów i szacunek, należny studentom polskim.

Został utworzony rodzaj komisji, która pracuje w tym kierunku, żeby podobne incydenty się nie powtarzały. Prace tej komisji rozwijają się. Nie napotkaliśmy braku dobrej woli ze strony senatu gdańskiego. W chwili, kiedy stan sprawy pozwoli, zostanie podane do publicznej wiadomości, jakimi drogami poszukuje się zapewnienia normalnej pracy dla studentów polskich na politechnice gdańskiej.

Z a g a d n i e n i e k o l o n i j

„Sen. Dębski słusznie wspominał, że warunki życia zmuszają nas do interesowania się problemem kolonialnym. Chciałbym stwierdzić, że nasze potrzeby kolonialne były i są wysuwane przez Rząd przy każdej sposobności. Motywem działania Rządu jest konsekwentne szukanie dróg, żeby zaspokoić te potrzeby i konieczności naszego życia społecznego i państwowego. Zamknięcie terenów emigracyjnych postawiło przed państwem trudny problem. Nasza prężność w tej dziedzinie jest wielka i dlatego w roku 1935 uważałem za słuszne postawić na terenie międzynarodowym potrzeby naszego państwa w dziedzinie kolonii i surowców.

Samo zagadnienie jest niezmiernie trudne i nie daje szans na szybkie efekty. Bardzo trudno ocenić, jak będzie postawiony problem krajów zamorskich, czyli tzw. krajów kolonialnych. Dlatego Rząd polski nie wysunął planu konkretnego i szczegółowych żądań. Zgłosiliśmy potrzeby naszego państwa, wyrażając przekonanie, że o ile kiedy ta sprawa stanie się przedmiotem debat międzynarodowych, nasze państwo zajmie miejsce przy stole obrad. Taka linia postępowania wydaje się najsluszniejsza i takie jest stanowisko Rządu, zgodne z niedawną deklaracją p. wiceministra Szembeka. Jeżeli chodzi o te sprawy, to na gruncie Ligi Narodów, czy na gruncie komitetu surowcowego, były prowadzone narady na tematy emigracyjne. Jeżeli nie udało się nam tego zagadnienia posunąć zbytnio naprzód, to z drugiej strony pragnę stwierdzić, że nie jestem w tej sprawie zbytnim pesymistą. Pragnę stwierdzić jedno, a mianowicie, że ostatnio rejestrujemy fakty coraz przychylniejszego traktowania naszych potrzeb przez inne czynniki w tym problemie zainteresowane. Pewne myśli, któreśmy zgłosili w Genewie, a które początkowo uważane były za herezję, utarły sobie drogę i zyskują coraz żywszy oddźwięk. Nie potrzebuję dodawać, że w tej sprawie starania nasze idą w kierunku podejścia do tego zagadnienia od strony przyjaznej współpracy, że szukamy takich dróg, które by zapewniły wszystkim zainteresowanym pewne korzyści. Chodzi o zharmonizowanie tych interesów. Jeżeli w tym kierunku nie wieleśmy jeszcze osiągnęli, to wymiar i charakter tej sprawy nie jest taki, aby tempo mogło być szybkie. Sprawa ta jest nadal z całą czujnością prowadzona przez cały aparat, jakim Ministerstwo Spraw Zagranicznych rozporządza.

W tej grupie zagadnień, które w skrócie niezu-

pełnie ściśle nazywamy zagadnieniami kolonialnymi, coraz żywsze zainteresowanie budzi kwestia emigracji żydowskiej. Stanowi ona dla mnie pododdział w całokształcie zagadnienia emigracyjnego. Polska bowiem była i jest państwem emigracyjnym, a kwestia emigracji żydowskiej stanowi zagadnienie szczególne. Też dla nas zasadniczą w tym zagadnieniu jest szukać prewencji.

Sprawa emigracji żydowskiej ma socjalne i ekonomiczne aspekty w życiu wewnętrznym państwa. Równocześnie z istniejącymi prądami zaostrza się strona polityczna i psychiczna tego zagadnienia. Nigdy nie zrezygnowaliśmy z tego, aby uprzedzić narastające trudności i dlatego powracaliśmy z całym naciskiem do stawiania sprawy emigracji żydowskiej na forum międzynarodowym. Już w momencie powstania komitetu ewiańskiego zwracaliśmy uwagę rządów na niebezpieczeństwo tak wąskiego traktowania zagadnienia emigracji żydowskiej i wskazywaliśmy, że w momencie, gdy problem emigracji żydowskiej już praktycznie istnieje, akcja komitetu jest spóźniona.

Przy wysiłku i woli państw, które rozporządzają odpowiednimi terenami emigracyjnymi, czy też posiadają wpływy, aby w tej sprawie głos zabierać, a przede wszystkim przy współpracy samych Żydów, możemy się niewątpliwie kusić o prewentywne skanalizowanie tego zagadnienia i trudności jego zmniejszać. Pragnę i tu dodać optymistyczną nutę, że może bardziej niż w innych zagadnieniach, udało się nam zrozumienie dla problemu emigracji żydowskiej na terenie międzynarodowym pogłębić. Do kwestii tej będę jeszcze wracał. Obecnie pragnę jedynie podkreślić, że ze strony tych, którzy w zagadnieniu emigracji żydowskiej są zainteresowani, notujemy postępy w zrozumieniu tej akcji prewentywnej, jaką prowadzimy. Chociaż to już przekracza ramy mego resortu, pragnę podkreślić, że fakt utworzenia żydowskiego komitetu emigracyjnego w Polsce jest realnym postępem w tym kierunku”.



Owocujący krzew kawy

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

TEZY PROGRAMOWE O.Z.N.

W ZAKRESIE ZAGADNIEN KOLONIALNYCH

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Obradująca w dniach 27, 28 lutego i 1 marca r.b. w Warszawie Rada Naczelna Obozu Zjednoczenia Narodowego uchwaliła szereg tez programowych w zakresie zagadnień kolonialnych. Podkreślając z uznaniem doniosły fakt wprowadzenia po raz pierwszy tez polskich żądań kolonialnych do programu obozu politycznego w Polsce, widzimy w tym dalszy etap na drodze do realizacji tych haseł, które Liga Morska i Kolonialna wypisała na sztandarze naszej organizacji i które propagujemy bez przerwy od szeregu lat.

Uchwały Rady Naczelnej stwierdzają na wstępie konieczność uzyskania przez Polskę dostępu do obszarów kolonialnych na równi z innymi wielkimi państwami Europy. Konieczność ta dyktowana jest sytuacją ludnościową, potrzebami gospodarczymi i naszym położeniem geograficznym. Mocno podkreślona została ścisła zależność między odcięciem Polski od źródeł surowcowych i hamowaniem przyrostu ludnościowego. Domagając się udziału Polski w eksploatacji terenów kolonialnych celem produkcyjnego wykorzystania względnego nadmiaru ludności, Rada Naczelna zastrzega się stanowczo przed wolną emigracją do krajów, w których żywił polski podlega prześladowaniu i wynarodowieniu. Osadnictwo winno odbywać się bez strat gospodarczych i społecznych.

Polskie dążenia kolonialne opierają się na następujących założeniach: na kuli ziemskiej (a w szczególności w Afryce) istnieją jeszcze rozległe obszary niezagospodarowane i niezaludnione; posiadanie kolonii nie może być przywilejem nielicznej grupy państw; prawo do ziemi muszą mieć w pierwszym rzędzie te narody, które są zdolne do bezpośredniej pracy nad zagospodarowaniem terenu. Polacy posiadają uzdolnienia i kwalifikacje kolonizatorskie, czego najlepszym dowodem jest pionierski wysiłek cywilizacyjny milionowych rzesz naszych emigrantów.

Rada zastrzega się przeciwko łączeniu żądań kolonialnych z zagadnieniem żydowskim w Polsce. Są to dwie sprawy zupełnie różne — starania o tereny emigracyjne dla ludności żydowskiej nie mają nic wspólnego z dążeniem do uzyskania kolonii dla Polski.

Bardzo ważne jest zasadnicze stwierdzenie, że kolonialne postulaty Polski będą w pełni zrealizowane tylko wówczas, gdy uzyskamy obszary, nad którymi państwo polskie będzie miało pełnię władzy suwerennej. Nie znaczy to, byśmy mieli zrezygnować z możliwości uzyskania bezpośredniego dostępu do terenów kolonialnych w innej formie. Każda z tych form musi jednak gwarantować nam możliwość swobodnego rozwoju życia narodowego na miejscu, zapewniać niezbędne uprawnienia prawnie - publiczne i dawać Polsce rzeczywiste ko-

rzyści gospodarcze. Tereny kolonialne odpowiednie dla nas winny być zdadne do osadnictwa i do eksploatacji surowców, niezbędnych dla naszego gospodarstwa narodowego, gdyż tylko tą drogą będziemy mogli uniezależnić się gospodarczo od zagranicy poprzez samowystarczalność surowcową Polski.

Dotychczasowe metody zaopatrywania Polski w niezbędne surowce pochodzenia zagranicznego nasuwają cały szereg zastrzeżeń. Niezależnie od akcji, zmierzającej do uzyskania własnych źródeł surowców kolonialnych — co jest celem zasadniczym — należy niezwłocznie przystąpić do zakładania polskich przedsiębiorstw importujących, przetwarzających i rozdzielających surowce; do tworzenia przedsiębiorstw, produkujących surowce w krajach nas interesujących; do silniejszego poparcia pionierskich placówek handlowych z koloniami; do wydatniejszej rozbudowy polskiej floty handlowej. Polski aparat handlowy powinien być tak skonstruowany, by przyszła polska produkcja kolonialna mogła bez wstrząsów zastąpić produkcję obcą. Rzeczą pilną jest również spolszczenie naszego handlu surowcami.

Polskie dążenia kolonialne są przejawem żywotnych potrzeb i troski o przyszłość Narodu Polskiego. Idea kolonialna stanowi wartość twórczą — wymaga ona od całego Narodu trwałej akcji ofensywnej. Zagadnienie kolonialne winno być wprowadzone do programu wychowawczego wszystkich organizacji młodzieży.

Rada Naczelna w imieniu OZN uważa zagadnienie kolonialne za część programu państwowego i stwierdza, że Obóz będzie realizować wytyczne w tej dziedzinie na terenie parlamentu.

Uznając słuszość zasady, że realizatorem wielkiej pracy na morzu i w koloniach jest człowiek — Rada Naczelna zwraca uwagę na konieczność natychmiastowego przystąpienia do naukowych badań terenów oraz do teoretycznego szkolenia młodzieży w odpowiednich dziedzinach. W związku z tym podjęta powinna być akcja w kierunku rozwoju studiów i wykładów w zakresie wiedzy kolonialnej, tworzenia potrzebnych placówek naukowych i szkolnych, popierania badań i prac polskich uczonych i praktyków na tematy kolonialne.

Dla koordynacji poszczególnych czynności w zakresie zagadnienia surowcowego, handlu zagranicznego i ekspansji zamorskiej — konieczne jest powołanie do życia Biura Spraw Kolonialnych. Akcja kolonialna wymaga zarówno ze strony państwa, jak i całego społeczeństwa szczególnie troskliwej opieki i poparcia. Tezy kończą się stwierdzeniem, że przy realizacji polskich żądań kolonialnych wszyscy członkowie Obozu Zjednoczenia Narodowego winni znaleźć się w pierwszym rzędzie.

SPRAWY KOLONIALNE

W związku z zapowiedzianą wizytą min. Becka w Londynie, poseł Dalton, b. wiceminister spraw zagranicznych przemawiając w dn. 15.III. br. na posiedzeniu Izby Gmin, dał wyraz pełnego zrozumienia dla polskich potrzeb kolonialnych.

Poseł Dalton wyraził nadzieję, że trwały wspólny interes łączący Polskę z W. Brytanią utrwali się jeszcze bardziej w rezultacie rozmów min. Becka z przedstawicielami rządu W. Brytanii i znajdzie swój wyraz w konkretnym porozumieniu, ustalającym zgodną linię polityki obu państw w przyszłości.

„Jeżeli mamy już robić ustępstwa co do kolonii, rynków dla handlu i terytoriów dla emigracji dla państw kontynentalnych — zakończył poseł Dalton — dlaczego nie mielibyśmy zacząć od udzielenia tych właśnie koncesji takiemu narodowi jak Polska, która w odróżnieniu od innych państw, nie zajmuje stanowiska zagrażającego Anglii i jej przyjacielom”.

Powyższe oświadczenie przedstawiciela brytyjskiej Izby Gmin wskazuje na to, że słuszność polskich postulatów kolonialnych znajduje coraz pełniejsze zrozumienie w opinii państw posiadających kolonie.

Sprawa polskich żądań kolonialnych była w ostatnim okresie szczególnie często omawiana na łamach prasy zagranicznej.

Przede wszystkim należy podkreślić ważny zwrot opinii francuskiej w odniesieniu do spraw polskich.

Liczne enuncjacje prasowe dowodzą, że opinia francuska ma coraz większe zrozumienie dla potrzeb gospodarczych i ludnościowych Polski i uznaje słuszność i żywotność polskich żądań kolonialnych.

Jedną z pierwszych tego rodzaju enuncjacji było przemówienie b. min. Cota w Parlamencie, który oświadczył, że jeśli Francja ma wyrzekać się pewnych terytoriów zamorskich, słuszniej będzie, jeśli uczyni to na rzecz Polski.

Przyjazd min. Ciano do Polski był następnie nową okazją dla prasy francuskiej do omawiania, niezależnie od innych zagadnień, również i kwestii polskich potrzeb i żądań kolonialnych.

Już na parę dni przed wizytą min. Ciano socjalistyczny „Le Populaire” i prawicowy „Le Petit Bleu”, jak również „Epoque”, wystąpiły niemal równocześnie z projektami współpracy polsko-francuskiej na terenie kolonialnym dla zaspokojenia słusznych potrzeb ekonomicznych Polski.

Autor artykułu w „Le Populaire” wskazuje, że obecnie dwa problemy mają dla Polski zasadnicze znaczenie: dostęp do źródeł surowców i emigracja żydowska. — „Czyż nie możemy w jednej i drugiej dziedzinie przyjść Polsce z pomocą?” — pyta autor, i zaraz dalej stwierdza: „Czyż w chwili, kiedy się mówi o udostępnieniu wszystkim państwom nie posiadającym kolonii, wielkich źródeł surowców, nie należało by zacząć od takich państw jak Polska?”

Jak widzimy, paryscy publicyści zajęli się obecnie sprawą polskich żądań kolonialnych w sposób rzeczowy i pozytywny.

Do żądań tych ustosunkowują się raczej przychylnie — podkreślając z całym naciskiem, jak to zrobił min. Pechin w „Le Petit Bleu” — konieczność zastanowienia się nad zrealizowaniem konkretnej współpracy polsko-francuskiej w dziedzinie kolonialnej.

Prasa francuska podaje również liczne informacje o tezach kolonialnych uchwalonych przez OZN. Tezy te omawia również prasa angielska. „Times” w artykule wstępnym na ten temat

wskazuje, że rząd polski niejednokrotnie usiłował w sposób nieoficjalny dać do zrozumienia, że wystąpi z pewnymi roszczeniami, gdy sprawa dostępu do surowców zostanie oficjalnie poruszona na forum międzynarodowym.

Każdy kraj — pisze dziennik — ma uzasadnione prawo wysunąć żądania większych ułatwień dla dostępu do produktów krajów tropikalnych — a zagadnienie to będzie zawsze przychylnie rozważane przez mocarstwa kolonialne — zwłaszcza gdy wysuwane jest w sposób pojednawczy.

Sprawę polskich żądań kolonialnych omawia również artykuł Gaydy w „Giornale d'Italia”.

„Polska wkrótce zgłosi swoje żądania kolonialne” — pisze Gayda — podkreślając dalej, że Włochy, Polska i Niemcy mają prawo do kolonii wskutek stałego i wysokiego przyrostu liczby ludności.

Reasumując komentarze prasy zagranicznej ostatniego okresu, z których pewną liczbę przytoczyliśmy na tym miejscu, stwierdzić należy, że bilans ten dla polskich żądań kolonialnych — przedstawia się raczej dodatnio.

— Pośpiech, z jakim rząd hitlerowski stwarza na nowo swoją armię kolonialną — pisze „Humanité” z 1.III. br. — pozwala przypuszczać, że zamierza nie tylko przyjść z pomocą Italii w razie wojny w Libii, lecz że przewiduje ewentualność interwencji wojskowej na wielką skalę.



Wyrób tkanin przez tubylców w Ruanda

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Jak donosi wyżej wymienione pismo — kroki, jakie są przedsiębrane obecnie w Niemczech w kierunku kolonialnego przygotowania wojskowego, dadzą w przeciągu miesiąca coś w rodzaju ogólnej mobilizacji.

Intensywne szkolenie kolonialne ma miejsce zarówno w armii regularnej jak w szeregach S.A. i S.S. oraz młodzieży hitlerowskiej.

Wielka ilość materiałów wojennych wysyłana jest do Genui i dalej do Libii.

Fabrykuje się z wielkim pośpiechem mundury i ekwipunek tropikalny. W gorączkowym tempie przygotowuje się również mapy Kenii, Tanganiki i Etiopii dla lotniczych sił wojskowych.

W tym samym mniej więcej czasie „Daily Herald” donosi o wyjeździe do Afryki specjalnej niemieckiej misji kolonialnej. Misja ta, jak donosi wymienione pismo — uda się najpierw do jednej z posiadłości włoskich i jej kwatery główna mieścić się będzie w Libii lub Abisynii.

W kołach wojskowych Berlina — donosi „Daily Herald” — uważa się, że misja ta będzie miała za zadanie reorganizację pewnej części armii niemieckiej w przewidywaniu realizacji projektów kolonialnych.

Informacje, jakie podaje prasa o niemieckich przygotowaniach kolonialnych, wydają się wskazywać, że niemieckie żądania kolonialne dojdą już wkrótce do punktu kulminacyjnego.

Sytuacja ta wywołuje zrozumięte zaniepokojenie wśród państw posiadających kolonie. Objawy tego zaniepokojenia dadzą się zanotować wszędzie.

Francja, jak donosi „Excelsior”, w ciągu ostatnich 6-ciu miesięcy dwukrotnie powiększyła liczbę wojsk kolonialnych. W najważniejszych punktach imperium kolonialnego tj. w Indochinach, Dżibuti i Tunisie skoncentrowano poważne siły.

Na najważniejszych drogach handlowych Francji będą skon-

centrowane i gotowe do boju siły morskie Francji.

O krokach przedsięwziętych dla wzmocnienia siły obronnej Konga Belgijskiego — znajdujemy obszernie informacje w wydawie, jakiego udzielił pismu „L'Essor du Congo” gen. Hennequin (com. en chef de la Force Publique).

Według informacji udzielonych

przez gen. Hennequin ewentualna mobilizacja w Kongo jest już całkowicie przygotowana, w szczególności, jeśli chodzi o możliwości transportowe jednostek wojskowych i ich aprowizację. Przygotowania te są tak przeprowadzone, że życie ekonomiczne Konga i jego możliwości produkcyjne nie zostaną dotknięte przez ew. operacje wojskowe.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Konkurs kolonialny dla młodzieży

Liga Morska i Kolonialna organizuje wielki konkurs dla młodzieży (dostępny dla dziewcząt i chłopców). Konkurs ten ma na celu pogłębienie zainteresowania młodzieży sprawami kolonialno-surowcowymi. Udział w konkursie może wziąć młodzież szkolna wszelkiego typu szkół: powszechnych, gimnazjów i liceów.

Dla każdego rodzaju szkół jest dostosowany odpowiedni poziom zadań konkursowych.

ZADANIA KONKURSOWE.

I) Zadanie konkursowe dla młodzieży szkół powszechnych oraz I i II klasy gimnazjów:

Zrób model osiedla kolonisty polskiego: w Ameryce Północnej lub Południowej albo w Afryce. Wykonaj model w ten sposób, aby można było poznać, jak wygląda takie osiedle (dom mieszkalny wraz z otoczeniem, rośliny w ogrodzie i w polu, narzędzia rolnicze, zwierzęta itd). Materiał i wielkość modelu dowolne.

II) Zadanie konkursowe dla młodzieży gimnazjalnej klas III i IV:

Gdyby to od ciebie zależało, to gdzie wybrałbyś kolonię dla Polski i jak wielką?

Odpowiedź powinna być uzasadniona wszechstronnie i objaśniona odpowiednimi mapami i wykresami.

III) Zadanie konkursowe dla młodzieży licealnej:

Jakie zamorskie surowce są niezbędne dla obrony kraju? Jak można rozwiązać sprawę zdobycia dla Polski tych surowców?

Odpowiedź powinna być odpowiednio umotywowana i poparta danymi liczbowymi.

Przy rozwiązywaniu powyższych zadań należy się posługiwać: pod-

ręcznikami szkolnymi (geografii), rocznikami miesięczników „Morze”, „Morze i Kolonie”, kwartalnikami „Sprawy morskie i kolonialne”, „Rocznikiem morskim i kolonialnym”, atlasami geograficznymi itp.

Prace konkursowe w dowolnym układzie i objętości należy nadsyłać do dnia 25 kwietnia 1939 r. bezpośrednio pod następującym adresem: Zarząd Główny LMK, Warszawa, ul. Widok 10.

Rozstrzygnięcie konkursu nastąpi do dnia 25 maja 1939 r.

Prace nadesłane po terminie, nie mogą brać udziału w konkursie.

Do każdej pracy należy dołączyć zaświadczenie szkoły (dyrekcji, kierownika lub opiekuna Koła Szkolnego LMK), stwierdzające, iż praca została wykonana samodzielnie. Prace zespołowe są dopuszczalne, ale tylko uczniów tej samej klasy. — Należy wtedy podać wszystkie nazwiska wykonawców.

Nagrody za prace wyróżnione w konkursie:

A) dla młodzieży szkół powszechnych oraz I i II klasy gimn.: I nagroda — udział w obozie nad Jez. Żarnowieckim; II nagroda — wycieczka nad morze; III nagroda — atlas lub książka.

B) dla młodzieży III i IV klasy gimnazjum: I nagroda — rejs na s.j. Zawisza Czarny; II nagroda — udział w kursie żeglarskim nad jez. Narocz; III nagroda — atlas lub książka.

C) dla młodzieży licealnej: I nagroda — rejs na s. j. Zawisza Czarny; II nagroda — 3-dniowa wycieczka morską na m/s „Piłsudski” lub m/s „Batory”; III nagroda — udział w kursie żeglarskim nad morzem; IV nagr. — atlas lub książka.



Rzeźby murzyńskie z Kamerunu

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Francja. W dniu 8 lutego o świecie wydarzył się tragiczny wypadek, który okrył żałobą marynarkę wojenną. Mianowicie w czasie ćwiczeń dwustronnych wykonywanych przy złych warunkach widoczności kążownik o 10.000 ton „Georges Leygues” najechał z względnie dużą szybkością na kontrtorpedowiec „Bison”, odcinając mu jak gdyby siekierą całą przednią część kadłuba, która w krótkim czasie poszła na dno. W katastrofie tej zginęło 18 ludzi, a ilość rannych przekracza 20. Kążownik powrócił do portu o własnych siłach; niektóre poszycia kadłuba na dziobie są tylko powyginane — na pokładzie znajdowało się 1 dział 138 mm nieszczęśliwego kontrtorpedowca, które na skutek siły uderzenia oraz inercji zostało przerzucone. Natomiast „Bison” z trudem powrócił do najbliższej bazy w Lorient, w asyście licznych holowników i z szybkością zaledwie 2 węzłów; wyjątkowo solidnej budowie zawdzięcza on swój ratunek. Został wprowadzony do doku, gdzie dorobiona zostanie stosunkowo niewielkim kosztem cała część przednia; kosztowne urządzenia maszynowe nie poniosły poważniejszych szkód.

Jest to oczywiście wypadek bardzo przykry ze względu na straty w ludziach i materiale, ale niestety nie do uniknięcia w przyszłości: okręty muszą szkolić się w warunkach zbliżonych do rzeczywistych, co zawsze pociąga pewne ryzyko, nie zażegnane najdalej posuniętą ostrożnością ze strony dowództwa. Przed paroma tygodniami zatonął japoński okręt podwodny na skutek zderzenia, a dwa lata temu wydarzył się w marynarce włoskiej wypadek identyczny z powyżej opisanym.

Anglia. Dzień 22 lutego był wyjątkowo nieszczęśliwy dla marynarki brytyjskiej. Przede wszystkim w dniu tym, w czasie szalejącego sztormu, wyrzucone zostały na brzeg dwa okręty podwodne „Sterlet” i „Sunfish”, wykończone zaledwie przed rokiem. Pierwszy z nich po 5-godzinnych wysiłkach zdołał spłynąć na wodę, drugi natomiast zarył się w piasek w odległości zaledwie 100 metrów od brzegu. Podane przez holowniki hole pękły dwukrotnie, i dopiero po upływie doby i przy wykorzystaniu przypiływu zdołano okręt ścią-

gnąć. Prawdopodobnie straty nie są zbyt wielkie. Podkreślić trzeba, że pomimo dużego niebezpieczeństwa — gdyż okręt był silnie obijany przez sztormową falę, która stale groziła zupełnym rozbiciem — załoga nie opuściła okrętu i dzięki temu przyczyniła się w dużej mierze do powodzenia akcji ratowniczej.

W tymże dniu wybuchł groźny pożar na będącym w budowie pancerniku o 35.000 ton „Prince of Wales”, który miał być wodowany w ciągu marca. Dopiero parogodzinna akcja kilku oddziałów strażyackich zdołała opanować ogień; straty są znaczne i spowodują duże opóźnienie w budowie.

Opublikowany budżet marynarki na okres 1939-40 wynosi 150 milionów funtów (ponad 4 miliardy złotych), nie licząc wydatków na lotnictwo morskie. Program rozbudowy obejmuje następujące okręty: 2 pancerniki po 40.000 t. z działami 406 mm, 1 lotniskowiec o 23.000, 4 kążowniki po 8.000, 16 mniejszych kontrtorpedowców po 1.400, 22 eskortery do walki przeciwko okrętom podwodnym, 4 okręty podwodne, 1 szybki minowiec, 1 kanonierkę rzeczna, znaczną ilość mniejszych jednostek pomocniczych, oraz nowy jacht królewski na miejsce mającego już 40 lat „Victoria and Albert”. Większe zamierzenia byłyby nierealne nie tyle ze względów finansowych, ile na skutek przeciążenia pracą stoczni prywatnych i państwowych.

Podkreślić trzeba jednak, że ten wysiłek brytyjski jest olbrzymi, i że dotrzymanie obecnego tempa rozbudowy sił morskich zapewni całkowitą przewagę nad połączonymi możliwościami osi Rzym—Berlin.

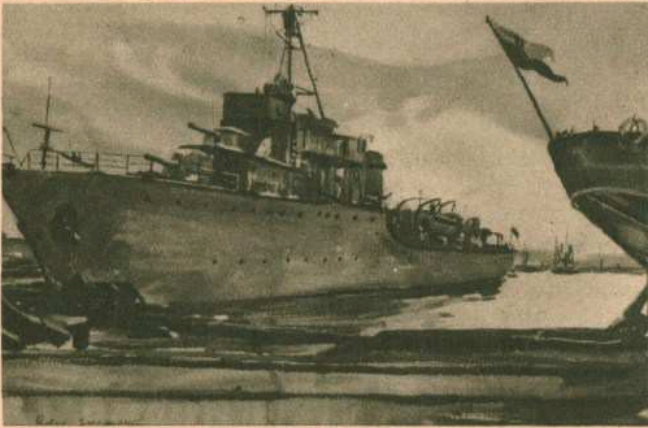
Hiszpania. Przy zajęciu Barcelony przez wojska generała Franco, w ręce powstańców dostały się okręty rządowe bazowane w tym porcie: 2 okręty podwodne oraz szereg jednostek pomocniczych. Wspaniała rewja sił zbrojnych po zwycięstwie katalońskim zakończona została przez defiladę floty, którą przyjął z pokładu kążownika „Canarias” generał Franco; w przemówieniu wygłoszonym do załóg głównodowodzący podkreślił rolę floty w ostatniej bitwie. Zablockowała ona skutecznie wybrzeże nieprzyjacielskie uniemożliwiając dowóz sprzętu oraz wywóz zra-

bowanych skarbów narodowych. W końcowym ustępie przemówienia zapowiedział rozbudowę morskich sił zbrojnych w granicach wymaganych ze względów geograficznych, politycznych i ekonomicznych. W czasie tych obchodów szef rządu wystąpił po raz pierwszy w mundurze admirałskim.

Niemcy. W dniu 14 lutego wodowano w Wilhelmshaven pierwszy pancernik o 35.000, który otrzymał nazwę „Bismarck”; w uroczystości wziął udział Führer, a chrztu dokonała wnuczka wielkiego męża stanu. Ujawnione zostały jedynie zasadnicze cechy nowej jednostki: uzbrojenie w postaci 8 dział 381, 12 dział 150 oraz 16 dział przeciwlotniczych kalibru 100 mm, 4 samoloty, szybkość maksymalna 30 węzłów. Charakterystyczne są kształty kadłuba: jest on szeroki i stosunkowo mało zanurzony, a więc przystosowany do warunków żeglarskich ujścia Elby, gdzie niski stan wody uniemożliwił kilkakrotnie w czasie ubiegłej wojny wyjście eskadr liniowych na pomoc zaatakowanym przez Anglików siłom lekkim. Prasa przemilcza całkowicie szczegóły odnoszące się do opancerzenia, które stanowi jedną z najbardziej ważnych cech okrętu; nie ulega jednak wątpliwości, że pomysłowość techników niemieckich musiała się tu ujawnić w całej pełni, i że wykorzystano wszelkie dotychczas znane i wypróbowane systemy celem uodpornienia nowych pancerników od ataków artyleryjskich, torpedowych i lotniczych.

Japonia. Rozbudowa floty japońskiej, która była w pewnej mierze przyczyną obecnego wyścigu zbrojeń na morzu, została ostatnio poważnie zahamowana akcją wojenną w Chinach; tej to właśnie akcji poświęcono wszystkie możliwości finansowe i przemysłowo - techniczne, a ponieważ zlikwidowanie floty przeciwnika odsunęło siły morskie na drugi plan, przeto rozbudowa ich została odłożona na późniejszy termin. W szczególności budowa rozpoczętych przed 2—3 laty pancerników nie czyni dużych postępów, tak że z każdym miesiącem przewaga Stanów Zjednoczonych na Oceanie Spokojnym staje się bardziej wyraźna; w ciągu ostatniego roku wodowano zaledwie kilka mniejszych jednostek jak kontrtorpedowce, okręty podwodne, trawery.

WYSTAWA MORSKA



Z wystawy morskiej w „Zachęcie” — A. Suchanek „ORP. Wicher w porcie wojennym”

Od trzech lat maryniści nasi urządzają przy poparciu Zarządu Głównego LMK doroczną Wystawę Morską. Pamiętając pierwszą taką wystawę z przyjemnością widzimy, że artyści patrzący na morze początkowo nieśmiało, przez małe okienko kaszubskiej chatki (różne „martwe natury” morskie) następnie przenoszą się wraz ze stalugami na mokry piasek wybrzeża, studiują grę fal, a dziś ogarniają już szerokie horyzonty otwartego morza: portowe wnętrza, sylwety polskich okrętów i statków. Ten gorączkowy okres wchłaniania „przedpoła” morskiego nasza marynistyka ma już za sobą. Dzisiaj malarz dąży na pełne morze. Nie lęka się, gdy niewielki szkuner pruje odważnie dalekie wody. Takie pełne morze widzimy na obrazach: Mariana Mokwy, Antoniego Suchanka, Franciszka Szwocha, T. Schwanenbacha, Alfreda Józefa Sipińskiego i Jerzego Rupniewskiego. Każdy z tych artystów w sposób odrębny i właściwy jego talentowi przedstawia umiłowane przez się tematy.

M. Mokwa, najwięcej zżyty z chłodną atmosferą Bałtyku z malarzką furją stara się przelać na płótno atakujące fale; A. Suchanek z zaciętością dąży celowo do utrwalenia fizjonomii panoramy dzisiejszej Gdyni i portretów poszczególnych jednostek naszej floty wojennej; F. Szwoch oddaje z wielkim wyczuciem bezdeń głębi pełnego morza; J. A. Sipiński z wielką rutyną malarzką traktuje morze, okręt i statek; T. Schwanenbach jest zdecydowanym plenerzystą oceanicznym; J. Rupniewski z zamięłowaniem studiuje grę fal i sylwetę naszych okrętów.

Należy tutaj podkreślić zasługi Nestora polskiej marynistyki, pierwszego grafika morskiego i pierwszego bodaj entuzjasty naszego morza, Włodzimierza Nałęcza, który już przed wielu laty rozślawił za granicą malarstwo polskie, malując słynne fiordy norweskie.

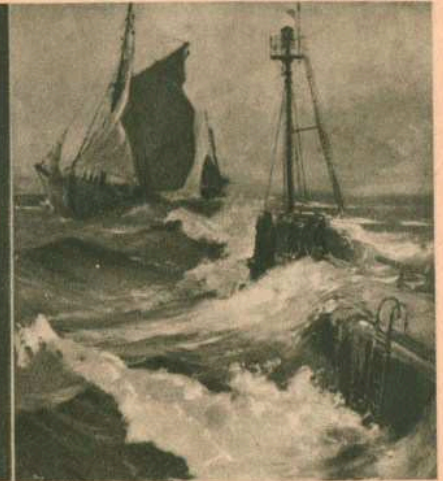
Do szeregu zdolnych marynistów z młodszego pokolenia zaliczają się: Stanisław Dybowski i Stefan Manasterski. Sądząc z

prac obecnie wystawionych, istnieją wszelkie dane, że sztuka polska zyska w nich tęgie malarzy morskich. Trzeba również podkreślić wielkie wyczucie morza w studiach Michaliny Krzyżanowskiej i Emila Lindemana.

Sądzę, że każdego polskiego malarza po zetknięciu się z Bałtykiem musi ogarniać tym większa pasja odtwarzania naszego morza, im więcej się odczuwa szczupłość polskiego wybrzeża, cząstki dawnego wielkiego obszaru. Będąc świadkami tego co Niemcy wykonali w okresie 10 lat przed wielką wojną, po spopularyzowaniu w społeczeństwie idei morza przez Flottenverein (na wzór angielskiego „Navy League”) i co zrobili po klęsce 1918 roku, wiedząc, do jak wielkiego znaczenia w świecie, dzięki silnej flocie doszły, tak jeszcze niedawno ubogie Italia i Japonia, doskonale rozumiemy, że nie możemy pozostawać daleko w tyle, narzekając stale na brak funduszy.

Malarze, nasi maryniści muszą — ze względu na swój talent i miłość ojczyzny, całą duszę włożyć w swe dzieła, które mają być propagatorami idei morskiej wśród milionów obywateli polskich. Społeczeństwo i odpowiednie władze muszą im w tym zadaniu dopomóc. Szczur lądowy może odczuć piękno morza — namalować go może tylko wilk morski i malarz w jednej osobie, żyjący na morzu, wpatrzony ustawicznie w jego cudowną piękność i wsłuchany w wieczystą melodię szumu jego słonych fal.

Dr M. NAŁĘCZ-DOBROWOLSKI



M. Mokwa — Życie rybaka

III MORSKI APEL MŁODZIEŻY POLSKIEJ W GDAŃSKU

Polska Rada Młodzieżowa w Gdańsku zorganizowała w niedzielę dnia 12 marca r. b. drugi z kolei Morski Apel Młodzieży. Uroczystość rozpoczęła się o godzinie 16 w wielkiej sali Stoczni Gdańskiej. W apelu wzięła udział młodzież szkół powszechnych i średnich, harcerstwo, młodzież pozaszkolna i akademicy. Uczestnicy zapełnili szereg sal i na galerii, poza tym całe masy młodzieży zajęły miejsca stojące w przejściach. Obecnych było 1.800 młodych obojga płci. Na uroczystość przybył z ramienia Kom. Gen. R. P. p. radca Perkowski zastępujący nieobecnego chwilowo w Gdańsku p. ministra Chodackiego.

Zebrań zagaił ks. Rogaczewski krótkim okolicznościowym przemówieniem z okazji koronacji Papieża Piusa XII, po czym wszyscy obecni odśpiewali stojąc 1 strofę hymnu „Chrystus Panem, Chrystus Królem”.

Z kolei zabrał głos delegat zarządu Głównego LMK p. Czesław Zagórski, który w swoim gorącym przemówieniu podkreślił m. in. fakt, że każde wartościowe pokolenie musi wnieść do ogólnego dorobku narodowego swój własny historyczny wkład. Dzisiejsze młode pokolenie musi uczynić z Polski państwo, które wyjdzie ze swą ekspansją gospodarczą i ludnościową poza morza i oceany. Po omówieniu niesłychanie doniosłej roli Gdyni i Gdańska dla całokształtu naszego państwa narodowego — p. Zagórski wskazał na konieczność morskiego wychowania młodzieży, gdyż tylko w ten sposób uzyskamy niezbędne kadry ludzkie, które utworzą drogę dla naszej ekspansji na szerokim świecie. Następnie p. Zagórski pozdrowił serdecznie zebraną młodzież imieniem milionowej rzeszy członków LMK, wskazując na tę niezmiennie odpowiedzialną i ważną placówkę, na jakiej postawieni są Polacy w Gdańsku. Kończąc delegat Zarządu Głównego LMK złożył następujące oświadczenie:

„Możecie być spokojni i pewni, że gdyby ktokolwiek chciał naruszyć nasz stan posiadania nad morzem i uszczuplić uprawnienia, z jakich tu korzystamy — cały 35 milionowy Naród, świadomy dziś życiowej konieczności posiadania wolnego dostępu do morza i tych nieocenionych korzyści i dobrodziejstw, jakie ono daje — stłumi

te próby przeciwstawiając się im z całą siłą i bezwzględnością. Dla nas bowiem innego wyjścia nie ma — skazani jesteśmy albo na wielkość w oparciu o morze, albo na upadek po odepchnięciu nas od morza”.

Stara pieśń kaszubska mówi: „Tam, gdzie Wisła od Krakowa — w polskie morze płynie — polska wiara, polska mowa — nigdy nie zaginie”. Jesteśmy najgłębiej przeświadczeni, że będzie tak właśnie, jak mówią piękne słowa tej pieśni i że stanie się to dzięki Waszej niezłomnej woli i hartowi, Waszej ofiarności i Waszemu bohaterstwu”.

Drugim mówcą był przedstawiciel młodzieży polskiej w Gdańsku p. Tadeusz Weiss, który w pięknym, wypowiedzianym z wielką swadą i zapałem przemówieniu omówił wytyczne ideowe, stanowiące wyznacznik wiary młodzieży polskiej w Gdańsku. Na zakończenie p. Weiss odczytał deklarację ideową, którą zebrana na apelu młodzież przyjęła jednomyślnie wśród żywiołowych oklasków. Treść tej deklaracji jest następująca:

„Żyjąc w momencie wielkich przemian historycznych, jesteśmy świadomi konieczności tworzenia się wielkich, potężnych ruchów ideowych, tworzonych przez ludzi o silnych, heroicznych, bojowych charakterach, gotowych do rezygnacji z interesów egoistycznych dla dobra sprawy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Poprzez krew i świadomość jesteśmy częścią Narodu Polskiego. Jego cele są naszymi celami, a ich realizacja jest jedynym drogowskazem naszego postępowania.

W walce o nową rzeczywistość i rolę Narodu Polskiego wśród narodów świata bierzemy czynny udział. Jesteśmy świadomi obowiązków, jakie na nas z tego tytułu ciąży.

W ramach naszej społeczności będziemy dążyć do realizacji ideałów chrześcijańskich.

Praca twórcza jest jedynym miernikiem oceny człowieka.

Pełen i swobodny rozwój duchowy i materialny jednostki widzimy w ramach społeczności zorganizowanej na zasadach rządnej i celowej demokracji.

Spółeczeństwo ma prawo i obowiązek decydowania o całości życia gospodarczego. Gospodarka powinna być oparta o zasadę sprawiedliwości i przydatności społeczeństwu.

W spełnieniu powyższych postulatów widzimy stworzenie nowej polskiej rzeczywistości w Gdańsku i wykonanie naszego dziejowego zadania”.

Na część koncertową złożyły się stojące na wysokim poziomie występy chóru „Moniuszko” oraz melodeklamacje zespołów gimnazjum żeńskiego i męskiego w Gdańsku. Ponadto wszyscy zebrani na apelu odśpiewali chóralnie „Warszawiankę” oraz na zakończenie uroczystości — „Pierwszą Brygadę”.



Z ŻYCIA ORGANIZACJI



Wręczenie P. Marsz. Śmigłemu-Rydzowi czeku na 300.000 zł na F. O. M. przez pracowników „Wspólnoty Interesów”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Zgodnie z zakreślonym przez Zarząd Główny programem Walnych Zjazdów Okręgowych, które zostały wyznaczone dla poszczególnych Okręgów, w czasie od 26.II — 30.IV rb. odbyły swoje zjazdy Okręgi: Stanisławowski i Lwowski. Do chwili obecnej nie odbyły natomiast zjazdów Okręgi: Jarosławski, Tarnopolski, Wileński i Poleski. Pozostałe Okręgi bądź już zapowiedziały swoje zjazdy w terminach przewidzianych, bądź uzgodniły z Zarządem Głównym inne terminy.

Zjazdy wyznaczone na 2 kwietnia odbędą się w innych terminach, a to ze względu na zwołanie na ten dzień Zjazdu Rady Głównej.

Zarząd Główny jest w trakcie przygotowania do druku materiału sprawozdawczego z działalności Ligi za dwa lata 1937 — 1938.

Sprawozdania centrali i Okręgów zgromadziły bardzo bogaty materiał, który w opracowaniu drukowanym na VIII-y Walny Zjazd da obraz działalności całej organizacji za okres 1937 i 1938 r. w ujęciu jak najbardziej przejrzystym.

Z wyników zasługujących na wyróżnienie w działalności Okręgu Lubelskiego, który organizacyjnie ustabilizował się od roku zeszłego, należy w r. 1938 podkreślić przede wszystkim

wzrost członków z 57.094 do 62.848.

Ze składek członkowskich w 1938 r. uzyskano 8.102 zł 60 gr ponad kwotę preliminowaną. Również w zakresie zbiórki na FOM Okręg Lubelski przekroczył preliminowaną sumę 60.000 zł, o 77.090 zł 96 gr, gromadząc w ciągu roku 137.090 zł 96 gr. Utworzony od roku w Okręgu lotny ośrodek propagandy (własny aparat filmowy typu AEG i samochód), zorganizował w terenie 271 seansów filmowych, połączonych z prelekcjami, przynosząc 1.343 zł 99 gr. dochodu.

Okręg zorganizował 3 wieczorki do Gdyni dla młodzieży szkolnej, dzięki temu 2.251 uczniowie i uczniów po raz pierwszy zobaczyło Gdynię. W swoim programie propagandowym Okręg uwzględnił koncerty orkiestry marynarki wojennej, którą specjalnie w tym roku sprowadzał z Gdyni. Orkiestra mar. wojen. w ten sposób miała możliwość koncertowania w 9-ciu miastach powiatowych województwa. Koncerty te cieszyły się wielkim powodzeniem i uznaniem. Na rok przyszły Okręg wykreślił sobie program w kierunku: 1) powiększenia zbiórki na FOM, 2) zorganizowania pracy wśród młodzieży szkolnej, 3) powiększenia ilości członków o 20%.

Okręg Stanisławowski wykazał największą sprawność organizacyjną, bowiem wzrost ilości

członków doprowadził do powiększenia stanu liczbowego o 311%, a więc przeszło 3-krotnie. W zakresie zbiórki na FOM wykazał doskonałą technikę, bowiem ostrożnie preliminowaną na ten cel w programie na 1938 r. sumę — 45.000 zł doprowadził do sumy 104.000 zł. Gdy zważymy, że Okręg Stanisławowski stanowi teren o dużym procencie mniejszości narodowych, o małym stosunkowo zespole ludzi — Polaków chętnych do pracy społecznej, wynik prac LMK zaliczyć należy w tym Okręgu do bardzo dobrych.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej wspólnie z Departamentem Morskim MPH, Instytutem Bałtyckim i Polskimi Liniami Żegludowymi wziął udział w międzynarodowej wystawie w Nowym Jorku.

Otwarcie wystawy nastąpi 1-go maja 1939 r. Dnia 15 kwietnia nastąpi ostateczne przyjęcie Pawilonu Polskiego przez kierownictwo wystawy. Ze względu przeto na krótki stosunkowo czas i szczupłość środków finansowych Zarząd Główny ograniczył swój eksponat do skromnych ram. Z uwagi na amerykańskie zwyczaje i metody propagowania, kiosk LMK musiał być rozwiązany w bardzo zwarty a



Kiosk LMK wysłany na wystawę światową do Nowego Jorku



Pracownicy Zakładów Starachowickich wręczają czek na 25.000 zł na F. O. M. p. gen. K. Sosnkowskiemu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



jednocześnie wyrazisty sposób. Rozwiązania tego zagadnienia dokonał p. Maciej Nehring przy współudziale działu organizacyjno - propagandowego biura naszej centrali.

Zaprojektowane rozwiązanie znalazło uznanie i zostało wykonane zgodnie z życzeniem LMK.

Kiosk ma formę płaskiej szafy o wymiarach 4x3 metry, od wewnątrz oświetlonej ukrytym światłem. Ekspонат składa się z 3-ch części:

- 1) górnej, propagującej założenia naszej organizacji.
- 2) środkowej — obrazującej najważniejsze nasze działania.
- 3) dolnej — dającej pojęcie o naszej pracy piśmienniczo - wydawniczej.

Odpowiednio opracowany projekt z załączonymi broszurkami o FOM-ie, o dążeniach kolonialnych i o morskim wychowaniu młodzieży będzie bezpłatnie rozdawany Polonii Amerykańskiej, zwiedzającej nasz kiosk.

Kiosk LMK będzie umieszczony w sali tzw. „morskiej”, która w pawilonie polskim znalazła poważne miejsce. Rozwiązanie całości zostało dokonane w ścisłym porozumieniu z polskim komisarzatem wystawy w Ameryce.

W niedzielę 12 lutego emigracja polska w Paryżu uroczystie obchodziła 19-tą rocznicę odzyskania przez Polskę dostępu do morza. Rano została odprawiona Msza św. a następnie odbyło się poświęcenie sztandaru LMK w kościele polskim w Paryżu. Dalszy ciąg uroczystości stanowiła akademія pod protektoratem ambasadora Łukasiewicza i attaché ppłk. Fydy. Przemawiali p. ambasador Łukasiewicz, p. Jełowicki, p. Świącicki i p. Siwiłło. W części artystycznej występowali soliści i chóry,

następnie wykonano tańce kaszubskie. Na zakończenie chór odśpiewał hymn morski. Duża sala wypełniona była po brzegi, a całość uroczystości odbyła się w podniosłym i patriotycznym nastroju.

Dnia 2 marca br. delegacja Pracowników Koncernu „Współnota Interesów” w Katowicach wręczyła p. Marszałkowi E. Śmigłemu-Rydzowi czek na zł 300.000 jako pierwszą ratę na ściągacz imienia koncernu.

Tego samego dnia delegacja Pracowników Zakładów Starachowickich i powiatu Iłżeckiego wręczyła p. gen. bryg. K. Sosnkowskiemu czek na zł 25.000 na FOM.

Oddział Stołeczny LMK otrzymał od 73 uczniów i uczennic szkoły powszechnej w Wielkiej Wsi i 42 z Chłapową serdeczne podziękowanie za podarki gwiazdkowe nadesłane za pośrednictwem Domu Rybaka przez Okręg Stołeczny LMK.

W ramach uroczystości, które

odbyły się w Gdyni dn. 10 lutego b. r., Pan General Broni K. Sosnkowski, jako Prezes Funduszu Obrony Morskiej przyjął delegację pracowników Żeglugi Polskiej i Polbriu, która wręczyła mu czek na sumę zł 11.555,26 stanowiącą ofiarę na F.O.M. urzędników, kapitanów, oficerów, marynarzy i robotników zatrudnianych w wspomnianych dwóch towarzystwach, zebraną w ciągu roku 1938.

Wręczenie czeku nastąpiło na pokładzie nowego okrętu podwodnego „Orzeł”.

Pan General podziękował wszystkim członkom delegacji podkreślając, że dar na Fundusz Obrony Morskiej od osób pracujących dla morza i na morzu szczególnie jest mu miły.

Należy podkreślić, że wymienieni pracownicy obu Towarzystw złożyli dotychczas na F.O.M. sumę zł 36.990,21.

W lutym r. b. z Okręgu Stołecznego wpłynęły dwie większe wpłaty na FOM. Pierwsza — to suma zł 73.000, złożona przez Oddział LMK przy Ministerstwie Przem. i Handl., druga — w wysokości 5.000 zł, została wręczona na czekiem na Walnym Zebraniu LMK przy Wytwórni Parowozów Zakładów Ostrowieckich. Oddział ten powstał rok temu, licząc 83 członków. Obecnie Oddział ma 1.200 członków, w czym ok. 900 członków rzeczywistych. Do Oddziału tego należą wszyscy pracownicy fabryczni. Należy przy tym zaznaczyć, że w akcji organizowania zbiórek i pogadek, tak robotnicy jak i urzędnicy biorą bardzo czynny udział. Prezesem Oddziału jest dyr. inż. H. Woźniak, sekretarzem p. Gruszko.



Czek na sumę 5.000 zł na F. O. M., zebrana przez pracowników Wytwórni Parowozów Zakładów Ostrowieckich

K R O N I K A

Obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu lutym r. b. wyniosły ogółem 727.149.4 tony, z czego na obrót zamorski przypada 723.927.8 ton. Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 110.137.4 tony, a na wywóz 613.790.4 tony. Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wyniosły 812.5 tony, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 2.409.1 tony. W porównaniu do stycznia r. b. obroty towarowe za miesiąc sprawozdawczy spadły o przeszło 100.000 ton, w porównaniu jednak do lutego r. ub. wzrosły o 49.743.7 ton t.j. o 3%.

Obroty towarowe portu gdańskiego w lutym r. b. wyniosły ogółem 599.067.4 ton wobec 493.493.2 ton, z czego na przywóz przypada 77.517.3 ton, a na wywóz 521.550.1 ton. W porównaniu do lutego r. ub. obroty towarowe portu gdańskiego w miesiącu sprawozdawczym wzrosły o 21.4%.

W przeciągu miesiąca lutego r. b. ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 2.592 osoby, z czego przyjechało 228 pasażerów, a wyjechało 2.384 pasażerów.

Największy ruch pasażerski w ubiegłym miesiącu zanotowano między Gdynią a Stanami Zjednoczonymi, Anglią, Ameryką

Południową, Szwecją, Belgią, Kanadą i Francją.

W lutym r. b. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 935 statków o łącznej pojemności 904.348 t. r. n., z czego przyszło 465 statków o pojemności 444.779 t. r. n., a wyszło 470 statków o pojemności 459.569 t. r. n.

Pod względem tonażu na pierwszym miejscu stała bandera szwedzka (195 statków — 137.185 t. r. n.), na drugim bandera polska (131 statków — 118.301 t. r. n.), na trzecim — fińska (99 statków — 113.820 t. r. n.), dalej szły bandery: włoska, duńska, norweska, angielska, niemiecka, estońska, Stanów Zjedn. Ameryki, łotewska, grecka, holenderska, litewska, sowiecka i wreszcie gdańska (3 statki — 1.080 t. r. n.)

Średni tonaż statku, zawijającego do portu w lutym r. 1939, wyniósł 956.5 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie 60, a średni postój statków wyniósł 52.6 godzin.

Polskie połowy morskie w miesiącu lutym r. b. dały ogółem 754.210 kg ryb o wartości 143.939 złotych, z czego na połowy przybrzeżne przypada 509.640 kg o wartości 70.905 złotych, na połowy dalsze — 191.370 kg o wartości 43.484 złotych, a na połowy dalekomorskie 53.200 kg o wartości 29.550 złotych. Jeżeli chodzi o poszczególne gatunki ryb, to główną pozycję w połowach lutowych stanowiły: śledź morski, którego złowiono 498.890 kg, dalej wątlusz, którego złowiono 197.310 kg. Natomiast szproty, które w ubiegłych latach stanowiły główną pozycję w polskich połowach morskich, w dalszym ciągu nie dopisały, dając zaledwie 6.200 kg.

Urząd Morski ogłosił ostatnio dane, dotyczące ruchu w mniejszych portach polskich na Bałtyku. Z danych tych wynika, że w przeciągu ubiegłego roku zawinęło do portu we Władysławowie ogółem 89 statków, z czego pod banderą niemiecką 49, duńską 11, holenderską 9, szwedzką 1, oraz niektóre jednostki polskiej marynarki wojennej. Poza tym zawinęło 1.145 kutrów polskich, 8 kutrów niemieckich, 2 kutry duńskie, 85 yachtów polskich o-

raz 12 holowników i drag. Przeciętnie stało w porcie 14 kutrów rybackich. Maksymalny ruch statków zanotowano w listopadzie r. ub., kiedy w ciągu jednego dnia stało 37 kutrów rybackich, 9 statków obcych, 2 dragi oraz jeden holownik. Natomiast w okresie miesięcy letnich dość ożywiony był również ruch pasażerski, korzystający z kutrów rybackich. Przywóz ryb z połowów wyniósł w r. 1938 ogółem 149.600 kg.

Do portu w Pucku zawinęło w r. 1938 ogółem 776 statków, kutrów, yachtów oraz łodzi żaglowych i motorowych. Przeładowano towarów i ryb w porcie 4.022.350 kg. W lecie odbywał się również ruch pasażerski przeważnie wycieczkowy.

Do portu w Helu zawinęło w r. 1938 ogółem 5.068 statków, kutrów rybackich, szkunerów i holowników. Ruch pasażerski wyniósł 114.377 osób.

Do portu w Jastarni zawinęło w r. 1938 2.576 statków, kutrów, holowników i motorówek. Przeładowano w tym okresie 668.5 ton towarów. Ruch pasażerski wyniósł 165.310 osób.

W przeciągu ubiegłego roku na terenie portu gdyńskiego w oddziale inwestycji budowlanych wzniesiono zabudowania przemysłowe o ogólnej kubaturze 116.500 m sześć., magazyny — 60.600 m sześć. i domy mieszkalno - biurowe 45.600 m sześć.

W dziale wodociągów i kanalizacji sanitarnej uzupełniono sieć wodociagową Mola Rybackiego, Mola Południowego oraz na nabrzeżu Oksywskim i Rumuńskim na przestrzeni 1.476 m. b.; kanalizacji sanitarnej ułożono ogółem 510 m. b.

W dziale robót drogowych wykonano nawierzchni 20.300 m kw., chodnika z płyt betonowych 3.500 m kw., robót ziemnych 105.130 m sześć., wywieziono torfu w morze 321.000 m sześć., odarnowano skarp 10.000 m kw., ułożono kanalizacji z rur betonowych na przestrzeni 136 m. b. przeprowadzono regulację łóżyska rzeczki Chylonki na przestrzeni 300 m. b. i ułożono torów kolejowych z odpowiednimi rozjazdami na przestrzeni 2.573 m. b.



Nikłe spożycie ryb morskich w Polsce utrudnia rozwój poważnej gałęzi gospodarki społecznej, jaką jest rybołówstwo morskie. Plakat niniejszy wykonany przez pp. Ilińskiego i Meyera propaguje spożycie ryb z polskich połowów.

Według danych, ogłoszonych w „Polsce Gospodarczej” — w skład polskiej floty handlowej na początku roku bieżącego wchodziło 130 jednostek o łącznej pojemności 97.267 t. r. b. i 53.757 t. r. n. Jeżeli jednak weźmie się pod uwagę nie tylko statki wpisane do polskiego rejestru okrętowego w Gdyni i Gdańsku, ale wszystkie statki, znajdujące się w eksploatacji, to było ich w transporcie morskim i obsłudze portowej ogółem 153 jednostki o łącznej pojemności 102.088 t. r. b. i 56.294 t. r. n. w tym: 51 parowców o łącznej pojemności 60.168 t. r. b. i 32.950 t. r. n., 83 motorowce i żaglowce z pomocniczymi motorami o łącznej pojemności 40.208 t. r. b. i 21.861 t. r. n. oraz 12 jednostek innych o łącznej pojemności 1.712 t. r. b. i 1.483 t. r. n. Ponadto na początku roku było w ewidencji Urzędu Morskiego w Gdyni 18 kutrów rybackich i innych jednostek portowych, nie podlegających wpisowi do rejestru okrętowego, o łącznej pojemności 772 t. r. b. i 568 t. r. n.

Ogółem zatem polska flota handlowa, obejmująca statki handlowe, rybne oraz usługi portowej, wynosiła 163 jednostki o łącznej

pojemności 102.860 t. r. b. i 56.862 t. r. n.

Już styczeń i luty przyniosły dalszy rozwój polskiej floty handlowej. Przede wszystkim zostały zakupione dwa frachtowce motorowe po 4.500 ton, przeznaczone dla przewozu masowych ładunków na linii południowo-amerykańskiej, której statki pasażersko - towarowe „Kościuszko” i „Pułaski” nie mogły już obsłużyć ze względu na wzmożony wywóz naszej produkcji do Ameryki Południowej. Nowe statki będą nosić nazwę m/s „Morska Wola” i m/s „Stalowa Wola”. W dniu 24 lutego został również spuszczony na wodę nowy polski transatlantyk m/s „Chrobry”, który ma być wykończony już na jesieni r. b. i przeznaczony jest także na pasażersko - towarową linię regularną do Ameryki Południowej, na której będzie kursować wspólnie z budowanym statkiem bliźniaczym m/s „Sobieski” zamiast obsługujących obecnie tę linię statków „Kościuszko” i „Pułaski”. Stocznia Gdańska buduje

dwa duże frachtowce na linię bałtycką Gdynia — porty Zatoki Meksykańskiej. Są to motorowce „Bielsko” i „Łódź”.

Należy również podkreślić nowy przejaw zainteresowania kapitału dla żeglugi morskiej, a mianowicie w dniu 6 lutego przybył do Gdyni s/s „Narocz”. Jest to używany statek o pojemności 2.400 ton, zakupiony w Anglii przez nowopowstałą firmę armatorską „Bałtycka Spółka Okrętowa”. W pierwszej swej podróży s/s „Narocz” przywiózł do Gdyni ładunek złomu z Amsterdamu, zabierając następnie z Gdyni zboże do Belgii i Holandii.

Książki nadane

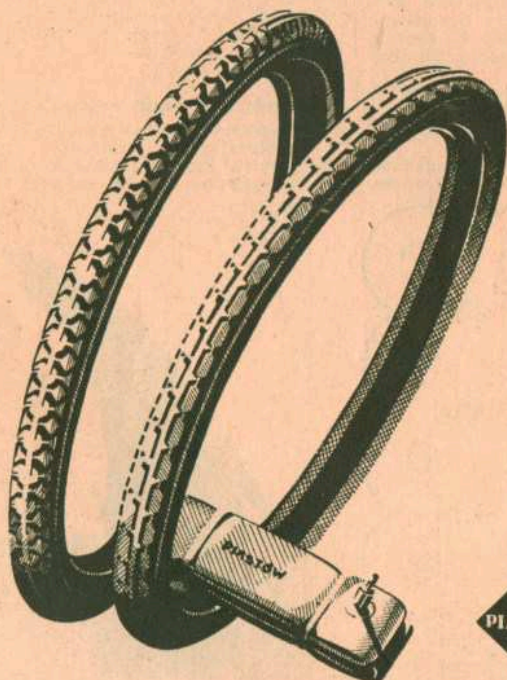
Najkowska Zofia — Niecierpliwi. Wyd. Książnica-Atlas, Lwów — Warszawa 1939, str. 345. Cena zł. 8.

Majocchi Andrea. — Żywot chirurga. Wyd. Książnica-Atlas, Lwów — Warszawa, 1939, str. 360. Cena zł. 9.

Gabriele d'Annunzio. — Giovanni Episcopo. Wyd. Książnica-Atlas, Lwów — Warszawa, 1939, str. 119. Cena zł. 3.

Franciszek Niewczyk

Pierwsza krajowa wytwórnia instrumentów orkiestrowych, smyczkowych i dętych z pędem elektrycznym we Lwowie, ul. Gródecka 2b. Tel. 225-78.



PIASTÓW

PIASTÓW
opony zwycięzców!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Czy znacie Dygasińskiego epika naszej emigracji? Dygasiński to nie tylko beletrysta opisujący przyrodę, ludzi i zwierzęta w Polsce. Jego powieści „Na złamanie karku”, „Listy z Brazylii” — to wstrząsające opisy losu naszych emigrantów przed wojną! Jego reportaże o emigrantach w Brazylii poruszyły opinię światową. — Czytajcie Dygasińskiego powieści i nowele z życia naszej emigracji!

ZBIOROWE WYDANIE PISM A. DYGASIŃSKIEGO

35 tomów za Zł 98.—

raty nadawała

NAKŁADEM INSTYTUTU WYDAWNICZEGO

„BIBLIOTEKA POLSKA” SP. AKC.

WARSZAWA, ŚW. JAŃSKA 4. Tel. 221-30
Konto w PKO Nr 1270.

Bezpłatne szczegółowe prospekty wysyłamy na żądanie.

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

12. REBUS KOŁOWY

(Zad. konk. 31)

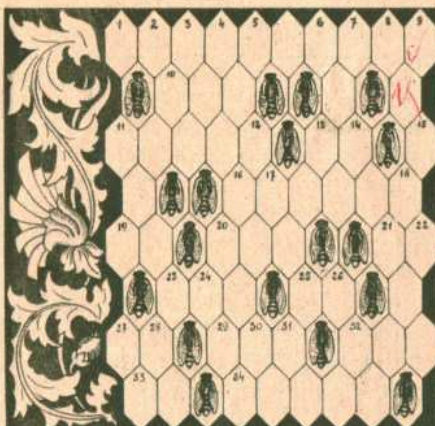


Z podanego rebusu należy odczytać 6-cio wyrazowe „marynistyczne” zdanie.

„Maryniarz”

13. KRZYŻÓWKA — UL.

(Zad. konk. 32)



Poziome: 1) Roślina pasożytna o kwiatach purpurowych. 10) Roślina dostarczająca włókna. 11) Poeta perski. 13) Inicjały autora „Dworzanina Polskiego”. 16) Miasto we Włoszech. 19) Japońska gra. 20) „Odzie” w gwarze ludowej. 21) Inicjały polskiej artystki filmowej. 23) Członek wyższej izby w Anglii. 25) Symbol glinu. 27) Satelista Jowisza. 29) Środek leczniczy. 32) „Syn” — po arabsku. 33) W, do — po franc. 34) Część ubioru kapłana.

Lewoskośnie: 3) Nazwa londyńskiej gwarzy ulicznej. 4) Ptak z rzędu papug. 5) Metal srebrzysty. 7) Wódz Złotej Ordy. 9) Inicjały malarza polskiego. 12) Nazwa szczepu, panującego dawniej w Peru. 15) Lewy dopływ Sali. 17) Dawniej najwyższy stopień szlachty angielskiej. 22) Pijątka. 23) Poeta amerykański. 25) Czynność. 30) Zaprzęg dwukonny. 32) Ziemisty osad.

Prawoskośnie: 2) Zdrobniałe imię żeńskie. 3) Czułe miejsce. 4) Odludne zalesione miejsce. 6) Miasto w woj. warszawskim. 8) Rzeka w Azji Środkowej. 11) Wiązka promieni, skierowanych w pewnym kierunku. 20) Ssak owadożerny. 24) Przyimek niemiecki. 26) Żona patriarchy Jakuba. 27) Skrót łac.: „to znaczy”. 28) Żalimek osobowy. 31) Przyimek.

„Ryś”

14. PERMUTACJA SYLABOWA

(Zad. konk. 33)

Z podanych poniżej znaczeń należy odgadnąć 18 dwusylabowych wyrazów, z których, po przedstawieniu sylab — utworzyć 18 nowych wyrazów. Pierwsze litery znaczeń tych wyrazów, czytane jednym ciągiem dadzą rozwiązanie główne.

Znaczenie wyrazów: 1) Kij. 2) Czółna. 3) Założyciel miasta Astoria w Oregon. 4) Letnisko pod Warszawą. 5) Pierwszy człowiek. 6) Nazywana. 7) Orzecznictwo, łaskawość. 8) Gospodarna. 9) Dobna jenne. 10) Część ziarnistej rośliny. 11) Wypustki. 12) Port nad M. Czarnym. 13) Siatka do przesiewania wapna. 14) Część domu. 15) Imię męskie żyd. 16) Nie drogie. 17) Oplaca się. 18) Przewód telef.

„Enigmat”

15. WIROWKA

(Zad. konk. 34)

Do poszczególnych 16-tu kółek — podanej na końcu działu figury — należy wpisać wirowo dookoła liczb (w kierunku „zegarowym”). 16-cie ośmioliterowych wyrazów wg. poniższych znaczeń.

Znaczenie wyrazów: 1) Bezrząd. 2) Oddział kawalerii. 3) Przyrząd okrętowy. 4) Biegły, oceniający wartość rzeczy. 5) Wapniowa substancja organiczna, otaczająca miążgę zębowa. 6) Produkt otrzymany z destylacji. 7) Imię męskie. 8) Sztabka metalowa, podająca ton. 9) Oficer marynarki wojennej. 10) Niewolnica w haremie sudańskim. 11) Imię męskie. 12) Opracowanie. 13) Szanlec bastion. 14) L. dopływ Wisły. 15) L. dopływ w dorzeczu Niemna. 16) Kraina w Hiszpanii ptn.

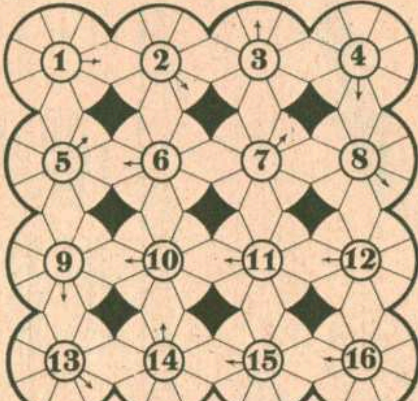
„Starszy Pan”

ROZWIĄZANIA

„Morze i Kolonie” Nr 2 — Luty 1939.

5. WIRÓWKA

Wyrazy kołowe: Pianować, glaukonin, kosztela, stearyna, hanaster, idealizm,



egzarcha, magierka, ondometr, romboedr, małmazja, elaborat. — Rozwiązanie główne: „Polskie morze”.

6. Krzyżówka sylabowa

Poziomo: Wicina, delator, włodarka, marcinka, nalewka, ramota, Dailia, jako, katorga, arka, ligato, dziwaczka, legat, damina, Dakar, lokata, banana, faraon, Nidzica, policja, Totana, tawerna.

Pionowo: Witryna, nawłoka, dekada, Tortola, kara, Marta, lewkonja, monitor, Liplanka, koligat, katoda, gadzina, arkada, leplanka, nizina, kariera, Loreto, tanina, Baca, Napo, facjata, Ondyna.

7. Konikówka

„Polski problem morski to nie tylko podziw naszego wysiłku narodowego: Gdyni; nie tylko zachwyt naszym skrawkiem morza — to ekspansja Polski na szerokie wody mórz i oceanów świata; to zapewnienie bezpieczeństwa pracy polskiej na ładzie i na morzu, a więc: rozbudowa silnej floty wojennej!”



Wszystkie zadania z Nr 2-go (na ogólną ilość 97 nadesłanych) rozwiązało 87 osób: po 2—6 i po 1 — 4 osoby. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują: 1) Włodzisław Piotr — Chomów 1, Huta „Piłsudski”. 2) Kpt. Stanisławski Wacław, Gdynia, ul. Marsz. Piłsudskiego 5, m. 91. 3) Żukowska Marta, Katowice, ul. Bisk. Lisieckiego 10 m. 2. 4) Kołtysz Aleksander, W-wa, ul. Wspólna 36 m. 36. 5) Czobodziński Roman — Nowogród, ul. Kolejowa 11. 6) Jakubowski Józef, Srem, ul. Franciszkańska 9.

Nagrody niebawem roześlemy przez pocztę.

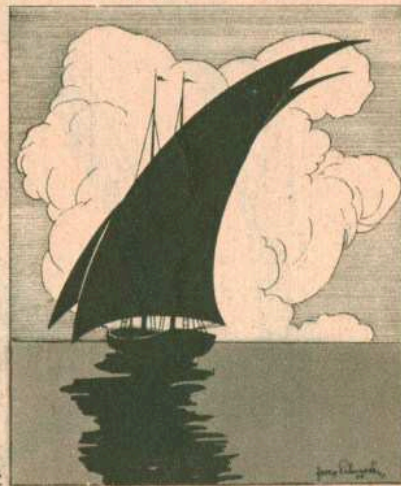
KONKURS AUTORSKI

W numerze bieżącym zamieszczamy ostatecznie trzy zadania spośród nadesłanych prac na ogłoszony w naszym dziale w czerwcu ub. roku („Morze Nr 6”) „Konkurs Autorski”.

Zgodnie z warunkami konkursu obecnie przystępujemy do zapowiedzianego „plebiscytu konkursowego”. Dlatego też upraszamy „Vox populi” t. zn. wszystkich Czytelników i Sympatyków działu o wybranie z pomiędzy zamieszczonych („Morze” Nr Nr 7, 8, 9, 10, 11, 12 — „Morze i Kolonie” Nr Nr 1, 2, 3 i 4) 34 zadań konkursowych 9 takich, które według ich zdania są najcenniejszymi i zasługują na wyróżnienie. Punktacja: 1 miejsce — 9 pkt., 2 miejsce — 8 pkt. itd.

Termin głosowania upływa 1 maja 1939 r.

Przypominamy, że pomiędzy głosującymi i posiadającymi bezbłędne rozwiązania wszystkich zadań, rozlosujemy kilka wartościowych nagród książkowych.



CENY OGŁOSZEŃ
ZA TEKSTEM: cała strona 1600 złotych; $\frac{1}{2}$ strony 850 złotych; $\frac{1}{3}$ strony 600 złotych;
 $\frac{1}{4}$ „ 475 „ i $\frac{1}{8}$ „ 250 „

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

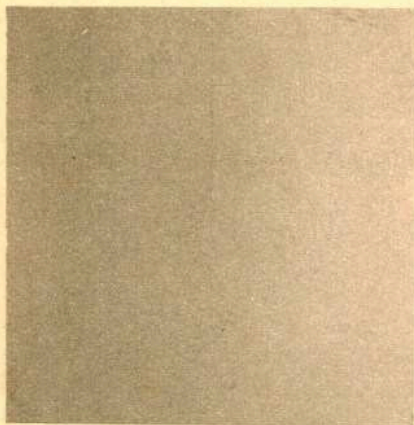
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 533-90, Administracji 699-66, P.K.O. Konto Nr. 367
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca Za dział ogłoszeniowy Redakcja nie odpowiada

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

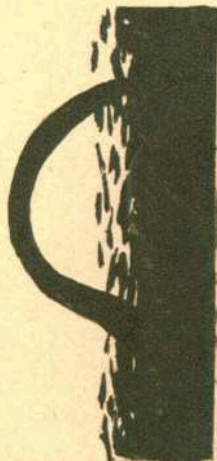
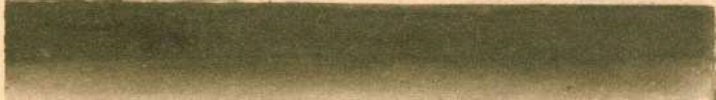
Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem

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



2



1

Rodezja — Północna i Południowa, należą do brytyjskich kolonii w Afryce. Wzrastające tempo rozwoju gospodarczego, bogate złoża mineralne — wszystko to stawia Rodezję (zwłaszcza Południową) w szeregu krajów kolonialnych, które ze stanu zaniedbania wkraczają na drogę racjonalnej eksploatacji. Oto kilka zdjęć z Rodezji:

1. Słonie w rezerwanie Wankie Game; 2. Górzysty krajobraz Rodezji; 3. Plantacja herbaty; 4. Grobowiec Cecil Rhodes'a; 5. Krajowcy szczepu Matabele przed chatą.



3

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



5



4





Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M5
MAGEMAR

Chłopcy arabscy na przedmieściu Trypolisu