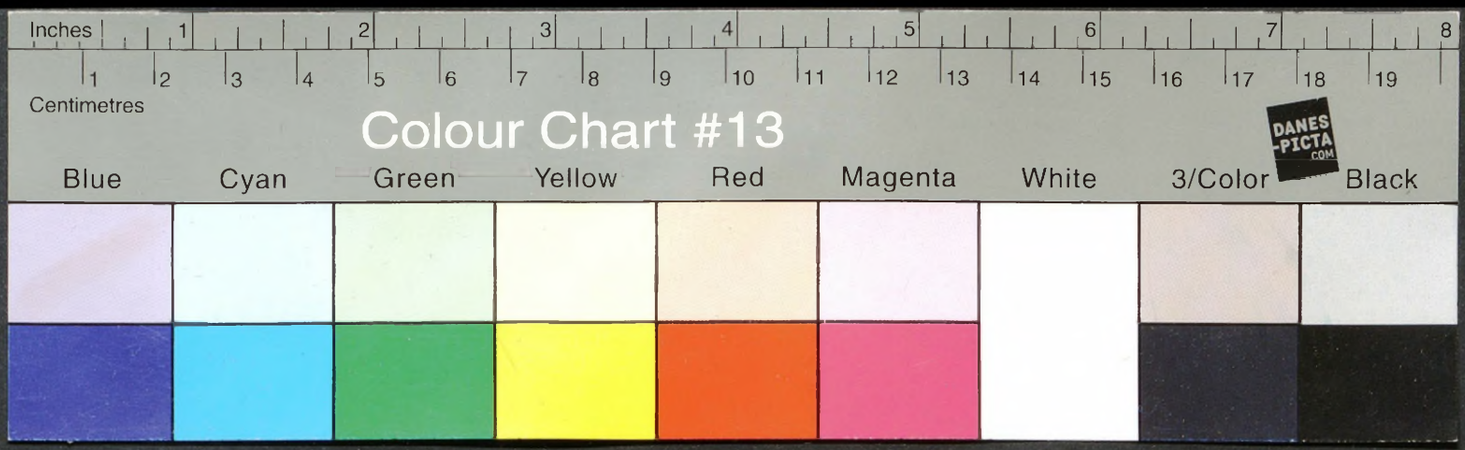



WŁADYSŁAW GINDRICH

# POLSKA A MORZE

NAKŁADEM TYGODNIKA
POLSKA GOSPODARCZA
WARSZAWA, ELEKTORALNA 2.
1932



WŁADYSŁAW GINDRICH

# POLSKA A MORZE

NAKŁADEM TYGODNIKA
POLSKA GOSPODARCZA
WARSZAWA, ELEKTORALNA 2.
1932

Dub 69261 B

WŁADYSŁAW GINDRICH

# POLSKA A MORZE

NAKŁADEM TYGODNIKA
POLSKA GOSPODARCZA
WARSZAWA, ELEKTORALNA 2.
1932

325(438)

Biblioteka Wojsk. Inw. P. 43239/2

Zakł. Graf. B. Pardecki i S-ka. Warszawa, Żelazna 56, telefon 322-00.

# POLSKA A MORZE

M.B.P.
im. W. Reymonta
w Łodzi

Dublet do ——



# *TA KSIĄŻKA!*

*(ZAMIAST WSTĘPU)*

*Książka p. Gindricha została napisana w tym celu, ażeby dać młodemu Polakowi wiązankę wiadomości o tych wszystkich sprawach gospodarczych, politycznych, naukowych i organizacyjnych, jakie z chwilą wskrzeszenia Państwa Polskiego i odzyskania dostępu do morza, wysunęły się na czoło zagadnień, związanych z odbudową gospodarstwa narodowego.*

*Rozwój stosunków gospodarczych opiera się na zasadzie wymiany międzynarodowej, a kształtowanie się cen światowych zmusza państwowe organizmy gospodarcze do świadomego poszukiwania najtańszych kosztów przewozu i swobody wyboru środków i dróg transportu.*

*Gdzież jest największa swoboda w wyborze środków i dróg przewozu?*

*Wystarczy popatrzeć na mapę Polski, aby zrozumieć, gdzie jest wolność handlu polskiego oraz, aby zdać sobie sprawę z tego, że kontynentalne granice naszego kraju w procesie wymiany dóbr odgrywają przeważnie rolę bierną, ponieważ niektóre kraje sąsiednie traktują towary polskiej produkcji, jako konkurencję szkodliwą i dla siebie niebezpieczną.*

*Wolność jest tylko na morzu,*

*Wolność handlowa i polityczna.*

*Nietylko wolność.*

*Dokądkolwiek dotrze statek płynący pod polską banderą, kierowany przez kapitana polskiego — gdziekolwiek na kuli ziemskiej zębata kotwica polska zahaczy się o dno egzotycznego morza — rodzi się tam nietylko możliwość bezpośredniego poznania odległego kraju większa, niż w każdym innym wy-*

*padku, oraz możność nawiązania nowych stosunków gospodarczych, politycznych i społecznych, ale przedewszystkiem okazja pokazania światu Polski takiej, jaką ona jest w istocie, Polski pracującej, walczącej, twórczej, dającej wyraz tężyźnie narodu polskiego, wbrew wrogiej nam propagandzie, która stara się państwo nasze zohydzić i skarykaturować.*

*W jednym z portów północnej Afryki, turysta polski próbował z trudem wyjaśnić miejscowemu obywatelowi, gdzie jest Polska i co to za kraj — Polska. Przypadkowo podczas rozmowy padło słowo: Gdynia—port. To jedno słowo wystarczyło dla zrozumienia, że tam jest Polska, gdzie jest Gdynia, gdyż cudzoziemiec ten widział statki płynące pod polską banderą z portu macierzystego Gdynia.*

*Tam jest Polska, gdzie jest Gdynia i gdzie znajduje się centrum polskiego transportu morskiego.*

*I jeszcze coś innego daje nam morze.*

*Możliwość wszechstronnego rozwoju sił narodu w tych kierunkach, w których hartowały się inne narody, a które przedrozbiorowe społeczeństwo polskie nieopatrznie i małodusznie zaniedbało.*

*Nie dość jest bić się dzisiaj w piersi. Trzeba odrabiać stracone możliwości.*

*Mamy do tego prawo historyczne, geograficzne, etnograficzne i polityczno-moralne, bo utrzymaliśmy się przy brzegu morskim do ostatniego dnia naszej niewoli, bo emancypację gospodarczą wywalczyliśmy sobie przedewszystkiem przez aktywne wykorzystanie Gdyni i Gdańska, bo wszystkie ataki gospodarcze i polityczne ze strony naszych wrogów zawsze rozbijały się na kamiennych wybrzeżach portu gdyńskiego.*

*Wreszcie mamy obowiązek walczyć o wolny dostęp do świata, bo dusimy się w ciasnocie naszego terytorjum, bo tylko wielka prężność gospodarcza produkcji rolnej i przemysłowej, oparta na swobodnej wymianie handlowej — może uczynić z Polski pozytywny czynnik rozwoju gospodarczego świata i społecznego ludzkości.*

*To polskie prawo do miejsca własnego pod słońcem dokumentowaliśmy nietylko krwawym protestem żołnierza i rewolucjonisty w wieku XIX i XX, ale znojną kalwarją zaznaczyliśmy na szlakach emigracji chłopskiej, sezonowych ro-*

*botników, na kartach dziejów prac naszych geografów, przyrodników, podróżników, wreszcie kupców, inżynierów i urzędników, którzy pod imieniem obcych państw, dawali świadectwo polskiej energji, pracując dla cywilizacji powszechnej i ideałów ogólnoludzkich.*

*Odrodzenie państwa polskiego zakończyło ten okres pracy pod obcą maską. Dzisiaj Polska może i musi pracować dla swego dobrobytu i dla swego imienia. Dzisiaj każdy obywatel — chłop, rzemieślnik, żołnierz czy marynarz, inżynier czy kupiec — winien wiedzieć, że jego praca łączy się w jeden wątek wysiłku uruchamiającego całe gospodarstwo. Nie da się wyodrębnić owoców pracy na morzu od pracy na roli. Nie można wygrać wojny na lądzie, przegrywając na morzu. Nie można być wolnym na szlakach powietrznych a związanym i ograniczonym na szlakach morskich. Wolność jest jedna i powaga państwa, narodu i wodzów jego jest jedna i niepodzielna.*

*Dlatego więc napisano tę książkę, aby dawała ona również świadectwo prawdzie i aby rozwijała myśl polską — państwową i oświecała młode pokolenie, które niedługo ma stanąć w szeregach pracujących.*

*Dzieją się rzeczy historyczne — nie na miarę dziesiątków lat, lecz w skali wieków: budujemy Polskę na morzu, budujemy z betonu i stali.*

*Głowa państwa polskiego na polskim statku z polskiego portu jedzie, by składać wizyty w innych państwach. Szef polskiej armji na polskim wojennym okręcie opływa dwa kontynenty.*

*Polscy mężowie stanu budują port i flotę i miasto nad brzegiem Bałtyku, tysiącami nici łącząc najdalszy zakątek kraju z Gdynią i Gdańskiem.*

*Czy wiele mamy takich wspomnień w kronikach przedrozbiorowych?*

*Wiemy dobrze, że zabrakło w dziejach siły skupiającej rozproszoną energję społeczeństwa, chociaż nie brakło ludzi uczonych, przestrzegających przed zaniedbaniem spraw morskich.*

*Polska niepodległa nie odrazu zabrała się do pracy na wybrzeżu, ale wezwana do walki — stanęła karnie do pracy, rok po roku odrabiając dawne zaległości.*

*Wiele pracy, miłości i woli złożyło się na dotychczasowe rezultaty. Wiele pracy i uporu jeszcze trzeba, aby umocnić, co zrobiono, wiele miłości i ofiarności, aby pójść dalej.*

*Praca p. Gindricha, która, w miarę rozwoju naszych interesów morskich, w wydaniach przyszłych niewątpliwie potrzebować będzie uzupełnień, jest tą książką o nowej Polsce, która z niebytu politycznego została wyrąbana polską szablą. Jest ona napisana dla Polaka, urodzonego już na wolnej ziemi, wychowanego w polskiej szkole.*

*Oddając młodemu czytelnikowi tę książkę, składam mu razem z Autorem i wydawnictwem życzenia, aby związała go z morzem polskiem tysiącznemi, nierozerwalnemi nigdy węzłami!*

*J. KOŻUCHOWSKI*
*Prezes Ligi Morskiej i Kolonjalnej.*

I.

## CZEM JEST MORZE W ŻYCIU NARODU?

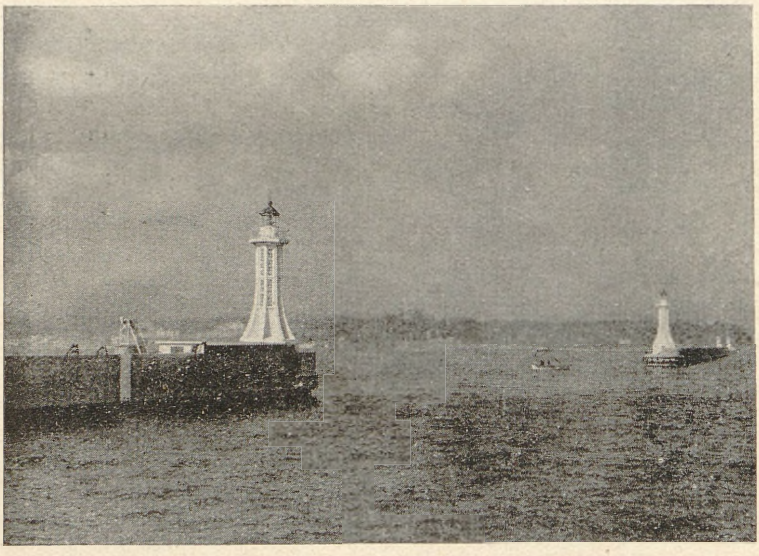
W połowie mierzei wiślanej, oddzielającej zalew wiślany od Bałtyku była wytknięta niegdyś granica Rzeczypospolitej od Prus Książęcych i tam na wyniosłej wydmie, która po dwu stronach opadała ku morzu i tylko wąską smugą łączyła się z polską ziemią, założono osadę zwaną Koniec Polski. Widać ją jeszcze dziś na mapie Prus Wschodnich pod nazwą skróconą „Polski". Ten punkt graniczny na bezludnem pustkowiu, wśród dwu mórz, uważali nasi ojcowie za najdalszy kres Rzeczypospolitej i prawdziwy koniec Polski; dalej na wschód ciągnęła się pruska część mierzei, a wokoło od północy i południa rozlewało się morze, które wydawało się wówczas bardziej obcym światem od sąsiedniej ziemi pruskiej.

Dzisiaj żaden punkt naszego wybrzeża nie robi na nas takiego wrażenia, jakoby tam ostatecznie kończyła się Polska i zaczynały zupełnie obce światy. Przedewszystkiem morze jest wyraźnie polskie, jak daleko sięgniemy okiem na widnokręgu. Uwijają się po niem łodzie rybackie z pobliskich wsi kaszubskich, przesuwają się duże statki, wioząc towar polski, naładowany w Gdańsku i Gdyni; statki bywają zazwyczaj narodowości obcej, ale coraz częściej widzimy na nich banderę polską, na pokładzie stoi załoga, złożona z Polaków rodowitych. Wydmy Helu, pokryte rojami letników, są dziś interesującem ogniskiem polskiego życia i bynajmniej nie widać na nich nastroju kresowego.

Jednak nietylko wybrzeże, ale i samo morze wywiera obecnie na Polaków tak silną atrakcję, że uważamy je za szczególnie cenne dziedzictwo i w całym narodzie szerzy się półświadomie odczucie, że na tym właśnie odcinku jest możliwe i konieczne prawdziwe powiększenie Ojczyzny.

Nietylko najbliższe morze, ale i dalekie wody oceanu nie są już dla nas pustkowiem egzotycznem. Żyją w kraju set-

ki tysięcy współobywateli, którzy po długich wędrówkach wrócili na ojczystą ziemię, przejechawszy przez ocean nie jeden raz. Daleko więcej jest takich, którzy bezpośrednio, czy pośrednio żyją z morza, wyrabiając produkty, przeznaczone na eksport zamorski, pracując w takich tartakach, fabrykach, kopalniach, w których praca wre tylko dzięki handlowi morskiemu. W okresie od odzyskania niepodległości odpłynęło z Gdańska i Gdyni na daleką wędrówkę za chlebem dziewięćset tysięcy obywateli, nie licząc miljonów, które musiały puścić się na tę samą drogę przed Wielką Wojną.

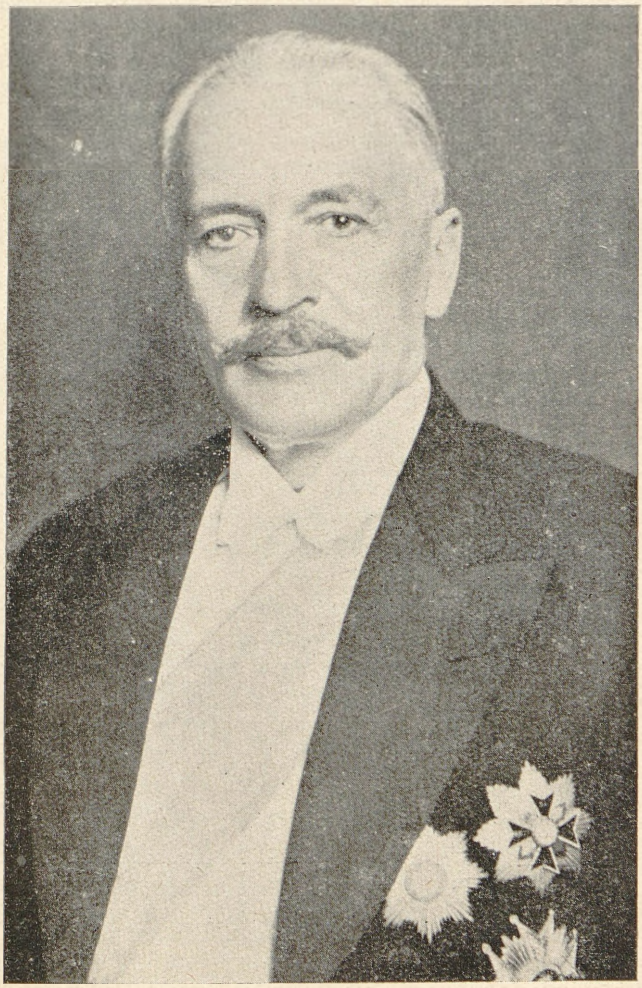


Gdynia, wjazd do portu. Na głowiznach falochronów latarnie morskie.

Morze jest zatem nietylko okazałym symbolem zwycięskiego zjednoczenia Ojczyzny, ale ważnem źródłem naszego powszedniego życia, które znalazłoby się w prawdziwej opresji, gdyby dostęp do tego źródła został przerwany choćby na krótko.

Tym nowym i dopiero powstającym warunkom życia polskiego poświęcona jest niniejsza praca, oparta na źródłowych materjałach czujnego orędownika morskich spraw Polski: Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Będą w niej przedstawione rozmiary rewolucji pokojowej i dobroczynnej, jakiej dzięki morzu ulega gospodarstwo narodowe, a wraz z niem nasza zdolność do czynu i świadomość własnej siły.

Wstępujemy bowiem w nową epokę, kiedy nasz naród nie szuka pokoju w zaciszu wiejskiem, ale próbuje swoich sił na szerokiej arenie świata, korzysta chętnie z usług innych narodów, zdolny jest do świadczeń wzajemnych, to też mimo wszystkie trudności, zdobywa Polska równie wybitną po-



*Prezydent Rzeczypospolitej Prof. Ignacy Mościcki.*

zycję w świecie, jaką miała dawna Rzeczpospolita w okresach największej świetności.

Nie jest to jednak błogi odpoczynek na łonie szczęśliwej Ojczyzny, jaki był możliwy w dawnych wiejskich stosunkach

po zebraniu plonów obfitego żniwa. Nowe życie polskie odbywa się po linji wielkiego oporu i wśród przeszkód i przeciwności. Ponieważ tak wiele naszych interesów wiąże się z morzem, zły sąsiad przybiera taką postawę, aby te interesy i sam dostęp do morza uważano ciągle za zagrożone. Więc rozmiary tych interesów muszą ciągle rosnąć, żeby się utrzymać wobec konkurencji coraz trudniejszej. Życie nowej Polski jest bogatsze i bardziej wytężone, ale o tyle też niebezpieczniejsze i tem samem zbliża się do warunków, w jakich od wieków żyją narody Zachodu; w ten sposób oddalamy się jednak na szczęście coraz więcej od stosunków, jakie zbyt długo trwały w dawnej Polsce i zakończyły się rozbiorami.

Dawne społeczeństwo, nawskroś wieśniacze, wydało obcym nietylko żeglugę i obronę wybrzeża, ale i wewnętrzny handel krajowy. Dzisiaj Polska odzyskała tylko skrawek wybrzeża z dawnych posiadłości nadmorskich, mimo to interesy morskie rosną z każdym rokiem, bo potrzeby gospodarstwa, nasze ambicje, znajomość świata są zupełnie inne, niż w wiekach ubiegłych.

Nie znaczy to jednak, żeby dokonane postępy były dziełem ekspansji żywiołowej, lub by samorzutna inicjatywa handlujących odegrała tu rolę rozstrzygającą. Życie gospodarcze idzie zazwyczaj utartemi drogami po linji najmniejszego oporu, jeśli wola wyższa nie nadaje mu nowego kierunku.

Drogi handlowe, przechodzące przez Polskę, zbiegały się w Berlinie i ta tendencja ustaliła się od dość długich lat. Zrozumiałe zatem jest, że ten sam kierunek przybierał handel w pierwszych latach po odbudowaniu Polski, że przez 7 lat postępowało bardzo wolno wyzwolenie gospodarstwa polskiego z pod kontroli i hegemonji niemieckiej, choć i w tym czasie były podejmowane próby ku celowej polityce ekonomicznej. Wybuchały jednak ciągle przesilenia finansowe, rujnując na parę nawrotów dorobek lat poprzednich.

W ciągu ostatnich kilku lat została ufundowana samodzielność naszego gospodarstwa narodowego i wytrzymuje ona z powodzeniem dość ciężkie próby. W tym czasie wyszła Polska zwycięsko z wojny ekonomicznej, wypowiedzianej przez Niemcy, co więcej, dzięki niej nawiązała nowe stosunki w krajach zamorskich i w rezultacie dawna zależność od Niemiec jest zlikwidowana w dużej części.

Opinja polska jest przejęta entuzjazmem dla morza od chwili odzyskania niepodległości. Już w pierwszych jej latach czyniono raz po raz próby ku wzmocnieniu naszej pozycji na wybrzeżu. Nie było jednak konsekwentnej poli-

tyki ekonomicznej, w ówczesnych zaś ciężkich warunkach finansowych była ona wprost niemożliwa, to też dorywcze wysiłki dawały nikłe rezultaty i na początku 1926 r. nie wyglądał okazale nasz dorobek na wybrzeżu.



*Marszałek Polski Józef Piłsudski.*

Te dotkliwe braki, zostały naprawione w ostatnich kilku latach. Pracując z największym pośpiechem w obliczu niebezpieczeństwa, pobudowano wówczas na wybrzeżu prawdziwe warownie polskości, stworzono flotę handlową dość pokaźnych rozmiarów, zniewolono Gdańszczan do liczenia się z naszemi interesami. Przed kilkoma laty Rzeczpospolita

miała za sobą tylko Traktat i prawo etnograficzne, zresztą w obronie naszego morza byliśmy wyraźnie odosobnieni. W okresie rządów Marszałka Piłsudskiego zostały nawiązane z narodami zamorskiemi nowe węzły solidarności, dzięki którym możemy dziś patrzeć Niemcom na ręce czujnie, ale spokojnie. Co ważniejsze, dzięki konsekwentnej polityce gospodarstwo polskie jest związane z morzem mocnemi węzłami i dokazało prawdziwego cudu, gdy z rozbieżnych dążeń i ekscentrycznych interesów, które poprzednio koncentrowały się częściej w Berlinie niż w Warszawie, powstało mimo wszystko gospodarstwo narodowe polskie. Potwierdziła się uwaga geografów, że interesy morskie spajają w zwarte społeczeństwo taki naród, który trzyma się morza, czyniąc to wytrwale i umiejętnie. Obrona morza stała się nietylko wielkim interesem materjalnym, ale potężną wolą, która utrzymuje nas w pozycji narodu oświeconego i zdolnego do poświęceń dla wielkiej sprawy. Nieugięta wola Rządu i społeczeństwa sprawiła to, że dziś w obliczu nieprzyjaciela nie jesteśmy moralnie rozbrojeni, a materjalnie jesteśmy przygotowani coraz lepiej na wszystko, co nastąpi.

II.

## LOSY POMORZA.

### POLSKOŚĆ POMORZA.

Pomorze było wielokrotnie celem najazdów ludów wędrownych, ale ta sama ludność utrzymuje się stale w tym kraju od niepamiętnych czasów. W wieku XVII zdobył przewagę język niemiecki na dużej połaci Pomorza, która obecnie należy do Prus. Na Pomorzu nadwiślańskiem utrzymał się język polski wśród rdzennej ludności kraju. Stare nazwy geograficzne są polskie, prócz kilku litewskich, które zachowały się na pograniczu, gdzie Pomorzanie stykali się z ludami pruskiemi. Nazwy niemieckie zjawiają się tam dopiero w wieku XIII od czasu podboju krzyżackiego. Historycy niemieccy powołują się chętnie na fakt, że tamtędy wędrowali ze Skandynawji Gotowie, potem Longobardowie, zanim osiedlili się na południu Europy. Wiadomo zresztą pozytywnie i dokładnie, że koloniści niemieccy zaczęli napływać na Pomorze dopiero w wieku XIII i że po dużym napływie żywiołu niemieckiego nastąpił równie mocny odpływ. W rezultacie Niemcy tworzą dzisiaj w województwie pomorskiem ledwie jedną dziesiątą ludności.

### NIEMCY — ELEMENTEM NAPŁYWOWYM DOPIERO W XIII WIEKU.

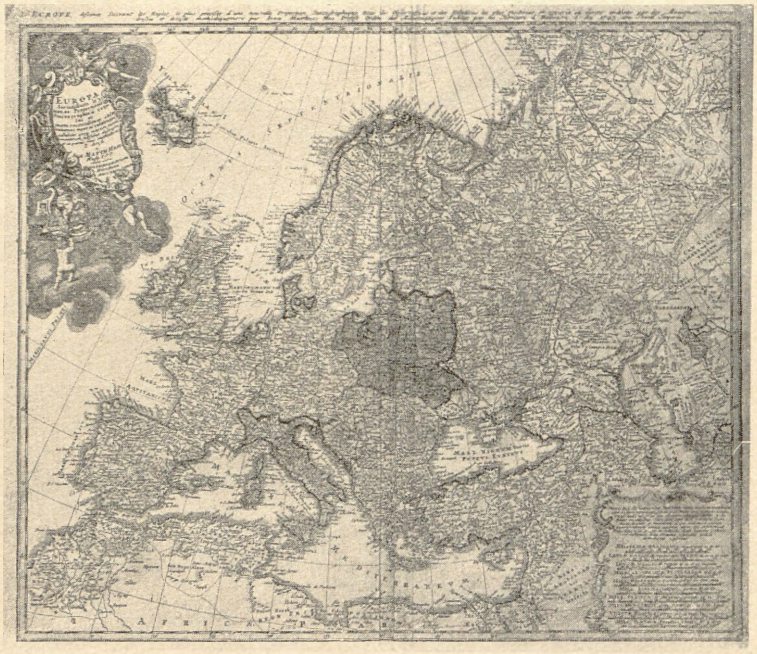
Okręty niemieckie ukazały się na naszem wybrzeżu nie wcześniej od kolonistów, a więc dopiero w XIII wieku. Do tego czasu na wodach Bałtyku kołysały się kutry kaszubskie, statki rybackie Słowian nadodrzańskich, okręty korsarskie lub kupieckie duńskie i skandynawskie.

Nie wiemy jak odległa jest starożytność języka polskiego na Pomorzu tem mniej, że na wybrzeżach Bałtyku odbywały się szerokie przesunięcia językowe nawet wówczas, gdy główna masa ludności pozostała na miejscu. Pretensje do starożytności mógłby mieć nad dolną Wisłą język litewski,

który w epoce przedhistorycznej rozpościerał się na naszych ziemiach znacznie szerzej niż w nowej epoce. Język niemiecki zjawia się na Pomorzu w wieku XIII wraz z pierwszymi kolonistami, którzy napływali z krajów saskich.

DUŃCZYCY PANAMI BAŁTYKU.

Wiadome są natomiast najazdy innego narodu germańskiego, Duńczyków. Oni panowali na Bałtyku w wiekach X i XI, urządzali częste wyprawy na Pomorze i byli niebezpiecznymi współzawodnikami Polski na wybrzeżu. Niem-



Mapa polityczna Europy w r. 1743.

cy, którzy rozpoczęli właśnie podboje nad Łabą, byli wówczas narodem dalekim. To też w Niemczech szukali Piastowie pomocy przeciw Duńczykom i na tem tle zrozumiałe jest, że zarówno Mieszko I, jak i Bolesław Chrobry starali się o dobre stosunki z cesarzami niemieckimi. Zmieniły się one gruntownie w wieku XII, gdy Wendowie nadodrzańscy ulegli podbojowi niemieckiemu, który dotarł wówczas do Odry w okolicy Berlina.

ZWIERZCHNICTWO PIASTÓW.

Pomorzanie byli zarówno językiem jak typem fizycznym najbardziej pokrewni Polanom, którzy mieszkali na południe od Noteci. Choć przedzielała ich bagnista dolina rzeki, związki polityczne między obu gałęziami tego samego szczepu były tak stare, jak znana nam historja. Najdawniejsi książęta z rodu Piastów panowali nie tylko w Poznaniu i Gnieźnie, ale i na Pomorzu, lecz zwierzchnictwo ich nie było samowładne, bo byli tam również miejscowi książęta. Podobne stosunki utrzymały się na Pomorzu przez wiek XII i XIII nawet wówczas, gdy Bolesław Krzywousty zapanował nad całem Pomorzem i zaprowadził tam organizację kościelną, podlegającą metropolji gnieźnieńskiej.

W niespełna dziesięć lat po śmierci Krzywoustego (1148), na podstawie bulli papieża Eugenjusza, Pomorze nadwiślańskie wraz z Gdańskiem powierzone zostało opiece duchownej biskupa kujawskiego i w tej djecezji pozostało przez długie czasy.

ZAMĘT PO ŚMIERCI BOLESŁAWA KRZYWOUSTEGO.

Rozpadnięcie się Państwa Polskiego po śmierci Bolesława Krzywoustego miało dla Pomorza najbardziej opłakane skutki. Pomorze nadodrzańskie, w którem Bolesław Krzywousty pozostawił ks. Warcisława jako lennika, nie mając znikąd pomocy, uległo i złożyło hołd cesarzowi niemieckiemu Rudobrodemu. Niemcy w lot pojęli możliwe skutki tego kroku i wpływami swojemi wymusili na papieżu odłączenie biskupstwa szczecińskiego od gnieźnieńskiego. Był to początek końca panowania Polski nad Odrą.

Pomorze nadwiślańskie, podzielone na szereg państewek, nie mogło się również ostać czyhającym niebezpieczeństwom.

I tak król duński Waldemar, atakując od strony Gdańska, zmusza najpotężniejszego wówczas księcia pomorskiego Mszczuja do złożenia mu hołdu. Leszek Biały stara się wprawdzie ponownie połączyć Pomorze z Polską, ale następca Mszczuja Świętopełk II odmawia mu posłuszeństwa, wobec czego wybucha wojna. Kończy się ona z chwilą skrytobójczego zamordowania Leszka Białego. Wtedy do decydującego głosu na Pomorzu dochodzi osiedlony przez Konrada Mazowieckiego krwawy Zakon Krzyżacki (1226). Nie dla uśmierzenia Pomorza wobec Polski zostali sprowadzeni Krzyżacy, bo z tą sprawą sama Polska dałaby sobie doskonale radę: powołani oni zostali poto, aby niedostępnych dotychczas Prusaków nawrócić na wiarę chrześcijańską.

ZAKON KRZYŻACKI.

Sprowadzenie Zakonu do Polski było największym błędem politycznym w ciągu naszych dziejów.

Nie przypuszczał wtedy Konrad Mazowiecki, że osadza w kraju drapieżników, których tak trafnie miał później scharakteryzować Długosz, jako „Latrones cruce signati", czyli zbójów znaczonych krzyżem, i nie przewidywał, że Zakon stanie się placówką niemiecką i wyrośnie wkrótce na groźnego wroga Polski.

Wnet po osadzeniu Zakonu w ziemi Chełmińskiej pomiędzy Wisłą, Ossą i Drwęcą zyskują rycerze Marji Panny cenny dokument od papieża, iż podlegają jedynie cesarzowi niemieckiemu.

Gdy przy pomocy Piastów Prusacy zostali pokonani i ujarzmieni, zwrócił się Zakon przeciw Pomorzu.

Ówczesny książe gdański Światopełk stanął wobec groźnego niebezpieczeństwa. Pozostawiony sam sobie, nie mogąc znaleść żadnego poparcia w Polsce, zwłaszcza, że papież stał po stronie Krzyżaków, łączy się ze świeżo nawróconymi Prusakami i wywołuje powstanie, które mogło na zawsze złamać potęgę Zakonu. Ale znów papież staje po stonie Krzyżaków i pośredniczy w zawarciu pokoju, którego mocą Światopełk zatrzymuje lewy brzeg Wisły, Prusy zaś przypadają Zakonowi.

DAROWIZNA STANÓW POMORSKICH.

Pod koniec XIII wieku książęta pomorsko-gdańscy wymierają. Ostatni z nich umiera w r. 1294 i całe Pomorze darowuje bratankowi Bolesława Pobożnego, Przemysławowi. Stany pomorskie zatwierdzają ową darowiznę dobrowolnie, co świadczy, że ich poczucie pokrewieństwa z Polakami utrzymywało się nadal. Przemysław koronuje się jako król polski i książe pomorski; jednakowoż w kilka miesięcy później zostaje przez Niemców zamordowany skrytobójczo.

Władysław Łokietek, któremu dane było zespolenie w jednem ręku części spuścizny Bolesława Krzywoustego, nie zrezygnował nigdy z praw do Pomorza. To też koronuje się jako król polski i książe pomorski. Trzykrotnie wkraczał do Gdańska w 1298, 9, 1306 i z entuzjazmem przyjmowany był przez Gdańszczan, pomimo, iż już wówczas kolonja niemiecka stanowiła znaczny odsetek mieszkańców tego miasta.

Za panowania obu Wacławów czeskich (podczas wygnania króla Łokietka) w Gdańsku rządzili Niemcy. Z podu-

szczenia margrabiów brandenburskich, Niemcy gdańscy wywołują powstanie przeciwko Polsce. Załoga polska obroniła się, mieszczanie gdańscy jednak wpuszczają brandenburczyków do miasta. Nastąpiły układy za pośrednictwem Zakonu, na mocy których brandenburczycy odstąpili od Gdańska, jednakowoż zamek gdański miał być obsadzony przez Krzyżaków aż do chwili wykupienia go przez Polskę. Działo się to w dwa lata po ostatnim pobycie Łokietka w Gdańsku, t. j. w r. 1308.




Gdańsk w XVII wieku.

RZEŹ GDAŃSKA.

W tym pamiętnym 1308 roku wymordowali Krzyżacy około 10.000 mieszczan gdańskich, nie szczędząc dzieci i kobiet. Miasto wydano na pastwę płomieni. Tu ujawniło się właściwe oblicze Zakonu. 8949

Żywioł polski w Gdańsku koncentrował się dookoła polskiego klasztoru OO. Dominikanów, którzy wznieśli tu z początkiem XIII stulecia wspaniały kościół. To też celowo rzeź gdańska została dokonana w sam dzień Patrona Zakonu św. Dominika, kiedy tłumy wiernych zjeżdżały do miasta.

Następnie zdobyli Krzyżacy kolejno Tczew, Świecie i inne miasta pomorskie. Papież wydaje wyrok, na mocy którego Zakon pod klątwą ma zwrócić Polsce Pomorze, Krzyżacy jednak, czując silne poparcie u cesarzy niemieckich, pozostali mimo to panami kraju. Połączywszy się następnie z Kawalerami Mieczowymi, panują właściwie nad Bałtykiem południowym od Wisły aż do Dźwiny.

Po krwawej rzezi gdańskiej Zakon obrał ujście Wisły za swoją stałą siedzibę, a wielki mistrz krzyżacki przenosi się z Wenecji do Malborga.

POCZĄTKI UNJI POLSKO-LITEWSKIEJ.

Władysław Łokietek powziął wtedy plan połączenia się przeciw Zakonowi z pogańską i zagrożoną przezeń Litwą; córka księcia litewskiego Aldona, poślubiła syna Władysławowego — Kazimierza.

W dwa lata po rozgromieniu części armji krzyżackiej pod Płowcami, Łokietek umiera, pozostawiając państwo synowi swemu Kazimierzowi, któremu historja nadała przydomek Wielkiego.

DZIEŁO KAZIMIERZA WIELKIEGO.

Kazimierz Wielki, obejmując dziedzictwo Władysławowe, znalazł się w położeniu ciężkiem. Kraj cały zrujnowany dwuwiekowem bezpaństwem, skarb zupełnie pusty, ludność polska zdziesiątkowana, wielkie połacie kraju zalane kolonistami niemieckimi — wojna z potężnym Zakonem nieukończona, niechęć zniemczałych książąt śląskich — oto w kilku słowach sytuacja polityczna i gospodarcza.

W Wyszehradzie r. 1335 Kazimierz zrzekł się Pomorza, odzyskując Kujawy i ziemię Dobrzyńską. Opinja kraju zwraca się przeciw królowi, a nawet długo jeszcze potem rozbrzmiewała piosenka, powstała wskutek tego paktu: „Królu Kazimirze, nigdy nie żyj w mirze z Prusakami, aż odzyszczesz Gdańsk“. Okupiwszy tą wielką ofiarą pokój, król Kazimierz zabrał się do odbudowania gospodarczego kraju. Jakie były jego wyniki to wszyscy wiemy; tej to pracy zawdzięcza Kazimierz przydomek Wielkiego. Dziś z perspektywy wieków powiedzieć można jedno: Gdyby nie dzieło Kazimierza Wielkiego — nie byłoby Grunwaldu!

Związek pomiędzy Polską a Litwą przygotowany był już przez Władysława Łokietka, a ostrze jego skierowane było przeciw Zakonowi Krzyżackiemu, którego istnienie uzasadnione było obecnie jedynie tem, aby nawrócić pogańską Litwę. Nie przewidzieli jednak politycy krzyżaccy, że poza ich plecami dokona się akt, który podetnie podstawy ich bytu. Litwa z rąk Polski przyjęła chrzest dobrowolnie. Równocześnie małżeństwo Jadwigi z Władysławem Jagiełłą podcinało doszczętu rację istnienia Zakonu na wybrzeżu bałtyckiem i wogóle w krajach leżących w promieniu polskich wpływów. Do rozprawy wojennej dojść musiało i obie strony zdawały sobie z tego sprawę.

NIEWYZYSKANE ZWYCIĘSTWO.

Wielkiego zwycięstwa pod Grunwaldem nie wyzyskano dostatecznie. Zakon zatrzymał w dalszym ciągu Pomorze i Gdańsk, stracił na rzecz Polski Żmudź i ziemię Dobrzyń-

ską, pomimo, iż dobrowolnie poddały się Polsce miasta — Olsztyn, Niborg, Szczytno, Nowe Miasto, Olsztynek, Toruń, Ostróg, Elbląg, Królewiec i in. A jakże zachował się Gdańsk? Przed Grunwaldem posiłkował armję krzyżacką znacznym zastępem, ale po walnem zwycięstwie Polski przeszedł na jej stronę, albowiem wszystkie pozory zdawały się świadczyć, że Zakon raz na zawsze zdruzgotany. Wysłał nawet do Władysława Jagiełły poselstwo z prośbą o wcielenie miasta do Polski.

Tym razem jednak Gdańszczanie przeliczyli się. Zakon nie był jeszcze zniszczony a posłowie gdańscy po powrocie do miasta (Konrad Letczkow, Albrecht Hecht i ratman Bartłomiej Gross) zostali zamordowani w sposób okrutny, ciała zaś ich wydano dopiero w tydzień po morderstwie.

Związek Polski z Litwą, wzrost potęgi państwa polskiego wywołał duże poruszenie wśród Polaków pomorskich. Na 13 lat przed bitwą grunwaldzką najbardziej patrjotyczna ziemia Chełmińska zakłada Związek Jaszczurczy przeciw Krzyżakom.

Po zwycięstwie trwała w dalszym ciągu prawie nieustannie wojna podjazdowa na granicy polsko-krzyżackiej. W r. 1440 kilkanaście miast pomorskich z Gdańskiem na czele organizuje w Kwidzyniu Związek Pruski, który śle do Kazimierza Jagiellończyka poselstwa, błagające o wcielenie Pomorza do Polski.

Jeżeli akcji tej patronował Gdańsk, to dlatego, że Zakon, wyczerpany wciąż trwającą wojną, a nie czując mocnego gruntu pod nogami, rozpoczął w mieście gospodarkę prawdziwie rabunkową. Ograniczenia handlowe, cła, kontrybucje i inne represje, wtrąciły miasto wprost w nędzę, którą zwalczyć można było jedynie w połączeniu i z oparciem o państwo polskie.

### WOJNA 13-LETNIA.

Za panowania Kazimierza Jagiellończyka wybucha wreszcie 13 to letnia wojna z Zakonem, zakończona pokojem w Toruniu 1466, w której wyniku wszystkie zagrabione prowincje polskie wracają do Macierzy.

Już w pierwszym roku wojny mistrz krzyżacki v. Erlichshausen opuścił Malborg i udał się do Królewca, dokąd też przeniesiona została stolica Zakonu.

### WYNAGRODZENIE GDAŃSKA.

W nagrodę za pomoc i wierność Gdańska Kazimierz Jagiellończyk nadał miastu wielkie przywileje. Zostawiając dla Polski jedynie zwierzchnictwo nad morzem, Kazimierz

nadał Gdańskowi zupełną autonomję pod względem prawodawczym, sądowniczym, jak i skarbowym (własna moneta), rozszerzył znacznie granice miasta, przyznał mu wreszcie wolną rękę w stosunkach z państwami zagranicznemi.

KSIĄŻĘTA NIEMIECCY — WIELKIMI MISTRZAMI ZAKONU.

Ostateczne zwycięstwo Polski nad Zakonem wywołało konsternację w kołach niemieckich; zrozumiano, że wymknąć się mogą, poza Pomorzem królewskiem, również i Prusy Wschodnie. Dlatego też Niemcy postanowili obsadzać odtąd stanowiska w. mistrzów Zakonu książętami niemieckimi: i tak w r. 1510 wybrany został margrabia brandenburski Albrecht Hohenzollern, który w myśl życzeń swoich mocodawców uchylił się od złożenia hołdu Zygmuntowi I i zażądał zwrotu szeregu miast i ziem.

Wówczas Zygmunt I postanowił zmusić go do posłuszeństwa orężem. Po rozgromieniu przez armję polską wojsk niemieckich, w. mistrz Albrecht złożył hołd królowi Zygmuntowi na rynku krakowskim (1525), ale już nie jako w. mistrz, lecz lennik świecki.

„HOŁD PRUSKI“ MATEJKI.

Moment ten unieśmiertelnił plastycznie genjalny nasz malarz Jan Matejko, w obrazie p. t. Hołd Pruski (znajdującym się obecnie w Muzeum Narodowem w Krakowie). Widzimy tu księcia pruskiego zginającego kolana przed Majestatem Rzeczypospolitej, piękną postać króla Zygmunta I na tle sylwetki kościoła Panny Marji w Krakowie. Jednakowoż mistrz malarstwa polskiego, nietylko malarz, ale i głęboki patrjota, doskonały znawca historji polskiej, u stóp króla Zygmunta umieścił nadwornego błazna, Stańczyka, słynnego zarówno z dowcipu jak i rozumu politycznego, jako symbol, że aktem hołdowniczym pruskim, mocą którego dotychczasowe lenno zakonne przeistaczało się w lenno świeckie, popełniono nowy błąd historyczny.

Postać Stańczyka, któremu Mistrz Matejko nadał swoje rysy, pełne melancholijnego zamyślenia, pełne tragizmu, miały być odzwierciadleniem tej części opinji współczesnej, która hołd pruski z r. 1525 uważała za jeden z dalszych etapów niepowodzeń polskich nad Bałtykiem. Zamiast zgnieść hydrę w kolebce, nadawało się jej świeckie prawa polityczne. A oto jak pisze o tem jeden z najgłębszych umysłów politycznych XVI w. biskup Hozjusz:

„Powiedz, ktokolwiek przeczyta te sprawy
Czyli nie nazwiesz M o n a r c h ę  s z a l o n y m
Co mogąc łatwo skończyć z zwyciężonym
Wzrok mu swój wolał okazać łaskawy? — ”

Niemałą rolę w tym akcie dziejowym odgrywał fakt, że Albrecht brandenburski, jako protestant, tem samem łączył się z północną, protestancką już wtedy, częścią cesarstwa niemieckiego.

### POSKROMIENIE ZAMIESZEK RELIGIJNYCH I STATUTY ZYGMUNTOWSKIE.

Nowinki religijne, protestanckie, modne wówczas w całej Europie, zawitały również do Gdańska, i znalazły tu podatny grunt w niemieckiem mieszczaństwie. Powstały spory, wreszcie bójki, zamieszki uliczne — rebelja. Zygmunt I, nie czekając na dalsze komplikacje, wkracza z wojskiem do Gdańska i uśmierza bunty z dziwną dla dynastji Jagiellonów surowością. Kilkunastu rebeljantów poszło pod topór, resztę przepędzono, następuje przywrócenie praw katolicyzmu i jego liturgji, oraz reorganizacja ustroju miasta.

W nowych statutach, nadanych Gdańskowi r. 1526 (Statuta Sigismundi), król ustanawia dla miasta nową organizację. Odtąd władzami miasta miały być trzy ordynki (Ordnungen): Rada Miejska, ławnicy (sądownictwo), oraz stan trzeci, złożony z przedstawicieli 4 cechów: szewców, rzeźników, kowali i piekarzy w liczbie 100 (Hundertmänner). W dalszej przyszłości polityka polska wobec Gdańska miała polegać na podtrzymaniu stanu trzeciego, przeciwko interesom rady.

Statuty te oczywiście były okrojeniem zasadniczych przywilejów, nadanych Gdańskowi przez Kazimierza Jagiellończyka, a godziły głównie w interesy dominującej dotychczas Rady Miejskiej. Dlatego też Gdańsk nie mógł się długo z niemi pogodzić. W każdym razie stwierdzić należy, że po uśmierzeniu rebelji gdańskiej, Polska po raz pierwszy silną stopą stanęła w Gdańsku. Fakt ten zmuszał równocześnie Polskę do zajęcia się kwestją obrony stanu posiadania oraz rozpoczęcia polityki morskiej.

### ZYGMUNT II. AUGUST — A SPRAWY MORSKIE.

Już ostatni z Jagiellonów zrozumiał, iż bez posiadania floty nie będzie można obronić wybrzeży, a tem samem zapewnić krajowi bezpieczeństwa i dalszego mocarstwowego rozwoju. A sytuacja była groźna, albowiem od wschodu nadciągało wielkie niebezpieczeństwo w postaci Moskwy, która po opanowaniu Nowogrodu i portu Narwy dotarła do Bałtyku. Zakon Kawalerów Mieczowych w obawie przed Moskwą poddał się Polsce. Odtąd Inflanty stały się częścią składową Polski, przynosząc jednak ciężki obowiązek bronienia ich wybrzeży i granic.

Biblioteka Wojsk. Akad. Techn.

Cały świat chrześcijański zaniepokojony był wyłaniającą się potęgą Moskwy, a cesarz Ferdynand ogłosił apel do wszystkich władców, aby przerwali z Narwą stosunki handlowe. Król polski zażądał od Gdańska wybudowania floty wojennej i zerwania kontaktu z Narwą, ale Gdańszczanie nie zastosowali się do tych życzeń.

ZŁAMANIE HANZY.

W 9 lat po podyktowaniu Gdańskowi statutu Zygmuntowskiego nastąpiły na Bałtyku bardzo ważne zdarzenia. Oto w r. 1535 wspólnym wysiłkiem Danji, Szwecji, Norwegji, Prus i książąt pomorskich zostaje złamana siła militarna potężnego związku miast bałtyckich: Hanzy, w bitwie pod Swendsborgiem. Nie znaczy to, aby Hanza istnieć przestała, przeciwnie, istniała ona jeszcze długi czas, rozporządzając nawet pewnemi wpływami na dworach królewskich. Jednak od tego czasu przestała ona odgrywać poważniejszą rolę polityczną.

MARE CLAUSUM — MARE LIBERUM.

W związku z tym faktem zaszły głębokie przeobrażenia w pojęciach ówczesnego świata politycznego, dotyczących t. zw. panowania nad morzem, (dominium maris). Rozpoczęły się dyskusje na ten temat: jedni twierdzili, że państwa dzierżące klucze mórz (jak Danja na Bałtyku), są bezwzględnymi panami mórz zamkniętych (mare clausum), inni, że morza są wolne od wszelkich protekcyj, a to w imię interesów międzynarodowych (mare liberum). Po stronie tych drugich stanął wielki uczony Hugo Grotius, którego opinja miała się stać niebawem podstawą prawa międzynarodowego.

OBRONA WYBRZEŻY — TROSKĄ KRÓLÓW.

Gdy więc z jednej strony przestała istnieć bojowa siła Hanzy, z drugiej zaś hasło liberum mare zyskiwało coraz bardziej na popularności, troska nad utrzymaniem wybrzeży morskich, zarówno w znaczeniu defenzywnem jak i ofenzywnem, musiała siłą faktów obarczyć władców państw nadmorskich.

Wynikła stąd i u nas konieczność budowy floty wojennej, która miała bronić nietylko interesów handlowych Polski, ale również pomagać państwu w jego zamierzeniach militarno-politycznych. Proces, zmierzający do koncentracji zagadnień morskich na dworach królewskich, odbywał się równocześnie (a nawet dopiero później aniżeli w Polsce) i w innych państwach europejskich, jak we Francji w okresie polityki wielkiego kardynała Richelieu'go, i w Anglji za czasów Cromvella.

STANOWISKO GDAŃSKA.

W trudnej sytuacji znalazł się Gdańsk. Nie chcąc uronić ani jednej litery ze swego uprzywilejowania wobec Polski, rozumiał jednak, że bez oparcia się o nią stanie się łatwo łupem państw bałtyckich. To też, unikając obu krańcowości, postanawia prowadzić własną politykę, politykę egoistyczną, będącą częstokroć w rażącej sprzeczności z zasadniczemi interesami Polski. Nie wahał się nawet wzywać przeciwko prawowitym królom pomocy obcej. Przedewszystkiem zwalczał projekt urządzenia w nim bazy dla powołanej do życia przez króla polskiej kaperskiej floty wojennej, składającej się wówczas z 30 okrętów.




Zatoka pucka według mapy z r. 1655.

KAPROWIE.

Kaprowie byli to prywatni właściciele statków, którzy wstępowali do służby polskiej, wywieszając na swych okrętach banderę królewską. Mieli oni za zadanie ścigać obce statki i rabować je, zabierając dla siebie 90% zdobyczy. Sposób wojowania kaprów był korsarski, niemniej jednak posiadał wielkie znaczenie polityczne, głównie jeśli chodziło o blokadę portów. System ten przyjęty był wówczas w całej

Europie, a Anglja zawdzięcza mu powstanie swej floty narodowej.

Ukazanie się polskiej floty kaperskiej na wodach Bałtyku wywołało wielkie wrażenie wśród państw bałtyckich a nawet w Europie.

### STRACENIE 11 KAPRÓW.

Gdańsk w powołaniu do życia kaprów, widział ograniczenie swej wolności politycznej oraz handlowej. Zamiast pomagać królowi w tworzeniu floty, Gdańszczanie przeszkadzali mu na wszystkie sposoby, ścigając kaprów przy pomocy obcych okrętów. Mało tego. Podczas zamieszek w mieście, Gdańszczanie napadli na 11 kaprów, ustroili im głowy słomianemi koronami i stracili.

### STATUTY KARNKOWSKIEGO.

Zygmunt II August, zamiast jak najenergiczniej zareagować na tę straszliwą obrazę Majestatu i zgnieść raz na zawsze miasto, wdał się z niem w układy, które ze strony polskiej prowadził biskup Karnkowski. Wypracowano specjalnie statuty, które ograniczały znacznie autonomję Gdańska, a właściwie wcielały miasto do Polski. Niestety, statuty te nie weszły w życie, a Gdańsk zhardział jeszcze bardziej.

Nie mogąc stworzyć dla floty polskiej bazy w Gdańsku, Zygmunt August zakłada port wojenny w Pucku. Ale czyż niczem nie bronione, aczkolwiek jak na owe czasy w dobrem miejscu położone miasto, mogło się oprzeć potędze Szwedów, Duńczyków?

### KS. SMOLIKOWSKI O SPRAWACH MORSKICH.[1]

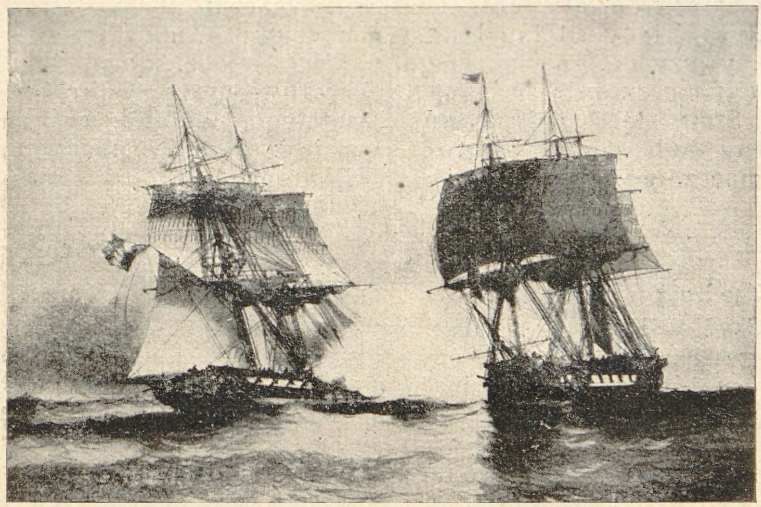
Zygmunt August swojemi poczynaniami nad Bałtykiem zdołał obudzić pewne zainteresowanie się sprawami morskiemi w kołach szlachty. Jeden z wybitnych znawców spraw morskich, sekretarz króla ks. Smolikowski, wydał broszurę „O państwie morskiem", gdzie pomiędzy innemi tak powiada: „Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo je sobie da wydzierać, ten wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na się przywodzi, z wolnego niewolnikiem się stanie, z bogatego ubogim, ze swego cudzym, z pana kmieciem.... Korona dawszy sobie skazić port gdański, to oko, którem patrzy na świat cały, nie co innego będzie jak gburstwo, a oractwo cudzo, a k' temu niedostatek".

PACTA CONVENTA.

Gdy po śmierci Zygmunta Augusta (1572) nastąpił okres królów elekcyjnych, w paktach narzucono elektom warunek, aby odtąd flota budowana była ze szkatuły królewskiej. Żądanie to starali się spełnić królowie Stefan Batory, Zygmunt III i Władysław IV.

GDAŃSK W WALCE PRZECIW STEFANOWI BATOREMU.

Tymczasem po ucieczce pierwszego króla elekcyjnego Henryka Walezjusza, elekt drugi Stefan Batory, zaledwie włożył koronę na głowę, musiał przeprowadzić kampanję przeciw Gdańskowi, który korzystając z zamieszek, związanych z elek-



Starcie ze statkiem korsarskim (na lewo).

cją, postanowił zupełnie uniezależnić się od Polski. Gdańsk postawił wtedy stawkę na konkurenta Stefana Batorego, Maxymiljana Austrjackiego, kiedy jednak wybrano Stefana Batorego, odmówił mu posłuszeństwa. Był to moment, w którym miasto najgwałtowniej w ciągu swego istnienia wystąpiło przeciwko Polsce. Gdańszczanie przygotowywali się gorączkowo do wojny, werbując Holendrów, Szwedów i Duńczyków. I kto wie jak skończyłaby się ta największa rebelja miasta, gdyby nie niezłomna energja króla Stefana.

Zaczęła się wojna. Armja polska, pod dowództwem Jana Zborowskiego, rozgramia zasłaniające miasto oddziały gdańskie (1577) i przystępuje do oblężenia miasta. O ile jednak

Polacy w walce otwartej dokonywali cudów waleczności, o tyle niewprawni byli w walce oblężniczej. Wobec przeciągającej się wojny Stefan Batory postanawia, celem zniszczenia Gdańska, podnieść port w Elblągu, leżący u drugiego ramienia ujścia Wisły. Osadza tam Anglików i wyposaża miasto w bardzo znaczne przywileje handlowe.

ODSIECZ DUŃSKA.

Wdaje się wówczas w sprawę Danja, która wpada do zatoki i niszczy roboty morskie, zapoczątkowane przez króla. Odcięcie ujścia Wisły od reszty kraju wywołuje również niezadowolenie szlachty. Rad nie rad Stefan Batory zgadza się na układy na zasadach status quo ante z tem, że Gdańszczanie króla przeprosili i złożyli znaczną kontrybucję.

Ruszył tedy Stefan Batory z pod murów miasta, nie upokorzywszy go, jak się tego należało spodziewać. Gdańsk, dzięki morskiej interwencji Duńczyków, wyszedł obronną ręką. Stało się to jednak głównie dlatego, ponieważ król zmuszony był biec na inny teren wojny: przeciw Moskwie, na pomoc zagrożonym przez nią Inflantom.

O PRZYCZYNACH NIEPOWODZEŃ.

Czemu przypisać niepowodzenia Polski wobec Gdańska?

Czyżby Polska tak niemocna była w tym okresie, że nie mogła raz na zawsze skończyć z upartem miastem, czyż brakło mężów stanu, którzyby tego nie doceniali?—Ani jedno, ani drugie. Polska dosięga w tym okresie szczytu swej potęgi, a mężowie jak przedewszystkiem Zamoyski, Karnkowski, Smolikowski i in. doskonale zdawali sobie sprawę z ważności zagadnień morskich.

Niepowodzenia Polski w stosunku do Gdańska polegały na wielkich bogactwach tego miasta, na niezaszczytnem często uzależnieniu się królów polskich od mieszczan gdańskich, którzy udzielali im pożyczek, na niechęci sejmów polskich w sprawach gdańskich w stosunku do żądań królewskich, na braku znaczniejszej floty wojennej, wreszcie na olbrzymich nieraz kłopotach rządu polskiego na wschodzie i południowym wschodzie państwa.

BOGACTWA MIASTA.

Jakże wyglądały te bogactwa Gdańska w okresie od pokoju toruńskiego do połowy wieku XVIII-tego?

Musimy na tem miejscu zboczyć nieco od toku opowiadania celem rozejrzenia się w stosunkach i warunkach, które

umożliwiły Gdańskowi stać się najbogatszym portem na Bałtyku.

Właściwy rozwój Gdańska, jako portu o znaczeniu europejskiem, zaczął się w drugiej połowie XV wieku, t. zn. po ostatecznym pogromie Zakonu Krzyżackiego.

PODCZAS OKUPACJI KRZYŻACKIEJ.

W okresie do opanowania miasta przez Krzyżaków (1308) Gdańsk prowadził wprawdzie ożywiony handel morski, jednak handel ten miał raczej charakter lokalny i ograniczał się do najbliższych portów bałtyckich. Z chwilą utworzenia Związku Hanzeatyckiego pod koniec XIII stulecia horyzont handlo-



Bitwa morska w XVII w.

wy Gdańska znacznie się rozszerzył. Jednakowoż, dzięki gospodarce chciwego i drapieżnego Zakonu, zyski wpływały głównie do jego skarbca. Nie mogło to zachęcać kupców gdańskich do szerzej zakreślonej aktywności handlowej.

POCZĄTKI ROZKWITU.

Dopiero po nadaniu miastu przez króla Kazimierza Jagiellończyka znanych przywilejów, aktywność ta wystąpiła z całą energją i przedsiębiorczością. Zaroiło się wówczas od kupców gdańskich nietylko na rynkach polskich, gdzie kontraktowano wywóz drzewa i zboża, ale i zagranicznych, celem zakupu towarów dla Polski, lub też przeznaczonych dla

innych krajów. Rozkwit Gdańska trwał zgórą dwa stulecia, t. j. od drugiej połowy XV do drugiej połowy XVII-go stulecia z pewnemi przerwami, które powodowały wojny, toczące się między państwami bałtyckiemi a Polską. Jeszcze w drugiej połowie XVII-go stulecia za panowania Jana Kazimierza i Jana III częstokroć odczuwało się silnie tętno życia handlowego. Były to już jednak ostatki.

BŁĘDY I WADY: 1) OGRANICZONY ZASIĘG MORSKI.

Gdańsk swym zasięgiem morskim obejmował tylko kraje europejskie. To zacieśnienie interesów miasta, które cieszyło się w owych czasach wielkim autorytetem, jako jedno z najbogatszych miast hanzeatyckich, nie wyszło mu na dobre. Tak wielkie wypadki, jak odkrycie Ameryki i dróg morskich do Indyj Wschodnich, zastały je nieprzygotowane do dalekich transoceanicznych ekspedycyj, jakkolwiek warunki ku temu były doskonałe, gdyż Hiszpanja w okresie podboju Ameryki Południowej zwróciła się do Gdańska z propozycją kolaboracji na dalekich oceanach. Miasto propozycję tę odrzuciło, głównie z powodu swych interesów z Holandją, ówczesnym śmiertelnym wrogiem Hiszpanji.

2) BIERNOŚĆ W BUDOWIE FLOTY.

Drugim kardynalnym błędem Gdańska była jego bierność w formowaniu, udoskonalaniu i pomnażaniu floty handlowej. Posiadał on w najlepszych swych czasach około 200 okrętów. Ilość ta spadała ciągle tak, iż z początkiem XVIII w. wynosiła zaledwie kilkanaście jednostek. Czynności transporterów oddał Gdańsk dobrowolnie w ręce Holendrów i Anglików, sam zaś ograniczył się do roli pośredniczącego kupca. Było to może wygodne i intratne dla miasta, jednak w bierności, braku inicjatywy i energji leżały zaczątki jego upadku.

JAK DALEKO SIĘGAŁY RELACJE HANDLOWE GDAŃSKA?

Jako miasto hanzeatyckie Gdańsk miał w swym obrocie handlowym wielkie udogodnienia. Interesy jego na północy sięgały Szwecji, Norwegji, na wschodzie Nowgorodu rosyjskiego, dalej szły przez Dorpat (obecnie Tallin), Rygę, Królewiec, ku terytorjum polskiemu. Na zachodzie obejmowały one niemieckie miasta portowe i Danję. Po otwarciu cieśniny Sund ekspansja Gdańska szła ku Anglji, Holandji, Flandrji, portom francuskim, portugalskim oraz śródziemnomorskim.

Wymieniliśmy narazie tylko drogi morskie, które stały się coprawda główną, ale tylko częściową przyczyną rozwoju miasta. Poza niemi jednak cały wielki splot dróg lądowych, prowadzących od dalekiego wschodu, od krajów azjatyckich jak Persja, Arabja, Turcja, państw bałkańskich, Włoch, Węgier i Rumunji, dążył ku morzu Bałtyckiemu przez Gdańsk.

W ten sposób miasto swym zasięgiem handlowym morskim i lądowym obejmowało całą prawie Europę i część Azji.

W obrębie wód bałtyckich interesy Gdańska ograniczały się do przywozu głównie ryb i futer oraz wielkiej ilości żelaza szwedzkiego, a wywozu produktów spożywczych, soli i wyrobów przemysłowych.

STOSUNKI Z ZACHODEM EUROPY.

Pierwsze na wielką skalę podjęte stosunki handlowe z Zachodem koncentrowały się we Flandrji, a zwłasza w mieście Brügge. Można było tam z zyskiem sprzedać drzewo, produkty leśne, zboże, czarne piwo gdańskie, futra, ołów, miedź (węgierską), owoce, srebro olkuskie itd., a kupić: przedewszystkiem wszelkiego rodzaju sukna oraz towary pochodzenia południowego i wschodniego, jak wina, korzenie, oliwę itd.

Z czasem Brügge zaczęło podupadać, a jego miejsce zajęła Antwerpja. Po zniszczeniu tego miasta przez Hiszpanów ośrodkiem handlu europejskiego był Amsterdam, który też niebawem stał się jednym z największych portów świata.

HANDEL Z ANGLJĄ.

Najżywsze stosunki handlowe w okresie swego rozkwitu łączyły Gdańsk z Anglją.

Nie było wprost na jej wschodniem wybrzeżu portu, któryby nie miał relacyj handlowych z miastem. Anglja dostarczała głównie swoich słynnych sukien, następnie wełny i płótna. Gdańsk wywoził tam przedewszystkiem drzewo w najrozmaitszych postaciach i gatunkach, głównie zaś drzewo cisowe, masztowe oraz inne materjały potrzebne do budowy okrętów.

ANGLICY — GROŹNYMI KONKURENTAMI GDAŃSKA.

Przedsiębiorczy kupcy angielscy ukazali się na wodach gdańskich już w pierwszej połowie XIV wieku. Tworzyli też w Gdańsku zwartą kolonję. W drugiej połowie XVI wieku powstaje t. zw. angielska kompanja wschodnia. Nienawistnem okiem patrzył Gdańsk na przybyszów angielskich.

To też powstawały ciągłe zatargi między obu stronami, zatargi, które wreszcie, dzięki konjunkturze politycznej za Stefana Batorego, umożliwiły Anglikom założenie silnej placówki handlowej w Elblągu.

ZWYCIĘSTWO GDAŃSKA.

Polityka królów polskich szła w kierunku popierania Elbląga, zwłaszcza w chwilach zaostrzeń politycznych z Gdańskiem. Stefan Batory przywiązywał do tego miasta wielkie znaczenie i starał się przez szerokie jego uprzywilejowanie stworzyć dla Gdańska konkurencję. Przeciwko Elblągowi Gdańszczanie walczyli wszystkiemi środkami, uciekając się do interwencji państw obcych. Ostatecznie jednak Gdańszczanie kampanję wygrali, uzyskując prawo pośrednictwa w sprzedaży angielskiego sukna.

STOSUNKI Z FRANCJĄ, HISZPANJĄ I PORTUGALJĄ.

Z Angli na południe szły drogi handlowe ku Francji, Hiszpanji i Portugalji. Z Francji sprowadzano głównie sól, która wówczas, z powodu niedostatecznego eksploatowania w kraju, była bardzo poszukiwana i cenna, a której wielkie ilości przewożono również do wschodnio-bałtyckich portów, dalej wino, owoce południowe itd. Podobny charakter miał też handel z Hiszpanją i Portugalją, której stolica Lizbona była głównym rynkiem handlu kolonjalnego.

ZBOŻE DLA ITALJI.

W ostatnich latach XVI stulecia ukazały się okręty gdańskie na wodach morza Śródziemnego, wioząc zboże dla państewek italskich. Stało się to wskutek nieurodzaju, który nawiedził Italję przez 5 lat z rzędu. Handel zbożowy z Italją trwał kilka dziesiątków lat, jednak później już nie na statkach gdańskich. Pośrednictwo morskie na Atlantyku opanowali głównie Holendrzy, po nich Anglicy.

NAJWIĘKSZE ZYSKI GDAŃSK ZAWDZIĘCZAŁ POLSCE.

Olbrzymie zyski, Gdańsk zawdzięczał przedewszystkiem Polsce, gdyż załatwiał lwią część jej eksportu i importu. Otwierając bramę ku morzu tak potężnemu obszarowi gospodarczemu, jakiem było wówczas państwo polskie, sięgające miljona kwadratowych kilometrów, Gdańsk stał się siłą faktów regulatorem jego obrotów morskich. Zyski te niepomiernie powiększał przywilej, strzeżony przez miasto jak oko w gło-

wie, na mocy którego żaden z eksporterów czy importerów nie miał prawa sprzedać bezpośrednio swego towaru kontrahentowi, ani też go kupić. Nabywcą i sprzedawcą w jednej osobie był kupiec gdański, który też za swoje pośrednictwo kazał sobie płacić bardzo słono. Nawet król polski nie mógł zawrzeć tranzakcji bezpośredniej, jakkolwiek Gdańszczanie zobowiązali się wnieść specjalne wolne śpichrze królewskie.



Szlachta polska sprzedaje zboże i inne towary kupcom gdańskim. Obie strony dobijają targu.

EKSPORT DRZEWA I PŁODÓW LEŚNYCH.

W pierwszym okresie swego rozwoju tj. w w. XV-ym najważniejszym artykułem wywozowym było drzewo, pochłaniane głównie przez rynki zachodnie. Eksport ten trwał również w ciągu XVI w. i w pierwszych dziesiątkach lat wieku siedemnastego i osiągał cyfry od 100 tysięcy do pół miljona sztuk. Następnie wywożono masowo płody leśne, jak popiół i potaż, których rekordowy eksport wyniósł w r. 1610 — 25 tysięcy tonn, smoła w granicach kilkunastu tysięcy tonn, oraz w mniejszych ilościach wosk. Niemniej ważnym artykułem wywozowym była miedź i ołów.

WYWÓZ ZBOŻA.

Z końcem XV stulecia pojawia się w porcie Gdańskim nowy artykuł eksportowy, który swą ilością miał przewyższyć wszystkie inne razem wzięte; jest nim zboże polskie. Z chwilą jego ukazania się zaczyna się właściwy okres świetności miasta. Jak wielkie było zapotrzebowanie w zachodniej Europie świadczy fakt, że w Holandji produkcja zbożowa dawała rocznie 2 funty chleba na głowę. Resztę trzeba było przywieźć z krajów bałtyckich, głównie z Polski.

Ilości wywożonego zboża, a głównie żyta, były różne w zależności od urodzaju oraz popytu zagranicznego. Najwyższe sumy zanotowano za panowania Zygmunta III i Władysława IV, a sięgały one zawrotnych na owe czasy cyfr 250 tysięcy tonn rocznie.

KALKULACJA KUPCA GDAŃSKIEGO.

W późniejszych czasach, zwłaszcza wśród zawieruchy i wojen, wypełniających panowanie Jana Kazimierza, były one znacznie niższe, jednakowoż utrzymują się na wysokości ponad 100.000 tonn. Dopiero znaczny spadek następuje w w. XVIII-m. Cała ta masa zboża mogła być odsprzedana jedynie i tylko kupcowi gdańskiemu, a ten dopiero miał prawo odsprzedać je kontrahentowi. Kupiec gdański zaś lubił zarobić wiele i łatwo, a sposób był prosty. Dobijano do ceny kupna prowizje, które w zależności od konjunktury wynosiły nawet kilkadziesiąt procent ceny towaru. A jak wielkie były to sumy, wykażemy na zestawieniu: Jednostką wagi zboża był wówczas łaszt, odpowiadający $2^1/_2$ tonnom. Cena łasztu wynosiła od 50 — 70 zł. czyli 1 tonna kosztowała od 20 — 28 złp. Jeżeli więc kupiec gdański dobił do tej ceny, licząc średnio 50% za tonnę zboża, nabywca zapłacić musiał po 30 — 42 złp. Zysk zatem wynosił od 2.500.000 do 3.500.000 złp. z tytułu samego pośrednictwa rocznie! Na dzisiejsze stosunki wyniosłoby to 70 miljonów złotych. (Opieramy się tutaj na przewartościowaniu 1 złp. = 20 zł., według opinji historyków ekonomicznych).

Ale ten zysk bezpośredni, to nie wszystko. Boć przecie eksporter zapłacić musiał jeszcze za stoisko okrętowe, za skład, za przeładowanie towaru itd. itd.

Tak się działo tylko w zakresie wprawdzie największego, ale tylko jednego artykułu eksportowego. Ale poza tem pozostawało jeszcze 72 gatunków mercium (towarów) w wywozie i przywozie, które częstokroć wprawdzie nie masowe, przedstawiały jednak wielkie wartości, jako towary wysokocenne.

KUPCY GDAŃSCY JAKO SPEKULANCI.

Jako spekulanci, kupcy gdańscy nie liczyli się z niczem. Umieli znakomicie wywoływać zwyżkę lub zniżkę cen towaru, byle osiągnąć jak największe korzyści. I tak w chwilach, kiedy tendencja zakupów zboża była słabsza, Rada Gdańska zamykała łańcuchami dostęp do portu. W ciągu kilku lub najwyżej kilkunastu dni tworzyły się zatory statków, kutrów, wielkich łodzi i tratew. Następowała zniżka cen towarów, oczekujących wyładowania, a właśnie na tę zniżkę czyhał kupiec gdański, nabywając nieraz zboże za połowę ceny.

LUDWIK XIV A GDAŃSK.

System ten godził w interesy szlachty, naówczas generalnego dostawcę zboża. Stąd nieustanne skargi, stąd jej nienawiść do chciwego miasta. Gdańsk umiał się jednak zawsze obronić, głównie dzięki świadczeniom pieniężnym na rzecz króla. Było to jednak wówczas modne w całej Europie, a nawet „le roi soleil“ Ludwik XIV chętnie zainkasował od Gdańska kilkadziesiąt tysięcy talarów wzamian za pewne koncesje.

Poza wymienionemi towarami eksportowano jeszcze przez Gdańsk różne towary, jak saletrę, pierze, płótno, len, konopie itd., nie odegrały one jednak ważniejszej roli w ogólnych obrotach portu.

ARTYKUŁY IMPORTU.

Import towarów zamorskich do Gdańska, pod względem swego tonnażu nieporównanie mniejszy aniżeli eksport, zawierał jednak w większości swych rubryk towary wysokocenne. Poważną rolę grały tu owoce południowe, korzenie, ryż, chemikalja oraz towary apteczne. Import ten, zrazu nieznaczny, wyrósł w w. XVII do wielkiej liczby około 2.000.000 funtów.

Również sól stanowiła ważną gałąź importu, sięgając od kilku do kilkunastu tysięcy tonn rocznie.

Z Anglji, Szwecji i Norwegji dowożono ryby, głównie śledzie, ilość ich jednak nie przekraczała 7.000 — 10.000 tonn, przyczem znaczną część wywożono przez Gdańsk do portów wschodnio-bałtyckich.

Wino docierało do Polski głównie drogami lądowemi z Węgier. Jednak spora jego ilość dostawała się przez Gdańsk, przedewszystkiem wina wytrawnego, reńskiego, przewożonego w beczkach zwanych ohm. Wina południowe

importowano w wielkich beczkach zwanych pipe. Takich pipe, zawierających słodkie małmazje, tokaj i in., przywieziono w r. 1605 — 5.217 sztuk.

Polska eksportowała wielką ilość skór surowych, które po wyprawieniu wracały do kraju. Największą ilość skór wyprawionych przywieziono w r. 1565, a mianowicie blisko 1.000.000 sztuk.

Jedną z najważniejszych gałęzi importu były sukna flandryjskie, holenderskie oraz angielskie. Przywóz ich związany jest z dziejami Elbląga, o których pokrótce wspomnieliśmy.

Częściowo docierały do portu Gdańskiego towary wschodnie, jak dywany i kobierce perskie, złotogłów turecki, safian, kadzidła i wonności, mydła greckie, oraz tak pożądane przez każdy dom szlachecki i pieczołowicie z pokolenia na pokolenia przechowywane artykuły z zakresu broni białej i palnej — częstokroć przepiękne pod względem artystycznym.

OBROTY PORTU.

W ten sposób w krótkim zarysie przedstawiają się interesy Gdańska w okresie jego największego rozkwitu. Jak wysokie były obroty morskie miasta? Trudno ustalić. Jedni uczeni podają je na 10.500.000 złotych polskich inni na 30.000.000. Brak dostatecznych źródeł nie pozwala na gruntowną ocenę

Jedno nie ulega wątpliwości: Gdańsk był jednym z najbogatszych portów Europy, a świadczą o tem z jednej strony olbrzymie sumy, jakie wydawał na wojny przeciw Polsce, względnie przeciw państwom bałtyckim w sojuszu z Polską, z drugiej zaś nagromadzone w mieście skarby sztuki, architektury, budownictwa portowego itd., które stanowią dzisiaj jedno wielkie muzeum, podziwiane przez wszystkich, którzy miasto to zwiedzają.

Wielki rozkwit miasta, wzmożenie się jego bogactw w oparciu o państwo polskie, wiele też nam tłumaczy historycznie , począwszy od drugiej połowy XVII w.: wierność Gdańska w okresie wojen szwedzkich, obronę miasta prowadzoną z niezwykłą energją przeciw królom pruskim i Rosji, pełne poświęcenia goszczenie króla Stanisława Leszczyńskiego w najkrytyczniejszych dla miasta chwilach, wreszcie uciekanie się do ks. Adama Czartoryskiego, celem interwencji na rzecz miasta na kongresie wiedeńskim (1815).

GDAŃSK BAWI SIĘ.

W tych czasach jednak Gdańsk, oszołomiony wezbraną falą pieniędzy, wpływającą do kieszeni jego mieszkańców,

zaczął życie hulaszcze, wesołe, a przytem pełne buty wobec Polski. Już za Zygmunta I, kiedy rozpoczął się dostatek miasta, gdańszczanin Jan Dantyszek, osobisty przyjaciel króla Zygmunta I, poseł polski w Hiszpanji, w poemacie swym „Jonas Propheta" chłostał wyuzdanie mieszczaństwa gdańskiego, grożąc mu karą boską za trwonienie pieniędzy i nielojalność wobec króla. Również Klonowicz, mówiąc o Gdańsku, nazywa go Chłańskiem.

„ŁOWICIELE ŚLEDZI".

Jak zaznaczono, Zygmunt II August zdołał wywołać zainteresowanie się szlachty sprawami morskiemi. Nie wykraczało ono jednak poza granice jej własnych interesów: spławu zboża do Gdańska. O morzu zaś, o szerzej pojętej polityce morskiej o łożeniu na budowę własnej floty wojennej i handlowej szlachta nie chciała słyszeć. Odwodziły ją zresztą od tego opinje popularnych pisarzy ówczesnych, którzy pogardliwie odnosili się do stanu żeglarskiego, wymyślając mu od „łowicieli śledzi" itd. A jakże błędne były te opinje! Za godne siebie uważano pług i miecz, wszystko inne było niskie, niegodne stanu szlacheckiego. Dzięki temu całe wielkie dziedziny życia gospodarczego Polski zostały opanowane przez obce elementy, żeglarstwo zaś było prawie w zupełności w ręku Holendrów, Duńczyków, Szwedów i Niemców. Drobna zaledwie część Kaszubów brała w niem udział. Tylko na dworach królewskich sprawy morskie nie schodziły z porządku dziennego, o czem najlepiej świadczą słowa Anny Jagiellonki przed elekcją Zygmunta III: „Bez morza słabe są największe państwa, a najmniejsze morską wolnością ku górze się wynosi".

ZŁOWROGIE PIERWIASTKI DYNASTYCZNE WAZÓW.

Zygmunt III, wstąpiwszy na tron polski w czasie największego rozkwitu Państwa, wniósł do dziejów polskich tragiczny pierwiastek walki dynastycznej o koronę szwedzką, o który rozbić się miała mocarstwowa pozycja Polski nad Bałtykiem.

Syn szwedzkiego Jana III ożenionego z Katarzyną Jagiellonką, siostrą Zygmunta II Augusta, uważał się za prawowitego sukcesora korony szwedzkiej i przekonaniu temu został wierny do końca swego życia, nie bacząc na to, że naraża Polskę na ciężkie wojny, tem gorsze, że niepopularne w kraju. Zygmunt III Waza od chwili koronacji począł snuć plany zespolenia Szwecji i Polski pod jednem berłem i stwo-

rzenia na Bałtyku takiej potęgi, wobec której zarówno Danja jak i Moskwa miałaby raz na zawsze skapitulować.

Jakże zachowuje się Gdańsk wobec tych zamierzeń króla?

GDAŃSK NIECHĘTNY ZYGMUNTOWI III.

W ciągu długiego panowania króla Zygmunta, Gdańsk był mu zasadniczo wrogi. Doszło do tego, że Gdańszczanie w czasie pobytu króla w mieście wywołują rebelję pod oknami mieszkania królewskiego, a kule motłochu padały do komnat królewskich. Zanadto bowiem niebezpieczny wydawał się Gdańskowi związek Szwecji z Polską, który mógłby znieść raz na zawsze wszelkie swobody miasta. Sytuację pogarszała okoliczność, że Zygmunt III jako bojowy katolik, mógł godzić w wolność religijną Gdańszczan. Postanowiło więc miasto krzyżować wszystkie plany króla, a jeżeli w ciągu jego panowania zdarzały się momenty, że Gdańsk stanął po stronie króla, to działo się to dlatego, iż łatwiejszą miał on zawsze grę z królem polskim aniżeli szwedzkim, tem bardziej, że królem tym od 1611 roku był nie kto inny tylko Napoleon szwedzki — Gustaw Adolf.

NAWET POD WZGLĘDEM KURTUAZYJNYM.

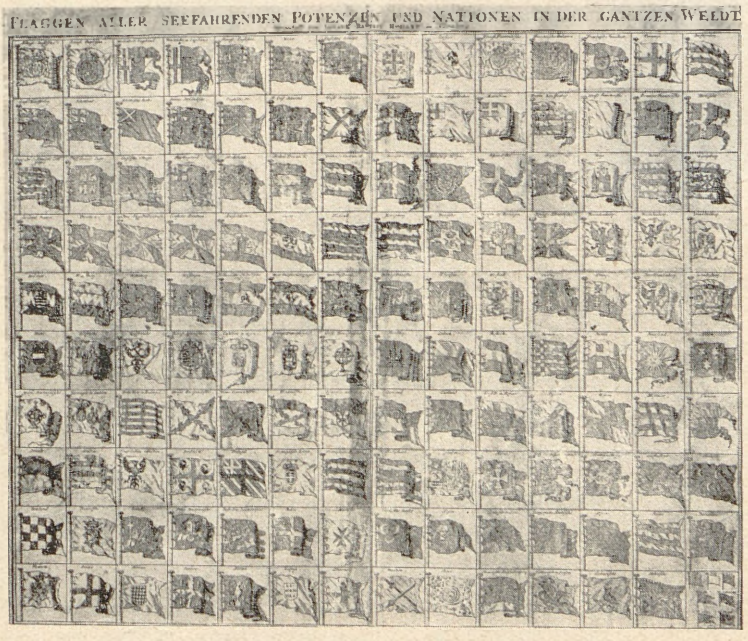
Dotąd jednak stanął Gdańsk w opozycji do króla. Nawet w drobnostkach o charakterze kartuazyjnym Gdańsk był głuchy i niemy. I tak kiedy Zygmunt III, udając się na koronację do Szwecji, zażądał od miasta okrętów dla asysty, Gdańsk odmówił. Kompromitację zażegnał fakt, że Szwecja, która uznawała jeszcze wówczas Zygmunta III za prawowitego następcę tronu, sama wysłała eskadrę dla towarzyszenia królowi.

ODPOWIEDŹ ZYGMUNTA III.

Prawie równocześnie zdarzył się charakterystyczny wypadek. Z powodu wojny pomiędzy Filipem II hiszpańskim, a królową Elżbietą angielską, Anglja wystąpiła wobec państw bałtyckich z żądaniem, aby przerwały dowóz produktów spożywczych do Hiszpanji. Było to oczywiście potężne uderzenie w dochody Gdańska, który skupiał $^2/_3$ całego eksportu zboża. Wówczas skruszeni Gdańszczanie udają się z prośbą do króla, aby wyjednał u królowej angielskiej tranzyt do Hiszpanji i król im nie odmówił! Pod silną presją króla, Anglja cofnęła swe zarządzenie i pozwoliła na swobodny przewóz.

SUKCESY FLOTY POLSKIEJ PODCZAS WOJNY POLSKO-SZWEDZKIEJ.

Wyprawa Zygmunta III do Szwecji, celem uśmierzenia buntu przeciw prawowitemu królowi, przyniosła Zygmuntowi III klęskę (1598). Król Zygmunt zaledwie z życiem uszedł, nie zrzekł się jednak tytułu króla szwedzkiego. Odtąd Zygmunt III, widząc, że bez floty nic przeciw Szwecji nie zdziała, zakrzątnął się energicznie około jej budowy. Istotnie za jego panowania flota polska doszła do znacznej potęgi. Wojna, która wybuchła w r. 1600 trwa właściwie do roku 1660 (do




Bandery potęg morskich w całym świecie (XVII w.).
Bandery polskie w piątym rzędzie od góry, ósma i dziewiąta od lewej.

pokoju oliwskiego), a za panowania Zygmunta III prowadzona była intensywnie zarówno na morzu jak i na lądzie. Gdańsk, bojąc się angażować, przestrzegał neutralności, a więc uważał się już wówczas za państwo suwerenne! Jak dalece doceniano w kołach miarodajnych rolę floty w wojnie szwedzkiej, tego dowodem pismo Zamoyskiego do króla, w którem kanclerz ostrzega: „Staraj się W. Kr. M. i ze swej strony mieć flotę, abyś nią strzegł Gdańska, Królewca, Rygi, bronił nią okrętom nieprzyjacielskim przystępu do brzegów naszych." To też flota polska oddała królowi w tych czasach duże usługi, odniosła szereg zwycięstw na morzu,

z których najpiękniejszem było zwycięstwo pod Oliwą (1627), w którem w ręce polskie wpadł szwedzki okręt admiralski.

BILANS POLITYKI ZYGMUNTA III.

Wszystkie jednak zabiegi króla Zygmunta, zarówno w kierunku odzyskania korony szwedzkiej jak i stworzenia Ligi katolickiej celem zgniecenia Turków, jak wreszcie stworzenia silnej floty wojennej — spełzły na niczem. Król snuł wielkie plany, nie zastanawiał się jednak, czy są one realne, a jeżeli już zdecydował się na coś konkretnego — przychodził zwykle zapóźno. Ostatecznie całe panowanie Zygmunta III skończyło się, jeżeli chodzi o sprawy bałtyckie na tem, że zamiast posiąść całe wybrzeże bałtyckie, zdołał obronić zaledwie część wybrzeża na zachód od Wisły, a zmuszony okolicznościami oddał w lenno Prusy Książęce starszej linji brandeburskich Hohenzollernów, którzy już tego łupu nie mieli wypuścić z rąk, a odtąd dążeniem ich było połączenie Królewca z Berlinem.

WŁADYSŁAW IV BUDUJE NOWE PORTY WOJENNE.

Po raz ostatni w historji niepodległej Polski, próbował złamać monopol Gdańska świetny, mądry i rycerski król Władysław IV. Nie polegając jak jego ojciec na Gdańsku Władysław IV zakłada port wojenny na półwyspie Hel tworząc porty Władysławowo i Kazimierzowo. Przystępuje ponadto gorączkowo do budowy floty, albowiem uważa, że wojna ze Szwecją jest nieukończona i należy ją głównie uderzyć od strony morza. Jednak przygotowania Władysława IV okazały się nie na czasie, albowiem Szwecja, skłonna wówczas do ustępstw, zawarła z Polską za pośrednictwem Anglji, Holandji i Francji pokój w Sztumskiej Wsi, gdzie na lat 26 przedłużono rozejm pomiędzy oboma państwami.

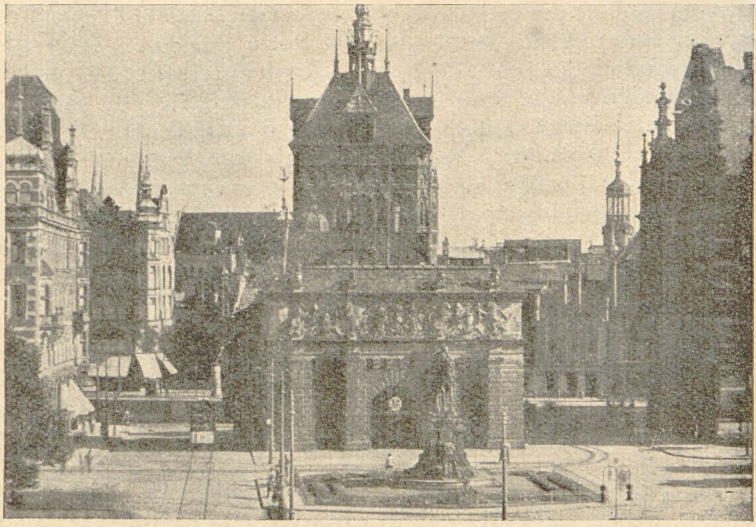
ZDRADA GDAŃSKA.

Nie zasypiał jednak król sprawy budowy wielkiej floty. Ponieważ jednak szlachta odniosła się do tej myśli królewskiej niechętnie, zamierzał ustanowić dla statków wjeżdżających do portu gdańskiego cło, z którego dochód miał być przeznaczony wyłącznie na budowę okrętów wojennych. Gdańsk zawrzał. Nie mogąc jednak pójść w stosunku do króla do otwartej wojny, zainscenizował napad floty duńskiej, w rezultacie którego okręty polskie zostały zniszczone. Tak umiał się Gdańsk odwdzięczać za wszystkie doznane od Polski dobrodziejstwa!

Na tym momencie historycznym kończą się właściwie dzieje walk polskich na morzu. Nie można, niestety, nie zauważyć, że była to kapitulacja potężnego wówczas państwa polskiego przed małą republiką gdańską.

UTRATA PRUS KSIĄŻĘCYCH.

Z chwilą kiedy Władysław IV zamykał oczy, na wschodnich rubieżach polskich, zarówno ze strony Moskwy jak i zbuntowanej kozaczyzny, wybuchł tak straszliwy pożar zniszczenia, że o jakiejś kontynuacji planów morskich nie mogło być mowy. Równoczesny prawie potop szwedzki, który zalał kraj aż po Kraków, zdziałał, że Polska stanęła nad brze-



Gdańsk. Fragment śródmieścia.

giem przepaści. Straciła Polska wówczas na zawsze Prusy Książęce, uznane przez Polskę jako niepodległe w traktacie oliwskim (1660).

STAROSTA GNIEWSKI — JAN III.

Jan III, przed elekcją na króla — starosta gniewski na Pomorzu, często tutaj przebywał i ukochany był przez naród kaszubski, z którego stworzył doskonałe oddziały piechoty. One to pod wodzą swego króla dokonywały cudów waleczności pod Wiedniem, jako pogromcy niezwyciężonych ongiś janczarów.

Na zachodnim wybrzeżu zatoki Gdańskiej, cudownej krajobrazowo, we wsi Kolibki oraz w Rzucewie lubił przebywać król Jan III oraz żona jego królowa Marysieńka. Stąd wybierał się do pobliskiego Gdańska, przebywając w tem mieście często szereg miesięcy, rozstrzygał spory między stanami, wydawał wyroki (najdłuższy pobyt 7 miesięcy). W Rzucewie po dziś dzień znajduje się aleja Sobieskiego, złożona z 4 szeregów prastarych lip, które król własnoręcznie zasadził.

NIEDOPUSZCZENIE KS. CONTI.

Raz jeszcze Gdańsk po śmierci Jana III odegrał wybitną rolę polityczną jednak w sensie negatywnym dla Polski, albowiem nie dopuścił do Polski księcia francuskiego Conti, który po Sobieskim starał się o koronę polską. Tron przypadł Niemcowi Augustowi II Saskiemu, od którego panowania zaczyna się właściwy rozkład państwa.

August II zdołał zaledwie uchronić cząsteczkę wybrzeża morskiego. Po elekcji Augusta III przeciw Leszczyńskiemu Gdańsk stanął po stronie tego ostatniego. Być może, że dopiero w tym momencie, kiedy po urodzajne, handlem przebogate ujścia Wisły, sięgały już namacalnie Prusy i Rosja, Gdańsk przejrzał...

KASZUBI — NA ZAWSZE Z POLSKĄ.

Nie zmieniły już postaci rzeczy krótkotrwałe rządy Francji za czasów Napoleona, który w traktacie w Tylży nadał miastu wolność. Po upadku Napoleona zaczął się okres tak straszliwego teroru i ucisku, do jakiego zdolni są jedynie Prusacy. Jednak mimo terroru ostała się ludność polska na Pomorzu, a jak szybko po odzyskaniu Niepodległości nastąpił proces najściślejszego zespolenia się z Ojczyzną, świadczy fakt, że Pomorze w wyborach do sejmu polskiego w listopadzie 1930 r. nie dało Niemcom ani jednego mandatu. Z dumą więc może sobie Polak-kaszub powiedzieć: Jam tu jest od wieków — i po wiek wieków zostanę.

III.

## PODRÓŻNICY, GEOGRAFOWIE I ODKRYWCY POLSCY.

### W SŁUŻBIE WIEDZY.

Odwieczny pęd ducha ludzkiego ku odkryciom i badaniom wszystkiego, co dalekie, obce, nieznane, dążenie do poznania odmętu tajemnic, jakiemi otoczył człowieka Bóg Stwórca-Natura—stanowiły od niepamiętnych czasów najważniejszy czynnik, dzięki któremu powstała cywilizacja i kultura świata. Od głębokiego misterjum nocy roziskrzonej miljonem świateł kosmosu do dziwów mikroskopijnych drobnoustrojów, ich życia i praw niemi rządzących — jakiż to ogrom dociekań, jakiż olbrzymi teren pracy! W dążeniu do rozwiązania niekończących się zagadek, wyłaniających coraz to nowe, nieznane oblicze — człowiek nabiera sił kosmosu, uskrzydla swe ramiona, zaostrza wzrok, wytęża słuch i depce wszystkie te pierwiastki psychiczne, które nazywają się instynktem samozachowawczym. Od początku dziejów świata aż do dni dzisiejszych snuje się jak złota nić szereg bohaterów wiedzy, dla których życie wobec zamiarów traciło swą wartość. Człowiek-twórca zrzuca z siebie niejako swą ziemską powłokę, żyje żądzą poznania wśród ciągłych niebezpieczeństw i nieustannego napięcia sił duchowych i albo ginie nie rozwiązawszy zagadnienia, albo, co bywa udziałem mniej licznych — zwycięża.

### LOTNICTWO.

Weźmy dla przykładu lotnictwo i to nie podczas wojny, ale w ostatnim dziesiątku lat. Ileż zanotowano ofiar w postaci tragicznych zgonów śmiałych żeglarzy powietrznych! A przecież nie było tu rozkazu dowództwa armji, ani żadnego innego nacisku zewnętrznego. Loty do obu biegunów, czy na szlakach transoceanicznych — były to akty woli jednostek, a celem ich — praca pionierska: zbadanie nieznanych

przestrzeni kuli ziemskiej, lub też szukanie pewnych dróg na oceanie powietrznym, zbliżających obie półkule. Poza tem pod względem technicznym poddanie próbie wartości dzieła rąk ludzkich, jak motorów, śmigieł, ich wytrzymałości na rozmaite zjawiska atmosferyczne na oceanie, zagadnienie uodpornienia aparatu na działanie zewnętrzne i t. p. Każdy przelot pomiędzy Europą a Ameryką — to coraz to nowe, naukowe źródło informacyj, spostrzeżeń, przestróg.

O opanowaniu podniebnych szlaków marzyły ludzkie umysły od zamierzchłych wieków. Wszak wszyscy znają legendę grecką o Dedalu i Ikarze. Byli to stworzeni przez bujną wyobraźnię Greków pierwsi twórcy awjatyki: ojciec — inżynier i technik, syn — lotnik. Roił o maszynie powietrznej genjalny Leonardo da Vinci, a nawet zbudował samolot, niestety, wobec niedoskonałych środków technicznych w owych czasach — raczej jako wyraz tęsknoty ducha ludzkiego ku przestworom powietrznym, aniżeli jako środek lokomocji. Jednak uderzająca jest ta uparta ciągłość myśli ludzkiej, która przetrwała cztery tysiące lat, aby dopiero w wieku dwudziestym po Chrystusie cel swój osiągnąć.

ŻEGLUGA.

Kto był wynalazcą łodzi, względnie kto zauważył, że na płynącym a lżejszym od wody przedmiocie można przewieźć inny przedmiot i kto wyciągnął stąd praktyczne dla wiedzy ludzkiej konsekwencje — nie wiemy. W każdym razie było to bardzo dawno, w pradziejach ludzkości, albowiem ludy nadmorskie, występujące na arenę światową w czasach historycznie uchwytnych, doskonale już były obeznane z prawidłami żeglugi.

ZASADA ARCHIMEDESA.

W tym wypadku praktyka wyprzedziła o setki i tysiące lat teorję, gdyż słynna zasada Archimedesa, iż ciało zanurzone w wodzie traci na wadze tyle, ile waży wyparta przezeń woda, została wygłoszona na około 250 lat przed Chrystusem, kiedy po morzu Śródziemnem żeglowały już całe eskadry okrętów, a na długie setki lat już przedtem stoczono szereg batalij morskich. Prawo natury istniało od prawieków, tkwiło podświadomie w umysłach starożytnych żeglarzy, a Archimedes był tylko pierwszym z ludzi, który je wypowiedział i dokładnie określił.

W każdym razie twierdzić można, iż odbicie wydrążonej w pniu drzewnym łódki od brzegu i wypłynięcie na szero-

kie niezbadane morze, było równie wspaniałe swą odwagą jak oderwanie się pierwszego samolotu od ziemi.

Cywilizacyjny i kulturalny rozwój świata szedł w nierozłącznej parze z opanowaniem przez człowieka mórz i oceanów oraz pogłębianiem wiedzy morskiej.

FENICJANIE.

Władcami mórz w dziejach starożytnych byli kolejno Fenicjanie, Grecy, wreszcie spadkobiercy obu narodów — Rzymianie.

Fenicjanie, pierwsi żeglarze-odkrywcy, a równocześnie kupcy morscy, w niezliczonych podróżach zakładali na wybrzeżach morza Śródziemnego faktorje dla wymiany towarów, a niektóre z nich jak Kartagina stała się w stosunkowo niedługim czasie pierwszorzędną potęgą, zagrażającą Rzymowi.

GRECY, JAKO ŻEGLARZE I POECI MORSCY.

Równie śmiałe, wspaniałe swą odwagą i przedsiębiorczością były wyprawy żeglarzy greckich. Zapuszczali się oni daleko poza morze Śródziemne, docierali do Bałtyku w poszukiwaniu cennego „elektronu" czyli bursztynu. W Grecji powstała naukowa literatura morska, wpływ zaś obcowania Greków z morzem pozostawił w literaturze pięknej tego genjalnego narodu walory niedoścignione. Wyobraźnia Greków, która każde spotykane zjawisko umiała uosobnić, tchnąć weń ducha, uczynić żywem na obraz i podobieństwo ludzkie, zaludniła przestwory wód swymi Posejdonami, Nereidami, Nimfami, Eolami, Trytonami i t. p. Symbol piękna ludzkiego bogini Afrodyta urodziła się, według legend greckich, nie na ziemi, ani wśród chmur gromowładnego Olimpu, ale w morzu, wyłaniając się z morskiej piany. Genjusz grecki czuł i rozumiał korzyści morza nietylko w merkantylnem słowa tego znaczeniu, wiedział, że podstawą potęgi kraju jest flota, którą zresztą gorąco się opiekował, ale zarazem oceniał całe piękno żywiołu i czerpał zeń pełną dłonią. Wszakże dwa najpiękniejsze poematy świata, które od czasu ich powstania przez starożytność, wieki średnie i nowe miały się stać źródłem estetycznego wychowania ludkości — Iljada i Odyseja, to jeden wielki pean na cześć morza, jego zjawisk groźnych w swej potędze, ale jakże porywających swem pięknem!

HANDEL MORSKI RZYMU.

Rzym niewiele uwagi poświęcał handlowi morskiemu: dopiero kiedy osady greckie przeszły pod władzę Rzymu, aspi-

racje i tradycje morskie Greków przejmują Rzymianie. Wielka flota handlowa przewozi do Italji nieprzebrane bogactwa z kolonij, zakwita w nieznanej dotychczas skali handel morski.

Po upadku Państwa Zachodnio-Rzymskiego, chaos, który ogarnął prawie całą Europę wskutek wędrówki ludów, odbił się oczywiście na żegludze i morskich przedsięwzięciach.

Dopiero w połowie IX stulecia nadmorskie państwa europejskie zostały poruszone wyprawami wojowniczych Normanów: pochodzili oni z krajów skandynawskich oraz z Danji. Wyprawy ich zaczynały się od doraźnej grabieży i kończyły trwałemi podbojami.

ROZKWIT REPUBLIK ITALSKICH.

Morska potęga dawnego Rzymu odżywa w rozdrobionych państewkach Italji w drugiej połowie średniowiecza. Powstaje szereg republik, głównie dookoła portów jak Wenecja, Genua, względnie miast nadrzecznych jak Florencja, które, prowadząc ożywiony handel, dochodzą do wielkiego rozkwitu i znaczenia. Najpotężniejszą republiką była perła Adrjatyku — Wenecja. Miasta włoskie uchodziły wówczas za bankierów świata, a o ich bogactwie świadczą zebrane i stworzone w ilości jak nigdzie na świecie arcydzieła sztuki, architektury, rzeźby, malarstwa. Kupcy włoscy są twórcami buchalterji, zasad obiegu pieniężnego, bankowości. Rozkwit republik italskich trwa nieprzerwanie aż do odkrycia Ameryki, wskutek którego głównym rynkiem morskim świata staje się Atlantyk.

POWSTANIE I UPADEK HANZY.

Równocześnie z rozkwitem republik Italji, na północy, a ściślej mówiąc nad Bałtykiem, zorganizowany w r. 1293 Związek miast hanzeatyckich doprowadził je do niebywałej świetności. Nie zapominajmy, że jednym z najbogatszym miast hanzeatyckich był nasz Gdańsk. W czasie swego największego rozkwitu Hanza liczyła 64 miast związkowych i 900 statków, a swemi wpływami sięgała daleko wgłąb lądów. Pomimo przynależności do niej miast słowiańskich, miała ona charakter niemiecki. W miarę rozwoju związku, Hanza, posiadająca własną armję, flotę a nawet skarb, coraz to częściej występować poczęła na Bałtyku jako czynnik polityczny, z ostrzem zwróconem przeciw Danji, Szwecji i Norwegji. Na taki stan rzeczy państwa te długo nie mogły być obojętne. To też w r. 1535 przychodzi do walnej rozprawy konkurentów pod Swendsborgiem, w której wyniku potęga Hanzy została złamana.

HOLENDERSKIE IMPERJUM MORSKIE.

Jednak nad Bałtykiem — pomimo Hanzy — panowali niepodzielnie Duńczycy, w których ręku leżał klucz do oceanów: cieśnina Sund. Otóż po zwycięstwie sprzymierzeńcow nad Hanzą, potężny wówczas cesarz niemiecki i król hiszpański




Ameryka Południowa. Krajobraz podzwrotnikowy.

Karol V, w którego państwie „słońce nie zachodziło", wymógł na Duńczykach otwarcie cieśnin dla statków holenderskich. Odtąd Antwerpja, a później Amsterdam staje się ogniskiem ruchu handlowego Europy. Po odpadnięciu generalnych stanów holenderskich od imperjum niemiecko-hisz-

pańskiego, wzmogło się jeszcze bardziej stanowisko Holandji w międzynarodowym ruchu żeglarskim.

WYŚCIG NARODÓW O PANOWANIE NAD OCEANAMI I ŚWIATEM.

Zamykające okres średniowiecza odkrycie Ameryki i dalej bezpośrednio po nim dokonanie innych doniosłych odkryć, uwieńczonych pierwszą podróżą dookoła świata, wszystko to wywołało prawdziwą rewolucję w umysłach ówczesnego świata. Olbrzymie horyzonty, jakie roztoczyły się w oczach Europy, zmieniły radykalnie poglądy narodów Zachodu, które zrozumiały wcześniej od innych, że Europa jest niewielką częścią suchej ziemi i że przez oceany wiedzie droga na cały świat do handlu i podboju i że tam otwiera się dostęp do prawdziwie bogatego i wytężonego życia.

ABSENCJA POLSKI.

W wielkim wyścigu narodów o panowanie nad światem Polska udziału nie brała. Nie brak nam jednak było ludzi śmiałych, doskonałych żeglarzy, którzy przy sprzyjających warunkach w kraju, mogliby mu oddać nieocenione usługi. Niestety! Niezrozumiani przez swoich zmuszeni byli szukać służby wśród obcych, dokonując dla nich doniosłych odkryć i podbojów.

Już od XIII stulecia rozpoczyna się u nas ruch podróżniczy do dalekich kontynentów i krajów zamorskich, mający—poza zadaniami natury politycznej — cele naukowe i odkrywcze.

POLAK BENEDYKT.

Pierwszym takim podróżnikiem był Polak Benedykt, który jako uczestnik misji, wysłanej przez Papieża Inocentego IV do Mongolji, zwiedził morze Czarne, ujście Wołgi, kraj Kirgizów i Baszkirów, morze Arabskie, Pamir i Chiny. Działo się to w latach 1245—1246.

JAN Z KOLNA.

Na morzu zasłynął na świat cały w w. XV Jan z Kolna. Pchany żądzą przygód i odkryć, wstąpił do służby duńskiej w r. 1476 za panowania króla Chrystjana II, przedsięwziął wyprawę na północny zachód, której rezultatem było wcześniejsze na 16 lat przed Kolumbem odkrycie Ameryki, tym razem północnej, gdyż wyprawa dotarła do Labradoru. Powróciwszy do kraju, Jan z Kolna starał się zorganizować pod polską banderą nową wyprawę szlakiem już mu znanym,

zaczął nawet budowę własnego statku w Gdańsku, ale z powodu obojętności, z jaką się spotkał, dzieła swego nie dokonał.

PODRÓŻNICY W XVI WIEKU.

W wieku XVI ilość podróżników zwiększa się znacznie. Spotykamy więc tu Anzelma Polaka, który odbył podróż do Ziemi Świętej i barwnie ją opisał, Macieja Stryjkowskiego, podróżnika po Turcji w r. 1547. Drugim podróżnikiem do Ziemi Św. był Krzysztof Radziwiłł, który pozostawił jej opis (1549). Krzysztof Pawłowski (1596) wyrusza przez Gdańsk do Lizbony a stamtąd do Indyj Wschodnich. Wojciech Męciński, misjonarz, zwiedzał Indje, Formozę, Filipiny i Japonję. Paweł Palczewski podróżuje po Indjach, Afryce, Persji i Ameryce środkowej (1600). Sewer Narutowicz opisuje Persję.

W wieku XVII występuje na arenę wielki podróżnik i zdobywca polski, również w służbie obcej: Krzysztof Arciszewski. Opowiemy pokrótce jego dzieje, albowiem część jego sławy opromieniła również i Polskę.

* * *

Któż z nas nie przypomina sobie z „Ogniem i Mieczem“ Sienkiewicza tej pięknej, rycerskiej postaci, naówczas wielkiego armatniego królewskiego obrońcy Lwowa przed 400 tysięczną watahą kozacką, ciągnącą przez Lwów i Zamość na zniszczenie Polski?

OBRONA LWOWA.

Jemu to oddał książe Jeremi Wiśniowiecki komendę nad miastem, sam spiesząc na inny front walki. W płomiennem przemówieniu do zgromadzonej w kościele Bernardynów ludności Lwowa, Arciszewski zachęcał do boju do ostatniej kropli krwi, a objąwszy następnie naczelne dowództwo, zabrał się z właściwą sobie energją do obrony drogich Polsce murów. Był wszędzie. Na każdym forcie, na każdej baszcie i wśród pękających granatów, wśród świstu kul — kierował z najzimniejszą krwią walką, dziesiątkując dzicz kozacką pociskami swej nielicznej, ale znakomicie ustawionej i działającej artylerji. I chociaż Arciszewski w zupełności kampanji nie wygrał — bo jakże mógł wygrać, mając do swej dyspozycji zaledwie garstkę wojska przeciw krociom — to jednak tylko dzięki jego zdecydowanej postawie miasto ocalało, złożywszy okup. Inaczej z miasta nie pozostałby kamień na kamieniu.

POD ZBARAŻEM.

Po raz drugi złożył Arciszewski dowody bohaterstwa i niezwykłej umiejętności, kiedy król Jan Kazimierz szedł z nieliczną zresztą armją na odsiecz obleganemu Zbarażowi. Zająwszy bardzo wygodną pozycję, Arciszewski nakłaniał króla do ostatecznej rozprawy z wrogiem, twierdząc, że utrzyma swe stanowisko, gdyby nawet siła wroga była dwukrotnie większa. Ale doradcy, głównie zaś kanclerz Ossoliński, przekonali króla, że należy wszcząć układy z chanem tatarskim. W ten sposób doszła do skutku niezaszczytna dla Rzeczypospolitej ugoda zborowska. Nie mogąc tego przenieść, Arciszewski podał się do dymisji, i odtąd już do końca życia usuwa się w zacisze.

Niewielu jednak wie, że wrócił on do wojska polskiego dopiero u schyłku swego rycerskiego życia. Dzięki tragicznemu zbiegowi okoliczności, Arciszewski służył zgórą 20 lat w armji holenderskiej, a imię jego stało się głośne na obu półkulach, gdyż podbił dla Stanów Generalnych olbrzymią połać Brazylji.

Urodzony w powiecie kościańskim, wychował się w szkole śmigielskiej i otrzymał prawdopodobnie wyższe wykształcenie. Od r. 1619 widzimy go na dworze potężnego magnata polskiego Krzysztowa II Radziwiłła.

NA DWORZE RADZIWIŁŁÓW.

Arciszewski — odznaczający się wybitną inteligencją — staje odrazu w szeregu pierwszych dworzan na zamku w Birżach, a książe Radziwiłł używa go do specjalnych poruczeń. Bierze też udział w toczącej się wówczas wojnie pomiędzy Szwecją i Polską o Inflanty, gdzie składa dowody nieustraszonego męstwa. Fatalny rok 1623 zaważył na całem życiu bohatera. Nieszczęsne fatum zaprowadziło go wówczas do swej wioski rodzinnej. Rodzina Arciszewskich prowadziła długotrwały spór z palestrantem Brzeźnickim, który wyzuł ją z całego prawie majątku. Co więcej Brzeźnicki do żywego uraził Arciszewskich, starą szlachtę, stawiając pod znakiem zapytania ich szlacheckie pochodzenie. Młody i porywczy Krzysztof zawrzał zemstą i przy najbliższej sposobności owego Brzeźnickiego zamordował. Ogłoszony mocą dekretu imfamisem oraz obłożony wieczystą banicją Krzysztof kryje się w Birżach.

Ale wobec wyroku książe Radziwiłł nie mógł mu dać schroniska, wysyła go więc do Holandji, aby się wyuczył sztuki wojennej i donosił księciu o wypadkach politycznych na Zachodzie.

W owych czasach Stany Generalne Holandji, po oderwaniu się od Hiszpanji, doszły do tak wielkiej potęgi, że zaczęły zagrażać bardzo poważnie innym mocarstwom morskim, a głównie Portugalji wraz z kolonjami, która była wówczas przez osobę króla związana z Hiszpanją.

Przez 6 lat Arciszewski gorliwie studjuje sztukę wojenną, walcząc nieraz mimo opieki księcia z dotkliwym niedostatkiem. Odbywał też z polecenia swego mocodawcy częste podróże po Francji.

PIERWSZA WYPRAWA MORSKA.

Dopiero w r. 1628, kiedy poczuł się na siłach, decyduje się wziąć udział w wyprawie morskiej Stanów Generalnych do Brazylji, wyprawie, która miała na celu wydrzeć tę bogatą krainę z rąk Portugalczyków. Arciszewski jedzie w randze kapitana. Potężna flota holenderska zawija wnet u brzegów brazylijskich, godząc w miasto Pernambuco, bronione silnie przez szereg fortów. Pierwsze powodzenie zawdzięczają Holendrzy Arciszewskiemu. On to bowiem, oceniwszy, że atakiem frontalnym miasta zdobyć nie było można, radził, aby jeden z głównych fortów Olindę obejść od strony najmniej bronionej t. j. lądowej, zapomocą desantu, który też został dokonany w pewnej odległości od miasta. Plan ten udaje się znakomicie. Olinda pada, a sukses ten przynosi Arciszewskiemu szlify majora.

PRZYBYCIE HR. DE NASSAU-SIEGEN.

Długie lata trwała wojna, prowadzona przez obie strony z niezwykłą uporczywością. Raz wraz posyła Hiszpanja na pomoc broniącym się Portugalczykom silne oddziały wojska. Jednak Arciszewski, już w randze pułkownika, walczy z nieustraszonem męstwem, utrzymując prawie wszędzie swój stan posiadania. Jego zapał, zdumiewająca odwaga i męstwo osobiste podtrzymują ducha. Podczas oblężenia twierdzy Arrajah Arciszewski zostaje ranny w ramię. Ze zgruchotanem ramieniem udaje się do obozu, gdzie poddać się musi zabiegom lekarskim. Kiedy mu jednak zameldowano, że jeden z oddziałów się zachwiał, że zabito komendanta, Arciszewski z ledwo obandażowanem ramieniem, w koszuli wskakuje na koń, a dosięgnąwszy oddział, prowadzi go osobiście do ataku.

Ostatecznie, mimo wielkiego wysiłku Portugalczyków i Hiszpanów, Arciszewski utrzymuje w swem ręku Pernambuco, Paraibę, Itamarakę i Rio Grande, to jest północną część brazylijskiego wybrzeża.

Sytuacja zmienia się stanowczo na korzyść Holendrów po przybyciu do Brazylji w charakterze gubernatora podbitych krajów Maurycego hr. de Nassau-Siegen. Wkrótce, dzięki posiłkom, jakie przywiózł ze sobą hr. de Nassau zawładnięto całym krajem. Zasługa w tem oczywiście pełna Arciszewskiego, który ostatecznie podboju tego dokonał. Hr. de Nassau zajął się głównie sprawami administracyjnemi i organizacyjnemi. Wprowadził ład, porządek, zakładał miasta, budował piękne pałace. Zaczęły się jednak później niesnaski pomiędzy Arciszewskim a hr. Nassau na tle kompetencji oraz krytyki zarządzeń nowego gubernatora.




Rio de Janeiro (Brazylja).

W tym właśnie czasie Arciszewski otrzymuje list od króla Władysława IV, wzywający go do powrotu do kraju. Opuścił więc Brazylję i przez Holandję miał zamiar udać się do Polski, uważając, że po kilkunastoletniej służbie, pełnej chwały, a głównie z powodu osobistego powołania go przez króla, grzechy jego zostały zapomniane i odpuszczone.

ENTUZJAZM W HOLANDJI.

Holendrzy powitali naszego rodaka z oznakami najwyższego entuzjazmu. Kompanja amerykańska obdarowała go złotym łańcuchem, a dla uwiecznienia jego czynów wybiła

medal pamiątkowy. Oczywiście wszystkie te wysokie odznaczenia miały na celu zatrzymanie Arciszewskiego w szeregach holenderskich. Arciszewski był jednak nieugięty. Przeciwnie, wytknął błędy zarządu Brazylji i przepowiedział jej rychły upadek, jeżeli się nie przeprowadzi koniecznych reform.

NOWA PODRÓŻ DO BRAZYLJI I KONIEC WIELKIEJ KARJERY WŚRÓD OBCYCH.

Tymczasem z Brazylji dochodziły wieści, że sprawy holenderskie stoją coraz gorzej. Hrabia de Nassau, oblegając Bahję, ówczesną stolicę Brazylji, doznał porażki. Po niej nastąpiły inne. Ten stan rzeczy skłonił Holandję do szukania nowego wodza. Oczywiście wybór padł na Arciszewskiego. Mianowany generałem artylerji i admirałem, Arciszewski udaje się do Brazylji. Jednakowoż wielkorządca Brazylji przyjmuje go bardzo chłodno, a wnet pomiędzy admirałem a gubernatorem powstaje tak ostry spór, że Arciszewski postanawia hr. de Nassau oskarżyć przed władzami centralnemi. Wówczas hr. de Nassau rozkazuje Arciszewskiego aresztować i pod eskortą przewieść go do Holandji.

ODWDZIĘKA HOLANDJI.

Przybywszy do stolicy, Arciszewski protestuje przeciw hr. de Nassau, przedstawia memorjały, jednakże bez pożądanego rezultatu. Odwołuje się również do swego starego protektora, ks. Radziwiłła, i do Wielkiego Hetmana Koronnego, Stanisława Koniecpolskiego, i dzięki tej interwencji uzyskuje moralne zadośćuczynienie w formie odwołania zarządzeń gubernatora i udzielenia mu dymisji na jego własne żądanie. Otrzymuje też paszport jako wolny obywatel Stanów Generalnych. Słaba to odwdzięka Stanów Generalnych za tyle lat służby i za zdobycze, jakie Holandja dzięki Arciszewskiemu uzyskała.

PO 23 LATACH.

Po 23 latach wędrówki po obu półkulach wraca Arciszewski do kraju i, mianowany przez króla Władysława IV starszym nad armatą koronną (1646), stanowisko to zajmował w czasie wojny domowej (1648—9).

* * *

BENIOWSKI.

Na drugą połowę wieku XVIII przypada życie i działalność Maurycego Beniowskiego, szlachcica polskiego i węgierskiego, którego losy, spisane w 4-tomowych pamiętnikach,

miały mu dać rozgłos europejski. Nic też dziwnego, że pełne przygód życie Beniowskiego rozpaliło wyobraźnię poetów i pisarzy polskich i obcych; Jemu poświęcił Juljusz Słowacki epos heroiczno-komiczny p. t. „Beniowski". Z nowszych pisarzy wraca do tego tematu Wacław Sieroszewski w powieściach „Beniowski" i „Ocean". Poza tem „Pamiętniki" były przełożone na wszystkie języki europejskie, a nawet udramatyzowane, jak np. w Niemczech, p. t. „Die Verschwörung in Kamtschatka" przez O. Kozebue'go (Augsburg 1792), oraz Vulpiusa (t. 41, „Deutsche Schaubühne"). W Polsce po raz pierwszy „Pamiętniki" przełożone zostały z francuskiego w r. 1797, nakład II — w r. 1802, III — w r. 1806.

Urodzony w r. 1745 na Węgrzech, w znacznym majątku ojca Werbowie. Stryj jego posiadał majątek na Litwie, to też kiedy po śmierci ojca Maurycego, szwagrowie jego zagrabili mu mienie, udaje się do Polski celem objęcia spadku po stryju. Tu też wchodzi w związki małżeńskie z p. Hańską.

KONFEDERAT BARSKI.

Beniowski, gorący patrjota polski, bierze czynny udział w działaniach Konfederacji Barskiej jako komendant kawalerji i generał-kwatermistrz. Po kilku potyczkach dostaje się w ręce rosyjskie; kilkakrotnie udaje mu się ucieczka, ostatnia z Kazania, gdzie chwilowo był osadzony. Schwytany ostatecznie w Petersburgu, po odbyciu nad nim sądu, skazany zostaje na dożywotne wygnanie do dalekiej, a mało wówczas znanej Kamczatki.

PLAN OSWOBODZENIA SIĘ.

Po przybyciu na miejsce zesłania, Beniowski ułożył natychmiast nowy plan oswobodzenia się. A środkami dążącemi do celu miały być z jednej strony opanowanie gubernatora kamczackiego oraz jego pomocników, z drugiej zaś— zyskanie sobie sprzymierzeńców wśród licznych już wówczas na Kamczatce zesłańców politycznych. Dzięki wielkiej inteligencji, umiejętności wygrywania osobistych ambicyj, determinacji i odwadze dochodzącej do szaleństwa, plan pierwszy udał mu się znakomicie. Wkrótce Beniowski stał się nieodstępnym towarzyszem gubernatora, który nietylko zdjął zeń hańbiące jarzmo zesłańca i ogłosił go wolnym, ale nawet zgodził się oddać mu córkę swą za żonę. Małżeństwo to do skutku nigdy nie doszło, ale ułatwiło zamierzoną wyprawę.

Równie pomyślnie poszło Beniowskiemu utworzenie konspiracji zesłańców, mającej na celu odzyskanie wolności; zjednał sobie w krótkim czasie kilkudziesięciu ludzi, gotowych na wszystko.

WALKA.

W tym stanie rzeczy, wskutek zdrady jednego ze spiskowców, rząd rosyjski odkrywa sprzysiężenie. Nie było chwili do stracenia. Oddziały Beniowskiego, zaatakowawszy nieprzygotowaną i słabą zresztą załogę rosyjską, opanowują miasto oraz port Petropawłowsk.

NA POKŁADZIE OKRĘTU ŚW. PIOTRA I PAWŁA.

Szczęśliwie złożyło się, że w porcie stał wówczas duży okręt rosyjski pod nazwą św. Piotra i Pawła. Opanowawszy i ten statek, sprzysiężeni wyruszyli z portu i skierowali się ku południowi; zamiarem bowiem Beniowskiego były przedarcia się przez ocean Spokojny i Indyjski, a dalej przez przylądek Dobrej Nadziei — na wody Atlantyku, skąd wyprawa miała dążyć do Europy.

Beniowski na kunszcie żeglarskim znał się doskonale: bawiąc w majątku stryjowskim na Litwie, nie mógł prowadzić bezczynnego życia. To też często udawał się do Gdańska, a stąd do Holandji, Anglji i t. d. Podczas tych wycieczek zapoznał się z nawigacją i to doświadczenie, nabyte przez niepokonaną niczem ruchliwość Beniowskiego, przydało mu się niespodziewanie po opuszczeniu Kamczatki.

KŁOPOTY WODZA WYPRAWY.

Życie jego już dotąd burzliwe i bogate w przygody staje się prawdziwą Odysseą. Nieznajomość mórz, któremi miał się przedzierać, nieznajomość narodów i ludów nadbrzeżnych, a zwłaszcza obawa o całość okrętu, porywanego nieznanemi mu prądami, brak środków żywności, wody słodkiej, a często gęsto bunty załogi, to były codzienne troski wodza wyprawy. Na pokładzie zaś miał zaledwie 96 ludzi. Z taką to garstką Beniowski nie wahał się rzucić wyzwania oceanowi. Całe szczęście, że statek zaopatrzony był w wielką ilość materjałów wojennych, armat, prochu i pocisków. To zapewniało mu przewagę na wybrzeżach, gdzie broń palna były mało albo wcale nieznana.

Niemniej ciężkiem zagadnieniem była narodowość okrętu. Albowiem pod jakąż banderą miał statek płynąć? Grupka dziewięćdziesięciu sześciu ludzi, stanowiąca załogę statku, tworzyła jakby malutkie w sobie państewko. Bandery rosyjskiej niepodobna było wywiesić, boć okręt na Rosji właśnie został zdobyty przez powstańców. Do innej znanej bandery nie miał okręt żadnego prawa, a samowolne wybranie nie byłoby zresztą ułatwieniem podróży.

BANDERA POLSKA PO RAZ PIERWSZY NA WODACH OCEANU SPOKOJNEGO.

W tych troskach — Beniowski wywiesił na statku banderę polską i pod tą banderą płynął dalej aż do miasta chińskiego Macao, pozostającego w rękach Portugalczyków, dokąd zdążył dotrzeć na statku „Św. Piotra i Pawła".

W tem mieście kończy się jeden epizod odyssei Beniowskiego. Okręt „Św. Piotra i Pawła" został sprzedany, część załogi opuściła swego komendanta, hojnie przezeń obdarowana. Sam Beniowski odbywał dalszą podróż na statkach francuskich. Po drodze zawinięto do Port Dauphin na olbrzymiej wyspie afrykańskiej Madagaskarze. Nie przypuszczał wówczas Beniowski, że reszta jego życia związana będzie z tą wyspą. Narazie, po bardzo przelotnem rozejrzeniu się na miejscu, Beniowski orjentuje się, że wyspa ta mogłaby się stać dla krajów europejskich źródłem wielkich dochodów. Nie mogąc jednak zatrzymać się na dłuższy czas, podąża dalej i staje w Paryżu. Tu, po przedstawieniu zysków handlowych, jakie osiągnąć mogłaby Francja opanowawszy Madagaskar, Beniowski otrzymuje mandat założenia na wyspie osady francuskiej, która stać się miała ogniskiem francuskiej ekspansji na wschodzie Afryki.

Dalsze losy Beniowskiego prześcigają swoją fantastycznością wszelkie przygody podróżników rzeczywistych i powieściowych.

NA MADAGASKARZE.

Początki działań były bardzo ciężkie, albowiem Beniowski, rozporządzając bardzo małą załogą, zupełnie niedostatecznie wyekwipowany oraz niezaopatrzony w najważniejsze środki, umożliwiające mu silne osadzenie się na wybrzeżu, musiał siłą odpierać ciągłe ataki tubylczej ludności. Również klimat wybrzeża, ciężki dla europejczyka, pozbawił go znacznej części korpusu. Rząd francuski zaś, który zobowiązał się dać mu co miesiąc pomoc, nietylko nie dotrzymał obietnicy, ale przez swych wysłanników ciągle mu w jego akcji przeszkadzał.

BENIOWSKI KRÓLEM MADAGASKARU.

Wtedy stało się coś niezwykłego: Oddana Beniowskiemu stara murzynka rozgłosiła wśród szczepów Madagaskaru, że jest on synem ostatniego króla Madagaskaru z rodu Ramini, pojmanego ongiś w niewolę przez jakichś zamorskich nieprzyjaciół. Takie objawienie mieć miała od swego boga.

Ramini'owie, piastujący przez długi czas najwyższą władzę na wyspie, byli uważani za bóstwa przez wszystkie szczepy Madagaskaru. Beniowski nie zaprzeczył. Przeciwnie, pozwolił się ukoronować, składając równocześnie swoją służbę francuską i dzięki temu nastał wśród ludności wyspy dawno upragniony pokój.

ŚMIERĆ NA POSTERUNKU.

Beniowski na tem nie poprzestał. Chcąc mieszkańcom zabezpieczyć spokojną przyszłość wyspy, udaje się do Europy, celem nawiązania bezpośredniego kontaktu z mocarstwami. Tego oparcia Beniowski w Europie nie znalazł. Dopiero w Stanach Zjednoczonych, dokąd się zkolei wybrał, został wysłuchany.




Rio de Janeiro. Kanał.

Uzyskawszy tam okręt, zaopatrzony we wszystko, co mogło mu ułatwić ekspedycję, wraca do Madagaskaru. Tu jednak czekały na niego gęsto zarzucone sieci francuskie. Równocześnie z przybiciem statku do brzegu wyspy — odbywa się krótka bitwa pomiędzy Francuzami a załogą okrętu, w której Beniowski, rażony w pierś, pada trupem (1786).

IGNACY DOMEYKO.

Wśród naszych wielkich uczonych i odkrywców XIX wieku, działających, niestety, z powodów politycznych głównie na obczyźnie, zarysowuje się szczególnie piękna postać Ignacego Domeyki. Postać ta tem bardziej jest nam bliska i kochana, że Domeyko był najbliższym przyjacielem Adama Mickiewicza, nieodłącznym jego towarzyszem i druhem, począwszy od czasów studenckich w uniwersytecie wileńskim, przez emigrację, Drezno, Szwajcarję i Francję.

Podobnie jak Mickiewicz, Domeyko był wychowankiem uniwersytetu wileńskiego a uczniem słynnego geologa i chemika Jędrzeja Śniadeckiego oraz historyka Lelewela. Znalazłszy się z falą emigracji r. 1831 w Paryżu, Domeyko wstępuje do szkoły górniczej i kończy ją chlubnie. W tym czasie przebywał w Paryżu pewien bogaty przemysłowiec chilijski, który angażuje Domeykę do Chile, jako profesora i kierownika laboratorjum chemicznego.

Zjawienie się Domeyki w Chile było prawdziwem błogosławieństwem dla tego kraju, pełnego bogactw, o których jednak, ani rząd, ani jego mieszkańcy dotąd nie wiedzieli. Domeyko osiada narazie w Coquimbo, gdzie poza wykładami prowadzi wzorowo urządzone laboratorjum chemiczne. Wolny czas spędza na badaniach geologicznych. Bada pokolei: Kordyljery, rudonośne pokłady Huasco, odkrywa związek arsenu z miedzią, zwany później „Domeykitem“, odkrywa kopalnie złota i miedzi. Poza tem odkrywa bogate złoża węgla, zwiedza zamieszkałą przez półdzikich Indjan Araukanję i pisze o tym kraju pracę p. t. „Araukanja i jej mieszkańcy“, która była tłumaczona na kilka języków i dotąd ceniona jest przez geografów.

W pewien czas potem (r. 1847) obejmuje Domeyko katedrę mineralogji i chemji w uniwersytecie w Sant Jago. Nie zaprzestaje jednak w dalszym ciągu swoich podróży odkrywczych. Zwiedza niedostępne dotychczas wulkany Antuco, Chillan, Conquimoi Osorno i t. d., wreszcie odkrywa olbrzymie złoża rudy srebrnej, której eksploatacja dawała około 4 miljonów kilogramów rocznie. Wybrany na rektora uniwersytetu piastuje tę godność prawie do końca życia. Gnany tęsknotą, już jako zgrzybiały starzec, odwiedził ojczyznę, mieszkał w Warszawie i na Litwie. Bezpośrednio po powrocie do Chile dokonał swego pracowitego żywota (1889). Opłakiwała go i słusznie cała ludność, a pamięć jego przechowują z pietyzmem mieszkańcy Chile do dnia dzisiejszego.

PAWEŁ STRZELECKI.

Sławę jeszcze szerszą uzyskał inny uczony i podróżnik polski dr. Paweł Edmund Strzelecki. Urodzony w Wielkopolsce pod koniec XVIII stulecia, bierze udział w powstaniu listopadowem, a po jego upadku udaje się do Anglji, gdzie studjuje geografję i geologję w tamtejszych uniwersytetach. Następnie odbywa szereg podróży, poświęcając się głównie badaniom Australji. Zwiedza więc szczegółowo Góry Niebieskie, przylądek Wilsona aż do ziemi Van Diemen. Nakreślił mapy rzek, zbadał własności geologiczne wielkich terenów australijskich, odkrył najbogatszą część kraju wraz z jego obfitemi pokładami złota.

Bada następnie Alpy Australijskie, których najwyższemu szczytowi nadaje nazwę Góry Kościuszki. Nadmienić należy, że Strzelecki, jako człowiek zamożny, wszystkie swoje podróże odbywa na koszt własny. Ówczesny gubernator Nowej Walji Sir Jerzy Gipps, oddaje mu wysokie pochwały w raporcie złożonym ministerstwu angielskiemu.

Strzelecki był autorem szeregu dzieł naukowych, które ogłaszał głównie w języku angielskim, a z których najważniejsze: Physical desrciption of New South and Van Diemens Land, ukazało się nakładem autora w Londynie 1846 r.

SYBIRACY.

Wiek XIX zaznaczył się wielkim wzrostem zainteresowań podróżniczych. Niema prawie zakątka ziemi, gdzie nie możnaby odnaleźć śladu pobytu polskich uczonych, badaczy, przyrodników, astronomów, kartografów. Losy tak zdarzyły, że najpoważniejsza ich ilość idzie ku niezmierzonym przestrzeniom Syberji i Dalekiego Wschodu. Klęski poniesione w wojnach z Rosją zawiodły na Syberję duże zastępy jeńców wojennych i wygnańców.

Do najstarszego pokolenia należy Karol Chojecki, wzięty do niewoli, podobnie jak Beniowski, z szeregów Konfederacji Barskiej (ok. 1776), Faustyn Ciecierski, autor pamiętnika, Rufin Piotrowski — wydał szereg prac w języku angielskim i niemieckim, Józef Kopeć — badacz Kamczatki († 1810), Adam Szymański (1852—1916) autor prac etnograficznych o Jakutach, Bronisław Piłsudski (brat Marszałka) (1869—1915) gruntowny i niestrudzony badacz Sachalinu, dokąd był zesłany, oraz ludności Ainów i ich ciekawego pierwotnego języka. Najwybitniejsze miejsce w nauce z pośród wszystkich sybiraków zajął Benedykt Dybowski.

BENEDYKT DYBOWSKI.

Urodzony w r. 1835, mianowany w młodym wieku profesorem zoologji i paleontologji w Szkole Głównej w Warszawie, zostaje wysłany na Syberję za udział w powstaniu r. 1863. Tam kontynuuje swoją działalność naukową. Bada Góry Jabłonne, udaje się następnie na południe Bajkału, do Kałtuku, gdzie przez 3 lata zajmuje się badaniem jeziora i jego okolic. Następnie odbywa podróż po Amurze i dostaje się aż do wybrzeży Japońskich. W ciągu tych podróży dokonywa bardzo cennych odkryć zoologicznych, których wyniki przedstawia Petersburskiemu Towarzystwu Geograficznemu.

Pomimo, iż Dybowski był zesłańcem politycznym, Petersburski Instytut nadaje mu za jego prace medal złoty, co było na owe czasy zdarzeniem bez precedensu.

Dybowski zwiedza cały wschód Syberji. Następnie wraca do kraju, ale nieprzeparta ciekawość badacza pchała go do dalszego prowadzenia rozpoczętych prac naukowych. Tym razem już dobrowolnie udaje się, przyjąwszy posadę lekarza, do Petropawłowska na Kamczatce. Owocem tych dalszych badań naukowych były olbrzymie zbiory zoologiczne, które Dybowski przekazał gabinetowi zoologicznemu w Warszawie. W r. 1882 Dybowski zostaje powołany na katedrę zoologji w Uniwersytecie we Lwowie, gdzie też rozstaje się z życiem. Prace naukowe Dybowskiego są bardzo liczne i należą do najcenniejszych i najciekawszych z zakresu zoologji współczesnej.

* * *

W najlepszej sytuacji znaleźli się ci polscy uczeni i podróżnicy, którzy, wstąpiwszy do wojskowej służby rosyjskiej, mieli swobodę ruchów i możność normalnej pracy. Należą do nich Leon Barszczewski i Bronisław Grąbczewski, że wymienimy tylko najsłynniejszych.

LEON BARSZCZEWSKI.

Leon Barszczewski, pułkownik w służbie rosyjskiej (1849—1910), bada Ałtaj, Pamir, Turkiestan, Bucharę, Afganistan oraz lodowce azjatyckie.

BOLESŁAW GRĄBCZEWSKI.

Największy rozgłos uzyskał generał Bronisław Grąbczewski. Jak innych tak i tego znakomitego przyrodnika starała się zaanektować na swoją własność Rosja. Ale Grąbczewski, doczekawszy się niepodległości kraju i osiadłszy w nim,

w szeregu dzieł, pisanych w języku polskim, dał wyraz swej polskości. Karjera generała, która związała go z olbrzymiemi przestrzeniami azjatyckiemi, nie była przypadkowa. Po ukończeniu szkoły wojskowej w Petersburgu, bojąc się, aby w razie ewentualnego nowego powstania polskiego nie był skierowany przeciw własnym rodakom, prosił o przydzielenie go do pułków rosyjskich na azjatyckich kresach imperjum. A więc nie bezpieczeństwo własne powodowało Grąbczewskim, albowiem na kresach tych trwała ciągła „wojna pokojowa", ale pobudki patrjotyczne. Tutaj też wyrosła jego sława.

Grąbczewski był synem powstańca z r. 1863. Ojciec jego został deportowany na Sybir. Majątek Grąbczewskiego uległ konfiskacie. Potężne musiały być zdolności Bronisława, który mimo „grzechów ojcowskich" potrafił zyskać wysokie stanowisko w administracji państwowej. Początkowo swe lata na kresach azjatyckich spędził Grąbczewski na nieustannych polowaniach, które zapędzały go częstokroć daleko od bazy pułkowej tak, że przepadał często na całe tygodnie. Dzięki temu narażał się na zarzuty swej władzy zwierzchniej. Były to jego pierwsze wyprawy, w ciągu których badał teren, tu też umocniły się w jego umyśle metody badań geograficznych, geologicznych, meteorologicznych.

Współdziała również Grąbczewski w licznych wyprawach wojennych wojsk rosyjskich ku Himalajom, a to rozszerza znacznie jego horyzont naukowy. Zaznaczyć należy, że zarówno podczas swoich wycieczek myśliwskich, jak i wojennych, Grąbczewski posiadł tak dokładnie oba języki panujące w Azji Środkowej tj. sartowski i tadżykski, iż władał niemi równie dobrze jak ojczystym.

### PIERWSZA WYPRAWA NAUKOWA.

Pierwszą wyprawę naukową podjął Grąbczewski w r. 1885 z Fergany, prowincji rosyjskiej, leżącej nad brzegami rzeki Syr Darja, ku południowemu wschodowi, aż do miasta Chotan, leżącego na południu wschodniego Turkiestanu. Sprawozdanie, złożone z tej wyprawy rosyjskiemu Towarzystwu Geograficznemu, rozgłosiło imię Grąbczewskiego i dało mu srebrny medal zasługi.

### U ŹRÓDEŁ INDUSU.

W r. 1888 Grąbczewski bada źródła rzeki Indus wśród niepokonanych wprost trudności. Wyprawa musiała przebyć olbrzymie pasma górskie, nietknięte jeszcze stopą europejczyka, musiała walczyć z plemieniem pół-dzikich górali, jed-

nak po przezwyciężeniu Hindukuszu, Grąbczewski znalazł się u źródeł Indusu, a dokonawszy ważnych pod względem topograficznym pomiarów i zebrawszy nieocenione zbiory fotograficzne, pomiarowe i etnograficzne wraca do swej bazy. Towarzystwo Geograficzne w Petersburgu przyznaje mu za tę pracę medal.

TRZECIA WYPRAWA.

W r. 1889 przedsiębierze Grąbczewski nową wyprawę naukową tym razem na południe od prowincji Fergańskiej, dążąc do Kafiristanu na południe od Hindukuszu. Do celu podróży jednak nie dotarł z powodu wojny pomiędzy tubylczemi plemionami. Wówczas Grąbczewski skierował wyprawę na południowy wschód ku Raskemdarji i tu w ciągu kilku miesięcy prowadzi dalsze badania. Ale warunki atmosferyczne na wysokości 5700 m. stawały się niemożliwe. Trzeba było wrócić znowuż do Kara-Kasz, aby uczestników podnieść na duchu. Zreorganizowawszy jako tako ekspedycję, ruszył dalej aż ku górom Ałtajskim, dokonując coraz to cenniejszych badań. Odbył wtedy Grąbczewski 7200 km w ciągu 18 miesięcy i przywiózł do Ferganu niezwykle cenne zbiory.

DALSZE LOSY.

Po tych podróżach naukowych, losy rzucają Grąbczewskiego w rozmaite strony olbrzymiego imperjum. I tak pomiędzy innemi w r. 1899 zostaje generalnym komisarzem Kwantungu z siedzibą w Port Arturze. Odtąd oddaje się Grąbczewski studjom nad Japonją, którą zresztą znał już przedtem.

Następnie zostaje gubernatorem Astrachania i na tem nowem stanowisku oddaje ludności nieocenione usługi. Nie spuszcza jednak oka z zagadnień azjatyckich i osobiście zwraca uwagę carowi Mikołajowi na grożące ze strony japońskiej niebezpieczeństwo. Car Mikołaj nie uwierzył rewelacjom Grąbczewskiego, dzięki czemu Rosja została zaskoczona wojną, która miała mieć dla niej najopłakańsze skutki.

Karjera Grąbczewskiego była skończona z chwilą, kiedy przeciwstawił się wszechwładnemu Stołypinowi. Wyjechał na zachód Europy, a powróciwszy, zamieszkał od r. 1910 w Warszawie.

Tutaj też z namowy swych przyjaciół rozpoczął żywą działalność literacką, wydając szereg prac niezwykle ciekawych, jak: „W pustyniach Raskemu i Tybetu", „Przez Pamiry i Hindukusz", „Kaszgarja" i t. d. Umarł Grąbczewski w r. 1925.

STEFAN ROGOZIŃSKI.

Terror polityczny, jaki zapanował po upadku powstania w r. 1863 i to zarówno w b. zaborze rosyjskim jak i pruskim, nie zdołał zabić inicjatywy i twórczości ducha polskiego. W tym czasie, na dwa lata przed wybuchem powstania styczniowego, przyszedł na świat w Kaliszu Stefan Rogoziński, człowiek, który miał przed forum ogólno-światowem zamanifestować prawa Polski do wolności.

Potężna indywidualność Rogozińskiego, jego olbrzymie zdolności organizacyjne, głęboka wiedza, sprawiły, że mając lat zaledwie trzydzieści, powołany został na członka wszystkich towarzystw geograficznych w Europie.

WGŁĄB AFRYKI.

Bezpośrednio po ukończeniu szkoły morskiej w Petersburgu oraz odbyciu dwuletniej praktyki morskiej, Rogoziński, jako młody chłopak, wystąpił przed społeczeństwem z propozycją wysłania ekspedycji wgłąb nieznanych lądów Afryki, od jej zachodniego wybrzeża. Rogoziński, jak wszyscy ludzie wybitni, miał dar porywania za sobą i zjednywania dla swoich idej szerokich warstw społeczeństwa. To też rychło znalazło się wielu ochotników, zarówno polskich jak i zagranicznych, którzy zgłosili swój akces do przedsięwzięcia mimo, iż warunki były dość ciężkie. Żądał on ścisłej dyscypliny, bezinteresowności, poza tem materjalnie od każdego ochotnika 2000 rubli, sumy na owe czasy znacznej. Rogoziński, chcąc nadać swej ekspedycji charakter czysto polski, usunął cudzoziemców tak, że cała wyprawa odbyła się wyłącznie przy współudziale Polaków z trzech zaborów.

Początkowo wyprawa miała się udać do Afryki na okręcie belgijskim. Wskutek niechętnego stanowiska rządu belgijskiego, plan ten odpadł. Wówczas Rogoziński, którego cechowała szybkość decyzji, nabył statek żaglowy „Łucja-Małgorzata" i postanowił na nim dokonać podróży. Rząd francuski przyszedł Rogozińskiemu z wydatną pomocą, rozkazawszy przydzielenie okrętowi eskorty wojskowej.

Zaopatrzywszy się we wszystkie potrzebne instrumenty, które miały umożliwić założenie stacji geograficznej — ekspedycja ruszyła przez zatokę Biskajską do Madery, stamtąd przez wyspy Azorskie ku wybrzeżom Kamerunu, będącego celem wyprawy.

DO TIMBUKTU.

Pierwsza wielka wyprawa, którą odbył Rogoziński, poszła w kierunku t. zw. lasów słoniowych wzdłuż rzeki Mungo.

Miała ona na celu dotarcie do Timbuktu. Celu jednak właściwego ekspedycja nie osiągnęła, a to wskutek wrogiej postawy szczepów murzyńskich, podburzonych przeciw Europejczykom przez kupców arabskich. Niemniej jednak udało się wyprawie dokonanie całego szeregu prac geograficznych, jak pomiarów, ustalenia biegu Mungo, zbadania fauny i flory i t. d.

BADANIE GÓR KAMERUŃSKICH.

Nie zrażając się tem niepowodzeniem, Rogoziński przeniósł wówczas swój teren badań na niedostępne dotychczas i nieznane góry Kamerunu, których wysokość dosięga 4000 metrów. W dokładnem zbadaniu tych gór leży główna zasługa Rogozińskiego, jako geografa. Dzięki jego badaniom, ukazała się pierwsza dokładna mapa gór Kameruńskich, która była również rewelacyjną. Ponadto ekspedycja stwierdziła u stóp gór Kameruńskich możliwe warunki dla kolonizacji kraju przez Europejczyków, dzięki łagodności klimatu i urodzajności gleby.

ECHO W EUROPIE.

Tymczasem w Europie na odgłos odkryć ekspedycji wszczął się wielki ruch. Najbardziej przedsiębiorczymi okazali się Niemcy, którzy na wody kameruńskie wysłali flotę wojenną. Rogoziński znalazł się w ciężkiem położeniu, rozumując słusznie, iż z chwilą zagarnięcia Kamerunu przez Niemcy — wszystkie jego plany — wprost plon całego jego życia zostanie zniszczony.

Nie mając wobec dział niemieckich, skierowanych ku stacji oraz grożących całemu krajowi, innego wyjścia, poddaje Rogoziński kraj Anglji, nie wątpiąc, iż w ten sposób jednak cel swój osiągnie. A było to niebardzo dawno; stało się to w r. 1884, czyli na 30 lat przed wybuchem Wielkiej Wojny!

ROZCZAROWANIE I ŚMIERĆ.

Ze strony Anglji miał jednak spotkać Rogozińskiego straszny zawód: po kilkuletnich pertraktacjach, Kamerun został oddany Niemcom, którzy władali nim aż do wojny europejskiej.

Sam Rogoziński, po tylu pracach i zawodach, już do końca swego pionierskiego, oddanego Ojczyźnie życia, nie zaznał spokoju. Odwiedza jeszcze Kamerun, mieszka jeszcze przez pewien czas na wyspie Fernando-Po — naprzeciw Kamerunu, odwiedza Ojczyznę, wreszcie w r. 1896 umiera w Paryżu, przeżywszy zaledwie 35 lat!

W wieku 20-tym literatura podróżnicza rośnie w tempie zawrotnem. Rozkwit jej datuje od pierwszych chwil odzyskania niepodległości. Badanie krajów obcych, ich ludności pod względem antropologicznym, etnicznym, ich właściwości geograficznych i t. d. staje się przedmiotem studjów już nietylko fachowych uczonych, którzy, opierając się na powołanych ku temu organizacjach państwowych, przenikają ziemie, ludy, przestrzenie powietrzne, żywioł morski, ale i naszych twórców z zakresu literatury pięknej, że wspomnę tutaj tylko dwa nazwiska: F. Antoniego Ossendowskiego i Ferdynanda Goetla.

OSSENDOWSKI I GOETEL.

Pierwszy jak mag czarodziejski przenosi się ciągle z jednego punktu ziemi na drugi i wydając swe dzieła we wszystkich językach światowych, jest dziś najpopularniejszym podróżnikiem-powieściopisarzem w Europie, drugi — subtelny a pełen głębokości poeta, posiada umiejętność rzadką twórcom literackim: umiejętność tak plastycznego przedstawienia zagadnień właściwie naukowych i z treści swej często suchych, że jego utwory podróżnicze czyta się jak najpiękniejsze poematy. Nie wiem, czy istnieje dziś na świecie pisarz, który tak cudownie (a równocześnie z zasobem ogromnej wiedzy geologicznej) opisał takie kraje, jak tajemniczą Islandję z jej przedziwną powłoką wulkaniczną, z jej dziwaczną karłowatą florą, oraz niezmierzony przestwór lodów podbiegunowych! Ponieważ ci pisarze są w pełni twórczości, dokładniejsza ocena ich działalności byłaby dzisiaj przedwczesna.

Podajemy poniżej zestawienie krajów egzotycznych, opisywanych przez Polaków. Niektórzy z nich zostali mimowoli zagnani w dalekie strony, gdy klęski narodowe zmusiły ich do tułaczki po świecie. Innych unosił w egzotyczne światy animusz rycerski i temperament. Poza tem pozostaje pokaźny poczet Polaków, których prowadziło w dalekie kraje pragnienie wiedzy pozytywnej i gruntownej oraz ambicja wzbogacenia cywilizacji przez własny dorobek w dziedzinach dotąd nieodkrywanych. Ludzie tego pokroju rodzą się być może wszędzie, lecz specjalnie wśród narodów morskich dojrzewają łatwiej ich talenty i krzepnie zdolność do czynu. U nas, w dawnych wiekach były to nieliczne wyjątki, odbijające tem jaskrawiej od polskiego środowiska. W wieku XIX jest ich legjon, a ponieważ w dzisiejszej Polsce jest ten typ pionierski liczniejszy niż kiedykolwiek, odbywa się widocznie w naszym narodzie stopniowa przemiana kulturalna, która zbliża nas duchowo do Zachodu i do narodów żeglujących.

Morze wywiera swój czar nietylko na wybrane osoby i dzisiaj nie jest już żywiołem obcym dla wielkiej masy Polaków, a dalekie światy stają się coraz mniej egzotyczne dla oświeconego ogółu.

* * *

Azję badali naukowo następujący podróżnicy polscy (podajemy kraje alfabetycznie):

*Afganistan* — Leon Barszczewski.

*Ałtaj* — Leon Barszczewski.

*Amur* — rzekę oraz mieszkające po obu jej stronach ludy — M. Godlewski.

*Arabję* — Wacław Rzewuski (1765 — 1931) — wielce zasłużony w organizacji naukowego badania Wschodu. Wł. Szczepański — współczesny geograf i podróżnik. Ignacy Zagiell (1826 — 1891) — lekarz i podróżnik, autor szeregu prac historycznych i geograficznych.

*Azję Mniejszą* — Jan Potocki (1761 — 1815) — autor wielu barwnych opisów podróży. Borkowski — geolog.

*Azję Środkową* — L. Jaczewski — geolog.

*Azjatyckie wybrzeża północne* — B. Wiślicki opłynął Azję wzdłuż północnego wybrzeża od Władywostoku do Archangielska.

*Chiny* — Józef Kowalewski (1800 — 1878) — orjentalista. Jan Potocki, Szymon Syrski, Bronisław Zalewski (autor studjów geograficznych).

*Cejlon* — Ludomir Sawicki.

*Filipiny* — Wojciech Męciński — misjonarz XVII wieku.

*Formozę* — Wojciech Męciński, A. M. Beniowski.

*Indje* — Wojciech Męciński, Ignacy Zagiell, Palczewski (ok. r. 1600).

*Japonję* — Wojciech Męciński, A. M. Beniowski, Szymon Syrski, Bronisław Piłsudski, Wacław Sieroszewski.

*Jawę* — Marjan Raciborski (1863 — 1917), Michał Siedlecki, autor wielu prac naukowych oraz monografji „Jawa", Zwierzycki (ur. 1888).

*Kamczatkę* — A. M. Beniowski, Karol Bohdanowicz, Józef Kopeć (pierwszy opis Kamczatki i jej ludności).

*Kirgiz* — Edward Ostrowski (1816 — 1854).

*Koreę* — Kalinowski (przedsięwziął podróż po Korei w latach 1885 — 87), Wacław Sieroszewski.

*Kurdystan* — Karol Brzozowski.

*Mandżurję* — W. Godlewski, B. Dybowski, K. Bogdanowicz.

*Mezopotamję* — Józef Grzybowski (1869 — 1922), Wacław Rzewuski.

*Mongolję* — Józef Kowalski, Szczepan Kowalewski (badacz języków oraz geografji Mongolji), Polak Benedykt, Jan Potocki, Sosnowski (1875).

*Pamir* — Karol Bohdanowicz, Nowicki (1898), Leon Barszczewski, Lipski.

*Persję* — Karol Bohdanowicz (1886 — 7), Tadeusz Prusiński, (1675 — 1756) misjonarz, Sewer Muratowicz (1602), Palczewski (1600), Czarnota (1852).

*Sachalin* — Bronisław Piłsudski (1869 — 1915), Radliński I. Wacław Sieroszewski.

*Sumatrę* — Juljusz Zwierzycki (ur. 1888), Grabowski.

*Sybir* — Karol Chojecki (zesłaniec polityczny), Faustyn Ciecierski (również zesłaniec, wydał pamiętnik, zawierający opis Sybiru), Marja Antonina Czaplicka, badaczka etnologji i antropologji plemion syberyjskich, Aleksander Czekanowski, Jan Czerski 1845 — 1890, geograf i geolog, Benedykt Dybowski (zesłaniec), Aleksander Giedroyć, Wiktor Godlewski, Mikołaj Hartung (przyrodnik), T. Kobyłecki autor dzieła: Wiadomości o Syberji i podróże w niej odbyte w latach od 1831 — 1834, Adam Kamieński (1660) pierwszy opis Syberji w jęz. polskim, Józef Kowalewski, EdwardKowerski (kartograf), Tadeusz Maszewski (1812) autor: Opisu Syberji, Łagowski (botanik), Rufin Piotrowski (zesłaniec), Ludwik Siemnicki (ok. 1707), Witkowski (archeolog), Wacław Sieroszewski, dzięki któremu i Sybir i daleki wschód zdobyły trwałe miejsce w polskiej literaturze pięknej.

*Syrję* — Wacław Rzewuski, Zygmunt Smogorzewski (ur. 1883), Wł. Szczepański, Ludwik Bystronowski.

*Turcję* (azjatycką i europejską) — Ludwik Bystrzonowski, Krusiński (misjonarz) (1675 — 1756), Edward Raczyński (1786 — 1845), Maciej Stryjkowski (1547 — 1582), podróżuje z Andrzejem Tarnowskim po Turcji, Zygmunt Smogorzewski, Hieronim Stebnicki (1832—1897 kartograf), Andrzej Tarnowski, podróżnik w w. XVI. Zagiell Ignacy.

*Turkiestan* — Karol Bohdanowicz, Wł. Szajnocha, ur. 1857, Bronisław Zalewski (1819 — 1880), Stanisław Zyliński (geodeta), Leon Barszczewski.

*Tybet* — Karol Bohdanowicz.

*Wybrzeże Morza Ochockiego* — Karol Bohdanowicz, Roborowski.

*Ziemię Jakutów* — Czekanowski (antropolog), Wacław Sieroszewski, Adam Szymański (zesłaniec).

*Ziemię św.* — Anzelm Polak (1512), Krzysztof Radziwiłł (1549 — 1616), Zygmunt Smogorzewski, Wł. Szczepański.

## AMERYKA.

*Amerykę Południową* — Józef Grzybowski (geolog) (1869 — 1922), Władysław Szajnocha, Józef Siemiradzki ur. 1858 (geolog), Paweł Strzelecki.

*Amerykę Środkową* — Paweł Palczewski (1600), H. Polakowski 1877 — autor dzieła o roślinności Am. Środkowej, Józef Warszewicz (1818 — 1874) wybitny botanik.

*Argentynę* — Hugo Zapałowicz (1852 — 1817) geobotanik podróżnik.

*Brazylję* — Józef Siemiradzki.

*Chile* — Ignacy Domeyko.

*Ekwador* — Jan Sztolcman.

*Florydę* — Emil Dunikowski.

*Guyanę* — Konstanty Jelski (1837 — 1896).

*Labrador* — Pierwszy odkrywca Ameryki Jan z Kolna (1476).

*Martynikę* — Ksawery Sporzyński.

*Paranę* — Lipski 1897.

*Peru* — Konstanty Jelski, Wł. Kluger, Jan Sztolcman.



Alto Ucayali. Indjanie z plemienia Campa.

## AFRYKA

*Abisynję* — Ignacy Zagiell.

*Afrykę Połudn.* — Rehman (1840 — 1917) geograf i botanik, opisał florę Afr. Połudn.

*Afrykę Środkową* — Jan Czekanowski (antropolog), Jan Dybowski (dociera do jeziora Czad od strony Kamerunu).

*Afrykę Wschodnią* — Antoni Jakubowski (zoolog).

*Algier* — Ludwik Bystrzonowski (Opis Algieru), Jan Dybowski, Zygmunt Smogorzewski.

*Egipt* — Ludwik Bystrzonowski, Wł. Gorczyńki (meteorolog), Jan Potocki, Ignacy Zagiell, Zygm. Smogorzewski.

*Kamerun* — Stefan Rogoziński, Leopold Janikowski (uczestnik wyprawy Rogozińskiego).

*Liberję* — Rogoziński.

*Madagaskar* — A. M. Beniowski.

*Marokko* — Jan Potocki, Zygmunt Smogorzewski.

*Tunis* — Jan Potocki, Zygmunt Smogorzewski.

*Saharę* — Kalasanty Motyliński (1854 — 1907) lingwista.

*Sudan* — Wł. Gorczyński.

### AUSTRALJA.

*Australję* — Seweryn Korzeliński, przebywał 4 lata w Australji (1852 — 56),. autor 2-tomowego dzieła o Australji, Jan Kubary (etnograf), K Malsburg (ornitolog), Paweł Strzelecki, Sygurt Wiśniowski — autor książki „10 lat w Australji".

*N. Gwineę* — Juljusz Zwierzycki (geolog).

*Tasmanję* — Paweł Strzelecki.

### EUROPA.

*Islandję* — Ksawery Sporzyński—badacz gejzerów Islandji (1894), F. Goetel.

*Ural* — Marjan Kowalski (astronom).

## Wyprawy biegunowe.

Wyprawa do bieguna południowego: — Henryk Arctowski: uczestnik wyprawy de Gerlache'a do Antarktydy czyli lądu dookoła bieguna południowego składającego się z kontynentu i szeregu wysp; Antoni Dobrowolski, towarzysz Arctowskiego.

* * *

Literatura eksploracyjna i podróżnicza dochodzi obecnie w Polsce do takich rozmiarów, że prace żyjących dziś pisarzy przewyższą wkrótce wymieniony dorobek paru stuleci. To też w tym spisie są podane tylko niektóre nazwiska pisarzy współczesnych.

IV.

## PORTY POLSKIE.

Polska posiada sześć portów. Posuwając się zatoką gdańską ku północnemu zachodowi znajdujemy: Gdańsk, Gdynię, Puck, następnie na półwyspie Helskim: Jastarnię i Hel. Szóstym portem jest Tczew, położony w pobliżu rozwidlenia delty Wisły.

Z wymienionych portów jedynie Gdańsk i Gdynia posiadają w tej chwili znaczenie międzynarodowe. Puck jest portem lokalnym, inne są przystaniami rybackiemi. Przyszłość pokaże, czy te lokalne, względnie rybackie porty odegrają jakąś poważniejszą rolę. Pewne dane wskazują, iż tak będzie, zwłaszcza w zakresie rozwoju rybołówstwa. Rola Tczewa nie jest dotąd ustalona.

### GDAŃSK.

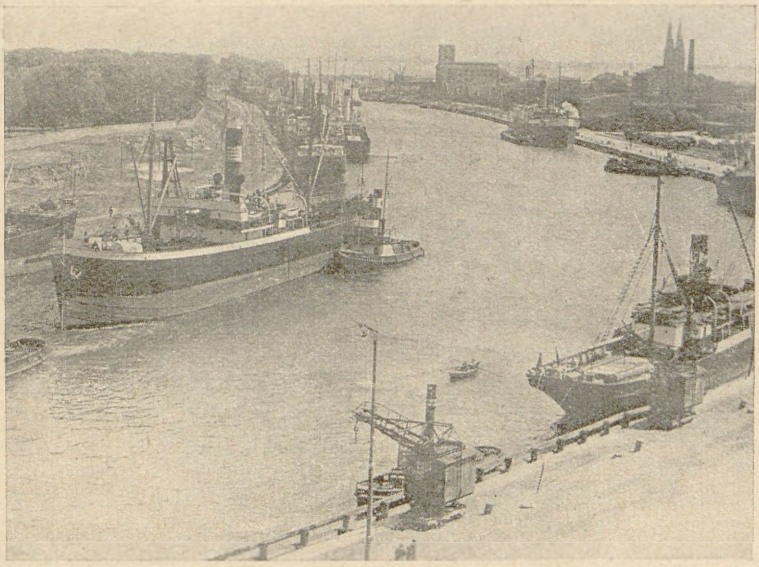
Przegląd naszych portów zaczniemy od Gdańska, jako najważniejszej dotychczas dla Polski morskiej placówki gospodarczej. Bardzo ciekawe i pouczające są zagadnienia związane z powstaniem, ustrojem i organizacją Wolnego Miasta.

Przejdziemy więc kolejno: historję powstania Gdańska, jako Wolnego Miasta, począwszy od chwili ustalenia warunków pokoju, omówimy pokrótce jego konstytucję, stosunek do Ligi Narodów, zatrzymamy się nad rolą i działalnością Rady Portu, wreszcie zastanowimy się nad najważniejszemi momentami współżycia Gdańska z Polską, zarówno pod względem politycznym jak i gospodarczym, oraz znaczeniem portu dla naszego Państwa.

### POSTANOWIENIA TRAKTATU WERSALSKIEGO I KOMISJA DO SPRAW POLSKICH.

Trzynasty punkt słynnych warunków pokojowych Prezydenta Wilsona brzmiał, iż ma być odbudowana Polska „z wolnym i bezpiecznym dostępem do morza". Realizacją

tego postulatu, który został następnie przez Niemcy przyjęty i potwierdzony podpisem ich pełnomocników pod traktatem wersalskim, miała się zająć wyznaczona przez Radę Najwyższą Kongresu, komisja do spraw polskich, powołana do życia 12 lutego 1919 r. Do komisji tej weszli tylko reprezentanci głównych mocarstw zwycięskich, a więc Francji, W. Brytanji, Stanów Zjednoczonych, Włoch i Japonji z pominięciem Polski.



Port Gdański. Kanał portowy.

STANOWISKO KOMISJI.

Od samego początku swego istnienia komisja stanęła na stanowisku, że Polsce należy się Gdańsk bez żadnych zastrzeżeń, tak bowiem, zdaniem jej, rozumieć należało wysunięte przez Wilsona życzenie. W tym też kierunku komisja, zajęta zresztą poza tem wytyczeniem zachodnich granic polskich, działała i nikomu z jej członków wprost nie przyszło do głowy, żeby miało być inaczej.

SPRZECIW LLOYD GEORGA.

Nagle 19 marca 1919 r. ówczesny premjer Anglji — Lloyd George wystąpił z projektem nieoddawania Polsce Gdańska, a utworzenia Wolnego Miasta. Argumentacja premjera angielskiego opierała się na tem, że Gdańsk, jako miasto za-

mieszkałe głównie przez Niemców, nie może należeć do państwa polskiego. Sprawa więc poszła na pewną odwłokę. Oddano ją znów do zaopinjowania komisji do spraw polskich. I tutaj staje się rzecz nieoczekiwana. Mimo całego nacisku Lloyd Georga, komisja, której referentem był wówczas anglik sir Tyrrel, uznała jednogłośnie, że Gdańsk, bez wszelkich zastrzeżeń, powinien się dostać Polsce.

UPÓR PREMJERA ANGIELSKIEGO.

Nie wpłynęło to jednak na decyzję Lloyd George'a. Los Gdańska był przesądzony. W każdym razie miał on być od Polski politycznie niezależny.

PRACE NAD UMOWĄ POLSKO-GDAŃSKĄ.

W ten sposób ustępy o utworzeniu W. Miasta znalazły się w traktacie wersalskim. Z polecenia Ligi Narodów obie zainteresowane strony miały natychmiast przystąpić do pracy nad szczegółową umową polsko-gdańską, która po zatwierdzeniu jej przez Radę Ligi, miała wejść w życie równocześnie z ogłoszeniem konstytucji W. Miasta. Zasadnicze punkty tej umowy zawarte już były w artykułach traktatu wersalskiego i dawały Polsce znacznie większe uprawnienia, aniżeli mamy je dzisiaj. Zapewniano więc Polsce wspólne granice celne, swobodne używanie i posługiwanie się wszystkiemi urządzeniami portowemi oraz budowlami w porcie, zarząd Wisły oraz sieci komunikacyjnej, własną służbę pocztowo-telegraficzną i telefoniczną oraz zupełne równouprawnienie polskich obywateli na terenie W. Miasta.

Umowa (konwencja polsko-gdańska) po długich debatach, w ciągu których wyłaniały się tak sprzeczne stanowiska jak np. żądanie ze strony polskiej utrzymywania w Gdańsku siły zbrojnej, Gdańszczanie zaś żądali dla siebie suwerenności — została podpisana w Paryżu 9 listopada 1920 r. Jednak w ciągu jej opracowywania, zaszły okoliczności, które jeszcze bardziej uszczupliły prawa Polski.

ROK 1920.

Rok 1920 był w historji Polski momentem przełomowym. W roku tym bowiem miała Polska dokonać dzieła sięgającego swem znaczeniem daleko poza ramy jej własnych losów. A dziełem tym było rozbicie armji sowieckiej i wstrzymanie zwycięskiego dotąd pochodu rewolucji komunistycznej. Skala napięcia psychicznego w kraju była olbrzymia: od najgłębszego tragizmu, wywołanego lękiem o odzyskaną nie-

podległość, do najwyższego upojenia po zwycięstwie. Ze strony polskiej rzucono najwyższą stawkę: byt niepodległy i to wielkie dla niej szczęście, że naród to jeszcze wczas zrozumiał. Rosja parła ku zachodowi z żagwią najstraszniejszej rewolucji grożącej zdeptaniem kultury i cywilizacji świata. Wstrzymanie tej hordy piersią polskiego żołnierza było czynem, jakich w naszych dziejach tysiącletnich mamy niewiele. Lignica, jakkolwiek klęska, Grunwald, Wiedeń — to są te wielkie wydarzenia w naszej historji, które zbliżają się ogromem swego znaczenia do zwycięstwa r. 1920. W niespełna dwa lata po zmartwychwstaniu — Polska spłaciła dług swój wobec państw, które jej niepodległość wywalczyły.

LIGA NARODÓW ZMUSZA POLSKĘ DO USTĘPSTW NAD BAŁTYKIEM W NAJTRAGICZNIEJSZEJ CHWILI ZMAGAŃ WOJENNYCH.

W momencie najwyższego napięcia, kiedy zdawało się, że katastrofa jest nieunikniona — rząd polski udał się do Ligi Narodów o pomoc. Liga pomoc swoją obiecała, ale wzamian za to zażądała od Polski szeregu ustępstw, a pomiędzy innemi zrezygnowania z jej uprawnień w porcie gdańskim w tym sensie, iż zostanie powołana do życia Rada Portu, ciało składające się nawpół z reprezentantów Polski i Gdańska, pod zwierzchnictwem przedstawiciela Ligi Narodów. 10 lipca 1920 r., a więc zaledwie na miesiąc przed pogromem armji sowieckiej pod Warszawą, warunki Ligi zostały przez rząd polski podpisane. Powołanie Rady Portu zostało więc Polsce narzucone w najtragiczniejszej chwili jej zmagań i wyrządziło jej ciężką i nieumotywowaną krzywdę. Fakt ten zasługuje na tem mocniejsze podkreślenie, że Liga obiecanej nam pomocy nie dała.

Tak więc w konwencji polsko-gdańskiej znalazł się ustęp, dotyczący utworzenia Rady Portu. Odtąd Polska jest tylko częściowym gospodarzem w porcie Gdańskim.

Dzięki Anglji straciliśmy Gdańsk politycznie, dzięki Lidze Narodów straciliśmy swobodę ruchów także w zakresie gospodarczym. Były to więc dwa szybko po sobie następujące ciosy, które jednak padły nadaremnie, bo Gdynia jest odpowiedzią na okrojenie naszych praw historycznych.

W konwencji polsko-gdańskiej, rozszerzonej jeszcze później umową warszawską w r. 1921, załatwiono ostatecznie 13 punkt żądań Prezydenta Wilsona. W ten sposób Polska otrzymywała „wolny i bezpieczny dostęp do morza". Tak się to nazywało w teorji.

„WOLNY“ I „BEZPIECZNY“ DOSTĘP DO MORZA.

A praktycznie: Polska otrzymała, licząc z półwyspem Helem, 147 km wybrzeża o istotnie wolnym dostępie, gdyż oprócz chatek rybackich, nic dostępowi temu nie przeszkadzało. Otrzymała najbardziej przez Niemców upośledzoną cząsteczkę wybrzeża, wynoszącą zaledwie 1,4% granic państwa naszego, jałową i pustą, bez żadnych urządzeń, o wyjątkowo rzadkiej sieci komunikacyjnej.

SPADEK PO FLOCIE AUSTRO-NIEMIECKIEJ.

A bezpieczeństwo? Dla zabezpieczenia wybrzeża Polska powinna była dostać po niemieckiej i austrjackiej flocie wojennej pewną ilość jednostek bojowych z tytułu sprawiedliwego podziału między państwa zwycięskie. Tymczasem z pięknej i nieuszkodzonej floty austrjackiej nie dostaliśmy literalnie nic, po olbrzymiej zaś flocie niemieckiej przyznano nam 6 starego typu i mocno uszkodzonych torpedowców, które dopiero przy nakładzie wielkich środków finansowych i pracy zdołano doprowadzić do jakiego takiego stanu używalności.

KONSTYTUCJA W. MIASTA.

Organizacja Wolnego Miasta opiera się na konstytucji, zatwierdzonej przez Radę Ligi Narodów w r. 1922. Według konstytucji gdańskiej władza pochodzi od ludu; stąd ustrój Wolnego Miasta ma charakter demokratyczny. Jednak władza ta jest dość ograniczona, streszcza się bowiem w trzech uprawnieniach, a mianowicie: 1) wyborach do Sejmu i Senatu, 2) w t. zw. Referendum, t. z. opinjowaniu i rozstrzyganiu przez wyborców pewnych spraw z chwilą, kiedy niema zgody między Sejmem i Senatem 3) prawie inicjatywy ustawodawczej, jeżeli sobie tego życzy przynajmniej $^1/_{10}$ obywateli.

Sejm W. Miasta jest władzą ustawodawczą, Senat rządową, zatwierdzającą ustawy, oraz równocześnie najwyższą instancją administracyjną.

PRAWO WYBORCZE.

Ogół obywateli, uprawnionych do głosowania, wybiera oba ciała według zasady pięcioprzymiotnikowego prawa wyborczego. Głosowanie jest zatem: powszechne, równe, tajne, bezpośrednie i proporcjonalne (podobnie jak w Polsce).

SEJM.

Sejm składał się pierwotnie ze 120 członków. Po zmianie konstytucji w r. 1930, ilość ich wynosi 72. Uchwala on ustawy oraz budżet; załatwia kwestje zaciągania pożyczek, wprowadzenia monopoli i t. d. Następnie Sejm wykonywa prawo kontoli w stosunku do Senatu i może pociągnąć do odpowiedzialności konstytucyjnej jego członków. Sejm wybierany jest na cztery lata i nie może być rozwiązany, tylko na mocy własnej uchwały. Urzęduje wiec on permanentnie i sam ustala terminy poszczególnych sesyj.

UPRAWNIENIA I ROLA SENATU.

Senat W. Miasta składał się z 20, obecnie z 12, członków i prezydenta. Jest to właściwie najwyższa autonomiczna władza „państewka gdańskiego“, albowiem w formie veta i prawa odwołania się do referendum ludowego ma wpływ na ustawodawstwo, z tytułu zaś uprawnień konstytucyjnych sprawuje najwyższą władzę wykonawczą oraz administracyjną nietylko na terenie całego obszaru politycznego Gdańska, ale i w samem mieście. Poza tem Senat reprezentuje W. Miasto na zewnątrz o tyle, o ile pozwalają mu na to zwierzchnicze władze polskie. Senat nominuje urzędników, dozoruje podległe mu urzędy, zarządza majątkiem W. Miasta, dysponuje w ramach budżetu dochodami i wydatkami, wreszcie w sprawach sądownictwa ma prawo amnestji, czyli darowania kar, nałożonych przez sądy.

SENATOROWIE GŁÓWNI I UBOCZNI.

Bardzo charakterystyczny jest skład Senatu, ze względu na uprawnienia poszczególnych jego członków. Z dwunastu członków czterech sprawuje funkcje t. zw. senatorów głównych, 8 zaś ubocznych. Senatorowie główni, wybierani na lat 4, są nienaruszalni, t. zn. Sejm nawet prawomocną uchwałą nie może ich zmusić do ustąpienia. Nie wolno też tym senatorom sprawować innych funkcyj urzędowych, a zawód swój, o ile jest to zawód fachowy (adwokaci, lekarze, inżynierowie), wykonywać mogą jedynie za zgodą Senatu. Pobierają też oni od władz stałe uposażenie, emeryturę i zaopatrzenie rodziny.

Senatorowie uboczni, wybierani są na nieograniczony okres. Mogą być jednak usuwani uchwałą Sejmu, mogą ustąpić dobrowolnie. Od władz swych pobierają tylko djety, a zawód swój mogą wykonywać bez żadnej przeszkody, mogą nawet pracować w urzędach gdańskich, o ile uzyskają zgodę Senatu.

Stąd ciągłość pracy leży w rękach senatorów głównych.

Senatorowie uboczni, zależni od Sejmu i jego uchwał, nie wywierają trwalszego wpływu na całokształt zagadnień politycznych i gospodarczych W. Miasta.

Jakkolwiek będziemy się zapatrywali na konstytucję gdańską, jedno trzeba przyznać: uniezależnienie 4 senatorów od Sejmu t. zn. od fluktuacyj politycznych, jakich terenem siłą rzeczy musi być tego rodzaju instytucja, było z punktu widzenia interesów W. Miasta posunięciem dobrem i rozumnem. Oczywiście można zarzucić konstytucji, że stworzyła ona fikcyjną demokrację, gdyż właściwą władzą jest czterogłowa oligarchja, ale zapewnienie ciągłości pracy równoważy w znakomitym stopniu te demokratyczne usterki.

„RÓWNOUPRAWNIENIE" ELEMENTU POLSKIEGO.

Paragraf 104 traktatu wersalskiego postanawiał, że przyszła umowa pomiędzy Polską a Gdańskiem powinna pójść po linji najzupełniejszego równouprawnienia elementu polskiego, zarówno już w Gdańsku osiadłego jak i przybywającego do W. Miasta.

Niestety, zasadnicze to żądanie zostało przez konstytucję gdańską wypaczone. Prawa elementu polskiego na obszarze W. Miasta zostały ograniczone do uprawnień mniejszości narodowych w Polsce, przyznanych im traktatem z r. 1919. Szczególnie ograniczono prawa polskie w zakresie szkolnictwa, języka urzędowego i t.d. Zastosowano również wbrew umowom daleko idące szykany względem obywateli polskich, pragnących osiąść w Gdańsku i rozwinąć tam zawodową działalność oraz starano się wymóc na Wysokim Komisarzu, rezydującym w Gdańsku z ramienia Ligi Narodów, prawo wysiedlenia bez apelacji tych obywateli polskich, którzy działają „na niekorzyść" W. Miasta.

LIGA NARODÓW A GDAŃSK.

Jaki jest stosunek Ligi Narodów do Gdańska?

1) Liga Narodów sprawuje nad Gdańskiem t. zw. protektorat, gwarantujący nienaruszalność jego granic terytorjalnych oraz ład i bezpieczeństwo wewnętrzne, 2) otacza swą ochroną konstytucję gdańską, 3) jest rozjemcą w razie zatargów Polski z Gdańskiem.

W pierwszym wypadku Liga ma dać pomoc Gdańskowi w chwili jakiegokolwiek zamachu orężnego, czy to od strony morza, czy lądu, wreszcie w razie zamieszek wewnętrznych zagrażających bezpieczeństwu i całości W. Miasta.

Jakże ma wyglądać ta pomoc, kiedy ani Gdańsk, ani Liga Narodów nie posiadają armji?

INTERWENCJA POLSKI.

Otóż w wymienionych trzech wypadkach Liga Narodów ma prawo wezwać dla ochrony Gdańska przedewszystkiem władze Rzeczypospolitej. To samo ma prawo uczynić sam Wysoki Komisarz Ligi Narodów w wypadkach nagłych, przyczem jednak składa Radzie Ligi odpowiedni raport. Ze swej strony Liga powołuje inne jeszcze państwa, wchodzące w jej skład, do współdziałania z armją polską. Z chwilą uchylenia niebezpieczeństwa, oddziały wojskowe mają być wycofane na żądanie Wysokiego Komisarza.

OCHRONA KONSTYTUCJI.

Żądania, dotyczące ochrony konstytucji, streszczają się w tem, że konstytucja Gdańska musi uzyskać zatwierdzenie Ligi, nie może ulec zmianie bez jej wiedzy i aprobaty oraz, że przepisy konstytucji muszą być z całą ścisłością stosowane przez władze W. Miasta przy rozwiązywaniu zagadnień bieżących gospodarczych, finansowych, a również i politycznych. Wszystkie te sprawy należą do kompetencji Wysokiego Komisarza.

W sprawach spornych pomiędzy Polską a W. Miastem rozjemcą w pierwszej instancji jest również Wysoki Komisarz. Jednak od jego wyroku przysługuje obu stronom odwołanie się do decydującej instancji t. j. Rady Ligi.

Rada Ligi decyduje dopiero po zasięgnięciu opinji ekspertów, powoływanych ad hoc, względnie o ile wymaga tego waga sporu (powiedzmy mającego charakter wybitnie polityczny), wydaje swe orzecznictwo po zasięgnięciu opinji prawnej w Trybunale Haskim.

RADA PORTU.

Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku składa się z 10 członków i prezesa. Z pośród 10 członków po 5-ciu mianuje rząd polski oraz Wolne Miasto, prezesa zaś wyznaczają oba rządy po wzajemnem porozumieniu się. Gdyby zaś do porozumienia nie doszło, mianuje go Liga Narodów z pośród obywateli szwajcarskich, na 3 lata. Łatwe było do przewidzenia, że w sprawie obsady tak odpowiedzialnego stanowiska do porozumienia nie dojdzie. To też przewodniczący Rady są nominatami Ligi Narodów. Prezes Rady rozstrzyga w kwestjach spornych pomiędzy obiema delegacjami, jednak od jego orzeczenia przysługuje prawo odwołania się do opinji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, ale i w tym przypadku najwyższą instancją jest Liga Narodów, do której odwołać się mogą zarówno Polska jak i Gdańsk.

BIURO RADY I PODZIAŁ FUNKCYJ.

Biuro Rady składa się z dwóch wydziałów: handlowego i technicznego. Kierownictwo pierwszego zastrzeżono dla Polaka, drugiego dla Gdańszczanina. Wydziałowi handlowemu podlegają: wydział ruchu oraz ekonomiczny, drugiemu: dział administracji Wisły, dział budowy portu i budowy maszyn. Bezpośrednio podlegają Radzie: wydział finansowy oraz administracyjny.

Z podziału funkcyj oraz organizacji Rady Portu wynika, że Polska musiała się podzielić z Wolnem Miastem władzą nad portem, a zastrzeżony Polsce „wolny dostęp do morza" stał się nim tylko w połowie.

DALSZE UPRAWNIENIA POLSKI W GDAŃSKU I SPRAWY ZAGRANICZNE.

Jakież są dalsze prawa Polski w Gdańsku?

Reprezentowanie i zastępstwo Gdańska przez Polskę w sprawach zagranicznych. Nie wolno Gdańskowi zawierać żadnych traktatów ani umów międzynarodowych bezpośrednio, a jedynie za pośrednictwem rządu polskiego; w Lidze Narodów Gdańsk może być reprezentowany jedynie przez delegację polską. Głos za Gdańsk oddaje reprezentacja polska. Przedstawiciele Gdańska na zebraniach Ligi mogą zabrać głos jedynie za zgodą delegacji polskiej; Wolne Miasto może mieć reprezentacje zagraniczne jedynie za pośrednictwem polskiej służby dyplomatycznej i konsularnej, a więc w obrębie ambasad, poselstw i konsulatów polskich.

JEDNOLITY OBSZAR CELNY.

W Gdańsku obowiązuje taryfa celna, ustanowiona dla całego obszaru Rzeczypospolitej. Interes gospodarczy Polski jest tu bezwzględnie górujący. Najwyższą instancją celną dla Gdańska są władze centralne w Warszawie, od których zarządzeń i orzeczeń niema apelacji.

GDAŃSCY URZĘDNICY CELNI.

W tym punkcie zdołano jednak Polsce narzucić warunek, że jakkolwiek sprawy celne podlegają rządowi polskiemu, jednak na miejscu prowadzą je urzędnicy gdańscy. Polska zaś prowadzi jedynie kontrolę przez swych inspektorów, których zadaniem jest sprawdzanie, czy Gdańsk wykonywa zarządzenia celne rządu polskiego. Inspektorzy ci nie mają jednak żadnej władzy nad urzędnikami gdańskimi, kompetencja ich zaś polega tylko na tem, że w razie stwierdzenia

niedokładności ze strony Gdańska, mają je ustalać protokólarnie i przesyłać swoje wnioski władzom polskim. Zbytecznem byłoby wyliczać, ile nieporozumień i kłopotów ten stan rzeczy przysparza polskim władzom centralnym. Polska musiała się również zgodzić na równouprawnienie obu języków t. j. polskiego i niemieckiego w urzędowaniu. Cła, które wpływają przez kasy gdańskie, wpłacane są skarbowi polskiemu z pewnym procentem na rzecz Gdańska.

ZARZĄD MAJĄTKIEM PAŃSTWA POLSKIEGO.

Ponieważ rząd Rzeszy niemieckiej jak i Prus posiadał w Gdańsku bardzo znaczne objekty, traktat wersalski przyznał je w połowie Polsce, w połowie Gdańskowi. Otrzymała więc Polska: wielkie rezerwoary naftowe w porcie, koszary artylerji, przemienione przez władze polskie na obóz dla emigrantów, szereg budynków w Kaiserhafen, gmachy dla zarządu ceł, pocztę przy Heveliusplatz, znaczny obszar na Westerplatte, poza tem place, grunta i parcele, nadające się doskonale dla zabudowań gmachów i budynków portowych dla polskich potrzeb gospodarczych. Otrzymała też Polska, ale już pośrednio, na mocy układu z Radą Portu, prawo zarządzania wszystkiemi kolejami portowemi oraz wspaniały gmach Gdańskiej Dyrekcji Kolejowej. Tylko zarząd tramwajów pozostał w ręku W. Miasta.

SŁUŻBA POCZTOWA, TELEGRAFICZNA I TELEFONICZNA.

W obrębie portu Gdańskiego oraz jego nabrzeży (nie Wolnego Miasta) Polska prowadzi własną służbę pocztową, telegraficzną i telefoniczną. Wprowadzenie tej służby wywołało (1925 r.) atak furji ze strony szowinistów niemieckich. Sprawa oparła się o Ligę Narodów (ówczesny Wysoki Komisarz wziął stronę Gdańska) ba, zasięgano opinji Trybunału międzynarodowej sprawiedliwości w Hadze. Ostatecznie Senat gdański przegrał, a listonosze i skrzynki pocztowe polskie utwierdziły się na stałe na swych placówkach.

PRAWA OBYWATELI POLSKICH W GDAŃSKU —TROSKĄ GENERALNEGO KOMISARZA.

Prawa polskich obywateli w Gdańsku zostały zawarowane specjalnemi umowami. I tak obywatela polskiego nie wolno wydalać z obszaru Wolnego Miasta, chyba za zgodą Generalnego Komisarza Rzeczypospolitej. Jeżeli zaś Gdańsk odniesie się w tej sprawie do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, Polsce przysługuje apelacja.

Polscy obywatele mają prawo prowadzenia w W. Mieście wszelkich interesów, zakładania biur, nabywania ziemi i budynków. Oczywiście władze gdańskie stosują rozmaite szykany, które wstrzymały napływ Polaków.

Podobne prawa (bez szykan) przyznała Gdańszczanom Polska na swojem terytorjum.

### UPRAWNIENIA GENERALNEGO KOMISARZA POLSKI I ZAKRES JEGO DZIAŁANIA.

Na straży tych wszystkich praw i przywilejów, które udało się Polsce utrzymać w Gdańsku w niezwykle nieraz ciężkich warunkach, stoi Generalny Komisarz Polski. Poza kolejnictwem, służbą pocztowo-telegraficzną oraz celnictwem, które to zagadnienia podporządkowane są częściowo lub całkowicie rządowi centralnemu — zastępuje on w Gdańsku wszystkie inne interesy polskie. Podporządkowany Ministerstwu Spraw Zagranicznych musi dbać przedewszystkiem o wykonanie umów, klauzul oraz praw politycznych Polski w odniesieniu zarówno do Senatu gdańskiego jak i Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, a również z upoważnienia Min. Spraw Zagranicznych w stosunku do Rady Ligi Narodów. Jako przedstawiciel Min. Spraw Wewnętrznych, musi roztoczyć opiekę nad polskim obywatelem na terytorjum Wolnego Miasta, w sprawach przemysłu i handlu pozostaje w ścisłym kontakcie z polską delegacją do Rady Portu i Dróg Wodnych, w imieniu Ministerstwa Skarbu załatwia rozrachunki z W. Miastem, z ramienia Ministerstwa Robót Publicznych administruje i zawiaduje wielkim majątkiem państwowym, który przypadł Polsce w udziale w myśl postanowień traktatu wersalskiego, a nawet w zakresie zagadnień o charakterze wojskowym musi ściśle baczyć, co się dzieje na Westerplatte, gdzie znajduje się potężna placówka mienia państwowego: broń i amunicja.

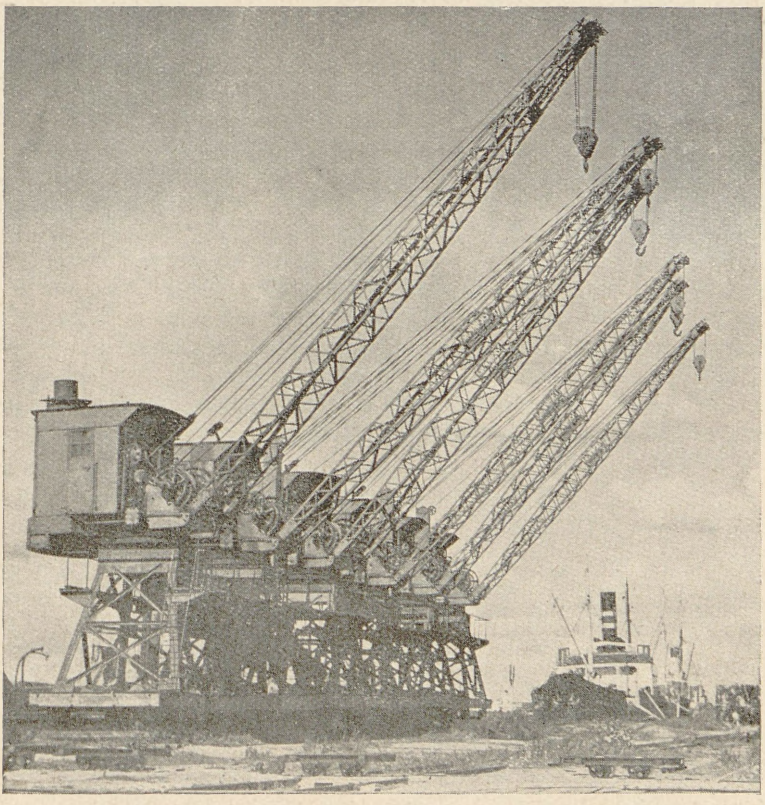
### ZAGADNIENIE SUWERENNOŚCI.

Oczywiście w tych warunkach trudno mówić o jakiejś suwerenności Wolnego Miasta. Związane klauzulami z zakresu polityki zagranicznej, ukrócone z jednej strony czujną opieką Ligi Narodów, z drugiej Polski, pozbawione takich dźwigni gospodarczych, jak kolej, poczta, cła, wbrew wszelkim pretensjom marzyć nie może o jakiejś udzielności. To też samo W. Miasto pod tym względem zdaje się powoli uspokajać. Iskrę suwerenności podsycają ze względów politycznych jedynie zewnętrzne wpływy niemieckie, w tym jednak

wypadku Gdańsk musi się liczyć z jednolitą opinją całego narodu polskiego.

POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE PORTU GDAŃSKIEGO.

Wszystkiemi swojemi właściwościami geograficznemi Gdańsk zbliża się do typu t. zw. portu naturalnego w odróżnieniu od t. zw. portów sztucznych. Porty naturalne leżą zwykle w zatokach, których wybrzeża chronią je od wi-



Grupa dźwigów zwyczajnych w porcie Gdańskim.

chrów i prądów oraz przy ujściu spławnych rzek. W tych warunkach doszły też one do największego rozkwitu. I tak Londyn leży niedaleko ujścia Tamizy, New York u ujścia Hudsonu, Hamburg i Altona u ujścia Łaby, Brema nad Wezerą, a główne porty Holandji rozsiadły się nad ujściem Renu i Mozy. Wprawdzie w czasach dzisiejszych przy niezwykłym rozwoju lądowych środków komunikacyjnych (koleje,

samochody i t. d.), przy rosnącej z dnia na dzień żegludze powietrznej, która niewątpliwie w najkrótszym czasie zacznie odgrywać ważną rolę szczególnie w transporcie drobnicy, położenie portu u ujścia rzek nie jest koniecznym warunkiem pomyślności, jednak porty te górują nad sztucznemi tem, iż posiadają z natury rzeczy mniej lub więcej rozgałęzioną sieć komunikacji wodnej. A stanowi to ważny czynnik przy kalkulacji ceny towaru, albowiem frachty rzeczne są znacznie tańsze i wynoszą przy dobrych urządzeniach od 1/3 do 1/4 przewoźnych kolejowych.

OBSZAR CIĄŻENIA.

Ku Gdańskowi ciąży cały obszar dorzecza Wisły, jeżeli zaś uwzględnimy, że przez kanały Królewski i Augustowski Wisła połączona jest z dorzeczem Niemna i Prypeci, okaże się, że olbrzymia część Polski, albowiem nieomal 300.000 km$^2$, leży w obrębie jej zainteresowań gospodarczych z portem Wolnego Miasta. Coprawda, rzeki nasze pod względem spławności pozostawiają jeszcze bardzo wiele do życzenia, kanały również nie są odpowiednio rozbudowane, flota rzeczczna jest niepokaźna, typ statków nie jest dostosowany do głębokości wód, ale nie ulega wątpliwości, że w miarę rozwoju morskich interesów Polski oraz przy lojalnem stanowisku Gdańska, niedomagania te będą usunięte i rozwiązane pomyślnie.

WARUNKI NATURALNE.

Poza tym wielkim terenem ciążenia Gdańsk posiada znakomite warunki naturalne. Port Gdański rozsiadł się bowiem nie nad samym Bałtykiem, ale nad brzegami odnogi wiślanej t. zw. martwej Wisły. I tu nad Martwą Wisłą a częściowo i nad Motławą powstały najpotężniejsze placówki handlu gdańskiego, na przestrzeni, poczynając od kanału portowego a kończąc na moście kolejowym Kirhaken. Martwa Wisła dzięki swej głębokości umożliwia dojazd statkom o dużym tonnażu, dając dogodne stoiska na 10-cio metrowej głębinie. Motława, jako rzeka o głębokości do 5 metrów, dostępna jest dla statków mniejszych, jednak prawie aż do samego centrum miasta. Dolna część martwej Wisły od mostu Kirhaken, biegnąca na wschód ku nowemu ujściu Wisły aż do śluzy (Einlage), stanowi doskonały port rezerwowy w razie przeciążenia portu głównego.

Dziełem rąk ludzkich jest tylko pogłębienie starego ujścia przez kanał wjazdowy, łączący Martwą Wisłę z morzem. Poza tem wszystkie odnogi, przystanie, zatoki i rozwidlenia,

z wyjątkiem kilku basenów i kanałów, to wszystko dała portowi natura.

Również od strony lądu przyroda hojnie wyposażyła obszar Wolnego Miasta, albowiem żuławy wiślane, leżące pomiędzy odnogami delty Wisły, nawożone rok rocznie urodzajnym mułem rzecznym, czynią z najbliższych okolic Gdańska prawdziwy ogród o niezwykle urodzajnej glebie.

### WYCIECZKA WZDŁUŻ PORTU.

Celem zaznajomienia się z położeniem portu oraz jego urządzeniami zrobimy małą wycieczkę poczynając od kanału wjazdowego aż do mostu Kirhaken.

### OD KANAŁU WJAZDOWEGO DO MARTWEJ WISŁY.

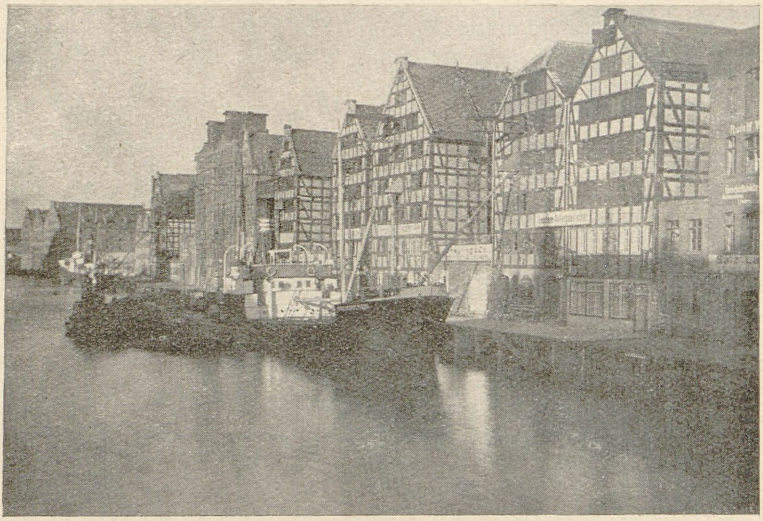
Wjeżdżając do portu, widzimy dwa mola portowe, z których wschodnie znacznie większe zabezpiecza wejście do portu przed burzliwemi w tem miejscu wiatrami wschodniemi. Na krańcach obu molów wznoszą się silne latarnie morskie. Tuż u ujścia port rozwidla się tworząc dwa baseny, a mianowicie basen t. zw. wolnej strefy i leżący naprzeciw basen na Westerplatte. Basen wolnej strefy został wydzielony z celnego obszaru Gdańska i służy do przechowywania różnych towarów wolnych od cła. Ze względu na olbrzymi rozwój eksportu węgla, w basenie tym odbywa się obecnie przeładunek węgla. Basen na Westerplatte jest bardzo ważny dla Polski ze względów militarnych, albowiem tam właśnie znajdują się składy amunicji polskiej. Dalej wjeżdżamy w kierunku wschodnim do kanału portowego długości 1.700 m, łączącego morze z korytarzem Martwej Wisły. Tutaj głównie na południowym brzegu kanału, gdyż brzeg północny mniej nadaje się do użytku, wznoszą się olbrzymie śpichrze, składy i magazyny wielkich firm prywatnych jak Polbal, Prove, Wieler i Hardtman.

### NAD MARTWĄ WISŁĄ.

Minąwszy kanał portowy, wjeżdżamy w koryto Martwej Wisły. Na tej przestrzeni aż do rozwidlenia przy Holm wre gorączkowa praca składowa i przeładunkowa. Po obu brzegach Martwej Wisły mieszczą się również wielkie śpichrze i stoiska przeładunkowe, a więc: na brzegu zachodnim: Polskie zbiorniki naftowe, Zakłady browarnicze Fischera, Dworzec Wiślany, stanowiący najgłówniejszy węzeł kolejowy na zachodnim wybrzeżu Martwej Wisły, następnie Bałtycko-Amerykańskie Towarzystwo Naftowe, Baltoil, a na brzegu

wschodnim firma Transport skład drzewa oraz były basen niemieckiej marynarki wojennej, służący obecnie za skład drzewa i t. d. aż do wioski Wisłoujście.

Obok Wisłoujścia został wybagrowany i oddany do użytku z końcem 1929 r. specjalny basen węglowy, którego zadaniem było odciążenie basenu przy Wolnej Strefie. Dalej na brzegu wschodnim mieszczą się składy kilkunastu firm morskich.



Śpichrze portowe.

Poniżej stoiska Bałtycko-Amerykańskiego Towarzystwa Naftowego bieg Martwej Wisły toczy się łukiem ku południowemu wschodowi; skrócenie tego łuku stanowi sztucznie wybagrowany kanał cesarski. Wewnątrz łuku znajduje się wyspa Holm, częściowo sztuczna.

SERCE RUCHU PORTOWEGO.

I tutaj leży właściwe serce ruchu portowego Gdańska. Odnoga południowa Martwej Wisły dotyka już bezpośrednio samego miasta. Nad brzegami Wisły oraz na nabrzeżach portu Cesarskiego rozsiedliły się potężne instytucje morskie, że wspomnieć tylko Stocznię Gdańską, towarzystwo o kapitale międzynarodowym (30% Anglja, 30% Francja, 20% Polska, 20% Gdańsk), Stocznię Schichau, fabrykę wagonów, która dostarcza i naszej stolicy swych wyrobów (wozy tramwa-

jowe), Syndykat przemysłu drzewnego, fabryki chemiczne, papieru itd. itd.

Na wyspie Holmskiej znajdują się baseny, służące głównie dla składowania i przeładunku drzewa.

PRZED I ZA MOSTEM KIRHAKEN.

Na południowy wschód od połączenia odnogi Martwej Wisły z kanałem Cesarskim koryto Wisły biegnie na wschód przez most kolejowy Kirhaken, dźwigając na swoich wybrzeżach mnóstwo przedsiębiorstw. Jeszcze poza mostem Kirhaken znajduje się szereg wielkich przedsiębiorstw oraz towarzystw. Dalsza część Martwej Wisły aż do śluzy — to port pomocniczy, szczególnie dla statków wiślanych oraz składów drzewnych.

* * *

POWODY UPADKU GDAŃSKA W PIERWSZEJ POŁOWIE XIX W.

Po rozbiorach Polski, w pierwszej połowie XIX stulecia Gdańsk znacznie podupadł, albowiem został odcięty komorami celnemi od swej bazy gospodarczej. Niemałą też rolę w upadku portu grała polityka królów pruskich, którzy dążyli przedewszystkiem do tego, aby przez zagrabienie Pomorza i portu Gdańskiego podciąć śmiertelnie życie gospodarcze Polski. Właśnie wbrew Gdańskowi, który miał się stać portem o znaczeniu tylko lokalnem, zaczęło się forsowne popieranie innych portów niemieckich. Jeżeli zaś w drugiej połowie XIX stulecia widzimy pewną dbałość rządu pruskiego o Gdańsk, to tylko dlatego, że obok Królewca miał się on stać metropolją akcji, mającej na celu zupełne zgermanizowanie Pomorza. Przeniesiono więc do Gdańska z Królewca pewną ilość urzędów, wprowadzono ulepszenia w przestarzałych urządzeniach portowych. Stąd więc miała iść dalsza fala „kulturkampfu“, tym razem nie na wschód, ale na południe i południowy zachód. Niemniej jednak Gdańsk, obsługując jedynie Prusy Wschodnie, Pomorze i część Wielkopolski nie mógł już marzyć o powrocie do czasów, w których przyjmował u siebie reprezentantów najpotężniejszych państw, układał się z królami, udzielał i odmawiał im pożyczek.

„KRZYWDA“ GDAŃSKA.

Po wcieleniu Gdańska do polskiego obszaru gospodarczego Niemcy podnieśli krzyk na cały świat, negując wszelkie prawa Polski do władania portem. Jakaż to straszna krzywda stała

się Gdańskowi? Czy w odpowiedzi na r. 1308 wymordowano całą ludność niemiecką miasta? Czy zrujnowano jego bogactwa? Czy nastąpiła rewindykacja tych wszystkich dóbr, jakie miasto zawdzięczało jedynie Polsce? Nad tą „krzywdą" chwilę się zastanowimy. Kilka cyfr porównawczych rzuci na tę sprawę tak jaskrawe światło, że nie trzeba będzie dodawać żadnych komentarzy:

**RUCH STATKÓW.**

| *Rok* | *Zawinęło do Gdańska statków* | *Wyszło* | *Razem* | *Obrót towarowy w tonnach* |
|---|---|---|---|---|
| 1912 | 2.992 | 2.974 | 5.996 | 2.453.000 |
| 1924 | 3.312 | 3.330 | 6.642 | 2.374.000 |
| 1925 | 3 986 | 3.958 | 7.944 | 2.712.747 |
| 1926 | 5.967 | 5.903 | 11.970 | 6.300.301 |
| 1927 | 6.950 | 6.942 | 13.892 | 7 574.576 |
| 1928 | 6.198 | 6.183 | 12.381 | 8.358.503 |
| 1929 | 5 398 | 5.432 | 10.828 | 8.427.293 |
| 1930 | 6.078 | 6.087 | 12.165 | 8.213.092 |
| 1931 | 5 960 | 5.971 | 11.931 | 8.456.698 |

Tak w cyfrach wygląda krzywda Gdańska!

* * *

Potężniejący z każdym rokiem ruch w porcie siłą rzeczy wysunął pytanie, czy przy nieomal czterokrotnie większym obrocie towarowym w stosunku do czasów przedwojennych, przy starych i niewystarczających urządzeniach, port Gdański może spełnić należycie swe zadanie?

RADA PORTU DZIAŁA.

Rzecz jasna, że nie. Port należało od fundamentów zmodernizować, rozszerzyć i dostosować do nowych potrzeb. Podjęła się tego Rada Portu, która, co trzeba objektywnie przyznać, zdołała w miarę możności, choć jeszcze dotychczas niezupełnie dostatecznie, opanować sytuację. Tutaj znów, chcąc ściślej ująć rozwój urządzeń technicznych, należy odwołać się do cyfr (w/g inż. Fr. Fojuta).

CO MÓWI INŻ. FOJUT.

„W roku 1920 było 16 żórawi ruchomych o łącznej nośności 32 t., 6 przestarzałych żórawi nieruchomych, dziś już zburzonych, kilka tablic rozdzielczych na prąd niskiego napię-

cia i około 2 tysięcy KWh zużytej energji elektrycznej na miesiąc. W r. 1930 natomiast 76 żórawi, przeważnie nowej konstrukcji o łącznej nośności 304 tonn, 3 żórawie pływające o łącznej nośności 32 tonn, 3 wielkie mosty przeładunkowe—2 po 15 tonn i 1 po 10 tonn nośności dla rudy i fosfatów wraz z trzema ruchomemi wagami zbiornikowemi. Trzy specjalne przeładownie węgla, każda o wydajności 500 tonn na godzinę, 11 stacyj transformatorowych o napięciu prądu 15 tysięcy 380 V. o zainstalowanej mocy 500 tysięcy KVA i około 250 tysięcy KVh zużytej energji elektrycznej na miesiąc".

Dane te dotyczą tylko urządzeń przeładunkowych. A przecie, ile wysiłków i środków pieniężnych trzeba było włożyć w umocnienie nadbrzeży portu, które dzisiaj w dużej mierze ujęte są w beton, w sprawnie działającą sieć kolejową, a wreszcie na budowę nowych basenów, (jak wyposażony w najnowsze zdobycze techniki portowej basen przy Wisłoujściu), oraz olbrzymich spichrzów?!

WIEK ZŁOTY POWRACA.

Wyłożyła te sumy Rada Portu, przy nieznacznym udziale firm prywatnych oraz magistratu gdańskiego. Właściwym więc twórcą odrodzenia i ponownego rozkwitu portu gdańskiego jest Państwo Polskie, które, eksploatując port Gdański dla swych potrzeb, daje W. Miastu możność osiągania wielkich zysków. A rosną one w takiem tempie, że zdaje się powracają dla Gdańska jego złote czasy z XVI i XVII stulecia.

KONIECZNOŚĆ DALSZEGO ROZBUDOWANIA PORTU.

Dość powiedzieć, że Gdańsk mógł w okresie od 1920—1930 r. włącznie, rzucić lekką ręką około 100 miljonów złotych na samę inwestycje portowe. Suma to bardzo wysoka, jeżeli zważymy, że Państwo Polskie na inwestycje portowe w Gdyni, na rozbudowę kolei, urządzeń technicznych i t. d. wydało w tym czasie i to z wielkim trudem 150 miljonów. A przecie rozbudowa portu Gdańskiego ciągle jeszcze pozostaje wtyle poza koniecznemi wymaganiami handlowemi Polski; trzeba będzie port jeszcze znacznie rozszerzyć na nadających się ku temu terenach pomiędzy Westerplatte a Wisłoujściem.

EKSPORT I IMPORT MORSKI.

Zkolei zajmiemy się pytaniem, jakie towary wywozi a jakie przywozi Polska i jak sprawa eksportu i importu przedstawia się z ogólnego puktu widzenia finansów polskich. Po-

damy narazie cyfry globalne, dotyczące obu naszych portów z tem, że przy omawianiu portu w Gdyni wyszczególnimy dla łatwiejszego uwypuklenia eksport i import gdyński.

WYWÓZ.

Co wywozimy morzem? Wywozimy głównie towary t. zw. masowe, a więc węgiel kamienny, drzewo, zboże, cukier, produkty przemysłu naftowego, cement i inne materjały budowlane, sól, niektóre metale i pewną część gotowych fabrykatów oraz produkty spożywcze, jak: masło, jaja, bekony i t. d. Eksportujemy w wielkiej ilości surowce, lub półsurowce, które dopiero w fabrykach zagranicznych poddawane są przeróbce na fabrykaty. Jest to oczywiście ujemna strona naszego eksportu, albowiem racjonalna polityka eksportowa dąży do wywozu, o ile to tylko możliwe, gotowych fabrykatów. I słusznie! W gotowym fabrykacie tkwi nietylko wartość zużytego surowca, ale i wartość pracy tysiąca rąk, które, przetwarzając surowiec, zdobywają chleb dla siebie i swych rodzin. Wartość zaś gotowych fabrykatów eksportowanych przez Polskę — jest, jak dotychczas, znikoma.

EKSPORT WĘGLA.

Produkcja węgla zależna jest od konjunktury. I tak w dobrej konjunkturze, jak w r. 1929, wydobycie węgla wynosiło 45.920.000 tonn. Z tego na spożycie wewnętrzne wypada 31.549.000 tonn, a na eksport 14.371.000 tonn, w tem drogą morską 7.816.000 tonn, reszta to jest 6.555.000 t. na eksport drogami lądowemi. Eksport węgla drogami morskiemi wzrasta w bardzo znacznem tempie, a widzimy to z następującego zestawienia:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| r. 1926 | wywieziono | drogami | morskiemi | węgla | 3.810.000 | tonn |
| „ 1927 | „ | „ | „ | „ | 5.088.000 | „ |
| „ 1928 | „ | „ | „ | „ | 7.269.000 | „ |
| „ 1929 | „ | „ | „ | „ | 7.816.000 | „ |

W roku 1930 wydobycie węgla znacznie spadło między innemi z powodu niebywale łagodnej zimy 1929/30. Wyniosło ono 37 505.694 tonn, a więc w porównaniu do r. 1929 o 8.414.351 tonn mniej. Główny spadek konsumcji zaznaczył się w spożyciu wewnętrznem, które wobec 31.549.000 tonn w r. 1929 wyraża się w r. 1930 sumą 24.244.745 tonn, a więc o 7.305.255 tonn mniej.

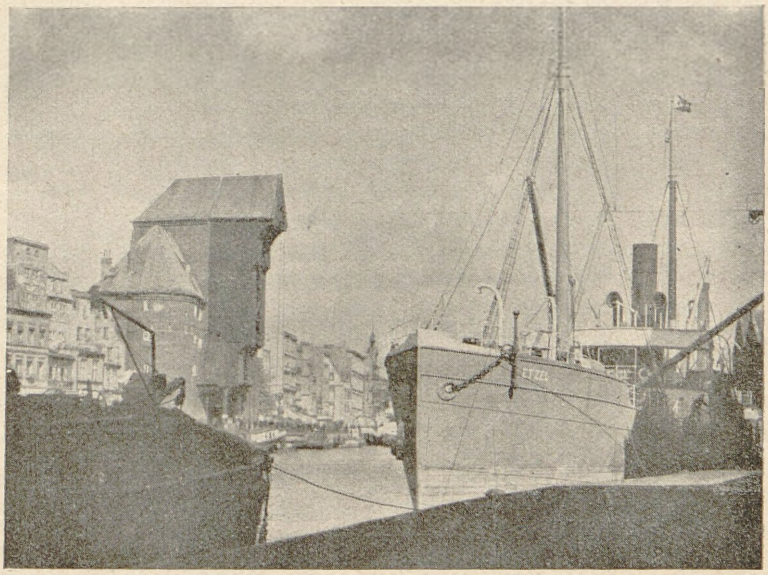
Również eksport obniżył się o 1.560.000 t., dotyczy to jednak głównie dróg lądowych, bo jeżeli chodzi o obroty morskie, pozostały one na poziomie, z tem tylko, że Gdynia wy-

wiozła w porównaniu z r. 1929 o pół miljona tonn węgla więcej, osiągając sumę eksportu 3.000.000 t.

Ogólne wydobycie węgla w ciągu r. 1931 wyniosło 38 miljonów 226 tys. tonn, z czego na konsumcję wewnętrzną wraz z zapasem wypadło 23 miljony 900 tysięcy t., na eksport lądowy i morski 14 miljonów 326 tys. t. Wywóz węgla w tym roku przez Gdynię osiągnął rekordową cyfrę około 4 i pół miljona t, przez Gdańsk 6.326.000 t.

WOJNA CELNA Z NIEMCAMI.

Wydaje się to paradoksalne, ale mimo to stwierdzić należy, że eksportowi węgla polskiego dopomogła walnie wojna gospodarcza wydana nam przez Niemcy, które zamknęły swe granice dla przywozu z Polski rozmaitych towarów, jak węgiel, drzewo i t. d. To zmusiło nasze sfery gospodarcze do szukania nowych rynków zbytu.



Gdańsk. Wielki kran.

ZASIĘG EKSPORTU WĘGLA.

Wywozimy zatem węgiel głównie do krajów bałtyckich, a więc przedewszystkiem do Szwecji, która pochłania większość naszego eksportu, następnie do Danji, Finlandji, Łotwy, Litwy i poza Bałtykiem do Norwegji.

Również inne kraje są odbiorcami naszego węgla, jak np. Francja, która importuje z Polski pokaźną jego ilość. Trud-

no ustalić ściśle wartość eksportowanego przez morze węgla polskiego ze względu na obniżanie cen przez konkurencję niemiecką i angielską. Ogólnie jednak w tej chwili można ją określić okrągło na 300.000.000 zł. rocznie.

EKSPORT DRZEWA.

Morski eksport węgla, tak pod względem tonnażu, jak i wartości, stoi na pierwszem miejscu. Drugie miejsce zajmował eksport drzewa, jego szanse jednak, zarówno morskie jak i lądowe, przedstawiają się w tej chwili gorzej. W rozwijający się znakomicie eksport ugodziła przedewszystkiem wojna celna polsko-niemiecka (Niemcy były najważniejszym odbiorcą drzewa polskiego), a po pokonaniu związanych z nią trudności, nadszedł t. zw. dumping drzewny, zastosowany przez Sowiety.

DUMPING SOWIECKI.

Pomimo, iż odbiegamy od tematu, zastanowimy się chwilę nad dumpingiem sowieckim, albowiem w obecnych czasach coraz o nim głośniej na całym świecie.

Dumping handlowy polega na rzuceniu na międzynarodowy rynek pewnych towarów lub produktów poniżej ceny kosztów własnych. Jest to zjawisko znane w świecie gospodarczym a następuje ono wtedy, gdy produkcja danej gałęzi przemysłu jest większa, aniżeli możność jej spożycia. I tak np. z powodu nadmiernej ilości cukru (hiperprodukcji) nasz przemysł cukrowniczy zmuszony jest wywozić cukier zagranicę poniżej własnych kosztów. Zjawiska tego rodzaju podlegają jednak reglamentacji międzynarodowej, t. zn. producenci tych towarów w rozmaitych krajach ustalają bardzo ściśle normy wywozu oraz orzekają, w jakim stopniu produkcja musi być zmniejszona.

Gospodarstwo sowieckie, odgrodzone chińskim murem od reszty świata, prowadzi handel zagraniczny z dużemi trudnościami. I nie należy się temu dziwić, gdyż brak tu najważniejszego czynnika, a mianowicie zaufania, na którem opiera się międzynarodowa polityka kredytowa. Swoją zaś nieliczącą się z niczem polityką Sowiety doprowadziły Rosję do kompletnej ruiny gospodarczej tak, iż jej siła nabywcza jest minimalna.

POTRZEBY SOWIETÓW Z ZAKRESU PRZEMYSŁU WOJENNEGO.

Jednej rzeczy jednak Sowiety potrzebują od zachodniej Europy jako sine qua non ich istnienia: produktów z zakresu przemysłu wojennego, względnie tych nieodzownych

części, które umożliwiają im rozbudowanie tego przemysłu we własnym kraju. Za rzeczy te jednak trzeba płacić przeważnie gotówką i to wysokocenną, obcą walutą.

W związku z koniecznością zdobycia tej gotówki Sowiety rozpoczęły zakreśloną na wielką skalę dumping własnych produktów, rzucając na rynki międzynarodowe olbrzymią ilość surowca, zboża, artykułów spożywczych po fantastycznie niskich cenach. Ten dumping, którego początki sięgają r. 1927, staje się coraz to bardziej wszechstronny, obejmuje rozmaite gatunki eksportu, dezorganizując i wprost anarchizując rynki Europy, a nawet Ameryki.

Samo przez się wyłania się pytanie, jak to się dzieje, że głodem przymierająca Rosja Sowiecka może prowadzić ten zabójczy system gospodarczy.

METODY POLITYCZNE I GOSPODARCZE W „RAJU BOLSZEWICKIM"

Ktokolwiek zetknął się z metodami politycznemi Sowietów, wie doskonale, że za cenę utrzymania się przy władzy zdolne są one do najstraszniejszego terroru, ucisku i bezwzględności. Tak jest i w tym wypadku. Obojętnem jest im to, że setki tysięcy a nawet i miljony ich własnych obywateli będą przymierać albo nawet literalnie mrzeć z głodu i chłodu. Zagadnienie to dla nich nie istnieje. Stąd koszty dumpingu ponoszą swem zdrowiem i życiem „obywatele" sowieccy. Poza tem metody pracy przypominają najhaniebniejsze dzieje handlu niewolnikami i przeszły wszystko to, co wyobrazić sobie może najdziksza fantazja.

PRACA WIĘŹNIÓW POLITYCZNYCH.

I tak przy wyrębie lasów na północy Rosji i Syberji zatrudniono kilkaset tysięcy więźniów politycznych, którzy tam pracują w warunkach wprost straszliwych. Karmieni najpodlejszą strawą, bici, kopani, rozstrzeliwani bez sądu i apelacji za najdrobniejsze przewinienie, dziesiątkowani głodem, tyfusem, — oto jeden z obrazków komunistycznego raju na ziemi. Oczywiście w tych warunkach koszty eksploatacji są prawie żadne: nie kosztuje nic surowiec i nie kosztuje wiele robotnik.

DUMPING GODZI W INTERESY POLSKIE.

Dumping sowiecki wzbudził zaniepokojenie całego świata kulturalnego. Wszystkie prawie państwa rozpoczęły kontrakcję, nie dopuszczając towaru sowieckiego do swych granic. Poza względami humanitarnemi, wchodą tu bowiem jeszcze w grę czynniki o charakterze politycznym, gdyż Sowiety dą-

żą do zahamowania produkcji przemysłowej w innych krajach, powiększenia bezrobocia i wywołania w ten sposób fermentów społecznych.

Dzięki dumpingowi Polska traci nowozdobyty rynek angielski, a całość eksportu morskiego przez Gdańsk, eksportu, który w r. 1924 wyniósł — 1.018.949 tonn, opada do poziomu 568.000 tonn w r. 1929. W roku 1930 podnosi się jednak do 824.301 tonn i w tej wysokości utrzymuje się również w r. 1931. Czy dumping sowiecki długo zdoła się utrzymać, tego przesądzić nie można. Nie ulega jednak wątpliwości, że przy jednolitem stanowisku zainteresowanych państw, zlikwidować go można szybko i skutecznie.

ZBOŻE.

Wywóz trzeciego gatunku masowego eksportu polskiego: zboża był w ostatniem dziesięcioleciu stosunkowo niewielki. Dziś już Gdańsk nie jest synonimem eksportu zboża, jak to było w wiekach XVI, XVII i XVIII. Wskutek spustoszeń wojennych na ziemiach polskich — uprawiano w pierwszych latach niepodległości zaledwie 50% obszaru. To też Polska zmuszona była sprowadzać wielkie ilości mąki i zboża z zagranicy, głównie z Ameryki. Kiedy jednak przebrzmiały odgłosy wojny, kiedy rolnik mógł spokojnie powrócić do swego warsztatu pracy, odbudowanie gospodarstwa narodowego, przy silnem poparciu rządu, poszło w niezwykle szybkiem tempie. Dziś już można powiedzieć, że zostało ono odbudowane w 100% produkcji przedwojennej, a nawet wyżej, gdyż, powstałe w tym czasie wielkie fabryki nawozów sztucznych, zrekonstruowane (Chorzów) lub nowowzniesione (Mościce), a to dzięki owocnej pracy Prezydenta Rzeczypospolitej Prof. Ignacego Mościckiego, pozwoliły na intensywną eksploatację gleby. Z drugiej strony Państwo, przez powołanie do życia instytucyj finansowych, dostarczających rolnictwu taniego kredytu (Bank Rolny), dużo przyczyniło się do podniesienia kultury rolnej. Dzięki tym czynnikom Polska stała się znowu samowystarczalna w produkcji rolnej, a nawet posiada nadwyżkę, którą przeznacza na eksport. Wynosi on w czterech głównych gatunkach zbóż (pszenica, żyto, jęczmień i owies) po kilkaset tysięcy tonn rocznie (w tem około 50% przez Gdańsk i Gdynię) i mógłby być znacznie podwyższony. Zależy to nietylko od podniesienia kultury rolnej, lecz przedewszystkiem od pojemności rynków zagranicznych, ale możliwości wywozu są obecnie mniej pewne niż kiedykolwiek. W roku 1930 wywieziono zboża w jego czterech głównych gatunkach drogami morskiemi 391.299 tonn.

TRUDNOŚCI, POŁĄCZONE Z PRODUKCJĄ I EKSPORTEM CUKRU.

Inną rolę w naszych obrotach morskich gra cukier, którego produkcja jest w połowie przeznaczona na eksport; wywóz jego stale się zwiększa, albowiem od 150.000 tonn z kampanji 1923/24 r. doszliśmy do 415.000 tonn w kampanji 1929/30 r. Ogólna ilość wyprodukowanego cukru w kampanji 1929/30 wyniosła 815.000 tonn (nieco słabszy był rok 1930/31 z produkcją 776.512 tonn), gdy wewnętrznie konsumujemy tylko 400.000 tonn. Zgórą drugie tyle musimy więc wywieźć, a niestety, nadwyżkę tę eksportujemy ze stratą, ponieważ rynki światowe są przesycone cukrem, głównie dzięki opanowaniu ich przez tańszy cukier trzcinowy. Gdybyśmy jednak zmniejszyli produkcję cukru do normy konsumcji wewnętrznej, zadalibyśmy cios nietylko rolnictwu, ale i gospodarce narodowej, gdyż posłuchajmy: pozbawilibyśmy pracy co najmniej ćwierć miljona ludzi (cukrownictwo zatrudnia zgórą $^1/_2$ miljona robotników), zubożylibyśmy skarb o sto kilkadziesiąt miljonów złotych, które państwo zyskuje od cukrownictwa tytułem akcyzy, podatków i przewozu, skurczylibyśmy obieg pieniężny o dwieście miljonów, albowiem cukrownictwo rzuca na rynek na zakupy, jak buraki, worki, węgiel, nawozy i t. d. przy obecnym stanie produkcji—400 miljonów złotych. Byłby to więc naprawdę dotkliwy cios dla gospodarki państwa, i ani państwo, ani cukrownictwo nie może do tego dopuścić.

Najlepszem wyjściem z tej trudnej sytuacji byłoby wzmożenie konsumcji wewnętrznej. Wyszłoby na tem dobrze zarówno społeczeństwo, pod względem zdrowotnym, jak i cukrownictwo pod względem finansowym. Spożycie wewnętrzne cukru jest jednak u nas jeszcze bardzo słabe i wynosi nieco ponad 10 kilogramów na głowę rocznie, podczas, kiedy w Anglji 40 kg! Coprawda postęp jest, gdyż od r. 1923 do 1930 konsumcja wewnętrzna wzrosła ze 182.000 do 400.000 tonn, ale jakże to jeszcze daleko do spożycia pełnej produkcji! Gdybyśmy konsumowali, jak w Anglji, 40 kg na głowę, musielibyśmy produkować cukru nie 815 tys. tonn, ale 1.630.000 tonn, tylko na własne potrzeby, a sumy zysków bezpośrednich i pośrednich dla gospodarki narodowej sięgałyby już wówczas miljardów.

BAZĄ EKSPORTU CUKRU — GDYNIA.

Tymczasem jednak cukier eksportujemy, a czyniliśmy to również do ostatnich lat z krzywdą dla naszych portów, kierując część wywozu na Szczecin i Hamburg. I tak w latach 1925/26, 1926/27, 1927/28 przeciętnie 27% eksportu szło do

niemieckiego Szczecina, reszta szła przez Gdańsk. Już jednak w 1928 roku po raz pierwszy ukazał się cukier w Gdyni z pominięciem Szczecina i odtąd jego eksport przez nasz port stale się wzmaga. Celem uzyskania stałej bazy dla zamagazynowania i przeładunku cukru, organizacje cukrownicze wybudowały w Gdyni dwa olbrzymie składy pojemności około 40.000 tonn. Cukier nasz eksportujemy do wszystkich prawie krajów europejskich, a poza tem i do dalekich krajów zamorskich, jak Algier, Chiny, Chile, Indje Brytyjskie i t. d.

BOGACTWA NAFTOWE I ICH EKSPORT MORSKI.

Wielkie bogactwa dała Opatrzność naszemu krajowi w postaci kopalń nafty w zagłębiu borysławskiem. Jednakowoż wielkie spożycie produktów naftowych wewnątrz kraju, a następnie skierowanie eksportu tych produktów przeważnie na drogi lądowe, ogranicza ich eksport morski. W r. 1929 wywieziono drogą morską 59.000 t, w r. 1930 zaledwie 29.268 t. Morski eksport produktów naftowych, który w rozmaitych latach kształtował się w miarę konjunktury w granicach od 17 do 37% ogólnego eksportu, odbywał się wyłącznie przez Gdańsk, gdzie Polska zastała wszystkie potrzebne urządzenia w dobrym stanie.

WYWÓZ CEMENTU.

Mówiliśmy już, że dążeniem naszego eksportu powinno być rzucenie na rynki światowe takich produktów, które stanowią, poza ich wartością jako surowców, również maximum natężenia pracy rąk ludzkich. Do takich produktów należy cement, wywożony z Polski w wielkich ilościach drogami lądowemi i morskiemi, a mianowicie w ciągu trzech lat od r. 1927 do 1929 eksport wyniósł 325.000 t, wartości 1 miljarda 550 miljonów złotych. W r. 1930 wywóz cementu z powodu kryzysu gospodarczego spadł o około 10% i wyniósł siedemdziesiąt kilka tysięcy tonn. Głównymi odbiorcami była Brazylja, Finlandja i Szwecja, które pochłonęły $^2/_3$ ogólnego eksportu. Pierwszorzędna wartość cementu polskiego, wyprodukowanego z doskonałego surowca, jego taniość w porównaniu z produktem konkurencyjnym, zapewnia mu szeroki zbyt na rynkach obcych. Poza tem z roku na rok zwiększa się jego konsumcja w kraju. Jedyną niedogodnością eksportu cementu jest to, że miejsca jego produkcji są położone daleko od morza, a mianowicie na przestrzeni do sześciuset kilometrów, a żegluga na rzekach jest zaniedbana. Mimo to, cement nasz dociera poza Europę do wielkiej ilości krajów Azji, Ameryki Północnej i Południowej, głównie Brazylji i Ar-

gentyny, oraz Afryki. Podkreślić należy z uznaniem, że eksport morski cementu w ostatnich latach odbywa się głównie przez porty polskie, zwłaszcza Gdańsk.

INNE GATUNKI EKSPORTU.

Poza wymienionemi działami naszego eksportu wywozimy morzem: cynk, sól kuchenną, bekony, mięso, jaja, masło, ryby, nasiona, spirytus, wyroby szklane, skóry, ziemniaki, wyroby włókiennicze i t. d. Wywóz tych artykułów odegra zczasem niewątpliwie bardzo ważną rolę w naszych obrotach morskich.

NA OBCYCH STATKACH.

Niestety — cały ten olbrzymi eksport odbywa się w dużej mierze na statkach obcych, które ciągną stąd wielkie korzyści i osłabiają siłę naszej morskiej ekspansji.

* * *

IMPORT MORSKI.

Co przywozimy drogami morskiemi?

Przywozimy, jeżeli chodzi o ilość, znacznie mniej. Podczas gdy import gotowych fabrykatów w większości przypada na drogi lądowe, import morski obejmuje surowce lub półsurowce. Przywozimy zatem: rudę żelaza, ołowiu i cynku i złom żelazny, w zakresie włókienniczym — wełnę, bawełnę i jutę, dalej nawozy sztuczne, które nie są produkowane w kraju, papier, z ryb głównie śledzie, artykuły kolonialne (kawę, herbatę, ryż, tytoń, oraz owoce południowe). Ogólny nasz morski import w zakresie wymienionych towarów wynosi około $1^1/_2$ miljona tonn. Co do przyszłości to zdania są podzielone: jedni twierdzą, że ponad tę sumę import polski nie wyjdzie, inni, wierząc w duże podwyższenie krajowej konsumcji, stawiają dla importu maksymalną liczbę 3 i $^1/_2$ miljona tonn.

RUDA ŻELAZA, ZŁOM I PRODUKTY SPOŻYWCZE.

Najcięższą pozycję w przywozie stanowi ruda żelaza oraz złom, oba te produkty potrzebne naszemu hutnictwu. Przywozimy ich około 900.000 tonn, głównie ze Szwecji i Anglji. Jakkolwiek krajowy kontyngent wydobycia rud wzrasta z roku na rok, jednak rudy zagraniczne są wysokoprocentowe pod względem zawartości żelaza, dochodzą bowiem do 60% Fe, gdy nasze krajowe dochodzą do 40%. Pewną część rudy wysokoprocentowej otrzymujemy z Rosji.

Dalej idą produkty spożywcze, jak ryż, oraz ryby, głównie śledzie.

GDYŃSKA ŁUSZCZARNIA RYŻU.

Ryżu sprowadzamy narazie około 50.000 tonn rocznie, a coraz większe jego zapotrzebowanie wskazuje na wzrastającą popularność tego znakomitego środka odżywczego. Doskonałe też pociągnięcie zrobiło nasze kupiectwo, zakładając w Gdyni olbrzymią łuszczarnię ryżu. Surowy towar przychodzi z zamorskich krajów i ulega w łuszczarni przetworzeniu na gotowy do spożycia produkt. Stąd rozchodzi się ryż wewnątrz kraju, ale już dzisiaj jest zapotrzebowanie na czysty ryż w krajach sąsiednich, głównie bałtyckich. Sama gdyńska łuszczarnia ma według zobowiązania przełuszczyć rocznie 100.000 tonn ryżu. Wobec powstania w Gdyni tak potężnej placówki przetwórczej, główna część importu skoncentrowana jest w Gdyni. Gdańsk, zazdrosny o sukcesy łuszczarni gdyńskiej, zakłada również przetwórnię ryżu, jednak na znacznie mniejszą skalę.

IMPORT ŚLEDZI.

Wielki jest również import ryb, a głównie śledzi. Przywozimy ich 80.000 tonn rocznie. Ponieważ główny import przychodzi drogą morską, możemy z pewnem prawdopodobieństwem ustalić konsumcję tej ryby w Polsce. Śledź, jak wiadomo, jest produktem spożycia najszerszych warstw. Poza tem, jako marynata, jest mile widzianą zakąską w każdym nawet zamożniejszym domu. Jeżeli przyjmiemy, że na 1 kg idzie 10 śledzi, to, dokonawszy odpowiednich mnożeń, wypadnie 26 śledzi spożycia na głowę w Polsce rocznie. Import ich dochodzi z Norwegji, Anglji, Szwecji oraz Niemiec. Nie ulega wątpliwości, że stan ten zmieni się na korzyść Polski z chwilą, kiedy nasza kaszubska ludność rybacka, zaopatrzona w odpowiednie środki, będzie mogła odbywać połowy na dalekiem morzu (Północnem). Narazie jednak import śledzi obciąża nasz bilans płatniczy w stopniu bardzo wydatnym.

PRZETWORY CHEMICZNE.

Bardzo poważną rubrykę stanowią w imporcie morskim materjały i przetwory chemiczne, których sprowadzamy (poza znacznym procentem importu lądowego) drogą tylko morską blisko pół miljona tonn (fosforytów, potrzebnych dla naszego przemysłu superfosfotowego, ok. 200.000 tonn, saletry chilijskiej ok. 100.000 tonn, żużli Thomasa 150.000 tonn). Jakkolwiek produkcja nawozów sztucznych rośnie u nas w bardzo szybkiem tempie, nie nasyca ona jednak w zupełności rynku rolnego. Poza tem pewnych gatunków produkować u nas nie można z braku surowca.

PRZYWÓZ MATERJAŁÓW WŁÓKIENNICZYCH.

Nasz przemysł włókienniczy, którego główne centra, a więc Łódź, Białystok i t. d. zaopatrywały w towar olbrzymie obszary Rosji, dzisiaj, wobec odcięcia Rosji od reszty świata, znacznie podupadł.

Jednak dla dotrzeb własnych, tudzież na pewien, nieznaczny zresztą eksport towarów włókienniczych na południe i południowy wschód (Turcja, M. Azja, Persja), Polska sprowadza dość znaczną ilość bawełny, wełny i juty. Prawie cały import tych surowców leży w ręku obcem głównie niemieckiem. I tak przy zapotrzebowaniu 70.000 tonn bawełny, na import przez nasze porty wypada dotychczas jakiś mały odłamek 1 procentu, na 26.000 tonn juty dosłownie nic, na 15.000 tonn wełny idzie zaledwie 1.400 tonn przez porty polskie. Import surowców włóknistych zmonopolizowały dwa porty niemieckie Brema i Hamburg, albowiem producenci amerykańscy udzielają niemieckim hurtownikom włókienniczym dogodnych, długoterminowych kredytów. Brak też naszym portom odpowiednich składów oraz dobrej organizacji przeładunku. Import bawełny jest dotąd główną pozycją w zależności ekonomicznej Polski od Niemiec, jednak w wyniku energicznych wysiłków rządu, pierwsza poważniejsza partja bawełny przeszła przez Gdynię (6.063 tonn) już w r. 1931.

INNE GATUNKI IMPORTU.

Poza wymienionemi pięcioma najważniejszemi gatunkami importu, przywozimy wiele jeszcze towarów i produktów, których ilość nie przekracza jednostkowo 10.000 tonn. I tak wwozimy tytoń w znacznych ilościach (około 8.000 t), kawę, herbatę, kakao, owoce południowe (przeważnie drogami lądowemi — do 25.000 t), wina i inne napoje, znaczną ilość skór, (ogólne zapotrzebowanie ok. 30.000 t, z tego przez morze 8.000 t), garbniki (morzem 8.000 t), siarkę, blachę, samochody i ich części (ogólne zapotrzebowanie 12.000 t, z tego morzem 5.000 tonn), kauczuk, korek i t. p.

Naogół stwierdzić należy, że zarówno eksport, jak i import wykazywały dotąd stałą tendencję zwyżkową, a ponieważ pojemność rynku nie jest ustalona ani u nas w kraju, ani zagranicą, więc nie prędko dojdziemy w obrocie morskim do ustalonych kontyngentów.

15 MILJONÓW TONN.

W każdym razie przed portami polskiemi stoją w najbliższej przyszłości bardzo doniosłe zadania: muszą one wyładować i przeładować, pochłonąć w swoich śpichrzach, lub po-

wierzyć żelaznym ramionom dźwigów około 15.000.000 tonn najrozmaitszych towarów, z których każdy ma swoją indywidualność, każdy wymaga troskliwego zajęcia się nim pod względem techniki przeładunkowej. Będzie to praca zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym imponująca, a mowy niema o tem, ażeby sam Gdańsk tę pracę mógł wykonać. Musi więc stanąć obok Gdańska port nowoczesny z urządzeniami, stanowiącemi wyraz najnowszych zdobyczy techniki, a równocześnie otoczony najgorętszą opieką społeczeństwa.

Tym portem jest już, a będzie w przyszłości w nieporównanie wyższym stopniu, niż dzisiaj: G d y n i a.

KONIECZNOŚĆ BUDOWY WŁASNEGO PORTU.

Konieczność budowy własnego portu handlowego i wojennego wyłoniła się już w zimie 1920 r., a więc bezpośrednio po zwycięskiem zakończeniu wojny z Rosją Sowiecką, podczas której Gdańsk odmówił wyładowania amunicji, przy-

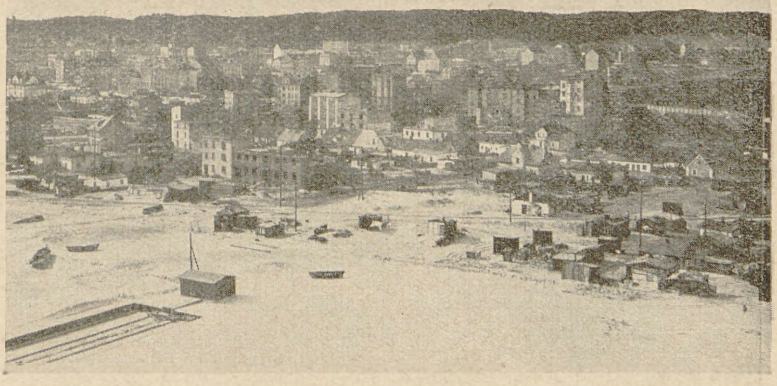


Tak wyglądała Gdynia przed 10-ma laty.

słanej Polsce przez państwa zachodnie. Całe społeczeństwo zrozumiało, że wielkie państwo nie może uzależniać swego kontaktu ze światem od kombinacyj Senatu, czy też nastrojów gdańskiej gawiedzi portowej. Zabrano się też energicznie do badań naszego wybrzeża morskiego, celem wyszukania odpowiedniego miejsca na budowę portu. Kilka było

pomysłów: i tak proponowano Hel i Redę, Tczew, jezioro Żarnowieckie, był nawet potężny plan urządzenia portu w Pucku z przecięciem półwyspu Helskiego. Wszystkie te koncepcje okazały się nierealne i dopiero po wszechstronnych studjach, dokonanych przez fachowców polskich i zagranicznych, wybrano ostatecznie Gdynię.

To, co konkretnie zrobiono w zakresie budowy portu w latach od 1920 — 1925, ledwie że wchodzi w rachubę. Był to okres raczej przygotowawczy, okres planów i szkiców, na budowę zaś nie można było łożyć jakichś realnych sum, z powodu długotrwałego chaosu walutowego, trapiącego



Fragment Gdyni — miasta.

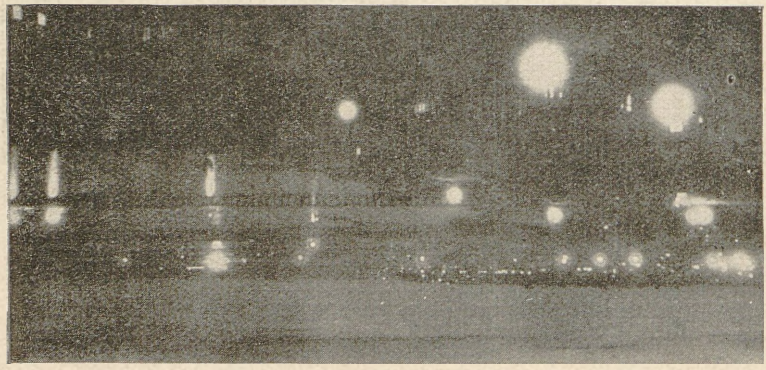
Państwo Polskie w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości. Dopiero w r. 1925 robota ruszyła narazie wolno, ale wnet potem t. j. od r. 1926 nabiera tempa prawdziwie amerykańskiego.

W roku 1923 polski Baedecker, dr. Orłowicz, w swoim „Przewodniku po Województwie Pomorskiem“ podaje: „Gdynia, kaszubska wieś rybacka nad morzem o 1.200 mieszkańcach, zarazem wzrastające letnisko nadmorskie, miejsce kąpielowe i port“.

A czem dzisiaj jest Gdynia? Jest to już wielkie, przeszło 50-tysięczne [1]) miasto o wspaniałych budowlach publicznych i prywatnych, o europejskich urządzeniach miejskich, jest to wielki port, przewyższający zdolnością przeładunku porty bałtyckie, trwające od stuleci, jest to ognisko rwącej, nieustającej ani na chwilę pracy polskiego inżyniera, finansisty, kupca, ekonomisty, które ściąga dziesiątki tysięcy robotników. Nic też dziwnego, że znawcy zagraniczni stają w podziwie przed dokonywającem się w ich oczach dziełem.

POŁOŻENIE PORTU.

W odróżnieniu od portu gdańskiego, Gdynia jest typem portu sztucznego, gdzie należało przekopać każdą piędź plaży morskiej, żeby jedną jej połać zamienić na baseny dla statków, drugą—na nabrzeża dla magazynów portowych. Pewne cechy geofizyczne to sztuczne położenie łagodzą, i tak: głęboko w morze sięgający półwysep Hel chroni Gdynię od wichrów północno-wschodnich oraz od prądów morskich, niosących ze sobą piaszczyste zwały. Mimo oddalenia Gdyni od ujścia Wisły o 17 kilometrów, jest jednak nasz port dostępny także dla statków wiślanych, choć pod tym względem sytuacja Gdańska jest oczywiście korzystniejsza.



Gdynia w nocy.

W braku bezpośredniej komunikacji rzecznej najważniejszym warunkiem rozwoju Gdyni jest sieć kolejowa, łącząca

[1]) *Spis ludności, dokonany w grudniu 1931 r., wykazał 32.000 stałych mieszkańców. Jeżeli więc podajemy zgórą 50.000, to należy dodać robotników portowych, mieszkających po wsiach i miasteczkach okolicznych, oraz inteligencję zawodową, która z braku pomieszczeń w Gdyni mieszka w Gdańsku, Wejherowie, Sopotach i t. d.*

ją z resztą Polski, a w szczególności z głównemi ośrodkami przemysłowemi. Dotyczy to głównie węgla, który, jak dotąd, stanowi najpoważniejszy czynnik obrotów portu. To też podjęto z energją budowę bezpośredniej linji kolejowej z Katowic do Gdyni już w maju 1926 r.

LINJA KOLEJOWA KATOWICE-GDYNIA.

Nie zrażono się olbrzymią sumą kosztorysu, wynoszącego blisko 300.000.000 złotych. Nadmienić bowiem należy, że celem przeprowadzenia bezpośredniej trasy trzeba wybudować 460 km linij kolejowych wraz z budowlami sztucznemi, budynkami stacyjnemi, domami mieszkalnemi itd. itd. Magistrala nie jest jeszcze skończona, ale już 8 listopapa 1930 r. otwarto dwa jej bardzo ważne odcinki, a mianowicie odcinek południowy Herby—Zduńska Wola (110 km) oraz odcinek północny Bydgoszcz — Gdynia (207 km). Pozostaje jeszcze do wykonania odcinek Zduńska Wola — Inowrocław (143 km). Dwie trzecie pracy są więc już ukończone. Dokonano już dzisiaj jednego z najważniejszych zadań, jakie magistrala ta ma spełniać, t. j. połączenia Górnego Śląska z Gdynią z pominięciem obszaru Wolnego Miasta. Odtąd pociągi z węglem górnośląskim będą kierowane do czasu ukończenia środkowego odcinka drogą okrężną, albo przez Kalisz, albo przez Łódź-Kutno-Toruń do Bydgoszczy.

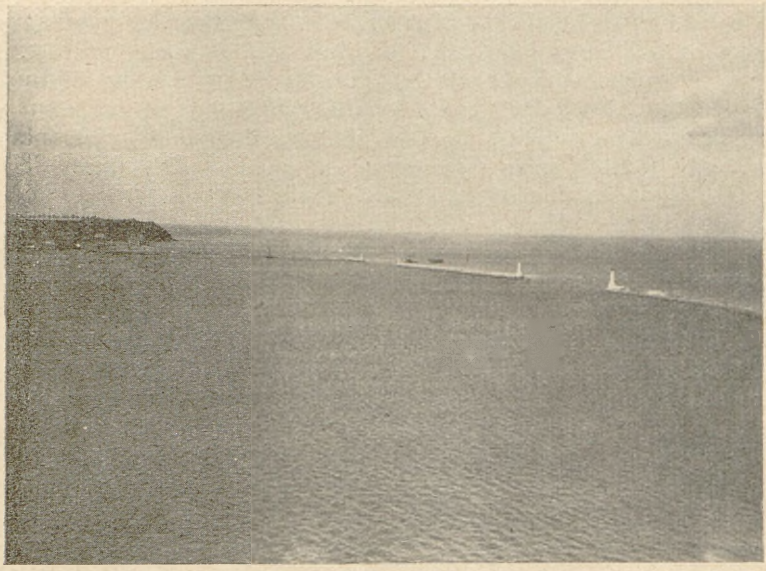
Sprawą ukończenia linji węglowej zajął się kapitał francuski i przed Wielkanocą 1931 r. negocjacje doprowadziły do pozytywnego wyniku. Polska uzyskała na dogodnych warunkach kredyt w wysokości miljarda franków fr., co umożliwi uruchomienie magistrali już w najbliższej przyszłości i to w takiej chwili, która ze względu na sytuację finansową kraju, jak i na polityczną obronę wybrzeża jest szczególnie doniosła.

* * *

FALOCHRONY, MOLA I BASENY.

Jak w każdym porcie o charakterze sztucznym nabrzeża są chronione zapomocą potężnych tam i falochronów tak też i port Gdyński otoczony jest ochronami. Od północy molem północnem oraz falochronem, od wschodu falochronem węglowym i na południu falochronem i molem południowem. Mola i falochrony otaczają jakby ramionami t. z. awanport, który prowadzi do właściwego portu, podzielonego na kanały i baseny. Do portu Gdyńskiego wjeżdża się otwartą rampą pomiędzy falochronem północnym a węglowym. Przejechawszy rampę, wjeżdżamy do kanału wejściowego, na któ-

rego południu leżą najruchliwsze dzisiaj części portu: basen węglowy z nabrzeżami holenderskiem, duńskiem i szwedzkiem, następnie basen południowy z nabrzeżami śląskiem i angielskiem; przez molo rybackie docieramy do basenu Prezydenta z nabrzeżami Prezydenta Wilsona oraz pomorskiem. W tem miejscu port dotyka bezpośrednio ulic miasta.



Ramiona awanportu gdyńskiego.

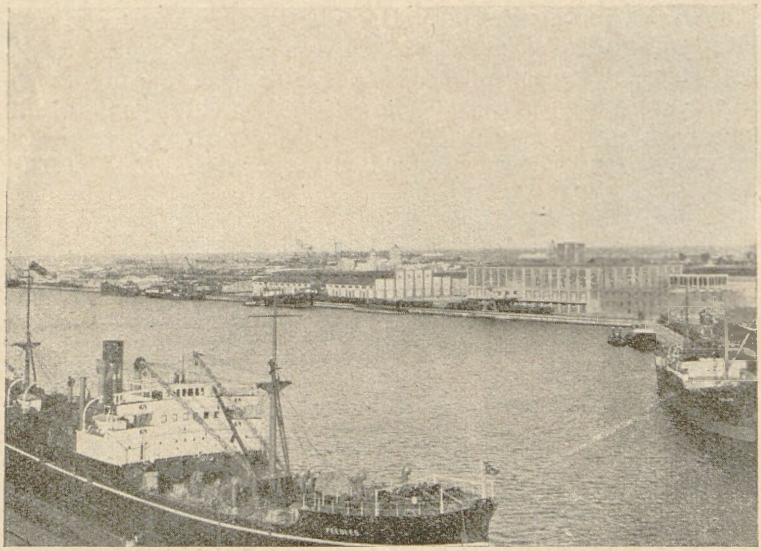
Jadąc dalej kanałem wejściowym ku kanałowi portowemu, mijamy na północy wielki i wygodny port wojenny, na południu zaś basen Marszałka Piłsudskiego z nabrzeżami indyjskiem, rotterdamskiem i polskiem, a następnie przez nabrzeże norweskie wjeżdżamy do II basenu wewnętrznego. Dalej ku zachodowi znajdują się stoiska stoczni gdyńskiej, która narazie dokonywa drobniejszych napraw uszkodzonych lub zamulonych okrętów.

Głębokość wymienionych kanałów i basenów wynosi od 8 do 11 metrów, co umożliwia dostęp oraz postój największym okrętom oceanicznym.

Główny ruch w porcie gdyńskim wre dzisiaj w basenach, połczonych na południe od kanału wejściowego, na którego północnej krawędzi znajduje się molo pasażerskie. Dalej prąd ruchu portowego idzie w kierunku ku basenowi im. Marszałka Piłsudskiego, nad którego brzegami rozsiadły się wiel-

kie zakłady przemysłowe oraz przetwórnie, jak łuszczarnia ryżu i olejarnia.

Rozwój portu idzie więc w kierunku północno i południowo-zachodnim, a jak wielkie jest zapotrzebowanie gotowych dla przeładunków nabrzeży, świadczy fakt, że na każdy ukończony metr nietylko czeka, ale wprost poluje przedsiębiorstwo eksploatacyjne.



W basenie im. Marszałka Piłsudskiego.

Port gdyński obliczony jest na przeładunek 10.000.000 tonn rocznie, a jeżeli to szczęśliwie nastąpi, będziemy mogli powitać w Gdyni jeden z największych portów nietylko Bałtyku ale i Europy.

PORT POD WZGLĘDEM URZĄDZEŃ TECHNICZNYCH.

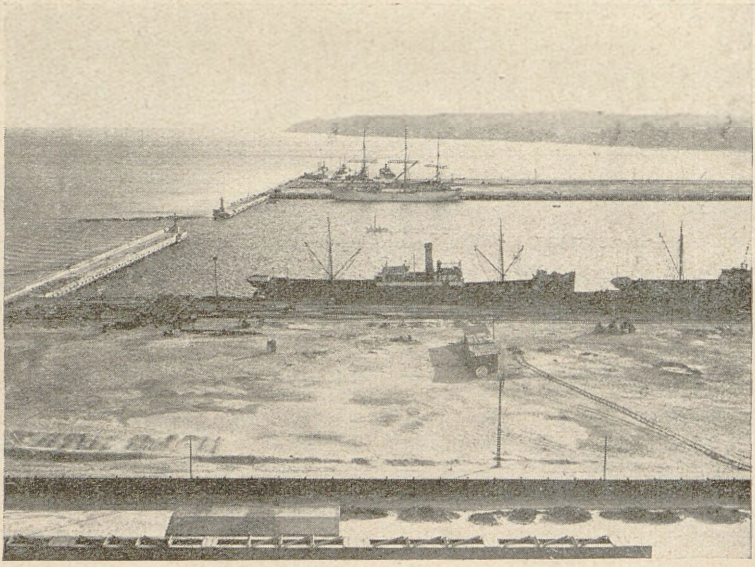
Urządzenia portowe Gdyni są wyrazem najnowszej techniki i pod tym względem wyprzedzają znacznieport Gdański. Już dzisiaj 35 dźwigów i 8 innych urządzeń najnowszej konstrukcji dokonywa pracy przeładunkowej. Znakomicie przeprowadzona sieć linij kolejowych, docierająca szeregiem torów do każdego nabrzeża, olbrzymie hangary i śpichrze dla bezpośredniego tranzytu lub magazynowania, doskonała elektryfikacja portu z elektrowni w sąsiednim Gródku, służba radjotelegraficzna, meteorologiczna, dostarczanie statkom węgla

bunkrowego i wody słodkiej, to wszystko zostało wykonane z niezwykłą precyzją i gruntowną wiedzą fachową.

* * *

ORGANIZACJA PRAWNA.

Do r. 1926 Gdynia była gminą wiejską, należącą do powiatu wejherowskiego. W r. 1925 dołączono do niej Oksywię, leżącą w powiecie puckim. Dopiero na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 10 lutego 1926 r. gmina wiejska została przeistoczona w miejską. Dalszym etapem prawnym było rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 11 stycznia 1929 r., na mocy którego wyłączono Gdynię z powiatu morskiego i utworzono tutaj siedzibę starostwa. Dnia 24.XI.1930 r.



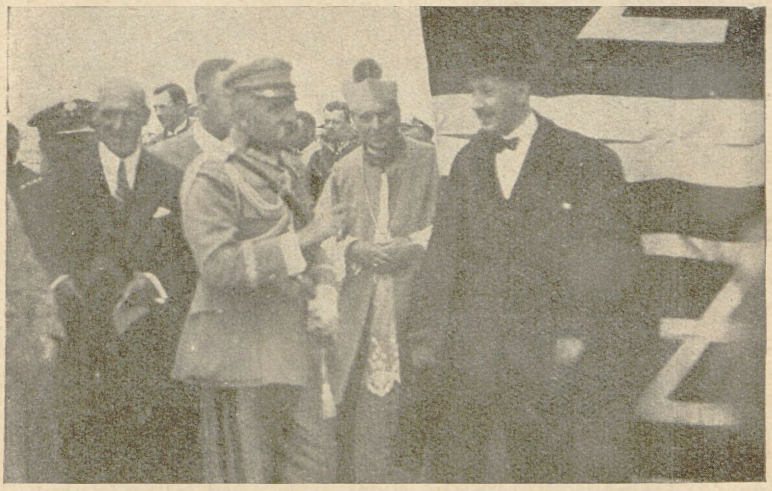
Wnętrze basenu w Gdyni.

wprowadzono nową organizację władz miejskich. Dotąd władze miasta leżały w ręku rady miejskiej, jako instancji samorządowej, oraz delegata rządu, delegata, który sprawował urząd prezydenta miasta. Od chwili rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z 24.II.1930 r. wszystkie funkcje łącznie, a mianowicie: prezydenta miasta, przewodniczącego rady miejskiej oraz starosty grodzkiego zostały przydzielone komisarzowi rządu w Gdyni.

Gdyńska Rada Miejska składa się z 20 członków, a mianowicie 10 członków z wyboru i 10 innych z nominacji. W ten sposób rząd zastrzegł sobie decydujący głos w okresie przejściowym, gdy budowa miasta odbywa się w tempie niezwykłem.

NIEDOMAGANIA GDYNI JAKO MIASTA.

Dotychczas bowiem budowa miasta pozostawała wtyle w porównaniu z rozwojem portu. Przedewszystkiem najważniejszą bolączką był i jest jeszcze dotychczas brak



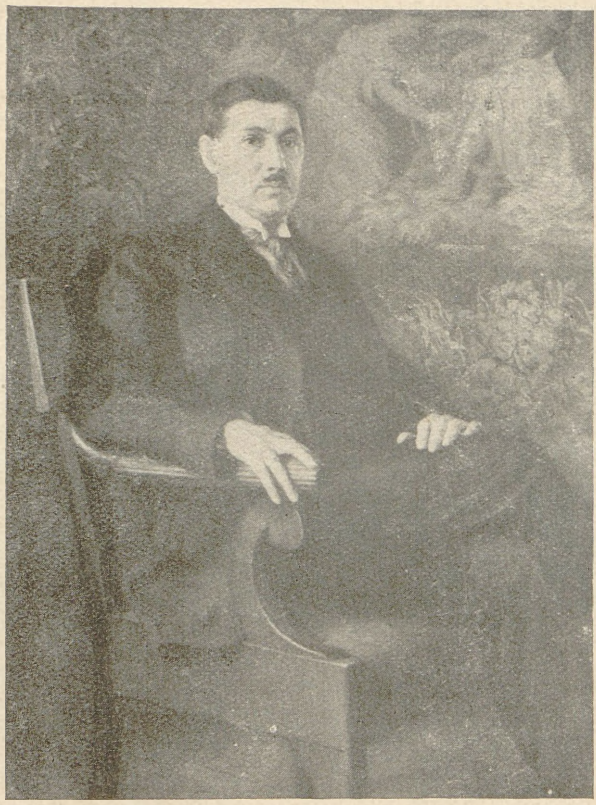
Rozmowa P. Marszałka J. Piłsudskiego z P. Ministrem Kwiatkowskim o rozwoju żeglugi. R. 1928.

mieszkań, wobec czego duża część ludności musiała mieszkać w Wejherowie i po wsiach okolicznych, inni zmuszeni byli szukać pomieszczeń nawet w Sopotach, mających wysoką gdańską walutę. Poza tem wielka ilość interesów, które powinny być dokonane w Gdyni, z braku lokali załatwiano w Gdańsku.

Będąc w bezpośrednim kontakcie z rządem, komisarz gdyński ma pracę ułatwioną i uproszczoną, zwłaszcza w kierunku uzyskiwania od skarbu państwa ustalonych w budżecie sum, ściągania należności samorządowych itd., a w związku z tem umożliwia się rozbudowę samego miasta w takiej skali, jak tego wymagają rozwijające się interesy portu.

BUDOWA GDYNI ZASŁUGĄ RZĄDU POLSKIEGO.

Olbrzymi rozmach, z którym zbudowano i buduje się w dalszym ciągu port w Gdyni, zawdzięczamy rządowi polskiemu. On to pod przewodnictwem Prezydenta Rzeczypospolitej Ignacego Mościckiego i Marszałka Józefa Piłsudskiego, przy nieocenionej współpracy długoletniego b. Ministra



B. Minister Przemysłu i Handlu Inż. Eugenjusz Kwiatkowski.

Przemysłu i Handlu, Eugenjusza Kwiatkowskiego, porwał za sobą całe społeczeństwo w kierunku morskim. I głównie dzięki stanowczej i planowej akcji rządu, kapitał prywatny, odnoszący się dotąd z wielką ostrożnością do morskich interesów, zwraca coraz to baczniejszą uwagę na Gdynię.

Jest rzeczą zrozumiałą, że inwestowanie kapitału prywatnego nie mogło iść milowemi krokami, zwłaszcza w okresie światowego kryzysu gospodarczego.

A jednak od roku 1924 powstało w Gdyni przedsiębiorstw: przemysłowych 209, handlowych 717, spedycyjnych 16, maklerskich 14, co czyni razem 956 różnych przedsiębiorstw. Jest to ilość bardzo poważna, gdy się zważy, że przed kilku laty nie było tam ani jednego poważniejszego przedsiębiorstwa.

WSPÓŁPRACA KAPITAŁU PRYWATNEGO.

Równocześnie kapitał prywatny, osiedlając się w Gdyni, siłą faktów musiał poczynić pewne inwestycje, które miały ułatwić jego zadania; musiał więc pewne sumy ulokować w mechaniczne urządzenia przeładunkowe, w gmachy, wreszcie bardziej przewidująca część tego kapitału — również w budowę własnej floty handlowej. Wszystkie te wkłady nie przekraczają dzisiaj narazie sumy kilkudziesięciu miljonów złotych, nie ulega jednak wątpliwości, że z tych skromnych początków powstanie w niedalekiej przyszłości olbrzymia zbiornica kapitału, doskonale się rentującego, tem więcej, że ekspansja morska staje się sprawą nietylko polityczno-gospodarczą, ale i koniecznością społeczną.

Współpracę kapitału prywatnego państwo polskie popiera wszystkiemi możliwemi sposobami: i tak — wznoszone gmachy zwolnione są od podatku od nieruchomości na 25 lat, przedsiębiorstwa korzystają ze znacznych ulg podatkowych i wyjątkowo łatwych kredytów.

ULGI TARYFOWE.

Największem jednak świadczeniem na rzecz portu i przedsiębiorstw współpracujących z nim są wielkie przywileje i udogodnienia w taryfie kolejowej dla tych towarów, które zarówno w eksporcie jak i imporcie korzystają z jego pośrednictwa.

Gdy np. eksporter w Stryju ma zamówienie na przywóz 5.000 tonn drzewa do Anglji, są wtedy dwie główne drogi eksportowe: albo lądem Warszawa-Poznań-Berlin-Hamburg (ewentualnie Szczecin) z przeładunkiem w porcie niemieckim na statek zdążający do Angji, albo drogą Warszawa-Gdynia, z przeładunkiem w Gdyni do portu przeznaczenia. Otóż jeżeli trasa towaru idzie na Berlin, eksporter nie korzysta z żadnej zniżki kolejowej, jeżeli jednak trasa idzie na Gdynię — zniżka jest znaczna, albowiem wynosi o blizko 50% mniej aniżeli zapłacić należałoby za transport do granicy niemieckiej.

Podobnie dzieje się w imporcie. A więc np. angielski importer dostarcza Warszawie 1.000 tonn śledzi. Ma on również dwie drogi ekspedycyjne: albo wyładowuje towar w Bremie, przyczem ponosi całkowicie koszt przewoźnego kolejo-

wego od granicy polskiej do Warszawy, albo przewozi śledzie do Gdyni, tu je wyładowuje i przesyła do Warszawy, jako transport kolejowy, korzystając jednak również z 50% zniżki przewoźnego z Gdyni do Warszawy. Te t. zw. taryfy portowe obejmują szereg towarów importowanych, jak: rudy żelaza, bawełna, wełna, artykuły kolonjalne, oleje roślinne, rozmaitego rodzaju tłuszcze, tytoń, złom żelazny, rośliny garbarskie, farbiarskie, jak i w eksporcie: zboże, mięso, jaja, cement, wytwory przemysłu hutniczego, metalurgicznego, karbid, sól, cynk itd.

Ramy ulg taryfowych sięgają od 5 do 50 i wyżej procent w zależności od jakości towaru, oraz od oddalenia od portu, ewentualnie stacji załadowczej. Celem tego rodzaju polityki taryfowej jest ściągnięcie do własnych portów maximum towarów i uczynienie z portu niejako głównej składnicy towarowej z pominięciem obcych portów oraz obcych kolei. Jest to polityka bardzo daleko patrząca, albowiem, gdyby nawet koleje ponosiły narazie pewne ofiary, to kompensują się one w przyszłości nadwyżką obrotów.

CŁA PREFERENCYJNE.

Z początkiem roku 1932 władze polskie poszły jeszcze dalej, wprowadzając dla pewnych importowanych produktów masowych nadzwyczajne ulgi celne (cła preferencyjne), o ile ładunki skierowane będą przez port Gdyński. Ulgi te dotyczą owoców kolonjalnych: pomarańcz, bananów, cytryn itd., kawy, herbaty, dalej surowców włókienniczych, bawełny, wełny i juty, wreszcie innych towarów, jak tomasyna i t. d. Morskie cła preferencyjne w stosunku do ceł lądowych bez porównania niższe (w pewnych przypadkach cło przywozowe może być zupełnie zniesione) będą dla importerów zagranicznych niezawodnym magnesem, który zogniskuje w Gdyni gros przywozu zamorskiego, a przyczyni się to do zniwelizowania znacznej różnicy pomiędzy cyframi eksportu i importu i złagodzi dotychczasową jednostronność obrotów morskich naszego portu. Projektuje się też urządzenie w Gdyni wielkich przetargów owocowych, poczem owoce będą eksportowane do krajów bałtyckich.

* * *

EKSPORT I IMPORT GDYNI OD ROKU 1924.

Przyjrzyjmy się teraz eksportowi i importowi w porcie Gdyńskim. Początki eksportu gdyńskiego zaczęły się od węgla. I tak w roku 1924 wywieziono 9.086 tonn, w roku

1925 — 37.229 tonn, w roku 1926 — 402.246 tonn, w roku 1927 — 878.183 tonny. Dopiero od roku 1928 zaczął się eksport innych towarów, a mianowicie wywieziono:

| | | |
|---|---|---|
| węgla | 1.741.489 | tonn |
| drzewa | 21.000 | „ |
| soli kamiennej | 1.760 | „ |
| produktów włókienniczych | 1.000 | „ |
| ryżu i odpadków ryżu | 937 | „ |
| drobnicy i różnych | 685 | „ |
| nasion | 154 | „ |
| części maszyn | 138 | „ |
| mebli giętych | 5 | „ |
| Razem | 1.767.168 | tonn |

Przywieziono:

| | | |
|---|---|---|
| tomasyny | 101.855 | tonn |
| ryżu | 57.427 | „ |
| rudy | 11.148 | „ |
| saletry | 7.572 | „ |
| kostki granitowej | 7.488 | „ |
| fosforytów | 3.100 | „ |
| drobnicy i różnych | 961 | „ |
| wina i wódki | 490 | „ |
| śledzi | 425 | „ |
| surowców włóknistych | 210 | „ |
| Razem | 190.676 | tonn |

Razem obrót w roku 1928 — 1.957.844 tonny. Szczegóły zaś obrotu w roku 1929 kształtują się w sposób następujący:

Wywieziono:

| | |
|---|---|
| węgla | 2.447.895 |
| cukru | 23.577 |
| ryżu polerowanego | 4.109 |
| mąki ryżowej | 1.008 |
| wytłoków buraczanych | 1.196 |
| innych towarów | 15.073 |
| Razem | 2.492.858 |

Przywieziono:

| | |
|---|---|
| rudy | 18.180 |
| złomu żel. | 49.582 |
| fosforytów | 22.600 |
| saletry | 39.299 |
| tomasyny | 134.203 |
| ryżu surowego | 56.665 |
| bawełny | 205 |
| innych towarów | 8.910 |
| Razem | 329.644 |

Razem obrót towarowy w r. 1929 — 2.822.502 tonny.
Jeżeli wyeliminuje się węgiel, pozostanie w obrocie zwyżka — 374.705 tonn, którą zaliczyć należy na obrót towarów zróżnicowanych.

OBROTY W R. 1930.

Bardzo pomyślny był obrót Gdyni w r. 1930. Port nasz zdołał w tym czasie z wszystkich opresyj gospodarczych



Urząd Morski w Gdyni.

wyjść nietylko obronną ręką, ale wzmóc jeszcze w dużej mierze swe obroty. Jest to niezbity dowód, jak port ten jest Polsce potrzebny i jak znakomicie będzie się mógł rozwinąć przy normalizacji stosunków gospodarczych.

Pocieszającemi objawami były: bardzo znaczne ilościowe wzmożenie się importu oraz postępujące zróżnicowanie towarów eksportowych. Zadaje to kłam wrogom naszego portu, którzy twierdzą, że Gdynia obsługuje jedynie węgiel polski i poza tem żadnej znaczniejszej roli nie odegra. Przyjrzyjmy się cyfrom z roku 1930, porównajmy je z cyframi z poprzedniego roku, a wnioski nasuną się same przez się. O jednem jeszcze trzeba pamiętać: Gdynia nie jest jeszcze dzisiaj portem ukończonym. Nie przesadzimy twierdząc, że $^1/_3$ pozostaje jeszcze do wykonania w minimalnym programie rozbudowy. Całe jeszcze wielkie gałęzie eksportu i importu nie mogą utworzyć tutaj swej bazy operacyjnej, tylko dzięki brakom technicznym. Uzupełnienie jednak braków — to kwestja czasu. Rząd i Sejm, mimo bardzo ciężkich warunków, znajdują w budżetach państwowych znaczne kwoty na dalszą budowę portu.

W roku 1930 wywieziono:

| | | |
|---|---|---|
| węgla | 2.952.398 | tonn |
| koksu | 8.871 | „ |
| drzewa | 2.058 | „ |
| cukru | 89.765 | „ |
| ryżu | 7.128 | „ |
| mąki ryżowej | 9.309 | „ |
| masła | 1.469 | „ |
| jaj | 484 | „ |
| bekonów | 11.197 | „ |
| wędlin | 1.058 | „ |
| zboża | 8.259 | „ |
| wytłoków buraczanych | 15.196 | „ |
| makuchów | 1.023 | „ |
| drobiu bitego | 151 | „ |
| innych towarów | 12.016 | „ |
| Razem | 3.120.282 | tonny |

Przywieziono:

| | | |
|---|---|---|
| rudy | 39.605 | tonn |
| złomu żelaznego | 274.406 | „ |
| fosforytów | 13.835 | „ |
| pirytu | 10.973 | „ |
| saletry | 14.000 | „ |
| tomasyny | 85.315 | „ |
| ryżu | 46.864 | „ |
| bawełny | 564 | „ |
| smalcu i słoniny ameryk. | 3.760 | „ |
| innych towarów | 16.882 | „ |
| Razem | 506.202 | tonny |

Obrót w roku 1930 — 3.626 484 tonny.
Porównanie obrotów w latach 1929 — 30 podajemy poniżej:

**WYWIEZIONO:**

| | *1929* | *1930* | *Różnica* |
|---|---|---|---|
| Węgla | 2.447.895 | 2 952.398 | + 504.503 |
| Cukru | 23.575 | 89.765 | + 66.190 |
| Ryżu łuszcz. | 4.109 | 7.128 | + 3.019 |
| Mąki ryżowej | 1.108 | 9.309 | + 8.201 |
| Wytłoków buracz. | 1.196 | 15.196 | + 14.000 |
| Innych towarów | 15.073 | 12 016 | — 3.057 |
| Koksu | — | 8.871 | + 8.871 |
| Drzewa | — | 2.058 | + 2.058 |
| Masła | — | 1.469 | + 1.469 |
| Jaj | — | 484 | + 484 |
| Bekonów | — | 11.197 | + 11.197 |
| Wędlin | — | 1.058 | + 1.058 |
| Zboża | — | 8.259 | + 8.259 |
| Makuchów | — | 1.023 | + 1.023 |
| Drobiu bitego | — | 51 | + 51 |

**PRZYWIEZIONO:**

| | *1929* | *1930* | *Różnica* |
|---|---|---|---|
| Rudy | 18.180 | 39.605 | + 21.425 |
| Złomu żel. | 49.582 | 274.404 | + 224.822 |
| Fosforytów | 22.600 | 13.835 | — 8.765 |
| Saletry | 39.299 | 14.000 | — 25.299 |
| Tomasyny | 134.203 | 85.315 | — 48.888 |
| Ryżu surowego | 56.665 | 46.864 | — 9.801 |
| Bawełny | 205 | 564 | + 359 |
| Innych towarów | 8.910 | 16 970 | + 8.060 |
| Pirytów | — | 10.973 | + 10.973 |
| Smalcu i słoniny | — | 3.760 | + 3.760 |

W wywozie więc mieliśmy w porównaniu z r. 1929 wszędzie wzrost, z wyjątkiem drobnej zniżki w pozycji: Inne towary.

IMPORT W R. 1930.

Nieco gorzej wypadła sprawa importu. Jakkolwiek i ten dział w ogólnych wynikach dał zwyżkę 176.656 tonn, to jednak nie możemy nie zauważyć znacznego spadku artykułów, głównie nawozów sztucznych, tomasyny (— 48.000 tonn) oraz saletry (— 25.299 tonn). Tłumaczy się to chwilowym kryzysem w rolnictwie, który dotknął nietylko Polskę, ale i wszystkie inne państwa europejskie.

Spadek importu ryżu nie był niepokojący, albowiem gdyńska łuszczarnia ryżu pracuje w granicach od 40 do 100.000 tonn w zależności od konjunktury.

REKORDOWY PRZYWÓZ ZŁOMU ŻELAZNEGO.

To chwilowe niepowodzenie w wymienionych gatunkach importu odbił sobie nasz port w tym okresie rekordową cyfrą w zakresie przywozu złomu żelaznego (+ 224.822 tonny). Ilością złomu importowanego przez Gdynię zaspokaja się potrzeby naszego hutnictwa, a nawet częściowo zakupy czeskie. Gdynia jest dzisiaj największym importerem złomu w Europie.

Zwyżkę wykazują również inne pozycje, jak piryty (+ 10.973 tonny), rudy (+ 21.425 tonn), inne towary (+ 8.600) oraz smalec i słonina amerykańska (+ 3.760 tonn).

OLEJARNIA.

W lutym 1930 r. została uruchomiona druga, obok łuszczarni ryżu — wielka przetwórnia, a mianowicie olejarnia. Jej działalność, obliczona na przetworzenie w przyszłości 100.000 tonn nasion oleistych na oleje, spowoduje siłą faktów wzmożenie importu nasion, który w obrotach naszego portu odegra znaczną rolę.

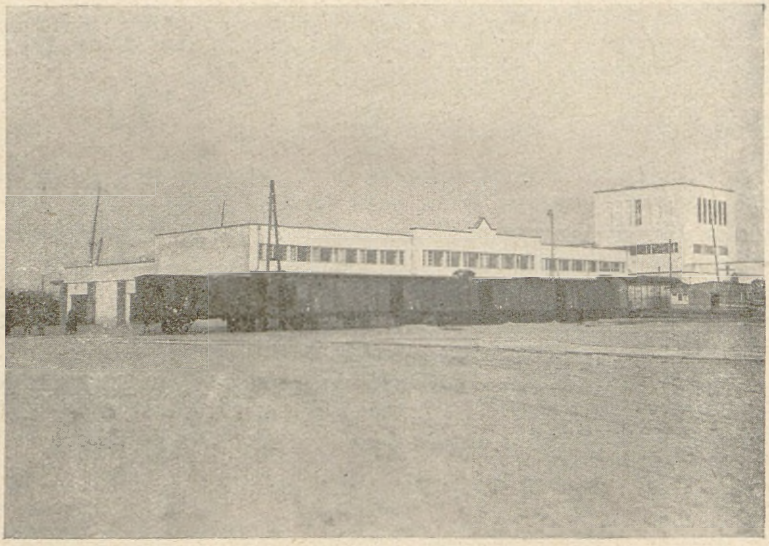
WZROST OBROTÓW W ZAKRESIE TOWARÓW ZRÓŻNICOWANYCH.

Najbardziej pocieszającym w obrocie towarowym w Gdyni jest fakt, iż poza węglem obroty innych towarów wzrastają w tempie bardzo szybkiem, i tak: w r. 1928 wynosiły one zaledwie 192.711 tonn, w r. 1929 — 374.707 tonn, w r. 1930 — 674.086 tonn, w r. 1931 — 961.526 tonn. Najbliższa przyszłość przyniesie Gdyni wielkie dwa czynniki dalszego świetnego rozwoju, a mianowicie: dokończenie budowy samego portu

oraz oddanie do użytku magistrali węglowej Katowice-Gdynia, która połączy port nasz bezpośrednio nietylko z zagłębiem węglowem, lecz również zbliży ku niemu najludniejsze obszary kraju i najważniejsze ośrodki przemysłu.

NIEZWYKŁE ZAOSTRZENIE SIĘ KRYZYSU GOSPODARCZEGO W R. 1931.

Rok 1931 był gospodarczo dla ludzkości bodaj najcięższy od ukończenia wielkiej wojny. Złożyło się na to wiele powodów natury ogólno-światowej, jak hiperprodukcja przemysłowa i rolna, pauperyzacja ludności najbogatszych dotychczas krajów kuli ziemskiej i wskutek tego obniżenie



Chłodnia rybacka.

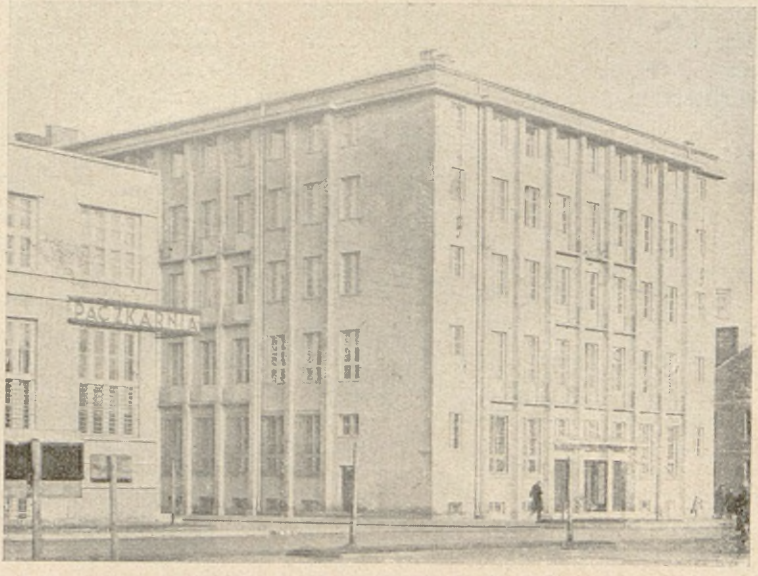
konsumcji, odcięcie olbrzymich terenów od współżycia gospodarczego z resztą świata (Rosja, Chiny), dążenie ogromnych obszarów, wchodzących w skład Imperjum Brytyjskiego, zmierzające ku osiągnięciu samowystarczalności gospodarczej (Indje, Australja i t. d.) i wiele innych. Zjawiska te przyczyniły się do pogłębienia kryzysu w nieznanej dotychczas skali, a już prawdziwą katastrofę wywołała fałszywa polityka kredytowa głównych mocarstw światowych z Wielką Brytanją i Stanami Zjednoczonemi na czele.

W konsekwencji W. Brytanja zmuszona była odstąpić od parytetu złota, a szereg innych krajów poszedł w jej ślady.

Polska, której waluta oparta jest głównie na dolarze, wychodzi dotąd z ogólno-światowego zamieszania pieniężnego obronną ręką i należy do tych nielicznych już dzisiaj państw, które swą walutę opierają na pokryciu złotem. Jednak, podobnie jak i inne, zmuszona była odgrodzić się od zbędnego importu granicami celnemi. Zostały one wprowadzone z dniem 1-go stycznia 1932 r., a jakie stąd wynikną konsekwencje dla naszego portu, tego dzisiaj jeszcze przewidzieć nie można.

OLBRZYMIE ZWIĘKSZENIE OBROTÓW GDYNI.

Narazie, omawiając wyniki roku 1931, należy stwierdzić, że Gdynia pobiła w tym roku nieoczekiwany wprost rekord,




Bank Gospodarstwa Krajowego w Gdyni.

osiągając w swym obrocie towarowym 5.334.621 tonn czyli o 1.708.137 tonn więcej, aniżeli w roku 1930. W ten sposób Gdynia stała się co do wielkości obrotów czwartym portem na Bałtyku poza Kopenhagą, Sztokholmem i Gdańskiem oraz jednym z większych portów w Europie, pozostawiając poza sobą wielkie, stare porty, jak np. Triest. W tym samym roku największe porty europejskie jak Brema, Hamburg, Londyn i t. d. skurczyły swe obroty o 15 do 20%.

Porównanie obrotów w latach 1930 i 1931 przedstawia się następująco:

**WYWIEZIONO.**

| | *1930—tonn* | *1931—tonn* | *Różnica—tonn* |
|---|---|---|---|
| Węgla | 2.952.398 (z bunkrem) | 4.373.095 | + 1.420.697 |
| Cukru | 89.765 | 115.529 | + 25.764 |
| Ryżu łuszczonego | 7.128 | 21.171 | + 14.043 |
| Mąki ryżowej | 9.309 | 6.487 | — 2.822 |
| Wytłoków buraczanych | 15.196 | 3.702 | — 11.494 |
| Koksu | 8.871 | 10.421 | + 1.550 |
| Drzewa | 2.058 | 26.810 | + 24.752 |
| Masła | 1.469 | 1.723 | + 254 |
| Jaj | 484 | 5.601 | + 5.117 |
| Bekonów | 11.197 | 51.821 | + 40.642 |
| Wędlin | 1.058 | 7.608 | + 6.550 |
| Zboża | 8.259 | 18.680 | + 10.421 |
| Makuchów | 1.023 | 1.960 | + 937 |
| Drobiu | 51 | 326 | + 275 |
| Innych towarów | 12.016 | 9 189 | — 2.827 |
| Ziemniaków | — | 15.572 | + 15.572 |
| Soli potasowych | — | 32.791 | + 32.791 |
| Nawozów sztucznych | — | 8.908 | + 8.908 |
| Szyn kolejowych | — | 10.290 | + 10.290 |
| Cynku | — | 15.142 | + 15.142 |
| Papieru | — | 1.730 | + 1.730 |
| Tkanin | — | 2.889 | + 2.889 |

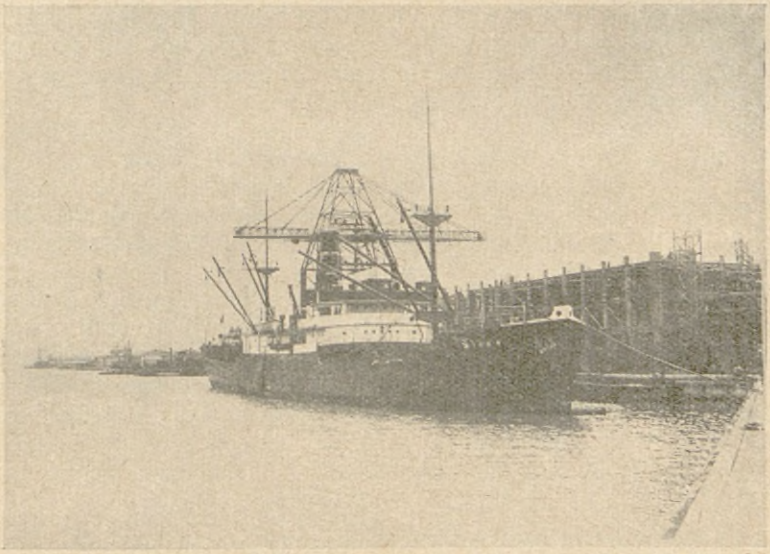
**PRZYWIEZIONO.**

| | *1930* | *1931* | *Różnica* |
|---|---|---|---|
| Rudy | 39.605 | 21.742 | — 17.863 |
| Złomu | 274.406 | 341.901 | + 67.495 |
| Fosforytów | 13.835 | 13.076 | — 759 |
| Saletry | 14.000 | 4.016 | — 9.984 |
| Tomasyny | 85.315 | 71.205 | — 14.110 |
| Ryżu surowego | 46.864 | 75.286 | + 28.422 |
| Bawełny | 564 | 6.063 | + 5.499 |
| Pirytów | 10.973 | — | — 10.973 |
| Smalcu i słoniny | 3.760 | — | — 3.760 |
| Innych towarów | 16.970 | 25.260[1]) | + 8.290 |

[1]) *Wśród nich: tytoń 4.495 t, śledzie 1.503 t, kamienie brukowe 2.04 t, papier 1.314 t, owoce suszone 1.864 t, maszyny i ich części 748 t, samochody 588 t, smalec i słonina 419 t i t. d.*

SZCZEGÓŁY OBROTÓW W 1931 R. WĘGIEL.

Poddając bliższej analizie poszczególne pozycje wywozu, łatwo stwierdzić, że najwyższy przyrost wykazuje eksport węgla, wyrażający się olbrzymią nadwyżką, w sumie blisko półtora miljona tonn. Ogólna suma eksportu węgla przez port Gdyński w wysokości 4.373.095 tonn, jest być może najwyższa, jaką zdołano osiągnąć nietylko z perspektywy przeszłości, ale również najbliższych lat. W związku bowiem ze spadkiem waluty W. Brytanji, węgiel angielski stał się groźnym konkurentem na rynkach skandynawskich, obsługiwa-



Ładowanie statku „Wisła".

nych dotychczas prawie wyłącznie przez Polskę. Pewne partje węgla angielskiego ukazały się nawet dzięki „usłużnemu" Gdańskowi na naszem Pomorzu już z końcem 1931, wobec czego rząd polski zmuszony był zastosować wysokie cła przywozowe, które obowiązują również Wolne Miasto. Niewątpliwie rynki bałtyckie będą areną zaciętej walki konkurencyjnej pomiędzy Anglją a Polską. Angielskim premjom eksportowym w formie spadku funta, przeciwstawił bowiem zarówno rząd polski jak i górnośląski przemysł węglowy wspólną wolę bronienia eksportu (a więc i bilansu handlowego) kosztem daleko nawet idących ofiar.

CUKIER.

Wywóz cukru przez port Gdyński wzrasta również jakkolwiek nie w takiem tempie, jak w roku 1930. Jednak osiągnięta liczba 115.529 tonn jest już bardzo poważna i świadczy o coraz to silniejszych węzłach zadzierzgniętych pomiędzy ośrodkami produkcji a portem Gdyńskim. Niepodobna przytem nie przytoczyć bardzo charakterystycznego momentu technicznego, a mianowicie w r. 1931 około 25.000 tonn cukru przywieziono z głębi kraju do Gdyni na berlinkach wiślanych. W ten sposób nieomal $^1/_4$ eksportu korzystała z tanich dróg rzecznych, poczem, przebywszy 17 km drogi morskiej, lekko przybiła do gdyńskich nabrzeży. Przewiezienie tak znacznej partji towaru drogą rzeczną i morską jest dotychczas bez precedensu i być może, przyczyni się do zwrócenia pilniejszej uwagi kół gospodarczych na konieczność uregulowania dróg wodnych w Polsce.

DRZEWO.

Poważnie wzrósł również wywóz drzewa (+ 24.752 t.) W ładunku tym mamy 15.000 tonn słupów telegraficznych i zgórą 11.000 t tarcicy desek i łat.

Eksport drzewa przez Gdynię ma przed sobą poważne szanse rozwoju, jednak do dzisiaj port nie posiada odpowiednich terenów składowych i dostatecznych urządzeń przeładunkowych. Stąd też gros eksportu idzie przez Gdańsk. Niemałą rolę odgrywa również niedostępny dla Gdyni bezpośredni spław rzeczny.

ZBOŻE.

Również techniczne względy utrudniają wywóz zboża na większą skalę. Mamy coprawda i w tym kierunku nadwyżkę 10.421 tonn, ogólna jednak suma wywozu przez Gdynię w r. 1931 (18.680 t) jest tylko ułamkiem ogólnego eksportu. To też projektuje się wzniesienie w 1932 r. wielkiego elewatora zbożowego, który przyczyni się do skoncentrowania wywozu przez Gdynię.

PRODUKTY SPOŻYWCZE.

Jeżeli można mówić o innym (poza węglem) rekordzie eksportu gdyńskiego, to jest nim wywóz mięsnych przetworów spożywczych: bekonów (51.821 t) i wędlin (7.608 t). Dwunastokrotny był również wywóz jaj (5.601 t). Są to pierwsze, ale jakże wysokie i jak szybko zrealizowane procenty od kapitału włożonego w budowę chłodni. Wywóz be-

konów rozpoczął się właściwie dopiero w połowie 1930 r., osiągając cyfrę 11.197 t.

W r. 1931 wzrósł pięciokrotnie, dostosowując się we wszystkich szczegółach do wymagań wybrednego rynku angielskiego, a jest to zasługa nietylko znakomicie urządzonego portu, ale również prawdziwy triumf udoskonalonej produkcji krajowej. Wartość wywiezionych bekonów osiągnęła w r. 1931 zgórą 100 miljonów zł., a jest uzasadniona nadzieja, że wobec olbrzymiego spożycia w Anglji (patrz rozdział „Podróż towaru") nie dotkną ich przywozowe cła angielskie. W ten sposób wywóz bekonów staje się z roku na rok coraz to cenniejszą pozycją w bilansie handlowym naszego kraju, i winien być otoczony przez władze szczególną pieczołowitością.

### WĘDLINY I JAJA.

Wędliny polskie, uchodzące słusznie za jeden z najlepszych gatunków przetworów mięsnych w Europie, zdobywają sobie coraz to rozleglejsze rynki zbytu (Anglja, Francja, Holandja itd.).

Eksport jaj posiada już dawną tradycję, odbywał się jednak głównie drogami lądowemi, a jeżeli idzie o eksport morski, to bazą był i jest jeszcze w tej chwili w wysokiej mierze Hamburg. Odebranie w r. 1932 portowi Hamburskiemu 5.601 tonn jaj na korzyść Gdyni jest niewątpliwie wielkim sukcesem, a dzięki chłodni gdyńskiej, z biegiem czasu cały eksport skoncentruje się w Gdyni.

### NOWE ARTYKUŁY WYWOZOWE.

Pomijając szereg pozycyj, nie wykazujących zbyt wielkich różnic w porównaniu z r. 1930, omówimy jeszcze pewne artykuły, które dotychczas w eksporcie przez Gdynię nie brały wcale udziału, albo w minimalnej mierze. I tak po raz pierwszy przewieziono przez Gdynię 15.572 tonny ziemniaków w cało-okrętowych ładunkach do Anglji. O ile konjunktura będzie pomyślna, możemy liczyć na bardzo znaczny wzrost wywozu tego produktu.

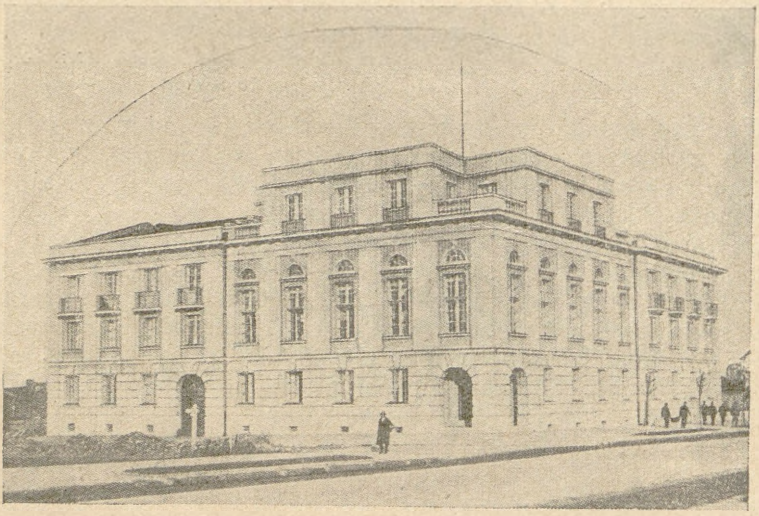
Również po raz pierwszy przeładowano znaczną partję szyn kolejowych (10.290 t), przeznaczonych dla kolei holenderskich a wykonanych w naszych hutach.

Imponujący jest również wywóz soli potasowych (32.791 t), cynku (10.290 t) oraz nawozów sztucznych 8.908 t (z Mościc i Chorzowa). Również przeładowano znaczną ilość tkanin (2.889 t) i papieru (1.730 t).

Tak więc w zakresie wywozu widzimy wszędzie, z wyjątkiem kilku nieznacznych pozycyj, znakomity wzrost, a zahamowanie czynności naszego portu może nastąpić jedynie dzięki niekorzystnej ogólno-światowej konjunkturze. Zaważyła ona jednak już w r. 1931 w zakresie importu.

SZCZEGÓŁY IMPORTU.

Wskutek kurczenia się rynku wewnętrznego, obniżył się też import rozmaitych towarów, a więc rudy o 17.863 t, saletry o 9.984 t, tomasyny o 14.110 t, itd. Niektóre jednak pozycje wskazują znaczny przyrost, jak złom 341.901 t (w r.



Oddział Banku Polskiego w Gdyni.

1930 — 274.406 t), ryż suszony (+ 28.422 t), bawełna (+5.499 t) itd., tak, że w ogólnym bilansie import zwiększył się o 54.432 tonny. Wielką zdobyczą w zakresie importu jest przywóz bawełny, która dotychczas w obrotach portowych nie odgrywała prawie żadnej roli (w r. 1930 — 564 t).

CAŁY ŚWIAT OTWOREM.

Większość obrotów portu Gdyńskiego odbywa się w rejonie Bałtyku (Szwecja, Niemcy, Danja, Łotwa, Estonja, Finlandja). Poza Bałtykiem żywe stosunki zadzierzgnęły się między Norwegją, Anglją, Francją, Belgją, Holandją, a import ze Stanów Zjednoczonych odgrywa coraz większą rolę.

Poza tem przed naszym portem stoi otworem cały świat: zdobycie jego przebogatych rynków, bezpośrednie relacje handlowe, oto główne postulaty naszej morskiej polityki. Dla osiągnięcia tego celu potrzebna nam jest własna flota handlowa.

Ruch statków w Gdyni wzrósł w tempie zawrotnem: kiedy liczba statków wchodzących i wychodzących w r. 1924 wynosiła 54, w r. 1929 wzrosła do 3.092, w r. 1930 — do 4.457, a w r. 1931 do 6.292!

Tak w króciutkim zarysie przedstawia się rola Gdyni w życiu gospodarczem Polski. Gdybyśmy chcieli graficznie przedstawić jej rozwój, to zauważylibyśmy, że wszystkie linje, dotyczące obrotu towarowego, ruchu okrętów, intensywności przeładunku, urządzeń portowych, zainteresowania się społeczeństwa idą wgórę i niewątpliwie ruch ten ku górze długo jeszcze trwać będzie.

Bo na tym skrawku wybrzeża dzieje się rzecz niezwykła: kiedy z Kamiennej Góry rzuci się okiem na przestwór morza, a później na tętniący pracą port, pełen masztów, kominów, buchających parą kotłów, potężnych dźwigów, a dalej na miasto, w którem jak w bajce czarodziejskiej wykwita gmach za gmachem, gdzie w oczach wyrastają i budują się nowe ulice i pomyśli się, że tu przed kilkoma jeszcze laty wiatr morski zwiewał łachy piaszczyste i rwał melancholijną kosodrzewinę, wtedy przychodzi refleksja, że tutaj właśnie odbywa się akt o doniosłości historycznej, który przyświecać będzie przyszłym pokoleniom: akt naprawy błędów naszych praojców, które doprowadziły do oderwania od Polski wybrzeży morskich i wkońcu cały naród pogrążyły w niewoli.

TCZEW.

Poza Gdańskiem i Gdynią Polska posiada jeszcze kilka portów, które, jak powiedziano, w tej chwili nie odgrywają ważniejszej roli. Na ich czele stoi Tczew. Położony niedaleko ujścia Wisły, brany był pod uwagę jako główny port polski poza Gdańskiem.

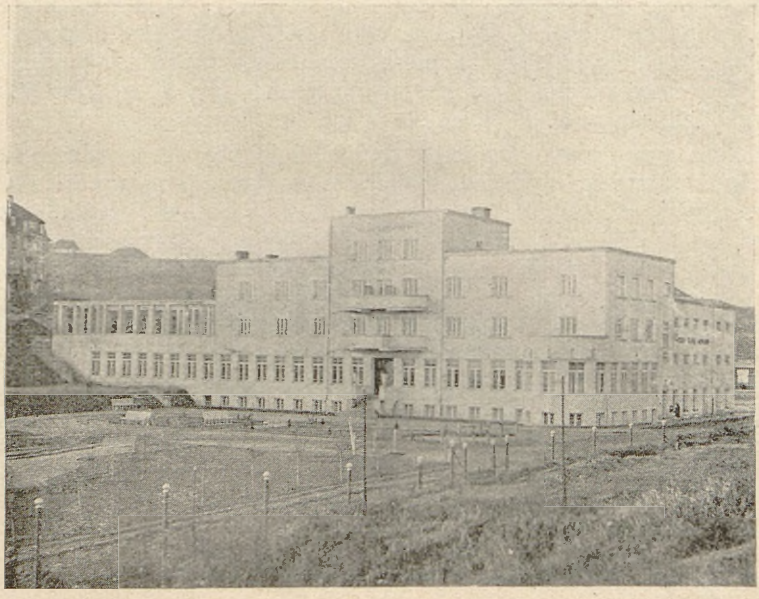
Wobec decyzji budowy portu w Gdyni, port Tczewski, stał się typowo portem pomocniczym, odciążającym Gdańsk i Gdynię. Pomagał on głównie w eksporcie towarów masowych jak węgiel, zboże, cukier i t. d., które, przeładowane na t. zw. lichtugi morskie, holowano przez Bałtyk.

Prace bagrowe, wykonywane u ujścia Wisły, pozwalają zresztą dotrzeć do Tczewa statkom morskim do 2.000 tonn, co daje możność bezpośredniego kontaktu z portami bałtyc-

kiemi, a nawet z Holandją i Anglją. Przyszłość Tczewa zależy z natury rzeczy od rozwoju żeglugi wiślanej, a ta jest ciągle zaniedbaną stroną gospodarstwa polskiego.

P U C K.

Jadąc od Gdyni na północ, przybywamy do Pucka, w głębi zatoki tegoż imienia. Jest to jedyne miasteczko, które przypadło nam w udziale na morskiem wybrzeżu. Miasteczko dziś ubogie z małym portem o lokalnem znaczeniu. Cały port składa się z jednego basenu o obszarze 2.400 $m^2$.



Dom Zdrojowy Kamienna Góra.

Zawijają doń tylko statki rybackie oraz małe statki pasażerskie. Głębokość basenu sięga ponad 3 m.

Puck ma prześliczną kartę w historji jako miasto najwierniejsze Rzeczypospolitej. Plany morskie Władysława IV łączą się na zawsze z tem miastem. Mała mieścina odpierała częstokroć z nadludzkiem męstwem armje i ekskadry nieprzyjacielkie, a podczas potopu szwedzkiego była jedyną na Pomorzu, która aż do chwili wyparcia Szwedów, zdołała utrzymać niezależność. Starostwo Puckie należało niegdyś do Jana III, który często bywał w tych stronach i bardzo je lubił.

W pierwszych latach po odzyskaniu Pomorza był Puck przystanią naszej floty wojennej.

JASTARNIA I HEL.

Na półwyspie helskim mamy dwie przystanie rybackie: Jastarnię i Hel. Obie te przystanie rząd polski otoczył troskliwą opieką.

W Jastarni, która jest typem starej wsi pomorskiej, trwają nieustanne prace regulacyjne, po ukończeniu których, port w Jastarni będzie odpowiadał wszystkim wymaganiom dużego portu rybackiego.

Port w Helu jest dotąd najważniejszą przystanią rybacką na półwyspie. Tutaj zawija i znajduje ochronę większość kutrów rybackich, pracujących w zatoce Puckiej. Port zbudowany był przez Niemców, zawierał dwa drewniane mola. Rząd polski zamienił drewnianą konstrukcję nabrzeżną na betonową, a następnie przystąpił do przedłużenia znacznym nakładem pieniężnym południowego mola o 150 metrów, celem zabezpieczenia statków od prądów i wichrów. Równocześnie prowadzi się energiczną pracę pogłębiarską.

MORSKIE LABORATORJUM RYBACKIE.

W porcie helskim znajduje się podległe Ministerstwu Rolnictwa Morskie Laboratorjum Rybackie dla badań naukowych naszego morza. Badania te idą w kierunku ustalenia prądów przy cyplu Helskim, temperatury wody oraz pogłębiania wiedzy o rybostanie nadbrzeżnym. Laboratorjum ogłosiło szereg prac m. in. „O prądach przy cyplu półwyspu Helskiego", „Z hydrograficznych i rybackich badań w polskim Helu", „Z pomiarów termicznych Bałtyku" i t. d. Poza tem zaopatruje muzea krajowe w okazy flory i fauny Bałtyku.

Pod względem naukowym Laboratorjum pozostaje w kontakcie z Międzynarodową Radą Badań Morza w Kopenhadze.

RYBOŁÓWSTWO I TURYSTYKA.

Pieczołowita opieka władz nad drobnemi osadami rybackiemi ma cel podwójny: 1) stworzenie jak najdogodniejszych warunków dla naszego rybołówstwa z główną bazą handlową w gdyńskim basenie rybackim, 2) ożywienie ruchu turystycznego na polskiem wybrzeżu. I w jednym i w drugim kierunku odniesiono znaczne sukcesy; rybołówstwo, mając oparcie w gdyńskim Urzędzie Morskim, rozwija się, a będzie

mogło jeszcze bardziej intensywnie pomnażać gospodarkę narodową, kiedy wyjdzie na dalsze morze. Niespodzianie zaś pomyślnie rozwija się turystyka oraz letniska nad morzem, dzięki doskonałym warunkom klimatycznym oraz pięknym plażom nadbrzeżnym. Powstają pałacyki, wille i dwory dookoła wiosek kaszubskich, a wszelkie warunki dobrobytu polepszają się dla Kaszubów szybciej, niż gdziekolwiek w naszym kraju.

V.

# EMIGRACJA.

## POKOJOWE WĘDRÓWKI NARODÓW.

Żaden kraj na świecie nie jest więcej od nas zainteresowany zagadnieniem emigracji. Jedna Italja dorównywa Polsce pod względem ilości wychodźców i również dla niej jest to kwestja paląca. Pozornie te same rozmiary ma emigracja angielska, ale idzie ona prawie w całości do dominjów brytyjskich, korzysta z handlu światowego swego kraju i wogóle pod każdym względem obraca się w korzystniejszych warunkach.

Ruchy migracyjne stanowią wielkie zagadnienie międzynarodowe, jeżeli się zważy, że w czasie pomyślniejszej konjunktury brały w nich udział olbrzymie masy, dochodzące do kilku miljonów głów rocznie. Są to prawdziwe wędrówki narodów, różniące się tem od ruchów dawniejszych, że dzięki nowożytnym środkom komunikacji mogą w ciągu niewielu lat wywołać tak wielkie zmiany w rozsiedleniu narodów, jakie niegdyś wymagały paru stuleci.

## DEFINICJA.

Co to jest emigracja?

Jest to ruch właściwy wszystkim krajom świata, posiadającym nadmiar ludności, skierowany do tych krajów, w których ciągle są potrzebne nowe siły robocze. Emigracja odbywa się do krajów bezludnych, ale przybiera jeszcze większe rozmiary w kierunku krajów ludnych, w których nadal trwa niedobór rąk do pracy.

## RODZAJE RUCHÓW EMIGRACYJNYCH I ICH CEL.

Ze względu na cel i kierunek rozróżniamy: emigrację kontynentalną, która zmierza do krajów położonych na tym samym kontynencie, i emigrację zamorską. Przez ten drugi

ruch zwiększa się intensywność żeglugi, to też jego znaczenie ekonomiczne jest większe.

Oba wymienione typy wychodztwa wiążą się z reemigracją, czyli powrotem emigrantów do ojczyzny. Od tych dwu wielkich ruchów należy odróżniać repatrjację, która odbywa się najczęściej kosztem dobroczynności publicznej. Repatrjanci składają się bowiem głównie z inwalidów, ludzi wyczerpanych lub niezdolnych do pracy w kraju obcym.

Emigracja polska, idąca np. do Francji lub Ameryki, jest imigracją w kraju przeznaczenia. Polska jest krajem emigracyjnym, Francja zaś i Ameryka są w stosunku do nas krajami imigracyjnemi. Całokształt spraw emigracyjnych i imigracyjnych nazwano ogólnie zagadnieniami migracyjnemi.

Kraje imigracyjne zabiegają o emigrantów z następujących powodów:

1) chcą zaludnić i zagospodarować wielkie obszary pustej ziemi (emigracja rolna);

2) w braku rąk roboczych w kraju powierzają imigrantom pewne doraźne i bieżące prace (imigracja rolna i robotnicza).

Wypadek pierwszy jest typowym przykładem imigracji osiedleńczej, w wypadku drugim mamy emigrację zarobkową, która w pewnych warunkach może doprowadzić do stałego osiedlenia się w nowym kraju.

### ZMNIEJSZENIE SIĘ RUCHÓW EMIGRACYJNYCH PO WOJNIE.

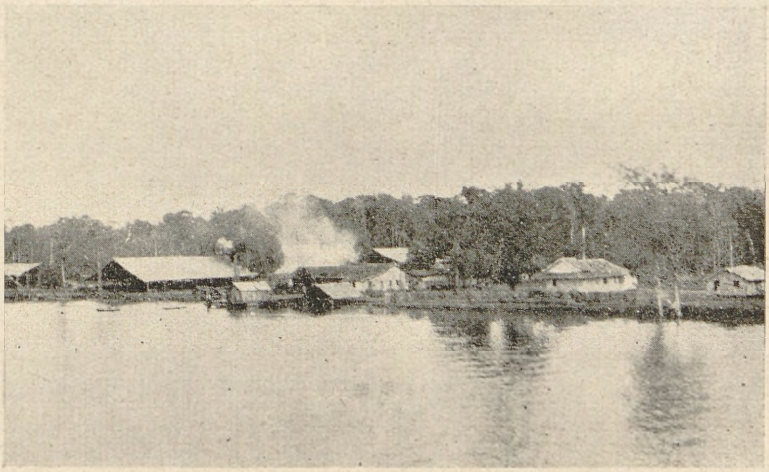
W ciągu ostatnich paru wieków zostały na nowo zaludnione całe kontynenty. W Ameryce i Australji doprowadziła emigracja do stworzenia prawdziwie nowego świata, gdzie zmieniła się radykalnie ludność, roślinność a nawet oblicze ziemi. Ruch zamorski, który zaczął się wnet po odkryciu Ameryki, trwa przez wieki XVI, XVII, XVIII, XIX i XX aż do dnia dzisiejszego, nie dochodzi jednak już obecnie do dawnej intensywności. Zmniejszony ruch migracyjny jest funkcją panującego obecnie w całym świecie kryzysu gospodarczego i daje się odczuć dotkliwie nietylko narodom emigracyjnym, ale również niektórym krajom imigracyjnym.

### EMIGRACJA SEZONOWA.

Jeżeli emigracja zarobkowa nie ma możności osiedlenia się w kraju imigracyjnym — z przyczyn gospodarczych lub politycznych i znajduje tam zatrudnienie tylko w pewnym sezonie, wówczas staje się ona emigracją sezonową.

PRZELUDNIENIE I DROGI KRZYŻOWE EMIGRUJĄCEGO LUDU POLSKIEGO.

W Polsce objawy przeludnienia wystąpiły w ostrej formie po zniesieniu poddaństwa i nadaniu włościanom ziemi. Już w następnem pokoleniu przyrost ludności odbywał się tak szybko, że nadmiar jej zaczął szukać za oceanem nowej ojczyzny. Ten proces był przyśpieszony przez politykę Prus i Rosji, które celem osłabienia narodu polskiego utrudniały Polakom osiedlanie się na własnej ziemi. Analogiczny wpływ wywierała polityka ekonomiczna austrjacka. To też emigracja ogarnęła najpierw ziemie zaboru pruskiego, nieco później Małopolskę, potem Litwę i Królestwo Kongresowe, gdy także i tutaj wystąpiły wyraźne objawy przeludnienia. Rządy obce



Tartak nad Amazonką.

nie poczuwały się do opieki nad emigrującym ludem polskim, to też emigracja polska, wystawiana na szykany urzędów oraz na wyzysk ajentów, była narażona na ciężkie przeprawy w czasie podróży i przechodziła nieraz prawdziwą drogę krzyżową w krajach zamorskich. Wielka część naszego ludu wędrującego za chlebem w tych warunkach zmarniała i poginęła w nędzy, ponieważ jednak ruch ogarnął miljonowe masy, więc reszta, która ocalała w tej rozsypce, tworzy dziś ludne kolonje; największe z nich osiedlone są w Chicago, New-Yorku, Filadelfji, Detroit i innych centrach fabrycznych Ameryki Północnej.

W czasie wielkiej wojny kolonje polskie wywierały duży wpływ na opinję amerykańską. Tam zostało podniesione hasło odbudowania Polski Niepodległej, z wolnym dostępem do morza, a po skończeniu wojny, w chwili układania warunków pokoju, — opinja amerykańska odegrała dużą i dobroczynną rolę w ustaleniu dzisiejszej granicy między Polską a Niemcami.

PAŃSTWOWY URZĄD EMIGRACYJNY.

Po odzyskaniu niepodległości, emigrant otrzymał wreszcie opiekę własnego państwa. Odtąd sprawy emigracyjne znalazły się w Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej, w szczególności w Państwowym Urzędzie Emigracyjnym (od 1932 r. częściowo przydzielonym do Ministerstwa Spraw Zagranicznych). Wychodząc z założenia, że w formie emigracji Polska składa krajom zamorskim daninę bardzo kosztowną, rząd polski interesuje się losem emigranta nietylko w czasie podróży, lecz również jego warunkami pracy w nowym kraju. Poza tem (podobnie, jak i inne państwa o wielkiem wychodztwie, jak np. Italja), Polska dąży do tego, aby rzesze emigrantów były pionierami naszej ekspansji handlowej. Te możliwości, dotąd mało wyzyskane, są duże, gdy się zważy, że w samych Stanach Zjednoczonych Ameryki żyje zgórą 3-miljonowa rzesza Polaków, nie licząc w tem Żydów polskich, i że około 2 miljonów ludzi z tej masy przyznaje się dotąd do polskości i pragnie utrzymać związki ze starym krajem.

Wychodztwo polskie trwa prawie bez przerw od 80 lat zgórą i idzie we wszelkich kierunkach kontynentalnych i zamorskich, o ile tylko one są dostępne.

POLITYKA RZĄDÓW ZABORCZYCH.

Jak wyżej powiedziano, ważnym motywem była polityka rządów obcych, która zniewalała ludność wiejską do masowej emigracji. Najdłużej ten system panował w Małopolsce, gdzie wszelkie próby uprzemysłowienia kraju były szykanowane przez rząd austrjacki. To też poza gorzelniami i młynami oraz instytucjami przemysłowemi pierwszej potrzeby, jak elektrownie, gazownie, instalacje wodociągowe itd. trudno było w tym wielkim kraju znaleźć jakąś poważniejszą fabrykę. Na całej przestrzeni b. Galicji były dosłownie 2 cukrownie: w Przeworsku i Chodorowie, pomimo, iż mogłoby ich powstać dziesiątki dla potrzeb samego kraju.

Gdy zatem lud wiejski nie miał dostępu do innych zajęć prócz rolnictwa, rozdrobnienie własności ziemskiej doszło w Małopolsce do karykaturalnych rozmiarów. Z tej mało-

rolnej ludności rekrutowały się rzesze wychodźców i przez długi czas opuszczały Małopolskę najliczniejsze masy emigrantów.

NATURALNY PRZYROST LUDNOŚCI.

Czynnikiem stałym i decydującym jest naturalny przyrost ludności, bo tylko przy wysokiej skali przyrostu może emigracja przybierać duże rozmiary i trwać przez dłuższy czas. Przyrost naturalny obniżył się w wieku XX we wszystkich prawie krajach Europy północnej i środkowej. Ponieważ w Polsce ten przyrost utrzymuje się ciągle na poziomie wysokim, więc kwestja emigracji będzie u nas jeszcze długo zagadnieniem ważnem i pilnem tem więcej, że rozwój produkcji krajowej i powiększenie kontyngentu pracowników mogłyby nadążyć przyrostowi ludności tylko w warunkach bardzo pomyślnych.

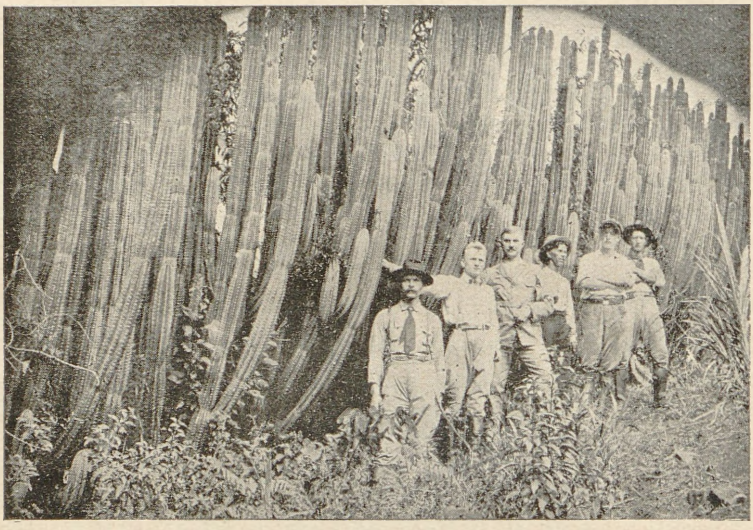
OGRANICZENIA EMIGRACYJNE.

Wzrastające przeludnienie Polski stało się tem poważniejszem zagadnieniem, odkąd kraje imigracyjne przystąpiły do reglamentacji i ograniczenia ruchu. I tak, kiedy do Stanów Zjednoczonych emigrowało z Polski przed wojną około 200 tysięcy ludzi rocznie, dzisiaj emigracja nasza do tego kraju została prawie w zupełności wstrzymana. W ten sposób Polska straciła najważniejszy teren emigracyjny. Również Kanada, dokąd spieszyły znaczne rzesze naszych emigrantów, stosuje znaczne obostrzenia, a nawet Argentyna, która posiada olbrzymie obszary, nadające się do kolonizacji, wstępuje na tę samą drogę.

Powodem tych ograniczeń państw imigracyjnych jest niewątpliwie ogólno-światowy kryzys gospodarczy, wywołany wielką wojną, w rezultacie którego np. Stany Zjednoczone, najbogatsze dzisiaj państwo na świecie, posiadają 10 miljonów bezrobotnych. Ogólne zubożenie Europy obniżyło jej siłę nabywczą, a ten stan rzeczy potęguje nadprodukcja przemysłowa, której nie można skonsumować, oraz olbrzymie zadłużenie się krajów europejskich wobec Stanów Zjednoczonych. Poza tem dużą rolę odgrywają czynniki polityczne, w szczególności niechęć do emigrantów tych narodowości, które nie ulegają dość szybkiej asymilacji.

Ciężki dla całego świata pod względem gospodarczym rok 1931 przyniósł ruchowi emigracyjnemu z Polski dalsze, niezwykle dotkliwe ciosy. Prawie wszystkie państwa zamorskie, walcząc u siebie z bezrobociem szerzącem się w nieznanej dotychczas skali, zatrzasnęły, doniedawna gościnnie

dla emigracji otwarte wrota. Na tę samą drogę weszły imigracyjne kraje europejskie z Francją i Niemcami na czele, z których rozpoczyna się coraz to intensywniejszy ruch reemigracyjny. Stąd też zagadnienia emigracyjne nabrały szczególnej ostrości zwłaszcza w Polsce, gdzie w ciągu ostatniego dziesięciolecia przyrost naturalny wyniósł zgórą 5.000.000 głów (wyniki spisu ludności z grudnia 1931).



Miernicy polscy w Paranie.

Chcemy wierzyć w to, że ograniczenia emigracyjne są spowodowane chwilową sytuacją gospodarczą świata, że prędzej czy później powrócą stosunki normalne, gdyż jak np. we Francji nic nie wskazuje na to, aby sprawa naturalnego przyrostu ludności miała ulec radykalnej poprawie. Należy wziąć również pod uwagę, że w związku z pauperyzacją społeczeństwa polskiego, brakiem kredytów, z ograniczeniem do minimum pomocy państwa, emigracja, a głównie zamorska, staje się coraz bardziej niedostępna dla szerokich warstw z braku środków na przejazd, inwestycje, opłaty emigracyjne i t. d., nawet do tych krajów, które nie stosują ograniczeń.

Okoliczności te przyczyniają się do usprawiedliwienia ciężkiej sytuacji w zakresie emigracji, niezależnie jednak od tego należy stwierdzić, że zagadnienie przeludnienia Polski weszło w r. 1932 w stadjum tak ciężkiego kryzysu, jak nigdy dotąd w ciągu kilkudziesięciu lat.

Bilans ruchów emigracyjnych w okresie od odzyskania niepodległości przedstawia się następująco:

| Rok | Wyjechało | | | Przyjechało | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Do krajów zamorskich | Do krajów europejskich | Ogółem | Z krajów pozaeuropejskich | Z krajów europejskich | Ogółem |
| 1918 | 4.629 | — | 4.629 | — | — | — |
| 1919 | 6.938 | 804 | 7.742 | 6.261 | — | 6.261 |
| 1920 | 74.121 | 14.183 | 88.304 | 37.044 | — | 37.044 |
| 1921 | 108.544 | 11.145 | 119.689 | 78.827 | — | 78.827 |
| 1922 | 41.151 | 31.474 | 72.625 | 22.945 | 3.608 | 26.553 |
| 1923 | 54.341 | 72.118 | 126.459 | 6.693 | — | 6.693 |
| 1924 | 24.279 | 52.082 | 76.361 | 6.629 | 8.507 | 15.136 |
| 1925 | 39.441 | 44.275 | 83.716 | 4.101 | 17.131 | 21.232 |
| 1926 | 50.421 | 117.616 | 168.037 | 6.017 | 49.171 | 55.188 |
| 1927 | 58.187 | 89.427 | 147.614 | 6.799 | 73.014 | 79.813 |
| 1928 | 64.581 | 122.049 | 186.630 | 6.159 | 112.921 | 119.080 |
| 1929 | 65.310 | 178.132 | 243.422 | 6.571 | 97.932 | 104.503 |
| 1930 | 46 310 | 171.853 | 218.387 | 7.625 | 93.459 | 101.084 |
| 1931 | 11.771 | 64.229 | 76.000 | 7.223 | 80.455 | 87.678 |
| Ogółem | 649.248 | 979.387 | 1.598.635 | 202.894 | 536.198 | 739.092 |

Z powyższego zestawienia widzimy, że w ciągu 14 lat wyemigrowało do krajów pozaeuropejskich obywateli:

649.248
powróciło 202.894

pozostało na emigr. 446.354 czyli zgórą $^2/_3$ całej emigracji zamorskiej.

Do krajów europejskich zaś wyemigrowało obywateli:

979.387
powróciło 536.198

pozostało na emigr. 443.189 czyli niecała $^1/_2$ emigrantów.

Stąd wynika, że emigracja zamorska pochłaniała około 25% więcej aniżeli lądowa. Pełny ubytek ludności w ciągu 14 lat niepodległości wynosi 859.743 głów.

Emigracja do Niemiec miała charakter wybitnie sezonowy: w roku 1930 zaledwie 2.007 na 77.540 emigrantów pozostało w Niemczech. W roku 1931 wyemigrowało do Niemiec 32.302 osób, powróciło 45.689, a więc o 13.387 więcej, a nadwyżka ta pochodzi już z reemigracji.

**Ruchy emigracyjne w 1930 r. przedstawiały się jak poniżej.**

| *Kraje europejskie* | *Wyjechało* | *Powróciło* | *Różnica* |
|---|---|---|---|
| Francja | 85.500 | 9.779 | — 76.721 |
| Niemcy | 77.540 | 75.533 | — 2.007 |
| Belgja | 4.893 | 525 | — 4.368 |
| Danja | 5 | 9 | — 4 |
| Rumunja | 156 | 79 | — 77 |
| Holandja | 432 | 78 | — 354 |
| Czechosłowacja | 508 | 24 | — 484 |
| Łotwa | 655 | 399 | — 256 |
| Inne kraje europejskie | 1.164 | 7.033 | — 5.869 |
| Razem | 171.853 | 93.459 | Nadwyżka emigrant. — 78.394 |

| *Kraje zamorskie* | *Wyjechało* | *Powróciło* | *Różnica* |
|---|---|---|---|
| Kanada | 16.940 | 1.831 | — 15.109 |
| Stany Zjednoczone | 6.909 | 1.096 | — 5.813 |
| Meksyk | 358 | 1 | — 357 |
| Kuba | 306 | 4 | — 302 |
| Argentyna | 13.804 | 2.439 | — 11.365 |
| Brazylja | 3.430 | 340 | — 3.090 |
| Peru | 159 | 1 | — 158 |
| Urugwaj | 1.351 | 9 | — 1.342 |
| Palestyna | 2.379 | 179 | — 2.200 |
| Australja | 167 | 1 | — 166 |
| Inne kraje zamorskie | 731 | 1.742 | — |
| Razem | 46.534 | 7.625 | Nadwyżka emigrant. — 38.909 |

Z powyższej tablicy wynika, że w jednym tylko roku 1930 pozostało we Francji 76.721 emigrantów na ogólną ilość 85.500. Do roku 1931 emigracja polska do Francji nabierała coraz to bardziej cech osadnictwa stałego. Ilość polskich

emigrantów do Francji doszła do kilkuset tysięcy głów, a więc była to i jest zresztą jeszcze w tej chwili, poza Stanami Zjednoczonemi, największa ilość naszego wychodztwa, zgrupowanego w jednym kraju. A zapotrzebowanie rąk roboczych we Francji nie kurczy się. Francja bowiem z jej minimalnym przyrostem ludności przeżywa prawdziwy kryzys populacyjny, wskutek którego rok rocznie po kilka tysięcy kilometrów kwadratowych ornej, dobrej ziemi leży odłogiem, gdyż niema rąk roboczych, któreby obszary te uprawiły. Stąd Francja była dotąd typowym krajem imigracyjnym. Północne jej departamenty posiadają silną imigrację belgijską, środkowe — polską, południowe — hiszpańską i włoską.

W r. 1931 na 28.392 emigrantów powróciło do kraju 31.000. Widzimy więc nietylko załamanie się kwoty wychodztwa, ale i nadwyżkę reemigrantów w liczbie 2.608 osób. W ten sposób około 80.000 osób, (w porównaniu z r. 1930) pomnożyło w Polsce armję bezrobocia.

POLSKA EMIGRACJA ZAMORSKA W CYFRACH.

Zamorska emigracja Polski idzie głównie do 4 krajów, a ilościowo przedstawia się następująco:

| *Rok* | *Kanada* | *St. Zjedn.* | *Brazylja* | *Argentyna* |
|---|---|---|---|---|
| 1925 | 4.269 | 9.089 | 1.819 | 8.820 |
| 1926 | 15.972 | 8.615 | 2.490 | 14.435 |
| 1927 | 22.031 | 9.397 | 3.776 | 20.189 |
| 1928 | 27.036 | 8.507 | 4.402 | 22.007 |
| 1929 | 21.703 | 9.309 | 8.732 | 21.116 |
| 1930 | 16.940 | 6.909 | 3.430 | 13.804 |
| 1931 | 1.326 | 1.353 | 1.111 | 4.424 |

Wzięto tu pod uwagę 4 kraje imigracyjne. Jeżeli dodamy cyfry, odnoszące się do całego szeregu innych państw imigracyjnych, cały zamorski ruch emigracyjny z Polski przedstawia się następująco:

r. 1925 — 39.441
r. 1926 — 50.421
r. 1927 — 58.187
r. 1928 — 64.581
r. 1929 — 65.310
r. 1930 — 46.310
r. 1931 — 11.771(!)

Ruch emigracyjny, począwszy od roku 1925 do 1929 wzrastał dość powoli, głównie w kierunkach Kanady, Brazylji i Argentyny, gdyż Stany Zjednoczone ustaliły w tym okresie swoją kwotę dla imigracji polskiej w sumie od 7 do 10 tysięcy osób. Rok 1930 wykazuje już jednak poważną zniżkę, a zniżka ta w r. 1931 przybrała wprost rozmiary katastrofy.

Trudno oczywiście przypuścić, aby ten stan rzeczy był stały i nieodwołalny. Procesów, które trwają dziesiątki i setki lat nie można zlikwidować z dnia na dzień, czy z roku na rok. Na kuli ziemskiej jest jeszcze bardzo wiele miejsca dla emigracji w rozmaitej postaci. To też rząd polski, jakby przeczuwając nadchodzące trudności, już przed kilkoma laty zapomocą ekspedycyj naukowych poddał gruntownej analizie rozmaite tereny emigracyjne, dokąd przy normalizacji ogólno-światowej konjunktury możnaby skierować pewną część naszej ludności.

WIDOKI EMIGRACJI DO KANADY.

Przy badaniu Kanady okazało się, że w normalnych stosunkach ponad kwotę 20.000 głów rocznie, więcej emigracji skierować tam nie można. Przepisy imigracyjne w Kanadzie postanawiają, że osiąść w niej można tylko z rodziną. Ba! Ale koszty przejazdu z rodziną, wraz z pierwszemi kosztami inwestycyjnemi, wynoszą kilkanaście tysięcy złotych, co stanowi już mały mająteczek w samej Polsce. Emigranci jadą więc tam jako zwyczajni robotnicy i dopiero później, zaoszczędziwszy trochę grosza, zakładają własne gospodarstwa rolne i sprowadzają z kraju rodziny.

OLBRZYMIE OBSZARY AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Inaczej przedstawia się Ameryka Południowa. Jest to olbrzymi kraj prawie pusty. Są jeszcze dzisiaj w Argentynie obszary, które nazywają „ziemią niczyją“. Aby zdać sobie sprawę z ogromu tych krajów oraz rzadkości ich zaludnienia, dość przytoczyć, że np. Brazylja ma 8.500.000 km$^2$, a więc prawie tyle, co Europa, a mieszkańców 37 miljonów (Europa blisko 500 miljonów), czyli na 1 km$^2$ wypada tam 3,6 mieszkańca. Argentyna posiada 3 miljony km$^2$, ludność jej wynosi niecałe 10 miljonów, a więc na km$^2$ wypada około 3,3 mieszkańców.

BRAZYLJA.

Brazylja posiada już bardzo znaczne osadnictwo polskie. Źródła oceniają ilość emigrantów polskich na 200.000 głów.

BADANIE BRAZYLJI PRZEZ UCZONYCH I EKSPLORATORÓW POLSKICH.

Był bowiem okres, nazwany okresem „gorączki brazylijskiej", w którym lud polski tłumnie emigrował do Brazylji. Zjawisko to obudziło powszechną uwagę społeczeństwa polskiego, to też zorganizowano szereg wypraw, mających na celu zbadanie warunków osadnictwa w Brazylji, a zwłaszcza w stanie Parana, dokąd głównie kierowały się zastępy emigrantów. Jeździli więc tam pod koniec ubiegłego wieku między innymi ks. prałat Chełmicki, Adolf Dygasiński, Artur Gruszecki, Józef Okołowicz, prof. Józef Siemiradzki i inni a książki ich przyczyniły się do wyświetlenia tak sprawy emigracji jak i warunków osadniczych na badanych terenach (Parana, Rio Grande do Sul, Santa Katharina i t. d.).

NAJNOWSI BADACZE.

Również i w nowszych czasach badali Paranę lub przebywali tam dłuższy czas śp. Tadeusz Chrostowski, który trzykrotnie odwiedził Brazylję, Franciszek Łyp, Kazimierz Głuchowski, twórca nowoczesnej polskiej ideologji kolonjalnej, oraz znani współcześni podróżnicy: major Mieczysław Fularski, kapitan M. B. Lepecki, kpt. Apolonjusz Zarychta i Dr. Aleksander Freyd, którzy badali Peruwję i dorzecze Amazonki. Wszyscy oni wnieśli do nauki i literatury kolonjalno-emigracyjnej bardzo cenne przyczynki.

ZDOLNOŚCI KOLONIZATORSKIE CHŁOPA POLSKIEGO.

Na terenie brazylijskim wykazał chłop polski swe znakomite zdolności kolonizatorskie. Zczasem ogromne obszary lasów, puszcz brazylijskich przemienił na żyzne pola. Gdzie nie mógł wytrzymać ani Włoch, ani Niemiec, ani Francuz, którzy już po kilku latach opuszczali swe kolonje, nie mogąc sobie dać rady ani z klimatem, ani puszczą, tam wytrzymały nasze Bartki, Kuby i Maćki, często gęsto odkupując osiedla porzucone przez włoskich i niemieckich uciekinierów.

Dziś w samej Paranie posiada osadnik polski w swoich rękach zgórą 6 miljonów hektarów.

„PAN BALCER W BRAZYLJI" MARJI KONOPNICKIEJ.

Bohaterskiemu zmaganiu się chłopa polskiego z groźną, choć czarującą potęgą dziewiczych lasów południowo-amerykańskich, poświęciła wspaniały poemat p. t. „Pan Balcer w Brazylji" najczulsza na dolę chłopską poetka polska, Marja Konopnicka.

W ten sposób typ polskiego pioniera kolonjalnego znalazł trwałe miejsce w polskiej literaturze pięknej.

ROLNICZY CHARAKTER OSADNICTWA BRAZYLIJSKIEGO.

Kiedy bowiem w Stanach Zjednoczonych emigracja znajduje głównie swe ujście w olbrzymim przemyśle amerykań-



Espirito Santo w Brazylji. Droga kołowa.

skim, charakter osadnictwa polskiego w Brazylji jest nawskroś rolniczy.

W zależności od szerokości geograficznej oraz warunków klimatycznych uprawia się w osiedlach polskich: kawę, kakao, wanilję, trzcinę cukrową, bawełnę, tytoń, kukurydzę, ryż, rozmaite gatunki zbóż, głównie pszenicę itd. W stanie Parana hoduje się w wielkich ilościach drzewo, a właściwie ostokrzew p. n. herva mate. Jest to krzew, osiągający

8 metrów wysokości a rosnący głównie pomiędzy 20 — 30 stopniem szerokości geograficznej. Z liści herva mate, która jest zbliżona do herbaty, wyrabia się bardzo dobry napój popularny w całej Ameryce Południowej. W odróżnieniu od herbaty, mate nie posiada składników pobudliwych (teina), działalność jej jednak czyni człowieka bardziej wytrzymałym na zmęczenie zarówno fizyczne jak i duchowe. Napój ten demonstrowany był na ostatniej wystawie światowej w Brukselli i przypuszczalnie zdobędzie rynki europejskie.

MOŻLIWOŚCI DALSZEGO OSADNICTWA W BRAZYLJI.

Ruch emigracyjny ku Brazylji ma przed sobą duże możliwości, gdyż pierwsze pionierskie prace są już dokonane. Emigrant polski, zmierzający ku Brazylji, a odpowiednio przez Macierz poparty, znajdzie na miejscu już nietylko pomoc konsularną, ale i osiadłego już tam wychodztwa polskiego. Znajdzie szkoły polskie i parafje, znajdzie poradę, gdzie i w jakich warunkach się osiedlić. Polska emigracja brazylijska, dziś przeważnie już zamożna, chętnie przyjmie nowych przybyszów i ułatwi im pracę.

KONIECZNOŚĆ NAWIĄZANIA WZAJEMNYCH STOSUNKÓW GOSPODARCZYCH.

Dla wzajemnych stosunków gospodarczych pomiędzy Macierzą a wychodztwem podzwrotnikowem niezwykle ważne jest to, że uprawia ono w wielkich masach te produkty roślinno-spożywcze, które Polska sprowadzać musi z obcych, bardzo dalekich krajów, nieposiadających polskiej ludności emigracyjnej. Dotyczy to głównie: ryżu, kawy, kakao, wanilji, poza tem bawełny, tytoniu itd. Z drugiej strony wychodztwo podzwrotnikowe zmuszone jest w obcych krajach kupować najrozmaitsze towary, jakich bez trudności dostarczyć im może ojczyzna (materjały budowlane, cement, wszelkiego rodzaju maszyny rolnicze, wytwory chemiczne, węgiel i wyroby tytoniowe). To też nasza polityka morska zdąża ku temu, aby centra emigracji połączyć trwałemi węzłami z Macierzą przez zakładanie faktoryj eksportowych i importowych oraz regularnych linij okrętowych, które mają ten handel wymienny w sposób trwały obsłużyć.

ARGENTYNA.

Pewne, a może nawet w przyszłości znaczne, ujście znaleźć może emigracja polska w drugim co do wielkości kraju Południowej Ameryki: Argentynie. Kraj ten składa się z trzech charakterystycznych części: 1) Pampasu, położonego w głębi

kraju, 2) dalej na zachód mamy t. zw. Monte, kraj zamieszkały przeważnie przez „gauchów" i 3) Patagonję na południu kraju.

WYSOKA KULTURA ROLNA PAMPASU.

Najważniejszą rolę gospodarczą odgrywa pierwsza strefa. Są to olbrzymie przestrzenie, bardzo urodzajne, pokryte na głębokości 1 stopy żyznym lössem. Łagodny klimat powoduje, iż bydło może się na nich wypasać cały rok, a role uprawne dają niezwykłe plony. Nowożytną kulturę rolną zawdzięcza Argentyna Europejczykom, głównie Włochom, Hiszpanom i w pewnej mierze Francuzom. Inni koloniści rekrutują się już w drobniejszych ilościach z Niemców, Polaków, Rosjan i Anglików. Dzięki urodzajności i stosunkowo wysokiej kulturze ziemi, Argentyna stała się prawdziwym śpichrzem światowym zboża, lnu oraz najważniejszym rynkiem mięsnym świata. Dość powiedzieć, że w r. 1927 Argentyna eksportowała do różnych krajów 710.000 tonn wołowiny, 83.000 tonn baraniny, 61.000 tonn konserw mięsnych i ponad 100.000 tonn tłuszczu. Olbrzymia jest również produkcja masła, którą prawie w całości pochłania Anglja.

Podgórską część Argentyny zamieszkują koczujący gauchowie, czyli hodowcy bydła. Na południu kraju leży Patagonja, ogromna obszarem, ale prawie bezludna, gdyż na 6 $km^2$ wypada tam jeden mieszkaniec. Kraj ten trudni się wyłącznie hodowlą owiec i eksportuje wielką ilość wełny i skóry.

Jeżeli chodzi o emigrację polską do Argentyny, najciekawszym i najbardziej pociagającym objektem jest dla niej Pampas, zwłasza że kraj ten, posiada zaledwie 9 mieszkańców na 1 $km^2$.

ARGENTYNA KRAJEM LATYFUNDJÓW.

To rzadkie zaludnienie tłumaczy się tem, że Argentyna, jest krajem latyfundjów. Posiadanie przestrzeni rolnych o 300.000 hektarów i więcej, nie jest tam niczem niezwykłem. Gospodarka wielkich obywateli ziemskich polega zaś głównie na pracy maszyn rolniczych z możliwie jak największem wyłączeniem ludzkich sił roboczych. Stanu chłopskiego w Argentynie właściwie niema. Poza tem eksploatacja Pampasu polega w większej części na hodowli bydła.

Oczywiście, że rok rocznie, mimo to, przyjeżdża tu wielu emigrantów. Co do Polski to zdaje się, że w normalnych stosunkach ponad roczną kwotą (t. zn. około 20.000 głów

rocznie) na większe wchłonięcie naszej emigracji przez Argentynę liczyć nie można.

Polska kolonja w Argentynie jest, w stosunku do ogólnej ilości mieszkańców wcale znaczna, wynosi bowiem około 150.000 ludzi. Znaczną część tej emigracji stanowią Rusini z Małopolski Wschodniej.

### NIEDOSTATECZNY STOPIEŃ POJEMNOŚCI.

W ten sposób przedstawiałaby się sprawa głównych krajów zamorskich, dokąd w znaczniejszej liczbie zdążają polscy wychodźcy. Stopień pojemności jest, oczywiście w stosunku do naszych potrzeb i konieczności emigracyjnych, niedostateczny. A przecie nikt na świecie nie zaprzeczy, że nadmiar ludności musi gdzieś znaleźć swe ujście.

### WIELKIE MOŻLIWOŚCI EMIGRACYJNE DO PERU.

Pierwszym nowym krajem, w którym należało zbadać możliwości emigracyjne, była w Południowej Ameryce republika Peru (około $1^1/_2$ miljona km$^2$ i niecałych 5 miljonów mieszkańców). To też ekspedycja polska możliwie gruntownie zbadała warunki i osądziła je jako pomyślne. Peru posiada w jednej ze swych części, a mianowicie w t. zw. Montanji, bardzo bogate i do skolonizowania nadające się przestrzenie. Podobnie jak w Brazylji, w Montanji peruańskiej trzeba wydzierać każdą piędź ziemi lasom podzwrotnikowym. Na żyznych łanach, położonych głównie nad rzekami, zakwitnąć może hodowla tych wszystkich roślin, które spotkaliśmy w Brazylji, ponadto kauczuk, którego produkcja w ostatniem ćwierćwieczu XIX stulecia przyniosła krajowi ogromne bogactwa. Skończyło się to jednak z chwilą, kiedy w szranki konkurencji wystąpiła w w. XX-tym Azja. Wtedy w Peru porzucono kauczuk, a poczęto uprawiać niesłychanie intensywnie bawełnę, po bawełnie ryż.

### NIEZWYKŁA ŻYZNOŚĆ GLEBY.

Żyzność gleby sprawia, że nie potrzeba się wcale zagospodarowywać na większej przestrzeni, gdyż najwyżej 1 ha ziemi (2 morgi), na którym hoduje się banany, fasolę, kukurydzę i jukę, wystarcza zupełnie na utrzymanie całej rodziny. Jednak wielką niedogodność dla emigrantów stanowi odległość kraju i zupełnie niedostateczne środki komunikacyjne.

POLSKO-AMERYKAŃSKI SYNDYKAT KOLONIZACYJNY.

Emigracji polskiej do Peru dotąd nie było. Dopiero począwszy od r. 1927 sprawa ta znalazła się na porządku dziennym. W roku tym powstaje Polsko-Amerykański Syndykat Kolonizacyjny, który uzyskał od rządu peruańskiego koncesję na kolonizację 1.000.000 hektarów ziemi. Ponieważ jednak pozwolenie na werbunek emigrantów z Polski otrzymano dopiero w r. 1930, więc emigrantów z samej Macierzy jeszcze tam niema. W założonej przez Syndykat kolonji nad rzeką Urubambą osiedlili się polscy emigranci z Argentyny.

„KOLONJA POLSKA".

Drugiem towarzystwem kolonizacyjnem, działającem na obszarze Peru, jest powstała w r. 1929 Spółdzielnia Osadnicza p. n. „Kolonja Polska". Uzyskawszy pozwolenie na werbunek już w roku swego powstania, „Kolonja Polska" w kwietniu 1930 r. wysłała pierwszą ekspedycję emigrantów na swe obszary. Liczą one 220.000 hektarów.

KONCESJA KAZIMIERZA WARCHAŁOWSKIEGO.

W dalszym ciągu koncesję kolonizacyjną uzyskał Kazimierz Warchałowski, wynoszącą 280.000 hektarów, dotychczas jednak nie przeprowadzono żadnej poważniejszej akcji kolonizacyjnej na tych terenach.

W Brazylji uzyskało tereny kolonizacyjne Towarzystwo Kolonizacyjne z siedzibą w Warszawie o obszarze 170.000 hektarów. Pierwszy transport emigrantów wysłano w r. 1929.

1½ MILJONA HEKTARÓW DLA EMIGRACJI POLSKIEJ.

Obszar kolonizacyjny w Peru wynosi razem 1½ miljona hektarów. Na terenach tych polscy koncesjonarjusze zobowiązali się osiedlić minimum 4 tysiące rodzin, z których każda otrzymuje 30 ha ziemi darmo. W chwili osiedlania się powyższej liczby emigrantów cały obszar staje się własnością wychodźców.

CHILE.

Obok Peru pewne możliwości emigracyjne przedstawia republika południowo-amerykańska Chile. Jest to kraj, ciągnący się wąskim pasem od Peru, przez Andy, aż do wysepek południowo-amerykańskich, leżących nad wybrzeżem oceanu Spokojnego. Chile posiada 759.000 km² i około

5.000.000 mieszkańców, a więc ludność jest bardzo rzadka. Co najważniejsze, klimat Chile jest zdrowy i doskonale nadający się dla naszego emigranta. Oprócz pracy na roli, emigrant może znaleźć zatrudnienie w rozwijającym się potężnie przemyśle chilijskim, którego twórcą był nasz rodak Ignacy Domeyko, profesor-geolog oraz odkrywca bogactw kraju. (Patrz część: Podróżnicy, geografowie i odkrywcy polscy). Chile jest dostawcą dla całego świata znanego i znakomitego nawozu t. zw. saletry chilijskiej.

W innych krajach Ameryki Południowej jak: Equador, Columbia, Wenezuela, Guyana emigracja nasza jest minimalna.



Santos. Straganu z ananasami.

Reasumując, można stwierdzić, że Południowa Ameryka głównie Brazylja, Peru i Chile, mogą być brane poważnie w rachubę w naszej polityce emigracyjnej, nie rozwiązuje to jednak naszych konieczności emigracyjnych.

DALSZE POSZUKIWANIA.

Zwrócono więc w dalszym ciągu uwagę na kraje Afryki, Angolę (kolonja portugalska), Kamerun (odebrany Niemcom po wojnie światowej), a nawet na odległą Australję i Oceanję.

Jakie będą wyniki tych poszukiwań, przesądzić w tej chwili nie można. W każdym razie, nawet przy dobrych ich wynikach, nadmiaru ludności w kraju w warunkach dzisiejszych wywieźć nie zdołamy.

JAK ROZWIĄZAĆ KWESTJĘ BRAKU PRACY?

Powstaje zatem pytanie, co czynić należy, aby groźne zagadnienie braku pracy w kraju, spotęgowane trudnościami emigracyjnemi, rozwiązać.

O podbojach kolonjalnych oczywiście mowy być nie może. Cały świat jest już dzisiaj odpowiednio rozdzielony, a każdy skrawek ziemi ma swoich potężnych protektorów, którzy nie pozwolą na najmniejsze zakłócenie porządku. Jednakowoż Polska zmuszona jest uregulować swój nadmiar ludności, rozumie się, jedynie na drodze pokojowej.

DWA WYJŚCIA.

Są tylko dwa wyjścia: 1) intensyfikacja gospodarki krajowej i 2) umiejętnie prowadzona polityka emigracyjna.

POWSTRZYMANIE EMIGRACJI.

Emigrację ludności może częściowo powstrzymać: 1) parcelacja gruntów i racjonalne rozdzielenie ich pomiędzy bezrolnych albo małorolnych włościan, przyczem jednak powołane instytucje muszą baczyć, aby produkcja na terenach rozparcelowanych nietylko nie opadła, ale wzmogła się, 2) komasacja, czyli scalenie gruntów. Polega ona na scałkowaniu gospodarstw, rozrzuconych nieraz na znacznej przestrzeni, co uniemożliwia racjonalne ich zagospodarowanie, 3) meljoracja, czyli wzmożenie wydajności terenów zaniedbanych i doprowadzenie nieużytków do stanu produkcyjnego przez osuszanie bagien i mokradeł, regulację rzek, budowę mostów i t. p. Tereny meljoracyjne posiadamy głównie na Polesiu, niedostępnem dotychczas dla racjonalnej gospodarki rolnej, 4) podniesienie przemysłu, który mógłby wchłonąć znaczną część ludności rolniczej, 5) stworzenie dla ludności rolniczej takich warunków finansowych, które pozwalałyby emigrantom na korzystną sprzedaż ojcowizny, pozostającym zaś na roli zapewniałyby tani i wygodny kredyt celem dokonania potrzebnych inwestycyj. W razie zaś gdyby emigrant nie chciał się pozbyć ojcowizny, zapewnienie mu pożyczek hipotecznych, które finansowałyby jego przejazd oraz osiedlenie się w kraju imigracyjnym.

TRZY KIERUNKI POLITYKI EMIGRACYJNEJ.

Co się tyczy polityki emigracyjnej, to Polska stoi przed trzema możliwościami: 1) zdobycie własnych kolonij,

leżących zarówno w strefach podzwrotnikowych, jak i umiarkowanych; 2) zawieranie unij celnych z krajami, posiadającemi kolonje; 3) zakładanie w krajach kolonjalnych t. zw. kondominjów gospodarczych.

REWIZJE MANDATÓW KOLONJALNYCH.

Pokojowe zdobycie kolonij jest przez niektórych uważane za możliwe, a to dzięki następującym okolicznościom:

Po przegranej wojnie, Niemcy utraciły wszystkie kolonje afrykańskie i azjatyckie, których obszar przewyższał 3 miljony km kwadr. Kolonje te dostały się głównym mocarstwom zwycięskim: Anglji, Francji, Japonji, Stanom Zjednoczonym, Belgji, które sprawują nad niemi t. zw. mandaty kolonjalne. Co pewien czas mają się odbywać rewizje mandatów kolonjalnych, których celem ma być zbadanie, czy państwa mandatowe dobrze obowiązek swój spełniły, czy też należy innym państwom mandaty te oddać. Polska, jako kraj nowo wskrzeszony, do państw mandatowych nie należała. W bliskiej już przyszłości odbędzie się pierwsze posiedzenie komisji mandatowej i tutaj możliwe jest żądanie przydzielenia nam pewnych po-niemieckich terenów kolonjalnych. A mamy ku temu prawo, gdyż dzielnice b. zaboru pruskiego, a więc Górny Śląsk, Poznańskie i Pomorze łożyły w formie podatków na zagospodarowanie niemieckiego obszaru kolonjalnego.

UNJE CELNE.

Zawieranie unij celnych względnie gospodarczych z krajami, posiadającemi kolonje, polegałoby na umowach pomiędzy Polską a państwami zainteresowanemi, polegających na tem, że wzamian za sprowadzenie polskich emigrantów do danej kolonji, Polska uzyskuje te same prawa polityczne i gospodarcze, jakie posiadają emigranci pierwotni. Umowy takie, których przepisy reglamentacyjne musiałyby być ustalane w porozumieniu się obu rządów, mogłyby być zawierane pomiędzy Polską a słabszemi od siebie państwami, jak Portugalja, Belgja, Holandja, o ile oczywiście doszłoby do porozumienia.

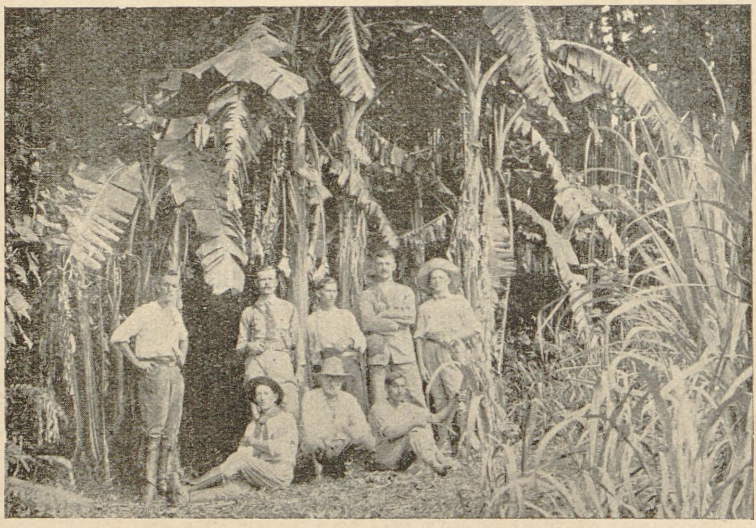
KONDOMINJA GOSPODARCZE.

Wreszcie trzecią formą współpracy z państwami kolonjalnemi ewent. państwami zamorskiemi byłyby t. zw. kondominja gospodarcze. Nie polegałyby one na obustronnej umowie,

lecz na zezwoleniu państw kolonjalnych na osadnictwo polskie z zastrzeżeniem wszelkich praw kulturalnych oraz ingerencji Polski w zagadnieniach eksportu i importu. Forma ta nie wyklucza całego szeregu innych możliwości, dotyczących np. kredytu, wzajemnych stosunków z Macierzą i t. p.

ZWIĄZEK PIONIERÓW KOLONJALNYCH I JEGO ZADANIA.

Ku wyżej wspomnianym celom dąży obecnie organizacja p. n. „Związek Pionierów Kolonjalnych".



Miernicy polscy w Paranie.

Związek ten, założony w r. 1928, zdołał dzięki swej energji wysunąć zagadnienia emigracyjne i kolonjalne na pierwszy plan aktualnych spraw gospodarczych Polski. Zadaniami jego są: 1) zdobycie własnych kolonij oraz kierowanie tam naszego osadnictwa; 2) poszukiwanie terenów, nadających się dla emigracji polskiej; 3) zakładanie kondominjów oraz unij gospodarczych z państwami kolonjalnemi; 4) dążenie do koncentracji emigracji w pewnych ściśle określonych punktach i tworzenie osadnictw odpornych na proces wynarodowienia się; 5) odpowiednio zorganizowana propaganda.

Związek Pionierów Kolonjalnych jest, w ramach Ligi Morskiej i Kolonjalnej, wyrazem naszych dążeń, skierowanych na szeroki świat, celem rozwiązania palących zagadnień wewnątrz Państwa Polskiego, oraz zapewnienia mu mocarstwowego rozwoju.

P. T. E.

Poza temi dwoma towarzystwami społecznemi, istnieje bardzo już dzisiaj zasłużone od lat szeregu „Polskie Towarzystwo Emigracyjne“, które przed wojną miało charakter raczej charytatywny, z chwilą jednak odzyskania niepodległości zakroiło na szeroką skalę swoją działalność, zmierzającą do obrony nietylko moralnych ale i materjalnych interesów naszego wychodztwa. T-wo wydaje czasopismo p. t. „Wychodźca“, które stanowi łącznik pomiędzy Macierzą a ośrodkami naszej emigracji w jej najróżnorodniejszych centrach, od Chin począwszy a kończąc na Kalifornji, Kanadzie i Alasce. Poza tem P. T. E. prowadzi akcję oświatową i kulturalną oraz co najważniejsze zapomocą korespondencji, książek i wydawnictw stara się zachować dla narodu polskość duszy emigranta.

## POLACY POZA GRANICAMI PAŃSTWA.

Wobec różnic w statystykach rozmaitych krajów, trudno określić dokładnie liczbę emigrantów. Podamy więc tylko cyfry przybliżone:

| | |
|---|---|
| Stany Zjednoczone | 3.600.000 |
| Niemcy | 1.500.000 |
| Rosja | 1.000.000 |
| Francja | 730.000 |
| Litwa | 200.000 |
| Brazylja | 200.000 |
| Czechosłowacja | 200.000 |
| Kanada | 450.000 |
| Łotwa | 70.000 |
| Rumunja | 90.000 |
| W. M. Gdańsk | 37.000 |
| Argentyna | 150.000 |
| Węgry | 30.000 |
| Belgja | 40.000 |
| Jugosławja | 25.000 |
| Austrja | 50.000 |
| Danja | 12.000 |
| W. Brytanja | 45.000 |
| Holandja | 4.000 |
| Luxemburg | 3.000 |
| Chiny | 5.000 |
| Szwajcarja | 1.000 |
| Kuba | 5.000 |
| Afryka | 500 |
| Meksyk | 3.000 |
| Estonja | 15.000 |
| Urugwaj | 3.000 |
| Włochy | 1.500 |
| Australja | 400 |
| Razem | 8.470.400 |

ILOŚĆ EMIGRACJI OKOŁO 6.000.000 GŁÓW.

Wymieniona liczba nie pochodzi wyłącznie z emigracji. Znaczna jej część — to autochtoni, którzy po traktatach pozostali po tamtej stronie granic. Dotyczy to głównie Niemiec, przy których pozostały rdzennie polskie prowincje, jak Śląsk Opolski, Mazowsze Pruskie, Warmja i Powiśle. Dalej Rosja Sowiecka z miljonem autochtonów, Czechosłowacja, Litwa, Łotwa i t. d. Inne kwoty dotyczą emigracji. Na autochtonów należy odrzucić dwa do trzech miljonów głów, a wtedy emigrantów pozostałoby około 6.000.000, rozrzuconych po całej kuli ziemskiej. Obliczenie to, zgadza się mniej więcej z liczbami, opracowanemi przez Radę Organizacyjną Polaków z Zagranicy.

Natknęliśmy się tutaj na nową organizację, dotyczącą naszych rodaków zagranicą.

RADA ORGANIZACYJNA POLAKÓW Z ZAGRANICY.

Fakt, iż blisko 10 miljonów Polaków, względnie obywateli polskich pracuje ciężko na swój byt poza granicami państwa polskiego, nie mógł nie obudzić zarówno w społeczeństwie, jak i w szerokich masach wychodztwa dążenia do stworzenia wspólnej organizacji z siedzibą w stolicy Państwa. W ten sposób powstała Rada Organizacyjna Polaków z Zagranicy z realnej inicjatywy trzech instytucyj w Polsce: Związku Obrony Kresów Zachodnich, Polskiego Towarzystwa Emigracyjnego oraz Towarzystwa im. Adama Mickiewicza. Z ramienia też tych organizacyj wyłoniono komitet wykonawczy, który zakrzątnął się energicznie dookoła najważniejszej chwilowo pracy t. j. zwołania do Warszawy zjazdu przedstawicieli wszystkich naszych ośrodków narodowych zagranicą. Pracę rozpoczęto w r. 1928, a już w następnym, dn. 14 lipca 1929 r., odbył się wielki zjazd t. zw. Sejm Polaków z zagranicy w Warszawie w gmachu Sejmu. Na jego ławach zjawili się wszyscy przedstawiciele zagranicznych Polonij; świeciły tylko pustką ławy Polaków z Rosji Sowieckiej (ze zrozumiałych powodów) oraz — Litwy....

PROGRAM.

Rada Organizacyjna stanowi oczywiście narazie tylko prowizorjum. Dopiero po pewnym czasie skrystalizuje się konkretna instytucja, której działalność może mieć niezwykle doniosłe znaczenie dla ustosunkowania się obu stron t. j. Macierzy i emigracji wzgl. mniejszości polskich w krajach zakordonowych.

Narazie zadaniem Rady Organizacyjnej jest:

1) opracowanie i przygotowanie strony organizacyjnej zjazdów Polaków z zagranicy,

2) wykonanie uchwał zjazdów,

3) systematyczne zbieranie wszelkich danych i informacyj o życiu i potrzebach Polaków z zagranicy, celem wykorzystania w poczynaniach praktycznych,

4) ułatwianie, wzmocnienie i nawiązywanie kontaktu Polonji zagranicznej z krajem,

5) inicjowanie i współdziałanie w nawiązywaniu współpracy między poszczególnemi polskiemi środowiskami zagranicą,

6) przyczynianie się do popularyzacji i wzmożenia prac organizacyj społecznych, istniejących w Polsce dla współdziałania i pomocy Polakom z zagranicy oraz dążenie do koordynacji wysiłków w tej mierze,

7) ułatwianie współpracy gospodarczej polskich środowisk zagranicznych między sobą i Macierzą,

8) działalność wydawnicza.

Kierunek, tendencje, dążności i cele, zawarte w powyższych punktach, wskazują na jedno zasadnicze zadanie: powołanie do wspólnego życia z Macierzą wszystkich tych Polaków z zagranicy, którzy czują w sobie krew polską, którzy wynarodowić się nie chcą i którzy pragną z Macierzą współpracować zarówno w kierunku kulturalnym jak i gospodarczym.

NAUKOWY INSTYTUT EMIGRACYJNY.

Badaniem i pogłębianiem wiedzy o zjawiskach emigracyjno-kolonjalnych zajmuje się Naukowy Instytut Emigracyjny, który powstał w r. 1927. Do tego czasu istniał on jako Sekcja przy Polskiem Towarzystwie Emigracyjnem pod nazwą „Instytut Naukowy do Badań Emigracji i Kolonizacji."

Celem Instytutu jest działalność, zmierzająca do naukowego badania polskich zagadnień emigracyjnych i kolonjalnych. W tym celu Instytut prowadzi odpowiednie studja, opracowuje projekty, dotyczące regulowania spraw emigracyjnych i kolonizacyjnych pod względem prawno-państwowym, ogłasza drukiem swe prace, jak rozprawy, protokóły, sprawozdania roczne, pamiętniki, udziela środków do prowadzenia badań własnej organizacji naukowej, jak i postronnym instytutom, towarzystwom naukowym oraz pojedyńczym pracownikom, ogłasza konkursy na zadania naukowe, wskazane przez Instytut, urządza wykłady i odczyty publiczne, utrzymuje bibljoteki i organ Instytutu oraz biuro.

Działalność Instytutu rozciąga się na całą Polskę. Siedzibą Zarządu jest Warszawa.

Organem Instytutu jest, wychodzący od pięciu lat, Kwartalnik Naukowego Instytutu Emigracyjnego i Kolonjalnego oraz Przegląd Emigracyjny.

W odróżnieniu od innych organizacyj, które mają za zadanie bądź otoczenie emigranta odpowiednią opieką, bądź propagandę oraz popularyzację wiedzy o zagadnieniach emigracyjnych i kolonjalnych, Naukowy Instytut ma cele wyłącznie i ściśle naukowe. Oprócz pogłębiania i oświetlania naukowego zagadnień, wyłaniających się na terenie zainteresowań własnego kraju, Instytut Naukowy jest w kontakcie z międzynarodowym światem naukowym, z którym polemizuje, wymienia myśli, rozszerzając w ten sposób swe horyzonty naukowe. Niemniej, ogłaszając wyniki własnych spostrzeżeń i badań, wnosi do ogólno-światowej skarbnicy wiedzy cenne nieraz i poważne walory. Na łamach Kwartalnika Emigracyjnego zabierają często głos uczeni zagraniczni.

Jest więc Naukowy Instytut Emigracyjny łącznikiem pomiędzy sferami naukowemi Polski i zagranicznemi i dzięki temu spełnia bardzo ważną i odpowiedzialną rolę pioniera naukowego w zakresie problematów emigracyjno-kolonjalnych.

STUDJUM NAUK MIGRACYJNO-KOLONJALNYCH.

W r. 1931 Instytut rozszerzył swoją działalność, tworząc 2-letnie Studjum Nauk Migracyjno-Kolonjalnych. Jest ono dostępne dla absolwentów szkół średnich, a w zakres wykładanych przedmiotów wchodzą: polityka i administracja migracyjno-kolonjalna, krajowe i międzynarodowe ustawodawstwo migracyjne, ekonomja i technologja rolniczo-migracyjna, hygjena w krajach tropikalnych, organizacja opieki społecznej nad emigrantem i t. p.

Jest to więc zupełnie nowa dziedzina pracy Instytutu: dydaktyczna, a ma ona głównie na celu przygotowanie kandydatów do objęcia stanowisk w urzędach i instytucjach emigracyjno-kolonjalnych. W przyszłości przewidziane jest rozszerzenie okresu studjów do lat 4-ch oraz utworzenie 4-ch wydziałów: prawno-ekonomicznego, technologji rolnej, medycyny, oraz weterynarji subtropikalnej i tropikalnej.

Przy takiem rozszerzeniu programu, mielibyśmy akademję poświęconą wyłącznie sprawom emigracyjnym i kolonjalnym.

W skład ciała profesorskiego Studjum wchodzą najwybitniejsi znawcy przedmiotu w kraju.

TYLKO PRZEZ PORTY POLSKIE I BEZ PRZESIADANIA.

Państwo polskie na mocy ustaw umożliwiło emigrację jedynie przez porty polskie, Gdańsk i Gdynię, a to ustawą o wyłączności portów dla wychodztwa do Ameryki z grudnia 1925 r. oraz rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z listopada 1930 r. o bezpośredniej ekspedycji emigrantów do krajów przeznaczenia przez porty polskie, wykluczającem wszelkie przesiadania się w portach obcych.

OBOZY EMIGRACYJNE I TYGODNIE EMIGRANTA.

Chcąc ulżyć doli emigranta, rząd polski bądź na własną rękę i własnym kosztem, bądź z pomocy społeczeństwa wznosi w większych skupieniach emigracyjnych w kraju wielkie gmachy t. zw. obozy emigracyjne (Lwów, Warszawa, Wejherowo, Gdynia i t. d.). Poza zwykłem obsłużeniem, znajdzie tam emigrant poradę w kwestjach prawnych, walutowych i transportowych, oraz nabędzie wiadomości o warunkach i stosunkach w tych krajach, dokąd dąży. Z inicjatywy też rządu rok rocznie odbywają się t. zw „Tygodnie emigranta“, mające na celu moralne i materjalne zaopiekowanie się tymi ludźmi, którzy na szerokim świecie reprezentują pracę i honor narodu polskiego.

VI.

# PODRÓŻ TOWARU.

## WYMIANA DÓBR.

Handel międzynarodowy powstał w związku z wymianą dóbr, które Opatrzność nierównomiernie rozmieściła na poszczególnych punktach i okręgach kuli ziemskiej. Pierwotną formę dobra handlowego (towaru) stanowiły wytwory produkcji naturalnej, a więc rolnictwa, leśnictwa i górnictwa w jego zaczątkowej postaci. Później dopiero, kiedy w miejscach bogatych w surowiec rozwinął się początkowo ręczny, następnie fabryczny przemysł, w międzynarodowej wymianie dóbr zaczął brać coraz to intensywniejszy udział — produkt fabryczny.

## MORZE KOLEBKĄ MIĘDZYNARODOWEGO HANDLU.

Sięgając w głąb dziejów gospodarczych świata, dojdziemy do przekonania, że handel międzynarodowy nie rozwinął się z sąsiednich stosunków między rozdrobnionemi plemionami i szczepami późniejszych narodów, gdyż ich stan kulturalny, potrzeby i zwyczaje były w swej pierwotności tak do siebie podobne, że nie można było mówić o jakiejś wymianie dóbr. Powstał on między odległemi narodami, o rozmaitej skali potrzeb gospodarczych i kulturalnych oraz siłą ekspansji wyżej pod względem cywilizacyjnym stojących narodów. Stąd właściwą jego kolebką jest morze.

Handel lądowy na dalekie odległości jest znacznie późniejszy, miał on bowiem do zwalczenia wielkie trudności terenowe. Całe nieraz pokolenia trudziły się nad wyszukaniem dogodnych szlaków handlowych, po których wędrować miały karawany kupieckie. Idealny teren morza przeszkód tych nie znał i nie rozdzielał, ale przeciwnie zbliżał do siebie tak różne kraje jak Fenicję z Rzymem, Grecję z lądami nadbałtyckiemi. Pomimo wielkiego postępu lądowych środków

komunikacyjnych, transporty morskie są do dzisiaj łatwiejsze i również znacznie tańsze. Stąd potężny rozwój tonnażu morskiego, wynoszącego obecnie 68 miljonów tonn, co równa się 6 miljonom ośmiuset tysiącom 10-tonnowych wagonów kolejowych.

### PODRÓŻ TOWARU ORGANICZNĄ FUNKCJĄ HANDLU MIĘDZYNARODOWEGO.

Tonnaż morski i kolejowy pośredniczy w wymianie dóbr handlowych, a więc podróż względnie przewóz towarów jest nieodłączną, organiczną funkcją międzynarodowego handlu.

W pierwszym okresie rozwoju handlu kupiec towarzyszył wyprawom zarówno lądowym jak i morskim. Często gęsto



Fragment nabrzeża Śląskiego w Gdyni.

trzeba było stoczyć walkę z piratami morskimi, albo bandami rozbójników lądowych. Tę gotowość obronną przejęła w pierwszych okresach istnienia również Hanza. Dopiero w 16-tym wieku kupcy przestają podróżować razem z towarem, a ich funkcje przejmują organizacje spedycyjne, które, w miarę intensyfikacji wymiany dóbr, stały się przemysłem zawodowym.

### IMPORT STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Przy dzisiejszym układzie międzynarodowych stosunków gospodarczych można twierdzić z całą kategorycznością, iż niema na świecie państwa, o jakimś chociażby najniższym stopniu cywilizacyjnym, które wystarczyłoby samo sobie, t. zn. którego produkcja zaspokajałaby wszystkie potrzeby ludności. Samowystarczalnemi mogłyby być tylko te kraje,

które albo literalnie nic od nikogo nie potrzebują (plemiona afrykańskie, malajskie, jakuckie), albo te, którym natura dała wszystko, co potrzebne jest dla gospodarki narodowej, rozwoju przemysłu i ekspansji gospodarczej.

Czyniąc pobieżny przegląd rozmaitych organizmów gospodarczych, zdawałoby się, że do tego ostatniego typu zbliżają się Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Położone między 25° a 48° północnej szerokości geograficznej, obfitują powiedzianoby we wszystkie skarby, jakie dać może przyroda a więc: w węgiel, żelazo, miedź, złoto, naftę, bawełnę, niezmierzone obszary urodzajnej gleby, olbrzymie lasy, nieprzejrzane ilości trzody, koni, mułów, tytoń, owoce południowe itd. itd. Ale jeżeli weźmiemy do ręki zestawienie obrotów handlowych St. Zjednoczonych, ujrzymy, że w r. 1930-tym importowały one różnych towarów dla celów przemysłowych z obcych krajów na sumę 27 miljardów złotych, a mianowicie: kawy, gumy, kauczuku, jedwabiu, futer, nawozów sztucznych itd. Stąd wniosek, że im bardziej dany kraj jest uprzemysłowiony, tem większe są jego potrzeby importowe.

## TRANSPORTY TOWARÓW MASOWYCH I MIESZANYCH.

Właściwą swą podróż handlową zaczyna towar z chwilą opuszczenia kopalni względnie fabryki. W pierwszym przypadku mamy głównie do czynienia z eksportem masowym, który obejmuje węgiel, rudy, produkty naftowe, poza tem drzewo, zboże itd. Statki przewożące te produkty nie przyjmują przeważnie innych towarów.

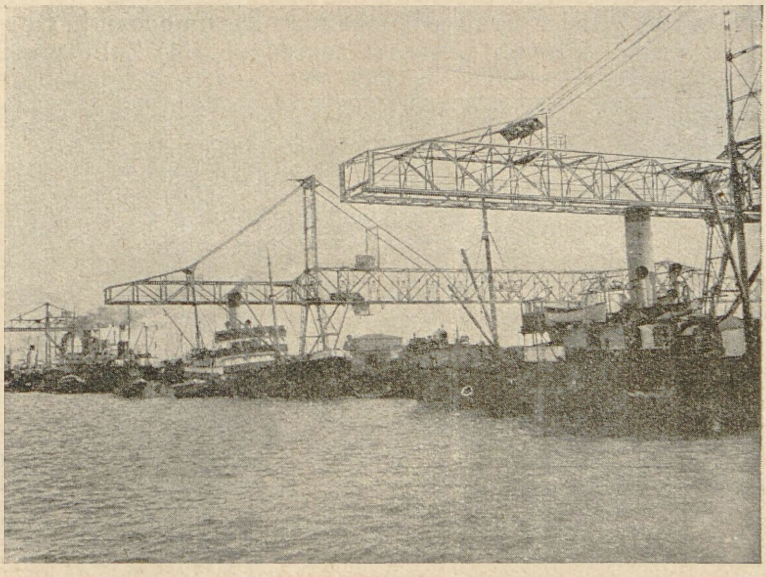
Drugą kategorję ładunków stanowią t. z. towary mieszane, pochodzące głównie z fabryk lub hurtowni. Wśród nich znajdujemy: mąkę, cement, konserwy, masło, łój, słoninę, spirytualje, piwo, klepki dębowe, deski, skóry, futra, jedwab, owoce południowe, maszyny i ich części, zwierzęta żywe i bite, wędliny i bekony i wiele innych.

Towary masowe w eksporcie i imporcie nie wymagają opakowania. Składa się je w ładowniach, zakrytych górnym pokładem statku, a przewozi na okrętach towarowych w ścisłem tego słowa znaczeniu, zwanych trampami. Żeglują one nieregularnie, wędrując od portu do portu i biorąc frachty tam, gdzie tylko się da.

Ładunki mieszane przewozi się na trampach oraz na okrętach pasażersko-towarowych. Część przeznaczona dla towaru jest na statkach tego ostatniego typu znacznie większa aniżeli pasażerska. Są to jednostki o znacznym często tonnażu. Trzeci typ okrętów, a mianowicie linjowe statki pasażerskie,

obliczone głównie na szybkość, biorą w przewozie towarów bardzo nieznaczny udział, gdyż transportują przeważnie pasażerów i pocztę.

Czynnikiem pierwszorzędnej wagi dla utrzymania towaru w całości w ciągu długotrwałej nieraz podróży, na silnie falujących i często wzburzonych wodach oceanów, jest jego opakowanie. Nawet niektóre gatunki masowe wymagają szczególniejszej manipulacji, a więc np. towar w ziarnie by-



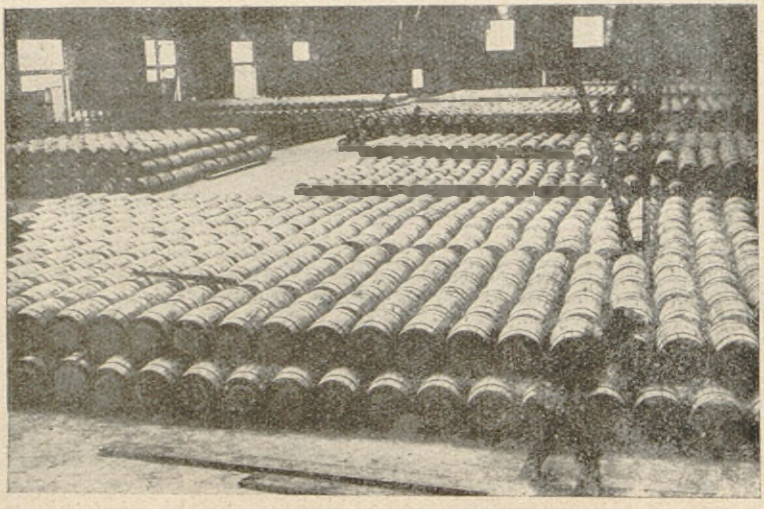
Dźwigi mostowe (Gdynia).

wa przesiewany do specjalnych przegród, towary płynne pompuje się do rezerwoarów wewnątrz okrętów, zwanych tankami.

OPAKOWANIE TOWARÓW MIESZANYCH.

Dużej troskliwości i umiejętności wymaga opakowanie towarów mieszanych. Odbywa się ono głównie w fabrykach, względnie hurtowniach i musi odpowiadać pewnym koniecznym prawidłom. Towary standaryzowane t. z. przedstawiające ustalony typ zarówno pod względem jakości jak i wagi, opakowuje się przeważnie również standaryzacyjnie, to też z tym gatunkiem jest najmniej kłopotu. Nieporównanie więcej trudu wymagają towary opakowywane w miarę rozmai-

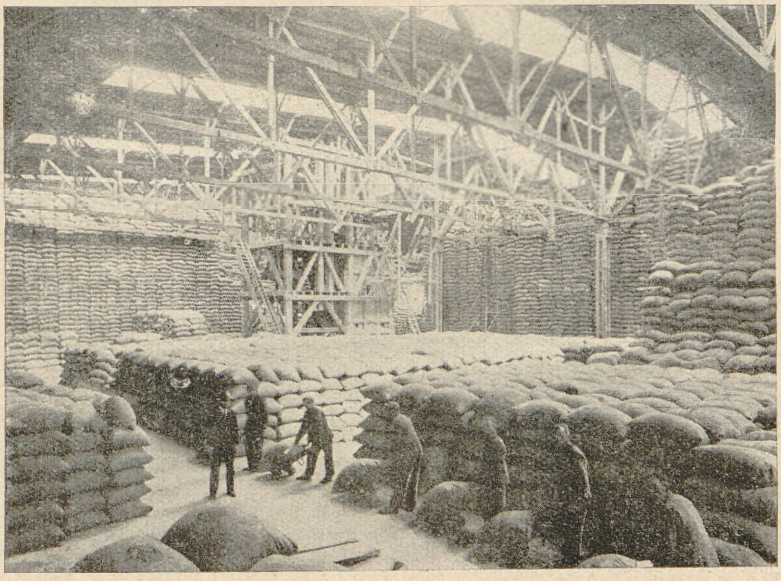
tej skali ciężkości i formy. Przestrzega się zwykle następujących prawideł: 1) Towar powinien być uszczelniony wewnątrz opakowania, wskutek wstrząśnień zmniejsza on bowiem objętość (dotyczy to mąki, cementu, gwoździ), a więc górne wieko beczki ulega łatwo załamaniu. 2) Przy transporcie ciężkim (części maszyn, fortepiany, organy itd) towar musi być wewnątrz tak zabezpieczony, aby wyłączona była możliwość przesuwania się od jednej ku drugiej ścianie opakowania, gdyż skrzynia uległaby szybko rozbiciu. 3) Celem uodpornienia ładunku na działania zewnętrzne, jego ściany muszą się składać z grubych desek, które umocowuje się zapomocą śrub i silnych obręczy żelaznych. 4) Zabezpiecze-



Ładunek cementu w śpichrzu portowym.

nie od wpływów atmosferycznych dotyczy wartościowych ładunków jak jedwab i sukna. Pakuje się je w skrzynie blaszane albo drewniane, w tym drugim przypadku muszą one być szczelnie owinięte w nieprzemakalne, nawoskowane płótno. 5) Sygnaturę (zaopatrzenie w znaki) skrzyń uskutecznia się nieścierającą się farbą na głównych ścianach skrzyń. Tam, gdzie jest ono ze względów technicznych trudne albo niemożliwe, przytwierdza się do ładunku tabliczki drewniane, na których umieszcza się znaki fabryczne, numery oraz adres odbiorcy. 6) Należy dążyć do tego, aby ładunek morski pod względem swej formy zbliżał się jak najbardziej do 1 $m^3$, wtedy bowiem jest on najbardziej wytrzymały.

Formy opakowań są najróżniejsze. A więc w paki ładuje się: automobile, organy, fortepiany, korek, szmaty, cynamon; w bale: bawełnę, kauczuk, wory jutowe, wełnę, pierze; w wory: chmiel, kawę, ryż, mąkę ryżową, mięso, potas, saletrę, sery, figi, azotany, barwniki, kakao, otręby, rudę srebrną, gumę arabską; w skrzynki: herbatę, gruszki; masło mrożone, kapelusze, pomarańcze, cytryny, winogrona; w beczki: łój, oleje, tłuszcze, rum, wino, kauczuk, sadło, masło, żywicę, śledzie; w wiązki: skóry, klepki, trzcinę bambusową; w zwoje: tytoń, filc, sukno szare; w skrzynie: jabłka, drób, herbatę, konserwy rybne, jaja, słoninę,



Gdynia: fragment wnętrza magazynu.

drut miedziany; w baryłki: jabłka; wosk, w paczki: cygara; w kosze: przędzę; w klatki: króliki itd. itd.

Opakowany towar, określony jako nadający się do eksportu (Usual exportpacking), dostaje się do pociągu towarowego, a za jego pośrednictwem do portu.

URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE.

Urządzenia portowe służące do przeładunku towaru są rozmaite.

Mieszczą się one na nabrzeżach portowych, ale również na okrętach w postaci bomów (drągów umocowanych przy

dolnych częściach masztów), wind, dźwigów i żórawi, poruszanych głównie elektrycznością. W pewnych przypadkach używa się również dźwigów pływających, które swobodnie docierają do każdej części statku. Najważniejszą pracę wykonywają jednak urządzenia lądowe i one to, dzięki ich najróżniejszej formie, budowie, wielkości i sposobom działania nadają portom pod względem zewnętrznym właściwy im niesamowity charakter. Mamy więc tutaj dźwigi stałe, pracujące na ściśle określonym odcinku i przenośne, dźwigi bramowe (portalowe), których rozwarte podpory przepuszczają pociągi towarowe. W portach ciasnych, gdzie okręty przybijają prawie bezpośrednio do hangarów (składów przeładunkowych), umieszcza się specjalnego typu dźwigi na dachach hangarów. Najbardziej nowoczesnym typem jest t. zw. dźwig mostowy, który ma formę olbrzymiego ramienia, sięgającego ponad wybrzeże, i okręty z ruchomo urządzonemi chwytaczami, dzięki czemu można je skierować do każdego otworu okrętu, a nawet poza okręt, jeżeli wyładowuje się towar nie na molo, lecz na stojące od strony morza lichtugi i berlinki.

URZĄDZENIA TAŚMOWE.

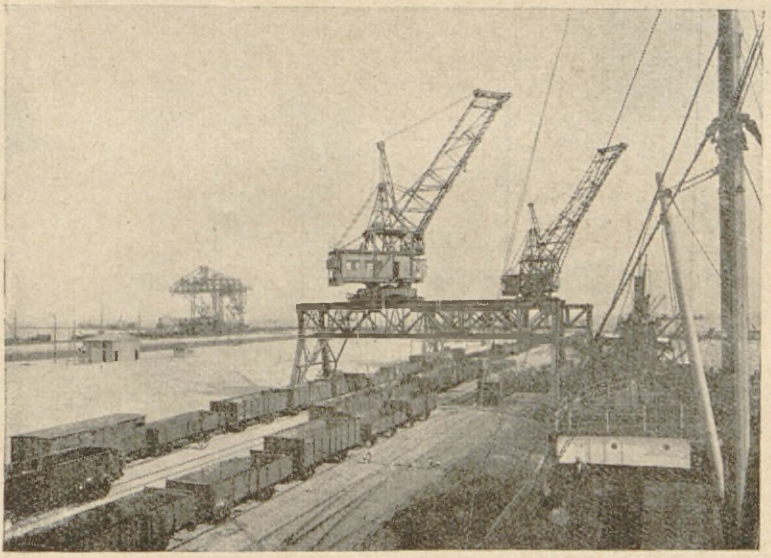
W najnowszych czasach używa się coraz częściej do przeładunku t. zw. konwejorów. Są to biegnące taśmy lub pasy, wprawiane w ruch zapomocą elektryczności, na które wysypuje się towar (powiedzmy węgiel). Taśma konwejora w miarę ciężaru ładunku jest bawełniano-gumowa, może się też składać z płyt stalowych.

Konwejorów używa się nietylko w przeładunku na okręt, ale i wewnątrz hangarów przy przewożeniu towaru z miejsca na miejsce, przyczem, o ile pracują one w stromem nachyleniu, zaopatrzone są w przegródki lub torby. Konwejory mają szerokie zastosowanie przy przewożeniu i ładowaniu rozmaitych towarów, między innemi węgla, którego przeładunek odbywa się albo zapomocą bezpośredniego wysypania z wagonów, wniesionych przez dźwigi do okrętu (a manipulację taką wytrzymuje tylko węgiel np. polski twardy, niekruszący się łatwo), albo zapomocą konwejorów (przy manipulacji węglem angielskim, ulegającym kruszeniu). W tym przypadku wagon z węglem dostaje się do specjalnie urządzonych wywrotnic, które go podnoszą na osi tylnych kół i wsypują zawartość do lei, skąd zapomocą taśmy przewozi się towar do okrętu.

RYNNY ŁADUNKOWE.

Dla przeładunku towarów opakowanych w paczki, skrzynie itd. używa się też konwejorów, działających na zasadzie siły ciężkości. Taśma tego typu złożona jest z walców, ułożonych ściśle obok siebie, po których ładunek zjeżdża automatycznie. W tej formie są to właściwie rynny ładunkowe, których czynność reguluje nachylenie, stosowane w praktyce w miarę ciężaru, w granicach od 20 — 30 stopni.

Jeżeli konwejor, oprócz przewozu, ma za zadanie również podniesienie towaru z luki okrętu, wtedy praca jego idzie początkowo w kierunku pionowym, a dopiero później pozio-



Gdynia: na molo węglowem, dźwigi bramowe.

mym. Taśma zaopatrzona jest w torby lub wiadra (np. przy manipulacji zbożowej). W tym wypadku taśmowiec jest konwejorem-elewatorem.

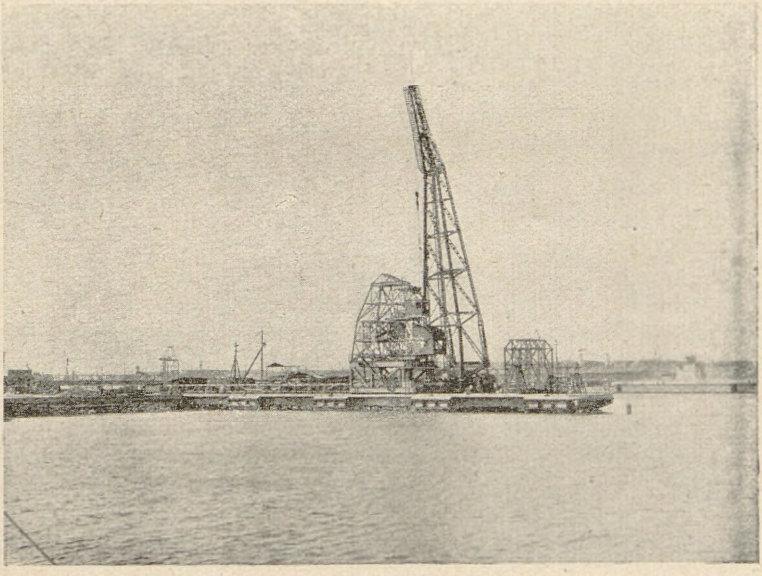
ELEWATORY PNEUMATYCZNE.

Przy manipulacji ładunkowej zboża, używa się dzisiaj powszechnie t. zw. elewatorów pneumatycznych. Czynność ich, podobnie jak znanych i popularnych odkurzaczy wytwórni Electrolux, polega na wytworzeniu próżni w części odbiorczej aparatu zapomocą pompy lub ekshaustora. Pneuma-

tyczny wąż elewatora wsysa ziarno, przeprowadzając je do komory wyładunkowej. Praca elewatorów jest stosunkowo dość droga, dlatego używa się ich z przestrzeganiem najdalej posuniętej oszczędności.

KOMUNIKACJA NABRZEŻNA.

Z wyjątkiem konwejorów, które mogą przewozić towary wprost do hangarów, wszystkie inne urządzenia przeładunkowe składają je na molo pod gołem niebem. Niektóre gatunki mogą też tam leżeć do chwili załadowania do wagonu. Większość jednak, szczególnie jeżeli chodzi o ładunki mie-



Stacja bunkrowa. Ustawianie dźwigu na pomoście.

szane, muszą być chronione od wpływów atmosferycznych, czy to zapomocą rozciągania nad niemi brezentów, czy też przesunięcia do hangarów. Ewentualność ta jest nieuniknionа, kiedy należy towar przesortowac według jakości oraz miejsca przeznaczenia. Stąd też siłą faktów powstał zupełnie specyficzny rodzaj komunikacji pomiędzy nabrzeżem (molo, piersem) a hangarem. Odbywa się ona na wózkach ręcznych, wagonikach elektrycznych, podróżujących dźwigach, które uwijają się wśród tłoku pasażerów i pracowników portowych, torując sobie przejście głośnem dzwonieniem lub innemi sygnałami ostrzegawczemi.

INDYWIDUALNOŚĆ PORTÓW.

Urządzenia przeładunkowe, jakkolwiek spełniają te same czynności, nie są wszędzie jednakowe. Muszą być one dostosowane do geofizycznych warunków portów, a więc ukształtowania terenowego (porty wysokie i niskie), jakości dna morskiego pod względem geologicznym itd. Bywają porty, w których używa się aż 30-metrowych kłód i okrąglaków, docierających do twardego gruntu. Stąd też każdy port jest indywidualnością, posiadającą różne potrzeby i różne wartości a właściwe konstrukcje portu pod względem technicznym wymagają wielkich umiejętności i specjalizacji.

* * *

Celem zobrazowania dalszych losów podróży towaru, zatrzymamy się chwilę nad zagadnieniami, związanemi z tonnażem i rejestrowaniem statków, pracą stewedora, znaczeniem luk okrętowych itd., albowiem są one dla sprawy istotne.

WYZYSKANIE POJEMNOŚCI ŁADOWNI.

Okręty towarowe względnie pasażersko-towarowe ładować można tylko do pewnych technicznie dopuszczalnych granic. Są one uwidocznione na zewnętrznej ścianie kadłuba zapomocą białej linji, biegnącej dookoła parowca. Jest to t. zw. linja zanurzenia, a oddalenie jej od dna okrętu ustala stocznia, w której statek zbudowano. Zanurzenie największego towarowo-pasażerskiego statku polskiego „Polonia“ wynosi 8 metrów. Przy przewozie towarów lekkich (wełna, bawełna, juta, korek, futra, jedwab itd.) linję zanurzenia osiąga się, zapełniając mniej więcej całą wewnętrzną ładownię. Natomiast przy towarach ciężkich, jak szyny kolejowe, kowadła, żelazne części maszyn itd. statek zanurza się do dopuszczalnych granic bardzo szybko, pomimo, iż okręt będzie prawie pusty. Byłoby to niekorzystne dla przedsiębiorstwa okrętowego, gdyż w ten sposób nie wyzyskanoby przestrzeni ładowni. Zarobkowym celem statku jest taka manipulacja ciężarowa, aby osiągnąć linję zanurzenia przy zapełnionej ładowni. W takim razie można też liczyć na maximum dochodu.

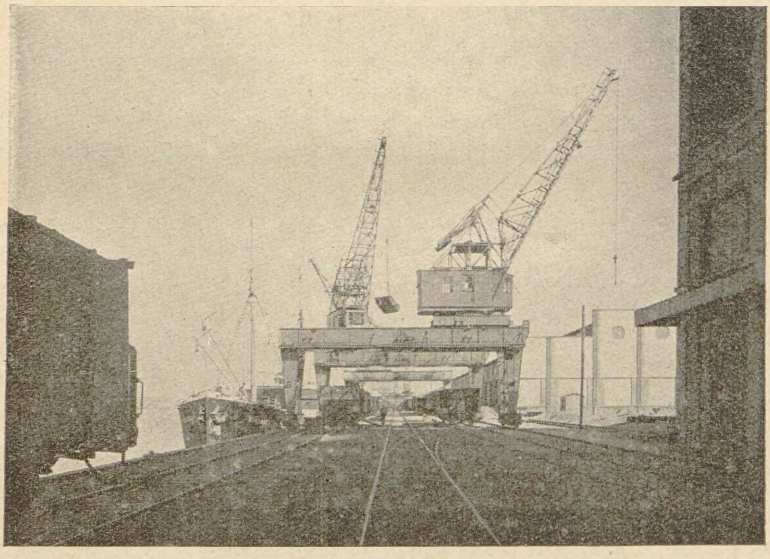
NOŚNOŚĆ OKRĘTU.

Ale na parowcu nie znajduje się jedynie towar. Są tam poza tem w pierwszej linji ciężkie urządzenia maszyny parowej, znaczne przestrzenie na węgiel bunkrowy (do popędu

statku), kabiny załogi, jej bagaż, prowiant itd. To, co statek może dźwignąć do linji zanurzenia, jest wagą ładunku towarowego, maszyn, opału, zapasów załogi i jej bagażu, a suma tych czynników składa się na nośność okrętu czyli t. zw. technicznie dead weight (martwa waga).

POJEMNOŚĆ.

Przestrzeń pomiędzy górnym pokładem a dnem statku nazywamy tonnażem podpokładowym. Dla określenia jego pojemności ustalono jednostkę zwaną tonną rejestrową,

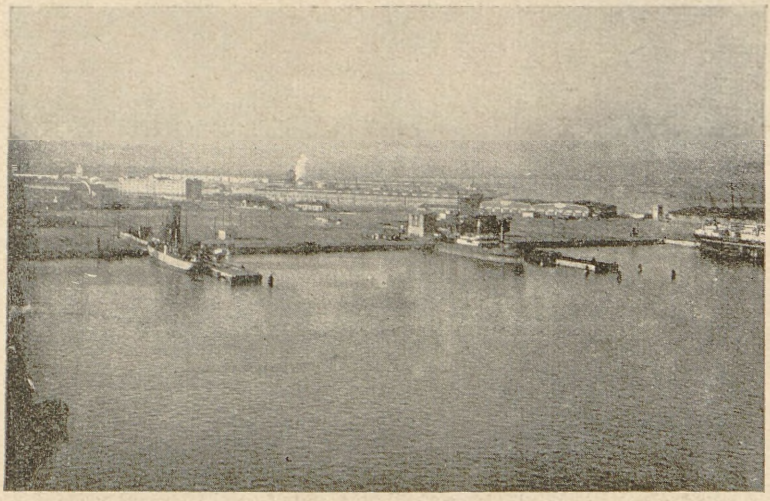


Gdynia: nabrzeże Polskie w basenie Marszałka Piłsudskiego (Dźwigi bramowe).

zawierającą 100 angielskich stóp kubicznych, czyli 2,83 metrów sześciennych. A więc 100 tonn rejestrowych odpowiada 283m³ przestrzeni, 1000 t. r.—2830m³. Rozróżniamy pojemność brutto, tj. pojemność wszystkich łącznie otwartych lub zamkniętych przestrzeni (kabin, pomieszczeń), oraz pojemność netto (tonnaż netto), którą stanowi przestrzeń międzypokładowa z wyłączeniem pomieszczeń dla załogi, maszyn, kotłów i węgla. Pojemność netto wynosi od 32—37% tonnażu brutto. Tonnaż rejestrowy netto jest najważniejszym wymiarem handlowym dla siły zarobkującej parowca, jest on bowiem właściwą ładownią towarową.

ZAGADNIENIE CIĘŻARU I WYMIARU.

Obok tonnażu bardzo ważnem zagadnieniem w transportach morskich jest określenie ciężaru. Idealną jednostką wagi jest tonna metryczna czystej wody przy $4^0$ Celsjusza. Równa się ona dokładnie 1000 kg. Ale w różnorodności ciężarów towarowych trudne a nawet niemożliwe jest manipulowanie jednostką idealną. Stąd dzieli się towary na takie, które przy wadze 1000 kg. nie osiągają wymiaru $1m^3$ (towary ciężkie) i te płatne są od ciężaru (tonna ciężarowa), oraz na lekkie jak bawełna, pierze, które przekraczają rozmiarami



Fragment nabrzeża Duńskiego w Gdyni.

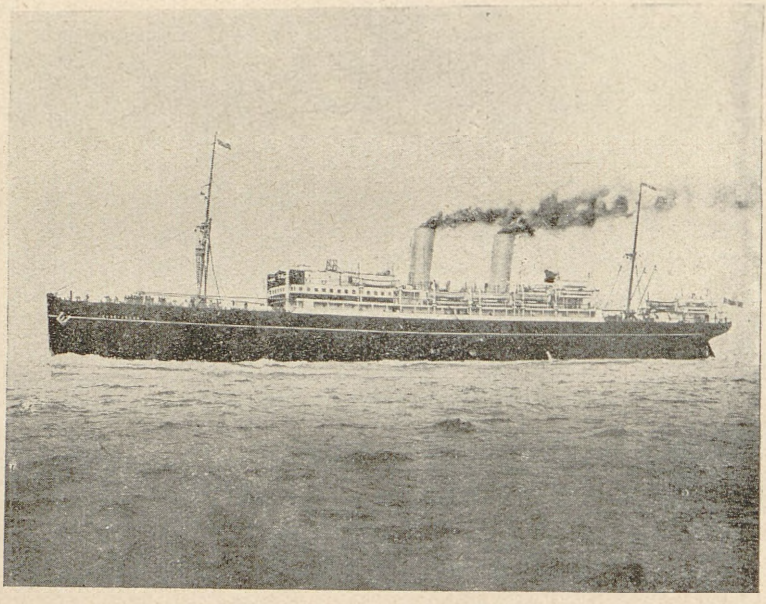
1 metr sześcienny i płatne są od zajętego miejsca (tonna wymiarowa). Jednakże przy kalkulacji przewozu niezawsze przestrzega się powyższych prawideł.

* * *

REJESTRACJA I KLASYFIKACJA STATKÓW.

Wszystkie bez wyjątku statki muszą być, podobnie jak nowopowstające firmy, spółki, t-wa akcyjne itd., rejestrowane w sądach handlowych w kraju. Sądowy rejestr statków przeprowadzał doniedawna sąd powiatowy w Wejherowie, obecnie sąd grodzki w Gdyni. Poza tem okręty podlegają kontroli t. zw. klasyfikacyjnej w specjalnych instytutach, które określają siłę statków, ich wiek, sposób budowy i zdol-

ność przewozową. Instytuty klasyfikacyjne mają charakter zawodowy, nie podlegają władzom państwowym, ale bez ich certyfikatów żaden parowiec nie może ruszyć w drogę. To też kapitan statku posiada dwie legitymacje: sądową (rejestru handlowego) oraz instytutu klasyfikacyjnego. Polska takiego instytutu nie posiada, a nasze statki podlegają klasyfikacji instytutów: angielskiego (Lloyds Register of British and foreign Shipping w Londynie), francuskiego (Bureau Veritas w Paryżu) oraz niemieckiego (Germanischer Lloyd w Berlinie). Dotąd też kontroli na statkach polskich doko-



„Kościuszko", polski parowiec pasażersko-towarowy.

nują inżynierowie tych instytutów, dopiero w ostatnich czasach Liga Morska i Kolonjalna wysunęła żądanie, aby kontroli dokonywali inżynierowie polscy.

* * *

ABSOLUTNA WYSOKOŚĆ STATKÓW.

Wspominaliśmy już o tem, że „Polonia" ma 8 metrów zanurzenia. Pod tym względem statek nasz zbliża się do innych okrętów transoceanicznych, których linja zanurzenia dość rzadko przekracza 10 metrów. Dlatego też i baseny portowe

posiadają od 8—12 metrów głębokości. Jeżeli port jest płytszy, wówczas okręt zmuszony jest stanąć na kotwicy w pewnej odległości i wyładować część towarów przy pomocy pływających dźwigów (lub swych wewnętrznych urządzeń) do lichtug i, odciążony w ten sposób, może dopiero zawinąć do portu.

Przy dzisiejszym systemie budowy statków, których górne pokłady położone są wysoko ponad linję zanurzenia, można śmiało liczyć, że absolutna wysokość okrętu wyniesie co najmniej drugie tyle, co zanurzenie. Gdybyśmy więc z górnego pokładu „Polonji“ przez otwór lukowy zajrzeli w głąb okrętu, mielibyśmy wrażenie, że spoglądamy ze szczytu klatki schodowej kilkopiętrowego domu wdół na parter. Jeżeli dodamy, że „Polonia“ ma 137 metrów długości, czyli, licząc na pełne męskie kroki, 171 kroków, moglibyśmy ją porównać do olbrzymiego czteropiętrowego płynącego gmachu o długości 171 kroków. Należy sobie wyobrazić ogrom tych statków, które od „Polonji“ są kilkakrotnie większe.

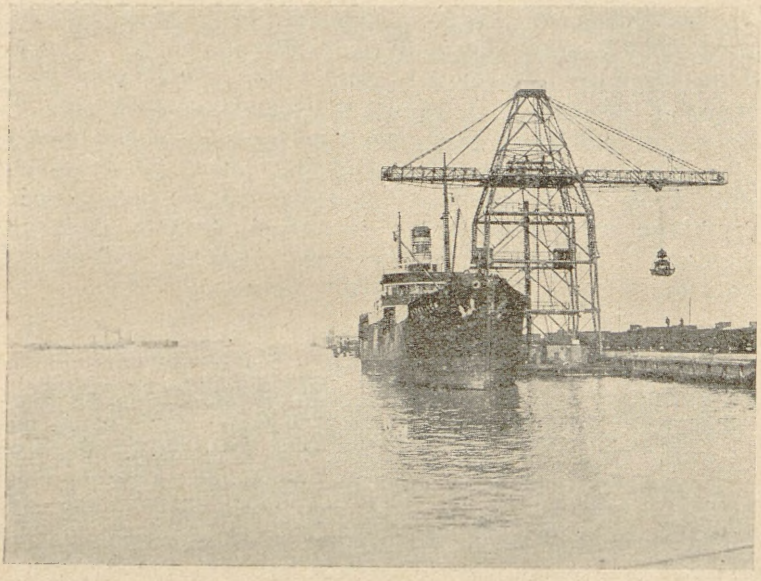
STEWEDOR I JEGO ZADANIA.

Do takiego olbrzyma morskiego musi się wprowadzić ładunek towarowy, składający się często z prawdziwej pstrokacizny pod względem jego ciężaru i objętości. Niektórzy fachowcy obliczają, iż przeciętnie na duży parowiec ładuje się 600 gatunków różnych pod względem ciężaru, wymiaru i sposobu opakowania. Jak to wszystko rozmieścić, jak utwierdzić, jak dogodzić nadawcom, przekazującym towar do rozmaitych portów — to rzecz umiejętności, doświadczenia i wiedzy kierownika ekwipunku towarowego t. zw. stewedora.

Praca stewedora jest niezwykle ciężka i odpowiedzialna. Naczelnem jego zadaniem jest rozmieszczenie towaru w ten sposób, aby parowiec szedł na równym kilu, czyli aby wykluczona była wszelka możliwość stałego przechylenia się, albowiem przyniosłoby to okrętowi zgubę. Dlatego też najcięższe towary ładuje się na sam dół statku, co zapewnia mu równowagę. Poza tem towary muszą być tak umocowane i utwierdzone na międzypokładowych przestrzeniach, aby z miejsc zajętych nie mogły się przesunąć, gdyż znowu byłaby zagrożona równowaga. Następnie stewedor musi dbać o zabezpieczenie towarów od zamakania wodą morską oraz rozmieszczenie ich w ten sposób, aby np. cukier nie znalazł się w pobliżu herbaty, gdyż wchłonąłby cały jej aromat, aby przy transporcie np. kukurydzy nie dopuścić do zbytniego zaparzania się jej itd. Towary wybuchowe ładuje się do specjalnych przegród betonowych, zwanych powder rooms

(prochownie), lekko zapalne, jak nafta i jej przetwory — do specjalnych tanków, względnie, w ich braku, na górnym pokładzie okrętu, co umożliwia natychmiastowe ich wyrzucenie poza burtę w razie pożaru.

Ale to jeszcze nie wszystko. Stewedor musi tak kombinować w załadunku, aby wędrującym od portu do portu



Ładowanie węgla.

trampom umożliwić łatwy wyładunek towaru bez względu na jego formę i wagę. Wymaga to znów zupełnie specjalnych umiejętności.

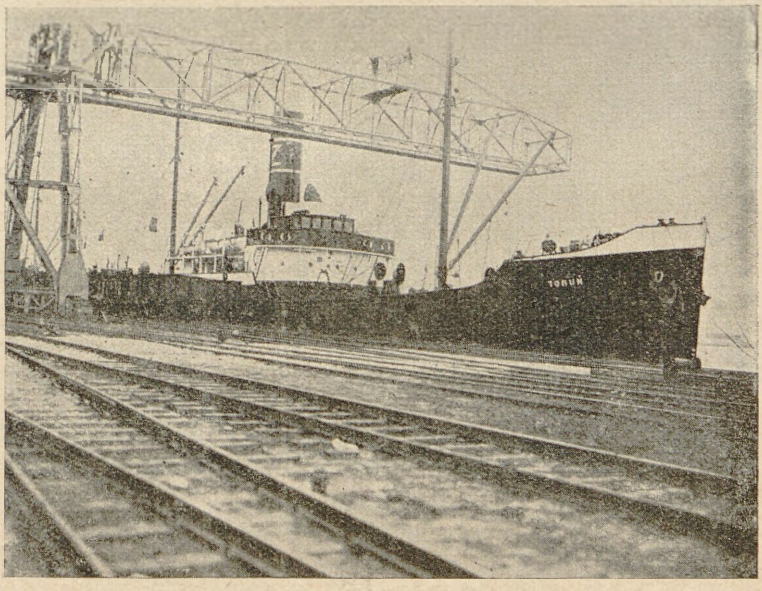
OTWORY LUKOWE.

Do wnętrza statku stewedor dociera przez otwory lukowe. Sięgają one od górnego pokładu do najniższej części okrętu i powinny być tak rozmieszczone, aby dostęp do towaru był jak najbardziej ułatwiony. Wymiary luk są rozmaite, przeważnie 3 × 3 metry, czasem większe, w formie kwadratów lub prostokątów. Oczywiście im więcej luk, tem łatwiejsza manipulacja, ale z drugiej strony zbyt wielka ilość otworów ogranicza pojemność okrętu. Zwyczajnie jest ich na statkach towarowych cztery.

Tak więc po troskliwem załadowaniu parowca przez stewedora, bylibyśmy technicznie przygotowani do odjazdu. Pozostaje jeszcze kwestja załatwienia transportu pod względem kupieckim.

KONOSAMENT.

Każdy towar, mówiąc najogólniej, ma swego właściciela i przeznaczonego przez niego obiorcę. Zadaniem kapitana statku jest towar odebrać i dostarczyć go do rąk upoważnionych. To też kapitan musi posiadać jak najbardziej do-

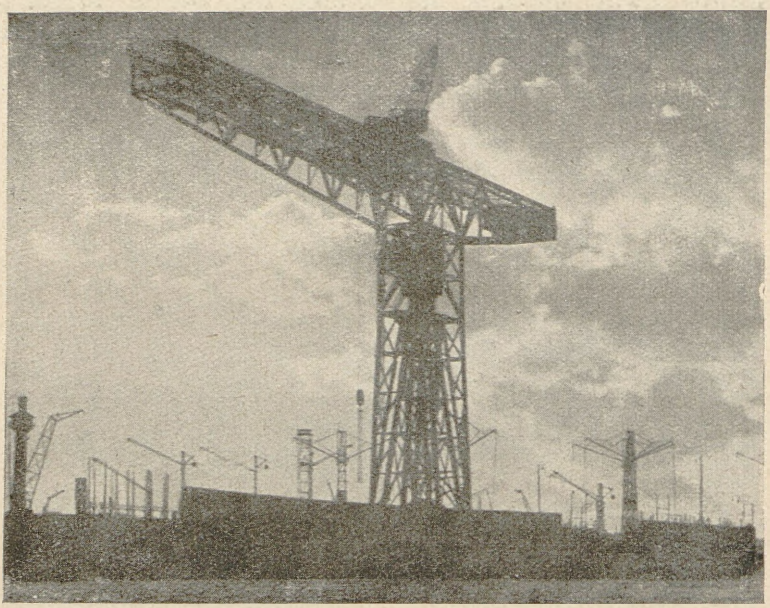



Statek „Toruń“ (Żegluga polska).

kładne i wyczerpujące dokumenty. Najważniejszym dokumentem, przyjętym w handlu międzynarodowym, jest t. zw. konosament, który możnaby nazwać morskim listem przewozowym. Zawiera on następujące dane: nazwę i przynależność statku, nazwisko kapitana, nadawcę towaru, odbiorcę imiennego lub na zlecenie (jeżeli nabywca w danej chwili nie jest znany), port załadowczy, port wyładowania, rodzaj towaru, znaki, ilość i wagę, warunki zapłaty za przewóz, datę wystawienia, ilość sporządzonych egzemplarzy konosamentu oraz podpis kapitana. Konosament wystawia się w kilku przeważnie pięciu równobrzmiących egzempla-

rzach, z których trzy otrzymuje wysyłający, po jednym kapitan statku i właściciel okrętu.

Statki towarowe idą zwykle znacznie wolniej aniżeli pasażerskie. Aby więc odbiorca towaru znalazł się jak najprędzej w posiadaniu jednej z kopij konosamentu, wysyłający nadaje go pocztą za pośrednictwem najbliższego statku pa-



Żóraw firmy Schichau w Gdańsku.

sażerskiego. Kapitan statku może wydać towar tylko przy zwrocie konosamentu przez odbiorcę.

TRATA DOKUMENTOWA.

Wysyłanie samego konosamentu nie jest jednakowoż praktykowane, gdyż nie daje on możności dokonywania operacyj kredytowych. Przyjęte jest, że transakcyj towarem można dokonywać już w chwili, kiedy okręt ruszył z portu. Chcąc na płynący towar otrzymać kredyt, należy wręczyć bankom, które w tranzakcjach tego rodzaju pośredniczą, t. zw. tratę dokumentową, zawierającą, oprócz konosamentu, fakturę czyli rachunek za towar, oraz polisę asekuracyjną. Wysokość udzielonego kredytu bank gwarantuje sobie wartością płynącego towaru; gdyby zaś odbiorca go nie wykupił czy

to gotówką czy w inny sposób (za akceptem), bank ma prawo dysponowania towarem, wydając tratę innemu odbiorcy, albo zajmując towar pod zastaw.

RODZAJE UBEZPIECZEŃ MORSKICH.

Jak cień człowiekowi, tak każdemu poczynaniu kupieckiemu nieodstępnie towarzyszy asekuracja. Przy transportach morskich przedmiotem ubezpieczenia są: sam okręt, ładunek, koszt przewozu towarów i osób, przypuszczalny zysk, koszty bodmerji oraz awarja.

Właściciel okrętu ubezpiecza statek, maszyny i inne urządzenia, a nawet koszty przewozu, ale to tylko w tym przypadku, jeżeli według umowy koszty transportu ponosi odbiorca w porcie wyładowania (cif port wyładowczy). Właściciel zaś towaru ubezpiecza towar oraz przewidywany zysk, który ustalony jest zwyczajowo na 15% ceny zakupu. Ubezpieczenie od bodmerji polega na uchronieniu się od kosztów w wypadkach, kiedy kapitan statku wskutek burzy i uszkodzeń zmuszony jest do lądowania w najbliższym porcie i dokonania tam koniecznych napraw. Nie mając na to własnych środków, kapitan zaciąga pożyczkę bodmeryjną od specjalnego typu wierzycieli portowych. Wreszcie awarja t. zw. wielka następuje wtedy, gdy dla ratowania uszkodzonego okrętu wyłania się konieczność wyrzucenia części towaru do morza, względnie przeładowania na statki ratunkowe oraz przyholowania uszkodzonego i niezdolnego do dalszej podróży okrętu do najbliższego portu.

Asekuracja morska zabezpiecza więc towar możliwie wszechstronnie (oczywiście wyłączając wypadki siły wyższej jak piorun, wojna) i dlatego polisa ubezpieczeniowa stanowi tak ważną część składową dokumentowej traty.

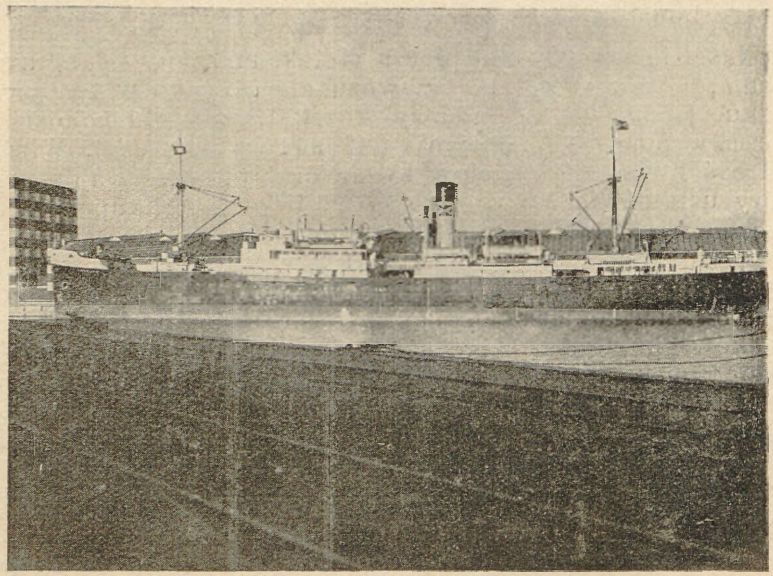
KOSZTY PRZEWOZU.

Koszty przewozu towaru są bardzo znaczne. I tak poczynając od miejsca produkcji należy zapłacić za dostawę do stacji kolejowej, przewoźne kolejowe wraz z asekuracją, postój i przeładunek w porcie, fracht morski i ubezpieczenie, rozmaitego rodzaju prowizje i odsetki (np. za czas przejazdu), różne drobne wydatki, jak wydobywanie próbek, stemple, porto, następnie przeładunek w porcie wyładowczym oraz dostawę do miejsca przeznaczenia. Bywają wypadki, iż nabywca zastrzega sobie dostawę aż do swego składu. Wtedy sprzedawca ponosi wszystkie koszty a ryczałtową cenę nazywa się wtedy „all round“. Najczęściej jednak obie kon-

trahujące strony rozkładają te koszty według pewnych zasad, z których najbardziej przyjętą formą jest fob port wywozowy albo cif port przywozowy.

FOB.

Fob (skrót z angielskiego free on board) oznacza, iż sprzedawca ponosi koszty przewozu aż do załadowania towaru na statek. Dostarcza on konosament i ponosi odpowiedzial-



„Premjer" — statek T-wa Polsko-Brytyjskiego — ładuje ryż dla Anglji. Na lewo łuszczarnia ryżu.

ność za ewentualne szkody i straty do chwili załadowania. Nabywca najmuje miejsce na okręcie, ponosi odpowiedzialność za straty po załadowaniu oraz uiszcza cenę kupna.

CIF.

Według klauzuli cif (z ang. cost, insurance, freight t. z. koszt przeładunku, ubezpieczeń i frachtu) sprzedawca wysyła na swój koszt towar do oznaczonego miejsca, opłaca cła i opłaty wywozowe w porcie i podczas przewozu, ponosi koszty ubezpieczenia, wręcza nabywcy konosament i polisę asekuracyjną, nabywca zaś ponosi straty od chwili załadowania, odbiera towar, opłaca koszty wyładowania, cła

wwozowe, przewózki kolejowe i reguluje należność za sprowadzony towar.

Tak w najogólniejszym zarysie przedstawia się podróż towaru pod względem technicznym i handlowym. Już na innem miejscu wspomnieliśmy, że każdy rodzaj towaru wymaga specjalnego zajęcia się nim pod względem przewozowym, a więc poza ogólnemi metodami, transport różnych gatunków musi się opierać na fachowej wiedzy i umiejętności w najdrobniejszych nawet szczegółach. To też chcąc dać obraz, jak w praktyce przedstawia się przewóz niektórych gatunków, przytoczymy kilka przykładów szczegółowej manipulacji, począwszy od produkcji a kończąc na oddaniu towaru konsumentowi. Ze względu na szczupłość miejsca, zajmiemy się głównie artykułami standaryzowanemi oraz masowemi.

FORMY EKSPORTU TRZODY CHLEWNEJ.

W rozdziale o morskich obrotach portu Gdyńskiego dowiedzieliśmy się o świetnym rozwoju eksportu bekonów. Jest to pewna forma wywozu trzody chlewnej, który naogół odbywa się w trzech postaciach: 1) w stanie żywym, 2) bitym, nieprzerobionym oraz 3) w stanie przerobionym. Forma ostatnia polega głównie na produkcji bekonów i wędlin.

BEKONY.

Bekony są to połówki świni, przeciętej wzdłuż grzbietu, bez łba, nóg oraz środka kręgosłupa.

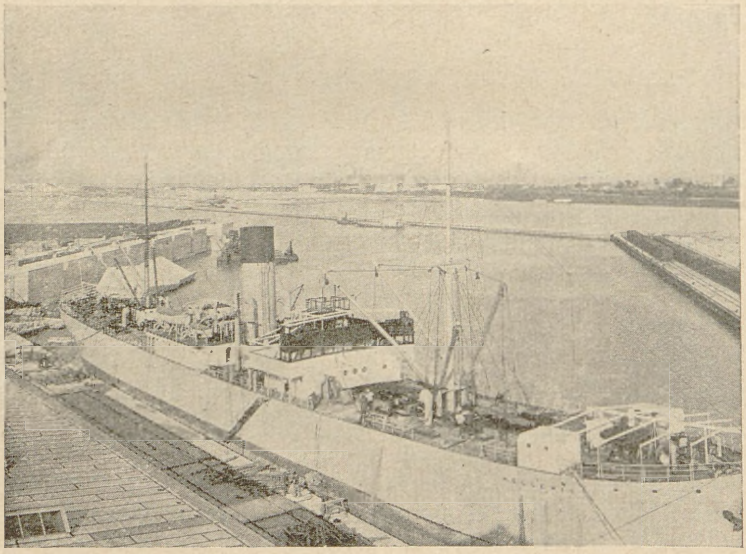
Dla gospodarki krajowej wywóz gotowych przetworów chlewnych jest oczywiście najkorzystniejszy, przyczynia się bowiem w znakomitym stopniu do uprzemysłowienia dzielnic o charakterze rolniczym, zwłaszcza posiadających wyższą kulturę rolną. Nad produkcją bekonów pracują już dzisiaj w Polsce 22 fabryki (ilość ich wzrasta z roku na rok), głównie w Poznańskiem, na Pomorzu i Małopolsce, a pojemność każdej z nich (hale rzeźnicze, chłodnie, baseny) obliczona jest na minimum 500 sztuk uboju i przeróbki trzody tygodniowo.

Produkcja bekonów wymaga specjalnego tuczenia świń. Wiek tucznika (utuczonej świni) dopuszczalny jest od 6 — 7 miesięcy, waga zaś powinna wynosić 90 kg. Po uboju oraz dokonaniu innych czynności, a więc oparzeniu, osmaleniu, wycięciu kości pacierzowej, przepiłowaniu żeber, odcięciu łba i nóg, następuje peklowanie czyli konserwacja bekonu. Wstrzykuje się więc weń specjalne preparaty oraz moczy

przez 6 dni w rozczynach. Po wyjęciu z kadzi i osoleniu otrzymujemy produkt gotowy do wysyłki. Bekony smażone z jajami stanowią wybitną część składową śniadania angielskiego, wywozimy więc je tylko do Anglji za pośrednictwem Polsko-Brytyjskiej Linji Okrętowej, oraz angielskiej linji United Baltic Corporation. Linje te utrzymują stałą komunikację między Polską i Anglją.

STANDARYZACJA.

Rynek polski musi się najściślej dostosować do wymagań rynku angielskiego a nawet do żądań poszczególnych hur-



Statek „Hellenic“ w porcie Gdyńskim.

towników. W Londynie lub Hull, dokąd docierają nasze produkty, ustalone są ścisłe przepisy w odniesieniu do kształtu przesyłki, opakowania, sygnatury, wagi itd., czyli handel opiera się tutaj na standaryzacji towaru. Sam bekon musi również ściśle odpowiadać wymaganiom standartu, a więc jego waga w połówkach, grubość słoniny na łopatkach i grzbiecie itd. Każda połówka jest dwukrotnie stemplowana a mianowicie marką fabryczną wytwórni oraz znakiem ochronnym Polskiego Związku Bekonowego, organizacji, obejmującej wszystkie bekoniarnie w Polsce.

PRZEPISY OPAKOWANIA.

Opakowanie bekonów ujęte jest również w ścisłe przepisy. Jednostką ładunku jest t. zw. balot, który zawiera 4 połówki tucznika, dopasowane wzajemnie pod względem ciężaru ze ścisłością do jednego funta angielskiego. Wykroczenie ponad jeden funt może towar zdyskwalifikować. Rzadziej pakuje się bekony w sześciu połówkach. Baloty, zawierające cztery połówki, ważą około 100 kg. Owija się je w płachty jutowe, zwane wrapperami, zaszywa się starannie oraz umacnia również standaryzowanemi (t. z. jednolitemi pod względem jakości i formy) sznurami.

Po opakowaniu bekonów, przymocowuje się do każdego balotu dwie etykiety drewniane, o wymiarze 5 × 12 cm., po jednej na każdym końcu balotu. Na jednej stronie etykiety umieszcza się napis: Poland, Association of Bacon Factories (Polska, Polski Związek Bekonowy) oraz numer fabryczny, na drugiej nazwę firmy fabrycznej, jej znak, numer balotu, wybity numeratorem, oraz wagę w centnarach angielskich, sygnowaną gumowemi stemplami. Oznaczenie numeru i wagi balotu odręcznie jest niedopuszczalne. Na poszyciu bekonów (wrapperach) umieszcza się fabryczną markę firmy, pod nią numer transportu i balotu, wszystko czarną i nierozlewną farbą lub tuszem przez szablon, t. zn. zapomocą odciśnięcia liter, a nie od ręki.

W DROGĘ.

W ten sposób bekon, podwójnie ostemplowany, opakowany według przepisów standaryzacyjnych, zaopatrzony w etykiety i napisy, idzie do ekspedycji. Ładuje się go do wagonów-lodowni, które doczepia się do pośpiesznych pociągów towarowych względnie osobowych. To też towar szybko dostaje się do Gdyni.

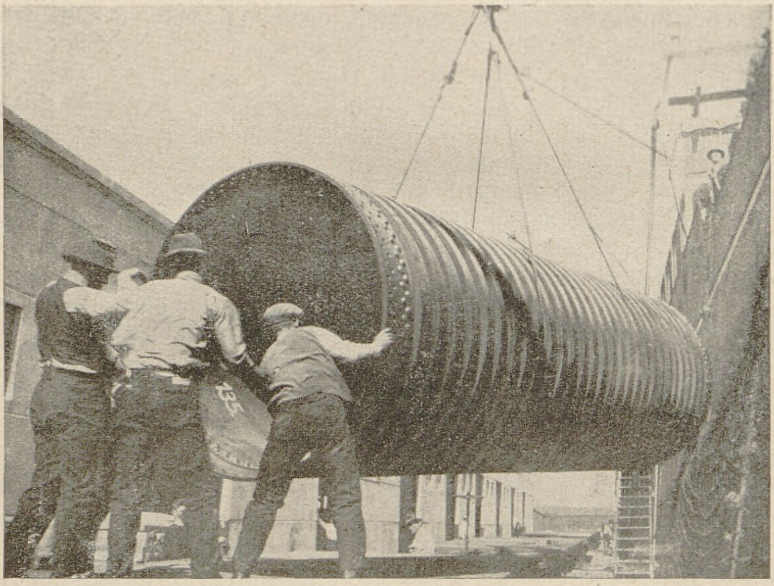
Z chwilą opuszczenia chłodni wagonowej, funkcje związane z przewozem i dostarczeniem bekonów do rąk odbiorcy pełnią biura spedycyjne. Załatwiają one załadowanie do lodowni wagonowych, opłacają przewoźne do portu, kompletują dokumenty, jak konosament, specyfikację, fakturę, polisy asekuracyjne itd.

Przeładunek na statki odbywa się zapomocą dźwigów portowych, które chwytają kilkanaście sztuk balotów w pętlice, skierowują je do luk okrętowych, skąd towar dostaje się do chłodni okrętowych.

Dokumenty wręcza się kapitanowi statku. W porcie angielskim oczekuje na okręt agent odbiorcy (brocker), który, po otrzymaniu z rąk kapitana dokumentów, przystępuje do natychmiastowego wyładowania towaru dźwigami wprost

na platformy samochodów ciężarowych, rozwożących baloty poszczególnym hurtownikom.

Przewóz morski bekonów wymaga precyzyjnej terminowości dostawy. Co tydzień w czwartki*) o godzinie 10 wieczorem odbija statek od portu Gdyńskiego a dociera do portów angielskich w nocy z niedzieli na poniedziałek. W ciągu tej samej nocy towar musi się znaleźć w rękach odbiorcy-hurtownika, gdyż przetarg bekonowy odbywa się w Anglji po raz pierwszy w tygodniu w poniedziałki z rana, a więc każde uchybienie terminu musiałoby spowodować stratę.



Ładowanie rur na statek.

Anglja spożywa olbrzymie ilości bekonów. Suma roczna wynosi zgórą miljard siedemset miljonów złotych. Dostawcami są: przedewszystkiem Danja, następnie Holandja i Polska, która wywozi bekonów na sumę zgórą 100 miljonów złotych. W ostatnich czasach Polska zaczyna przewyższać Holandję i przypuszczalnie zajmie niedługo w imporcie bekonów do Anglji drugie miejsce.

---

*) *W drugiej połowie 1931 i w r. 1932 statki z ładunkiem bekonów odchodzą do Anglji 3 razy tygodniowo, zabierając przeciętnie po 1000 tonn ładunku.*

ZŁOM ŻELAZNY.

W odległych dzielnicach miast i miasteczek, w zapadłych kątach między ubogiemi domostwami widzi się często obszerne, ogrodzone podwórza, mieszczące składy starego żelastwa. A czego tam niema! Zgubione podkowy, popsute gwoździe, zużyte i fantazyjnie pogięte obręcze najrozmaitszych wymiarów, zwoje porwanych drutów, łańcuchów, części kół, maszyn, sztaby i drągi żelazne, szczątki okuć itd. Zdawałoby się, że te cudaczne składy są zupełnie nieużyteczne, a przecie ich właściciele chętnie kupują wszelakiego rodzaju żelastwo. Gdy po pewnym czasie odwiedzimy skład, zauważymy nie bez zdziwienia, że zniknął on do ostatniego gwoździa. Jest więc jakaś celowa akcja, ktoś tem starem żelastwem się opiekuje i zabiera je z podwórza.

I tak jest istotnie. Składy te bowiem są drobnemi kółeczkami w jednej z bardzo poważnych agend wytwórczości hutniczej, a ich zadaniem jest dostarczenie hutom surowca, w danym przypadku złomu z rynku wewnętrznego. Złom zabrany z detalicznych składów zwozi się do hut, gdzie w piecach Martinowskich przetapia się go na nowe żelazo. Największym dostawcą złomu są koleje, które dostarczają hutom żelastwa pochodzącego ze zużytych szyn itd. Bywają nawet wypadki, że celem uzyskania złomu zakupuje się stare i nienadające się już do użytku okręty, które ostatnią swą podróż po pracowitym żywocie odbywają z miejsca zakupu do stoczni krajowej, gdzie poddaje się je rozbiórce (demolicji).

POTRZEBY HUTNICTWA.

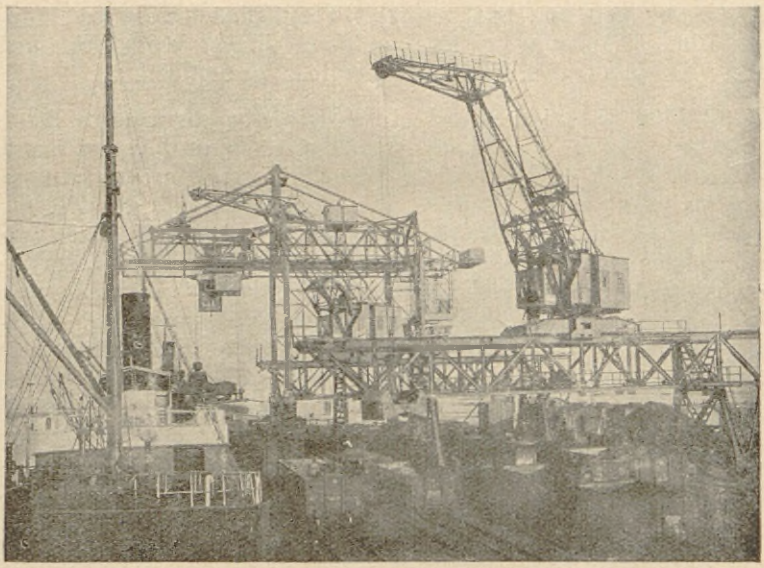
Polskie hutnictwo, pracujące w dwunastu olbrzymich hutach, pochłania bardzo znaczne ilości złomu, które dochodzą do miljona tonn rocznie. Rynek wewnętrzny tylko w małym stopniu zaspokaja potrzeby, albowiem w najlepszym wypadku w granicach od 15—20 tysięcy tonn miesięcznie, czyli pokrywa niecałą jedną piątą zapotrzebowania. Resztę sprowadzamy z zagranicy, głównie z krajów skandynawskich, częściowo z Francji.

W imporcie złomu nasuwają się duże trudności. Cały szereg krajów nie wypuszcza go zupełnie, albowiem żelazo to jeden z najważniejszych czynników obronnych w razie wojny. Te komplikacje zmusiły Polskę do wzięcia pod uwagę tak dalekich nawet rynków zakupu, jak Północna i Południowa Ameryka.

KALKULACJA PRZEWOZU.

Złom jest produktem niskocennym i wymaga specjalnej czujności w kalkulacji przewozu. Dlatego też transporty z krajów skandynawskich odbywają się przeważnie na tanich żaglowcach od 200 do najwyżej 500-tonnowych, bardzo rzadko na parowcach i to starego typu.

Załadowanie i wyładowanie uskutecznia się zapomocą $1^1/_2$ tonnowych chwytaczy, polipów i kranów. Złom nie może być narażony na żaden postój w porcie, gdyż opłaty portowe obalałyby kalkulację. Przeładunek odbywa się wprost



Dźwigi bramowe „Polskarobu“ ładują węgiel.

do podstawionych wagonów. Oczywiście nie może być mowy o jakiemkolwiek opakowaniu.

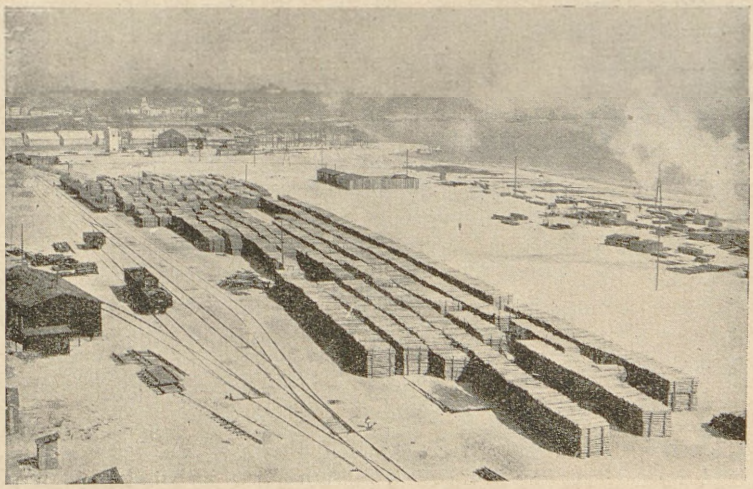
Tranzakcyj złomem dokonywa się na zasadzie cif franco pokład Gdynia, t. z. dostawca ponosi wszystkie koszty przewozowe aż do chwili wydobycia żelastwa na pokład względnie do burty statku. Czynność wydobywania nazywa się technicznie „sztauerką“. Z burty przeładowuje już odbiorca towaru względnie w jego imieniu spedytor.

Dążąc do jak najdalej idącego uproszczenia przeładunku złomu, próbowano w ostatnich czasach zastosować silne magnesy umieszczone na ramionach dźwigów. Okazało się

jednak, że sposób ten jest niepraktyczny, albowiem z jednej strony wpływa ujemnie na działanie kompasu okrętowego, z drugiej zaś oddziaływa niszcząco na żelazne części statku.

WSPÓŁDZIAŁANIE W TRANSPORTACH.

Żelastwo importuje się głównie do okręgów przemysłowych, które w wielkich masach eksportują węgiel. Stąd też wyłoniła się możliwość współpracy w transportach. Węglarki wyładowane w Gdyni zabierają złom (inaczej odchodziłyby puste), a więc koleje mają w tym wypadku podwójne przewoźne, okręty zaś po wyładowaniu żelastwa biorą węgiel,



Składy drzewa (Gdynia).

korzystając w ten sposób z frachtów powrotnych. W związku z tem koleje udzielają transportom złomu zniżek, sięgających 12%, jednak pod warunkiem, iż ilość przewiezionego żelastwa nie może być niższa, aniżeli 120.000 tonn rocznie. Kontyngentu tego z łatwością dostarcza sama Gdynia, która przeładowywa w ciągu roku trzysta kilkadziesiąt tysięcy tonn. (Patrz obroty morskie Gdyni w r. 1930 i 1931).

Po przybyciu do huty złom, który jak widzieliśmy składa się z rozmaitych typów pod względem formy i objętości, poddaje się rozsortowaniu. Istnieje około 30 odmian, pomiędzy innemi i złom stalowy, kowalski, warsztatowy, następnie w formie lin, rur, blachy, otoczków i wiórów żelaznych, drutu żelaznego zwykłego i kolczastego (huty przeto-

piły olbrzymią ilość drutów kolczastych pozostałych po wojnie, uszkodzonych pocisków itd.). Są też wielkie bloki żelazne, t. zw. ciężki złom, którego wymiary są większe aniżeli pojemność pieców martinowskich (1,50 mtr.×0,50×0,50), przecina się go wtedy nożycami, względnie odpowiednio zmniejsza zapomocą działania aparatów acetylenowych.

PODRÓŻ PRZETWÓRCZA.

W ten sposób okryte rdzą żelastwo przeistacza się w nowe, piękne i lśniące żelazo. Po pewnym czasie wróci ono znów, może tylko w innej formie do pieca, taki już jest bowiem bieg rzeczy. Szwecja, która z braku węgla w swoim kraju, nie posiada wielkiego przemysłu metalurgicznego, wywozi złom do Polski, która, przerabiając go w hutach, wytwarza liny windowe, szyny i trawersy dla naszych kopalń, kilofy dla polskich górników, aby znów czarne djamenty górnośląskie przesłać do Szwecji.

Instytucją, dostarczającą złomu wszystkim hutom polskim, jest Centrala Zakupu Złomu z siedzibą w Warszawie; zadaniem Centrali jest z jednej strony eksploatacja rynku wewnętrznego tak, aby ani jeden kilogram żelastwa nie poszedł na marne, z drugiej równomierne zaopatrywanie hut krajowych w surowiec zagraniczny po cenach możliwie najniższych.

* * *

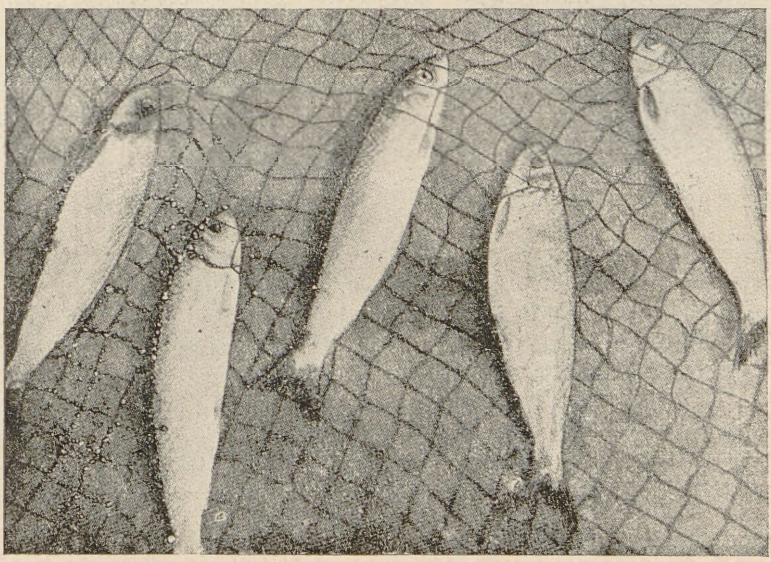
Śledź jest tym wyjątkowym gatunkiem ryby, który w spożyciu nie wymaga ani smażenia, ani gotowania a jedynie zasolenia. Drobna tylko część bywa wędzona lub przetwarzana na konserwy i to w gorszych gatunkach, olbrzymią większość konsumuje się na surowo.

TAJEMNICE ŚLEDZI.

Biologiczne tajemnice śledzia nie są dotychczas wyczerpująco zbadane i stanowią w dalszym ciągu przedmiot dociekań naukowych. Ukazuje się on w ogromnych masach w północnych częściach morskich stref umiarkowanych, głównie podczas dokonywania tarła, lub też w okresach tuczenia się, poczem ławice rozpierzchają się, nikną, aby w rok potem pojawić się znów mniej więcej w tych samych miejscach. W miarę odcieni rasowych śledzie składają ikrę w różnych porach roku, nie wyłączając zimy, i w różnych głębokościach, często na miejscach bardzo płytkich.

Zdarza się jednak, iż najdoskonalsze miejsca połowu, wypróbowane przez szereg lat, nagle zawodzą. Bywa i tak, że przez dłuższe okresy czasu na terenach połowowych ukazuje się minimalna ilość ryb, co wywołuje w zainteresowanych krajach ciężkie nieraz kryzysy gospodarcze. W innych znowu latach ławice są tak obfite, że statki nie są w możności dokonać w ciągu 24 godzin patroszenia ryby; soli się ją tylko ogólnie, co jednak wpływa następnie ujemnie na jej wartość spożywczą.

Głównym ośrodkiem połowu śledzi jest morze Północne, w pewnej mierze kanał La Manche i Bałtyk. Szczególnie



Śledzie zaczepione w sieci wieczkami skrzelowemi.

bogate w ławice są wschodnie wybrzeża Anglji. Tereny połowów są dostępne dla statków wszystkich państw, ale jest rzeczą jasną, że przedewszystkiem państwa położone nad morzem Północnem biorą najżywszy udział w eksploatacji, a więc Anglja, Norwegja, Holandja, Niemcy i przez kanał la Manche—Francja.

SYSTEMY POŁOWÓW.

Systemy połowów śledzi, które są również ogniwami w procesie transportu dóbr z miejsca na miejsce, są różne. W zasadzie jednak dostosowane są one do odległości miejsc

połowu od rozmaitych krajów. I tak Holandja, Norwegja i Niemcy, zmuszone wysyłać swe statki na setki i więcej kilometrów od brzegu, kierują się innemi metodami aniżeli Anglja, która już o kilka a najwyżej kilkanaście mil morskich od swych wybrzeży natrafia na ławice śledziowe. Będziemy więc mieli zasadniczo dwa systemy: połów na dalekiem morzu oraz przybrzeżny. Oba różnią się pod względem technicznym i dlatego pokrótce się niemi zajmiemy.

POŁÓW NA DALEKIEM MORZU.

Statek holenderski, duński lub niemiecki jest tak urządzony, aby mógł dokonywać połowów przez szereg tygodni, nie wracając do swej bazy. Cały też zapas złowionej ryby powinien być z dnia na dzień wypatroszony, zasolony oraz złożony do beczek zwanych kantjes. Zawierają one około 100 kg ryb netto. Dopiero po możliwie pełnem załadowaniu okręt wraca do kraju.

POŁÓW PRZYBRZEŻNY.

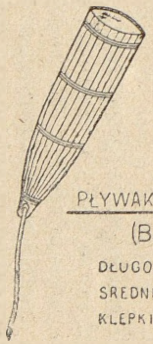
Inaczej sprawa przedstawia się w Anglji. Rybak angielski wyjeżdża na morze o godzinie 2-ej po południu, od 5-ej jest na miejscu połowu i zaczyna zarzucać sieci. Już o północy wyciąga je na pokład, wytrząsa rybę z oczek, nie soli jej ani przyrządza, ale wraca natychmiast do portu, gdzie śledzie wyładowuje się w stanie świeżym do składów rybackich z takiem obliczeniem, aby najpóźniej o godz. 7 rano ryba mogła dostać się na targ względnie ulec soleniu, patroszeniu i opakowaniu celem eksportu.

SIECIE I TRAWLE.

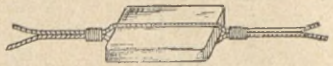
Śledzie łowi się zapomocą sieci pławnicowych albo trawla. Sieć pławnicową zastawia się jakby jakąś wielką przegrodę dla płynących ławic, na przestrzeni około pięciu kilometrów. Sięga ona 12 metrów głębokości a składa się ze stu kilkudziesięciu małych sieci spojonych razem liną główną, zwaną reep. Do liny głównej przymocowane są silne spławki nadwodne, zdolne udźwignąć ciężar liny, sieci oraz złowionej ryby. Śledzie więzną skrzelami w oczkach sieci. Wyciągając reep, przenosi się rybę na pokład.

Trawl jest to sieć w formie wielkiego worka z jednym otworem zewnętrznym, przez który zgarnia się połów do wnętrza. Podczas gdy pławnica stoi na miejscu (sieć bierna) manipulacja trawlem (sieć czynna) polega na przeciąganiu go tuż nad dnem morskim, gdzie w pewnych momentach

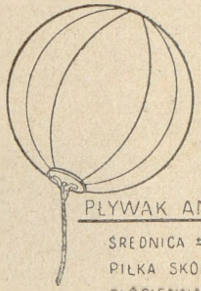


PŁYWAK HOLENDERSKI
(BREEL)
DŁUGOŚĆ = 76 cm
ŚREDNICA = 24-24,5 cm.
KLEPKI DĘBOWE



SPOSÓB UMOCOWANIA PŁYWAKÓW KORKOWYCH W GÓRNYM BRZEGU SIECI MIĘDZY DWOMA LINKAMI (SPEERREEP)



PŁYWAK ANGIELSKI
ŚREDNICA ± 70 cm
PIŁKA SKÓRZANA LUB PŁÓCIENNA WYDĘTA POWIETRZEM

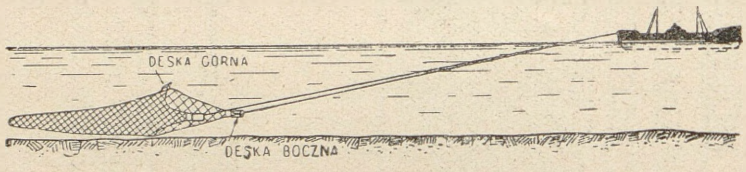
**Fig. 3.**

spoczywają śledzie. Po wypełnieniu sieci wciąga się ją na pokład.

Okręty posługujące się pławnicami nazywamy lugrami, trawlem — trawlerami. Działalność trawli jest dość ograniczona, albowiem czynne one mogą być tylko wtedy, kiedy śledź w masach spoczywa na dnie lub blisko dna morskiego, co jest jednak dość rzadkie, zmienne i krótkotrwałe. Trawlem posługują się przeważnie Niemcy i w pewnej mierze Francuzi.

GATUNKI SPRZEDAŻNE.

Co do gatunku i wartości, śledzie dzieli się na trzy grupy: 1) t. zw. dziewicze, to znaczy utuczone, ale z nierozwiniętemi dostatecznie gonadami (gruczołami płciowemi). Nazywają się one w handlu morskim matjes. 2) pełne tj. utuczone i z pełnemi gonadami (full-pełne) oraz 3) śledzie wytarte, po tarle, bez gruczołów płciowych (t. zw. gatunek spent). Najbardziej




Połów trawlem.

wartościowym gatunkiem jest full, on też uzyskuje najlepsze ceny. Śledzie matjes odznaczają się wybornym smakiem, ulegają jednak szybko zepsuciu. Najmniej cenny jest spent, zawierający zaledwie 2 procent tłuszczu, gdy full dochodzi do 30%. Małowartościowy spent importuje się masowo do Polski, głównie na ubogie kresy, oraz do Rosji.

CZYNNOŚCI NA LUGRZE.

Mówiliśmy, że przy systemie połowów na dalekiem morzu śledź musi być w ciągu 24 godzin wypatroszony, zasolony oraz przeładowany do beczek. Zabiegi konserwacyjne po tym terminie obniżają znacznie smak, a więc i cenę ryby. Lugry normują więc swą pracę w ten sposób, że o godzinie 5-ej po południu zastawia się sieci, o 2-giej po północy wywyciąga się je i poddaje koniecznym czynnościom konserwacyjnym. Patroszenie polega na wyrwaniu jednem cięciem noża skrzel, serca, wątroby, płetw piersiowych i przedniej

części przewodu pokarmowego. Czyni to jedna grupa robotników. Druga zasala ryby najpierw w specjalnem korytku, następnie w beczkach, soląc dno oraz miejsca pomiędzy warstwami śledzi. Po wypełnieniu beczki umocowuje się jej zawartość szczelnie denkiem górnem. W tej formie śledzie docierają do portu. Tu jednak ulegają one dalszej manipulacji. Z beczek okrętowych (kantjes) przeładowuje się je do beczek handlowych, sporządzonych z miękkiego drzewa sosnowego lub jodłowego, spojonych silnemi obręczami żelaznemi (tak, jak je widzimy w sklepach kolonjalnych), a ponieważ zasolona na okręcie zawartość traci na objętości, uzupełnia się ją dodatkowo. Stosunek zawartości beczek okrętowych do handlowych wyraża się mniej więcej jak 17 do

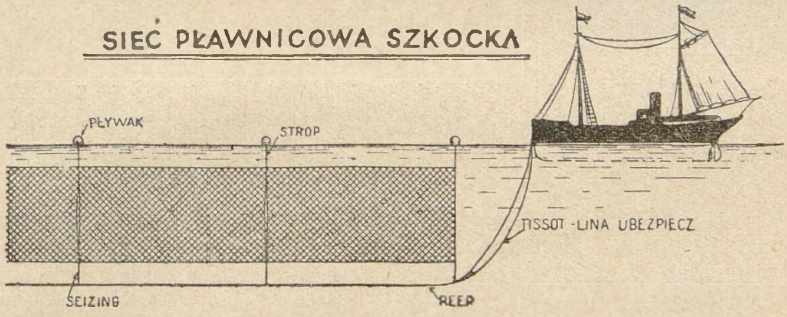



Fig. 4.

14, to znaczy, że z 17 kantjes otrzymuje się 14 beczek handlowych. Często też towar ulega w portach segregacji zarówno pod względem jakości ryby (majtes, full, spent), jak i jej wielkości, w miarę wymagań importera.

O BEZPOŚREDNI UDZIAŁ W POŁOWACH.

Polska w produkcji śledzi stoi na szarym końcu mimo olbrzymiej konsumcji tej ryby. W r. 1924 wyprodukowały śledzi: Anglja ok. 600.000 tonn, Norwegja 270.000 tonn, Holandja 84.000 tonn, Niemcy 81.000 tonn, Polska zaś zaledwie 700 tonn, gdy spożycie w kraju wynosi 80.000 tonn. Prędzej czy później Polska będzie zmuszona wziąć bezpośrednio udział w połowach śledzi na Bałtyku i morzu Północnem, oczywiście nie systemem angielskim, lecz holenderskim lub niemieckim. Będzie to rzecz niewątpliwie bardzo ciężka, ze względu na silną konkurencję obeznanych wszechstronnie z połowem śledzi rybaków zagranicznych, jednak mimo

wszystko, mimo początkowych może strat i trudności, udział floty polskiej dla zaspokojenia potrzeb kraju musi się wzmóc i przynieść naszemu życiu gospodarczemu kraju odciążenie bilansowe.

* * *

RODZAJE TŁUSZCZÓW.

Tłuszcze i oleje roślinne i zwierzęce są jednym z podstawowych produktów wyżywiania ludności, a z drugiej strony podstawowym surowcem dla całego szeregu przemysłów, jak: przemysł mydlarski, rafineryjny, tłuszczów jadalnych i t. p.

Spożycie wszelkich tłuszczów w Polsce wynosi zaledwie 9,4 kg., gdy tymczysem w krajach zachodnich ilość ta waha się od 22—40 kg. na głowę rocznie.

W normalnych warunkach produkcja tłuszczów zwierzęcych i roślinnych w Polsce, pomimo wysokiego stanu hodowli zwierzęcej i roślinnej, nie wystarcza i Polska zmuszona jest sprowadzać tłuszcze z zagranicy.

Już pod koniec zeszłego stulecia zaczyna wzrastać gwałtownie import olejów i nasion egzotycznych do Europy. Z biegiem czasu tłuszcze i oleje roślinne, dające się wszechstronnie zastosować a przytem tańsze, uzyskały pierwszeństwo. Stąd też w miarę rozwoju polskiego przemysłu tłuszczowego wzrastał również i przywóz tłuszczów i olejów roślinnych egzotycznych. Przywóz ten wahał się w latach 1926 1930 r. w granicach od 30.000 do 50.000 tonn wartości 40 do 70 miljonów zł. rocznie.

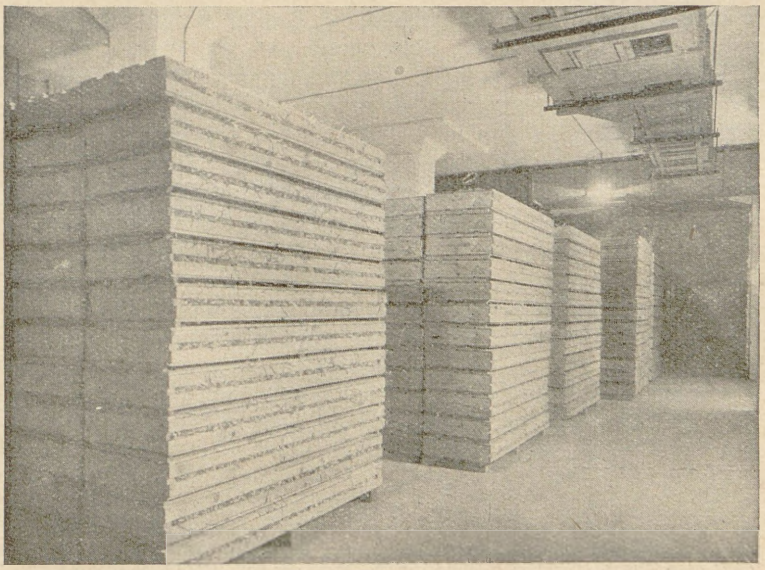
Przywożone były następujące gatunki: olej kokosowy, palmowy, sezamowy, orzechowy (arachidowy), sojowy, bawełniany, oliwkowy i inne.

W JAKI SPOSÓB PRODUKUJE SIĘ TŁUSZCZE I OLEJE ROŚLINNE.

Co to są tłuszcze i oleje roślinne? — Są to produkty uzyskiwane fabrycznie, drogą wytłaczania w prasach pod silnem ciśnieniem, lub też drogą wyługowania (ekstrakcji) tłuszczu wzgl. oleju, zawartego w tkankach poszczególnych nasion oleistych. I tak: z jądra orzecha kokosowego t. zw. kopry wytłacza się w prasach pod wielkiem ciśnieniem olej kokosowy. Z ziarn palmowych otrzymuje się olej palmowy, z nasion sezamu — olej sezamowy; z nasion orzeszków ziemnych (arachidy) — olej z orzeszków ziemnych; z pestek słonecznika — olej słonecznikowy i t. d.

Wszystkie te tłuszcze i oleje używane są częściowo do fabrykacji przemysłowej i technicznej, częściowo zaś do produkcji tłuszczów i olejów jadalnych.

Nasiona egzotyczne sprowadza się z różnych krajów zamorskich. I tak orzechy kokosowe — z Indyj, Filipin, Ceylonu i częściowo z wschodn. Afryki, nasiona bawełniane — z Indyj, środkowej i południowej Ameryki, Egiptu, ziarna palmowe — głównie z Afryki, orzeszki ziemne — z Indyj, Afryki i południ. Ameryki, nasienie lnu — z Argentyny, środ-



Chłodnia w Gdyni. Skrzynie z jajami w chłodni.

kowej i południ. Afryki, Indyj i Rosji, sezam z Indyj, Chin, oliwki — głównie z Hiszpanji, Włoch i Grecji, nasiona rycynowe — z Rosji, Indyj i Brazylji.

POWSTANIE OLEJARNI W GDYNI.

Do Polski do tej pory przychodziły tylko tłuszcze i oleje egzotyczne, w formie gotowego produktu, głównie z Anglji, Holandji, Danji i Niemiec, gdyż nie posiadaliśmy w porcie olejarni, która mogła podjąć się wytłaczania olejów z nasion. Dopiero z początkiem 1931 r. uruchomiona została w Gdyni wielka olejarnia, która może pokryć częściowo zapotrzebowanie krajowe na oleje i tłuszcze roślinne egzotyczne.

Dotychczas oleje i tłuszcze sprowadzane były drogą lądową lub morską. Tłuszcze i oleje, nabywane w Holandji i Niemczech, transportowane były przeważnie koleją, tranzytem przez Niemcy do południowych części kraju, natomiast dla fabryk, położonych w Gdańsku lub też w północnej części Polski, transporty tłuszczów i olejów przychodziły drogą morską przez Gdańsk, ostatnio przez Gdynię.

MANIPULACJA PRZY TRANSPORCIE TŁUSZCZÓW I OLEJÓW.

Transport tłuszczu koleją odbywa się w cysternach po 15 tonn wzgl., przy mniejszych przesyłkach, w beczkach drewnianych lub żelaznych. Transport zaś drogą morską, przy wysyłce mniejszych partyj kilkudziesięciu tonn, odbywa się w beczkach żelaznych normalnych, lub też w specjalnych wielkich beczkach, robionych z falistej blachy. Przy przesyłce dużych partyj tłuszczów i olejów po kilkaset tonn, transport odbywa się w okrętach-zbiornikach (tankach), które są w ten sposób budowane, że wnętrze ich, przeznaczone do załadowania towaru, podzielone jest na komory-zbiorniki, które napełniane są tłuszczem lub olejem. Po przybyciu takiego okrętu do miejsca przeznaczenia, wyładowywanie ze zbiornika odbywa się zapomocą pomp rotacyjnych. Oleje ciekłe pompowane są bezpośrednio, natomiast tłuszcze twarde są uprzednio podgrzewane i dopiero po przejściu w stan ciekły są wypompowane.

TRANSPORT NASION.

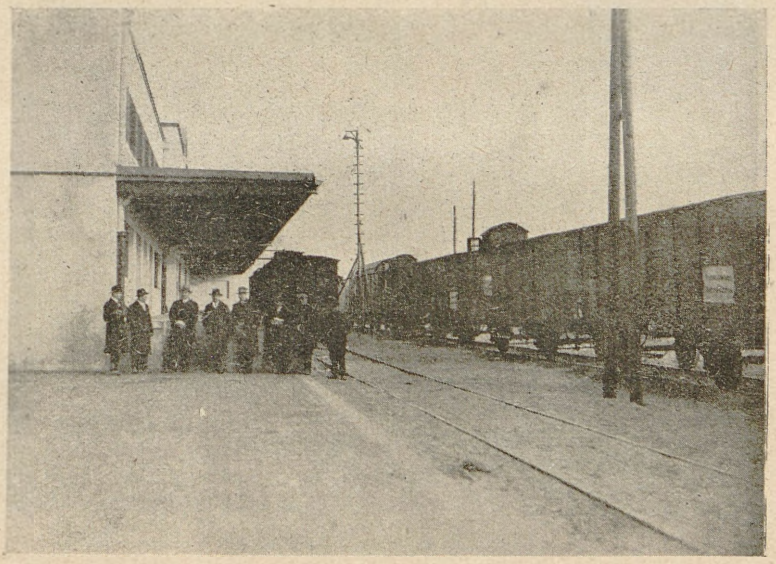
Transport nasion oleistych odbywa się na specjalnych okrętach zbożowych o pojemności od 9 — 12.000 tonn. Załadowanie i wyładowanie odbywa się w zależności od gatunku tych nasion. I tak: koprę pakuje się w worki po 100 kg i w tej formie ładuje się ją na okręt. Wyładowanie z okrętu odbywa się zapomocą dźwigu, który z wnętrza okrętu wydobywa naraz kilka lub kilkanaście worków i przenosi je do magazynu fabrycznego wzgl. do wagonu kolejowego lub na rampę.

Nasiona palmowe, bawełnikowe, sezamowe i inne, jeżeli są wysyłane w mniejszych ilościach, pakowane są zwykle w worki po 100 kg, natomiast przy wysyłce wielkich całookrętowych partyj mogą być załadowywane bez żadnego zewnętrznego opakowania. Wyładunek odbywa się w zależności od posiadanych urządzeń w danym porcie. W większości wypadków nasiona te są napełniane na okręcie w worki i odtransportowane zapomocą dźwigu do magazynu. W nielicznych wypadkach, jeżeli się ma do czynienia z nasionami

drobnemi i równomiernemi, załadunek i wyładowanie odbywa się w ten sposób jak i zboża, np. pszenicy, żyta, jęczmienia, to zn. zapomocą specjalnych maszyn, ssaków, transporterów i t. p., które umożliwiają bardzo szybkie załadowanie i wyładowanie.

URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE W GDYNI.

Gdynia posiada wszelkie warunki i pomoce techniczne do sprawnego wyładowywania nadchodzących nasion oleistych egzotycznych. Na nabrzerzu indyjskiem przy gdańskiej olejarni stoi wielki silos, posiadający odpowiednie urządzenia:



Fragment chłodni w Gdyni od strony torów kolejowych.

ssaki i transportery, które mogą być zastosowane przy wyładowywaniu drobniejszych nasion, natomiast wyładunek grubych i nierównomiernych nasion wzgl. kopry odbywa się przy pomocy dźwigów zwykłych lub bramowych znajdujących się na wszystkich nabrzeżach.

ZADANIA PRZEMYSŁU OLEJARSKIEGO.

Przemysł olejarski w Gdyni ma za zadanie:

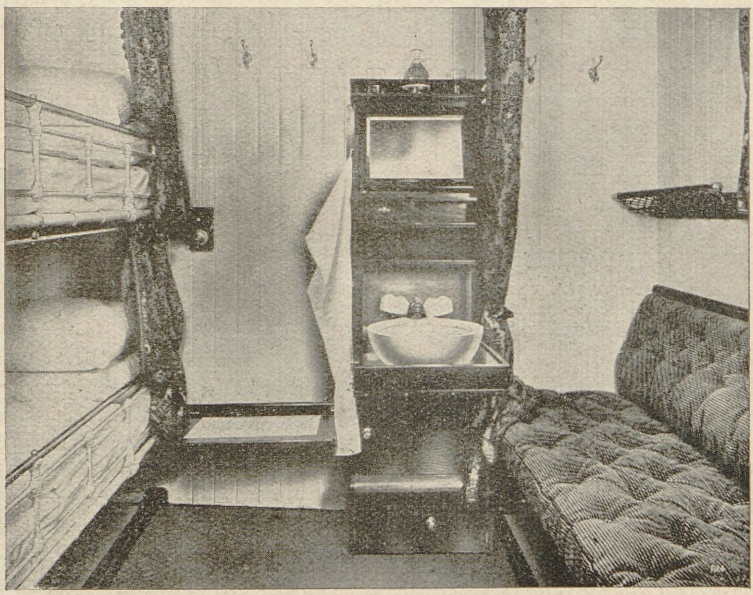
1) przywóz nasion oleistych,

2) wytłaczanie z tych nasion oleistych olejów egzotycznych, potrzebnych dla przemysłu tłuszczowego,

3) eksport makuchów pozostałych po wytłoczeniu olejów,

4) z punktu widzenia portowego — możliwie duży obrót tonnażowy w ciągu roku.

Przez powstanie przemysłu olejarskiego w Gdyni stworzono własne źródło surowców tłuszczowych, używanych przez przemysł w Polsce. Tem samem cały przemysł tłuszczowy, będzie całkowicie uniezależniony od zagranicy, głównie Niemiec i Holandji. Korzyści przerobu w kraju poza tem są te, że całe koszty przerobu: robocizna, opakowanie, ko-



Wnętrze kabiny okrętowej.

szty handlowe i administracyjne przypadają na korzyść polskiej fabryki, gdy tymczasem dotąd te wszystkie koszty opłacane były zagranicznemu producentowi w cenie tłuszczów i olejów roślinnych importowanych.

Poza tem przez powstanie przemysłu olejarskiego stworzono własne źródło makuchów (odpadków nasion po wytłoczeniu), tak niezbędnych w rolnictwie przy racjonalnej hodowli zwierząt. Dotychczas Polska importuje kilka tysięcy wagonów makuchów rocznie. Z chwilą rozpoczęcia produkcji olejarskiej w Gdyni import ten ustanie. Nadmiar makuchów, który niewątpliwie mieć będzie przemysł olejarski w Gdyni, znajdzie rynek zbytu w krajach konsumujących makuchy,

głównie w Danji, Anglji i Niemczech. Tą drogą niewątpliwie polski przemysł olejarski nawiąże ściślejszy kontakt z wyżej wymienionemi trzema krajami, co byłoby wielce korzystne dla propagandy Gdyni i propagandy handlowej Polski. Dalsze korzyści przemysłu olejarskiego w Gdyni — to wzmożone obroty portowe, które w normalnych warunkach wynosić będą około 200.000 tonn rocznie.

VII.

## FLOTA HANDLOWA.

Państwa morskie są naturalnym biegiem rzeczy uprzywilejowane w porównaniu z państwami kontynentalnemi i to zarówno pod względem politycznym jak i gospodarczym. Wszystkie mocarstwa światowe, a więc Anglja, Stany Zjednoczone, Francja, Italja, Japonja, Niemcy, zawdzięczają swoje stanowisko w świecie położeniu nadmorskiemu. Nawet małe państwa, jak Holandja, Belgja, Danja itd. odgrywają na arenie międzynarodowej poważną rolę, a to wskutek nagromadzenia przez nie wielkich bogactw, które im dało morze i wszechstronna jego eksploatacja. Zważmy, że 71% powierzchni ziemi stanowią oceany i morza, a zaledwie 29% lądy, a znaczenie sąsiadowania z morzem uwydatni się tem bardziej.

### FLOTA POWAŻNYM CZYNNIKIEM W BILANSIE GOSPODARSTWA NARODOWEGO.

Ale samo tylko posiadanie wybrzeży morskich, choćby najlepiej ukształtowanych, i portów bez własnej floty nie może zapewnić krajowi dobrobytu i pomyślności. Taki stan rzeczy dałby się porównać np. z kolejnictwem, gdyby posiadało ono pięknie pobudowane dworce, doskonale rozwiniętą sieć komunikacyjną, dobrze utrzymaną nawierzchnię — a nie miało ani lokomotyw, ani taboru. Oczywiście, znalazłby się przedsiębiorca, któryby rzeczy tych dostarczył, ale zyski płynące z przewozu pasażerów i towarów chowałby do własnej kieszeni. Istotą handlu jest bowiem ruch czyli przewóz towarów, a staje się on tem aktywniejszy w bilansie gospodarstwa narodowego, o ile odbywa się w możliwie maksymalnym stopniu własnemi środkami.

Posiadanie własnej floty wojennej i handlowej jest kardynalnym warunkiem politycznego bytu i gospodarczego rozwoju państw nadmorskich.

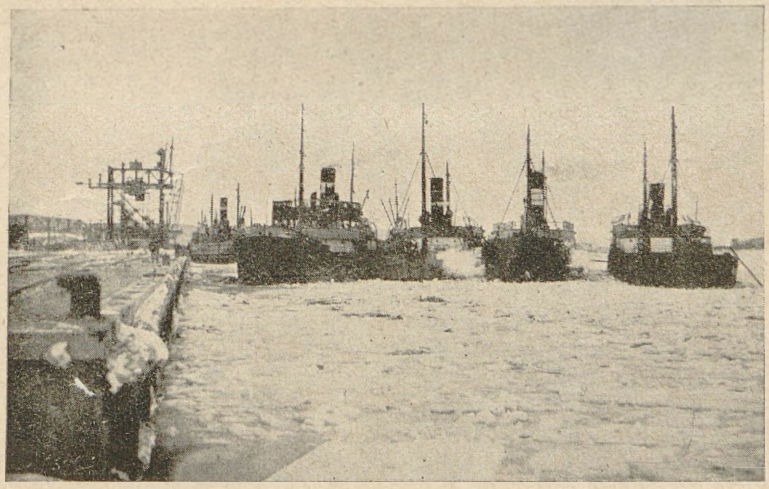
CO MÓWI HISTORJA.

Weźmy dla przykładu kilka zdarzeń historycznych.

I tak: 1) Holandja zawdzięcza flocie zarówno swe wielkie bogactwa jak i niezależność polityczną, albowiem była w możności nietylko bezpośrednio odpierać ataki potężnej w XVI i XVII w. Hiszpanji, ale umiała ją nękać również i w jej posiadłościach zamorskich.

2) Tylko dzięki gorączkowej budowie floty w drugiej połowie XIX w. Niemcy stały się największą, tuż obok Anglji, potęgą Europy.

3) A wreszcie przykład z ostatniej wojny. Kto wie, czy doszłoby do zwycięskiej ofensywy wojsk sprzymierzonych



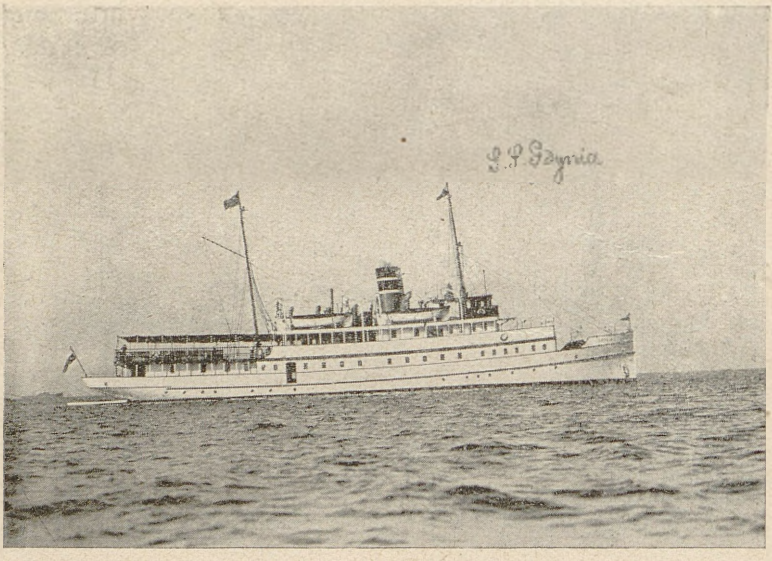
Statki w okowach lodowych (Gdynia).

w lipcu 1918 r., gdyby nie okoliczność, że Niemcy nie mogli przerwać blokady morskiej, zastosowanej przez sprzymierzeńców bezpośrednio po wybuchu wojny. Nie pozwoliło im to wydostać się na szeroki świat, aby tam zaczerpnąć nowych sił i środków. W sytuacji wręcz na szczęście przeciwnej znaleźli się sprzymierzeńcy, którzy, dzięki kontaktowi z całym światem, mogli każdą stratę wyrównać. A więc panowanie nad morzem, dzięki silniejszej flocie, było niezwykle doniosłe w dziejach wielkiej wojny i ono to łącznie z genjalnem dowództwem lądowem umożliwiło zgniecenie tak olbrzymiej potęgi militarnej, jaką były Niemcy.

Po przegranej wojnie morska potęga Niemiec przestała właściwie istnieć. Flota wojenna została wydana zwycięz-

com, z handlowej zaś zostały tylko szczątki. Do jakiego stopnia doceniają jednak Niemcy posiadanie floty handlowej, dowodzi fakt, że w ciągu niespełna 9 lat zdołały ją odbudować w imponujących rozmiarach tak, że obecnie jej tonnaż wynosi 3.500.000 t. A nie należy zapominać, że działo się to w okresie, kiedy Niemcy płaciły państwom zwycięskim kontrybucję wojenną.

Zaniechanie budowy floty lub zaniedbanie w tym kierunku było zawsze symptomem upadku państw.



„Gdynia“ — statek pasażerski.

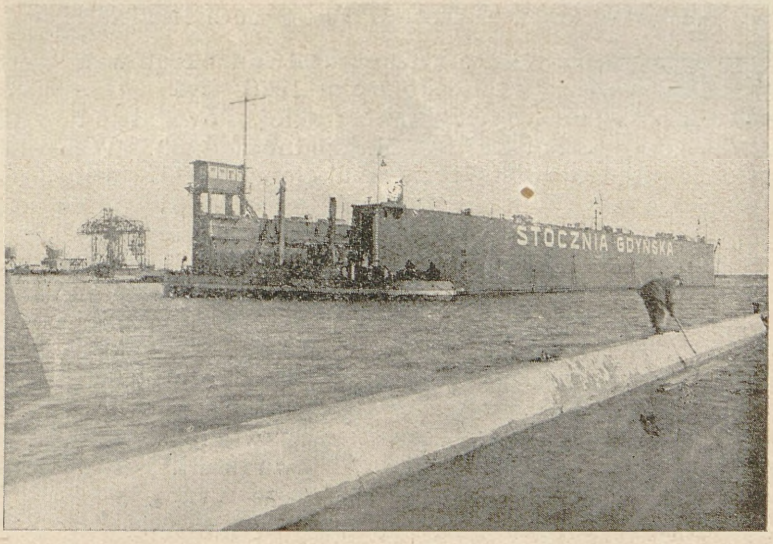
Ale wojny wybuchają dość rzadko (od ostatniej większej wojny francusko-pruskiej w r. 1871 do 1914 upłynęło lat 43), a już raz na setki lat a może więcej następuje tak olbrzymia zawierucha orężna, jak wielka wojna 1914 — 1918, która po raz pierwszy w dziejach ludzkości ogarnąć miała wszystkie części świata.

O UNIKNIĘCIE PRZYSZŁEJ WOJNY.

Najwięksi mężowie stanu naszych czasów pracują nad uniknięciem możliwej w przyszłości nowej katastrofy wojennej. Są projekty zupełnego rozbrojenia się na morzu, które jednak nigdy nie zostaną urzeczywistnione, inne dążą

do ograniczenia zbrojeń, inne jeszcze normują morskie siły zbrojne według pewnego klucza. A są to skutki dzieła wielkiego, dzieła ponad miarę sił ludzkich—ale niedoprowadzonego do właściwego zakończenia.

Polska jest w tem położeniu, że o jakiemś ograniczeniu zbrojeń nie może być mowy. Przeciwnie. Cała opinja społeczeństwa, bez względu na odcienie polityczne, zgadza się z tem, że nasz budżet wojenny, pomimo iż w porównaniu do budżetów innych resortów jest wielki—nie odpowiada obronnym potrzebom państwa. Państwo nasze, położone między dyszącemi żądzą odwetu Niemcami a Rosją Sowiecką, dźwiga




Dok pływający Stoczni Gdyńskiej.

na sobie wielkie obowiązki wobec całego świata cywilizowanego, albowiem jest na wschodzie najważniejszą tamą przeciw bolszewizmowi, na zachodzie zaś—obrońcą traktatu wersalskiego. Rola ta, bardzo dla nas zaszczytna, zmusza jednak społeczeństwo do ponoszenia wielkich ciężarów.

### LĄDOWE I MORSKIE SIŁY OBRONNE.

Jeżeli chodzi o lądową siłę obronną państwa, to jest ona, dzięki niestrudzonej pracy Marszałka Piłsudskiego, postawiona na wysokim poziomie. Śmiało można powiedzieć, że poza Francją — Polska posiada dziś najlepszą armję w Europie.

Gorzej jest jednak na wybrzeżu morskiem. Posiadamy tam bowiem bardzo nieliczną flotę wojenną, której dalsza budowa rozbija się głównie o brak środków. Znawcy przedmiotu twierdzą zaś zgodnie, że silny atak od strony morza postawiłby państwo w ciężkiem położeniu. Wobec tego naczelnem zadaniem polityki państwowej jest wyzyskanie każdego odcinka pracy, celem zapewnienia państwu wpływów niezbędnych dla jego celów obronnych i potrzeb wewnętrznych.

Takim odcinkiem, mającym przed sobą wielkie możliwości, jest rozbudowa polskiej floty handlowej.

* * *

LOSY T-WA POLSKO-AMERYKAŃSKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Jedynem prywatnem przedsiębiorstwem okrętowem, pomyślanem na większą skalę do roku 1926, było Towarzystwo Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej. Powstało ono z funduszów emigracji naszej w St. Zjednoczonych. W krótkim czasie zebrano od 30-tu tysięcy akcjonarjuszów kwotę 3 i pół miljona dolarów. Wnet też zakupiono w Anglji statek towarowy „Wisła“ o 5.650 t nośności, następnie — od Urzędu Żeglugowego St. Zjednoczonych — statek „Kościuszko“ o 7.371 t, „Poznań“ o 11.250 t, „Warszawa“ o 9.105 t, „Pułaski“ o 7.200 t, „Kraków“ o 5.915 t, wreszcie później trochę nabyto statek „Gdańsk“. Razem Polsko-Amerykańska Żegluga Morska rozporządzała tonnażem około 50.000 t, co na pierwsze początki (był to rok 1920) było zapowiedzią nadspodziewanie dobrą. Towarzystwo rozwijało się początkowo doskonale. Rząd polski wynajął dwa statki do przewozu amunicji. Dywidenda na 2-gie półrocze wynosiła 11%.

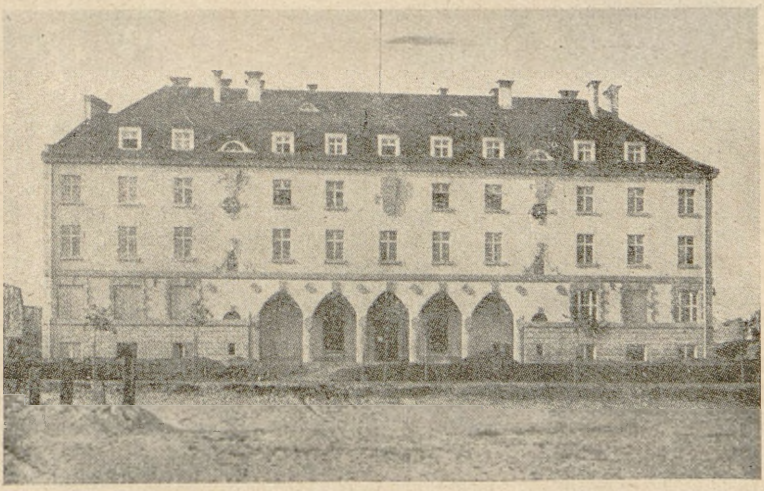
Tymczasem w roku 1921 nastąpił nieprzewidziany krach. Waluta we wszystkich prawie krajach europejskich zaczęła gwałtownie spadać. Eksport ze St. Zjednoczonych do Europy zamarł prawie zupełnie, albowiem nikt nie był w możności zakupywać towarów według kursu dolara. Wobec tego i ceny frachtów morskich spadły również w sposób katastrofalny. Wynikiem tego stanu rzeczy było unieruchomienie statków, które nie mogły wyruszyć z portów z braku frachtów. Jakiż los mógł więc spotkać Towarzystwo Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej? Ponieważ nie mogło się ono wywiązać z zadłużenia wobec Urzędu Morskiego Stanów Zjednoczonych, nastąpił sekwestr 3 statków przez rząd Stanów. Poza tem pożar zniszczył jeden statek, inny został sprzedany dla pokrycia zobowiązań.

Po katastrofie Tow. Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej banderę polską reprezentował jedynie statek „Lwów“

o 2.000 tonn nośności, który, nabyty przez Ministerstwo Spraw Wojskowych, był przez szereg lat statkiem szkolnym dla młodzieży kształcącej się w Państwowej Szkole Morskiej w Tczewie. Statek ten dobrze zasłużył się sprawie, gdyż w ciągu swej blisko 10-letniej służby przebył około 120 tysięcy km drogi morskiej.

POWSTANIE „ŻEGLUGI POLSKIEJ".

W r. 1926, w którym wybuchł słynny strajk angielskich górników węglowych, zaroiło się w naszych portach od obcych okrętów, żądających od Polski węgla. Po kilka tygodni nieraz stały one w porcie Gdańskim i Gdyńskim w oczeki-



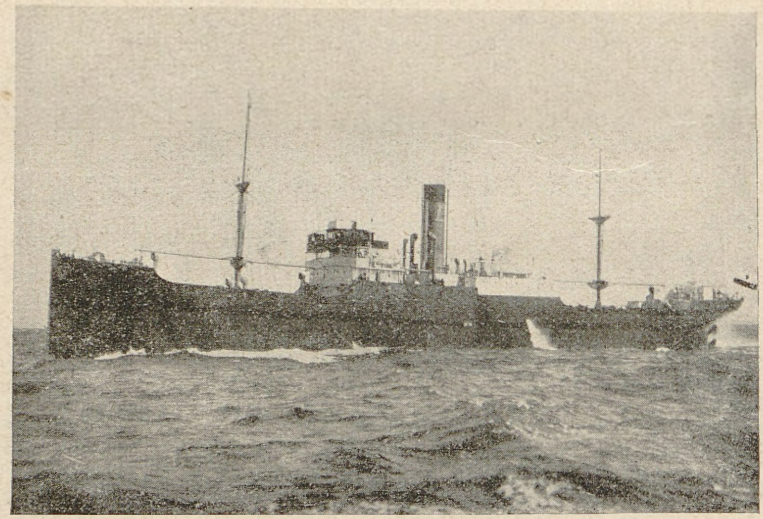
Dyrekcja Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska".

waniu na przeładunek. Po dokładnem rozważeniu rzeczy, rząd postanowił wtedy zapoczątkować budowę floty na swój rachunek. Z końcem roku 1926 powołano do życia przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska" z siedzibą w Gdyni. „Żegluga Polska", która jest zatem zalążkiem polskiej floty handlowej, przystąpiła do energicznej pracy. Jakkolwiek czynna zaledwie 6 lat, już dzisiaj poszczycić się może znacznemi sukcesami.

Towarzystwo rozporządza dzisiaj 12-ma statkami towarowemi, oraz 5-ma pasażerskiemi. Są to statki towarowe: „Toruń" nośności 2.850 t, „Katowice" — 2.850 t. „Wilno" — 2.850 t, „Kraków" — 2.850 t, „Poznań" — 2.850 t, „Wisła"

5.146 t, „Niemen“ — 5.146 t, „Warta“ — 4.200 t, „Śląsk“ — 2.500 t, „Cieszyn“ — 2.500 t, „Chorzów — 1.350 t, „Tczew“ — 1.020 t; pasażerskie: „Gdańsk“ pojemności t rj. br. 538 t, „Gdynia“ — 538 t, „Jadwiga“ — 270 t, „Wanda“ — 270 t, „Hanka“ — 91 t. Statki towarowe T-wa przewiozły w latach 1927 — 29 — 1.209.302 tonny towarów, a za przewóz tych towarów osiągnięto sumę zgórą 18 miljonów złotych.

W roku 1930 następuje dalszy wzrost transportów „Żeglugi Polskiej“. Statki jej przewiozły 535.808 tonn towarów (gdy w r. 1929 — 469.563 t). Na statkach tych przewieziono węgla — 276 tys. tonn, fosforytów — 32 tys. t, cukru — 7.751 t, saletry — 1.825 t, rudy — 21.970 t, koksu — 13.225 t,



„Niemen” — statek P. P. „Żegluga Polska”.

drobnicy — 20.095 t, ogółem na wywóz wypadło — 287 tys. tonn, na przywóz 124.225 t, a na przewóz między portami obcemi — 72.912 t. Rok 1931 wykazał 869.000 t w eksporcie, 129.000 t w imporcie oraz 69.000 t w obrotach z portami zagranicznemi, razem 1.067.000 tonn.

Nie jest to w porównaniu z innemi państwami zbyt wiele, wynosi bowiem zaledwie 7% ogólnego obrotu, ale dlatego też nazwaliśmy pierwsze kroki „Żeglugi“ zaczątkiem floty narodowej. Dalszy jej rozwój jest kwestją czasu i zależy oczywiście od poparcia czynników gospodarczych kraju.

Ruch pasażerski na statkach „Żeglugi“ rozwija się doskonale: w r. 1927 przewieziono 70.000 pasażerów, w r. 1928 —

101.100 pas., w r. 1929 — 150.000. Ruch pasażerski wzrósł więc w porównaniu z r. 1927 do 1929 zgórą o 100%.

Zarówno ruch towarowy jak i pasażerski wzmacniają się z roku na rok.

„POLSKAROB."

Bezpośrednio po założeniu „Żeglugi Polskiej" powstaje prywatne Polsko-Skandynawskie T-wo Transportowe (Polskarob). Właścicielami T-wa są ze strony polskiej bogaty koncern węglowy na Górnym Śląsku „Robur", a ze strony szwedzkiej grupa importerów węglowych. Siedzibą T-wa jest Gdynia, gdzie dzierżawi ono od rządu duży pas nabrzeża. T-wo poczyniło szereg kosztownych inwestycyj, jak krany przeładunkowe, wywrotnice wagonowe i t.d. Polskarob dysponuje dzisiaj 5-ma okrętami a mianowicie: Robur I, III, IV, V i VI (Robur II zaginął na morzu). Nośność tych statków wynosi 15 tys. tonn.

„Polskarob", dzięki swej energji i instalacjom portowym, rozwinęła znakomicie swoją działalność eksportową, albowiem miesięczny przeładunek na molo węglowem Robura dochodzi dzisiaj do 140 tys. tonn, kiedy w r. 1927 wynosił zaledwie 35.000 t. Oba przedsiębiorstwa t. zn. „Żegluga Polska" i „Polskarob" rozporządzają 22-ma jednostkami o około 45.000 tonn. „Robur" przewozi wyłącznie węgiel, „Żegluga Polska" transportuje węgiel, drzewo, rudy, tomasówki, fosfaty, złom żelazny, koks i t. d.

T-WA ŻEGLUGOWE O KAPITALE MIESZANYM.

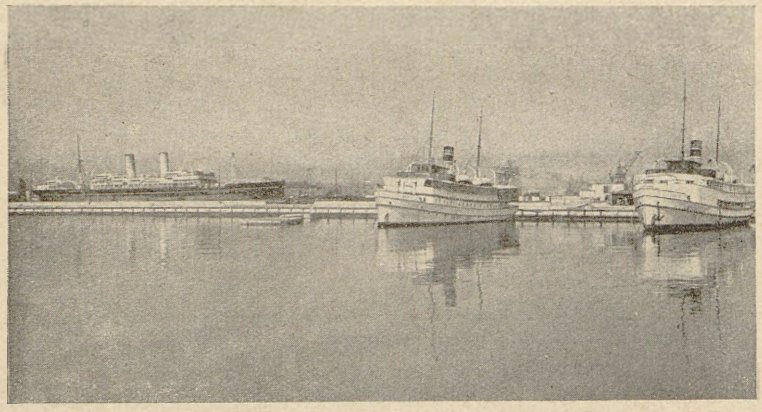
Celem opanowania choćby częściowo dochodów, płynących z frachtów morskich, rząd polski nie ograniczył się jedynie do państwowego przedsiębiorstwa. Z końcem roku 1928 powstało Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe z 75% udziałem rządu polskiego i 25% udziałem angielskiego T-wa Żeglugowego Ellerman Wilson Line. T-wo rozporządza 6-ma statkami parowemi, a mianowicie: „Premier" o 3.950 t rej. b., „Łódź" — 3.510 t, „Warszawa" — 3.440 t, „Rewa" — 3.220 t, „Lwów" — 1900 t i „Lublin" — 1900 t. Statki te utrzymują regularną komunikację pomiędzy Gdynią a Anglją, a przeznaczone są głównie do eksportu produktów spożywczych, jak: jaja, bekony, masło, szynki, ryż, cukier i t. d. Importują zaś maszyny, towary kolonjalne, przędzę, wełnę, tytoń i różną drobnicę.

Powstanie Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego odegrało bardzo ważną rolę. Towarzystwo zdobyło bowiem na stałe dla naszych produktów spożywczych Anglję.

Poza tem przewoziło ono do końca r. 1930 na swych statkach pewną ilość emigrantów polskich, jednak tylko do głównych portów emigracyjnych w Europie.

POLSKIE TRANSATLANTYCKIE T-WO OKRĘTOWE LINJA GDYNIA-AMERYKA.

W początkach r. 1930 rząd polski zawarł umowę z duńskiem T-wem Okrętowem „The East Asiatic Co." Obie strony założyły spółkę o kapitale zakładowym 9 miljonów złotych, na który „Żegluga Polska" wyłożyła 4.700.000 złotych, Duńczycy 4.300.000 zł. Spółka ta nabyła Bałtycko-Amerykańską Linję (pozostającą dotychczas w ręku Asiatic Co.),



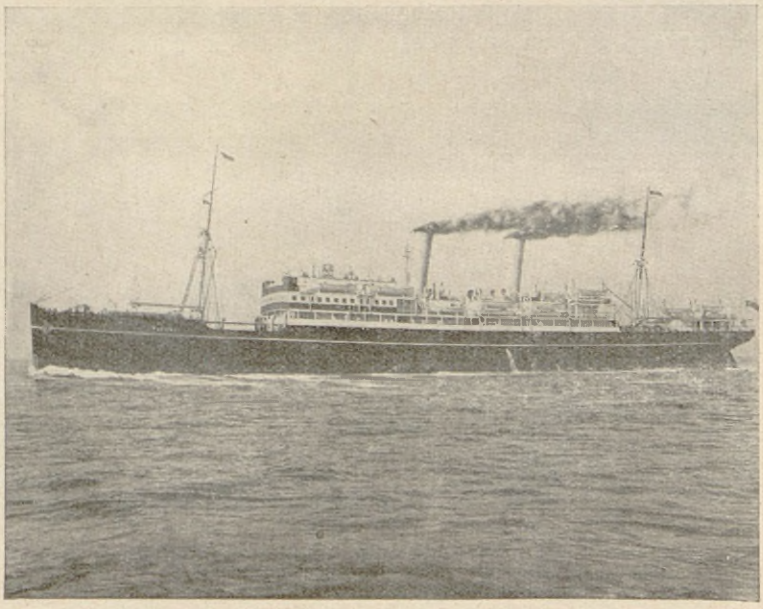
Statki P. P. „Żegluga Polska" — „Gdańsk" i „Gdynia" (na prawo) i Polskiego Tow. Transatlantyckiego „Polonia" (na lewo) w porcie.

a w szczególności 3 statki: „Polonia" — 15.000 tonn wyporności, „Kościuszko" — 12.000 t oraz „Pułaski" — 12.000 t.

Spółka ta utworzyła regularną linję okrętową pomiędzy Gdynią a St. Zjednoczonemi i Kanadą, a zajmuje się przewozem emigrantów polskich oraz towarów bezpośrednio do portów Północnej Ameryki. Rozporządzając 3-ma jednostkami o blisko 40.000 tonnażu, Polskie Transatlantyckie T-wo Okrętowe—Linja Gdynia—Ameryka Sp. Akc. (tak brzmi jego oficjalna nazwa) rozwiązuje częściowo najważniejsze zagadnienia polskiego ruchu emigracyjnego.

ZARZĄDZENIA W SPRAWACH EMIGRACJI.

Dążąc do uregulowania kwestji emigracyjnej i ochrony podróżnych od nadużyć agentów, rząd polski wydał w końcu listopada 1930 r. rozporządzenie, na mocy którego cały ruch emigracyjny do Ameryki Północnej, kierowany na porty polskie t. j. Gdynię i Gdańsk, odbywa się bezpośrednio do portów Ameryki Północnej, z wyłączeniem t. z. linij łamanych, które zmuszały podróżnych do przesiadania się na inne statki w portach europejskich. Odtąd przewozem emigrantów zaj-



„Pułaski“ — statek pasażersko-towarowy.

mować się będą statki polskie T-wa Gdynia—Ameryka, oraz te tylko obce parowce, które zobowiążą się przewieść ich bezpośrednio do portów Ameryki Północnej.

OGÓLNY TONNAŻ.

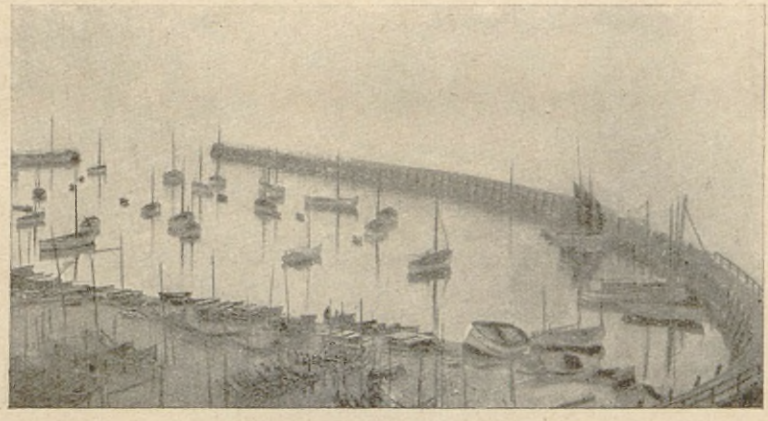
Omówiliśmy dotychczas cztery instytucje żeglugowe, które charakteryzują się tem, że są albo wyłącznie własnością państwową (Żegluga Polska), albo mieszane (Polsko-Brytyjskie T-wo Okręt., Linja Gdynia — Ameryka), albo też prywatne w 100% jak Polskarob. Wszystkie parowce wymienionych linij chodzą pod polską banderą. Zestawiając ogólny tonnaż

rej. br. tych statków oraz uwzględniając tonnaż niektórych statków pomocniczych dojdziemy, że ogólny tonnaż statków, płynących pod polską banderą w momencie obecnym, wynosi 69.820 tonn.

W najbliższym czasie w basenach gdyńskich staną też statki koncernu Progress, następnie dwa parowce 3.000 tonnowe kopalni węgla Skarboferm.

BEZPOŚREDNIE I POŚREDNIE POŁĄCZENIA GDYNI.

Jest rzeczą jasną, że pozostający do dyspozycji Polski, powyższy tonnaż rej. br. załatwia nasze morskie potrzeby jedynie w drobnej części, to też władze nasze zawierają umowy



Port rybacki w Helu.

z zagranicznemi przedsiębiorstwami, które utrzymują kontakt Gdyni z ważniejszemi portami zamorskiemi. I tak francuska linja okrętowa „Chargeurs Reunis“ na statkach „Krakus“ i „Światowid“ utrzymuje stałą komunikację między Gdynią a portami Ameryki Południowej[1]). Amerykańska zaś linja „American Scantic Line“ łączy regularnie Gdynię z Nowym Jorkiem.

Gdynia ma połączenia regularne: z Anglją (Londyn, Hull zapomocą Pol.-Bryt.-T wa), Szwecją, z portami wschodniego Bałtyku, jak Libawa, Tallin, Ryga, Helsingfors zapom. „Żeglugi Polskiej“), z Ameryką Północną (zapom. Linji Gdynia—Ameryka oraz American Scantic Line), pośrednio przez Tow.

[1]) W związku z ograniczeniami emigracyjnemi wstrzymano chwilowo komunikację regularną.

francuskie Chargeurs Reunis z portami Południowej Ameryki. W lutym 1931 r. uruchomiono też stałą linję pomiędzy Gdynią a Meksykiem. Statki tej linji odchodzą co dwa tygodnie.

Połączenia nieregularne są nawiązane ze wszystkiemi portami bałtyckiemi, morza Północnego i przez Atlantyk — morza Śródziemnego, a dalej ku wschodowi — z portami indyjskiemi (ryż) oraz chińskiemi (oleje).

VIII.

## INSTYTUTY BADAWCZE, ORGANIZACJE NAUKOWE I PROPAGANDOWE.

### ZADANIA I CELE MORSKICH INSTYTUTÓW NAUKOWYCH.

W krajach nadmorskich istnieją od dawien dawna wielkie instytuty naukowe, których celem jest pogłębianie wiedzy o morzu. Zakres prac tych instytutów jest bardzo rozległy. I tak jeżeli chodzi o morze jako żywioł, poddawane są badaniom zagadnienia, dotyczące prądów morskich, pomiarów głębokości, temperatury, przejrzystości oraz procesu zamarzania wód morskich. Niemniej ważne jest poznanie i opisanie właściwości dna morskiego pod względem florystycznym oraz stopniem zakotwiczenia. Dalej idą badania nad procentem zasolenia wód, z czem łączy się kwestja rybołówstwa, albowiem spostrzeżenia nad zasoleniem, temperaturą i głębią wód, ukształtowaniem się dna morskiego oraz ilością planktonu czyli miękkiemi wyrostkami, któremi karmi się drobnica rybna, dają wskazówki, jak należy prowadzić gospodarkę rybną na wybrzeżu.

Doniosłe znaczenie dla celów nawigacyjnych mają obserwacje astronomiczne i meteorologiczne, które dla żeglugi stanowią pierwszorzędny czynnik orjentacyjny.

### KONSERWACJA WYBRZEŻY.

W sprawach, dotyczących wybrzeży morskich, na pierwszy plan wysuwa się ich konserwacja. Jest ona u nas tem ważniejsza, że wybrzeże nasze jest w całej swej prawie rozciągłości piasczyste, a więc ulegające bardzo silnie wpływom żywiołowym. Dość nadmienić, że półwysep Hel, dziś już jednolity, stanowił jeszcze przed kilkuset laty szereg odrębnych wysepek, a w swej całości został zbudowany przez morze. Dzięki tej pracy morza, polegającej na pędzeniu ku wybrzeżom przez prądy morskie wielkich ław piasku, Holandja przystąpiła do

osuszenia wcale dużej zatoki morskiej p. n. Zuidersee i uzyskała w ten sposób kilka tysięcy kwadratowych kilometrów lądu. W tych warunkach praca morza jest dla ludzkości dobroczynna.

Są jednak zjawiska wręcz przeciwne. Wiatry morskie kruszą częstokroć nadbrzeżne piaskowe skały, zwiewają i w głąb pędzą piaski ruchome, ułatwiając w ten sposób wdzieranie się morza w lądy. Stąd wynika konieczność umocnienia wybrzeży, zasilenie ich odporną roślinnością, która, jak w kleszczach, trzyma zwiewne łachy piasczyste. A wymaga to niezwykłej czujności, dużej specjalizacji i środków. W krajach bogatych wznosi się na zagrożonych od-



Leśniczówka i szkółka leśna w Karwi.
Hodowla traw, używanych do umacniania wybrzeża.

cinkach potężne tamy, które neutralizują burzycielską w tym przypadku siłę żywiołów. W tych warunkach współżycie z morzem jest nieustanną walką człowieka z potężną mocą przyrody.

OBRONA PORTÓW.

Nieporównanie bardziej zajadłą i zaciekłą musi być ta walka wtedy, kiedy chodzi o obronę, wzniesionych przez niestrudzoną rękę ludzką, portów. Walka nie ustaje tu ani na chwilę, albowiem dojście do portów musi być zapewnione. Pod tym względem w korzystnem położeniu znajduje się Gdynia, któ-

rą omijają prądy morskie, natomiast Gdańsk walczy z zasypiskiem piaskowem u wejścia do swoich wrót, co jest zresztą, zdaje się, jedyną ujemną stroną jego geofizycznego położenia.

WALKA CZŁOWIEKA Z CZŁOWIEKIEM.

To co dotychczas powiedzieliśmy o pracy instytutów morskich jest tylko częścią ich badań. Walka człowieka z naturą jest mniej skomplikowana, albowiem opiera się na pewnych stałych metodach i zasadach. Trudniejszą jest ona w tych wypadkach, kiedy przeciwko sobie występują państwa nadmorskie w zakresie gospodarczym, a więc kiedy zaczyna się walka człowieka z człowiekiem, państwa z państwem.

Siłą rzeczy poddane być muszą wtedy ścisłym badaniom zagadnienia eksportu i importu, rozbudowy floty handlowej, zakładania względnie ulepszania istniejących portów, ich zasięgu oceanicznego oraz wyposażenia technicznego w porównaniu z innemi państwami, międzynarodowych umów nawigacyjnych i t.d. i t.d. Bardzo ważne są również porównania intensywności pracy portów na podstawie danych statystycznych wszystkich państw, przyczem wnioski, które się nasuwają, wskazują drogi obrony interesów państwa, czyli regulują t. zw. politykę morską danego kraju.

W ten sposób wyniki badań morskich instytutów naukowych pod względem gospodarczym stanowią podstawę konkurencyjnej walki gospodarczej pomiędzy poszczególnemi państwami i ich portami.

PRÓBY ZORGANIZOWNIA INSTYTUTU W POLSCE.

Próby zorganizowania Instytutu Morskiego na miarę zagranicznych datują się już od roku 1920. Inicjatywa wyszła równocześnie z Warszawy i Poznania. Głównie czynnym był Poznań i jego Instytut Geograficzny przy Uniwersytecie. Niestety, Instytut z rozmaitych powodów nie mógł się rozwinąć. W roku 1922, staraniem Ministerstwa b. Dzielnicy Pruskiej, powołano do życia Morskie Laboratorjum Rybackie na Helu.

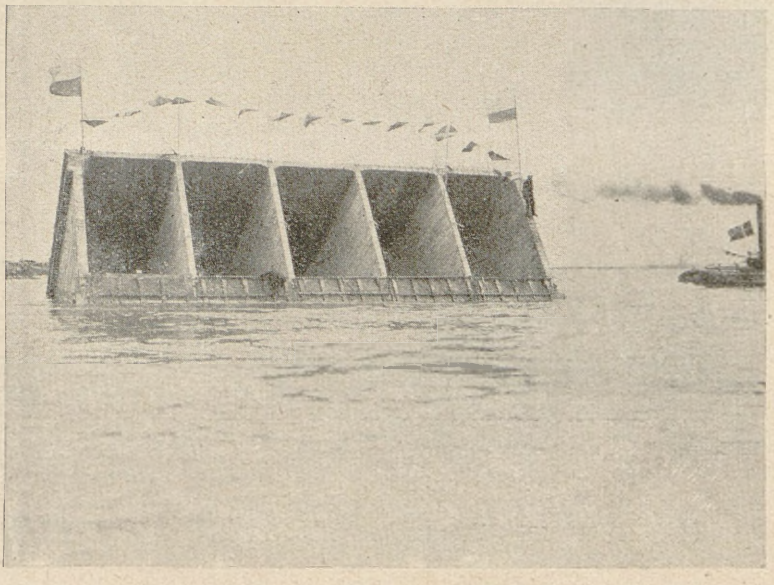
Miało ono być zalążkiem przyszłego Instytutu Morskiego. Kierownictwo powierzono Uniwersytetowi Poznańskiemu. Laboratorjum w miarę możności finansowej rozpoczęło żywą działalność. Również, niestety, nie na długo. Po zlikwidowaniu Ministerstwa b. Dzielnicy Pruskiej, zostało ono przy-

dzielone do Ministerstwa Rolnictwa, a rolę jego ograniczono do badań praktycznych.

Nie posiada więc Polska dotychczas instytutu morskiego, zorganizowanego na skalę innych państw nadmorskich. Praca jest jednak prowadzona na poszczególnych odcinkach, a życzyć sobie należy, aby odcinki te jak najrychlej połączyły się razem.

BIURO HYDROGRAFICZNE MARYNARKI WOJENNEJ.

I tak, poza Laboratorjum Helskiem, Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej z siedzibą w Gdyni sporządza mapy



Keson holowany przez statek. Kesony zatapia się wypełnione kamieniami. Stanowią one fundament dla nabrzeży.

morskie, przeprowadza obserwacje nad zboczeniem magnetycznem i t. d.

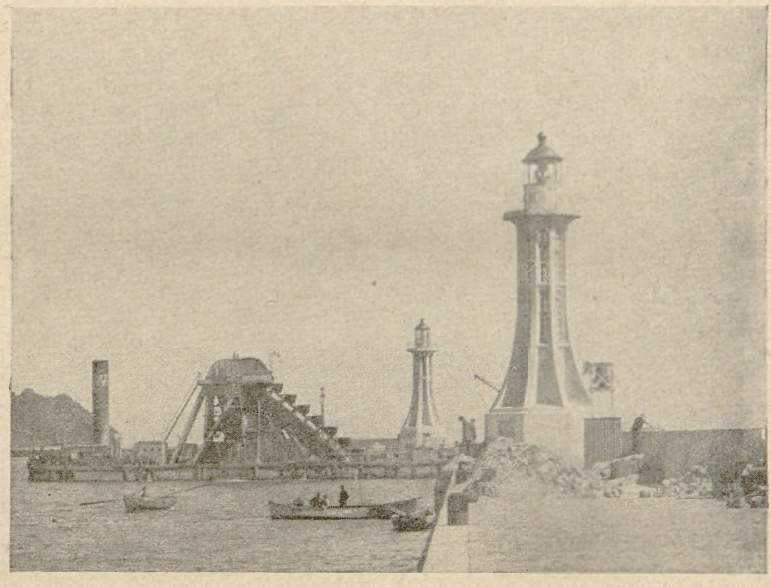
INSTYTUT BAŁTYCKI.

Jedną z najpoważniejszych naukowych organizacyj morskich jest Instytut Bałtycki z siedzibą w Toruniu. Powstał on z inicjatywy prywatnej kilku wybitnych obywateli wielkopolskich i pomorskich w r. 1925 i jak dotąd nie korzysta prawie zupełnie z pomocy rządowej, opierając swój byt na dotacjach oraz składkach społeczeństwa. Ten stan rzeczy

utrudnia oczywiście Instytutowi systematyczną pracę i uszczupla ramy jego działania.

Jakie są cele Instytutu Bałtyckiego?

1) Najogólniej pojęta praca naukowa nad badaniem polskiego wybrzeża z punktu widzenia interesów polskich.
2) Uświadamianie społeczeństwa o nierozerwalności Pomorza z Polską.



Latarnia morska w Gdyni, obok draga czerpakowa pogłębiająca wejście do portu.

3) Potęgowanie ekspansji gospodarczej w kierunku morza.
4) Współudział nauki polskiej w dziedzinie badań naukowych nad Bałtykiem, morzami i oceanami.

ZABARWIENIE POLITYCZNE.

Jeżeli przyjrzymy się bliżej powyższym punktom, uderzy nas, poza celami ściśle naukowemi, w pewnej mierze ich charakter polityczny. To zabarwienie polityczne wynikło ze stosunków, w jakich Polska znalazła się prawie bezpośrednio po zawarciu i podpisaniu traktatu wersalskiego. Zaledwie bowiem przebrzmiały grzmoty dział na froncie zachodnim, zaczęły się potęgujące się z każdym rokiem, miesią-

cem, dniem prawie ataki Niemiec, mające na celu rewizję granic zachodnich naszego państwa, a przedewszystkiem likwidację t. zw. korytarza pomorskiego, który odgrodził Rzeszę Niemiecką od Prus Wschodnich. A ponieważ Niemcy nie mogli już poprzeć swoich żądań orężem, więc zarządzili mobilizację uczonych, historyków, statystów, geografów i etnografów, którzy w szeregu publikacyj i dzieł mieli przekonać świat, jak wielka im się stała krzywda dziejowa. Wysuwano przytem groźbę, że w razie niespełnienia ich życzeń, a przedewszystkiem w razie jeżeli mocarstwa światowe nie zlikwidują na rzecz Niemiec Pomorza, przestaną płacić odszkodowania wojenne, a za nastroje mas nie ręczą.

Po straszliwym krwi rozlewie, jakiego widownią była Europa od 1914 — 1918 r., rozpoczęła się więc nowa wojna, narazie bezkrwawa, o oderwanie od Polski Pomorza, odcięcie naszego państwa od wybrzeży, a więc dążąca do zniweczenia podstaw niepodległości naszego kraju.

## ODPOWIEDŹ INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO.

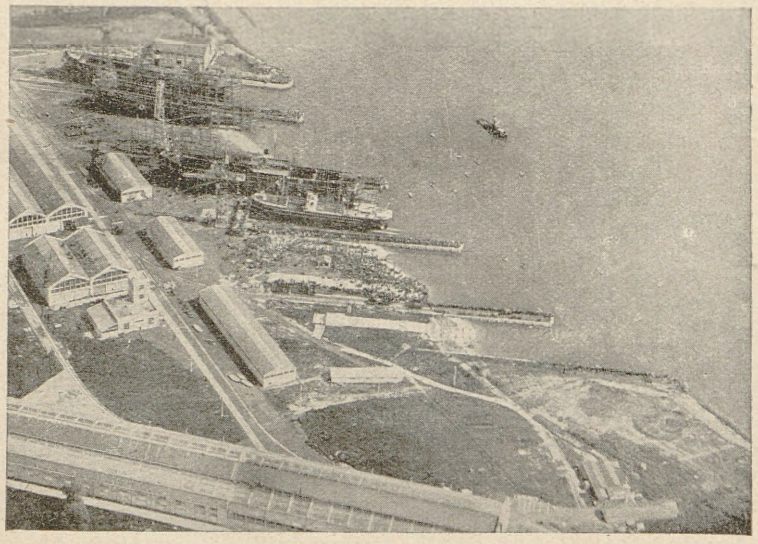
Na wojnę tę, wytoczoną przed forum światowe, Polska nie mogła być głucha, chociażby z tych powodów, że przeciwnik nasz, nie licząc się z żadnemi względami natury moralnej i etycznej, fałszował statystykę, wysnuwał wnioski historyczne, oparte na jaskrawem kłamstwie, w żywe oczy zapierał, że istnieją gdzieś nad wybrzeżem jakiekolwiek polskie osiedla, że Kaszubi — to Niemcy „o swoistem narzeczu“, że odjęcie Prus Wschodnich — to niepowetowana strata dla międzynarodowego układu stosunków gospodarczych, itd., itd. Kłamstwa te, rozdymane potężną tubą prasy niemieckiej na cały świat, znalazły, niestety, tu i ówdzie posłuch. Tem bardziej należało je odeprzeć. Inicjatywa pod tym względem znalazła się w ręku Instytutu Bałtyckiego. Nie znaczy to, aby sam Instytut, ograniczony tak małemi środkami, wykonał całą pracę odporną. Jednak był on duszą całej akcji. Wnet też polski świat naukowy wystąpił z szeregiem wybitnych dzieł, a rola jego była w tym przypadku łatwiejsza, gdyż broniła dobrej i słusznej sprawy. Instytut, zmuszony wyjść z ram ogólno naukowych, swoją działalność rozdwoił, a więc z jednej strony stał się naukowym obrońcą Pomorza pod każdym względem, z drugiej wskazywał krajowi jego morskie możliwości rozwojowe.

Wyniki tych prac naukowych, wykazujących urojone pretensje Niemiec do Pomorza, w wysokim stopniu sparaliżowały zakusy Niemiec w opinji europejskiej i światowej.

ORGANIZACJA INSTYTUTU.

Dotychczasowa organizacja Instytutu Bałtyckiego przedstawia się następująco: na czele Instytutu stoi Dyrektor naczelny, któremu podlegają 3 wydziały: etnograficzny, polityki morskiej oraz wydawniczy. W każdym z wydziałów funkcjonują komisje fachowe, powoływane przez Dyrektora, a to w miarę aktualności zagadnień. Wszystkie wydziały mają swoich członków-korespondentów wśród całego społeczeństwa, głównie w kołach profesorskich szkół wyższych.

Instytut poszczycić się może szeregiem dzieł naukowych i publikacyj. Nie może nad niemi przejść do porządku dzien-



Francuska Stocznia Okrętów. Nowowybudowane okręty opuszczają suche doki.

nego żaden dziennikarz czy publicysta, mąż stanu czy ekonomista, który chociażby w małym stopniu interesuje się zagadnieniami morskiemi.

DZIAŁALNOSĆ WYDAWNICZA.

Wydawnictwa te, pod ogólnym tytułem: „Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego“, ukazują się w dwóch serjach: Dominium Maris (I serja) oraz Balticum (II serja).

W serji Dominium Maris wymienić należy doskonale opracowaną książkę Wojciecha Stopczyka pod tyt. Handel Międzynarodowy na Bałtyku, dalej H. Strasburgera (b. General-

nego Komisarza Rzplitej w Gdańsku) i A. Siebeneichena „Spór o Gdynię", oraz pracę zbiorową p. t. Obrona Pomorza, w której głos zabrali najwybitniejsi obecnie znawcy spraw morskich z b. Ministrem E. Kwiatkowskim na czele.

W serji Balticum znajdujemy II-tomową pracę zbiorową p. t. Polskie Pomorze (tom I Ziemia i Ludzie, tom II Kultura Pomorza), pracę zbiorową p. t. Przeciw propagandzie korytarzowej, następnie K. Smogorzewskiego: Propaganda korytarzowa zagranicą, J. Mikołajskiego i A. Wodziczki: Zarys fizjograficzny Pomorza, A. Wodziczki: Zabytki przyrody na Pomorzu, J. Kostrzewskiego: Kultura przedhistoryczna Pomorza, A. Fischera: Zarys etnograficzny województwa pomorskiego, M. Rudnickiego: Charakterystyka językowa i nazwy geograficzne Pomorza.

Prace zbiorowe ukazują się pod redakcją Dyrektora Instytu Bałtyckiego p. Józefa Borowika.

Są to prace stojące na bardzo wysokim poziomie naukowym i oparte na źródłowych studjach.

* * *

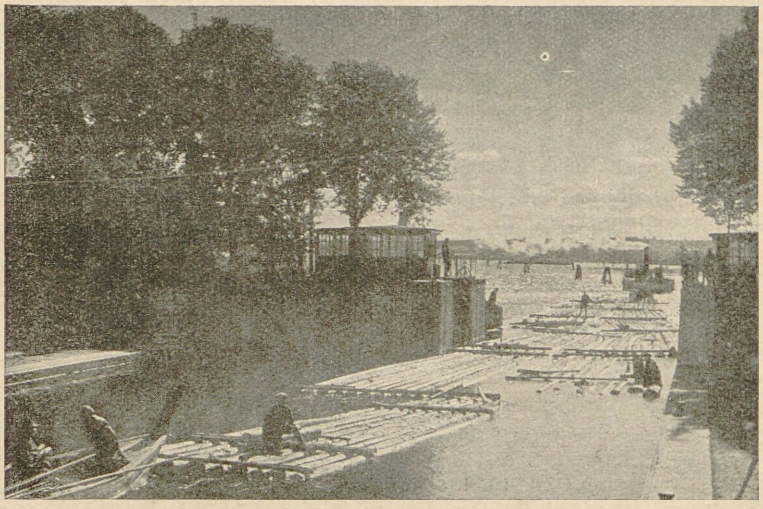
MORSKI URZĄD RYBACKI I SPRAWA RYBOŁÓWSTWA.

Sprawami związanemi ściśle z rybołówstwem opiekuje się, powołany do życia rozporządzeniem Ministra b. Dzielnicy Pruskiej, Morski Urząd Rybacki, z siedzibą w Gdyni, który w r. 1928 podporządkowano Min. Przem. i Handlu. Zadaniem Urzędu jest sprawowanie nadzoru nad rybołówstwem morskiem na wodach terytorjalnych, niedopuszczenie na nie obcych rybaków oraz sprawy ochrony rybołówstwa morskiego i porządku wykonywania połowów. Poza tem Morski Urząd Rybacki w swem obserwatorjum dokonywa spostrzeżeń meteorologicznych i hydrograficznych dla celów żeglugowych.

80 MILJONÓW KILOGRAMÓW ŚLEDZI.

Sprawa rybołówstwa morskiego, jego organizacja techniczna i handlowa stanowi bardzo ważne zagadnienie w zakresie naszego życia gospodarczego. Polska sprowadza olbrzymie ilości ryb z zagranicy, głównie ryb morskich. Dość przypomnieć, że samych śledzi sprowadzamy 80.000.000 kilogramów, a to głównie z Anglji i Norwegji. Państwo polskie wydaje rocznie na zakup śledzi blisko 100 miljonów złotych, a więc sumę bardzo wysoką, która stanowi wybitnie ujemną pozycję w naszym bilansie handlowym. Wzroś-

nie ona jeszcze, jeżeli dodamy różne koszty uboczne, jak koszt załadowania, przewozu, wyładowania, zamagazynowania, a głównie koszty pośrednictwa. Tymczasem ilość wszystkich ryb, złowionych na wybrzeżu polskiem, wynosi rocznie zaledwie 3 miljony kilogramów, wartości około 4 miljonów zł. Słusznie więc pytamy, dlaczego się tak dzieje i czy nie można naszej produkcji rybnej wzmóc o przynajmniej



Ujście Brdy pod Bydgoszczą. Śluza.

jakiś znaczniejszy odsetek (bo o całkowitem zaspokojeniu potrzeb niema narazie mowy).

WYJEDŹMY NA WIELKIE MORZE.

Oczywiście, że możliwość ta istnieje, jednak przy całkowitej zmianie systemu połowów oraz wyposażeniu naszych rybaków w odpowiednie i konieczne przybory łowieckie i statki. Rybacy nasi, którzy dysponują zaledwie małemi łodziami i niedużemi kutrami, a poza tem sprzętem raczej pierwotnym, nie mogą udawać się na szerokie wody morza Bałtyckiego, a głównie Północnego, które obfitują w największą ilość ryb, spożywanych w Polsce. To też typem polskiego rybołówstwa jest dotychczas połów przybrzeżny w obrębie t. zw. wód terytorjalnych. Wodami terytorjalnemi nazywamy nadbrzeżny pas morza, szerokości od 5 do 6 kilometrów, które są własnością państwa i podlegają jego prawom administracyjno-policyjnym. Tych wód terytorjal-

nych posiada Polska przy swym minimalnym terytorjalnie dostępie do morza zaledwie 700 km kwadratowych, wliczając w to całą zatokę Pucką. Nic więc dziwnego, że połowy na tym skromnym obszarze nie mogą dać jakichś poważniejszych rezultatów.

Poza granicami wód terytorjalnych morze jest zupełnie wolne. Mogą więc tam przebywać, dokonywać połowów, badań naukowych i t. d. statki wszystkich narodów i państw na świecie.

### NORWEGJA WZOREM GOSPODARKI RYBNEJ.

Typem kraju zorganizowanego wzorowo pod względem gospodarki rybnej jest Norwegja. Z natury uboga, o niewystarczającej na potrzeby wewnętrzne produkcji zboża, byt swój opiera na trzech czynnikach gospodarczych: 1) eksploatacji miedzi i rudy żelaznej, 2) wyzyskaniu potężnych sił wodnych kraju, dzięki bystro spadającym ku morzu rzekom, 3) rybołówstwu. Dwa pierwsze czynniki przyczyniają się do uprzemysłowienia kraju, szczególnie w zakresie elektrotechnicznym oraz produkcji nawozów sztucznych, jednakowoż najpoważniejszem źródłem dochodu jest eksploatacja rybna. Coprawda pod tym względem natura hojnie wyposażyła Norwegję. Całe jej bowiem długie wybrzeże północno-zachodnie usiane jest małemi wysepkami (w ilości około 15 tys.), które, tworząc tysiące zatok i cieśnin o spokojnych wodach, są znakomitą przystanią dla ryb, ciągnących tu całemi ławicami dla złożenia ikry. Stąd rybołówstwo przybrzeżne jest tam rozwinięte, jak nigdzie indziej na świecie. Ale Norwegowie nie ograniczają się do wybrzeży. Zapomocą swej wielkiej, jak na to małe państwo, floty, sięgającej zgórą $2^1/_2$ miljona tonn, prowadzą intensywną eksploatację na dalekich oceanach, głównie podbiegunowych, i w tym zakresie pracy są wprost bezkonkurencyjni. To też większość floty norweskiej stanowią okręty rybackie. W ostatnich czasach biorą udział w wyprawach samoloty, które obserwują ruch ławic rybnych i zapomocą radja sygnalizują o tem okrętom.

### JAKIE DOCHODY DAJE NORWEGJI RYBOŁÓWSTWO.

O wielkich korzyściach, jakie Norwegja osiąga dzięki rybołówstwu, świadczą ostatnie ścisłe obliczenia, które wykazują 127 miljonów koron norweskich dochodu rocznie. Przemieniając na walutę polską (1 kor. norweska = ok. 2,40 złotych), otrzymamy imponującą cyfrę 304.800.000 złotych, co w stosunku do ludności Norwegji, wynoszącej niecałe 3 mil-

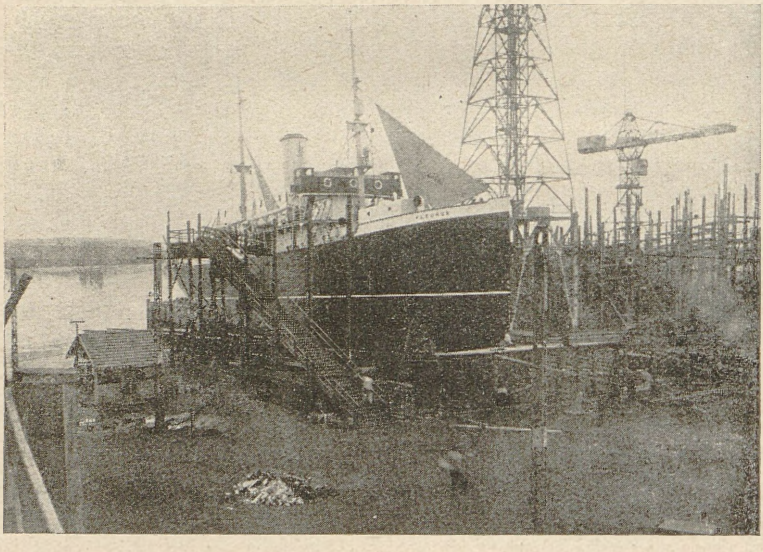
jony, stanowi zgórą 100 złotych na każdego mieszkańca rocznie. Jak wielką jest ta przeciętna, wykaże porównanie z Polską, która przy ludności zgórą 32.000.000 oraz wartości połowów około 4 miljonów złotych, uzyskuje ze swej gospodarki rybnej 8 groszy na głowę!

Czyż w świetle tych cyfr sprawa budowy floty rybackiej nie wysuwa się na jedno z najbardziej palących zagadnień morskich naszego państwa?

* * *

RYBY SŁODKOWODNE W ZATOCE PUCKIEJ.

Dzięki wielkim ilościom wody słodkiej, która wpływa do Bałtyku przez Wisłę, zarówno zatoka Gdańska jak i t. zw.



Statek francuski „Fleurus“ w chwili przed opuszczeniem doku.

Małe Morze czyli zatoka Pucka posiadają bardzo mały stopień zasolenia. Stąd wynika, że mniej w tych miejscach będzie ryb morskich, natomiast znaczną część stanowią ryby częściowo słodkowodne jak łosoś, węgorz i t. d. Są to ryby wysokocenne i idą głównie na eksport. Natomiast innych gatunków morskich, jeżeli chodzi o ich ilość, jest niewiele, a więc śledzi, szprotów, płastug, dorszów, (pomuchl) makreli i t. d. Dopływ ryb do wybrzeża zależy od najrozmaitszych czynników, w których dominującą rolę grają jed-

nak głównie prądy morskie, stan pogody, temperatura wód i t. d.

Dzieje się u nas wręcz przeciwnie, aniżeli np. w Anglji. Wyławia ona, jak już zaznaczono, olbrzymie ilości ryb niskocennych, które albo eksportuje (jak śledzie), albo używa ich jako pewnego rodzaju nawozu sztucznego (niektóre gatunki szprotów), natomiast sprowadza z zagranicy rybę luksusową — u nas ryby luksusowe idą na eksport, a sprowadza się rybę niskocenną.

O DOGODNE BAZY RYBACKIE.

Poza wyposażeniem ludności rybackiej w potrzebny sprzęt morski — sprawą pierwszorzędnej wagi jest danie statkom rybackim bezpiecznego schroniska w portach oraz umożliwienie rybakom dokonywania tranzakcyj na miejscu w odpowiednio urządzonych halach, chłodniach i t. p. I pod tym względem rząd polski zdziałał bardzo wiele. Odnowił i nietylko przystosował do potrzeb porty rybackie w Helu, Jastarni, Pucku, Wielkiej Wsi, ale i w porcie Gdyńskim zbudował basen rybacki tak urządzony, iż rybak, począwszy od naprawy uszkodzonego kutra lub łodzi, aż do sprzedaży towaru, zamrożonego w chłodni — wszystkie swe sprawy załatwić może na miejscu i wprost z Gdyni udać się może na dalszy połów.

Nie potrzeba dodawać, do jakiego stopnia ten stan rzeczy zachęca rybaka do dalszej wytężonej pracy; nietylko czuje on mocny grunt pod nogami, ale i wie doskonale, że nawet w razie jakiegoś niepowodzenia na morzu, a więc uszkodzenia sieci, a nawet jej straty, może uzyskać za pośrednictwem Urzędu Morskiego łatwy i dogodny kredyt czy to w Banku Rolnym, czy w Banku Gospodarstwa Krajowego, które energicznie wspierają wszelkie produktywne poczynania polskiego rybaka.

Ale tu znowu musimy wrócić do naczelnego zadania, omawianego w tym rozdziale: do prac badawczych nad morzem. Rybaka bowiem należy skierować tam, gdzie jego ciężka praca może dać najlepsze wyniki, t. zn. na miejsca zarybione i poza brzegami wód przybrzeżnych. W celu dokonania tych badań, zostały zakupione przez władze dwa kutry, które rozpoczęły już swą pracę badawczą na wielkiem morzu. Oby jak najpomyślniej!

MIĘDZYNARODOWA RADA BADAŃ MORZA W KOPENHADZE.

Są jednak zagadnienia, które nie mogą być rozwiązane tylko w zakresie możliwości badawczych jednego narodu. Chodzi tu o zjawiska, które sprawdzać i badać należy na

rozmaitych punktach mórz; powstają więc międzynarodowe rady badań morskich. Od 25 lat istnieje taka organizacja, obejmująca państwa, położone nad Bałtykiem i Atlantykiem, p. n. „Międzynarodowej Rady Badań Morza“ z siedzibą w Kopenhadze. Od lat 8 Polska reprezentowana jest w niej przez dwóch delegatów: prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego,



Znak orjentacyjny przy wejściu do kanału w Jastarni.

dr. Michała Siedleckiego (obecnie prezesa Rady) oraz Dyrektora Instytutu Bałtyckiego p. J. Borowika. Rok rocznie odbywają się w Ministerstwie Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego konferencje, na których obaj delegaci składają sprawozdania z postępów prac Rady, oraz z badań naszych uczonych na morzu Bałtyckiem. Ostatnia konfe-

rencja, która odbyła się w styczniu 1931 r. w Warszawie, uchwaliła zwrócić się z „apelem do kierowników odpowiednich pracowni naukowych oraz zakładów badawczych w szkołach akademickich, aby dążyli do zainteresowania młodych przyrodników sprawami morza i pracą naukową w dziedzinie badań morskich. Poza tem konferencja uznała za rzecz konieczną i pilną powołanie komisji do opracowania planu stworzenia nad Bałtykiem placówki naukowej, służącej celom zarówno naukowym, jak dydaktycznym oraz praktyczno-rybackim".

Jest to narazie ostatnia oficjalna rezolucja czynników rządowych w sprawie morskich badań naukowych. Z treści jej wynika dążenie do zasadniczego celu, t. j. do stworzenia „Naukowego Instytutu Morskiego" w Gdyni, opartego o rząd, wyposażonego we wszystkie środki techniczne i finansowe. Jednak w starszem społeczeństwie, z którego składa się Komisja, widoczne jest pewne przemęczenie, kiedy wzywa ona młodzież do aktywnego udziału w pracach morskich. A dziwić się temu nie należy. Praca nad organizacją całego Państwa Polskiego po odzyskaniu niepodległości mogła i istotnie pochłonęła olbrzymią większość sił starszego pokolenia. Przychodzi więc teraz kolej na młodzież, która, wychowana w polskich szkołach, widząc dookoła siebie niezmierzone wprost tereny pracy, walk i zwycięstw dla własnego państwa, powinna stanąć pod sztandarem naukowym i wnieść do pracy młodzieńczy entuzjazm, dzielność i rycerskość. A idzie o to, aby wybrzeże polskie na zawsze przy Polsce zostało i aby dzięki własnej nauce, doświadczeniu i pracy, stanąć na arenie państw morskich wśród innych narodów, jak równi z równymi.

### LIGA MORSKA I RZECZNA.

Kwestją popularyzacji tych wszystkich zadań, jakie Polska ma do spełnienia jako państwo morskie, zajęła się silna już dzisiaj i bardzo zasłużona organizacja — „Liga Morska i Rzeczna"; poza tem naczelnem jej zadaniem jest skierowanie uwagi jak najszerszych mas społeczeństwa ku morzu i związanym z niem zagadnieniom. Liga zadania te chlubnie spełnia. Organem jej jest wydawany od 7 lat miesięcznik „Morze", który jest dzisiaj ogólnie znany i doszedł stosunkowo w niedługim czasie do poważnej cyfry kilkudziesięciu tysięcy prenumeratorów. Liga jest instytucją społeczną i utrzymuje się dzięki składkom członków, których liczba wzrasta bardzo poważnie.

POSTULATY OSTATNIEGO WALNEGO ZJAZDU.

Aby dać szkic działalności Ligi, jej dążeń i kierunków ideowych, przedstawimy ją krótko w świetle uchwał i rezolucyj ostatniego Walnego Zjazdu delegatów, który się odbył w październiku 1930 r. w Gdyni.

Walny Zjazd żądał:

Stworzenia przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu specjalnej rady dla spraw żeglugi śródlądowej (budowa kanałów, uspławienie i regulacja rzek), której rozwój ma doniosłe znaczenie dla naszego przemysłu, handlu i rolnictwa;

poparcia przez rząd akcji tworzenia mniejszych przedsiębiorstw żeglugi morskiej, powstających z inicjatywy prywatnej;

dokonywania kontroli technicznej okrętów polskich, zapisanych do Lloydu niemieckiego lub angielskiego, przez inżynierów polskich, a nie jak dotychczas — niemieckich względnie angielskich;

powołanie do życia komitetu, składającego się z najwybitniejszych fachowców, którego zadaniem będzie fachowe opracowanie warunków i planów budowy własnej polskiej stoczni na terenie portu Gdyni;

zorganizowania stałego schroniska dla członków Ligi w Gdyni;

rozpoczęcia energicznej akcji, zarówno na terenie ciał ustawodawczych, jak i wykonawczych, celem uzyskania jak najwyższych kredytów na budowę floty wojennej;

wysłania w tym celu specjalnej delegacji do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej oraz Marszałka Józefa Piłsudskiego, którym przedstawi konieczność rozbudowy floty wojennej, zdolnej zabezpieczyć nienaruszalność granic zgodnie z mocarstwowem stanowiskiem Rzeczypospolitej".

Poza tem zredagowano na zjeździe następującą odezwę do społeczeństwa!

„Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej wzywa społeczeństwo do większego zainteresowania się flotą wojenną, bowiem „niema Polski bez morza i niema morza bez floty wojennej". Powszechne zrozumienie potrzeby posiadania floty wojennej jest dziś jednym z najważniejszych dylematów naszej polityki państwowej. Stworzeniem floty wojennej zadokumentujemy wobec świata, że Pomorze było, jest i będzie polskie, że bronić go będziemy do ostatniej kropli krwi. Namyśli się wówczas dobrze ten, kto na wybrzeże nasze porwać się ośmieli! Pamiętajmy też, że flota wojenna

jest najważniejszym czynnikiem siły, suwerenności, wolności i dobrobytu tak Państwa, jak i Narodu.

Dlatego też uznanie potrzeby posiadania floty wojennej winno się wyrazić w życzliwem i troskliwem ustosunkowaniu się społeczeństwa do marynarki wojennej oraz podtrzymanie zbiórek, prowadzonych w kraju na okręty wojenne".

Zarówno w uchwałach Walnego Zjazdu Delegatów jak i w wydanej przezeń odezwie do społeczeństwa znajdujemy, podobnie jak i w zakresie prac Instytutu Bałtyckiego, poza momentami gospodarczemi, silny akcent polityczny. Powody tych akcentów omówiliśmy bardziej szczegółowo przy sprawozdaniu z działalności Instytutu Bałtyckiego.

W pierwszym ustępie odezwy Zjazdu czytamy słowa: „Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej" i t. d.

LIGA MORSKA I RZECZNA LIGĄ MORSKĄ I KOLONJALNĄ.

Uderza nas to o tyle, że dotychczas mówiliśmy o Lidze Morskiej i Rzecznej. Należy więc wyjaśnić, że zjazd dokonał fuzji (połączenia) Ligi Morskiej i Rzecznej ze Związkiem Pionierów Kolonjalnych, (którego działalność omawiamy szczegółowo w rozdziale: „Emigracja"). Odtąd więc organizacja nazywa się „Liga Morska i Kolonjalna", z tem jednak, że sprawy rzeczne, komunikacji śródlądowej i t. d. stanowią w dalszym ciągu, jak świadczy o tem 1 punkt uchwały Walnego Zjazdu, specjalną troskę Ligi.

Po dokonaniu połączenia obu organizacyj, uchwalono na Walnem Zebraniu wnioski b. Związku Pionierów, w których zażądano:

1) stworzenia linji bezpośredniej komunikacji Gdynia-Paranagua oraz Gdynia-Iquitos,

2) skierowania polityki naszych karteli na tereny polskiej ekspansji gospodarczej,

3) wyjednania odpowiednich kredytów,

4) stworzenia w wyższych uczelniach wydziałów kolonjalnych,

5) założenia Banku Kolonjalnego,

6) opracowania programu prac z zakresu kolonjalnego dla Okręgów i Oddziałów Ligi.

Następnie w związku z polityką kolonjalną i emigracyjną wysunięto szereg dezyderatów, jak unje gospodarcze, kondominja gospodarcze, obrona emigrantów przed wyzyskiem agentów obcych i t. d.

Dla szczupłości miejsca w niniejszej pracy nie możemy wyszczególnić szeregu innych jeszcze, często daleko idących wniosków i postulatów. To jednak co podaliśmy, stanowi już samo przez się potężny zrąb pracy, której podołać może

jedynie dobrze zorganizowane i świadome celu społeczeństwo. Bo jeżeli idzie o rząd, to Walny Zjazd Ligi Morskiej i Kolonjalnej, składając jednomyślnie naczelne władze organizacji w ręce Wiceministra Przemysłu i Handlu p. Józefa Kożuchowskiego, jako Prezesa Rady Głównej, oraz Generała Dywizji p. Gustawa Orlicz-Dreszera, jako Prezesa Zarządu, wybrał najlepszą drogę, zmierzającą do realizacji wysuniętych zadań i celów. Idzie więc o społeczeństwo. Dlatego też powtarzamy na tem miejscu hasło Ligi: każdy prawy obywatel, któremu zależy na tem, aby państwo nasze osiągnęło mocarstwowe stanowisko — powinien być członkiem Ligi i wszystkiemi siłami poprzeć jej dążenia.

W kierunku budowy floty wojennej i handlowej działała też przez szereg lat inna instytucja a mianowicie: Komitet Floty Narodowej, powołany do życia dn. 16 lutego 1927 r. W skład prezydjum wchodzili najwybitniejsi przedstawiciele rządu i ciał ustawodawczych, poza tem powołano do współpracy delegatów izb przemysłowo-handlowych oraz przedstawicieli innych instytucyj, zainteresowanych w handlu morskim.

Komitet Floty Narodowej położył znaczne zasługi w zakresie propagandy i popularyzacji zagadnień morskich wśród szerokich warstw społeczeństwa polskiego i przyczynił się do budowy pięknego statku szkolnego „Dar Pomorza".

Ze względu na indentyczność celów obu instytucyj, Komitet Floty Narodowej został w r. 1931 zlikwidowany, a zakres jego działalności przejęła Liga Morska i Kolonjalna.

* * *

PAŃSTWOWY INSTYTUT EKSPORTOWY.

Organizacją badawczo-naukową a równocześnie wybitnie ważną placówką dla życia gospodarczego Polski jest Państwowy Instytut Eksportowy, z siedzibą w Warszawie, przy Min. Przemysłu i Handlu.

Powołany do życia rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 17 września 1927 r. ma zadanie następujące:

1) badanie możliwości i warunków eksportu dla poszczególnych produktów polskich i udzielanie odnośnych informacyj sferom zainteresowanym,

2) inicjowanie i ulepszanie eksportu oraz współdziałanie w tworzeniu organizacyj eksportowych,

3) inicjowanie i projektowanie środków pomocy państwowej dla eksportu,

4) podejmowanie inicjatywy i współdziałanie w sprawie standaryzacji artykułów eksportowych oraz w zakładaniu urządzeń pomocniczych dla eksportu,

5) opinjowanie na życzenie Ministra Przemysłu i Handlu projektów ustaw i rozporządzeń, dotyczących handlu zagranicznego,

6) wykonywanie na zlecenie Ministra Przemysłu i Handlu wszelkich innych czynności związanych z handlem zagranicznym,

7) progagowanie wytwórczości eksportowej w kraju i propaganda polskiego handlu zagranicą.

Instytut podległy jest Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Na czele stoi Dyrektor, władzę nadzorczą zaś sprawuje Rada Państwowego Instytutu Eksportowego, która ma za zadanie: kontrolę nad wykonaniem działalności Instytutu, układanie jego preliminarzy budżetowych, otwieranie oddziałów, opinjowanie projektów ustaw i t. d.

W miarę aktualności poszczególnych zagadnień gospodarczych, Dyrektor Instytutu ma prawo zwoływania specjalnych komitetów doradczych.

Państwowy Instytut Eksportowy zajmuje się zagadnieniami gospodarczemi zarówno w zakresie spraw kontynentalnych jak i morskich.

### Organizacja Instytutu.

Organizacyjnie dzieli się Instytut na 3 wydziały, a mianowicie: Wydział Ogólny, w skład którego wchodzą referaty: wydawniczy, prasowy, kredytowy, taryfowo-celny, oraz 2 wydziały t. zw. branżowe, a więc Wydział Przemysłowy (z referatami włókienniczym, chemicznym, maszynowym i t. d.) oraz Rolny (referaty: zbożowo-roślinny, produkcji zwierzęcej i t. d.). W istocie jednak działalność poszczególnych wydziałów nie jest ściśle ograniczona; zakres bowiem prac związany jest z aktualnością bieżących zagadnień, które częstokroć, siłą rzeczy, mają również i charakter polityczny.

Instytut posiada zarówno w kraju jak i zagranicą szereg korespondentów własnych, którzy komunikują o najważniejszych zdarzeniach gospodarczych na powierzonym im terenie. Poza tem pozostaje on w ścisłej współpracy z naszemi placówkami konsularnemi, podlegającemi Ministerstwu Spraw Zagranicznych. W danym przypadku obowiązki korespondentów Instytutu spełniają radcowie handlowi naszych przedstawicielstw zagranicznych.

### Trzy kierunki pracy.

Streszczając wymienione w 7 punktach zadania Instytutu można ustalić, iż bieg pracy idzie w trzech kierunkach: 1) informacyjnym, 2) opinjodawczym, 3) propagandowym. Główne te kierunki omówimy pokrótce.

**Dział informacyjny.**

Jeżeli idzie o dział informacyjny, to prace Instytutu podobne są do redakcji wielkiego dziennika (nie tygodnika, miesięcznika lub innego pisma perjodycznego!) gospodarczego. Instytut musi się interesować i wiedzieć o wszystkiem: o chwilowym czy obliczonym na dłuższy czas popycie w krajach zagranicznych na te produkty, jakie wytwarzamy w Polsce, o możności ich eksportu i środkach walki konkurencyjnej; o wygasaniu międzynarodowych umów handlowych, względnie o zmianie pewnych klauzul, dzięki którym Polska mogłaby uzyskać możność zdobycia albo czasowego opanowania rynku zagranicznego; o cenie frachtów morskich i taryf kolejowych oraz wyzyskania ich rozpiętości celem osiągnięcia najniższych warunków przewozu towaru polskiego; o nowozawartych międzynarodowych traktatach handlowych; o nowych terenach dla eksportu i t. d.

Informacje te, których wartość, podobnie jak w dzienniku są tem cenniejsze, im są szybsze i możliwie dokładne, dają rządowi możność dokonania konkretnych posunięć gospodarczych i to często w wypadkach, kiedy chodzi o wielkie zyski dla kraju względnie uratowanie go od wielkich strat.

W tym charakterze Instytut jest najbliższym doradcą rządu, a jego prace sięgają daleko poza granice ściśle ujętego eksportu, wnikają one bowiem raczej w dziedzinę ekspansji gospodarczej całego państwa.

**Dział opinjodawczy.**

Niemniej ważna jest rola Instytutu, jako organizacji opinjodawczej. W tym zakresie, na podstawie codziennych i ścisłych badań oraz nabytego doświadczenia, wypowiada on swe zdanie o zjawiskach gospodarczych, dotyczących zarówno kraju jak i zagranicy. A zjawiska te występują częstokroć niespodzianie, nagle, z dnia na dzień i zmuszają rząd do zajęcia wobec nich stanowiska zgodnego z interesem kraju, bezpośrednio po ich wyłonieniu się. Są to sprawy często bardzo zawikłane, bardzo trudne i najróżnorodniejsze, że wspomnimy z zagadnień międzynarodowej polityki gospodarczej dumping sowiecki, dalej kwestje rozejmów celnych, polityki taryfowej, zatargów eksportowych (jak np. szykan weterynaryjnych i t. d.). Ale i w zakresie wewnętrznym jak w sprawie zniżki cen, zainicjowanej przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na początku r. 1931, Instytut wypowiedział swe fachowe zdanie.

### Dział propagandy.

Trzecią zasadniczą dziedziną pracy Instytutu Eksportowego jest dział propagandy. Jest on może najsłabiej dotychczas rozwinięty, albowiem wymaga wielkich środków pieniężnych. Propaganda, czy to w formie ogłoszeń i odpowiednio redagowanych notatek i artykułów w prasie, czy też reklam w najrozmaitszej postaci, jest potężną dźwignią eksportu. Dość wziąć do ręki najpoważniejsze dzienniki polskie. Roją się one od reklam potężnych firm światowych, które wydają na zachwalenie swego towaru c e l e m j e g o e k s p o r t u olbrzymie sumy, sięgające setek miljonów dolarów rocznie. A dotyczą te reklamy zarówno takich objektów jak wszelkiego rodzaju maszyny, samochody, instalacje techniczne, nawozy sztuczne, jak i drobnicy: mydła, gillettek, wiecznych piór, chemikalij, jedwabiu, perfum, galanterji i t. d. Koszty tej propagandy ponoszą producenci i eksporterzy zagraniczni, którzy, zdobywając dzięki reklamie zagraniczne rynki zbytu, stają się pionierami ekspansji gospodarczej swych państw.

Polska jest niestety w chwili bieżącej za biedna, aby móc łożyć miljony, a nawet chociażby tylko krocie na płatną propagandę zagraniczną. Wszelkie najsłuszniejsze argumenty muszą zamilknąć wobec obecnego ciężkiego stanu finansowego naszych środowisk gospodarczych. Jest to niewątpliwie dotkliwa luka w organizacji eksportu, narazie jednak musimy powiedzieć: jest to zło, spowodowane siłą wyższą.

### Jakość, taniość i terminowość.

Tymczasem Polska zmuszona jest zdobywać sobie rynki zagraniczne zapomocą trzech bardzo ważnych pod względem kupieckim czynników: jakości, taniości i terminowości dostawy towaru. Bez reklamy, a tylko dzięki tym czynnikom, Polska zdobyła sobie tak trudne do opanowania rynki angielskie dla naszych produktów spożywczych. Przyjdzie jednak niewątpliwie chwila, kiedy, dzięki umiejętnie zastosowanej propagandzie i reklamie, produkty nasze, dobre, tanie i w czas dostarczone, osiądą na stałe na rynkach europejskich i światowych.

* * *

### INSTYTUT WSCHODNI.

Nad zbliżeniem Polski z narodami i państwami orjentalnemi pracuje Instytut Wschodni z siedzibą w Warszawie.

Jest on wskrzeszeniem założonej przez króla Stanisława Augusta „Szkoły orjentalnej“ w Konstantynopolu. Otoczona

specjalną pieczołowitością króla, szkoła ta trwała przez lat 25, a miała za zadanie wykształcenie uczniów w językach państw bezpośrednio sąsiadujących z Polską, oraz innych, z któremi państwo nasze pozostawało w stosunkach handlowych. Uczono więc w niej języków: tureckiego, arabskiego, perskiego i in., następnie geografji i historji politycznej. Absolwenci szkoły używani byli jako tłumacze pograniczni, urzędnicy do spraw wschodnich przy kancelarjach, oraz w handlu jako agenci handlowi. Częstokroć powoływano też ich do pełnienia specjalnych misyj dyplomatycznych w państwach orjentalnych. Z upadkiem państwa polskiego również i szkoła orjentalna istnieć przestała.

Instytut Wschodni ma według statutu na celu „badanie krajów i narodów wchodnich oraz szerzenie o nich wiedzy zwłaszcza w zakresie językoznawstwa (języki żyjące) oraz geografji, historji kultury i historji politycznej. Instytutowi przysługuje prawo: 1) urządzania zgromadzeń oraz zjazdów i odczytów publicznych, wystaw, zebrań towarzyskich, wieczorów artystyczno-literackich, wycieczek naukowych, krajoznawczych itd. 2) wydawania czasopism, książek, map itd., zakładania szkół, kursów, bibljotek, muzeów itd.

Nie potrzeba podkreślać, jak ważną rzeczą w zakresie stosunków handlowych ze Wschodem oraz penetracji gospodarczej jest znajomość języków orjentalnych, tem bardziej, że mało są tam znane języki międzynarodowe, jak angielski lub francuski.

To też najważniejszym działem prac Instytutu jest nauczanie języków bliskiego i dalekiego Wschodu, a więc tureckiego, perskiego, arabskiego, gruzińskiego, chińskiego, japońskiego itd.

Celem pogłębienia wiedzy o Wschodzie Instytut wydaje monografje, poświęcone poszczególnym państwom orjentalnym, traktujące możliwie wyczerpująco ich historję, literaturę, geografję oraz stosunki gospodarcze.

Szczególną ruchliwość wykazuje zorganizowane przy Instytucie „Orjentalistyczne Koło Młodych“, które wydaje kwartalnik p. t. „Wschód“.

IX.

## SZKOLNICTWO MORSKIE.

Szkoły morskie mają cel podwójny: 1) kształcą przyszłych nawigatorów i mechaników okrętowych, 2) wychowują kupców morskich oraz techników portowych. Pierwszy dział związany jest najściślej z morzem i okrętem, drugi — raczej wybrzeżem, portem oraz światem kupiecko-handlowym.

Polska posiada oba typy szkół, a mianowicie: Państwową Szkołę Morską z siedzibą przedtem w Tczewie, obecnie w Gdyni oraz Instytut Handlu Morskiego i Techniki Portowej, założony w 1929 r., mieszczący się również w kompleksie gmachów szkolnych w Gdyni.

### POWSTANIE PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ.

Państwowa Szkoła Morska powstała w czerwcu 1920 r., a więc w chwili zbliżania się nawały bolszewickiej do Warszawy. Zgłosiło się 53 kandydatów, którzy też po oględzinach lekarskich zostali przyjęci do szkoły. Bezpośrednio jednak po wpisaniu do rejestru, wszyscy młodzieńcy, bez wyjątku, wstąpili jako ochotnicy do armji polskiej.

Pierwsi zatem cywilni marynarze polscy otrzymali chrzest bojowy — co należało przyjąć jako dobry prognostyk na przyszłość. Tymczasem otwarcie szkoły należało odroczyć aż do momentu powrotu młodzieży. Dzięki piorunującej kontrakcji wojsk polskich — stało się to dość szybko, tak, że zwolniona młodzież już z końcem października 1920 r. mogła przystąpić do normalnej pracy.

Początki działalności Szkoły były w pierwszych latach jej istnienia niezwykle ciężkie. Szkoła nie rozporządzała ani odpowiedniemi środkami materjalnemi, ani lokalem, ani potrzebnemi i koniecznemi polskiemi podręcznikami, ani urządzeniami z zakresu mechaniki, fizyki itp. Odnajęty w Tczewie lokal, w którym obok szkoły znajdował się również inter-

nat dla studentów, nie odpowiadał najprymitywniejszym wymaganiom. Przytem Szkołę otaczała atmosfera nieufności społeczeństwa oraz brak wiary w jej celowość.

STATEK SZKOLNY „LWÓW".

Pierwszem walnem zwycięstwem założycieli Szkoły było uzyskanie od Skarbu Państwa sumy, za którą zakupiono w Holandji statek szkolny. Na chrzcie dano mu imię „Lwów". A lepszego imienia nie można było wtedy wymyślić, jak nazwę miasta, które okryło się nieśmiertelną sławą w obliczu Polski i całego świata w obronie swej godności, honoru i polskości.

Przez nabycie tego statku społeczeństwo zostało postawione przed faktem dokonanym, a fakty dokonane, decydowane i uskuteczniane w imię dobra publicznego, powodują najczęściej przełom opinji publicznej.

Tak też stało się i tym razem.

Z chwilą, kiedy „Lwów" rozpiął swe żagle i wypłynął na pełne morze, opinja zarówno sfer stojących blisko rządu, jak i społeczna, zaczęła innem okiem patrzeć na nową, nieznaną sobie jeszcze dziedzinę pracy, i narazie z zaciekawieniem, a później z rosnącem zainteresowaniem śledzić pierwsze kroki naszych pracowników morza na dalekich szlakach oceanicznych.

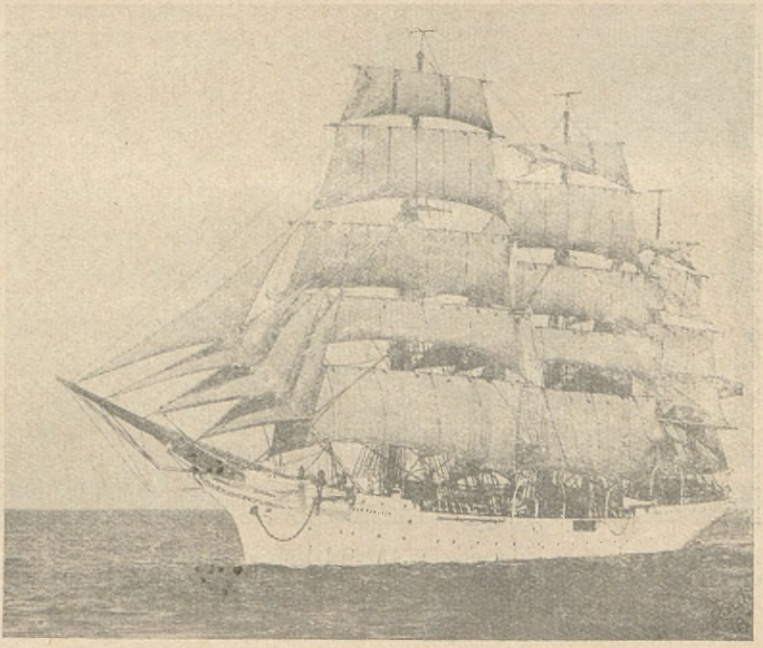
„DAR POMORZA".

„Lwów", po dziesięcioletniej służbie, został wycofany i funkcje jego przejął żaglowiec morski „Dar Pomorza". Niektórzy dziwią się, dlaczego praktyczna nauka odbywa się nie na parowcach, ale na statkach żaglowych, które dzisiaj w komunikacji morskiej biorą tylko nieznaczny udział. Zarzut pozornie słuszny, nie ma jednak uzasadnienia, jeżeli chodzi o wychowawczy punkt widzenia. Ostrogi rycerskie zdobywa marynarz na żaglowcu, albowiem służba na nim jest najbardziej bezpośrednią formą współpracy z morzem. Na parowcu lub statku o popędzie motorowym ma się do czynienia z mechanizmem maszyny, który przy pomocy steru prowadzi go do celu. Na żaglowcu jest inaczej. Tutaj motorem ruchu są wiatry, względnie prądy morskie, a więc żywioł. Chcąc z nim walczyć, marynarz musi się stać jego cząstką, poznać całą groźną jego potęgę, przewidzieć wszystkie kaprysy. Ale poznać — to jeszcze nie wszystko: marynarz musi siłę żywiołów nagiąć do własnych celów.

I właśnie w tem zmaganiu się żeglarza z żywiołem urabia się, kształci, udoskonala jego charakter. Potężnieją siły mięśni, zaostrza się bystrość i przenikliwość, wzrasta odwaga, potęguje szybkość orjentacji i decyzji.

DALSZE KSZTAŁCENIE.

Oczywiście, że służba na żaglowcach nie jest jedyną formą kształcenia. Wiele jeszcze marynarz musi się uczyć i teoretycznie, i praktycznie, i na parowcach, i w stoczniach, zanim będzie mógł spełniać obowiązki na statku.



Statek szkolny „Dar Pomorza".

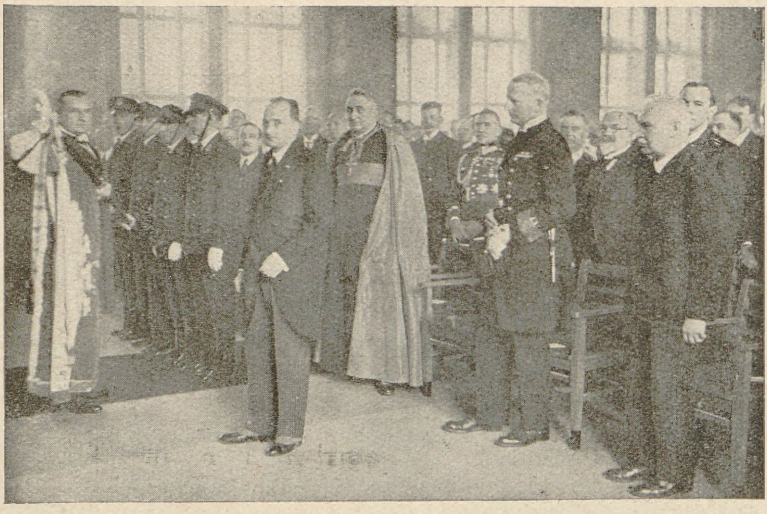
Jeżeli chodzi o służbę na statku, student marynarki musi początkowo wykonywać wszystkie prace zwykłego marynarza, jak malowanie statku, utrzymanie w czystości części metalowych, w całości — lin i żagli, a nawet mycie pokładu i tem podobne „czarne roboty". Naturalnie, że są to zajęcia doraźne, a mają one zaprawić marynarza do wszystkich trudów, jakie dokonywane są na statku poto, aby móc je później samemu tem dokładniej i gruntowniej kontrolować.

Na statek szkolny ładuje się zwykle pewną ilość towaru, przeznaczonego dla portów, dokąd się udaje, aby zapoznać

młodzież ze skomplikowanemi często i wymagającemi wielkiej rutyny zagadnieniami praktycznego handlu morskiego

TYP SZKOŁY I JEJ WYDZIAŁY.

Państwowa Szkoła Morska jest szkołą zawodową typu wyższego, mająca na celu przygotować oficerów w specjalności pokładowej i maszynowej dla polskiej marynarki handlowej. Szkoła jest podporządkowana Ministerstwu Przemysłu i Handlu, a rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej zaliczona została do kategorji szkół wyższych. Znaczy to, iż absolwent szkoły, nawet gdyby nie poświęcił się w dal-



Poświęcenie Szkoły Morskiej w Gdyni. Dekoracja sztandaru Szkoły przez P. Wiceministra Przemysłu i Handlu J. Kożuchowskiego. Grudzień 1930 r.

szym ciągu służbie morskiej, ma prawo wejść do służby administracyjnej w państwie w kategorji 1-ej.

Szkoła posiada dwa wydziały: Nawigacyjny i Mechaniczny. Wydział Nawigacyjny kształci t. zw. oficerów pokładowych, którzy mają za zadanie pod dozorem kapitana załadowanie statku, rozmieszczenie towaru, kierowanie statkiem do miejsca przeznaczenia, wyładowanie towaru w myśl posiadanych przezeń dokumentów, frachtów morskich, konosamentów i t. d. Oficerowie nawigacyjni po osiągnięciu cenzusu osiągają rangę kapitana okrętu.

Oficerowie-mechanicy kierują maszynami okrętowemi, dbają o prawidłową ich działalność i są za nią odpowie-

dzialni. Po uzyskanym cenzusie oficerowie-mechanicy osiągają stopień starszego oficera-mechanika.

Kierownikiem szkoły jest mianowany przez Ministra Przemysłu i Handlu dyrektor. Na jego wniosek Ministerstwo mianuje kierowników Wydziałów Nawigacyjnego oraz Mechanicznego.

DYREKTOR I RADA NADZORCZA

Dyrektor, kierownicy Wydziałów, personel profesorski oraz kierownicy warsztatów tworzą „Radę Pedagogiczną" Szkoły, w której kompetencję wchodzą sprawy jak: przyjmowanie kandydatów, ocena postępów, wydalanie studentów, promowanie na rok następny, dopuszczanie do egzaminów i t. d.

Rada Nadzorcza Szkoły składa się z delegatów Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, Ministerstwa Spraw Wojskowych, Dyrektora Szkoły oraz osób zaproszonych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na przeciąg jednego roku. Celem Rady Nadzorczej jest kontrola nad sprawnością Szkoły Morskiej w stosunku do jej celów.

W Szkole Morskiej panuje wojskowa dyscyplina. Za przekroczenia nakłada się następujące kary: 1) nagana, 2) pozbawienie wyjścia na miasto na przeciąg dwóch tygodni, 3) warty karne, 4) roboty karne, 5) zakaz wyjścia na ląd w ciągu 3 dni, 6) areszt do 3 dni, 7) usunięcie ze statku, 8) wydalenie ze szkoły.

WARUNKI PRZYJĘCIA ORAZ REGULAMIN WEWNĘTRZNY.

Celem szczegółowego poinformowania o warunkach przyjęcia do Szkoły Morskiej i organizacji jej prac, podajemy poniżej szczegółowe ich zestawienie z pominięciem punktów tych, które w związku z przeniesieniem Szkoły do Gdyni nie są już aktualne.

1) Państwowa Szkoła Morska jest szkołą zawodową i w rozumieniu art. 11-go o państwowej służbie cywilnej uważa się ją za zakład naukowy wyższy (Dz. U. R. P. z 1929 Nr. 88 poz. 633); podlega ona Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

2) Celem szkoły jest przygotowanie oficerów pokładowych i mechaników okrętowych.

3) Szkoła posiada dwa wydziały: Nawigacyjny i Mechaniczny. Nauka na każdym wydziale trwa 3 lata, w tem dla nawigatorów około 17 miesięcy pływania na statku szkolnym, a dla mechaników na statku szkolnym i na parowcach morskich oraz praktyka w warsztatach mechanicznych

4) Rok szkolny rozpoczyna się zasadniczo na początku października po ukończeniu żeglugi letniej i trwa do czerwca. Paktyka letnia rozpoczyna się w czerwcu i trwa do października. Urlopy wydaje się uczniom na ferje świąt Bożego Narodzenia i Wielkiej Nocy oraz przed i po praktyce letniej.

5) Po ukończeniu pierwszych dwóch kursów jednego z wydziałów, uczniowie uzyskują świadectwa dojrzałości, typu matematyczno-przyrodniczego.

6) Całkowite ukończenie jednego wydziału daje prawo — po nabyciu ustawowego cenzusu morskiego — do otrzymania dyplomu porucznika żeglugi małej względnie mechanika okrętowego III-ej klasy. Dyplomy te, w miarę nabywania cenzusu, wymaganego ustawą z dnia 6 lipca 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 75 poz. 588) stopniowo zamieniane będą przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu do dyplomu kapitana żeglugi wielkiej, względnie mechanika okrętowego I-ej klasy włącznie.

7) Od wstępujących do szkoły wymaga się:

a) wieku od 17 do 19 lat, licząc po dzień 1 lipca danego roku,

b) ukończenia co najmniej 6-ciu klas szkoły średniej państwowej lub prywatnej z prawami,

c) poddania się badaniu lekarskiemu przez komisję lekarską przy szkole dla oceny stanu zdrowia, przyczem szczególną uwagę zwraca się na posiadanie normalnego wzroku, słuchu i czystej wymowy,

d) złożenia egzaminów wstępnych z zakresu 6-ciu klas w/g programu szkół państwowych z języka polskiego, arytmetyki, algebry, geometrji i fizyki,

8) Podanie o przyjęcie do szkoły należy nadsyłać do sekretarjatu szkoły od I-go do 28-go czerwca, adresując: Dyrekcja Państwowej Szkoły Morskiej. Gdynia. Szosa Gdańska. Podania powinny być podpisane przez rodziców lub opiekunów kandydatów, własnoręczność zaś podpisu musi być stwierdzona urzędowo.

9) Do podania należy obowiązkowo dołączyć:

a) metrykę urodzenia w oryginale,

b) dowód obywatelstwa polskiego (w oryginale),

c) ostatnie świadectwo szkolne (w oryginale),

d) zobowiązanie na piśmie rodziców lub opiekunów stosowania się do przepisów szkolnych i regularnego uiszczania należności za utrzymanie w internacie i podczas praktyki; podpisy na zobowiązaniach powinny być również urzędowo stwierdzone,

e) 2 fotografje kandydatów o wymiarze nie mniej, niż 4×6 cm., zaświadczone urzędowo po stronie odwrotnej.

f) opłatę egzaminacyjną w wysokości 15 zł., niepodlegającą zwrotowi.

10) Podania bez wymienionych w punkcie 9-ym załączników zostaną zwrócone.

11) O ile szkoła podania nie zwróci, oznaczać to będzie, że kandydat ma w terminie, oznaczonym w pkt. 12, stanąć do oględzin lekarskich. Osobnych wezwań Szkoła nie wysyła.

12) Oględziny lekarskie rozpoczynają się 2 lipca o godz. 8 rano w Gdyni w gmachu Państwowej Szkoły Morskiej, egzaminy zaś wstępne rozpoczną się po zakończeniu oględzin. Odrzuceni przez komisję lekarską tracą prawo do składania egzaminów.

13) Rezultaty egzaminów ogłasza się w ostatnim dniu po ich skończeniu. Nowoprzyjęci kandydaci otrzymują krótki urlop, poczem zostają zaokrętowani na statek szkolny dla odbycia żeglugi próbnej. Dopiero po jej odbyciu i w razie dodatniej opinji Komisji Okrętowej o nadawaniu się do służby morskiej, zalicza się kandydatów ostatecznie w poczet uczniów szkoły.

14) Nieodbycie żeglugi próbnej nawet w części lub uzyskanie ujemnej opinji Komisji Okrętowej wyklucza zaliczenie kandydata w poczet uczniów szkoły.

15) Każdy kandydat przed zaokrętowaniem musi wykazać się posiadaniem następującego ekwipunku: 1 kompletu ubrania uniformowego, 1 płaszcza uniformowego (płaszcz zezwala się nabyć dopiero po ostatecznem zaliczeniu kandydata w poczet uczniów szkoły), 1 czapki sukiennej uniformowej, 3 białych do niej pokrowców, 6 koszul (w tem co najmniej 2 białych z gorsem), 4 par kalesonów, 6 par skarpetek (w tem co najmniej 2 pary grubych wełnianych), 6 chusteczek, 4 ręczników, 6 prześcieradeł, 1 poduszki o wymiarze 50×45 cm., 3 białych do niej poszewek, 2 szarych wełnianych koców, 1 swetra granatowego (ustalonego wzoru swetry i berety należy nabywać w internacie Szkoły), 2 par trzewików (z nich 1 para mocnych z grubej skóry) oraz 2 kłódek do zamykania szafek. Wszystkie rzeczy powinny być znaczone literami właściciela.

Uwaga: Szczegółowy opis ubrania uniformowego wysyła się po nadesłaniu 25 gr. znaczkami. Emblematy i odznaki szkolne są do nabycia wyłącznie w internacie szkolnym.

16) Uczniowie i kandydaci pełnią na statku szkolnym wszystkie czynności załogi oraz obowiązani są prać sami swoją bieliznę, drelichy i hamaki.

17) Jeżeli podczas żeglugi próbnej kandydat przekona się, że służba morska jest dla niego za ciężka lub mu nie odpowiada, powinien przez swych rodziców lub opiekunów prosić o zwolnienie ze statku, które nastąpi natychmiast, jeśli statek znajduje się w kraju.

18) Przy szkole znajduje się internat, w którym wszyscy uczniowie obowiązani są zamieszkiwać.

19) Nauka w szkole jest bezpłatna, za utrzymanie zaś w internacie i na statku oraz podczas praktyki letniej na rok 1930 ustalona została opłata w wysokości 1.200 zł. rocznie, płatna zgóry w dziesięciu miesięcznych ratach po 120 zł. w okresie od 1.X.1930 do 1.VII.1931 włącznie. Każdy z kandydatów przed zaokrętowaniem obowiązany jest uiścić opłatę zgóry odrazu za dwa miesiące, t. j. wpłacić do kasy internatu 200 zł., równocześnie musi wpłacić 25 zł. jako fundusz zwrotny, wypłacany po ukończeniu Szkoły lub w razie wystąpienia ze szkoły z jakichbądź przyczyn przed jej ukończeniem.

20) Wszyscy uczniowie i kandydaci są przez Szkołę obowiązkowo ubezpieczani od nieszczęśliwych wypadków. Opłata za ubezpieczenie wynosi obecnie 17 zł. rocznie i musi być wpłacana corocznie nie później, niż we wrześniu — przez uczniów, a przed zaokrętowaniem — przez kandydatów.

21) Rada Pedagogiczna może przyznać stypendjum niezamożnym uczniom, celującym w naukach i sprawowaniu się; nowoprzyjęci mogą ubiegać się jednak o stypendjum dopiero po 1 lutego danego roku szkolnego. Ilość stypendjów jest ograniczona.

22) Uczniowie Szkoły, ze względu na specjalny charakter obranego przez się zawodu, są wychowywani w duchu dyscypliny wojskowej i stosuje się względem nich kary dyscyplinarne za przekroczenia przepisów Szkoły i statku szkolnego.

23) Pobyt w Szkole nie zalicza się do służby w wojsku i po ukończeniu Szkoły absolwenci są obowiązani odbywać obowiązkową służbę wojskową.

24) Uczniowie i kandydaci są obowiązani nosić wyłącznie przepisowy uniform. Na czas pobytu na statku szkolnym otrzymują oni od Szkoły drelichy; za korzystanie z nich płacą po 3 zł. miesięcznie.

Kandydaci, zaliczeni ostatecznie w poczet uczniów Wydziału Mechanicznego, są obowiązani wykazać się przed rozpoczęciem zajęć w szkole posiadaniem 2 par granatowych drelichów, potrzebnych do pracy w warsztatach szkolnych.

25) Uczniowie są obowiązani posiadać własne podręczniki i przyrządy kreślarskie.

## Wzór podania o przyjęcie do Państwowej Szkoły Morskiej

....., dn..... 193...

Do

DYREKCJI PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

w Gdyni

Upraszam o dopuszczenie syna mego..... do egzaminów wstępnych i o zaliczenie go w razie dodatniego wyniku tych egzaminów w poczet kandydatów wydziału.....

Do niniejszego podania załączam:

a) metrykę urodzenia syna,

b) dowód obywatelstwa,

c) świadectwo ukończenia..... klas,

d) zezwolenie na wstąpienie syna do Szkoły Morskiej i zobowiązanie stosowania się do przepisów szkolnych oraz regularnego uiszczania ustalonych opłat,

e) dwie fotografje,

f) opłatę egzaminacyjną w wysokości 15 zł.

Równocześnie stwierdzam, że w razie niezwrócenia podania przez Szkołę Morską, syn mój stawi się do oględzin lekarskich i do egzaminów w podanym w informacjach o Szkole Morskiej terminie.

.....

(podpis ojca lub matki)

Dokładny adres pocztowy .....

**Wzór zobowiązania:**

*..... dn..... 193.....*

*Zezwalając synowi mojemu.....*
*na wstąpienie do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni na wydział..... zobowiązuję się niniejszem, w imieniu jego i własnem, do ścisłego stosowania się do przepisów i wymagań Szkoły, w szczególności zaś do regularnego uiszczania wszelkich ustalonych opłat pod rygorem usunięcia syna mego ze Szkoły Morskiej.*

.....
*(podpis ojca lub matki)*

INSTYTUT WYDAWNICZY,

Przy Szkole Morskiej istnieje, powołany do życia przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, Instytut Wydawniczy. Ma on na celu wydawanie w języku polskim podręczników szkolnych, których brak dawał się dotkliwie odczuwać. Poza tem Instytut wydaje i inne prace, związane z zagadnieniami morskiemi. Dorobek Instytutu jest już dzisiaj dość znaczny, że wymienimy tylko prace K. Bielskiego (Turbiny parowe, Mechanika teoretyczna, Prawidła wykonywania rysunków maszynowych), A. Garnuszewskiego (Budowa okrętu, Teorja okrętu), A. Hryniewieckiego (Zarys meteorologji), T. Kokońskiego (Gospodarka maszynowa na statkach), A. Ledóchowskiego (Kurs nawigacji, Astronomja Żeglarska), Dr. Al. Majewskiego (Prawo Morskie, Monografja Państwowej Szkoły Morskiej) i in..

Przeniesiona do Gdyni, Szkoła Morska mieści się w kompleksie gmachów, wzniesionych zarówno przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu jak i Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego i posiada obecnie pierwszorzędne warunki rozwoju. Zaopatrzona w najnowsze pomoce naukowe, położona tuż nad morzem, co ma wielkie znaczenie głównie w zakresie zajęć praktycznych, posiadająca internat, który pomieścić może 300 studentów, osiągnie niewątpliwie w najbliższej przyszłości poziom równy innym europejskim szkołom morskim.

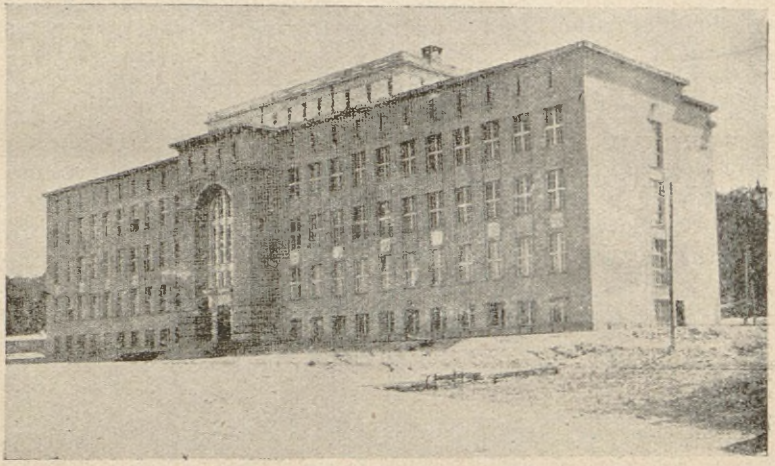
* * *

INSTYTUT HANDLU MORSKIEGO I TECHNIKI PORTOWEJ.

Obok Szkoły Morskiej istnieje w Gdyni Instytut Handlu Morskiego i Techniki Portowej, założony przez Towarzystwo Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej, którego członkami mogą być osoby, mianowane przez Ministrów Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego oraz Przemysłu i Handlu. Instytut ma bardzo ważne i doniosłe zadanie wychowania oraz wykształcenia kupców morskich oraz techników portowych.

Pracę w Instytucie rozpoczęto dnia 15 października 1929 roku, ograniczając liczbę słuchaczy do dwudziestu ze względu na niezakończony stan robót budowlanych. W roku 1930/31 uczelnia liczy 103 słuchaczów i posiada następującą organizację wewnętrzną: istnieje jeden tylko wydział eksportowo-importowy, wydział budowlano-portowy ma powstać w roku 1931/32 i zależnie od kredytów budowlanych będzie się mieścił w gmachu głównym, lub też otrzyma własne skrzydło. W pierwotnym projekcie Instytut miał posiadać wydziały importowo-eksportowy i bankowy. Koncepcja wydziału bu-

dowlano-portowego powstała dopiero w czerwcu 1930 roku, kiedy to po zjeździe Izb Przemysłowo-Handlowych w Gdyni, ustalono, iż w obecnem stadjum gospodarczem naszego kraju, niema potrzeby tworzenia nowego wydziału bankowego wobec licznie istniejących wyższych szkół handlowych. Nauka w Instytucie trwa trzy lata (sześć semestrów), przyczem wychowankowie zmuszeni są do odbywania praktyk wakacyjnych w miesiącach lipcu i sierpniu. Rok szkolny rozpoczyna się 1 października. Kandydaci, zgłaszający się do Instytutu, muszą posiadać nie mniej jak 16 lat oraz wykazać się świadectwem dojrzałości; dla nieposiadających matury, a mogących wykazać się ukończeniem przynajmniej 6 klas gim-



Instytut Handlu Morskiego i Techniki Portowej.

nazjum, stosowany jest egzamin konkursowy z zakresu języka polskiego, matematyki oraz fizyki i chemji. Do egzaminu konkursowego dopuszczeni mogą być również absolwenci średnich szkół handlowych po wykazaniu się dowodem złożenia uzupełniającego egzaminu przy Kuratorjach. Instytut H. M. i T. P. w Gdyni jest zaliczony do wyższych zakładów naukowych w Polsce. Towarzystwo S. H. M. i T. P. robi starania by absolwentom przysługiwał tytuł „Licencjata nauk handlowych".

Przy Instytucie istnieje duże Laboratorjum towaroznawcze, które zaspokaja potrzeby nietylko wewnętrzne szkolne, lecz również przeprowadza w porozumieniu i pod egidą Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wszelkie analizy eksportowo-standaryzacyjne. Instytut Handlu Morskiego sąsia-

duje z Państwową Szkołą Morską i pod względem architektonicznym tworzy z nią jedną całość. Sądzić należy, iż zczasem obie te uczelnie, mimo różnic programowych oraz organizacyjnych, nawiążą ze sobą ścisły kontakt koleżeński, a młodzież obu szkół w zrozumieniu wielkich i zaszczytnych obowiązków z tytułu pracy na i nad morzem, stanowić będzie jedną wielką rodzinę.

W roku 1930 w gmachu Instytutu mieściły się dodatkowo następujące instytucje: Bursa dla 80 słuchaczów, Szkoła Rzemieślniczo-Przemysłowa, Laboratorjum Towaroznawcze, Państwowy Zakład Badania Środków Żywności, Instytut Praktycznej Wiedzy Handlowej (wieczorne wykłady dla dorosłych) oraz Kursy Kierowców Samochodowych i Motocyklowych.

Podobne dwie szkoły (niższego i wyższego typu) istnieją również w Gdańsku pod opieką Gdańskiej Macierzy: Szkoła i Liceum Handlowe.

# X.

## LITERATURA *).

*Sobieski Wacław:* **„Walka o Pomorze"**. Poznań, 1928. Księgarnia Św. Wojciecha (str. 223).

*Askenazy Szymon:* **Gdańsk a Polska**. Warszawa, 1920, str. 214.

*Czołowski Aleksander:* **Gdańsk i Pomorze Gdańskie.** Kraków, 1920.

*Praca zbiorowa pod redakcją Prof. St. Kutrzeby.* Lwów, 1928, str. 490 p. t. **Gdańsk, przeszłość i teraźniejszość**.

Treść: Stanisław Pawłowski: Geograficzny krajobraz terytorjum Wolnego Miasta Gdańska. — Józef Kostrzewski: Pradzieje. — Roman Lutman: Historja Gdańska w latach 1793—1918. — Stanisław Kutrzeba: Wolne Miasto pod względem prawnym. — Stanisław Kutrzeba: Wolne Miasto pod względem politycznym. — Alfred Siebeneichen: Życie gospodarcze Wolnego Miasta Gdańska. — Marjan Gumowski: Herby i pieczęcie. Monety i medale. — Ks. Tadeusz Kruszyński: Sztuka i przemysł artystyczny. — Tadeusz Grabowski: Literatura gdańska i o Gdańsku. — Stanisław Przybyszewski: O polskości Gdańska.

*Szelągowski Adam:* **Z dziejów współzawodnictwa Anglji, Niemiec, Rosji i Polski**. Lwów, 1910, str. 316. **Walka o Bałtyk** (1544—1621), Lwów, 1904, str. 373.

*Edward Bohdan:* **Morska polityka gospodarcza Polski.** Warszawa, 1928, str. 274.

**Kronika o polskiem morzu. Dzieje walk, zwycięstw i pracy.** Pod redakcją Czesława Pechego. Warszawa, 1930 r., str. 448 + 75. Treść: Czesław Peche: Słowo wstępne.—Inż. Eugenjusz Kwiatkowski: Trzymajmy się morza. — Prof. Kazimierz Tymieniecki: Dzieje walk o dostęp do morza.— Dr. Aleksander Czołowski: Dawne żeglarstwo polskie. — Ks. Dr. Tadeusz Glemma: Dzieje kościoła na Pomorzu. — Prof. Eugenjusz Frankowski: Lud pomorski i jego kultura. — Dr. Bożena Stelmachowska: Zwyczaje ludu pomorskiego. — Prof. Mikołaj Rudnicki: Język pomorski. — Ks. Bolesław Makowski: Sztuka na Pomorzu. — Prof. Roman Pollak: Morze w poezji polskiej. — Inż. Henryk Bagiński: Nasz brzeg morski i teren Pomorza. — Rafał Czeczot: Polska marynarka wojenna. — Inż. Teodozy Nosowicz: Polska polityka portowa. — Inż. Czesław Klarner: Rola inicjatywy prywatnej w rozbudowie Gdyni. — Inż. Stanisław Łęgowski: Port

*) Dokładna literatura morska: patrz: 1) Kronika o polskiem morzu: Dr. Stefan Wierczyński: Bibljografja morska, 2) Czasopismo geograficzne, r. 1931, zeszyt 2 (Augusta Cehak), 3) „Przyroda i technika", 1931, zeszyt 4.

Gdyński. — Inż. Piotr Bomas: Urządzenia w porcie Gdyńskim. — Mieczysław Bilek: Miasto Gdynia. — Inż. Bogdan Nagórski: Port Gdański. — Inż. Franciszek Fojut: Rozwój urządzeń mechanicznych w porcie Gdańskim.— Hugon Pistel: Polska żegluga handlowa. — Inż. Juljan Rummel: P. P. „Żegluga Polska". — Bolesław Nakoniecznikoff: Ruch emigracyjny przez porty polskie. — Dr. Franciszek Lubecki: Rybołówstwo morskie.—Dr. Feliks Hilchen: Nasz handel morski. — Inż. Juljan Cybulski: Eksport węgla morzem. — Aleksander Dąbrowski: Eksport drzewa morzem. — Dr. Tadeusz Drzażdżyński: Eksport cukru morzem. — Józef Trojan: Eksport produktów spożywczych morzem. — Dr. Wiktor Kutten: Eksport cementu morzem. — Dr. Stefan Bartoszewicz: Eksport produktów naftowych morzem. — Władysław Gieysztor: Zagadnienia importu morskiego. — Józef Poznański: Obroty handlowe portu Gdyńskiego. — Janusz Łokuciejewski: Ruch okrętowy w porcie Gdyńskim. — Prof. Józef Gieysztor: Połączenia kolejowe z morzem i polityka taryfowa. — Stanisław Wojciechowski: Znaczenie Gdyni w świetle kosztów przewozu. — Prof. Mieczysław Rybczyński: Wisła, jako główna arterja komunikacji wodnej w Polsce. — Inż. Rafał Mierzyński: Połączenia wodne z morzem. — Alfred Siebeneichen: Konkurencja portów bałtyckich. — Dr. Bolesław Bator: Polskie interesy morskie a traktaty handlowo-nawigacyjne. — Dr. Władysław Sowiński: Ustawodawstwo morskie. — Dr. Władysław Sowiński: Organizacja władz morskich. — Prof. Stanisław Pawłowski: O stanie i potrzebie badań nad wybrzeżem i morzem polskiem. — Józef Borowik: Naukowa obrona Pomorza a Instytut Bałtycki. — Dr. Stanisław Sławski: Propaganda przeciwko dostępowi Polski do morza. — Henryk Tetzlaff: Propaganda morza w Polsce. — Dr. Stefan Wierczyński: Bibljografja morska.

**Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego pod redakcją Józefa Borowika. Serja Balticum, Polskie Pomorze: T. I. Ziemia i ludzie.** Treść: J. Mikołajski: Morfologja, hydrografja i klimat. — A. Wodziczko: Szata roślinna i zabytki przyrody na Pomorzu. — M. Orłowicz: Pomorze, jako teren turystyczny. — J. Kostrzewski: Kultura przedhistoryczna. — K. Stołyhwo: Zróżnicowanie rasowe Kaszubów. — A. Fischer: Zarys etnograficzny. — M. Rudnicki: Charakterystyka językowa i nazwy geograficzne.— J. Wąsowicz: Przegląd stosunków narodowościowych. Toruń, 1929, str. 326 X., 118 rycin, 17 map i wykresów.

**Polskie Pomorze T. II. Kultura Pomorza**: Treść: K. Tymieniecki: Rola Pomorza we wczesnych dziejach Polski. — W. Konopczyński: Historja polityczna Pomorza od pokoju toruńskiego. — X. A. Mańkowski: Odrodzenie narodowe na Pomorzu XIX i XX w. — Z. Mocarski: Kultura umysłowa na Pomorzu. — J. Szwemin: Szkolnictwo i oświata. — X. T. Glemma: Dzieje kościoła katolickiego. — X. B. Makowski: Sztuka na Pomorzu.

**Przeciw propagandzie Korytarzowej.** Treść: H. Strasburger: Nauka, polityka, prasa. — J. Kostrzewski: Pradzieje Pomorza a kontrowersje polsko-niemieckie. — A. Fischer: Związek etnograficzny Pomorza z Polską. — M. Rudnicki: Argumenty etniczo-językowe w sporach o Pomorze — K. Smogorzewski: Propaganda korytarzowa zagranicą. — E. Ruecker i T. Marski: Instytuty naukowe w Niemczech na służbie propagandy. — T. Biedrowski: Potrzeba stałej służby informacyjno-prasowej o Pomorzu. — Dodatek: Spis czasopism niemieckich. Toruń, str. 163. VII.

*K. Smogorzewski*: **Propaganda „Korytarzowa" zagranicą.**

*J. Mikołajski i A. Wodziczko:* **Zarys fizjograficzny Pomorza.** Toruń, 1929, str. 88.

*A. Wodziczko*: **Zabytki przyrody na Pomorzu.** Toruń, 1929, str. 37.

*J. Kostrzewski*: **Kultura przedhistoryczna Pomorza.** Toruń, 1929, str. 37.

*A. Fischer.* **Zarys etnograficzny województwa pomorskiego.** Toruń, 1929, str. 70.

*M. Rudnicki:* **Charakterystyka językowa i nazwy geograficzne Pomorza.** Toruń, 1929, str. 86. Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego, Serja II. Dominium maris.

*Wojciech Stopczyk:* **Handel międzynarodowy na Bałtyku.** Toruń, 1928 str. 192, 71 tablic.

*A. Siebeneichen i H. Strasburger:* **Spór o Gdynię.** Toruń, 1931, str. 180 + VIII, 43 tablic.

**Obrona Pomorza:** Praca zbiorowa pod redakcją Józefa Borowika. Treść: E. Kwiatkowski: Powrót Polski nad Bałtyk. — T. Nosowicz: Problem polskiego portu morskiego. — Cz. Klarner: Rola inicjatywy prywatnej w rozbudowie Gdyni. — T. Hilchen: Zródła rozwoju portów polskich. — A. Siebeneichen: Konkurencja portów bałtyckich. — M. Turski: Handel zamorski, jego istota i znaczenie dla Polski. — S. Wartalski: Niezbędne warunki rozwoju handlu w Gdyni. — H. Bagiński: Gospodarcze podstawy polskiego handlu zamorskiego. — J. Rummel: Polska flota handlowa. — M. Siedlecki: Niewyzyskane walory morza. — K. Esdem-Tempski: Ekspansja morska a obrona rolnictwa na Pomorzu. — S. Celichowski: O doraźny program gospodarczy Pomorza.

*Smoleński Jerzy:* **Morze i Pomorze.** Poznań 1928, r. „Wyd. Polskie".

*Bagiński Henryk:* **Zagadnienie dostępu Polski do morza.** Warszawa, 1927, str. 422. Treść: Indywidualność geograficzna Polski. Granica Polski od zachodu i północy. Polska państwem Bałtyku. Morska polityka Polski. Znaczenie połączeń komunikacyjnych Polski z Zachodem.

*Stanisław Zieliński:* **Słownik biograficzny podróżników i eksploratorów polskich** (ogłaszany perjodycznie w wydawnictwie „Morze").

*Demel K.:* **Ryby Bałtyku polskiego.** Bibl. Przyrody i Techniki. Warszawa, 1924.

*Jakubski Antoni:* **Nasze rybołówstwo morskie na Bałtyku i jego znaczenie dla Polski.** 1927.

*Jakubski Antoni:* **Tereny rybackie polskiego Bałtyku.**

*Jarocki St.:* **Stan obecny a przyszłość polskiego rybołówstwa morskiego.** (Morze, 1929, Nr. 2—3).

*Orłowicz M.:* **Ilustrowany przewodnik po Gdańsku.** Warszawa, 1928.

*J. Rummel:* **Gdynia, port polski.** Toruń—Poznań, str. 218.

*Czołowski Aleksander:* **Marynarka w Polsce.** Lwów, 1922, str. 199.

**Port Gdynia:** Nakładem Instytutu Bałtyckiego. 1931, str. 32.

*Brysson Cunningham:* **Ładunki portowe.** Nakł. tygodnika Przemysł i Handel, 1928 r., str. 154.

*Lubecki Franciszek:* **Rybołówstwo śledziowe.** Warszawa, 1929, str. 79.

*Prof. Petyniak-Sanecki:* **Technika handlu zagranicznego.** Lwów.

*Wiadomości służby geograficznej:* **Kwartalnik Wojskowego Instytutu Geograficznego.** Warszawa — Zeszyt IV. 1930, poświęcony zagadnieniom kolonjalnym.

*Kwartalniki: Naukowego Instytutu Emigracyjnego i Kolonjalnego* i Przeglądu Emigracyjnego. Warszawa.

Mapa morska (skala 1 : 75.000). Zatoka Gdańska, część zachodnia i Zatoka Pucka. Wydawnictwo Wojskowego Instytutu Geograficznego.

## XI.

# ANEKS.

Spis filmów morskich do wypożyczenia w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonjalnej — Warszawa, ul. Nowy Świat 35, III p.

Długość filmów od 300 — 400 metrów.

1) **„Gdynia i Morze Polskie"** — Widoki portu i urządzeń portowych w Gdyni. Przejażdżka po porcie. Wycieczka na Hel. Widoki morza i plaży.
2) **„Na wodach Polskich"** — Widoki polskich szlaków wodnych. Wycieczki i regaty żeglarskie. Kajak składany. Składanie i zabezpieczenie kajaka. Wędrówka wodna. Kpt. Pruszyński na kajaku. Z regat wioślarskich. Na plażach warszawskich. Jazda ślizgowa za motorem. Z zawodów pływackich i skoków.
3) **„Szlakiem Dniestru"** — Widoki Dniestru i dopływów. Miasto Halicz i jego osobliwości. Na szlaku Halicz-Zaleszczyki. Krajobrazy i ludzie Podola. Grota w Pustelniku.
4) **„Na falach Bałtyku"** — Podniesienie bandery na statku wojennym. Ćwiczania szalupowe. Raport. Obiad. Wyjazd na ćwiczenia artyleryjskie. Powrót do portu wojennego. Na nocnym patrolu.
5) **„Wrażenia z wycieczki dziennikarskiej do Kopenhagi"** — Z pobytu w Gdańsku. Widoki Motławy, domów staromiejskich i starego ratusza w Gdańsku. Ładowanie pasażerów i bagażu na okręt „Pułaski". Obrazki z życia pokładowego na pełnem morzu. Przyjazd do Kopenhagi i widoki miasta. Widoki z duńskiej Riwiery Odjazd na statku „Kościuszko" i przybycie do Gdyni.
6) **„Podróż Pana Prezydenta Rzeczypospolitej do Estonji"** — Odjazd z Gdyni Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na okręcie „Polonja". Eskorta floty wojennej na pełnem morzu. Przybycie do Tallina. Powitanie przez Naczelnika państwa Estonji dr. Otto Strandmana. Uroczystości w Tallinie. Powrót do Gdyni.
7) **„Połów ryb na polskiem morzu"** — Widoki rodzajowe z połowu ryb.
8) **„Wybrzeże morza polskiego"** — Widoki z wybrzeża morza polskiego.
9) **„Duma Polski"** — Widoki Gdyni.
10) **„Pod polską banderą"** — Wycieczka polska do Sztokholmu. Wjazd do portu w Sztokholmie na okręcie „Pułaski". Zwiedzanie miasta i okolic. Pożegnanie i odjazd.
11) **„Kronika filmowa Nr. 81"** — Odsłonięcie pomnika Marszałka Piłsudskiego w Lubochni. Lotniczka angielska Amy Johnson w Warszawie. Okręt „Pułaski" w drodze do Helsingforsu. Krajobraz

Finlandji. Widoki i zwiedzanie miasta przez polską wycieczkę. Odjazd na okręcie „Pułaski".

12) **„Na polskich jeziorach"**—Film przedstawia różne systemy połowów rybackich na jeziorze Gople oraz połowy zimowe pod odem na jeziorach Kórnickich.

13) **„Gopło — Mare Polonicum"** — Film przedstawia widoki Gopła i Kruszwicy oraz połowy niewodem i koszenie traw zarastających jezioro.

14) **„Z ostatniej chwili"** — Powrót Marszałka Piłsudskiego z Madery.

Poszczególne szkoły mogą wypożyczać wspomniane filmy za opłatą zł. 30 plus koszta przesyłki zł. 1,75 w jedną stronę z prawem wyświetlania w ciągu 7-u dni od daty otrzymania filmu.

Zamówienia należy kierować do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Filmy będą wysyłane za zaliczeniem pocztowem lub po wniesieniu zgóry opłaty.

Przesyłkę powrotną winien opłacić wypożyczający dany film. Za filmy zniszczone lub uszkodzone całkowitą odpowiedzialność finansową ponoszą wypożyczający.

## Przezrocza.

Cena 40 przezroczy zł. 25.

Wypożyczenie 40 przezroczy łącznie z przesyłką 7 zł.

Do nabycia i wypożyczenia w Zarządzie Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie, ul. Nowy Świat 35, III p.

# WOJEWÓDZTWO POMORSKIE

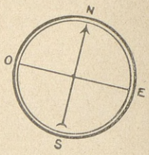


# PORT GDAŃSKI

SKALA 1:20000

100 50 0 200 400 600 800 1000 m.




Neufahrwasser
Nowy Port

Brösen
WOLNA STREFA

Weichselmünde
Wisłoujście

Holm

Troyl

Althof

Strohdeich

Heubude

KANAŁ WIŚLIDOWY

Latarnia morska

Mole wschodnie

Latarnia morska
Mole zachodnie

BASEN PORTOWY

Wester-
platte

KANAŁ PORTOWY

Dworzec Wiślany

Amerikanische Petrol. Ges.

Schmidt u. Steinhagen

United Baltic Corp. Limited

Baltisch-Amerikanische Petrol. Imp. Ges.

Polski Urz. Poczt.

MARTWA WISŁA

Przemysł chemiczny i fabr. papieru

Warsz. T-wo Transportowe

Busenitz

Fabryka wagonów

Langenfeldschaft Bruhmdelsges.

Danziger Saaltransport

W. Schonberg u. Cº

Drzewne place składowe

BASEN za HOLMIE

KAISERHAFEN

Bergenske

Drzewne Prowe

place

Bergenske Składowe Prowe

Dw. Holm

STOCZNIA GDAŃSKA

Dw. Kaiserhafen

Dyrekcja Kol. Państw.

Dw. Główny

Rada Portu

Urząd pilotów

Mottawa

Klawitter

Drzewne pl. skł.

Alldag A.G. u. Cº

Nobel

Dw. Strohdeich

Most pływający

Kirrhaken

Danziger Holz-Kontor

Danzig

Für Kurther Sägewerke Bergford

Nowa Mottawa

## OBJAŚNIENIA

- Tereny należące do Rady Portu
- Budynki, składy i magazyny należące do Rady Portu i przez nią bezpośr. administr.
- Składy i magazyny prywatne
- Śpichlerze zbożowe z elewatorami
- Rezerwoary naftowe
- Dźwigi, żórawie etc.
- Promy
- Inne urządzenia przeładunkowe
- Granica wolnej strefy
- Place zwrotne
- (9) Głębokości w metrach

# PORT W GDYNI

SKALA 1:15000

100 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 m.

KANAŁ PRZEMYSŁOWY

KANAŁ PORTOWY

KANAŁ WEJŚCIOWY

AVANT-PORT

Basen im. Min. Kwiatkowskiego

Basen im. Marsz. Piłsudskiego

PIRS PASAŻERSKI

Basen Węglowy

MOLO WĘGLOWE

Basen Południowy

Basen Rybacki

MOLO RYBACKIE

Basen Prezydenta

MOLO POŁUDNIOWE

Basen Jachtowy

SLEEP

N NE E SE S SO O NO

## OBJAŚNIENIA

- Tory kolejowe
- Głębokości
- Dźwig bramowy
- Dźwig mostowy
- Taśmowe urz. przeładunkowe
- Wywrotnica wagonowa
- Dźwig pływający
- Zasobnik
- Parki i skwerki
- Łąki

1 Magazyn drobnicowy
2 „Melas Polski"
3 Olejarnie
4 Łuszczarnia ryżu
5 Magazyn portowy Nr.2
6 „Kasprzycki i Tworkowski"
7 Chłodnia
8 Rzeźnia drobiu
9 Magazyn portowy Nr.3
10 Magazyn portowy Nr.5
11 Pantarei
12 Magazyn portowy Nr.4
13 Magazyn tytoniowy
14 Cukroport I i II
15 Cukroport III
16 Poczta
17 Magazyn portowy Nr.1
18 Kapitanat portu
19 Dworzec pasażerski
20 Urząd Celny
21 Urząd Morski, Wydział I i II
22 Portowa wieża ciśnień
23 Kasa Chorych
24 Posterunek Policji Państwowej
25 Elektrownia portowa
26 Stocznia Gdyńska (warsztaty)
27 Dok pływający
28 Hala rybna
29 Magazyn śledziowy
30 Oczyszczalnia Miejska
31 Morski Urząd Rybacki
32 U. M. Wydział III Budowy Portu
33 P. I. M.
34 P. P. Żegluga Polska
35 Dworzec Kolejowy

# SPIS RZECZY.


| | | Str. |
|---|---|---|
| | Ta książka! (zamiast wstępu) . . . | I — IV |
| I. | Czem jest morze w życiu narodu?. . . | 1 — 6 |
| II. | Losy Pomorza . . . . . | 7 — 34 |

Polskość Pomorza. — Niemcy — elementem napływowym dopiero w XIII wieku. — Duńczycy panami Bałtyku.—Zwierzchnictwo Piastów.—Zamęt po śmierci Bolesława Krzywoustego. — Zakon Krzyżacki. — Darowizna stanów pomorskich.—Rzeź gdańska.—Początki unji polsko-litewskiej.— Dzieło Kazimierza Wielkiego.— Niewyzyskane zwycięstwo. — Wojna 13-letnia. — Wynagrodzenie Gdańska. — Książęta niemieccy — wielkimi mistrzami Zakonu. — „Hołd Pruski“ Matejki. — Poskromienie zamieszek religijnych i statuty Zygmuntowskie.— Zygmunt II August a sprawy morskie. — Złamanie Hanzy. — Mare clausum — mare liberum. — Obrona wybrzeży troską królów. — Stanowisko Gdańska. — Kaprowie. — Stracenie 11 kaprów. — Statuty Karnkowskiego.—Ks. Smolikowski o sprawach morskich.—Pacta conventa. — Gdańsk w walce przeciw Stefanowi Batoremu.—Odsiecz duńska.—O przyczynach niepowodzeń.— Bogactwa miasta. — Podczas okupacji krzyżackiej. — Początki rozkwitu. — Błędy i wady: 1) ograniczony zasięg morski, 2) bierność w budowie floty. — Jak daleko sięgały relacje handlowe Gdańska? — Stosunki z zachodem Europy. — Handel z Anglją. — Anglicy groźnymi konkurentami Gdańska. — Zwycięstwo Gdańska. — Stosunki z Francją, Hiszpanją i Portugalją. — Zboże dla Italji.—Największe zyski Gdańsk zawdzięczał Polsce. — Eksport drzewa i płodów leśnych. — Wywóz zboża.—Kalkulacja kupca gdańskiego.—Kupcy gdańscy jako spekulanci. — Ludwik XIV a Gdańsk. — Artykuły importu. —Obroty portu.—Gdańsk bawi się.—„Łowiciele śledzi“.—Złowrogie pierwiastki dynastyczne Wazów.— Gdańsk niechętny Zygmuntowi III.—Nawet pod względem kurtuazyjnym. — Odpowiedź Zygmunta III. — Sukcesy floty polskiej podczas wojny polsko-szwedzkiej.— Bilans polityki Zygmunta III. — Władysław IV buduje nowe porty wojenne. — Zdrada Gdańska.—Utrata Prus Książęcych. — Starosta gniewski — Jan III. — Niedopuszczenie Ks. Conti. — Kaszubi na zawsze z Polską.

| | | |
|---|---|---|
| III. | Podróżnicy, geografowie i odkrywcy polscy . | 35 — 61 |

W służbie wiedzy. — Lotnictwo. — Żegluga. — Zasada Archimedesa. — Fenicjanie. — Grecy jako żeglarze i po-

lityczne i gospodarcze w „Raju bolszewickim“. — Praca więźniów politycznych. — Dumping godzi w interesy polskie. — Zboże. — Trudności, połączone z produkcją i eksportem cukru. — Bazą eksportu cukru — Gdynia. — Bogactwa naftowe i ich eksport morski. — Wywóz cementu.—Inne gatunki eksportu.—Na obcych statkach. — Import morski — Ruda żelaza, złom i produkty spożywcze.—Gdyńska łuszczarnia ryżu.—Import śledzi. — Przetwory chemiczne. — Przywóz materjałów włókienniczych. — Inne gatunki importu. — 15 miljonów tonn. — Konieczność budowy własnego portu.—Położenie portu. — Linja kolejowa Katowice — Gdynia.— Falochrony, woda i baseny.—Port pod względem urządzeń technicznych. — Organizacja prawna.. — Niedomagania Gdyni jako miasta. — Budowa Gdyni zasługą Rządu Polskiego.—Współpraca kapitału prywatnego.— Ulgi taryfowe. — Cła preferencyjne. — Eksport i import Gdyni od roku 1924. — Obroty w r. 1930. — import w r. 1930. — Rekordowy przywóz złomu żelaznego. — Olejarnia. — Wzrost obrotów w zakresie towarów zróżnicowanych. — Niezwykłe zaostrzenie się kryzysu gospodarczego w r. 1931. — Olbrzymie zwiększenie obrotów Gdyni. — Szczegóły obrotów w 1931 r. Węgiel. — Cukier. — Drzewo. — Zboże. — Produkty spożywcze. — Wędliny i jaja. — Nowe artykuły wywozowe. — Szczegóły importu. — Cały świat otworem.—Tczew.—Puck.— Jastarnia i Hel. — Morskie Laboratorjum Rybackie. — Rybołówstwo i turystyka.

V. Emigracja . . . . . 117 — 141

Pokojowe wędrówki narodów. — Definicja. — Rodzaje ruchów emigracyjnych i ich cel. — Zmniejszenie się ruchów emigracyjnych po wojnie. — Emigracja sezonowa. — Przeludnienie i drogi krzyżowe emigrującego ludu polskiego. — Państwowy Urząd Emigracyjny. — Polityka rządów zaborczych. — Naturalny przyrost ludności. — Ograniczenia emigracyjne. — Polska emigracja zamorska w cyfrach. — Widoki emigracji do Kanady. — Olbrzymie obszary Ameryki Południowej. — Brazylja. — Badanie Brazylji przez uczonych i eksploratorów polskich. — Najnowsi badacze. — Zdolności kolonizatorskie chłopa polskiego. — „Pan Balcer w Brazylji“ Marji Konopnickiej. — Rolniczy charakter osadnictwa brazylijskiego. — Możliwość dalszego osadnictwa w Brazylji. — Konieczność nawiązania wzajemnych stosunków gospodarczych. — Argentyna. — Wysoka kultura rolna pampasu. — Argentyna krajem latyfundjów. — Niedostateczny stopień pojemności. — Wielkie możliwości emigracyjne do Peru. — Niezwykła żyzność gleby. — Polsko-Amerykański Syndykat Emigracyjny. — „Kolonja Polska“. — Koncesja Kazimierza Warchałowskiego. — 1½ miljona hektarów dla emigracji polskiej. — Chile. — Dalsze poszukiwania. — Jak rozwiązać kwestję braku pracy? — Dwa wyjścia. — Powstrzymanie emigracji. — Trzy kierunki polityki emigracyjnej. — Rewizje mandatów kolonjalnych. — Unje celne. — Kondominja gospodarcze. — Związek Pionierów Kolonjalnych. — Polskie Towarzystwo Emigracyjne. — Ilość emigracji około 6.000.000 głów. —

lityczne i gospodarcze w „Raju bolszewickim“. — Praca więźniów politycznych. — Dumping godzi w interesy polskie. — Zboże. — Trudności, połączone z produkcją i eksportem cukru. — Bazą eksportu cukru — Gdynia. — Bogactwa naftowe i ich eksport morski. — Wywóz cementu.—Inne gatunki eksportu.—Na obcych statkach. — Import morski — Ruda żelaza, złom i produkty spożywcze.—Gdyńska łuszczarnia ryżu.—Import śledzi. — Przetwory chemiczne. — Przywóz materjałów włókienniczych. — Inne gatunki importu. — 15 miljonów tonn. — Konieczność budowy własnego portu. — Położenie portu. — Linja kolejowa Katowice — Gdynia.— Falochrony, woda i baseny.—Port pod względem urządzeń technicznych. — Organizacja prawna.. — Niedomagania Gdyni jako miasta. — Budowa Gdyni zasługą Rządu Polskiego.—Współpraca kapitału prywatnego.— Ulgi taryfowe. — Cła preferencyjne. — Eksport i import Gdyni od roku 1924. — Obroty w r. 1930. — import w r. 1930. — Rekordowy przywóz złomu żelaznego. — Olejarnia. — Wzrost obrotów w zakresie towarów zróżnicowanych. — Niezwykłe zaostrzenie się kryzysu gospodarczego w r. 1931. — Olbrzymie zwiększenie obrotów Gdyni. — Szczegóły obrotów w 1931 r. Węgiel. — Cukier. — Drzewo. — Zboże. — Produkty spożywcze. — Wędliny i jaja. — Nowe artykuły wywozowe. — Szczegóły importu.—Cały świat otworem.—Tczew.—Puck.— Jastarnia i Hel. — Morskie Laboratorjum Rybackie. — Rybołówstwo i turystyka.

V. Emigracja . . . . . 117 — 141

Pokojowe wędrówki narodów. — Definicja. — Rodzaje ruchów emigracyjnych i ich cel. — Zmniejszenie się ruchów emigracyjnych po wojnie. — Emigracja sezonowa. — Przeludnienie i drogi krzyżowe emigrującego ludu polskiego. — Państwowy Urząd Emigracyjny. — Polityka rządów zaborczych. — Naturalny przyrost ludności. — Ograniczenia emigracyjne. — Polska emigracja zamorska w cyfrach. — Widoki emigracji do Kanady. — Olbrzymie obszary Ameryki Południowej. — Brazylja. — Badanie Brazylji przez uczonych i eksploratorów polskich. — Najnowsi badacze. — Zdolności kolonizatorskie chłopa polskiego. — „Pan Balcer w Brazylji“ Marji Konopnickiej. — Rolniczy charakter osadnictwa brazylijskiego. — Możliwość dalszego osadnictwa w Brazylji. — Konieczność nawiązania wzajemnych stosunków gospodarczych. — Argentyna. — Wysoka kultura rolna pampasu. — Argentyna krajem latyfundjów. — Niedostateczny stopień pojemności. — Wielkie możliwości emigracyjne do Peru. — Niezwykła żyzność gleby. — Polsko-Amerykański Syndykat Emigracyjny. — „Kolonja Polska“. — Koncesja Kazimierza Warchałowskiego. — $1^1/_2$ miljona hektarów dla emigracji polskiej. — Chile. — Dalsze poszukiwania. — Jak rozwiązać kwestję braku pracy? — Dwa wyjścia. — Powstrzymanie emigracji. — Trzy kierunki polityki emigracyjnej. — Rewizje mandatów kolonjalnych. — Unje celne. — Kondominja gospodarcze. — Związek Pionierów Kolonjalnych. — Polskie Towarzystwo Emigracyjne. — Ilość emigracji około 6.000.000 głów. —

Rada Organizacyjna Polaków z Zagranicy.— Program.— Naukowy Instytut Emigracyjny. — Studjum nauk emigracyjno-kolonjalnych. — Tylko przez porty polskie i bez przesiadania. — Obozy emigracyjne i tygodnie emigranta.

VI. Podróż towaru . . . . . 142 — 179

Wymiana dóbr. — Morze kolebką międzynarodowego handlu. — Podróż towaru organiczną funkcją handlu międzynarodowego.— Import Stanów Zjednoczonych.— Transporty towarów masowych i mieszanych. — Opakowanie towarów mieszanych. — Urządzenia przeładunkowe. — Urządzenia taśmowe. — Rynny ładunkowe. — Elewatory pneumatyczne. — Komunikacja nabrzeżna. — Indywidualność portów. — Wyzyskanie pojemności ładowni. — Nośność okrętu.— Pojemność.— Zagadnienie ciężaru i wymiaru. — Rejestracja i klasyfikacja statków. — Absolutna wysokość statków. — Stewedor i jego zadania. — Otwory lukowe. — Konosament. — Trata dokumentowa. — Rodzaje ubezpieczeń morskich. — Koszty przewozu. — Fob. — Cif. — Formy eksportu trzody chlewnej. — Bekony. — Standaryzacja. Przepisy opakowania. — W drogę. — Złom żelazny. — Potrzeby hutnictwa. — Kalkulacja przewozu. — Współdziałanie w transportach. — Podróż przetwórcza.— Tajemnice śledzi.— Systemy połowów.— Połów na dalekiem morzu. — Połów przybrzeżny. — Siecie i trawle. — Gatunki sprzedażne. — Czynności na lugrze. — O bezpośredni udział w połowach. — Rodzaje tłuszczów. — W jaki sposób produkuje się tłuszcze i oleje roślinne. — Powstanie olejarni w Gdyni.— Manipulacja przy transporcie tłuszczów i olejów. — Transport nasion.— Urządzenia przeładunkowe w Gdyni. — Zadania przemysłu olejarskiego.

VII. Flota handlowa . . . . . 180 — 191

Flota poważnym czynnikiem w bilansie gospodarstwa narodowego. — Co mówi historja. — O uniknięcie przyszłej wojny. — Lądowe i morskie siły obronne. — Losy T-wa Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej. — Powstanie „Żeglugi Polskiej“. — „Polskarob“. — T-wa żeglugowe o kapitale mieszanym. — Polskie Transatlantyckie T-wo Okrętowe Linja Gdynia — Ameryka. — Zarządzenia w sprawach emigracji. — Ogólny tonnaż. — Bezpośrednie i pośrednie połączenia Gdyni.

VIII. Instytuty badawcze, organizacje naukowe i propagandowe . . . . 192 — 212

Zadania i cele morskich instytutów. — Konserwacja wybrzeży. — Obrona portów. — Walka człowieka z człowiekiem.—Próby zorganizowania instytutu w Polsce.— Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej. — Instytut Bałtycki.—Zabarwienie polityczne.—Odpowiedź Instytutu Bałtyckiego.—Organizacja Instytutu.—Działalność wydawnicza.—Morski Urząd Rybacki i sprawa rybołówstwa.—80 miljonów kilogramów śledzi!.— Wyjedźmy na wielkie morze.—Norwegja wzorem gospodarki rybnej.— Jakie dochody daje Norwegji rybołówstwo.—Ryby słodkowodne w zatoce Puckiej.—O dogodne bazy rybackie.—

Międzynarodowa Rada Badań Morza w Kopenhadze. — Liga Morska i Rzeczna.—Postulaty ostatniego walnego zjazdu.—Liga Morska i Rzeczna Ligą Morską i Kolonjalną.—Państwowy Instytut Eksportowy.—Organizacja Instytutu.—Trzy kierunki pracy.—Dział informacyjny.—Dział opinjodawczy. — Dział propagandy.—Jakość, taniość i terminowość. — Instytut Wschodni.

IX. Szkolnictwo morskie . . . . 213 — 225

Powstanie Państwowej Szkoły Morskiej.—Statek szkolny „Lwów". — „Dar Pomorza". — Dalsze kształcenie. — Typ Szkoły i jej wydziały.—Dyrektor i Rada Nadzorcza.—Warunki przyjęcia oraz regulamin wewnętrzny. — Instytut Wydawniczy.—Instytut Handlu Morskiego i Techniki Portowej.

X. Literatura . . . . . 226 — 228

XI. Aneks . . . . . 229 — 230

XII. Spis rzeczy . . . . . 231 — 235

---

UWAGA. Ryciny w niniejszem wydaniu pochodzą ze zbiorów Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Urzędu Morskiego w Gdyni, Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Bibljoteki Narodowej w Raperswylu i ze zbiorów prywatnych P. Ministra Józefa Kożuchowskiego.



p547D

6 — 1/XI-32
a c. C

BIBLIOTEKA NAUKOWA
WAP

43239/I
2.