



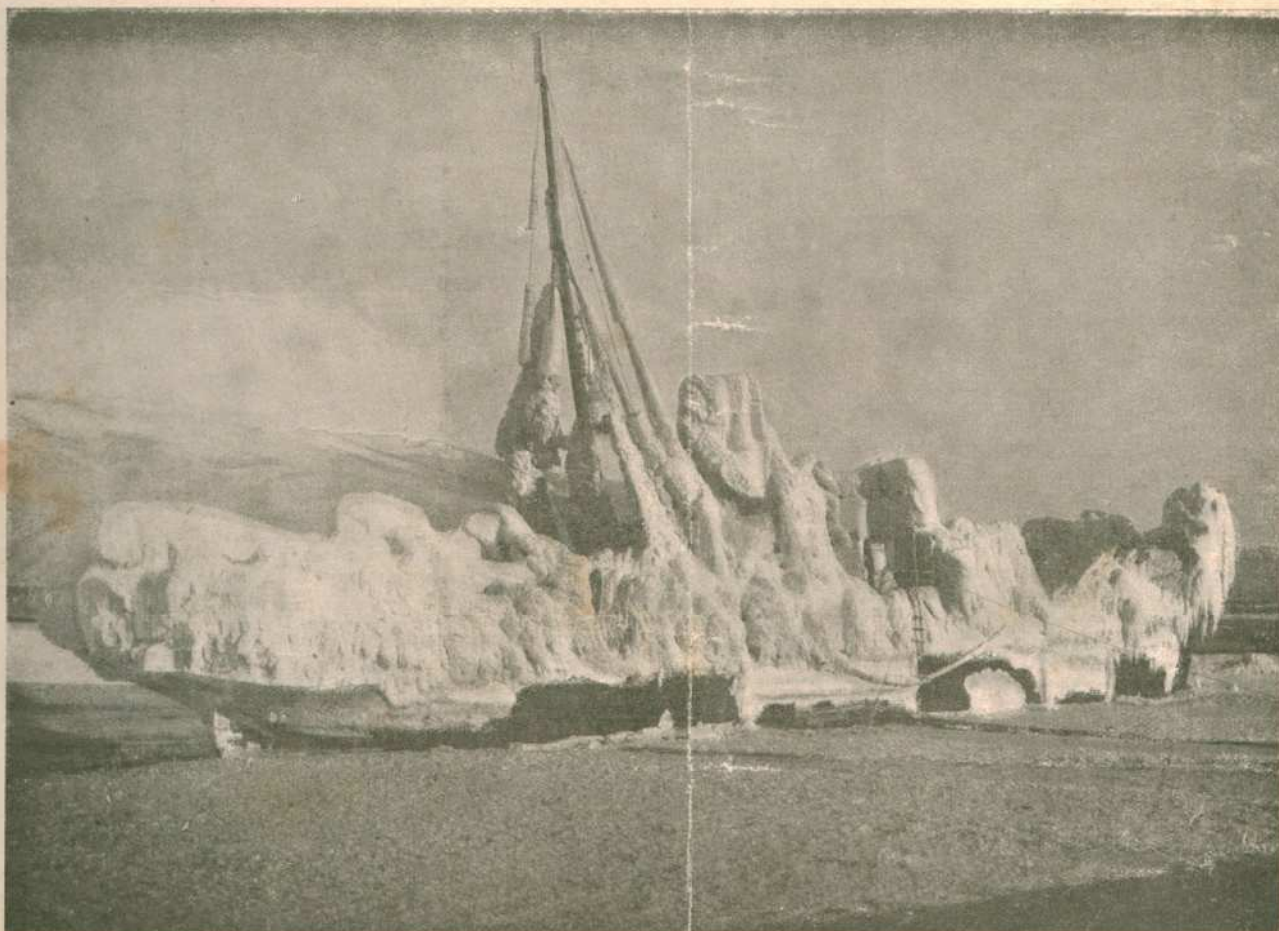
ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 2.

Warszawa, luty 1925 r.

Rok. II.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL I KOMANDOR CZESŁAW PETELNIZ (jako raczelní kierownicy) oraz ANTONI ALEKSANDROWICZ (sport wodny i kierownictwo artystyczne), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), RAFAŁ CZECZOTT I WŁADYSŁAW FILANOWICZ (marynarka wojenna), RADOŚLAW KRAJEWSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska). Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralska 2, (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 3 do 4 popoł., tel. 15-63, redakcja w piątki od 6 do 7 popoł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39.



STATEK HANDLOWY WYRZUCONY PRZEZ BURZĘ NA BRZEG I POKRYTY LODEM.

(Ze zbiorów kap. T. Steckiego).

JEDENASTY LUTY

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Jedenasty luty 1920 r. słusznie bywa obchodzony przez Ligę Morską i Rzeczną, jako dzień urodzin naszej marynarki, szczególnie marynarki wojennej.

W dniu tym I batalion morski pod dowództwem ówczesnego kapitana, dziś komandora porucznika Konstantego Jacyńczaka zatknął banderę nad brzegiem Bałtyku i osadził ważniejsze punkty na wybrzeżu.

Skończył się tymczasem okres niepewności i wyczekiwania, okres pracy przygotowawczej.

Nie można jednak tej daty uznać za moment powstania polskiej marynarki. Początki te sięgają odleglejszych o wiele czasów.

Mimo wogóle małego zrozumienia dla spraw morskich w Polsce przedrozbiorowej, widzimy jednak, że instynkt w tym kierunku tlał, jak żar pod popiołem, i wybuchał czasem krótkotrwałym promieniem z inicjatywy światłych jednostek.

Skutkiem tego widzimy co pewien czas zaczątki floty, widzimy nawet znakomite czyny polskich żeglarzy na polskim morzu.

Powstają, jak meteor błyszczący i przemijający, kapry króla Zygmunta III i Władysława IV. Potyczka pod Oliwą wzbudza podziw całego świata. Potem jednak meteor gaśnie na długie wieki upadku i niewoli.

Ale rozpalone zarzewie nie wygasa, lecz tli się w ukryciu, gotowe przy danej sposobności nowym wybuchnąć i silniejszym ogniem. Bo czy nie jest to oznaką zdrowego instynktu narodu, że nawet w czasach niewoli, garnie się wielu ludzi do służby morskiej?

A to mimo różnych trudności, mimo niechęci ogólnej do służby pod zaborców znakami, mimo przedstawień rodziców, babek i ciotek, że ukochany młody człowiek zdala od domu, na obczyźnie wynarodowi się. Byli naturalnie i tacy, którzy, niestety, potwierdzili obawy troskliwych krewnych. Tych jednak nie szkoda. Lepiej, że odpadli pierwsi, niż teraz. Większość zaś, jedni świadomie, drudzy podświadomie, poświęcał się ciężkiemu zawodowi żeglarza, by utrzymać dawne tradycje i przygotować materiał, gdy go Ojczyzna będzie potrzebować.

I oto, gdy wielka chwila Zmartwychwstania nadeszła, zaczęła ta brać marynarska zewsząd napływać. Z nad morza Czarnego i z nad Adriatyku, z nad Bałtyku i Oceanu Spokojnego, nawet z drugiej strony oceanu podążały jednostki i grupy do Warszawy, ofiarując ochotnie swą służbę sprawie ojczystej marynarki.

Bo, że Polska musi mieć morze i na niem swoje okręty wojenne i handlowe, to było dla każdego z nich rzeczą nie ulegającą dyskusji. Była w nich gorąca wiara w sprawiedliwość historyczną, ufni w dobrą wolę zwycięzców. Zabrali się więc zaraz ochotnie do pracy, pełni gorącej wiary i przeświadczeni, że Polska nad Bałtykiem uzyska znów to, co ongiś utraciła, przynajmniej w znacznej mierze.

Ale przyszły dni i miesiące oczekiwania, nadziei — goręczy i rozczarowania, nieraz bodaj i zwątpienia.

Wiadomości z Paryża, gdzie szereg mężów stanu decydował o losach państw i narodów nie były zbyt pocieszające. Przytem praca nad organizacją przyszłej marynarki, polegająca przede wszystkim na utrzymaniu personelu, napływającego



PAMIĄTKOWY AKT OBJĘCIA WYBRZEŻA POLSKIEGO W DNIU 10 LUTEGO 1920 r.

z flot zaborców, w karności i wojennym porządku, wymagała wiele hartu i zaparcia się siebie.

W tym celu utworzony został I batalion morski, który miał stanowić kadre przyszłej marynarki.

Równocześnie w Gdańsku gen. Borowski i kapitan (później komandor porucznik) Unrug przygotowawali wszystko do przejęcia i natychmiastowego puszczenia w ruch urzędzeń hydrograficznych na wybrzeżu. Dzięki im, z chwilą zajęcia wybrzeża przez I baon morski, wbrew cichym nadziejom naszych zachodnich sąsiadów, służba ta pracowała w dalszym ciągu sprawnie i bez przerwy.

Latarnie w Helu, Jastarni, Rozewiu i Oksywii ani na chwilę nie przestały świecić, mimo zmiany administracji niemieckiej na polską. Wówczas to został zakupiony okręt hydrograficzny „Pomo-

ranin”, pierwszy okręt, na którym po wiekowej przerwie zaszeleściła znów bandera Rzeczypospolitej nad wodami Bałtyku.

Gdy więc po prawie półtorarocznym oczekiwaniu i niepewności, nadszedł ów pamiętny dzień 11 lutego, to cała marynarka odczuła go, jak dzień wyzwolenia. Nie spełniły się wprawdzie wszystkie marzenia i słuszne życzenia, ale przecież stanęliśmy nad morzem i tem samem uzyskaliśmy możliwość bezpośredniej komunikacji z przyjaznemi nam narodami. Uzyskaliśmy dostęp do morza, więc w dalszej konsekwencji musieliśmy przystąpić do tworzenia marynarki.

I dlatego 11 lutego jest dniem urodzin naszej marynarki wojennej i handlowej.

KOM. CZESŁAW PETELEŃ.

NASZA POLITYKA MORSKA

W „Morzu” Nr. 2 z r. ub. redakcja rozpoczęła ankietę w sprawie naszej polityki morskiej. Dr. Marlicz w swem ujęciu zagadnienia wymaga przeprowadzenia obszernych studiów i ustalenia na tej zasadzie wytycznych dla naszej polityki morskiej. Zadanie to teoretycznie jest słuszne, ale życie na ustalenie naszej polityki morskiej nie zechce czekać. W pierwszych latach naszej państwowości musimy odrabiać zaniedbania stuleci i szkody, wyrządzone nam w czasach długoletniej niewoli. Musimy więc cały szereg zagadnień rozwiązywać szybko i dlatego dorywczo, często nawet prowizorycznie. Nie przeszkadza to, abyśmy sobie stopniowo coraz więcej zdawali sprawę z naszych zadań, ze sposobów ich rozwiązania. Tak ustalona polityka będzie wytyczną na przyszłość i korekturą dla przeszłości. Szybkość działania dlatego jest konieczną, że żyjemy obecnie w czasach pewnego przełomu, świat z wolna przystosowuje się do sytuacji, wytworzonej kataklizmem wojny światowej. Nie możemy czekać, aż nowe warunki się zupełnie skryształizują i aż inni, działający szybciej od nas, pozbawią nas możliwości korzystania z koniunktury, dogodnych dla nas.

Obadwaj nasi sąsiedzi muszą odbudować to, co w czasie wojny stracili. My nie możemy czekać, aż oni to uczynią, lecz jeszcze wcześniej winniśmy zdobyć dla siebie, co zdobyć możemy.

Zabrałem głos w tej ankiecie, aby oświetlić niektóre zagadnienia naszej polityki morskiej, a mianowicie te, które dotyczą naszych portów. Rezultaty, do których doszedłem, ująłem w pewne tezy, które opierają się na doświadczeniach z naszej przeszłości, gdzie lekceważenie morza pozbawiło nas tych dobrodziejstw, z których szereg innych państw tak umiejętnie skorzystało, i na tych podstawach, które stworzyły nowo przez nas zawarte traktaty, konwencje i umowy, a w szczególności Traktat wersalski, Konwencja paryska i Umowa warszawska.

Nasze porty rybackie Puck i Hel nadają się jeszcze dla ruchu stałków wycieczkowych i jako bazy dla małych okrętów wojennych, ale nigdy nie miały i mieć nie będą znaczenia, jako porty handlowe. Jedyne miejsce naszego wybrzeża, nadające się na port morski jest to wybrzeże około osady Gdynia, gdzie też zaczęto budować własnego portu.

U ujścia Wisły portu nie mamy, bo Gdańsk, obciążony serwitutami na naszą korzyść, nie chce zrozumieć, że jako port polski miałby przyszłość zapewnioną, a jako port niemiecki jest skazany na powolne zamieranie. Wolne miasto Gdańsk ma tyle praw dla siebie zastrzeżonych, że budowa portu morskiego w Tczewie narazie jest ze względu na niemożliwość połączenia tego portu z morzem bez zgody Gdańska nie do zrealizowania. Budując port w Gdyni, idziemy po linii najmniejszego oporu i po linii, zapewniającej nam szybkie uzyskanie bezpośredniego dostępu do morza. Dopóki prawa nasze w Gdańsku są sabotowane i dopóki nasz kupiec w Gdańsku jest tylko tolerowany, a nie traktowany, jak pożądaný klient, niema dla nas interesu wysłania się na inwestycje w porcie gdańskim. Gdańsk był i pozostał dziurą w naszej granicy mimo wszelkich traktatów i konwencji. Budowa więc własnego portu, celem zupełnego uniezależnie-

nia się od sąsiadów i dobrej woli Gdańska, jest pierwszym zadaniem naszej polityki morskiej.

Drugim zadaniem będzie wyposażenie tego nowego portu tak, aby jak najlepiej był dostosowany do naszego importu i eksportu. Na wybudowanie naszego portu nie możemy czekać i uzależniać od tego całego dalszego trybu postępowania. Winniśmy już wcześniej zacząć eksploatację tego portu.



ZDZISŁAW DĘBICKI.

Członek zarządu Ligi M. i R., Prezes
Warszawskiego Syndykatu Dziennikarzy
Redaktor „Tygodnika Ilustrowanego”.

Podczas budowy ten nowy nasz port musi już stopniowo do naszego importu i eksportu się przystosowywać, ma to kilka zalet. Przedewszystkiem robimy mniej błędów przy wyposażaniu portu, gdy go stopniowo rozbudowujemy według potrzeb, nadto ewolucyjnie przyzwyczajamy nasz handel zamorski do tej drogi, a przy tem nie pozwalamy, aby ten handel przyzwyczajał się do innej drogi morskiej, omijając nasze porty.

Pozostaje jeszcze sprawa innych portów zagranicznych, które w swoim obszarze ciążenia mają ziemie polskie. Górny Śląsk i część naszego województwa poznańskiego ciążą ku Szczeciniowi. Część naszych kresów wschodnich ciążą ku Królewcowi, Małopolska wschodnia przyzwyczaiła się i ciążą do portów rumuńskich, a Małopolska zachodnia do Triestu.

Wobec tego, że wyżej wymienione porty zagraniczne robią nam duże ulgi i traktują nasze kupiectwo bardzo przychylnie, a z Rumunją i Włochami jesteśmy w stosunkach przyjaznych, nie jest koniecznem, aby temu naturalnemu ciążeniu, przynajmniej ku portom południowym, o których wspomniano, przeciwdziałać. Porty te należy traktować, jako porty pomocnicze dla naszego handlu zamorskiego.

Nieco inaczej przedstawia się sprawa Królewca, a zwłaszcza Szczecina. Odebranie Niemcom Pomorza położyło kres i ciążeniu i dążeniu ku wschodowi (Drang nach Osten). Czynniki oni wszyscy, abyśmy z naszym morzem jak najmniej się związali. Porty niemieckie są konkurentami Gdańska i Gdyni.

ni. Odciąganie ruchu do portów niemieckich krzywdzi nasze porty. Portów więc niemieckich, jak Szczecina, Królewca, a nawet Bremy i Hamburga, nie można traktować jako portów pomocniczych dla naszego handlu [zamorskiego]. Trzeba wszelkimi siłami przeciwdziałać, aby te porty nie zagarnęły naszego ruchu emigracyjnego i naszego ruchu towarowego, jak przed wojną. Nawet naturalnie ciężące transporty należy kierować na nasze porty.

Wszelkie ofiary z naszej strony, czy to w postaci znacznie zniżonych taryf kolejowych do naszych portów, czy to przez rozbudowanie dróg komunikacyjnych, jak np. kanału węglowego z Górnego Śląska do Wisły, aby węgiel i produkty przemysłu Górnego Śląska mogły pójść na Gdynię i Gdańsk, suto się okupią naszą niezależnością gospodarczą, a nawet może i polityczną. Morza i naszych portów trzymać się należy kurczowo i bronić wszystkimi siłami naszego stanu posiadania nad morzem.

Gdańsk i Gdynię w stosunku do portów obcych traktować jednakowo. Posiadanie jednego Gdańska, a zwłaszcza takiego, jakim jest obecnie, nam nie wystarczy. Ale po wybudowaniu własnego portu, te dwa porty staną się polskimi i nie będą zwalczać się, przeciwnie, będą się doskonale uzupełniały. Gdańsk, jako port towarów masowych, idących Wisłą, Gdynia jako port terminowy, dla ładunków cennych, z urządzeniami nowoczesnymi, pozwalający na szybki i tani przeładunek i na szybki przewóz kolejowy.

Jeżeli reasumować wyniki powyższych rozumowań, dochodzimy do następujących tez naszej polityki portowej:

1. Niezbędnem dla Polski jest posiadanie własnego portu na własnym wybrzeżu; takim portem może być Gdynia i, to dla celów handlowych, wojennych i rybackich. Budowa tego portu i jak najszybsze jego zakończenie — oto najważniejsze zadanie naszej polityki morskiej.

2. Do czasu uzyskania pełni praw dla naszego handlu zamorskiego w Gdańsku, nie należy tu przeprowadzać większych inwestycji. Port gdański należy utrzymywać na dotychczasowym poziomie jego sprawności i przystosowywać go jak najlepiej do naszych potrzeb.

3. Porty włoskie i rumuńskie są dla nas pożądane, jako porty pomocnicze dla naszego handlu zamorskiego z ziem, które naturalnie ku tym portom ciążą (Małopolska).

4. Porty niemieckie są naturalnymi konkurentami naszych portów morskich, należy więc dążyć do tego, aby nie odciągały naszych transportów morskich do siebie. Polskie ładunki tylko w razach wyjątkowych powinny się znaleźć w portach niemieckich.

5. Rozbudowa naszej sieci komunikacyjnej tak lądowej, jak wodnej, cała polityka taryfowa i polityka emigracyjna winny być skierowane ku temu, jednemu celowi, aby protegować nasze porty Gdynię i Gdańsk.

6. Pokojowe współzycie Gdyni i Gdańska winno się rozwijać według naturalnych warunków tych portów i według ich zdolności, jako portów polskich.

INŻ. ST. ŁĘGOWSKI.

WSPÓŁCZESNE MASZYNY OKRETOWE.

Od chwili, gdy człowiek ocenił-należy-
cie dogodność korzystania z dróg wod-
nych, t. j. początkowo rzek, a później
mórz i oceanów, umysł jego nie przesta-
wał pracować w kierunku wynalezienia
środków, mogących zastąpić mu przy
żegludze pracę mięśni — tego jedyne-
go silnika, będącego niegdyś do dyspozycji
człowieka przy poruszaniu statków.

Pierwszym krokiem w tym kierunku
był żagiel.

Zastosowanie go, datujące się od cza-
sów przedhistorycznych, pozwalało żeglar-
zom wykorzystywać siłę wiatru. Aż do po-
łowy ubiegłego stulecia żagiel pozostawał
jedynym środkiem do pędzenia okrętów
po falach morskich.

Już jednak w końcu wieku XVII w gen-
jalnym umyśle francuza Dyonizego Papin'a
zrodziła się myśl wykorzystania do napędu
statków prężności pary wodnej. — Próby,
podjęte przez niego skończyły się jednak
niepowodzeniem wskutek ciemnoty naj-
bliższych współobywateli, którzy zniszczyli
pierwszy statek Papin'a. — Wynalazca,
który wszystkie swe środki włożył w jego
budowę, był zbyt niezamożny, aby próby
podjąć nanow i sprawę całą utonęła
rychło w niepamięci. Żagiel pozostał
nadął wszechwładnym panem mórz
i oceanów.

Trwało to do chwili, gdy, już w początku
wieku XIX, amerykańnik Robert Fulton,
opierając się na wynalazkach angiela
Newcomen'a oraz James'a Watt'a, twór-
ców maszyny parowej do użytku na lądzie,
skonstruował pierwszą okrętową maszynę
parową.

Różnica między maszyną Fultona,
a maszynami statków współczesnych jest
taka sama, jaką jest różnica między pierwszą
lokomotywą Stefensona, a temi olbrzymami
których setki tysięcy przebiegają dziś dzień
i noc kolejami całej kuli ziemskiej.

Zasada jednak pozostała w ciągu stu-
lecia zgórą niezmienną: niezbędnymi
częściami składowymi parowej instalacji
napędowej statku są dziś, jak dawniej:
t. zw. kocioł, właściwa maszyna i pędnik.

Paliwo, podrzucające na palenisko kotła,
wytwarza z zawartej w kotle wody parę.
Para ta biegnie rurami do maszyny paro-
wej, wprawia w ruch jej tłoki, a te, poru-
szając się kolejno w dół i w górę, prze-
noszą siłę prężności pary na wał maszyny,
wprawiając go w ruch obrotowy.

Jeśli wał maszyny biegnie wzdłuż
okrętu i, wychodząc z jego kadłuba, niesie
na sobie t. zw. „śrubę”, zanurzoną całkowi-
cie w wodzie, wówczas okręt jest parow-
cem śrubowym. — Śruba, składająca się
zazwyczaj z 3 lub 4, osadzonych na jednej
płaszczyźnie skrzydeł (nakształt skrzydeł wiat-
raka, obracając się za każdym obrotem
wału maszyny, wśrubowuje się w otaczają-
cą ją wodę i nadaje w ten sposób stat-
kowi, z którym jest ściśle związana, ruch
postępowy.

Jeśli natomiast, przy odmiennej nieco
konstrukcji maszyny, wał jej zostaje umiesz-
czony wprost przez statek, biegnąc ponad
poziomą wodę, otaczającą statek, a na
obydwu wystających za burtą końcach jego
zostaną umocowane koła szuflowe, jak to
widzimy na większości statków wiślanich,
wówczas statek staje się statkiem kołowym,
czyli kołowcem.

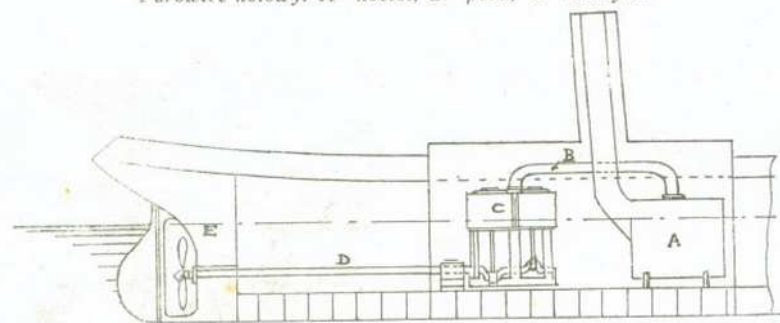
Gdy wał maszyny zostanie wprawiony
w ruch, koła obracają się, szuflami swymi
opierając się o wodę i dzięki oporowi
wody popychają statek naprzód.

I śrubowce i kołowce są dziś szeroko

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Parowiec kołowy: A—kocioł, B—para, C—maszyna.



Parowiec śrubowy: A—kocioł, E—para, C—maszyna, D—wał, E—pędnik.

rozpowszechnione: śrubowce na morzach,
kołowce na jeziorach i rzekach. — Zastoso-
wanie kół na statkach morskich jest nie-
dogodne, gdyż przy większej fali, gdy
statek się kołysze, jedno z kół zanurza się
w wodę zbyt głęboko, podczas gdy drugie
zostaje uniesione w powietrze — naprze-
miamy. Powoduje to nierównomierność
w pracy maszyny, która jest niepożądana.

Z drugiej strony w wie'u wypadkach
niemożliwym jest używanie śruby do na-
pędów statków rzecznych. — Aby praco-
wać wydajnie, śruba wymaga dostatecz-
nego zanurzenia w wodę, jak również
pewnej głębokości wody pod sobą. —
Głębokość rzek jest zazwyczaj niewielka
i stwierdzić dziś można, że większość
statków rzecznych należy do rodzaju
statków kołowych.

Tak, czy inaczej, istnieją dziś zasadni-
czo dwa tylko rodzaje „pędników” okrę-
towych: śruba — osadzana na wale, bie-
gnącym wzdłuż statku, oraz koła — osa-
dzone na wałach, umieszczanych wprost
kadłuba okrętowego.

Technika dąży wciąż jeszcze do udo-
skonalenia ich, ale dotyczy to tylko strony
tej, czy innej konstrukcji oraz szczegółów
wykonania. — Zasada od lat stu pozostaje
niezmieniona.

O ile istota „pędnika” pozostaje z pos-
tępem techniki bez zmiany, o tyle, prze-
ciwnie, rozwój techniki wprowadzał
i wprowadza wciąż doniosłe zmiany
w dziedzinie maszyn, służących do obra-
cania wałów, na których osadzone są pę-
dniki jednego lub drugiego rodzaju. Zmia-
ny te powstawały z nieustannego dążenia do
zmniejszenia kosztów poruszania statków.

Koszty te dotyczyły nie tylko bezpo-
średnich wydatków na paliwo. — Wszak
poza kosztem materiałów opałowców należy
mieć na uwadze, iż całkowite obciążenie,
jakie statek danej wielkości może bez-
piecznie ścisnąć, jest dla każdego
z nich ściśle ograniczone. — Im więcej
wazy kocioł, maszyna oraz ilość paliwa,
niezbędna na przebycie danej drogi, tem
mniej ładunku można na statek załadować,
tem mniej pieniędzy uzyska się za prze-
wóz tegoż ładunku.

Przeciwnie statek będzie tembardziej
dochodowy, im mniejsza będzie waga
maszyn. — To samo dotyczy miejsca na
pomieszczenie ładunku, im więcej go
trzeba wydzielić w kadłubie statku na
pomieszczenie maszyny, kotła i zapasu
paliwa, tem mniej go zostanie na towary
i podróżnych.

Jeśli znów miejsca na maszynę skąpie,
to tem mniejsza będzie musiała być jej
siła, tem mniejsza szybkość statku. A wszak
nie tylko podróżni wolą odbywać podróż
prędkiej; szybka dostawa ładunków jest
również w większości wypadków pożądana.

Wysiłki więc techniki morskiej były
skierowane ku temu, aby budować ma-
szyny jak najoszczędniejsze, zużywające
jak najmniej opału na jednostkę wykony-
wanej pracy, posiłkujące się jak najtań-
szym i jak najłżejszym opalem, a zarazem,
przy tem wszystkim zajmujące, przydanej
wydajności, jak najmniej miejsca na statku.

Z tego dążenia zasadniczego powstały
stopniowo: maszyna t. zw. compound,
maszyna o potrójnym i poczynem od-
preżeniu pary; dalej — turbina pa-
rowa, wreszcie zastosowanie na okrę-
tach t. zw. silników w spalinowych.

Wprowadzenie każdego z wymienio-
nych rodzajów maszyn okrętowych stano-
wiło w technice morskiej zdarzenie epo-
kowe.

Dziś spotykamy w użyciu wszystkie
wymienione rodzaje maszyn i każdy z nich,
we właściwych sobie warunkach, spełnia
swe zadanie zadawalająco. Każdy z nich
ma swe strony dodatnie, jak i ujemne
i jedynie przeznaczenie statku, jak i wa-
runki, w jakich statek ma głównie praco-
wać, decydują o tem, który z rodzajów
napędu maszynowego będzie najbardziej
odpowiedni.

O istocie tych różnorodnych rodzajów
mechanizmów napędowych na okrętach,
jakoteż o warunkach, decydujących o ich
dogodności lub niedogodności w stosunku
do celów, stawianych różnym rodzajom
statków, będziemy mówili w następnym
numerze.

INŻ. ALEKSANDER RYLKE.

CZTERDZIEŚCI DNI NA RAFACH.

W październiku r. 1897. o godz. 1-ej po północy, płynąc morzem Czerwonym w powrotnej drodze z Dalekiego Wschodu, statek „K.....” z szybkością 13,5 węzłów natknął się na rafę.

Z powodu gorąca spałem na pokładzie, po północy zrobiło się chłodno, na skutek czego chciałem przejść do kajuty. Nagle uświadomiłem, jakby stawał dąb, zatrząsnął się i raptownie zatrzymał się. Pobiegłem na mostek, była noc księżycowa, ujrzałem, że do fok-maszty stoimy na rafie. Przyczyną tej katastrofy była omyłka w poprawce kompasu.

Naturalnie, w momencie wypadku zatrzymano maszynę i dano pełny bieg wstecz, zarządzono mierzenie wody w żeczach, woda nie przybywała. Po pół godzinie, widząc bezcelowość tej pracy, maszynę zatrzymano. Całą załogę wraz z częścią pasażerów (zwolnionych żołnierzy), których było około 80, użyto do natychmiastowego przeładunku z przednich magazynów do tylnych. Ładunek składał się tylko z 2000 ton kopry w workach, rozmieszczony po wszystkich magazynach, bardzo łatwy do przeładowania. Rano, po zbadaniu, okazało się, że statek osiadł na rafie o trzy mile od brzegu afrykańskiego, przy przylądku „Ras-Elba”, w szerokości 22°, vis-à-vis Dżeddy. Rafa, licząc od zachodu na wschód, ciągnęła się na 5 mil i oddzielona była od ładu głębokim kanałem szerokości 1-ej mili.

Okolo południa przeładowano znaczną część ładunku i ponownie dawano maszynę bieg wstecz, lecz widocznym było, że bez obcej pomocy statek nie zejdzie, chociaż uszkodzenia w kadłubie nie było.

Po naradzie, zdecydowano wysłać łódź na trakt statków, który przechodził o 40-45 mil na wschód od miejsca katastrofy, a roboty po przeładowaniu dalej kontynuować. O godz. 3-ej po poł. wypłynąłem na łodzi z 8-miu ludźmi załogi pod żaglami z zapasem prowizji, składającej się z sucharów i wody oprócz tego zabierałem kilka rakiet i ogni bengalskich, celem zwrócenia na siebie większej uwagi. Dał wiatr północno-zachodni 3-4, z początku sterowałem na wschód, po ominięciu rafy na Ono, łódź, pędzona bocznym wiatrem, szybko posuwała się na przód. O północy, sądząc, że znajduję się na trakcie statków, płynących na północ i południe, zacząłem krzyżować. Około 2-ej po północy ujrzałem ogień statku, idącego na południe; pusiłem rakiety, w kwadrans drugą. Statek nas dojrzał i skierował się w naszą stronę, w jakichś 20 minut byłem już na pokładzie angielskiego pasażerskiego parowca, będącego własnością towarzystwa „Bibi-Line”, i płynącego z Liverpoolu do Rangun (Birma). Po zameldowaniu kapitanowi, kim jestem i co mnie sprowadza, zostało wydane rozporządzenie podniesienia mojej łodzi i kapitan statku postanowił podejść nad ranem do miejsca katastrofy, w dzień rozejrzeć się w sytuacji i ostatecznie zdecydować, czy może okazać skuteczną pomoc, lub tylko zabrać pasażerów.

Tej nocy na statku angielskim nikt prawie nie kładł się spać, wszyscy pasażerowie starali się, jak na wyścigi, ugościć moich ludzi, dla których nakryto stół w salonie 1-ej klasy i obchodzono się, jak najgościniej. Dla pasażerów w monotonnej podróży było to sensacją. Ja spędziłem resztę nocy na mostku przy kapitanie.

O godz. 7-ej rano podeszliśmy na 5 mil do miejsca katastrofy. Kapitan oznajmił, że obawia się ryzykować swoim statkiem, mając przeszło 200 pasażerów i pełny ładunek. Dla ostatecznej decyzji, odkomenderował swego st. oficera ze mną, aby ten na miejscu zdecydował, co można zrobić. O 8-ej odbiliśmy od statku i około 9-ej byłem już u siebie.

Oficer angielski po rozejrzeniu się w sytuacji oznajmił, że pomocy czynnej dać nam nie może, gdyż według jego zdania wątpliwym jest, czy się wogóle uda się ściągnąć nasz statek z rafy.

Wobec tego prosił nas o przesłanie depeszy do centrali naszego t-wa z Perimu, a co do pasażerów to prawie wszyscy zgodzili się przeciekać, aż przyjdzie statek na skutek depeszy i odwiedzie ich do Suez, tem bardziej, że narazie nic im nie groziło.

Jeden z oficerów odwiózł angielskiego gościa, a my kontynuowaliśmy przeładunek. Aby przy ściągnięciu nie uszkodzić statku i rozłożyć siłę na cały korpus, opasaliśmy go łańcuchem, do czego używali kotwicznych łańcuchów, za które bezpiecznie można było holować. Praca była b. ciężka, ze względu na ciężar łańcucha. Podwieszano wzdłuż burty na pętach z łańcucha od dźwigni, czasami łańcuch ten nam się wyrwał, musieliśmy go wyciągać z wody, przyczem był bardzo pomocny nubijski, który już na drugi dzień kręcił się około statku na swojej łódce, wydłubanej z kłosa. Jako aparat, którym się posługiwał do poznawania wszelkich przedmiotów na dnie morza, miał blaszaną korbę, w dno której wstawione było szkło. Do opuszczania się na głębokość 10-12 sążni używał bomby żelaznej na sznurku, umocowanym do łoża. Świadczył o niezwykłych jego zdolnościach stwierdzenie, że na 12 sążniach głębokości zawiązał sześciociałową linę na kotwicę.

Na trzeci dzień około statku zjawily się trzy duże barki, pełne arabów, lecz widząc na pokładzie żołnierzy, arabi szybko się oddalili, widocznie rezygnując z uplanowanego rabunku. Po 5-6 dniach przybył statek z Suez, z prowizją dla nas i po pasażerów. Na 6-ty dzień przybył angielski krążownik, przysłany przez dowódcę eskadry morza Śródziemnego dla ochrony od grabieży, krążownik ten spróbował pociągnąć linę, ufnął w swoje silne maszyny, lecz na próżno. Proponowaliśmy mu, rozsadzić rafę dynamitem, dowódca krążownika zgodził się na ten rodzaj pomocy, zastrzegając się od wszelkiej odpowiedzialności. Funkcję nurka pełnił Abdalla, tak bowiem nazywał się nasz czarny, jak heban, przyjaciel. Silniejsze eksplozje dynamitu, zbyt wstrząsały statkiem, słabsze naboje dawały zbyt nikłe wyniki, to też zaniechano tego środka.

Abdalla do pomocy sprowadził swego przyjaciela, przy pomocy którego mógł się łatwiej porozumiewać, ponieważ na statku nikt nie władał arabskim językiem. Jeden z marynarzy podarował Abdallemu spodnie, ponieważ ten oprócz przepaski innego stroju nie używał, jednak z prezentu był bardzo zadowolony, kiedy Abdalla szedł do wody zdejmował ten drogocenny strój, a na ten czas jego kolega momentalnie takowy nakładał; trzeba było i jego obdarzyć taką samą częścią ubrania.

Teraz zaczęły nadchodzić z pomocą statki jeden za drugim. Bez względu na

silne maszyny statku „P.....” i jeszcze dwóch innych, statek nasz ni drgnął, a wszystkie liny 8- i 12-calowe popekały, jak nici.

Po trzech tygodniach nadszedł specjalny ratunkowy statek „Berthilde”, z nurkami, linami, wszystkim, co potrzebne do ratowania.

Wobec tego, że o napadzie już nie mogło być mowy, angielski krążownik odszedł do swojej bazy.

Pierwszą czynnością ratowniczego statku było opuszczenie za naszą rufą dwóch kotwic, typu admiralicji, jedna za drugą, połączonych między sobą, od których na rufę szła ośmioćcalowa stalowa lina, na linę nałożono ginie (wciągi wielokrążkowe) z pięciociałowej manilskiej liny i koniec liny na brzośli (dźwignia od kotew), ginie jak najsilniej obciążnięto, nurkowie zaś zakładali naboje i rwali rafę.

Abdalla, widząc, że jego pomoc już nie jest potrzebna, był bardzo przygnębiony. Aby mu osłodzić chwilę rozstania się ze statkiem, zdecydowano wynagrodzić go uroczystością. Abdalla otrzymał ubranie mundurowe, prawda kasorowe, nie bardzo odpowiednie dla afrykańskiego klimatu, czapkę ze złotym galonem, 30 dolarów w srebrze, medal na pamiątkę wystawy w Niżnim-Nowgorodzie na wstępie św. Jerzego i świadectwo w języku angielskim o jego pożytecznej pracy. Wszystko to uroczystie przy asystencji wszystkich oficerów wręczono mu. Abdalla nie posiadał się z radości, odjeżdżając, już prawie skrył się, a ciagle robił „selam”. Jeszcze potem kilka razy przybywał na statek, ale już jako osoba prywatna, czasami dostarczał baranów dla załogi, sprzedając je za złote guziki, na które tubylcy byli bardzo łapczywi.

Dotychczasowe wysiłki nie przyczyniły się do żadnej zmiany w położeniu naszego statku; zdecydowano napuścić wody do magazynu Nr. 5, aby jak najwyżej podnieść przód statku, zaczęto statek holować, ginie naciągnięto, ile się tylko dało, statek ratunkowy szarpał go gwałtownie zapomocą liny stalowej na pętli z 15-calowej liny kokosowej, zastępującej sprężynę, jednak statek ani drgnął.

Z wyliczenia wypadło, że jeżeliby statek zeszedł z rafy z obecnym obciążeniem, powinien był z tem samem zanurzeniem stać na głębokiej wodzie. Jednak mimo wszelkich zabiegów nie ruszał się z miejsca. Mimo, że dużo rafy z pod korpusu dzięki wybuchom usunięto, jednak sytuacja czyniła wrażenie, że już na zawsze nasz statek zostanie na tem miejscu.

Na czterdziesty dzień od rana robiono ostateczną próbę, 4 statki podały swoje powiązane liny, opłatały nas, jak pajęczyną i holowały pełną siłą. Po południu najsilniejszy statek „P.....” porwał wszystkie swe 12-calowe liny, reszta miała zaprzestać bezskutecznych usiłowań, kiedy nieoczekiwanie statek zjechał z rafy, edwie zdążono zatrzymać go na linie, umocowanej poprzednio na rafie na wypadek spłynięcia. Radość na statku była wielka po czterdziestu dniach niewoli.

Ratowniczy statek podeszedł do nas burtą o burtę i wypompował wodę z magazynu Nr. 5. Był nów, prawdopodobnie przypływ siziojny, choć nieznaczny, dopomógł do spłynięcia. Dopiero na drugi dzień po uporządkowaniu się i podniesieniu kotwic wyruszyliśmy do Suez.

TADEUSZ STECKI.

KILKA WRAŻEŃ KLIMATYCZNYCH

Przyp. redakcji: Od p. Władysława Górczyńskiego, dyrektora Państwowego Instytutu Meteorologicznego, jednego z najbardziej cenionych uczonych naszych, uzyskaliśmy przyrzeczenie, współpracy w naszym czasopiśmie.

Smętny jest okres szarugi jesiennej w klimacie morskim Europy zachodniej włącznie z Polską. Bo Polska nasza jest nieodrodną córką klimatyczną tego chłodnego w lecie i wilgotnego - dżdżystego w porze zimowej typu pogody. Tutaj na naszych kresach wschodnich bieży linia rozdziału między typem morskim zachodu, a lądowym charakterem nizin wschodnio-europejskich. Położona na rubieżu tych odmiennych dziedzin klimatycznych kraina polska, choć duszą i ciałem z zachodem związana i do niego się rwąca, bywa jednak terenem wrywów gwałtownych ze wschodu.

Te wrywy dają nam w zimie zamiast szarugi przejściowy okres mrozów, w lecie miast deszczów przynoszą upały. Zawsze więc zamiast szarego, lecz łagodnego przebiegu prowadzą do chwilowych wpawdziej, lecz krańcowych stanów, którym Polska niechętnie się poddaje i które prędko z siebie zrzuca. Poza wyżynami górskimi typowym dla ziem naszych jest raczej szare i dżdżyste często niebo Europy zachodniej.

To też najczęściej w jesiennym lub wiosennym okresie szarug podążamy w myślach naszych do jasnego brzegu, do krain nie tyle ciepłych, ile słonecznych na skrawkach wybrzeży, obłanych morzem Śródziemnym. W okolicach Malagi Hiszpańskiej, między Tulonem a Genuą na wyspie Sycylii lub w pasie nadbrzeżnym Algierji i Tunisu jest przeważnie pogodnie i ciepło, gdy u nas, jak zresztą w całej Europie zachodniej, rozpościera się niebo szare, jest wilgotno i chłodno.

Ala są kraje i przestworza morskie, gdzie ciepło i jasno jest zawsze, gdzie mróz jest nieznany i błoto nie pryska, gdzie słońce nie skąpi swych dobroczynnych promieni. Nie chcę twierdzić, że te kraje są błogosławieństwem ludzkości, bo dla podtrzymania energii i twórczości ludzkiej potrzebne są zmiany, konieczne są okresy przykry, które zmuszają do zabiegłości i ochrony. Ale że mimo to tęsknić można za słońcem i jasnym niebem, wtedy gdy się w porze zimowej go traci, to chyba mnie tego nikt nie zaprzeczy.

A więc pozwólcie, drodzy czytelnicy, że poprowadzę was na chwilę po krajów i mórz, gdzie za dnia kapiemy się w promieniach słońca, a w porze nocnej mamy ciepła poddostatkiem. Gdy w zimie naszej wsiądzimy na okręt w jakimkolwiek porcie morza Śródziemnego, takim rubikonem ciepła i słońca będzie przejście nasze przez Port Said w Egipcie. Kanał Sueski, to wązka szyjka wodna między dwiema pustyniami, jest areną wrażeń atmosferycznych, które nietylko meteorolog w zachwyt wprawić mogą.

Gdy w zimie naszej tak chciwie wchłania się ożywcze promienie w tych rzadkich chwilach, gdy nasza gwiazda dzienna bezpośrednio świeci, w Egipcie, na morzu Czerwonym i dalej ku równikowi chronić się raczej trzeba od nadmiaru słońca. Ten zbyt promieni, ta obfitość słońca aż nas męczy, ale zato, schowawszy się w cień, nurzamy się w cieniu, nurzamy się rozkosznie w ciepłym i łagodnym przestworzu, a wzrok nasz rozkoszuje się widokiem lazuru na

egzotycznym zwłaszcza tle widoków nadbrzeżnych.

Gdy w godzinach okołopołudniowych słońce silniej praży, drżą strumyki powietrzne i ukazują się często mamidla świetlne, te różne postacie fatamorgany, tak często opisywane przez podróżników. Koło 6-ej popołudniu kula słoneczna, pozornie olbrzymiejąc i cała w pasie, niknie pod ziemią, niosąc szybko za sobą urok. Ukazuje się nam zaraz cudne niebo gwiazdiste, w którym dalej, gdy z morza Czerwonego wiedzimy na ocean Indyjski, widać nieznany u nas gwiazdozbiór Krzyża Południa.

Nie tyle upalnie, ile parno bywa często na tych ciepłych morzach. Gdy wietrzyk zawiezie i przewiewu zbraknie, przeciwny mieszkaniac Polski w pocie czoła i z tęsknotą w sercu wspominać będzie swe chłodne łany rodzime. Ale przepychy natury tamtejszej go zmoże wreszcie i zjedna; patrząc na cudne jej objawy, zapomni jej kołców.

Bywają też okresy, gdy wiatru jest nietylko poddostatkiem, ale zawiele. Morze się burzy, gniewa i pieni i to nietylko w obecności chwilowej powłoki chmur, ale i przy najczystszej niebie. Słońce, choć świeci, nas wtedy nie praży, ale fale szumią, balwany przelewają się przez okręt, przypominając nam o naszej nicości wobec wszechpotężnych sił natury.

Burze okolorownikowe są niekiedy gwałtowne, ale są rzadkie i trwają krótko. Na tle monotoni słońca i ciepła, choć napawają obawą, są nieomal pożądane. Boję się tego, lecz pragnę powiedziałaby o tem niejedna dziewczyna.

A teraz dla odmiany widok nocny. Okręt pruje fale, a na ich grzbietach mirjady istotek świetlnych, zagniewane tym zakłócaniem majestatu morza, żarzą się z bezsilnego gniewu. Te polyski fal fosforyzujących, które niekiedy całe polacie morza zamieniają w olbrzymią i migocącą smugę świetlną są nieomal codziennym zjawiskiem na morzach podróbnikowych.

W tym akordzie z morzem, słońcem i wiatrami atmosfera nie skąpi nam także różnorodnych wrażeń. Nasycona parą, ogrzana słońcem, igra ona potokiem niewidzialnych prądów, które ścierając się ze sobą, stają się terenem niezwykłych zupełnie zjawisk elektrycznych. Nietyle grzmoty, ile błyski są zjawiskiem stałym i powszednim, jednak w skali i rozmiarach tak różnych od tego, co widzimy w Europie. Bywają noce, gdzie efekty świetlne są nieustające, błyski powtarzają się tak często i tak rytmicznie, jak tego nigdy nie obserwuje się w Polsce.

Czasami zdarzy się deszcz. Nie taka oto szaruga mzysta, lecz ulewa prawdziwa, kroplista, gwałtowna i ciepła, leci jak z cebra, zaleje widnokrąg potokami wody i minie szybko, pozostawiając za sobą cudne zjawisko tęczy. Rozgrzana ziemia paruje, wchłania szybko cały opad, nie pozostawiając w krótkim czasie ani śladu błota, a po największej nawałnicy wychodzi zaraz potężne słońce, a jasne niebo świeci, jak zawsze spokojne i jak gdyby zdumione. Cechą natury jest dążenie do niwelacji różnic, do ukrócania gwałtownych stanów i do spokoju.

Mile i dobroczynne jest działanie słońca, gdy z naszej atmosfery zimowej schronimy się do niego i poddamy się czas pewien jego wpływom. Ale ta obfitość promieni i ten nadmiar nuży nas na dłuż-

szą metę, odbiera energię i osłabia twórczość. Cechą ludów na półwyspach Azji Południowej i wyspach Oceanu Indyjskiego nie jest brak kultury i zdolności, ale przede wszystkim indolencji i brak odporności na trudy i przeciwności życiowe.

To też Europejczyk jest dla nich uosobieniem przemocy, ale i twórczości. Te cechy zachowuje on tylko przez czas pewien po przyjeździe ze stron chłodniejszych, stopniowo później je osłabiając i tracąc. To też chociaż na tle szarugi jesiennej i zasnutego nieba narzekamy tu sobie w Polsce, pamiętajmy, że eldorado nie istnieje na tym świecie i że w ojczyźnie naszej po trudnych przejściach zimowych nadejdą letnie i jasne dni.

WŁADYSŁAW GÓRCZYŃSKI.

JUGOSŁOWIAŃSKA LIGA MORSKA.

Od Jugosłowiańskiej Ligi Morskiej w Splicie, istniejącej pod nazwą Straż Adriatyku (Jadranska Straža), pod protektorem Jego Królewskiej Mości Następcy Tronu Piotra, i wydającej czasopismo również pod tą nazwą, otrzymano list, którego fragmenty podajemy poniżej w przekładzie:

Do Ligi Morskiej i Rzecznicy w Warszawie,

Otrzymałmy pierwszy numer „Morza” i z wielkim zadowoleniem stwierdzamy ten fakt, że bratni nam naród polski ku temu samemu celowi skierował swe wysiłki, ku jakiemu dąży i nasza Liga, t. j. ku rozwojowi swej mocy morskiej. Flota polska będzie w możności przyniesienia wielkich korzyści Słowiańszczyźnie, jako narodowi morskemu. W związku z tem Jugosłowiańska Liga Morska, której dążeniem jest, by Jugosławia, t. j. Serbia, Chorwacja i Słowacja, tworzące jedno mocarstwo jugosłowiańskie, jak najłatwiej i z jak najlepszymi wynikami rozwijała się pod względem morskim, odczuwa szczególnie upragnienie współdziałania ze swą polityczną przyjaciółką. Niech podjęte trudy w tej współpracy coraz bardziej zacieśniają węzły przyjaźni bratnich narodów i przyczyniają się do zwartej solidarności wszystkich Słowian... Dążeniem naszym jest nawiązanie za pomocą tego pisma stałej i jak najczęstszej z Wami współpracy. Pragniemy otrzymywać informacyjne artykuły polskie, byśmy po przetłumaczeniu ich mogli podawać je w druku do wiadomości naszych czytelników i jednocześnie przysyłać Wam wiadomości o nas, jeśli to was zajmuje, a nie wątpimy, że Was interesują nie mniej nasze sprawy, niż nas przyszłość Polski na morzu.

Łączymy wszechsłowiańskie pozdrowienia.

Przewodniczący: (—) Juraj Biankini, b. vice-premier Rządu państwa Jugosłowiańskiego.

Sekretarz gener.: (—) prof. S. Allirević.

Za pomocą podania w tem numerze reprodukcji jednego z wybitnych marynarów jugosłowiańskich i przytoczenia fragmentów serdecznego pisma b. vice-premiera rządu jugosłowiańskiego pragniemy dać wyraz naszej gorącej sympatii dla tego południowego słowiańskiego państwa.

R. K.

Z LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

BAL MORSKI. W dniu 10 stycznia r. b. odbył się doroczny bal morski Ligi M. i R. w gmachu Szkoły Podchorążych. Bal ten cieszył się ogromnym powodzeniem i zgromadził liczne rzesze publiczności, w oryginalnie i bardzo pomysłowo i gustownie udekorowanych wielkich salach Podchorążówki. Zabawa przeciągnęła się do godziny 6 rano.

CZŁONKOWIE PROTEKTORZY. Ostatnio zapisali się na członków protektorów L. M. R. Tow. Wiedzy Wojskowej, Związek Zawodowy Cukrowni B. Królestwa Polskiego, p. Stanisław Gralewski i p. Józefina Skulska.

KONKURS NA BUDOWĘ MODELI STATKÓW I YACHTÓW I MODELI YACHTÓW PLYWAJĄCYCH. Termin nadsyłania eksponatów na II Konkurs Ligi, został przedłużony do dnia 15 lutego, z powodu zgłoszenia przez licznych konkurentów prośby o odroczenie, wobec trudności otrzymania materiałów, potrzebnych do budowy modeli. Jest to ostateczny termin, który już nie ulegnie odroczeniu.

ODCZYTY I POKAZY FILMOWE. Podczas świąt Bożego Narodzenia, staraniem p. prof. Kołodziejczyka, był urządzone parokrotny pokaz filmowy w Zakopanem. W dniach 10, 11 i 12 stycznia „Wielki Film Morski” był demonstrowany w Kosowie i Sokołowie (woj. lubelskie).

14 stycznia r. b. red. R. Krajewski wygłosił odczyt w lokalu Tow. Unarodowienia Polskiego Handlu i Przemysłu p. t. „Polska a morze”, następnie demonstrowano filmy.

18 stycznia odbyły się z wielkim powodzeniem odczyty pp.: kom. Cz. Petelenza i inż. St. Łęgowskiego, w lokalu Tow. Unarodowienia Polskiego Przemysłu i Handlu, zorganizowane przez czcigodnego Ks. Prałata M. Godlewskiego i p. inż. Luxa. Po każdym odczycie demonstrowany był „Wielki Film Morski”.

ODDZIAŁY LIGI M. i R. W ORGANIZACJI. Na skutek inicjatywy p. Stanisława Skassa, szefa biura rady opiekuńczej m. Pruszkowa, powstaje Oddział w Pruszkowie, niezależnie od tego powstaje Oddział również i w Gdańsku.

ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU L. M. R. W POZNANIU. Dnia 17 stycznia r. b. odbyło się pod przewodnictwem inż. J. Rummla liczne organizacyjne zebranie Ligi Morskiej i Recznej. Po referacie p. J. Rummla o celach i zadaniach Ligi, nastąpiła dyskusja, w której przyjęli udział generał Kaszewski, Dr. M. Kiedacz, Dr. Waschko, dyr. B. Weber, inż. J. Rapalski, inż. W. Włodzianowski, pułk. Eborowicz, komandor J. Unrug i inni, poczem zebranie uchwaliło jednogłośnie utworzyć Oddział Ligi M. i R. w Poznaniu. Obecnie na zebraniu autora opery „Legenda Bałtyku”, uczczonego niedawno oznaką honorową przez Kadę Ligi Morskiej i Recznej w Warszawie, zebrani uczcili owacyjnie oklaskami.

Załatwieniem, wymaganych przez statut formalności organizacyjnych, oraz opracowaniem programu działalności zajmie się tymczasowy Zarząd w składzie: pp. J. Kummla, Dr. B. Kiedacz, Dr. B. Winiarskiego, kom. J. Unruka, red. T. Powidzkiego, Dr. Waschko, dyr. B. Webera, inż. J. Rafalskiego, F. Nowowiejskiego i innych. Przewidywana jest kooptacja dalszych członków.

W czasie zebrania został odczytany szereg pozdrowień z racji powstania w Wielkopolsce Ligi Morskiej i Recznej tak z Warszawy, jak i od wybitnych osobistości z Poznania.

Tymczasem siedziba Ligi mieści się na ul. Matejki 52, mieszk. p. J. Rummla.

Dn. 21 b. m. odbył się pokaz „Monumentalny Film Morski” w lokalu T-wa Uruchomienia Polskiego Handlu i Przemysłu.

ST. KR.

WYJAZD DO FRANCJI KOMANDO-RA CZESŁAWA PETELEZA. Kierownik naczelny naszego pisma i Sekcji propagandy Ligi M. i R., kdr Czesław Petelenz wyjechał 22 stycznia r. b. na kilka miesięcy do Francji, żegnany owacyjnie przez grupę członków Ligi M. i R. i przyjaciół.

MORZE W ŚWIETLE PUBLICYSTYKI POLSKIEJ. „Informacja Powszechna”, wydawana przez „Informację Prasową Polską” pod redakcją Stanisława Jarkowskiego, wydała ostatnio b. ciekawy podwójny numer (3/4), poświęcony prawie całkowicie sprawie morza i marynarki.

Numer ten redakcja „Informacji Powszechniej” wydała w związku z przypadającą obecnie rocznicą objęcia w Posiadanie wybrzeża polskiego oraz dostępu do morza, a jednocześnie z wynikiem konkursu literackiego Ministerstwa Oświecenia, odznaczającego pierwszą nagrodą państwową wybitne, najlepiej propagujące morze dzieło Stefana Żeromskiego „Wiatr od morza”.

Na czele numeru obok krótkiego okolicznościowego artykułu redakcyjnego dał laureat — Żeromski — nowy piękny aforyzm o morzu pod winietą, miniaturą winietę naszego wydawnictwa, jako tytułem aforyzmu:

„Morze zmywa nieskończonem chlucaniem cokolwiek w duszy człowieka jest bojaźnią wobec tyrana lub wobec tłumu, cokolwiek jest przesadą, zabobnem, co jest zastarzałym błędem myśli, z choroby lub głupoty narosłym.

Morze odmawia i odkurza wszystko, co jest przemijające, podatne, słabe, sydkie, co da się odłamać, oderwać, rozryzować.

To, co po pracy tych fal w człowieku zostanie, jest już naprawdę twarde i niewzruszone, jak skała”.

Stefan Żeromski.

Następny artykuł pióra Jana Lorentowicza, jest wspaniałą charakterystyką i uwypukleniem walorów literacko-społecznych i politycznych dzieła Żeromskiego „Wiatr od morza”.

Obok tych dwóch potentatów słowa na łamach „Informacji” widnieją aforyzmy o morzu pp. adm. Bobrowskiego, gen. Hallera, p. Daszyńskiego, b. ministra Skulskiego i gen. Sosnkowskiego.

Poza artykułami, charakteryzującymi zatarg o skrzynki znalazł się szereg przedruków z „Morza”, niezależnie od artykułów oryginalnych.

Ograniczam się na zanotowaniu tylko tego, jako pomyślnego objawu dla sprawy propagandy morza wśród szerokiego ogółu. Poświęcenie samorzutnie tyle miejsca na sprawy morskie przez redakcję wydawnictwa, nie mającego nic wspólnego z Ligą Morską i Rieczną, świadczy już o odczuwaniu przez ogół szerszy sprawy morza.



R. K.

WYCIECZKA DO FRANCJI, ALGIERU, TUNISU

Zarząd Ligi Morskiej i Recznej urządza w lecie r. b. wycieczkę do Francji, Algieru i Tunisu. Plan, tej niezwykle ciekawej wycieczki, podajemy poniżej: Dnia 12 maja odjazd z Gdyni; 13, 14 i 15 maja na morzu; 16 maja przyjazd do Havre'u, odjazd do Paryża; 17 maja zwiedzanie miasta samochodami; 18 maja dzień wolny dla turystów; fakultatywne zwiedzanie wystaw sztuki dekoracyjnych; 19 maja wycieczka samochodem do Wersalu, zwiedzanie zamków i parku (śniadanie w Wersalu); odjazd wieczorem z Paryża P. L. M. do Marsylii; 20 maja przyjazd rano do Marsylii; zwiedzanie miasta samochodami; 21 maja odjazd z Marsylii w południe do Algieru; 22 maja przyjazd do Algieru popoł.; 23 maja pobyt w Algierze; zwiedzanie Casbach, „Ville Moderne” i „Jardin d'essai” samochodami; 24 maja wycieczka samochodami do Bouzareah; odjazd wieczorem do Constantine; 25 maja przyjazd rano do Constantine; zwiedzanie miasta i „Georges du Rhumel”; 26 maja Constantine—Tunis; 27 maja pobyt w Tunisie, zwiedzanie miasta, bazarów i muzeum Bardo; 28 maja pobyt w Tunisie; wycieczka do Carthagi i do Marsa; odjazd do Neapolu; 29 maja zatrzymanie się w Palermo popoł.; 30 maja przyjazd do Neapolu w południe; zwiedzanie miasta samochodami; 31 maja wycieczka do Pompei koleją; 1 czerwca Neapol—Rzym; 2 czerwca pobyt w Rzymie; zwiedzanie miasta samochodami; 3 czerwca jak wyżej; 4 czerwca dzień wolny pobytu w Rzymie; 5 czerwca Rzym—Wenecja; 6 czerwca pobyt w Wenecji; 7 czerwca, Wenecja—Wiedeń; 8 czerwca pobyt w Wiedniu; 9 czerwca zwiedzanie miasta samochodami; wieczorem wyjazd; 10-go czerwca przyjazd wieczorem do Warszawy.

Na piśmienne i telefoniczne zapytania, już obecnie można otrzymać wszelkie informacje i bliższe szczegóły, dotyczące wycieczki.

Zarząd Ligi M. i R. jest przekonany, że udział w wycieczce zgłoszą liczni członkowie Ligi, dla których w pierwszym rzędzie te wycieczki Zarząd organizuje.

Koszty wycieczki wyniosą 1615 zł. (5725 fr.) dla osób, jadących morzem i kolejami w I kl. i zatrzymujących się w hotelach 1-go rzędu; oraz 1.290 zł. (4570 fr.) dla jadących morzem I kl., kolejami w kl. II. i z korzystających z hoteli 2-go rzędu.

Ceny te obejmują:

- 1) przejazd okrętami i kolejami, począwszy od wyjazdu z Gdyni 12 maja, aż do powrotu do Warszawy 10 czerwca;
- 2) przewóz turystów i bagażu z dworców, lub okrętów, do hotelu i odwrotnie;
- 3) pobyt w hotelach (mieszkanie i utrzymanie trzy razy dziennie, bez wina);
- 4) opłaty portowe i napiwki w hotelach;
- 4) utrzymanie w czasie podróży (bez wina, lecz z napiwkami włącznie);
- 6) wycieczki i zwiedzanie miast, według powyższego rozkładu;
- 7) wstęp do muzeum;
- 8) usługi przewodnika we Francji, Afryce północnej, Włoszech i Wiedniu.

Lista zapisów zostanie zamknięta w dn. 20 marca.

F. ROSTKOWSKI.

O ROZBUDOWĘ GDYNI

(Z POEMATU: PIOTR WIELKI)

Ja Piotr, car biały wschodniej Europy,
Jak drwał, wręć ciosam w stocznii w Amsterdamie.
Cóż, żem jest głową w prawosławnym chrampie,
Już Antychrystem mienią mnie popy,
Ze nowatorstwem świętą Rosję plamie,
W jakiejś zamorskiej wpatrzon horoskopy,
Ze tam nad Newą na rozmarzłym szlamie
Do taczek wkulem nowgorodzkie chłopcy,
Ze wbiłem miliard wysiłków narodu
W tundrę, a z tundry wciąż nie widać grodu.

Cóż? Niech się szurzą Finlandy i Szwedy,
Ze nad Bałtykiem sypię swe okopy,
Ze Rosję, tępiąc onej „samojedy”,
Chcę na przestronny wyprowadzić glob, i
Zbawić od wnętrzej i od zwierzcchniej biedy
I to wykaz światu, co się dopy-
Tuje o ruskie, nie waregskie Eddy,
Żesmy też godni rapsodów Kaljopy,
Nam Morze Czarne Turczyn z bieli okradł.
Bądź w Bałcie okno w świat, zwij się Piotrograd.

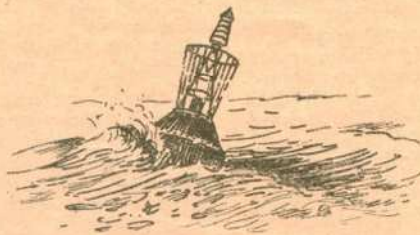
Dziś, kiedy w wieków patrę perspektywy,
Na dzieje Rosji, jak krzepła w potęgę,
Jak naród morzem stał się bardziej żywy,
Jak wyrastała z paczesnej siermięgi,
Jak bujniej kwitły hrodziszczka i niwy,
Jak coraz szersze ogarniała kręgi,
Jak w rzedzie świata rozszerzała wpływy,
To chociaż ninie los jej daje ciężki,
Rad jej budowy widzę pion i belki
I wiem, żem jeden jest wśród carów — Wielki.

Lachy, ładami więzieni, nie chcecie
Wiedzieć, czym dla was szumią wody Bałty.
Mocarze morscy w kwartecie, w kwintecie
Nadają światu swoich hymnów kształty,
Wy, samojedy, samych siebie jecie,
Zew mórz głuszyście, choćby zew ten wstał ty-
Tanem we waszym jakimś Paraklecie.
Wam samodzięrców brak, czyniących gwałty.
Warszawę osią Europy uczyni
Ktoś Wielki, co stolicę stawi w Gdyni.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



RADOSŁAW KRAJEWSKI.



PEDAGOGICZNE ZNACZENIE MORSKIEJ CHOROBY DLA NASZEGO NARODU

(ZŁOTE MYŚLI)

Morska choroba była dla nas w czasach srogiego ucisku zaborców jedynym dostępnym sposobem dla zmanifestowania wobec obcych i swoich, iż pamiętamy o morzu. Dlatego napewno wpięram się w pamięć — a potem była morska choroba.

Wyższe sfery tęsknotę do morza objawiały spożywaniem ostryg. Karcono to, jako rozpustę. Piętnowano w prasie. Nawiadnięci dziennikarze nie rozumieli wspaniałej symbolistyki.

A jeżeli w czasach niewoli taką część oddawano u nas bałwanom, to był to również substelny sposób kultu morza.

Dostęp do morza, sen o flocie i portach — z utopii po wielkiej wojnie stawać się począł czynem. Dziś mamy już morze, brak nam natomiast floty, a jak tak dalej pójdzie niedługo już chodźć będziemy bez portów.

JULIAN EJSMOND.

LIGA M. I RZ. A ZATARG Z GDAŃSKIEM

Co pewien czas dają się zanotować zdarzenia, które, jak błyskawica w ciemnościach, jaskrawe i właściwe światło rzucają na nasze stosunki.

Do takich zdarzeń niewątpliwie należy nasz ostatni zatarg o skrzynki pocztowe z w. miastem Gdańskiem.

Fakt ten powinien nas obudzić z letargu i przypomnieć nam te prawa, które traktaty i konwencje nam zagwarantowały.

W samym zatargu chodzi, jakby się zdawało, o rzecz małą, a jednak tak, nie jest.

W myśl art. 29 konwencji paryskiej, Polska ma prawo wyłącznej i niezależnej służby pocztowej między Polską a Gdańsk a zagranicą raz, a powtóre między Polską a portem gdańskim.

Z art. 149—168 umowy warszawskiej, gdzie wyraźnie zastrzeżono, że określenie rozmiaru i techniczne urządzenie tej służby należą do Polski, wynika bezspornie, że skrzynki pocztowe Polska w Gdańsku może umieszczać, gdzie jej się podoba.

Mimo to wszczęto rzekomo z powodu skrzynek pocztowych, a faktycznie w celu coraz większego uszczuplenia naszych praw, całą awanturę, w której i władza gdańska, jak to sporządzone przez nasz komisariat generalny protokoły wykazują, ręce maczała.

Energiczne wystąpienie naszych władz na razie odniosło ten skutek, że senat m. Gdańska nas przeprosił i że polskie skrzynki pocztowe nadal na swoim miejscu wiszą.

Jednakże sprawa nie jest jeszcze wygrana i wymaga dalszej energii i czujności naszych władz i całego społeczeństwa.

Zwłaszcza Liga Morska i Rzeczna jest powołana, aby w tej sprawie, która tak żywo dotknęła całe społeczeństwo i która jest tylko jednym epizodem w walce o nasze słuszne prawa dostępu do morza, zabrać głos donośnie i dlatego Rada Ligi M. i R. na posiedzeniu w dniu 21 stycznia r. b. uchwaliła:

„Zważywszy, że jedyny port u ujścia polskiej Wisły powinien służyć temu celowi, dla którego został przeznaczony na mocy międzynarodowych umów, Liga Morska i Rzeczna wzywa rząd, izby ustawodawcze i całe społeczeństwo, aby w walce o słuszne nasze prawa w Gdańsku nie prowadzono się przed żadnym środkiem, prowadzącym do celu a mianowicie:

1) aby drogą konsekwentnej i energicznej akcji na terenach dyplomatycznym, politycznym i gospodarczym dążyć do odzyskania i utrwalenia praw, zapewnionych przez Traktat wersalski Polsce w Gdańsku, rozpoczynając od wypowiedzenia umowy warszawskiej,

2) przez przyspieszenie budowy portu w Gdyni i uposażenie go w najbardziej nowożytnie instalacje,

3) przez przystąpienie do natychmiastowej budowy przy pomocy państwa i najszerzych sfer społecznych własnej floty handlowej,

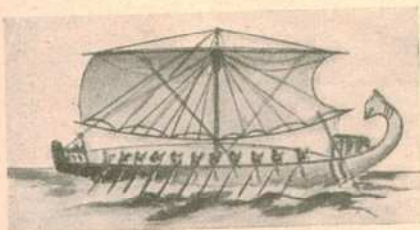
4) przez przyspieszenie stworzenia silnej floty wojennej.

H. P.

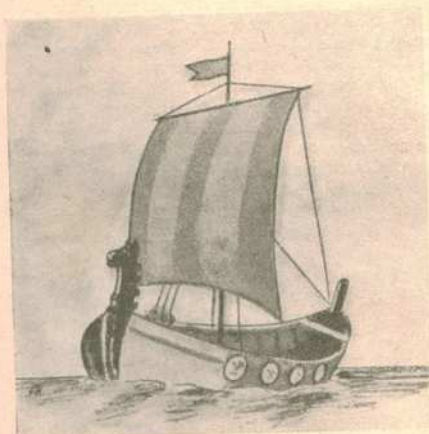
DZIEJE ROZWOJU ŻEGLARSTWA

SZKIC.

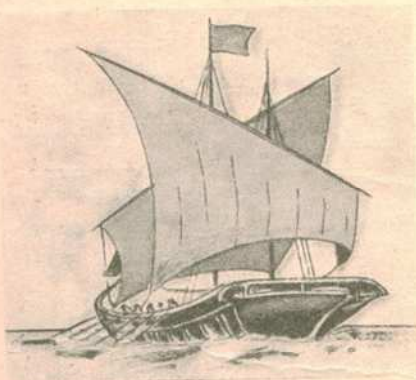
Początek żeglarstwa zapewne sięga najdawniejszych czasów. Według doniesień historycznych pierwsi Egipcjanie i Fenicjanie posiadali już większe statki żaglowe. Stosownie do zwyczajów i obyczajów poszczególnych narodów i te małe statki posiadały swoje charakterystyczne cechy. Rozróżniano budowę perską, syryjską, później rzymską i grecką, jednak rozmiary wszystkich tych statków były bardzo niewielkie. Rozwój budowy tych statków, które służyły jedynie do żeglugi przybrzeżnej, był nader powolny.



EGIPSKI STATEK MORSKI

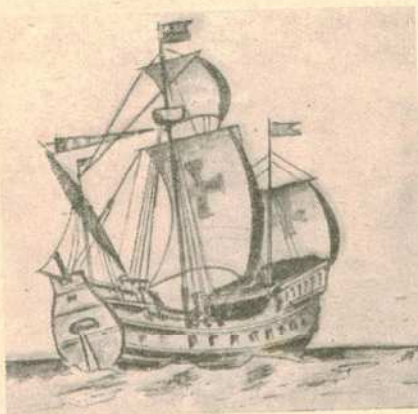


OKRĘT WIKINGÓW.



WENECKA GALERA

Dopiero w XV wieku bardziej śmieli żeglarze zdobywali się na odwagę oddalania się na dłuższy czas od brzegu; w związku z tym zaczęto stawiać coraz to większe wymagania odnośnie budowy statków; statki zaczęły rosnąć tak pod



KARAWELA KOLUMBA.

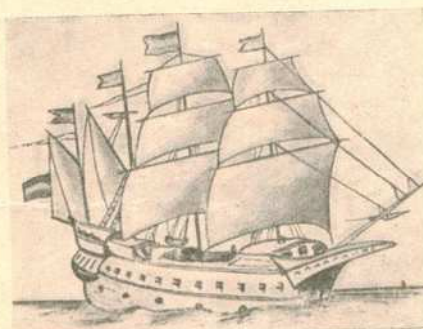
względem wielkości, jaki mocy. Prawdziwy i poważny krok naprzód pod tym względem zawdzięczamy przede wszystkim portugalskiemu księciu Henrykowi Żeglarzowi (umarł w r. 1460), który prowadził kilka morskich wypraw wzdłuż zachodniego wybrzeża Afryki, w tym samym czasie żeglarze genueńscy odkryli wyspy Azorskie, Madejrę i wyspy Kanaryjskie. Zachęceni temi małymi pomysłami rezultatami i żądne zdobyczy i sławy poczęli i inne narody przybrzeżne, przede wszystkim Portugalczycy i Hiszpanie, brać udział w większych wyprawach morskich i to w najrozmaitszych kierunkach.

W roku 1486 udało się Bartłomiejowi Diar dotrzeć do najdalej na południe położonego cypla Afryki, tak zwanego Cabo Tormentos, który później otrzymał nazwę Przylądka Dobrej Nadziei.

W r. 1492 nastąpiło epokowe odkrycie Ameryki przez genueńskiego żeglarza Krzysztofa Kolumba, który po długich uciążliwych przygotowaniach i trudnościach w uzyskaniu środków pieniężnych zdołał wybudować statki, które odpowiadały wymaganiom, według pojęć ówczesnych, długotrwałej, wielkiej podróży morskiej.

Te statki nosiły nazwę „Karaweli”. Krzysztof Kolumb posiadał ich 3, nazywał je „Santa Maria”, „Pinta” i „Nina”.

Dn. 3 sierpnia 1492 roku wyruszył on z Lizbony; 6 września dotarł do wysp Kanaryjskich, gdzie musiał wykonać cały szereg drobnych napraw statków; stąd rozpoczął dopiero przeprawę przez ocean.



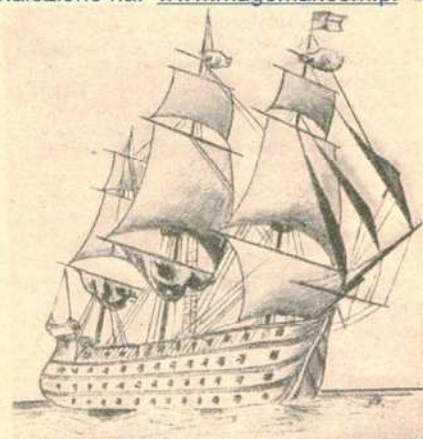
DWUPOKLADOWIEC (1555r.)

mniewając, że dotrze do wschodniego wybrzeża Indyi.

Na szczęście Kolumba i przyszłych pokoleń jednak istniał kontynent amerykański; inaczej Kolumb już ze względu na brak żywności i wody do picia nigdyby nie osiągnął owego wschodniego wybrzeża Indyi, do którego dążył. Z tego też powodu przypuszczać należy, że nowo odkryty kraj nie został nazwany według swego odkrywcy, zwłaszcza, że sam Kolumb aż do swojej śmierci nie wiedział, że odkrył nowy kontynent. Faktem jest, że odkryty kraj nazwał Kolumb Indiami Zachodnimi, a jego mieszkańców Indjanami.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

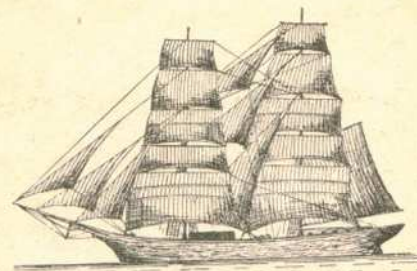
MAGEMAR



LINJOWIEC „VICTORY” (1765 r.)



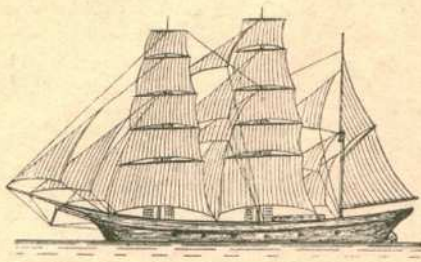
SZKUNA.



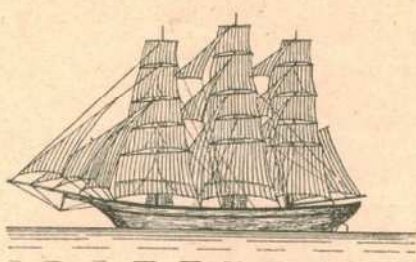
BRYG.

12 października 1492 r. wylądował Kolumb na wyspie Guanahani archipelagu Bahama.

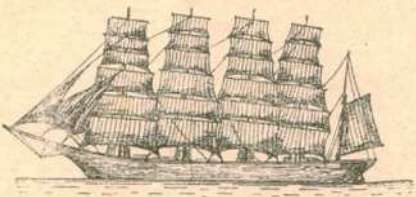
Podróż powrotna do Lizbony, którą rozpoczął dnia 4 stycznia 1493 r. trwała dwa miesiące. W tej długiej podróży zatrzymał się na kilka dni na wyspach Azorskich, uniknąwszy poprzednio cudem tylko utonięcia swoich statków podczas wielkiej burzy.



BARKA.



PEŁNY OKRĘT.



PEŁNY OKRĘT PIĘCIOMASZTOWIEC.

W taki sposób uczyniony został pierwszy krok do transoceanicznych podróży morskich, poczem to stało się zachętą dla nowych odkrywców tak, że prawie co rok odkrywano kraj nowy. Na dwóch dalszych podróżach odkrył Kolumb w roku 1494 i 1498 większą część Antylów i północny brzeg Ameryki Południowej.

W r. 1498 Vasco da Gama odkrył drogę południową (naokoło Przylądka Dobrej Nadziei) do Indyi.

W r. 1500 Cabral odkrył Brazylię, a dopiero w r. 1520 udało się Magalhaesowi znaleźć drogę na zachód naokoło południowego przylądka Ameryki Południowej przez cieśninę, która nosi nazwę swego odkrywcę.

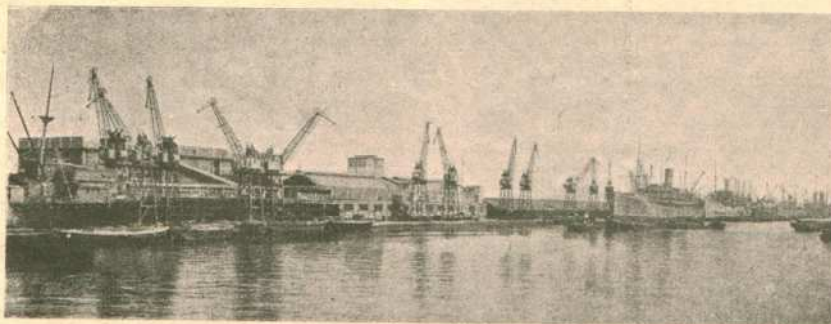
Rzecz jasna, że wszystkie te wyprawy morskie musiały wpłynąć na rozwój budowy statków i na udoskonalenie ożaglowania. Jako jedyny środek połączenie między sobą krajów, odgraniczonych od siebie morzami, statki nabrały dopiero do-

nosłego znaczenia. Od tej chwili bardzo raptownie rozkwita budowa statków.

Ryciny przedstawiają historyczny rozwój żaglowców.

Dzisiaj są one używane jedynie jeszcze we flotach handlowych, a nazwy noszą w zależności od systemu ożaglowania, szkuna, bryg, barka, pełny okręt.

H. PISTEL.



HANGARY I KRANY PORTOWE W BASENIE ROYAL ALBERT NORTH DOCK W PORCIE LONDYŃSKIM.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ELEWATOR ZBOŻOWY W NEAPOLU.

URZĄDZENIA NOWOCZESNYCH PORTÓW

Nowoczesne porty, będąc węzłami komunikacyjnymi, w których się schodzą drogi morskie i lądowe, przedstawiają aparat wielce skomplikowany. Im większy jest ruch przez dany port, tem większe ma to znaczenie, aby koszt przeładunku towarów w porcie możliwie najmniej obciążał te towary.

Przy olbrzymim obrocie większych portów morskich każdy grosz, zaoszczędzony na przeładunku 1 tony towaru, w ostatecznym wyniku przyczynia się do bardzo znacznej oszczędności w ogólnym bilansie gospodarczym. Mało tego, przy obecnej konkurencji światowej samo istnienie portu uzależnione jest od tego, czy jego urządzenia należyście zadowalniają wielostronne potrzeby żeglugi morskiej i obsługiwanego przez nią handlu morskiego.

Główne wymagania, jakim powinien odpowiadać nowoczesny port morski, obsługujący znaczniejszy ruch statków, są następujące:

1) Głębokość portu i wejścia do niego powinny być dostateczne, aby zapewnić swobodny dostęp do portu wielkich statków nowoczesnych.

2) Port powinien posiadać dostatecznie rozwiniętą linię głębokich nabrzeży, aby uczęszczające do portu statki mogły bez zwłoki znaleźć dla siebie miejsce bezpośrednio przy nabrzeżu.

3) Bezpośrednio przy nabrzeżach powinny się znajdować w porcie hangary dla umieszczenia towarów, przywożonych statkami oraz przygotowywanych do eksportu, jak również magazyny towarowe, przeznaczone do dłuższego przechowywania towarów.

Dla szybkiego wyładowywania i naładowywania statków port powinien być wyposażony w odpowiednie mechaniczne urządzenia.

5) W porcie powinna istnieć należyście rozwinięta sieć torów kolejowych oraz stacja rozdzielcza, aby wszystkie części portu mogły być należyście obsłużone.

6) Port powinien mieć możliwie najlepsze połączenia z głównymi ośrodkami handlowymi kraju kolejami żelaznymi oraz, jeżeli to jest możliwe, wewnątrzmiastowymi drogami wdnymi.

7) Port powinien posiadać urządzenia do remontu i podnoszenia statków.

8) Organy administracyjne portu powinny sprężysto funkcjonować i być zorganizowane w taki sposób, aby załatwianie wszystkich niezbędnych formalności mogło być szybkie i nie wywoływało utrudnień dla handlu i żeglugi.

9) Obok portu powinno istnieć miasto portowe z należyście rozwiniętą organizacją handlową.

Zastanówmy się wkrótce nad znaczeniem każdego z tych postulatów.

Im większy jest statek, tem taniej wypada koszt przewozu jednostki towaru.

Dlatego też obserwowany jest stały wzrost rozmiarów statków, wymagający odpowiednio coraz to większej głębokości portów morskich. Wyjątkowe rozmiary

mają terminowe statki pasażerskie, podtrzymujące komunikację z Nowym-Jorkiem. Tak np. „Majestic”, największy statek w świecie (56.551 ton rejestrowych brutto), ma zanurzenie przy pełnym ładunku 11,86 mtr.

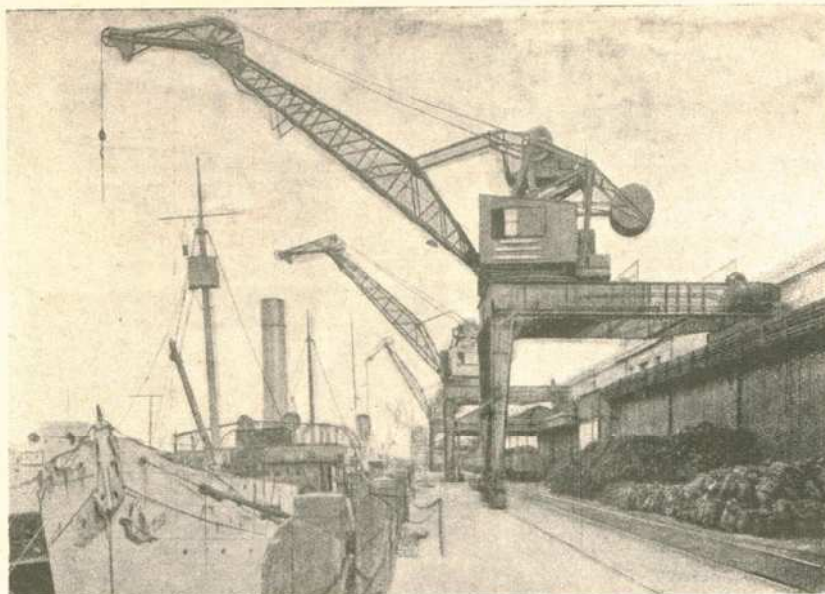
Jakkolwiek z tego rodzaju olbrzymami powinny się liczyć tylko niektóre największe porty, jednakże dla ruchu towarowego każdy większy port powinien być przygotowany do przyjęcia statków o tonażu brutto 13.000 ton, mających zanurzenie 30 stóp, czyli 9,15 mtr. Dlatego głębokość wejścia powinna być nie mniejsza, niż 11 mtr., a głębokość w samym porcie 10 mtr. przy najniższym stanie wody.

Wobec olbrzymiego kosztu statków morskich, każdy dzień ich nieprodukcyjnego postoju w porcie wywołuje dla armatora b. wielkie straty, na które się składają: amortyzacja, odsetki na kapitał, koszt asekuracji, utrzymanie, opłaty portowe oraz, co najważniejsze, zmniejszenie ilości rejsów, które statek może wykonać w ciągu roku, a tem samem i dochodu. Tak np. dla statku 13.000 trb. tylko część straty, nie licząc opłat portowych i obniżenia dochodu brutto, stanowi na jeden dzień nieprodukcyjnego postoju przeszło 100 funtów sterlingów!

Wskutek tego, jeżeli braku danego portu wywołują nieprodukcyjną stratę czasu dla statków, to ta strata powinna być pokryta opłatą za przewóz, a znaczy frachty do takiego portu muszą być odpowiednio podniesione. Zapewnienie więc możliwości statkom skrócenia czasu postoju w porcie do minimum posiada pierwszorzędne znaczenie, dlatego niezwłocznie po przybyciu statku do portu winna mu być dana możliwość wykonywania operacji ładunkowych przy nabrzeżu.

W bezpośrednim związku z tem znajduje się potrzeba posiadania obok nabrzeży hangarów, czyli krytych składów, do których powinien być przyjęty ładunek statków, którego rodzaj wymaga przechowywania pod dachem. W hangarach tych powinien być również przygotowany ładunek, przeznaczony na wywóz, aby przy ładowaniu statków uniknąć nieprodukcyjnej straty czasu. Pojemność tych hangarów powinna być conajmniej taka, aby mogły zmieścić jednocześnie: ładunek, przywożony przez największy statek, i ładunek przez niego zabierany. Jeżeli zaś przyjąć pod uwagę, że pojemność wielkich statków morskich równa się pojemności kilkunastu pełnych pociągów, to nietrudno widzieć, że pojemność hangarów powinna być bardzo znaczna. Dlatego też hangary te powinny być szybko opróżniane i dłuższe przechowywanie w nich towarów nie może być dopuszczalne. Dla tego ostatniego celu służą magazyny portowe, zwykle o kilku piętrach, położone nie bezpośrednio przy nabrzeżach, jednak możliwie blisko tych hangarów, aby przetransportowanie do magazynów towarów, wymagających dłuższego przechowywania w porcie, mogło być łatwe, szybkie i mało kosztowne.

Celem przyspieszenia operacji przeładunkowych i zmniejszenia ich kosztu, port powinien być należycie zaopatrzony w urządzenia mechaniczne. Przy hangarach i magazynach powinny być umieszczone zórawie i dźwigi w dostatecznej ilości, dla towarów zaś masowych, składanych na otwartych placach, powinno istnieć specjalne uposażenie, do właściwości tych towarów przystosowane. Uposażenie to powinno da-



PÓLPORTAŁOWE KRANY PORTOWE W PORCIE LONDYŃSKIM.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



wać możliwość przeładowywania towarów ze statków i pociągów na skład i odwrotnie, jak również, celem uniknięcia zbędnego przeładunku, ze statków na pociągi bezpośrednio i odwrotnie. Dla takich towarów, jak zboże w ziarnie, powinny być w porcie mechaniczne elewatory, znajdujące się na brzegu, jeżeli eksportowe zboże przybywa koleją i pływające, jeżeli ono jest przywożone drogą wodną.

Pierwszorzędne ma znaczenie należyte uposażenie wszystkich części portu w odpowiednio rozgałęzioną sieć kolei żelaznych z niezbędną stacją rozdzielczą oraz zabezpieczenie dostatecznej przełotności linii kolejowych, łączących port z krajem. Przy najlepszym bowiem uposażeniu portu w składy i urządzenia mechaniczne, niedostateczne lub nieodpowiednie wyposażenie go w urządzenia kolejowe anulowałoby wszystkie korzyści urządzeń samego portu: gdyby bowiem przybywające do portu towary nie mogły być z należytą szybkością ewakuowane, port od razu okazałby się zapchany i urządzenia jego mogłyby być wykorzystane tylko w takiej mierze, w jakiej to dopuszczają urządzenia kolejowe. Okoliczność ta była, między innymi, dotkliwie odczuwana w portach francuskich w okresie wojny światowej, podczas wzmożonego ruchu portowego, i na to obecnie jest zwrócona przez rząd francuski specjalna uwaga.

O ile tylko ruch w porcie jest znaczny, to port powinien zabezpieczać uczęszczającym do niego statkom możliwość niezbędnego remontu, oczyszczenia i pomalowania podwodnej części kadłuba, który przy dłuższych podróżach obrasta w kępy i t. p. Dla tego port powinien posiadać dok suchy lub pływający oraz warsztaty okrętowe. Jeżeli bowiem urządzeń tych w porcie nie będzie, to statki, potrzebujące remontu, będą zmuszone w tym celu specjalnie udawać się do innych portów, mających te urządzenia, dlatego niechętnie będą utrzymywały rejsy z portem, tych urządzeń pozbawionym,

i będą do tego portu liczyły wyższe frachty.

Znaczenie wreszcie wymagań, przytoczonych w p. p. 8 i 9, nie wymaga specjalnych komentarzy. Nie można jednak nie podkreślić znaczenia konieczności istnienia przy porcie miasta portowego specjalnie dla Gdyni. Gdy bowiem normalnie porty powstawały zwykle obok już istniejących znaczniejszych osiedli ludzkich, w których się koncentrował handel morski, Gdynia, dzięki zupełnie specjalnym warunkom, powstaje w miejscu prawie dziewiczym.

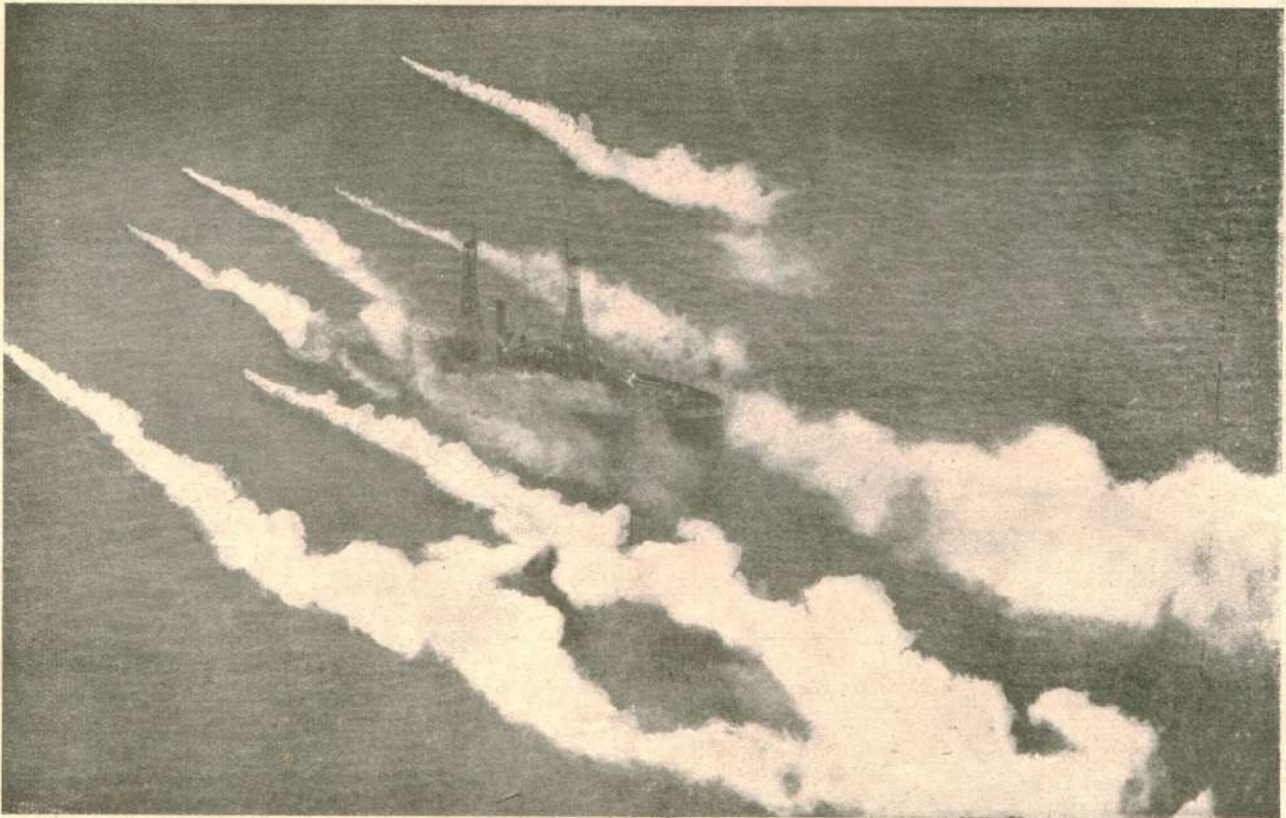
Prosperowanie więc portu gdyńskiego po jego wybudowaniu będzie bezpośrednie zależne od tego, czy tam powstanie odpowiednio szybko miasto ze wszystkimi organami, niezbędnymi do sprawnego funkcjonowania aparatu portowego. Na tę okoliczność powinna być zwrócona specjalna uwaga rządu, jak również i sfer przemysłowo-handlowych, w ostatecznym wyniku bezpośrednio najbardziej zainteresowanych w prosperowaniu tego polskiego portu.

Jest to też przedmiotem specjalnej troski Ligi Morskiej i Rzecznej, która w tej sprawie odbyła specjalne narady i odpowiedni memoriał przedstawiła władzom rządowym, u których się spotkała z zupełnym zrozumieniem. Prócz tego Liga zamierza w niedługim czasie ogłosić specjalny konkurs na rozplanowanie przyszłego miasta, aby to nowopowstające miasto było jak najlepiej przystosowane do potrzeb życia portowego.

INŻ. P. BOMAS.

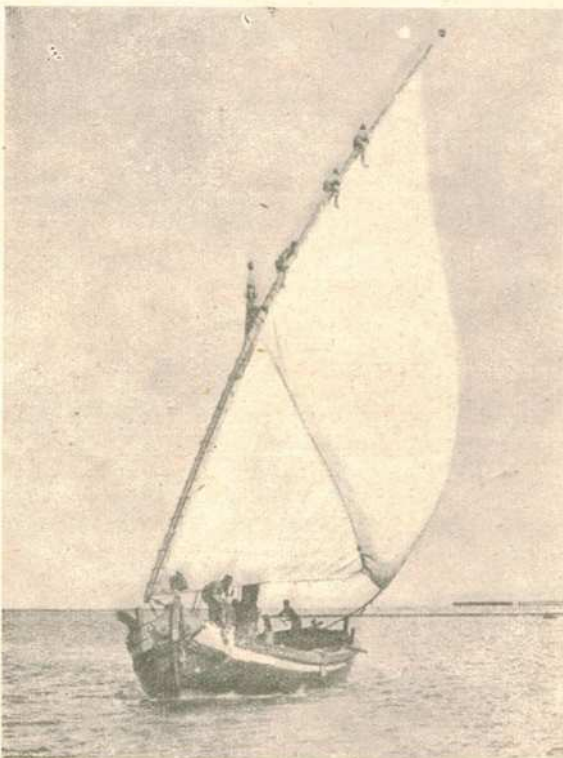


ZASŁONA DYMOWA STOSOWANA DLA OCHRONY OKRĘTÓW PRZED ATAKAMI.

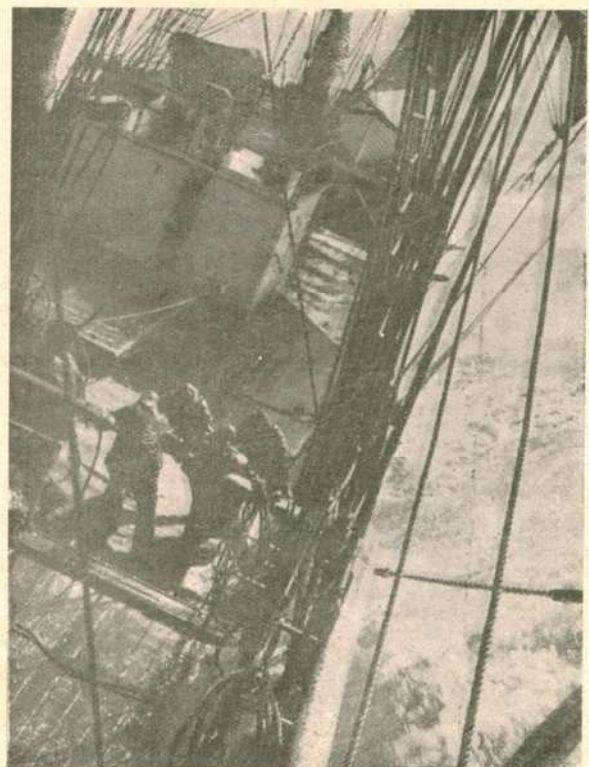


Pancernik amerykański otoczony torpedowcami wytwarzającymi sztuczną mgłę.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

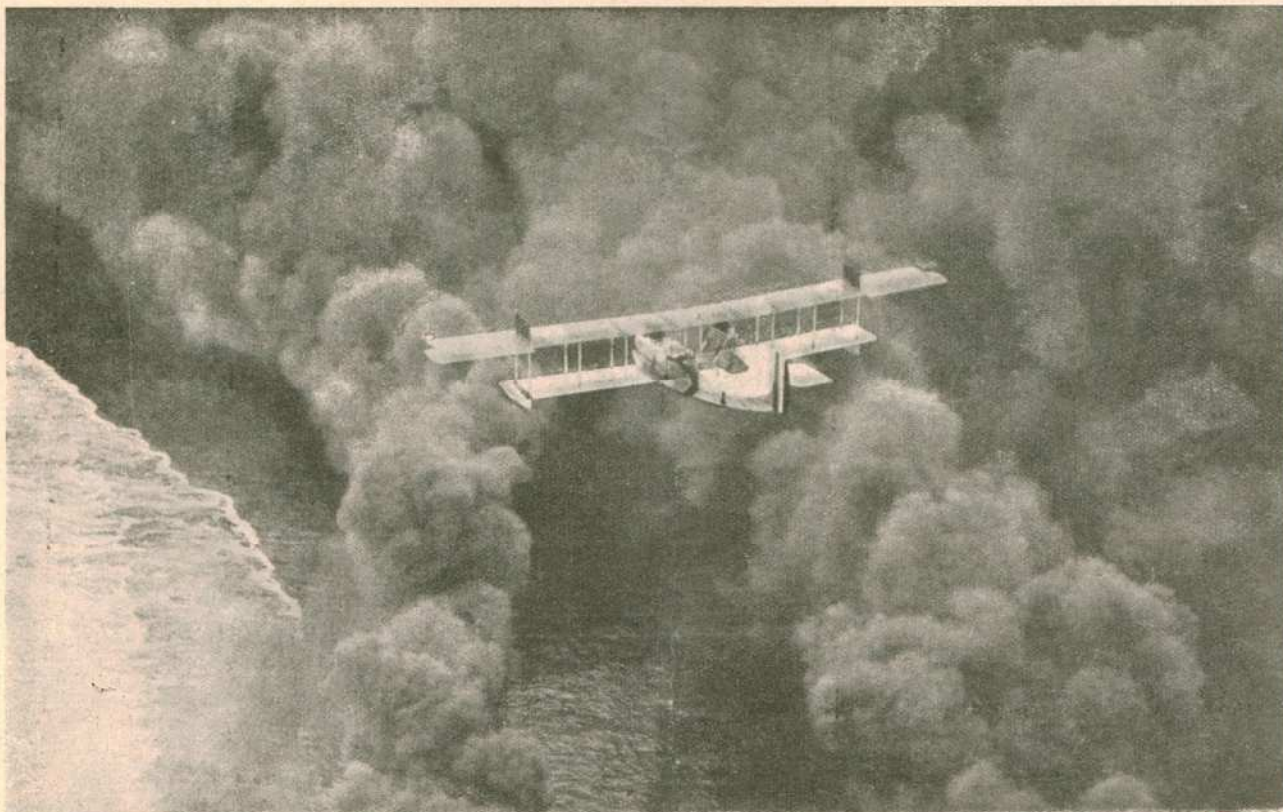


ŁÓDŹ RYBACKA Z MALTY (morze Śródziemne).



NA POKŁADZIE „LWOWA” podczas burzy na Atlantyku.

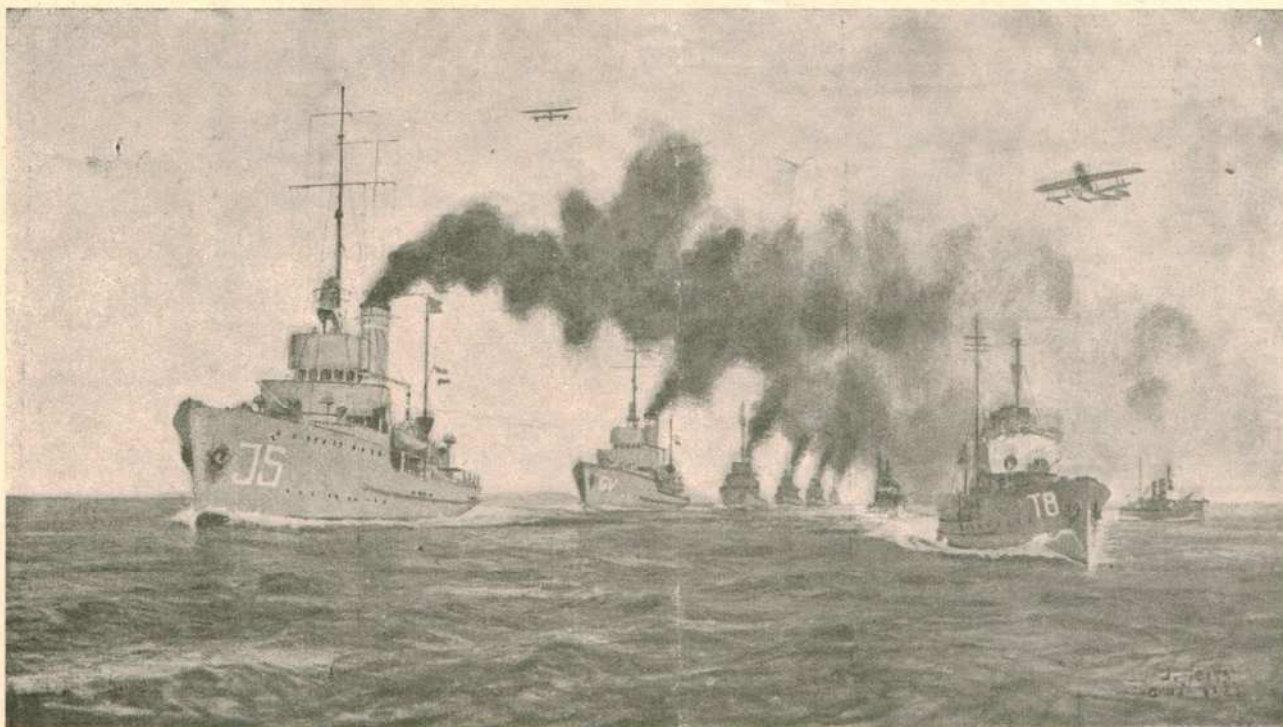
SAMOŁOT NAD ZASŁONĄ DYMOWĄ.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



MALARSTWO JUGOSŁOWIAŃSKIE.



Flota jugosłowiańska. Reprodukacja obrazu nadesłana przez „Jadranską Strażę”.



PROF. ALEKSANDER JANOWSKI.
Prezes Rady Krajozn., b. prezes komitetu
wystawy „Nasze Morze”.



CO ZYSKUJEMY PRZEZ PUSTY MASZT NA YACHTCIE. Śród żeglarzy bardzo często prowadzone są dyskusje o zaletach masztu pustego w porównaniu z pełnym. Zapewne czytelnicy nasi z przyjemnością dowiedzą się, co o tem pisze specjalista w czasopiśmie „Frisk Bris”, poświęconem sportowi żeglarskiemu. Maszt yachtu głównie jest wystawiony na siłę gnącą go, wywołaną przez ciśnienie wiatru na żagiel. Rysunek pokazuje przekrój dwóch masztów, pustego i pełnego; interesującym jest to, że obydwa są równej siły na zgięcie; gdyż t. z. moment oporu jest u obydwóch jednakowy. Pytamy się, jak to jest możliwem? Objaśnię-



JULIAN RUMMEL

b. Dyrektor centralnego zarządu, obecnie
prezes Oddziału Poznańskiego Ligi Morskiej
i Rzecznej.

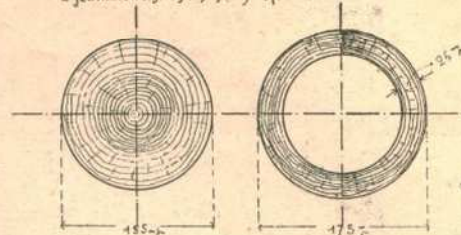
nie jest łatwem, jeśli wyobrazimy sobie, co się dzieje, gdy maszt usiłujemy zgiąć. Zewnątrz działającej nań siły maszt przeciwstawia wewnętrzną siłę oporu. Podczas gięcia masztu, wydłużają się jego słoje z jednej strony, podczas gdy z strony, w którą się maszt zgina skracają się. Z jednej strony jest zatem napięcie z drugiej ciśnienie, siły te działają diametralnie. Środkowe słoje t. j. środek masztu nie jest wystawiony na działanie tych sił. Zrozumiałem jest przeto, że środek drzewa jako nienarażony na działanie sił zewnętrznych, gnących maszt, jest zupełnie zbytecznym.

Spróbujemy teraz obliczyć, co zyskujemy na wadze przy użyciu masztu próżnego zamiast pełnego.

Masztu nasze pełne są zwykle robione z jodły lub świerku o ciężarze gatunkowym 0.60. Masztu pusty robi się wyłączenie z amerykańskiej jodły „spruce”. Drzewo to nadzwyczaj ciągle i lekkie o 10⁰/₁₀₀ lżejsze od naszej jodły, możemy więc liczyć dla masztu pustego ciężar gatunkowy w przybliżeniu 0.55.

Jeśli masztu mają taki przekrój, jak na rysunku, wyniesie powierzchnia pełnego 1.88 dm², podczas, gdy powierzchnia samego drzewa w przekroju pustego masztu wynosi 1.18 dm², jeżeli zatem mamy maszt-

Przekrój masztu pełnego i pustego
z jednakowymi momentami oporu.



o wysokości 12 m. = 120 dm., daje nam
wyliczenie, następujący rezultat:
przy maszcie pełnym

$$120 \times 1.88 \times 0.60 = 135 \text{ kg.}$$

przy maszcie pustym

$$120 \times 1.18 \times 0.55 = 78 \text{ kg.}$$

Przy pustym maszcie zatem oszczędność w wadze wynosi 42⁰/₁₀₀. Jeżeli przedstawimy sobie ciężar masztu skoncentrowany w jednym punkcie ciężkości, możemy sobie wyobrazić, jakie znaczenie będzie miał ciężar 57 kg., umieszczony na wysokości 6 m., dla równowagi i zachowania się yachtu na falach. Gdybyśmy np. chcieli przez dodanie ciężaru do kila yachtu o maszcie pełnym otrzymać tę samą równowagę, którą miałby yacht o maszcie pustym w powyższym przykładzie, musimy sobie przedstawić, że ciężar kilu jest skoncentrowany w jednym punkcie np. w 8 m. amerykańskiego yachtu, gdzie punkt ten leży około 1.5 niżej Water-line (linja wodna). Wtedy ciężar, który musi być dodany do kilu będzie następujący:

$$\frac{6}{1.5} \times 57 = 228 \text{ kg.}$$

Jeszcze wyraźniejszym będzie przykład, jeżeli chodzi o międzynarodowy 8 m. yacht. Punkt ciężkości bowiem jego kilu nie leży głębiej, jak 1.15 poniżej W. L. Otrzymamy zatem

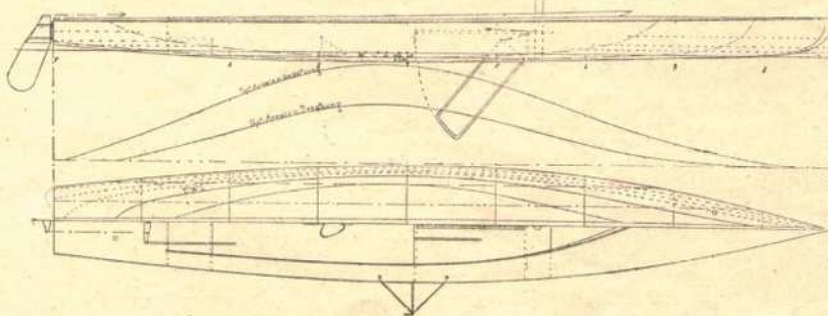
$$\frac{4}{1.15} \times 57 = 298 \text{ kg.}$$

Przez użycie zatem masztu pustego zyskujemy na wadze kilu około 300 kg. czyli tyle, ile waży bardzo komfortowe urządzenie kajuty z 4 kojkami, materacami, szafkami i t. p.

Po tych przykładach zrozumiemy, jaką wartość ma maszt pusty nie tylko dla maszyny regatowej, lecz i dla yachtu morskiego, turystycznego.

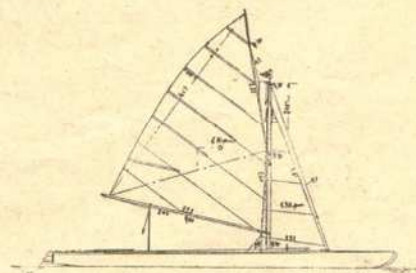
A. A.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



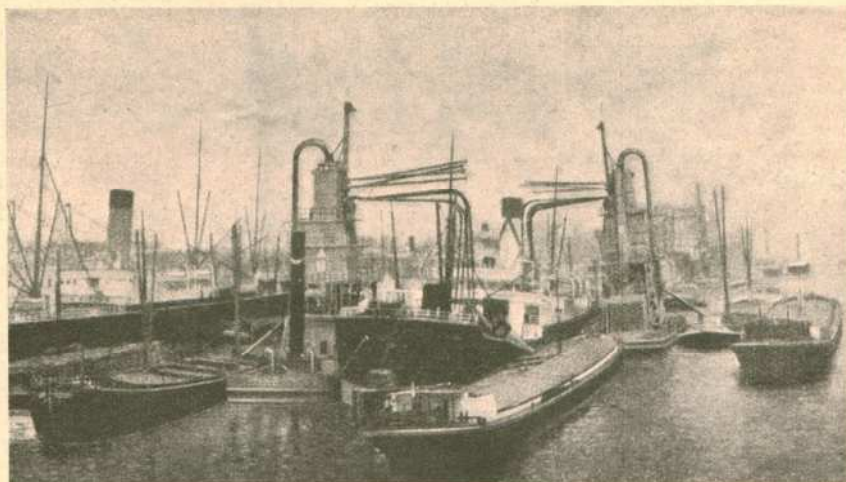
GIG ŻAGLOWY DO TURYSTYKI.

Gig ten nadalby się bardzo na Wisłę, w czasie ciszy można wiosłami na nim bez trudności powrócić do miejsca wyjazdu.



ZAPISUJCIE SIĘ
NA CZŁONKÓW
LIGI MORSKIEJ
I RZECZNEJ

PNEUMATYCZNE ELEWATORY PŁYWAJĄCE W ROTTERDAMIE



(patrz str. 10 i 11).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



LABORATOIRE ET SOCIÉTÉ CHIMIQUE DES USINES DU RHONE

nadeszły:

URAZINE, lek o nadzwyczajnej skuteczności przy wszelkich objawach artretycznych (podagra, reumatyzm, bóle newralgiczne i muskularne, migrena i t. p.);

RHODAZIL, stosowany przez wybitnych lekarzy przy skurczach mięśni gładkich, jak: **astma, koklusz** i t. p.

SKŁAD GŁÓWNY: **APTEKA B-CI SICIŃSKICH, w Warszawie, ul. MAZOWIECKA Nr. 10.**

CENY ZNIŻONE!

INFORMACJE: TELEF. 21.12.

ŻAŁAĆ WSZĘDZIE!

„SARMACJA“

TOWARZYSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ
SP. AKC.

utrzymuje swojemi statkami „WISŁA“
i „WAWEL“ stałą komunikację między
Gdańskiem a portami morza bałtyckiego
i północnego.

Ekspedycją towarów zajmuje się towarzystwo „Bergenske
Baltic Transports“, Ltd. w Gdańsku Hundegasse 89.

CENTRALNE BIURO „SARMACJI“: WARSZAWA, SZOPENA 4 m. 1, TELEFON 314-48.

POLSKO-BALTYCKIE TOW. TRANSPORTOWE

„POLBAL“ S.P. AKC.

Zarząd: WARSZAWA, ul. Bednarska 2-4. Tel.: 266-04, 161-81, 171-42, 290-01.

ODDZIAŁY I AGENTURY:

WARSZAWA, ul. Długa 25. LWÓW, Pl. Smolki 4

ŁÓDŹ, ul. Piotrkowska 125. KRAKÓW, ul. Lubicz 2.

POZNAŃ, Pl. Wolności 14. TCZEW, ul. Dworcowa, 25.

BIAŁYSTOK, ul. Sienkiewicza 5.

RÓWNO, ul. Szkolna 9.

POZNAŃ, Pl. Wolności 14. TCZEW, ul. Dworcowa, 25.

ŚNIATYŃ, ul. Średnia.

ZBĄSZYŃ.

GDAŃ K, Breitgasse 22/23, POLNISCH-BALTISCHE HANDELS & TRANSPORT G. m. b. H.

SZCZECIN, Bollwerk 4/5 POLBAL TRANSPORTGESELLSCHAFT m. b. H.

Adres telegraficzny: „POLBAL“

CENNIK NASION FIRMY
„BRACIA HOSER”

Warszawa, Jerozolimska 45

WYSYŁA NA KAŻDE ŻĄDANIE.

„Szkółki Żbikowskie”

POLECAJĄ BOGATY DOBÓR RÓŻ.

KATALOG NA ŻĄDANIE.

RADIO

KONCERTY, ODCZYTY I OPERY WSZYSTKICH STOLIC

i większych miast europejskich słyszą codziennie u siebie w domu wszyscy posiadacze

RADIO-APARATÓW LORENZA

czyli najdoskonalszych najprostszych w użyciu **odbiorczych aparatów radio-telefonicznych.**

Oferty na żądanie wysyła franco Generalna Reprezentacja na Rzeczpospolitą

TOWARZYSTWO TEL-RADIO SP. Z OGR. ODP.

WARSZAWA, SIENNA 11, TELEFON 136-23.

G. GERLACH—Warszawa
OSSOLIŃSKICH 4.

FABRYKA INSTRUMENTÓW GEODEZYJNYCH I RYSUNKOWYCH

ORAZ MAGAZYN OPTYCZNO-TECHNICZNY

poleca



PRZYZRZĄDY POMIAROWE, SEKSTANTY,

LORNETY MORSKIE, KOMPASY,

BAROMETRY ET C., ET C.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KONGRES

MIĘDZYNARODOWY GEOGRAFICZNY

„LLOYD TRIESTINO”

(WARSZAWA, KRÓLEWSKA 39)

zawiadamia, iż uczestnikom Kongresu międzynarodowego geograficznego, odbyć się mającego w Kairze w kwietniu r. b. „LLOYD TRIESTINO” udziela za odpowiedni wylegitymowaniem się 50% zniżki od całkowitej ceny przejazdu.

ODJAZD Z EUROPY NASTĄPI DNIA
15 MARCA R. B. POWRÓT W CIĄGU
KWIEŚNIA.

„THE CAILLE PERFECTION MOTOR Co.”, DETROIT MICH. U. S. A.
WSZECHŚWIATOWEJ SŁAWY SPECJALNE MOTORY DO ŁODZI

STAŁE I PRZYCZEPNE, dające się zastosować do każdej łodzi. Motory przyczepne ze względu na swą niezwykle małą wagę (23 k) są łatwo przenośne i stanowią ostatni wyraz techniki. Cena za sztukę od 650 zł.

PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK:

ALOJZY PASZKOWSKI, Warszawa, Aleja Szucha 6, telefony 38-33, 44-60, (37-87 dodatkowy).
Odsprzedażcom stosowny rabat.

WIELKA WYCIECZKA do Francji Algieru i Tunisu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



LIGA MORSKA I RZECZNA

za pośrednictwem i przy współudziale Towarzystwa okrętowego „Compagnie Générale Transatlantique” urządza w lecie r. b. wycieczkę, która zwiedzi miasta: Le Havre, Paryż, Marsylja, Algier, Bouzaerat, Constantine, Tunis, Kartagina, Mars, Palermo, Neapol, Pompea, Rzym, Wenecja, Wiedeń.

Drogę do Francji, oraz z Francji do Algieru odbędzie wycieczka na statkach Towarzystwa Co. Générale Transatlantique. Wykwint, wygody, znakomita kuchnia, rutynowani przewodnicy—zapewnione. Wycieczki do zwiedzania miast i okolic specjalnymi samochodami.

Blizsze szczegóły o wycieczce

SA W TEKŚCIE NINIEJSZEGO ZESZYTU, ORAZ PIŚMIENNIE
MOŻNA UZYSKAĆ ZA ZAŁĄCZENIEM MARKI POCZTOWEJ

w kancelarji Ligi Morskiej i Rzecznej:

Warszawa, Elektoralna 2.

WYCIECZKA.

Liga Morska i Rieczna

URZĄDZA ZA POŚREDNICTWEM TOW. OKRĘTOWEGO

„THE ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY - LONDON”

LATEM R. B. WYCIECZKE

DO LONDYNU, PARYŻA I NA WYSPĘ MADEJRA

Wyjazd z Gdańska około 20 czerwca, powrót około 20 lipca.

BLIŻSZE SZCZEGÓŁY ORAZ CENY
BĘDĄ PODANE W NASTĘPNYM NUMERZE.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W PRZYSZŁOŚCI CZASOPISMO „MORZE” BEZPŁATNIE OTRZYMYWAĆ BĘDĄ TYLKO CZŁONKOWIE LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ (OPRÓCZ OPIEKUNÓW). KTO CHCE, BY MU NADAL NADSYŁANO „MORZE” NIECHAJ SIĘ ZAPISZE NA CZŁONKA LIGI ALBO ZAPRENUMERUJE TO CZASOPISMO. PRZEDPŁATA WYNOŚI 4 ZŁ. ROCZNIE.

ADMINISTRACJA.

ZAGADNIENIA POLITYKI GOSPODARCZEJ PAŃSTWA POLSKIEGO.

PRZYSZŁOŚĆ DO PROGRAMU GOSPODARCZEGO ROZWOJU KRAJU.

PRZYP. RED.: Przy Nr. 2 „Morza” z r. 1925 dajemy, jako dodatek pracę p. Juliana Rummla, mającą na celu zwrócenie uwagi naszego społeczeństwa na konieczność ustalenia wytycznych odnośnie gospodarczej polityki Polski.

Podzielamy cenne zdanie p. Rummla, że opracowanie programu gospodarczego naszego kraju i to programu, zakreślonego na wiele dziesiątków lat w przyszłość, wymaga pracy zbiorowej, ześrodkowanej w stolicy, i że pożądanym jest, by tem opracowaniem zainteresowali się liczni fachowcy, ekonomiści. Stąd też nadesłane nam wszelkie treściwe artykuły, związane z naszym gospodarczym stosunkiem do Bałtyku i zagadnieniami, poruszonemi przez

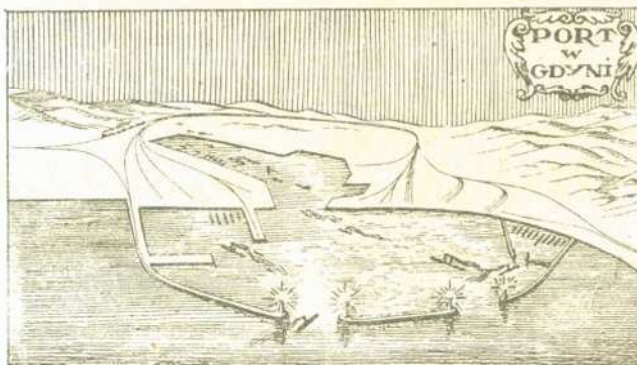
p. Rummla: chętnie apublikujemy. Wielką mogłaby być zasługa Ligi M. i R., gdyby zapoczątkowała szeroką akcję w całym kra-

ju, ześrodkowaną w stolicy, mającą na celu opracowanie gospodarczego planu Rzeczypospolitej, związanego ściśle z Bałtykiem.

Posiadając obecnie ustaloną walutę i zapoczątkowaną budowę portu w Gdyni, możemy przystąpić do kroków dalszych, a mianowicie do systematycznego urządzenia naszego gospodarstwa, co utrwaląc będzie byt Rzeczypospolitej i tworzyć jej bogactwo, potęgę.

Jeśli wiedza nie jest potęgą, to wskazuje zawsze drogę do potęgi.

Polska, powstając z trzech zaborów, ma olbrzymie tory przed innemi państwami w tem znaczeniu, że może korzystać z doświadczenia trzech wielkich mocarstw, porównywać ich systemy i dostosowywać



najlepsze ich strony do warunków życia i rozwoju państwa polskiego.

Posiadamy, na przykład, doświadczone oficerów żeglugi podwodnej z trzech różnych państw, obeznanych z tą żeglugą tak na morzach północy, jak i na Atlantyku i morzach południa. Można twierdzić, że żadne z państw morskich takiej sumy wiedzy i doświadczenia nie posiada, a zatem nie byłoby dziwnym, gdyby Polska przy warunkach sprzyjających przewodziła innym w tej dziedzinie.

Nowy przykład: acz na pierwszy rzut oka mogłoby się wydawać, że budowa floty wojennej obciąża państwo wielkimi kosztami, lecz jeśli ta flota budowana jest w kraju, to wyłożone na nią koszty stanowią tylko obrót wewnętrzny i są czynnikiem rozwoju szeregu gałęzi przemysłu o czystym.

Sprawy, związane z morzem, zaczynają się i będą się wysuwać na plan pierwszy przy każdym planie gospodarczym, stąd też Liga M. i R., licząca w szeregu swych członków wiele wybitnych jednostek ze wszystkich dzielnic Polski ma obowiązek przyczyniania się, wedle swych sił i możliwości, do określenia wytycznych naszego ustroju gospodarczego.

Jednym z najważniejszych zagadnień każdego narodu, każdego państwa jest przyrost ludności. Ilość ludności jest czynnikiem potęgi i rozwoju, od niej zależy stopień odporności w stosunku do sąsiednich organizmów.

Zwiększanie się ludności wymaga od państwa stałej troski o zabezpieczenie dobrobytu ludności i jej przyszłych pokoleń.

Należy zaznaczyć, że nadmiar ludności jest pojęciem warunkowym. Najbogatszy w zasoby naturalne kraj wyżywi tylko nieznaczna ilość osobników, nie posiadających kultury, biernych, nie mających zmysłu organizacyjnego, nie umiejących stworzyć dorobku i nie złączonych ideą wspólną ojczyzny. Ten sam obszar, przy innym charakterze ludności, może zabezpieczyć dobrobyt stokrotnie większej ilości ludzi. Jeśli przy pewnym wysokim poziomie kultury rolnej, która prawie wszędzie stanowi początkową podstawę bytu, i przy zwiększeniu się ludności, zaczyna się odczuwać, lub jest przewidywanym brakiem rozporządzalnych obszarów, przed państwem staje zagadnienie:

- 1) skierowania nadmiaru swej ludności do innych krajów,
- 2) takiego zorganizowania państwa, żeby na tym samym obszarze mogła osiągnąć dobrobyt większa ilość ludzi,
- 3) lub zdobycia nowych obszarów dla ich kolonizacji.

Oczywista rzecz, że w życiu napotykamy różne kombinacje tych możliwości, przyczem państwa i narody kierują swoją ekspansję, w tej lub innej formie, po linii najmniejszego oporu.

Tem tłumaczy się niemiecki „Drang nach Osten”, stale odsuwający plemiona słowiańskie od morza, tem da się objaśnić kolonizowanie przez Polskę ziem wschodnich, ekspansja Rosji na wschód i t. p. W innych wypadkach linia najmniejszego oporu było wolne dla wszystkich morze, stanowiące obszerne pole dla pracy (żegluga, rybołówstwo, przykład: Norwegia, posiadająca na jednego mieszkańca jedną tonnę statków handlowych, Anglia 0,416 tonn, Stany Zjednoczone 0,145 tonn, Polska 0,002 tonn), będące otwartą drogą do innych części świata (emigracja) i dające możliwość podboju mniej lub więcej odległych obszarów kolonizacyjnych.

Pierwszym stadium zabezpieczenia dobrobytu ludności jest ziemia, która w zależności od urodzajności, kulturalnego poziomu ludności, posiadania kapitałów inwestycyjnych, może wyżywić mniejszą lub większą ilość ludzi. Lecz w każdym państwie obszar ziemi jest ograniczony.

Niemcy ze 100 akrów uprawnej roli były w stanie wyżywić 70—75 osób, t. j. przeszło połowę przeciętnej ilości mieszkańców na jeden klm. kwadratowy (126). Ta sama ilość ziemi w Anglii może wyżywić wszystkiego 40—45 osób. Nie może to być w danym wypadku uważane za wynik niższej kultury Anglii, lecz jest wynikiem tego, że więcej lukratywne zajęcia, przemysł, handel i żegluga odciągają od rolnictwa siły robocze, przyczem w Anglii jest rzeczą bardziej korzystną nabywanie tańszych produktów spożywczych zagranicą za swoje wyroby fabryczne, niż troszczenie się o rozwój rolnictwa.

Jeśli dla uprawy 100 akrów Anglia potrzebuje 4,5 osób, to Niemcy ich potrzebują 13, Stany Zjednoczone Północn. Ameryki 2,7, Dania 7, Francja 10, Belgia 16, Rosja 10.

Rosja wymagała dla uprawy takiego obszaru 10 osób, lecz mogła z nich wyżywić znacznie mniejszą ilość ludzi. W swoim czasie było obliczone, że w Rosji, przy jej niskiej kulturze rolnictwa i stosunkowo słabej jego wydajności pracowało o 12.000.000 ludzi w rolnictwie zadoło.

W Polsce mieszka przeciętnie na jeden klm. kwadr. 71, w Niemczech 126, we Francji 70, w Stanach Zjednoczonych 11 ludzi.

Z drugiej strony obliczenia wykazują, że ludność w centralnej Europie podwaja się w okresach od 60 do 80 lat, w Polsce zaś podwaja się w ciągu 44 lat (S. T. Trębicki).

W związku z tem, według tych obliczeń S. T. Trębickiego, ludność Polski będzie wynosiła za 40—50 lat 60 milionów, t. j. około 160 osób na klm. kwadr. W tym czasie ludność Rosji zapewne również się podwoi, zaś ludność Niemiec będzie przewyższała ludność Polski o jakie 20—25 milionów (ludność Niemiec współczesnych wynosi 58.561.000 wedł. prof. S. Komera). Ludność Francji przypuszczalnie mało się zmieni. Z tego między innymi wynika:

1) Głównym zagadnieniem narodów Europy będzie walka o produkty spożywcze i o kraje, gdzie jest można produkować w większych ilościach, a zatem można przysuszczać, że kraj rolniczy, zdolny do zachowania samodzielności swego handlu temi produktami i dobrze broniony, będzie miał znaczny wpływ na ukształtowanie się stosunków politycznych.

2) Niemcy, które osiągnęły prawie że maximum swej wydajności, będą zmuszone, albo opanować słabsze z krajów sąsiednich i uczynić z ich ludności swoich helotów, [dlatego też Niemcy nie mogą strawić powstania Polski, która ma wszelkie dane, aby stać się mocarstwem (Herrenvolk)], albo rozwinąć masową emigrację do innych krajów. Stąd też ich tak interesuje Rosja, jedyne państwo europejskie, rozporządzające znacznymi obszarami kolonizacyjnymi.

3) Polska nie posiada nadmiaru uprawnej ziemi, któryby mógł zapewnić w przyszłości pracę na roli i dobrobyt jej całej ludności, nawet w razie uprzemysłowienia rolnictwa. Sam fakt istnienia Polski zamyka Niemcom ich naturalne dążenie na wschód, zaś samodzielną i normalną

politykę ekonomiczną Polski może postawić ją w szeregu poważnych współzawodników Niemiec, a co zatem idzie, przeszkodzi do zapewnienia dobrobytu jej przyszłym pokoleniom. Nie byłoby przesadą twierdzenie, że w celu odsunięcia niebezpieczeństwa ze strony Niemiec, leży w naszym interesie podtrzymanie ich dążenia do obiektów, które w innych, oddalonych miejscowościach mogą zaspokoić potrzeby, wynikające z przeludnienia państwa niemieckiego.

Tu należy dodać, że intensywne gospodarstwo wiejskie wymaga dobrze rozwiniętej i dobrze szarmonizowanej sieci komunikacyjnej (koleje, drogi bite, drogi wodne), wysokiej kultury ludności oraz kapitałów inwestycyjnych.

Mając na względzie, że ilość ludności, jak było wyżej powiedziane, jest ważnym czynnikiem odporności narodu w walce ze starającymi się go pochłoniąć lub przesunąć sąsiednimi organizmami, należy wynaleźć sposoby, za pomocą zastosowania których przyrost ludności mógłby pozostawać, o ile to jest możliwe, w kraju, nie emigrując z niego i nie będąc zmuszonym do staczania krwawych walk o nowe terytoria.

Tą drogą będzie niewątpliwie zabezpieczony rozwój przemysłu i handlu. Anglia, Niemcy, Belgia, Francja, jak i wiele innych narodów, były w stanie zapewnić swej ludności dobrobyt, przy znacznej gęstości zaludnienia, tylko dzięki temu, że okazały się zdolne rozwinąć właśnie przemysł i handel, a co z tem jest związane, transport lądowy i morski.

Spróbujemy teraz zanalizować te dziedziny pracy ludzkiej. Zaczniemy od przemysłu. Cechą charakterystyczną współczesnego ustroju gospodarczego t. zw. narodów kulturalnych jest stale zwiększanie rozmiarów przedsiębiorstw. Rozszerzyć przedsiębiorstwo znaczy to samo, co postawić go w warunkach najlepszych, dać mu możliwość wykorzystania wszystkiego tego, co mu może dać istniejący system ekonomiczny.

Z drugiej strony, przemysł może się rozwinąć, o ile będą zapewnione rynki zbytu dla jego produktów. W państwach przemysłowych popyt ze strony rynków wewnętrznych przeważnie bywa szybko zaspokojony i wtedy przemysł jest zmuszony do szukania rynków zagranicznych. Na tych rynkach zmuszony jest do wywalczenia sobie odpowiedniego stanowiska i nietylko do wytrzymywania konkurencji innych, lecz i do jej przewyższania w przeciwnym razie przemysł ów zostanie pozbawiony możliwości wykorzystania strony dodatniej wielkiego przemysłu, t. zn. znajdzie się w sytuacji upośledzonej w zestawieniu ze swymi współzawodnikami.

Jest rzeczą godną uwagi, że kapitały rzadko idą na finansowanie w innych krajach takiego rodzaju przedsiębiorstw pracujących na eksport, które wytwarzają przedmioty, mogące być eksportowane z kraju, z którego te kapitały pochodzą. Ztąd niezbędność tworzenia kapitałów o czystych.

Przemysł, który, jak wyżej mówiliśmy, jest zmuszony z natury rzeczy, do stałej ekspansji, może dać zarobki prawie że nieograniczonym rzeszom pracowników, o ile jest w stanie opanować i stale rozszerzać swoje rynki zbytu.

Skutkiem tego przemysł jest nieocenionym środkiem zabezpieczenia dobrobytu dla przyrostu ludności. Należy jednak ostrzec, że nieumiejętnie, lub niedostatecznie przygotowana ekspansja przemysłu

slu, wywołując niebezpieczne przesilenia, może okazać się szkodliwą dla państwa.

Zadaniem tedy państwa jest stworzenie pomyslnych warunków dla tej ekspansji, a mianowicie przede wszystkim przygotowanie warunków dla wytworzenia kadr uświadomionych i praktycznie przygotowanych działaczy społecznych i pracowników fachowych, zabezpieczenie tanich surowców, zorganizowanie transportu lądowego, portów, żeglugi morskiej i t. d. Nie zapominajmy, że najważniejszymi drogami handlowymi są drogi morskie. O ile eksport odbywa się przez porty obce i na statkach obcych, wtedy przemysł ojczysty staje wobec tej ewentualności, że zwiększenie kosztów portowych lub zwiększenie frachtów morskich, co może być dokonane pod wpływem konkurentów, może w bardzo krótkim czasie przeciąć jego egzystencję.

Skutkiem tego trwała ekspansja przemysłowa jest możliwa tylko dla krajów, posiadających własną marynarkę handlową, opierającą się o własne porty.

O zapewnienie dobrobytu przystosowi swej ludności troszczą się prawie wszystkie państwa i narody. Przemysł zaś rozwija się według pewnych niezmiennych praw ekonomicznych, prowadzących go do stałej ekspansji. Wobec tego w wielu wypadkach następuje spotkanie się ekspansji jednego kraju z ekspansją krajów innych. Jest to moment rozpoczęcia walki handlowej, walki o rynki.

Ta walka wymaga obrony nie tylko interesów, ześrodkowanych w danym kraju, lecz i interesów, znajdujących się i poza jego granicami. W miarę zwiększenia się sily ekspansji danego narodu (lub kraju), co nie jest bynajmniej objawem jego złej woli, lecz naturalnym wynikiem zwiększania się jego ludności, rosną obawy sąsiadów lądowych lub morskich, którzy, dążąc do usunięcia niebezpiecznego współzawodnika, prowadzą przeciwko niemu walkę, przede wszystkim na drogach handlowych (przeważnie morskich), starając się w ten lub inny sposób sparaliżować jego centra nerwowe i opanować linie komunikacyjne. Bardziej ostre współzawodnictwo staje się często przyczyną wojen.

Naprzykład czynnikami zainteresowane w utrzymaniu swych wpływów w polskim przemyśle włókienniczym starają się nie dopuścić importu surowców przez Gdańsk. Za przewóz bawełny przez Bremę zapłaciśmy w ciągu roku Niemcom 1.500.000 złotych („Kurier Poznański” z dn. 15. XI 1924 r. Sprawozdania dyrektora handlu portu gdańskiego) tak samo, jak przed wojną Niemcy starały się skierować bawełnę dla Moskwy przez swoje porty, celem opanowania dróg komunikacyjnych dla surowców, niezbędnych dla przemysłu innych państw.

Wobec tego, rozwój przemysłu, konieczny dla kraju ze zwiększającą się ludnością, powoduje konieczność ekspansji zagranicznej, która jest możliwa tylko przy pomocy własnej marynarki handlowej, opartej o własne porty i wymaga zawczasu przygotowania siły zbrojnej dla obrony swych interesów, przede wszystkim zaś siły morskiej, t. j. floty wojennej¹⁾.

Brak jej stanie się przede wszystkim powodem zlikwidowania wolnego dostępu do morza, a tem samem i zapewnienia dobrobytu swej ludności i stopniowego zanikania nrołu. Handel, t. j. nieuniknione pośrednictwo pomiędzy producentem

i konsumentem, razem z jego aparatem pomocniczym, jak to banki, asekuracja, transport i t. d., również, jak i przemysł, może zaabsorbować znaczne ilości ludzi. Handel jest często ściśle związany z przemysłem. O ile handel surowcami, zwłaszcza w krajach o niższej kulturze, może być biernym (t. zn. że producent sprzedaje swój towar nie na rynku zagranicznym, lecz ten towar jest nabywany przez agenta konsumenta w kraju produkcji), o tyle jest nie do pomyślenia, przy warunkach normalnych i zdrowych, ekspansja wyrobów przemysłowych, odbywająca się w ten sposób, że agenci kraju spożywającego zakupują towar w kraju produkującym. Przemysł nie może być niewojującym, a zatem handel jego wyrobami nie może nie być czynnym.

W interesach każdego kraju jest pozostawienie zysków z pośrednictwa handlowego u siebie (stare przysłowie — handel po swej drodze pozostawia złoto), gdyż te zyski są znaczne i mogą przy sprzyjającej koniunkturze dać wysokie zarobki znacznej ilości ludzi. Znany jest w historii szereg miast, czasem nawet samodzielnych państwowych organizmów, które żyły wyłącznie z handlu (Kartagina, Wenecja, Genua, Hamburg, Londyn i t. d.).

W związku z tem, każdy naród dąży do rozwinięcia handlu czynnego. Skoro jakikolwiek kraj dopuszcza do tego, że jego handel lub poszczególne współczynniki wymiany towarów są w rękach obcych, tem samem odbiera zarobki swoim obywatelom, dopomaga ekspansji swoich współzawodników i działa na niekorzyść dobrobytu większej ilości swoich obywateli. Głównym warunkiem prowadzenia handlu czynnego i wogóle oswobodzenia się od obcego pośrednictwa jego, jak to wyżej już było powiedziane, jest posiadanie wolnego dostępu do morza własnego portu i własnej marynarki handlowej t. j. posiadanie wolnej drogi do wszystkich krajów świata. Innymi słowy, pierwszą zasadą polityki ekonomicznej każdego państwa powinno być dążenie do tego, żeby jego handel był prowadzony na własnych drogach wewnętrznych (kolejach i rzekach), przez własny port i na własnych statkach.

Powtarzam jeszcze raz, że każde oddanie jednej lub kilku z tych funkcji obcym prowadzi do wzmocnienia naszych współzawodników na naszą niekorzyść.

Ekspansja przemysłowo-handlowa wymaga wysokich kwalifikacji i doświadczenia. Tych kwalifikacji nasz kupiec, a nawet kupiec gdański nie posiada, a nawet porównać nie można go naprzykład z kupcem londyńskim lub hamburskim. Te kwalifikacje i doświadczenia winniśmy nabyć, przyczem należy energicznie walczyć z przyzwyczajeniami, zakorzenionymi szczególnie w niektórych dzielnicach, dzięki którym młodzież stroni od zajęć przemysłowo-handlowych, obierając łatwiejszą karierę biurokracyjną, lub dąży do kariery politycznej, która winna być właściwie udziałem ludzi dojrzałych, praktycznie znających życie.

Jak przyniesł, tak i handel wymaga dużych kapitałów. Nie przeczę, że wielkie znaczenie posiada oszczędność przy tworzeniu kapitałów, jednak należy pamiętać o tem, że oszczędność nie zawsze bywa pożyteczna i że właściwym źródłem kapitałów, jest twórcza praca²⁾.

Jeżeli dany kraj nie jest w stanie rozwijać swego przemysłu i handlu dla braku własnych kapitałów, lub braku przedsiębiorczych i umiejących ludzi, rozpoczyna się proces, o ile warunki po temu sprzyjają, importu kapitałów obcych i ludzi z zagranicy. Przypływ zagranicznych kapitałów może się przyczynić do zatrudnienia większych rzesz pracowników, należy atoli mieć na względzie, że, o ile w danym kraju nie odbywa się proces tworzenia własnych kapitałów, które z czasem całkowicie lub częściowo mogą zastąpić kapitał obcy, kraj ten stanie się na długi czas przedmiotem zysku i wycisku dla cudzoziemców. Eksportowanie zarobków przez przemysł, pracujący na kapitały cudzoziemskie, może doprowadzić do biernego bilansu płatniczego, czyli do stopniowego zubożenia kraju.

Podstawą pomyslnego rozwoju przemysłu są tanie surowce, lecz rzadko który z krajów przemysłowych nie importuje części potrzebnych mu surowców z innych krajów. Jednak kraje, posiadające surowce, o ile prowadzą świadomą swych celów politykę ekonomiczną, naogół biorąc, niechętnie zezwalają na ich wywóz. Niema pokładów węgla, rud, nafty i t. d. niewyczerpanych, a zatem jest naturalnem dążenie do jak najdłuższego zachowania swoich zapasów, co da się osiągnąć drogą zakupu potrzebnych surowców w innych krajach. Naprzykład Niemcy, posiadające znaczne pokłady węgla i rudy, sprowadzały znaczne ilości węgla z Anglii (granicą używalności węgla angielskiego był Berlin), rudę zaś z południa Rosji (drogą morską do Rotterdamu lub ze Szwecji), lecz wartość eksportu niemieckiego i zarobki żeglugi morskiej wyrównywały bilans płatniczy Rzeczy, zaś eksport dawał znaczne korzyści i kraj wzbogacał się szybko. Nawet w Rosji przed wojną był projekt eksportu rud z granicę.

Ta kwestja za polecenia ś. p. I. Jasiukowicza została specjalnie przeze mnie zbadana, przyczem się okazało, że znane wysokoprocentowe rudy południa Rosji, przy egzystującym tempie rozwoju przemysłu metalurgicznego zostałyby w znacznym stopniu wyczerpane przypuszczalnie w ciągu stu lat.

W ciągu lat ostatnich byliśmy świadkami walki o źródła nafty, która ma znaczne plusy w porównaniu z węglem, lecz pokłady jej, zdaje się, są bardziej ograniczone, niż inne rodzaje paliwa.

Szwecja zezwalała na wywóz swoich rud, gdyż nie posiadając węgla, nie miała możności stworzenia znaczniejszego przemysłu metalurgicznego.

W innej sytuacji są inne surowce, np. drzewo, którego przyrost naturalny nie tylko może, lecz powinien być użytkowanym. Przy prawidłowej gospodarce leśnej natura sama tworzy nowe zapasy drzewa.

Walka o surowce, podkładem której jest dążenie do rozwoju swego przemysłu, stanowi w czasach obecnych poważny czynnik polityki międzynarodowej, przyczem, jak to już zaznaczyliśmy, daje się zauważyć tendencja do zachowania zapasów własnych surowców i sprowadzania ich z innych krajów, które należałoby nazwać w danym wypadku eksploatawanymi. Walka polega na tem, aby utrudnić konkurentom otrzymanie tanich surowców, a w każdym razie kontrolować ich transport.

Z drugiej strony krajowe zapasy zasadniczych w obecnym stadium cywiliza-

1) J. Ramel — Wielka wojna na morzu i jej nauki. „Drogi polekie”.

2) Jako przykład można przytoczyć Forda „Moje życie i dzieło”.

cji surowców, żelaza, rud i ropy naftowej służą za podstawę dla osiągnięcia stanowiska mocarstwa. Widoczny jest wpływ bogactw naturalnych na rozwój potęgi morskiej W. Brytanii, Niemcy mogły stać się wielkim mocarstwem głównie dzięki odkrytym w niej pokładom węgla.

Jest charakterystycznym, że przewóz tanich surowców, importowanych z innych krajów odbywa się zwykle nie pod banderą kraju eksportującego, lecz pod banderą kraju importującego, gdyż ten ostatni, kupując surowiec w kopalniach rozporządza nim już w porcie eksportowym.

Jest to jeszcze jednym dowodem słuszności słów D. Sulikowskiego (wiek XVI), że naród, nie posiadający własnej żeglugi z wolnego—nie wolnikiem się staje, z bogatego—ubogim.

W wypadkach, gdy warunki nie sprzyjają uprzemysłowieniu kraju i rozwojowi własnego handlu, lub gdy nadmiar ludności rośnie prędzej od rozwoju przemysłowo-handlowego, rozpoczyna się emigracja, t. j. eksport żywej siły do innych krajów (pomijam emigrację ze względów politycznych). Specjalny urok miała emigracja do krajów o kulturze prymitywnej, w miarę zaludniania obszarów, najbardziej odpowiadających celom kolonizacyjnym, sytuacja się zmienia, i jest możliwe, że wkrótce da się odczuć brak takich obszarów. Wówczas te narody, które już całkowicie zagospodarowały się u siebie i osiągnęły maksimum, przy danych warunkach, możliwości przekarmienia swoich obywateli, będą zmuszone przerwać emigrację, a potem narzucić swoją wolę tym krajom, które jeszcze nie doszły do całkowitego wyzyskania swych produkcyjnych sił i środków i, co zatem idzie, eksploatować ich, zaś z aborygenów zrobić helotów. W danym wypadku nie poruszamy zagadnienia antagonizmu i walki ras oraz obawy przed utworzeniem w masie ludności znaczących ośrodków ludności innej rasy, co często prowadzi do zepsucia rasy i zmniejsza odporności organizmu.

Mówiąc o emigracji do innych krajów, nie można pominąć milczeniem tej okoliczności, że emigranci, którzy osiedlają się w już zorganizowanych państwach są w większości wypadków straceni dla swej ojczyzny i jeśli nawet, zamieszkując w większych skupieniach, nie tracą swoich obyczajów i języka (np. francuzi w Kanadzie), stają się w stosunku do swego kraju pochodzenia elementem obcym.

Tak zwane klasy inteligentne tracą swą narodowość, ewentualnie przywiązanie do kraju rodzinnego, szybciej, łatwiej się asymilują. Na podstawie spostrzeżeń można stwierdzić, że przeciętnie już trzecie—czwarte pokolenie emigrantów traci łączność z krajem rodzinnym, tembardziej, że wszystkie rządy krajów, dopuszczających do siebie emigrację, dążą do tego, aby emigranci jak najszybciej zleli się z tubylczą ludnością. Innego rodzaju jest emigracja sezonowa, lecz może ona mieć znaczenie dla kraju po hodzeniu emigrantów tylko w tym wypadku, gdy ich zarobki stoją na tak wysokim poziomie, że mogą stanowić źródło dochodu dla kraju.

Z tego wszystkiego można wnioskować, że emigracja, t. j. wysiedlanie się na stałe ze swego rodzinnego kraju nie jest zjawiskiem pożądanym, tembardziej, że wysiedlają ci elementy najbardziej czynni i pracowite. Lecz, gdy pomimo wszystko,

ma to miejsce, należy ją skierować w najodpowiedniejszy dla kraju sposób, na przykład na własne porty i tworzyć własne przedsiębiorstwa żeglugowe.

Z drugiej strony, wiedząc o ciężkich przejściach i nader trudnych warunkach pierwotnego urządzenia się w obcym kraju—mimowoli nasuwa się myśl, że gdyby nasi wychodźcy z kapitałem, który został wydany na przejazd, włożyli tę samą sumę pracy i energii w swoim kraju, naprz. na naszych kresach, zapewne za kilka lat osiągnęliby dobrobyt nie mniejszy, niż za oceanem.

Skoro tak nie jest, to prawdopodobnie dlatego, że nasze t. zw. czynniki miarodajne, dążąc teoretycznie do zwiększenia dobrobytu mas ludności, są w tych sprawach mało kompetentne i jeszcze nie zdobyły dostatecznej wiedzy i doświadczenia, aby rozwiązać pomyślnie problemat przede wszystkim kolonizacji własnego kraju. Jeżeli słyszymy o korzyściach emigracji, która w innych krajach stworzyła kolonie swego kraju rodzinnego, jak Anglia w północnej Ameryce, Australii i t. d., Hiszpania i Portugalia w Ameryce południowej, Francja w Algierze i Tunisie, Włochy w Tripoli, kolonialne usiłowania Niemiec i t. d., należy mieć na względzie, że było to właściwie stworzenie obszarów kolonizacyjnych za pomocą podboju.

Polska nie ma takich kolonizacyjnych obszarów i nawet nie wiem, czy wogóle takie obszary gdziekolwiek pozostają wolnymi. Wobec tego mogliśmy mówić wyłącznie o emigracji do krajów, już należących do narodów białej rasy.

Jeśli wychodzić z założenia, że jednolitość ludności stanowi siłę państwa, stanowi o jego przyszłości, trzeba było przyznać, że pożądaną jest emigracja żywiołów obcych, niekorzystnym natomiast wychodźstwo rdzennej ludności kraju.

Świat anglosaski jest wychowany w zasadzie, że jest nie tylko prawem każdego, lecz obowiązkiem bronić swoich interesów, gdyż tylko wtedy, gdy każdy broni swego interesu może być osiągnięta równowaga w społeczeństwach. Można również przypomnieć stare powiedzenie, że „zaszczytne miano obywatela wszechświata nie zwalnia człowieka od jego obowiązków względem ojczyzny”.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Po określeniu ogólnych zasad gospodarki państwowej przejdźmy teraz do streszczenia warunków rozwoju kraju.

Jak żadne gospodarstwo, żadne przedsiębiorstwo przemysłowe nie może się pomyślnie rozwijać, jeśli nie działa wedle

określonego na kilka lat programu, jak niema miasta w kulturalnym państwie, któreby nie posiadało planu rozbudowy, określonego na kilkadziesiąt lat, tak tembardziej państwo samo powinno taki program posiadać, obliczony na dalszą metę. Słusznym zatem jest powiedzenie, że „państwo jest niegodnym nazywać się wielkiem, jeśli żyje dniem dzisiejszym, a nie tysiąc-leciem naprzód”.

Tę program niestety nie posiadamy; zaś jeśli przystąpimy do jego opracowania, należy unikać przy tej pracy czynników mało kompetentnych, któreby nie były w stanie ująć zagadnienia w całości i za bliższymi interesami nie widzieć dalszych.

Polska do niedawna stanowiła część integralną trzech odrębnych organizmów gospodarczych.

Mówiąc ogólnikowo, obowiązkiem b. zaboru pruskiego była wytwórczość zboża i okopowych dla rzeszy niemieckiej.

Prawodawstwo gospodarcze, taryfy i t. p. wytworzały dla b. zaboru pruskiego takie koniunktury, że produkcja zboża była najbardziej korzystną, aczkolwiek, naogół biorąc, naprzykład produkcja zboża jest przez wielu uważana za najgorzej rentującą się dziedzinę gospodarstwa wiejskiego. Istnieją przypuszczenia, że inne dziedziny Niemiec miały inne zadania, ich produkcja była bardziej rentowna.

Małopolska była zawsze przez rząd wiedeński upośledzona. Nietylko, że uboga, lecz nawet pod względem kulturalnym nie mogła dorównać sąsiednim dzielnicom Austrii. Taryfy były skonstruowane w ten sposób, że można było wszystko wieść z Wiednia, do Wiednia zaś nic wieść się nie opłacało.

W lepszych poniekąd warunkach był b. zabór rosyjski, gdyż Rosja nie miała sama określonego planu rozwoju gospodarczego, chociaż z drugiej strony rząd rosyjski dążył do poróżnienia w Polsce poszczególnych klas ludności, co w niektórych wypadkach (serwituty) krępowało normalny rozwój życia gospodarczego. Oprócz tego nie mogła nie mieć tak znacznego wpływu zależność od organizmu państwowego o kulturze, niedorównywalnej kulturze zachodniej Europy.

Drogi komunikacyjne każde z b. państw zaborczych dostosowywało do swoich ogólnych potrzeb. W związku z tem kształtowały się trakty handlowe, przy czem jedyny obecnie port, przeznaczony rzekomo dla polskiego handlu Gdańsk, nie wchodził właściwie w rachubę przy obsłudze handlu żadnej z dzielnic Polski. B. zabór austriacki ciążył przeważnie w stronę Triestu — poniekąd do Dunaju, rosyjski w stronę Libawy i Rygi, Niemiecki w stronę Królewca i Szczecina. Gdańsk a właściwie Neufahrwasser był (edyndem portem Niemiec, który się nie rozwinął. Celom handlowym miały służyć Szczecin i Królewiec, zaś Gdańsk miał stać się jedną z baz floty wojennej Niemiec).

Po powstaniu państwa polskiego sytuacja uległa zupełnej zmianie. Z trzech dzielnic został utworzony jeden organizm państwowy, w którym jednak jeszcze nie przestały działać siły, będące wynikiem uprzedniej polityki trzech państw zaborczych, tak, że dotychczas nie można powiedzieć, że Polska tworzy jednolity organizm gospodarczy.

Jak w rolnictwie, tak i w handlu nie możemy nie zauważyć myślenia kategoriami przedwojennymi, gdy nie ulega wąt-

pliwości, że w związku z zasadniczą zmianą ogólnych koniunktur, gospodarcze stosunki kraju powinny ulec wielkiemu przekształceniu.

Zacznijmy od rolnictwa. Po zabezpieczeniu zasadniczymi produktami spożywczymi miejscowej ludności, nadmiar winien być eksportowanym, należałoby wszak dążyć do tego, aby ilość produktów, nadających się do eksportu (nie tyle przytem surowców, zboża, ile przetworów na przykład produktów mlecznych, produktów hodowli trzody chlewnej, kultury drobiu i t. p.) stale wzrastała, i to wydaje się być najgłówniejszym zagadnieniem, gdyż z jednej strony uintensywnienie gospodarstwa wymaga zatrudnienia większej ilości, zaś z drugiej rozwój eksportu stanowi zarobek kraju.

Jeśli wziąć za wzór, na przykład Danję, w której rozumnie przeprowadzona reforma rolna wytworzyła przeważający typ prosperującego gospodarstwa o 15–60 hektarach, zaś kapitały, otrzymane przez byłych wielkich posiadaczy ziemi przy parcelacji ich majątków przyczyniły się do ożywienia przemysłu, handlu i żeglugi, należałoby przeprowadzić i u nas reformę rolną t. j. rozpocząć kolonizację obszarów, na których obecnie gospodarka nie jest prowadzona intensywnie. Kolonizując te obszary, należy się kierować doświadczeniem innych państw (na przykład Niemiec, Kanady) i pamiętać o tem, że od samego początku osadnik winien mieć warunki, w którychby odrazu mógł rozpocząć gospodarkę, a nie być w sytuacji emigranta w dziewiczych lasach południowej Ameryki. Osadnik obowiązany jest umieć pracować na swoim warsztacie pracy, a zatem winna być rozpoczęta energiczna akcja wyszkolenia agronomicznego, oparta na praktycznych podstawach (szkoły, wędrownie katedry, demonstracyjne pola i t. p.) oraz szerzona zasada kooperacji. Między innemi, taka akcja, mająca na celu praktyczne podjęcie dobrobytu szerokich mas ludności, niezawodnie zamieniłaby na lepsze obecną sytuację na kresach.

Lecz dając możność osadnikom prowadzenia intensywnie gospodarstw, należy przygotować zyskowne rynki zbytu dla ich produktów.

Jest rzeczą ogólnie znaną, że obecnie najlepszym rynkiem dla wszelkiego rodzaju produktów rolnictwa jest Anglia, pozbawiona narazie źródła dostaw z Rosji.

Bardziej ściśle nawiązanie stosunków handlowych pomiędzy Polską a Anglią mogłoby mieć i pewne dodatnie następstwa polityczne. Rzucając n. p. hasło hodowania drobiu, celem eksportu tak białego drobiu, jak i jaj, należy stworzyć całokształt warunków, sprzyjających sprzedaży tych produktów. Tu należą specjalnie taryfy kolejowe, środki przechowania (chłodnie) i transport (specjalne wagony i statki), organizacja handlowa, dokładna szczerółowa znajomość rynku, a przede wszystkim gwarancja, że nie będą wprowadzane żadne cła wywozowe, które zawsze należą uważać za anomalję, przynoszącą więcej szkody, niż korzyści państwu.

Mówiąc o gospodarce mlecznej, należałoby również zwrócić uwagę na twierdzenie wielu osób, że np. niszce Podhale bardzo słabo obecnie jest wykorzystane, a mogłoby być doskonałym terenem dla hodowli bydła mlecznego. Jeśli przed wojną do Anglii szły olbrzymie transporty masła i jaj aż z Syberji, nie widziałbym przeszkód, dla których te produkty nie

mogłyby iść z Polski drogą w każdym razie krótszą, a z drugiej strony dziwnem się wydaje, że Polska otrzymuje sliwki suszone i różne przetwory tych owoców, które u nas doskonale rosną, z Kalifornii, gdy niewątpliwie przy właściwym dostosowaniu się do wymagań rynków moglibyśmy wszystkie te produkty eksportować sami.

Od osób, bliżej znających warunki rolnictwa, zależałoby określenie, jakie inne produkty mogłyby się nadawać do eksportu, i wówczas przyslibyśmy do przekonania o konieczności przejścia, np. Wielkopolski, do innej formy wytwórczości gospodarstwa wiejskiego i zaprzestania, jak dotychczas, wyłącznej fabrykacji mała rentującego się zboża.

O ile zaś będzie mowa o eksporcie zboża, należy mieć na względzie stworzenie sieci elewatorów w związku z urządzeniem stałego zapasu zbożowego.

Jeśli się uda przeprowadzenie reformy rolnej, bez uszczerbku dla już dobrze i intensywnie prowadzonych większych gospodarstw, i w ten sposób, że powstanie szereg nowych gospodarstw, nie zaś zastęp niezadowolonych nędzarzy, może to w znacznym stopniu przyczynić się do powstrzymania emigracji najbardziej cennego dla nas materiału ludzkiego, t. j. do zwiększenia ilości ludzi, zatrudnionych produkcyjnie w rolnictwie i do osiągnięcia większego dobrobytu. Lecz reforma rolna nie może być odosobnioną i pozostawioną samej sobie. Wyniki jej są zależne w pierwszym stopniu od racjonalnej organizacji handlu. Z tego wynika, że handel nie może być uważany tylko za środek bogacenia się szeregu ludzi, lecz i jako pewna funkcja społeczna.

Lecz przedtem, niż pocznę mówić o handlu, który jest związany tak z rolnictwem, jak i z przemysłem, poruszę sprawę przemysłu. Jak mówiłem wyżej, głównym zadaniem przemysłu z punktu widzenia państwowego jest zabezpieczenie dobrobytu wielkiej ilości ludzi. Z drugiej strony przemysł jest koniecznym, aby, o ile to jest możliwe, uniknąć wydawania pieniędzy zagranicą na zakup np. wyrobów włókienniczych, niezbędnych dla gospodarstwa krajowego maszyn, narzędzi i t. p.

Nie należy jednak zapominać, o czem wzmiankowałem wyżej, że przemysł z natury swej winien stale prowadzić politykę ekspansji.

O ileby akcja uintensywnienia naszego gospodarstwa rolnego, co należy uważać za pierwsze stadium w planie polityki gospodarczej, została rozpoczęta, przemysł krajowy mógłby niezawodnie rozszerzyć swoją wytwórczość. (Nie mówię o tych dziedzinach przemysłu, które, posiadając wyjątkowe warunki, powstają specjalnie dla eksportu). Wogóle zaś przemysł, obliczony specjalnie na eksport, może istnieć i rozwijać się pomyślnie, o ile produkuje artykuły, które w innych krajach produkowane być nie mogą lub mają dla swej produkcji gorsze warunki. Nie poruszam zupełnie wojennego przemysłu.

Jednak następuje moment, kiedy przemysł, który dotychczas pracował dla rynku krajowego po nasyceń popytu wewnętrznego jest zmuszony szukać rynków zewnętrznych, i wtenczas sprawa taniach surowców i dostępu do tych rynków staje się najbardziej palącą. Ta sprawa daje się snadnie załatwić, o ile kraj posiada nieskrapowany dostęp do morza i własną flotę handlową.

Już przedtem mówiłem o dążeniu

Niemiec do kierowania przez porty niemieckie bawełny dla polskiego przemysłu. Każda podwyżka cła, kosztów portowych lub taryf kolejowych może spowodować tak znaczne podrożenie surowca, że dana gałąź przemysłu może zamrzeć. Z drugiej strony przypominę, że przed wojną Prusy miały cło i taryfy dla drzewa wywozu z obecnych ziem polskich skombinowane w ten sposób, że drzewo nieobrobione korzystało z ulg, zaś drzewo obrobione było obciążone wysokimi kosztami. Wynikiem tego było to, że w Królewcu i Memlu (Kłajpeda) powstały setki tartaków i znaczna ilość fabryk dla obróbki drzewa, zatrudniające tysiące robotników wtenczas, gdy obecna Polska była skazana na dostawę tylko surowca po cenach jej dyktowanych. Tę samą rolę odgrywały w swoim czasie i liczne tartaki w Bydgoszczy i Gdańsku.

Kiedy za czasów cesarza rosyjskiego Mikołaja I-go zaczęto budować kanał celem połączenia Niemna z Dźwiną zachodnią, aby transporty drzewa z Niemna skierować na Rygę, na prośbę króla pruskiego ta ważna dla Rosji budowa została zaniechana — gdyż w razie uruchomienia takiego kanału ucierpiałby przemysł obróbki w portach pruskich, porty i żegluga niemiecka.

Od tego rodzaju możliwości kraj, dbający o swą przyszłość, winien być zawsze zaasekurowany. Nieogłędne w tej dziedzinie kroki mszczą się. Takich przykładów można przytoczyć tysiące, a z nich wniosek może być jeden, że przyszłość przemysłu naszego wymaga zapewnienia dróg komunikacyjnych tak dla surowców, jak i dla wytwórczości tegoż przemysłu.

Nadto od czynników rządowych zależy stworzenie dróg eksportu swoich towarów i importu surowców. Jaskrawym przykładem były niemieckie tak zwane taryfy eksportowe — kombinowane taryfy kolejowo-morskie, dzięki którym Niemcy rozwinęli olbrzymio swój eksport do krajów zamorskich. Mówiąc o znaczeniu taryf, muszę przypomnieć, że na mocy traktatu przedwojennego Rosja była zmuszoną utrzymywać jednakowe taryfy kolejowe na swoje porty bałtyckie z jednej strony i na niektóre porty niemieckie — w tej liczbie Królewiec — z drugiej, aby dać możność tym portom niemieckim odciążenia pewnej ilości zboża rosyjskiego. Było to w swoim czasie wymuszone ustępstwo na Rosji na korzyść Niemiec.

Zmniejszenie kosztów transportu jest w handlu równo ważne ze skróceniem odległości geograficznych. I tu właśnie, pomijając angielskie przysłowie, że „handel idzie za banderą”, można dodać, że rozwój handlu idzie w ślad za stworzonymi dla niego udogodnieniami.

Właściwie w tych krótkich powiedzeniach mieści się cały program

Handel, jak rzekłem, z punktu widzenia państwowego, ma to znaczenie, że może dać możliwość egzystencji dużej ilości ludzi na małym terytorjum. Jeśli dziś względnie nie jesteśmy upośledzeni pod względem posiadania obszarów jeszcze należycie niewyżytkanych, to taki moment nastąpi. Skoro zaś już teraz nie ujmemy handlu w swe ręce, to z każdym rokiem tego będzie trudniej dokonać i zachodzi obawa, że nasz handel opanują inni, którym będzie chodziło nie o dobro kraju, lecz o jego eksploatację.

Odnosnie bawelny ogromne znaczenie ma sposób manipulacji z tem towarem w porcie. Naprzykład przed wojną Ryga w żaden sposób nie mogła odciągnąć ładunków bawelny od Rewla, gdyż ostatni posiadał ustaloną reputację umiejętnego obchodzenia się i dobrej ekspedycji tego towaru. W każdym razie osiągnięcie sytuacji, przy której pewne obszary państw ościennych wchodziłyby do obszaru ciężenia naszych portów, byłoby dla Polski nader korzystnym.

Obecnie sytuacja w stosunku do Polski przedstawia się tak: Polska importuje rocznie juty około 1.500 wagonów przeważnie do Częstochowy i Bielska, lecz cały ten ruch odbywa się na porty niemieckie, gdyż Niemcy, jak przedtem, tak i teraz rozumieją, jakie korzyści dla ich kraju bezpośrednie i pośrednie ma skierowanie handlu obcych państw przez ich terytorjum, porty i na ich statkach morskich. Towary dla Polski obierają drogę przez Niemcy i to ze względu na niższe taryfy kolejowe a mianowicie:

		kilometry	Przewóz tonny ko- sztuje zł.
Juta:	Częstoch.—Hamburg	793	48,90
"	" —Gdańsk	692	67,20
"	Bielsk —Hamburg	838	54,40
"	" —Gdańsk	692	86,10
Włna:	Częstoch.—Hamburg	—	52,—
"	" —Gdańsk	—	61,40
Bawełna:	" —Brema	838	50,—
"	" —Gdańsk	540	60,90
"	Bielsk —Brema	898	53,40
"	" —Gdańsk	692	75,50

Te kilka przykładów stanowią ilustrację polityki Niemiec i jednocześnie naszej niezaradności w sferze przeciwdziałania nader szkodliwemu dla kraju kierowaniu jego handlu na obce porty. Do tego trzeba dodać wysokie koszty portowe i wysokie frachty morskie na Gdańsk (co jest skutkiem złego urządzenia portu). W ten sposób dla wielu towarów kierunek na Gdańsk staje się prosto prohibicyjnym. Rezygnujemy zatem z korzyści wolnego dostępu do morza, który staje się fikcją.

Należy pamiętać, że zwrócenie handlu z raz obranej drogi jest rzeczą bardzo trudną, a czasem prawie niemożliwą. Można było traktować, to, jak lekkomyślne odkładanie sprawy uregulowania kierunków naszego handlu napóźniej.

W ogólnym planie gospodarczym winno znaleźć jedno z ważnych miejsc zagadnienie marynarki handlowej.

Handel światowy jest handlem przeważnie morskim. Główne trakty handlu światowego schodzą się w pewnych punktach, gdzie powstały główne centra międzynarodowej wymiany towarów. Z tych punktów rozchodzą się trakty drugorzędne, jednym z których jest trakt na Bałtyk, ewentualnie na Gdańsk. Pragnąc związać się bezpośrednio z temi głównymi centrami handlowymi, należy zapewnić sobie linie komunikacyjne do tych punktów w formie własnych linii żeglugowych.

Ponieważ Polska, jak widać ze staty-

styki handlu zewnętrznego, staje się coraz więcej zależną od Niemiec, co prowadzi, jak miało miejsce, naprzykład w Rosji, do daleko idących wpływów na niekorzyść kraju, winniśmy dążyć do tego, aby stosunki handlowe z Niemcami zrównoważyć rozwinięciem stosunków z innymi krajami, naprzykład z Anglią, Francją i Danją, z krajami Bałtyku i t. p.

Żegluga handlowa morska, inaczej nazywana przemysłem transportów morskich, winna być oparta na zasadach kupieckich, jako dziedzina przedsiębiorczości prywatnej. Rząd może się, przyczynić do jej rozwoju, tworząc warunki, sprzyjające jej powodzeniu, i przyjmując ewentualnie na siebie dodatkowe koszty utrzymania linii, nierentujących się narazie, lecz ważnych ze względów ogólnej polityki gospodarczej kraju lub ze względów politycznych.

Głównym warunkiem powstania floty handlowej jest kwestia ładunków. O ile te są w dostatecznej ilości, byt przedsiębiorstwa żeglugowego jest zapewniony. O ile będziemy prowadzili politykę kierowania handlu po własnym terytorjum, na własne porty, sprawa ładunków znajdzie łatwe rozwiązanie. Skoordinowanie akcji naszych eksperymentów i importerów mogłoby znacznie posunąć sprawę utworzenia polskiej żeglugi morskiej.

Znany ekonomista niemiecki Fr. List mówi: „Naród bez własnej marynarki handlowej jest, jak ptak bez skrzydeł, jak ryba bez pletw, jak jeleń o kuli. Jest podobny do rycerza o mieczu drewnianym, jest helotą i niewolnikiem innych narodów — kto nie ma udziału w użytku morza, ten się wyklucza z korzystania z bogactw świata, ten jest nie dzieckiem, lecz pasierbem Pana Boga”. Pomijając wszelkie inne korzyści posiadania własnej floty i nie mówiąc o tem, że praca przy niej może zatrudniać znaczne ilości ludzi, nie należy zapominać o jej znaczeniu dla bilansu płatniczego państwa. Dla przykładu powiemy, że czysty roczny zarobek naprzykład floty duńskiej wynosi około 200.000.000 złotych.

★

Na bilans płatniczy wpływa również dodatnio między innymi i przyciągnięcie do kraju cudzoziemskiego turysty. Szereg krajów zawdzięcza turystom swój dobrobyt i naprawę finansów (Włochy). Warunkami, sprzyjającymi turystom, są dogodne komunikacje i stworzenie dogodnych warunków pobytu w danym kraju dla cudzoziemców, połączone z odpowiednią reklamą.

W każdym razie turystyzm cudzoziemski powinien zrównoważyć sumy, wywiezione zagranicę przez naszych rodaków.

★

Niemna możliwość w krótkim artykule poruszyć chociażby ogólnikowo wszystkich zagadnień gospodarczej polityki kraju. Między innymi nie poruzyłem problemu dróg wodnych wewnętrznych. Powiem o nich kilka słów. Nasze drogi wodne pozostają, za małymi wyjątkami, w stanie zupełnie pierwotnym, i dlatego obecna ich rola w gospodarstwie kraju, jako dróg komunikacyjnych, jest nikłą. Może jednak być bardzo znaczną, zwłaszcza mając na względzie możli-

wość stworzenia drogi tranzytowej do morza przez Prypeć na Dniepr z jego wielkimi i bogatymi dorzeczymi.

Regulacja rzek ocali też znaczne przestrzenie rokrocznie podmywanych brzegów i umocni je, dzięki czemu ludzkie osiedle i przemysł nie będą stroniły od rzek, jak dotąd, lecz, jak w Europie zachodniej, będą się garnęły do nich. Wówczas dopiero rzeki będą mogły wypełnić swoje zadanie: być ważnymi arteriami komunikacyjnymi kraju.

★

Szczegółowe opracowanie rzuconych wyżej w najbardziej ogólnikowej formie myśli, łącznie z licznymi zagadnieniami, które dla braku miejsca nie mogły być narazie wysunięte, wymagałoby pracy kolektywnej, mającej za zadanie określenie wytycznych dla gospodarczego rozwoju kraju, bez czego ekonomiczne jego życie, a co zatem idzie i wszystkie inne dziedziny bytu państwowego, nie tworzyłyby pożądanego ładu i harmonii, lecz chaos.

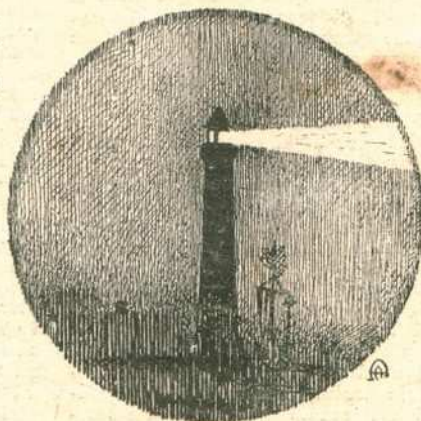
Już niejednokrotnie była wypowiedziana myśl o konieczności stworzenia swego rodzaju sztabu jenerałego, któryby opracował te wytyczne i kierował ekonomicznym postępowaniem kraju, utrzymując w harmonii poszczególne dziedziny jego życia gospodarczego, dostosowywując je do wymagań obrony kraju i mając na względzie, że głównym celem każdego państwa jest zabezpieczenie egzystencji i dobrobytu tak dzisiejszej jego ludności, jak i przyszłych pokoleń.

JULIAN RUMMEL.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

DO ILLUSTRATORÓW „MORZA” — Obok agencji zagranicznych pisn o nasze zaopatrują aktualnymi fotografiami komandor Wł. Filanowicz (marynarka wojenna), F. Rostkowski, art. mal. Wł. Nałęcz, p. Marcinkowski i in.. Artystyczne zdjęcia p. Marcinkowskiego z naszego wybrzeża morskiego zdobiją Nr. 2 z r. ub. i Nr. 1 z r. b. Pragnąc dawać coraz bardziej wykwintne i zajmujące reprodukcje, zwracamy się do dotychczasowych naszych współpracowników i do ogółu pp. fotografistów zawodowych i amatorów o obfite nadsyłanie ostrych zdjęć, związanych bezpośrednio lub pośrednio z morzem naszym.

Redakcja.



Przedpłata rocznie 4 zł., pojedynczy numer 40 gr. Cena ogłoszeń: 1/1 str. 250 zł. — 1/2 — 125 zł., 1/4 — 64 zł., 1/8 — 32 zł., 1/16 — 16 zł.

Przypominamy o odnowieniu prenumeraty na 1925 rok.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Drukarnia „Literacka”, Warszawa, Nowy Świat 22.

Rolnictwo i przemysł są nie do pomysłenia bez umiejętności kupieckich. Można nawet twierdzić, że bez organizacji handlowej nawet największa i najbardziej postępowo przeprowadzona wytwórczość przemysłowa zginie. Handel jest dziedzina, wymagająca nieomal największych kwalifikacji, nie mówiąc o przedsięwzięciach, talentach organizacyjnych, sprężystości samodzielności i systematyczności. Żadne usiłowania rządu nie będą w stanie stworzyć handlu, jeśli nie będzie ludzi, umiejących zajmować się handlem. Jeśli mówię, że wszystko wszędzie i zawsze zależy nadewszystko od samego człowieka, jako najważniejszego twórcy życia, to to powiedzenie najbardziej da się zastosować do handlu. W handlu człowiek znacząco dalej, niż kapitał i znamy wiele wypadków, że ludzie dorobili się znacznych majątków, zaczynając od bardzo małego. Z tem też nieomal najważniejszym zagadnieniem wiąże się wytworzenie typu ludzi, zdolnych do handlu i mających do niego upodobanie — w sensie nie sklepikarzy, lecz kupców w zachodnim znaczeniu tego wyrazu.

Przeglądając statystykę naszych uczelni, przychodzimy do przekonania, że właśnie ta dziedzina jest u nas najbardziej zaniedbana. Tysiące ludzi traci najlepsze lata swego życia, aby później zwiększyć szeregi t. zw. inteligentnego proletariatu, nie mającego zastosowania w życiu swego kraju, gdy w innych warunkach ci ludzie mogliby być użyteczni. Można się przytem obawiać, że o ile przedtem trudne warunki egzystencji w krajach zaborczych i trudności dostępu do stanowisk administracyjnych i wojskowych zmuszały pewne zastępy ludzi do szukania zajęć w handlu i przemyśle, o tyle obecnie te placówki pozostały niezajęte i w ten sposób bodziec do szukania zarobkowania inną drogą znacznie się zmniejszył, przyczem prawie że ci owi roszczą pretensję do rządu, żeby wszystkim dał stosowne zajęcia, co potęguje i ta okoliczność, że w spuściznie po niektórych państwach zaborczych odziedziczyliśmy mniemania, że jedynym zaszczytnym zajęciem są posady w rządowych instytucjach, chociażby były mało płatne.

Ludzi, których byłoby można nazwać kupcami, w europejskim znaczeniu tego słowa, mamy dotychczas mało, a można powiedzieć, że polskich środowisk kupieckich nie mamy wcale. Jeśli byśmy szeroko rozwinięli szkoły handlowe wszelkich typów, dałoby to znacznym rzeszom młodych ludzi teoretyczne wiadomości, niezbędne przy uprawianiu handlu, lecz same przez się szkoły nie dadzą ducha kupieckiego, gdyż profesorowie, nie będąc kupcami, tego ducha nie mają. Nie mówiąc o tem, żadna szkoła nie jest w stanie dać praktyki handlowej. Wielkich przedsiębiorstw handlowych nie posiadamy, — może powstaną, gdy nasze kupiectwo osiadnie i rozszerzy się w Gdyni. Jedynym środkiem skutecznym byłoby posyłanie jak największej liczby młodych ludzi do akademii handlowych w środowiska handlowe, — np. do Antwerpii, do Kopenhagi, Rotterdamu, Londynu i t. p.

W przyszłości możnaby było stworzyć szkołę handlową w Gdyni. Nie posiadamy dość dobitnych słów, aby silnie podkreślić konieczność stworzenia u nas kadry ludzi o uzdolnieniach i nawygnięciach kupieckich, o umysłach, zdolnych do samodzielnej przedsiębiorczości, powtarzam jednocześnie, że handel wymaga nadzwyczaj

wysokich kwalifikacji, i wyrażam obawę, że o ile kupiectwa swego w większym stylu nie zdołamy stworzyć, wiele usiłowań w innych dziedzinach może pójść na marne.

Mamy niezłe zorganizowane wykształcenie, wojskowe, rolnicze i techniczne i to idzie tem łatwiej, że we wszystkim tem posiadamy pewne tradycje. Handlowych tradycji w naszym społeczeństwie właściwie nie posiadamy i dla tego jest koniecznym przejście się temi tradycjami tam, gdzie one są, i w ten sposób stworzenie swoich negocjantów.

Jeden z podstawowych czynników pomysłu rozwoju kraju stanowi oświata i szkolnictwo zawodowe. O tem można byłoby bardzo wiele powiedzieć, lecz ograniczę się do tego, że zasadnicze programy szkół powinny być układane nie przez pedagogów, a przez ludzi życia praktycznego, którym dla ich działalności są potrzebne młode siły. Pedagogowie nie mogą być kompetentni co do wymagań życia, są zaś kompetentni w sprawie określenia najlepszego i z najmniejszą stratą czasu i sił sposobu uzyskania w stosownym zakresie wymaganych przez życie praktyczne wiadomości i nawyków. Naogół mówiąc, zamało zwracamy uwagi na uczelnie niższe i średnie zawodowe, natomiast uczelnie wyższe są przeciążone i przeludnione. Dla kraju jest korzystniej, gdy młodzież wcześniej bierze udział w życiu praktycznym.

Zamało jest mieć sumę nawet największą pewnych wiadomości teoretycznych. Trzeba umieć zastosować je w praktyce. Znaczenie ogólnej oświaty, polega na tem, że stanowi ona podstawę do łatwiejszego osiągnięcia wiadomości i nawyków praktycznych, niezbędnych dla codziennego życia i dla uprawiania tego lub innego fachu.

W ciągu kilku lat egzystencji Polski, jako państwa samodzielnego, zdziłano niewątpliwie dużo. Z najbardziej zasadniczych zagadnień zostały rozwiązane dwa: stabilizacja waluty, bez czego wogóle o żadnym prawidłowym gospodarstwie nie mogło być mowy, — i została rozpoczęta budowa portu w Gdyni, co może, przy umiejętnej polityce uniezależnić nasz rozwój gospodarczy. Jak stabilizacja waluty spowodowała konieczność przekształcenia gospodarki krajowej, co jest połączone z trudnościami, lecz w ostatecznym wyniku nie może nie być korzystnym dla kraju, tak i powstanie portu w Gdyni będzie wymagało daleko idących zmian w gospodarce kraju, przed którym w związku ze zrealizowaniem rzeczywistego doświadczenia do morza otwierają się świetne perspektywy, z tą różnicą, że przy należytem przygotowaniu zawczasu portu i dróg, dogodnych do niego i organizacji handlowej sytuacja naszego przemysłu i handlu będzie miała szanse stać się polepszą.

Mówiąc o handlu zewnętrznym produktami rolnictwa, należy mieć na względzie, że jest niezmierznie ważnym standaryzowanie towarów, t. j. wysyłanie tylko takich produktów, które ściśle odpowiadają co do jakości i co do wymagań rynków zbytu. Innymi słowy jest niezbędnym wytworzenie takiego porządku, przy którym określona marka polskiego towaru gwarantowała by jego jakość.

W tym wypadku mamy przed sobą przykład Danii, która wprowadziła królewskim dekretem

kontrolę eksportowanych produktów w jej rolnictwa, "dzięki" czemu cieszy się takim powodzeniem na światowych rynkach, w szczególności w Anglii (roczny eksport masła 170.000.000 funtów, rocznie bije przeszło 3.000.000 sztuk świń na eksport, nie mówiąc o produktach ogrodnictwa, hodowli drobiu i t. p.).

Rozwój eksportu produktów naszego rolnictwa, o ileby był prowadzony systematycznie, mógłby stworzyć podstawy do rozwoju ojczystej marynarki handlowej.

Z bałtyckich portów byłego imperium rosyjskiego odchodziło dziennie przeciętnie po jednym statku właśnie z temi produktami (masło, jaja, i t. p.) do Anglii.

Trzeba być przygotowanym na to, że ze stron naszych współzawodników będą dołożone wszelkie usiłowania wykorzystania wszystkich wpływów bezpośrednich i pośrednich, będą wykorzystane wszystkie nasze omyłki, innemi słowy — poruszone wszystkie sprężyny i prowadzona bezwzględna walka, aby nas zawrócić z raz obranej drogi i zniewolić do przyjęcia sposobów postępowania jak najmniej korzystnych dla kraju.

Mamy przed sobą przykład utworzenia sztucznego tworu — wolnego miasta Gdańska; miało to na celu danie Polsce możliwości samodzielnego rozwoju ekonomicznego, co mogłoby się przyczynić do wszechstronnego rozwoju Polski i zwiększenia jej potęgi, co jednak nie leżałoby w interesie niektórych innych państw.

Przeciwstawienie Gdańskowi Kłajpedy, która mogłaby do pewnego stopnia odegrać rolę drugiego wyłotu naszego na morze, jak wiadomo nie doszło do skutku, ze względu na kolizję sprzecznych interesów niektórych mocarstw na Bałtyku.

Rosja naskutek wpływów zakulisowych nie mogła wprowadzić kontroli niektórych swoich eksportowych artykułów, gdyż np. Królewiec zarabiał na tem, że tanio kupował surowiec rosyjski, sortował go, wg. wymagań rynku angielskiego, dawał mu stosowne opakowanie i wysyłał do Anglii, jako towar niemiecki. W ten sposób produkt rosyjski nie miał na rynkach światowych wyrobionej dobrej opinii i nie był z tej racji w stanie wejść bezpośrednio na te rynki. Do jakiego stopnia może dochodzić rywalizacja w handlu, daje pojęcie między innymi — ogłoszony przed wojną fakt, że niemiecka firma zamówiła w Anglii noże najgorszego gatunku, wymagając, aby na nich była wystawiona marka angielska. Jednocześnie takie same noże w najlepszym gatunku zamówiono w Niemczech z marką niemiecką, i obydwie partje zostały wysłane do Indji. Skutek tego był taki, że fabrykat angielski, sprzedawany drogo, jako wyższego gatunku, został zdyskredytowany, zaś niemiecki został dobrze wprowadzony.

Niezawodnie, że i przeciwko Gdyni będzie prowadzona walka — za pomocą dyskredytowania nowego portu za pomocą taryf kolejowych, reakcji i t. p. Do kontratacji Polska winna się przygotować już teraz, a przedewszystkiem bez zarzutu urządzić i wyposażyć port i miasto Gdynię, starając się przyciągnąć na ten port handel zagraniczny i handel tranzytowy, dając mu wszelkie ułatwienia¹⁾. Naprzykład wielkie znaczenie mogłoby mieć przyciągnięcie na Gdynię handlu bawełną nie tylko dla naszych centrów poza granicami naszego kraju pozostających.

¹⁾ W tym względzie byłoby możliwem zainteresowanie w tym porcie Czechosłowacji.