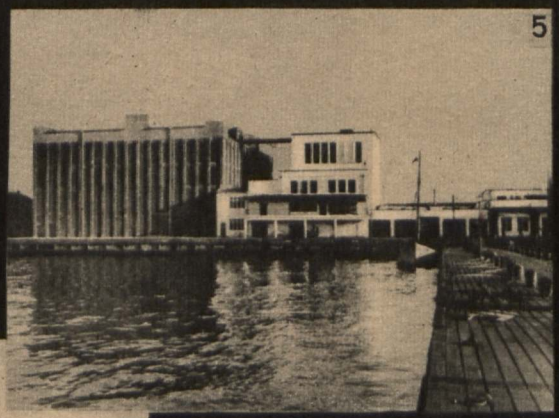
MORZE

ZESZYT 7
LIPIEC 1937 R.



FRAGMENTY Z PORTU GDYŃSKIEGO:

1) Widok na port zewnętrzny; 2) Nabrzeże Holenderskie; 3) Fragment portu rybackiego; 4) Historyczny stary dąb; 5) Nowa, wielka chłodnia i zamrażalnia ryb, którą wybudowano ostatnio wobec szczupłości dawnej chłodni rybnej.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 7 Warszawa, lipiec 1937 r. Rok XIV

POD PROTEKTORATEM
PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ
PROF. DR IGNACEGO MOŚCICKIEGO
MARSZAŁKA POLSKI EDWARDA ŚMIGŁEGO-RYDZA
PRYMASA POLSKI KS. KARDYNAŁA AUGUSTA HLONDA

„TYDZIEŃ MORZA"

POLACY!

„CHCEMY SILNEJ FLOTY WOJENNEJ I KOLONIJ" — oto hasło tegorocznego „Tygodnia Morza", które stać się musi hasłem całego Narodu Polskiego w kraju i za granicą.

Tym żądaniem — świadomi potrzeb Rzeczypospolitej — dajemy wyraz naszej woli i gotowości świadczeń na rzecz naszej młodej Floty Wojennej. Nad ujściem Wisły musi czuwać straż, odpowiadająca potrzebom i wielkości Państwa Polskiego.

Z pobrzeżem związało się już całe nasze życie polityczne i gospodarcze, toteż będziemy nie tylko nieustępliwie strzec ujścia Wisły i pobrzeża, ale i pracować nad umocnieniem jego związków ze wszystkimi ziemiami Rzeczypospolitej.

Niezawisłość gospodarcza Polski wspiera się na linii Katowice — Gdynia, łączącej dwie nasze ziemie: Śląsk i Pomorze. Dlatego drugim naszym hasłem jest: „PŁUCAMI ŚLĄSKA — GDYNIA I GDAŃSK, PUKLERZEM — OKRĘTY RZECZYPOSPOLITEJ".

Gnębieni przez bezrobocie i ciężką sytuację gospodarczą, pragniemy również i żądamy bezpośredniego dojścia do źródeł surowców i nowych zamorskich rynków zbytu. Jedne i drugie zapewnić nam mogą trwale tylko własne kolonie. Wołamy więc o zadośćuczynienie usprawiedliwionym żądaniom kolonialnym Polski.

W tegorocznym „Tygodniu Morza" a zwłaszcza tradycyjnie obchodzonym dniu 29 czerwca, sprawy potrzeb kolonialnych i morskich Rzeczypospolitej muszą przeniknąć do każdego miasta, do każdej wsi polskiej. W miastach i wsiach niech rozlegnie się hasło: „JESTEŚMY PAŃSTWEM MORSKIM, CHCEMY BYĆ KOLONIALNYM". Niech niezłomna wola społeczeństwa polskiego przekona świat cały, że nie cofniemy się przed żadnym wysiłkiem, póki Polska nie osiągnie dobrobytu i siły gospodarczej.

Święto 29 czerwca niech będzie dniem, w którym zaczerpniemy mocy nie na jeden poryw, ale na twardą, rzetelną pracę codzienną. Dzień ten niech ujawni uczucia całego Narodu, przede wszystkim zaś tych, co prowadzić mają dalej pracę rozpoczętą — polskiej młodzieży, która wzrasta nie tylko w umiłowaniu i poświęceniu dla ziemi polskiej, ale także dla polskiego morza.

Skromny nasz dostęp do morza nie odpowiada naszym potrzebom i dążeniom. Musimy dostęp ten powiększać przez pełne wykorzystanie go, musimy wykazać naszą siłę, świadczącą o roli Polski nad Bałtykiem.

W „Tygodniu Morza" niech popłynie grosz wszystkich, grosz choćby najmniejszy, lecz powszechny na rozbudowę Floty Wojennej; pod jej opieką bezpiecznie rozwijać się będzie na wszystkich morzach nasza bandera handlowa, za którą na dalekie lądy pójdą: polski kupiec i polskie towary.

GŁÓWNY KOMITET „TYGODNIA MORZA":

Przewodniczący: gen. broni KAZIMIERZ SOSNKOWSKI

Wiceprzewodniczący: w.min. ALEKSANDER BOBKOWSKI, TADEUSZ SZPOTAŃSKI, dyr. WITOLD [illegible]

Członkowie Prezydium: prezes Rady Głównej LMK JÓZEF KOZUCHOWSKI; prezes Zarządu Głównego LMK gen. bryg. STANISŁAW KWASNIEWSKI; dr. STANISŁAW SUMIŃSKI — skarbnik Komitetu; STEFAN SZWEDOWSKI sekretarz Komitetu; dyr. JAN DĘBSKI, adw. JERZY KUNCEWICZ, red. STANISŁAW MAJEWSKI; przewodniczący Komisyj: dyr. KAZIMIERZ KIERZKOWSKI organizacyjnej; red. WITOLD GIEŁŻYŃSKI — prasowo-propagandowej; sen. ZYGMUNT BECZKOWICZ — wspomożenia; dyr. WŁADYSŁAW PYSTROWSKI — zbiórki.

K. 420/60/46

Nakład 150.000 Cena pojedyńczego numeru zł. 1.20

BIBLIOTEKA

O PROGRAM MORSKI

Omawiać sprawę polskiego dostępu do morza jako elementu gospodarczego, można w ogóle tylko łącznie z problemem zabezpieczenia Polsce swobody ruchów na morzu. Dlatego muszę się przez chwilę zatrzymać nad zagadnieniem morskim jako elementem politycznym, będącym dominantą tego zagadnienia, od którego inne zagadnienia są w zupełności zależne, względnie które powstać mogą jedynie wtedy, gdy zagadnienie dominujące zostanie pomyślnie rozwiązane.

Polska ma wszelkie dane po temu, aby pretendować do roli mocarstwa. Ale czy można sobie wyobrazić nowoczesne mocarstwo, którego flota wojenna i handlowa, razem wzięte, nie przedstawiają liczbowo już nie tylko przeciwwagi w stosunku do flot innych mocarstw, lecz nawet wobec flot państw małych, jak Holandia, Dania czy Finlandia, nie mające ambicyj mocarstwowych?

Jeśli idzie o polską flotę wojenną, można zawsze z pewnym powodzeniem powiedzieć: że przecież posiadamy morze dopiero od lat siedemnastu, że nie odrazu Kraków zbudowany i że, gdy będziemy władali morzem przez wiek czy dłużej, wszystko się znajdzie. Nie są to jednak żadne przekonywujące argumenty. Człowiek, który przez tydzień nic nie jadł, nie zadowoli się dawką, wystarczającą codziennie nasyconemu, ale będzie jadł aż do syta, choćby miał rację trzydniową spożyć od razu. Tak samo jest z naszą obronnością na morzu. Jeśli posiedliśmy morze, którego brak doprowadził Polskę przedrozbiorową do upadku, powinniśmy najprzód zrobić wszystko, aby raz na zawsze uniemożliwić wydarcie nam morza. W razie zawieruchy wojennej nie będziemy z pewnością mieli aż tak szlachetnych napastników, którzy by odstąpili od ataku na nasze morze tylko dlatego, że nie mieliśmy czasu na stworzenie skutecznej dla niego obrony.

Twierdzę, że brak silnej floty wojennej paraliżuje w znacznej mierze proces okrzepnięcia Polski, hamuje rozwój jej mocarstwowości i nie pozwala w całej pełni na wyzyskanie naszego morza jako elementu politycznego. Dlatego dostatecznie silna flota wojenna, odpowiadająca mocarstwowym aspiracjom Polski, zdolna do narzucenia na Bałtyku respektu i poszanowania, potrzebnego Polsce, jej interesom politycznym i gospodarczym — powinna być warunkiem podstawowym polskiego programu morskiego.

Jeśli morze polskie jako element polityczny władne jest narzucić tej części Europy nowy układ sił, jeśli staje się pomostem pomiędzy Polską i południową Słowiańszczyzną a światem zachodnim, to jako element gospodarczy władne jest zmienić całą strukturę gospodarczą Polski, władne jest pobudzić naród polski do ekspansji na morzu i przez morze, władne jest energię narodu, przez wieki od morza odsuniętego, obudzić i pchnąć kierunku przebudowy i nastawienia gospodarstwa polskiego na bezkresy wód i kontynentów pozaeuropejskich, słupami granicznymi nie ograniczonych. Morze polskie potrafi zmienić lądową psychikę Polaków na psychikę ludzi morskich, wyprowadzić ich z ciasnego, lądowego światopoglądu na szerokie drogi światopoglądu morskiego, może uczynić z Polaków naród morski.

Dziś nie ma żadnych wątpliwości, że Polacy umieją żeglować. Świat cały, a nawet najwięksi, odwieczni przeciwnicy Polski przekonali się, że żartobliwe traktowanie Polski jako „Saisonstaatu" było tragiczną pomyłką i uznać musieli Polskę za realną siłę i wartość. Przekonali się również, że Polska, stawiająca przed siedemnastu laty pierwsze kroki w dziedzinie pracy na morzu, dokonała w tym czasie na morzu rzeczy gigantycznych, że nie tylko stworzyła sobie własne, niezależne połączenia morskie z całym światem, że nie tylko przez przestawienie swego gospodarstwa na morzu zmusiła przyznany jej port gdański do rozbudowy i przystosowania jego pojemności do potrzeb gospodarstwa polskiego, ale że ponadto stworzyła własny port w Gdyni, wybijający się swą nowoczesnością, swą dynamiką, swą pojemnością i obrotami — na czoło wszystkich starych portów bałtyckich.

Sama budowa portu, gdy się ma pieniądze i fachowców, nie jest jeszcze cudem. Zjawiskiem natomiast niecodziennym jest taka mobilizacja gospodarczych sił młodego, wojną wycieńczonego i biednego narodu, jakim jest naród polski, która sprawiła, że gdy port gdański w najlepszym okresie koniunkturalnym pod panowaniem pruskim w roku 1913 w ogóle miał obrotu w przywozie i wywozie niecałe 2 miliony ton — obydwa porty polskie wykazują obroty 14—15 milionów ton rocznie. Cyfry te są argumentami pierwszorzędnej wagi, są najlepszym termometrem gospodarczego życia Polski i dynamiki rozwojowej narodu w kierunku ekspansji morskiej. Obroty portów polskich, jak to w lutym b. r. sprecyzował na komisji budżetowej minister Przemysłu i Handlu, Roman, obejmują 98% wymiany dokonywanej drogą morską w przywozie, a 99% w wywozie. Sama tylko oszczędność w bilansie płatniczym Polski z tytułu skierowania obrotów na porty polskie, jak to stwierdził p. minister, wynosi za czas od 1922 do 1935 roku blisko 2 i pół miliarda złotych polskich. Cyfry takie, w pojęciu gospodarczym, w naszych warunkach, same w sobie są epopeją.

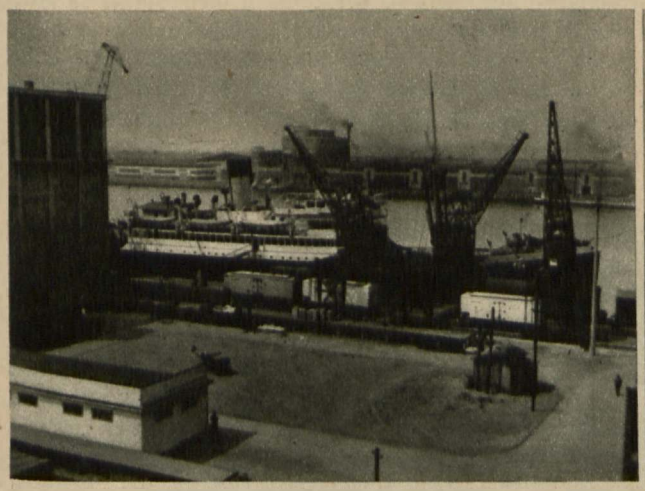
Ten sposób podejścia do omówienia zagadnienia morskiego Polski jako elementu gospodarczego, sposób cyfrowy i materialny — mocniej wykazuje, że mylili się nie tylko obcy, ale i bardzo liczni swoi którzy Polakom zdolności pracy na morzu odmawiali, którzy w fakcie wyjścia Polski na morze widzieli początek katastrofy Polski. Cyfry naszych obrotów morskich przez własne porty, cyfry samych tylko oszczędności w bilansie płatniczym z tytułu skierowania obrotów na porty polskie — są najlepszym, bo realnym i uchwytnym zaprzeczeniem przepowiedni pesymistów.

Wszystko, o czym wyżej pisaliśmy jest zaledwie garścią formuł, formuł całkiem zasadniczych; zresztą, zagadnienie morskie jako element gospodarczy ma dzisiaj ocenę powszechną, słuszną i dodatnią tak dalece, że zbędne byłoby powtarzać tu rzeczy, znane ogólnie.

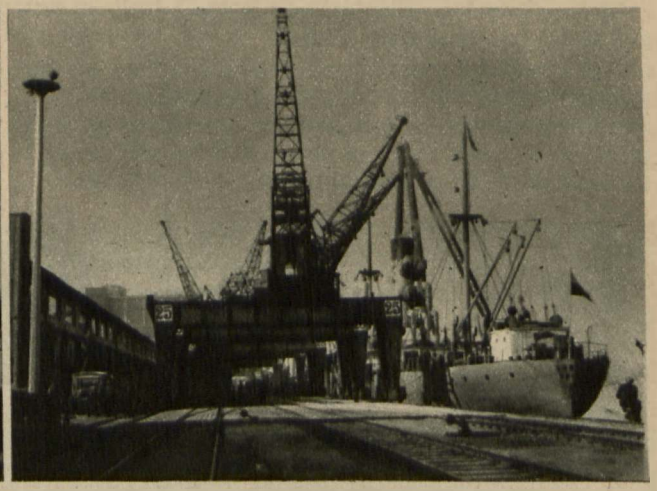
Nie można wszelako przemilczeć tego, że niestety morze jako element gospodarczy bynajmniej nie zostało przez nas tak wyzyskane ani tak wszechstronnie opanowane, byśmy mogli powiedzieć, że praca na morzu dała nam pełne zadowolenie. To, co dotychczas w oparciu o morze zostało uzyskane, zarobione czy zaoszczędzone — leży na granicy minimum naszych pretensyj i aspiracyj, natomiast zadaniem naszej polityki powinno być uzyskanie maximum przybliżenia gospodarczych interesów Polski na morzu do ideału. A od tego jesteśmy bardzo dalecy.

Tylko znikomy procent wwożonego i wywożonego przez porty polskie towaru przewożą okręty polskie, a nasi marynarze cierpią bezrobocie. Wynajmujemy tysiące okrętów dla przewozu naszego towaru, żywiąc w ten sposób obcego armatora, obcego kapitana, mechanika czy marynarza. Żegluga niewątpliwie nie może być traktowana ciasno, wyłącznie czy nawet zbyt egoistycznie w pojęciu narodowym, ale stan liczebny i jakościowy naszej floty handlowej jest znikomy, tonaż około 100.000 ton, jakim dysponujemy, to niespełna tyle, ile stanowią dwa luksusowe transatlantyki angielskie, francuskie czy włoskie! A my z taką flotą chcemy robić politykę mocarstwową?

Trzeba, aby naród polski zrozumiał, że tak, jak morze nie będzie instrumentem naszej polityki na Bałtyku bez silnej floty wojennej, tak też nie będzie w całej pełni wartościowym instrumentem gospodarczym bez silnej floty handlowej.



Załadunek bekonów na statek



Wyładunek drobnicy

Handel idzie za banderą, a nie odwrotnie, i tego faktu nie zmienimy. Dlatego, mimo że wymieniłem tu imponujące cyfry naszych obrotów i oszczędności gospodarczych, związanych z posiadaniem morza, stwierdzam, że z faktu posiadania morza nie płyną do kas obywateli polskich takie zarobki, jakieby morze dawało, gdybyśmy dysponowali polską flotą handlową, odpowiadającą naszym potrzebom gospodarczym.

Rozumiemy niewątpliwie wszyscy, że port gdański jako port polski, poza znaczeniem czysto gospodarczym ma w obecnym układzie sił w rękach rządu polskiego znaczenie polityczne pierwszorzędnej wagi. Nie ulega wszelako wątpliwości, że wolelibyśmy, aby zarobek na obrocie towarowym polskim i dla Polski przeznaczonym — szedł do rąk polskich, a nie do rąk Polsce wrogich. Nie moją jest rzeczą roztrząsanie zagadnienia, czy walory polityczne, jakie przedstawia port gdański, równoważą straty, ponoszone od długich lat przez polskie życie gospodarcze w formie haraczu, płaconego Gdańskowi, a wyrażającego się cyfrą ponad 50 milionów złotych rocznie. Wydaje się jednak, że stan taki, aby Polska była żywicielką Gdańska, bez wzajemnych świadczeń z jego strony, na długą metę utrzymać się nie da, bo jest to stan anormalny i do pewnego stopnia upokarzający.

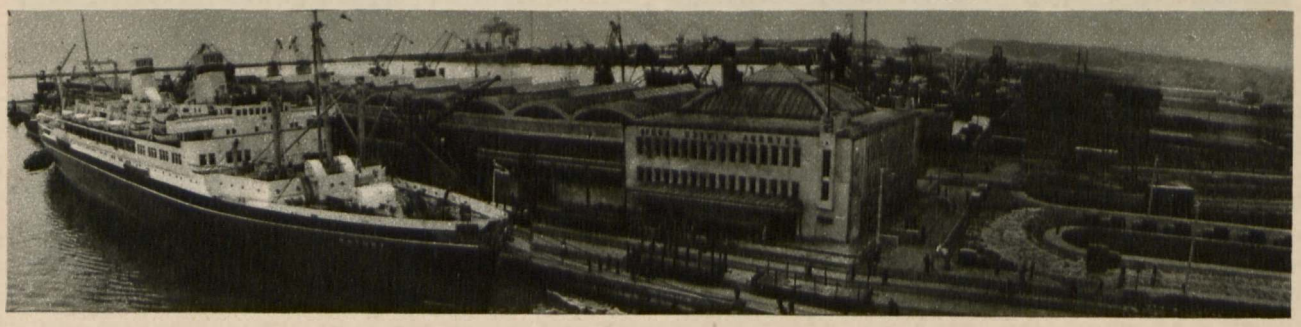
Jeśli sobie uprzytomnimy, że obroty portów polskich, Gdyni i Gdańska, w ostatnich latach wahające się od 13 do 14 milionów ton, są obrotami wybitnie kryzysowymi i że niemal 80% tych obrotów stanowi wywóz, a zaledwie 20% — przywóz, to zrozumiemy, że gdyby tylko kryzys minął i Polska stała się w pełni konsumentem jak inne kraje zachodu, obroty naszych portów musiałyby się przynajmniej podwoić. Jeśli dalej uwzględnimy, że obecne obroty portu gdańskiego wykorzystują niemal w zupełności jego zdolność przepustową — to dojdziemy do wniosku, że cała nadwyżka obrotów, spodziewana logicznie z chwilą przeminięcia kryzysu, przypaść by musiała na port gdyński. To jednak mogłoby się okazać technicznie niepokonalne. Z tą chwilą powstaje też nowe zagadnienie zasadnicze, a mianowicie zagadnienie budowy nowej bazy, tak dla floty wojennej, jak i dla portu handlowego od strony otwartego morza.

Tym samym dochodzimy do sedna polskiego zagadnienia morskiego, do jego treści najgłębszej i najistotniejszej. Naród, który posiada morze i na tym morzu chce władać, musi mieć program morski, obliczony nie na lat dziesięć czy dwadzieścia, lecz na sto albo nawet i dwieście lat. Nie sposób zgodzić się z tymi, którzy twierdzą, że zrobiliśmy dosyć, wywalczywszy niepodległość, a którzy robotę, czekającą na wykonanie, chcą zostawić dzieciom lub wnukom. Jeśli naszą młodzież wyprowadzimy na wytkniętą przez nas prostą drogę, — to na odcinku morskim zostawiamy roboty nie dla jednej czy dwóch, lecz dla kilkunastu generacyj. Na odcinku morskim znajdujemy się od początku niepodległości raczej w defenzywie, jeśli uwzględnimy olbrzymie postępy zbrojeń morskich i rozbudowę flot handlowych naszych sąsiadów. Nie wolno nam tracić z oczu tego, że pobrzeże bałtyckie było ongiś siedzibą Słowian. Nie wolno nam pozostawać w wiecznej defenzywie, gdy doskonale wiemy, że defenzywa demoralizuje, energię narodu tępi i kształtuje charaktery słabe. Włochy, wychowując naród bojowo mimo protestu całego świata, znalazły dosyć siły i woli na stworzenie wielkiego imperium. Niemcy, wychowując naród bojowo, znalazły dosyć siły do potargania traktatu wersalskiego i stworzenia siły obronnej czy zaczepnej, silniejszej niż przedwojenna. Nawet Rosja Sowiecka, głosząc hasła rewolucji światowej, nie zaniedbała stworzenia armii bodaj najsilniejszej w Europie.

Dlatego i Polska chować musi swych obywateli twardo i bojowo, dlatego program morski Polski musi być nie minimalny, lecz maksymalny, — nie defenzywny, lecz ofenzywny. Przez Pomorze, — które, dla sprawniejszej obsługi morza, tak ze względów politycznych, jak gospodarczych, ciągle jeszcze potrzebuje nowej sieci dróg kołowych, nowych sieci kolejowych, biegnących od południa na północ, — biec musi droga wodna do przyszłego wielkiego portu nad pełnym Bałtykiem.

Poruszyłem tu tylko sprawy najistotniejsze, stanowiące trzon polskiego zagadnienia morskiego, aczkolwiek niektóre z jego fragmentów są tak ważne, że same w sobie stanowić by mogły programy. Do takich zaliczam: stosunek ludności wybrzeża do polskiej idei państwowej, współpracę gospodarczą Polski z jej 8-mio milionową emigracją, organizację polskiego rybołówstwa dalekomorskiego i przemysłu rybnego, polskie budownictwo okrętowe, a więc budowę stoczni, unarodowienie handlu zamorskiego polskiego, politykę osadniczą na Pomorzu i na wybrzeżu, uwzględniającą nasze potrzeby narodowe, walkę o kolonie dla Polski i t. d. Wszystkie te sprawy należą do zagadnienia morskiego i muszą znaleźć kolejne i stopniowe rozwiązanie w ramach wielkiego programu morskiego. Na czoło zagadnienia morskiego wszakże wysuwa się sprawa obronności naszego morza.

ANDRZEJ WACHOWIAK



M/s „Batory" przed Dworcem Morskim w Gdyni

WIĘCEJ OFENSYWY

Mimo, iż Liga Morska i Kolonialna od tylu już lat usilnie szerzy wśród naszego społeczeństwa wiedzę o sprawach morza, mimo, że jasne winny być każdemu cele i zadania LMK, jak i jej program—w społeczeństwie tym wciąż jeszcze zdarzają się fakty mylnego interpretowania tych celów i zadań.

Najjaskrawsze tego objawy występują w dziedzinie obrony morskiej, która uczuciowo jest bodajże wszystkim bliska — jednakże głębsze zrozumienie potrzeby posiadania odpowiedniej siły zbrojnej na morzu pozostawia jeszcze dużo do życzenia. Rzecz ta wymaga poświęcenia jej trochę czasu i pewnego zaznajomienia się z nią, do czego mogą wystarczyć choćby liczne broszury i wydawnictwa Ligi.

Kto obserwuje uważnie rozwój akcji zbiórkowej na Fundusz Obrony Morskiej, ten niewątpliwie zauważy, że akcja ta, aczkolwiek żywa, nie rozwija się tak usilnie, jakby jej tego życzyć należało. Oczywiście, wytłumaczyć można to tym, że akcja ta od czasu do czasu doznaje mniej lub więcej trwałych przeszkód natury wyższej, jak: pożyczki państwowe, klęska powodzi, pomoc zimowa, zbiórka na FON itp. Nie mniej przecież — w zbiórce nastąpiła stagnacja w sensie wpływów materialnych i jakkolwiek nie zachodzi obawa, aby nastąpiło cofanie się, to jednak sama stagnacja zbiórki jest niebezpieczeństwem, gdy wychodzimy z założenia, że efekty materialne zbiórki mają być widomym znakiem temperatury uczuć i zrozumienia społeczeństwa dla sprawy obrony morskiej w Polsce.

Do spraw obrony morskiej, której ugruntowanie w Polsce jest kamieniem węgielnym ofensywy we wszelkich naszych poczynaniach morskich, — od prowadzonego przez Ligę społeczeństwa należy wymagać nawskroś ofensywnego nastawienia i działania w akcji pozyskania mas i ich uświadamiania, — należy wymagać widomego czynu w postaci rosnących wpływów na Fundusz Obrony Morskiej, a przez to tworzenia tej przychylnej atmosfery, jedynej, w której sprawa silnej Polski na morzu może stać się rzeczywistością.

FOM, mimo wymienionych wyżej przeszkód natury wyższej, ma już poza sobą chlubną kartę, może zapisać na swoje konto powiększenie naszej szczupłej floty wojennej o jedną łódź podwodną, która w roku bieżącym zostanie spuszczona na wodę i która otrzymała już nazwę O. R. P. „Orzeł". Chodzi jednak o to, aby sam fakt zbiórki na FOM nie stał się z jednej strony faktem usypiającego zadowolenia — a z drugiej, aby dalsza zbiórka na „ścigacze", dająca pole do współzawodnictwa Okręgów LMK, nie była tylko tradycyjnym spełnianiem obowiązków ligowych, zwyczajnym zbieraniem składek na pożyteczny cel, — defensywą charytatywno-społeczną.

Podobnie jak każdy środek materialny obrony morskiej, czyli każdy okręt Rzeczypospolitej (o które nam chodzi), jest środkiem ofensywnym, — tak samo konieczna jest ofensywa w dziale ważniejszym, niż sama zbiórka na FOM, t. j. by wbrew tradycji i nieuświadomionemu nastawieniu społeczeństwa — przekształcić je na czujące, ale i rozumiejące potrzebę i znaczenie zbrojnej siły morskiej dla Polski!

Uczuciowo, dzięki działaniu Ligi, w samej akcji zbiórkowej na FOM, którą poprzedzać musi zawsze odpowiednia agitacja, — zaszliśmy już daleko.

Społeczeństwo samo, przyzwyczajone do myślenia kategoriami potrzeb własnego Państwa, wczuwa się coraz to więcej w znaczenie spraw morskich dla Polski i wyczuwa też konieczność i potrzebę obrony tych spraw.

Zależy jednak na tym, aby segregacja niezbędnych potrzeb naszego życia państwowego w pojęciu społeczeństwa umieszczała sprawę stworzenia silnej floty wojennej — także i rozumowo — na odpowiednim jej, bardzo bliskim miejscu!

Bo przeciwnie jak na lądzie, gdzie wzrost ekonomiczny Państwa, przyrost ludności, jej dobrobyt, jej uświadomienie, motoryzacja, rozwój przemysłu, rozbudowa sieci kolejowych i dróg i t. p. podciąganie Państwa wzwyż, stwarza wzrost potencjału wojennego Państwa — wzrost naszego stanu posiadania na morzu, czy to w dziedzinie ekonomicznej, żeglugowej czy kolonialnej — ten potencjał wojenny raczej osłabia, bo wymaga proporcjonalnego i równoległego wzrostu specjalnej siły zbrojnej na morzu.

Można by powiedzieć, że nie tylko każdy czyn Państwa na morzu w jednym z wymienionych działów, ale nawet każdy zamiar, każda bodaj myśl twórcza w tych dziedzinach musi być połączona z równoczesną realizacją wzrostu czynnika obronnego na morzu. W przeciwnym razie będzie to budowa zamków na lodzie, albo domków z kart.

Czujemy to wszyscy, że ta realizacja, że nasz dotychczasowy dorobek nad morzem i na morzu — a zwłaszcza nasze nadzieje i nasze śmiałe pełne ufności aspiracje, związane z morzem — stoją na razie jeszcze w dysproporcji z dorobkiem w dziale zabezpieczenia ich siłą oręża na morzu.

Bodźcem do trwałych wysiłków nad zabezpieczeniem Polsce dostatecznej obrony morskiej, a złowróżebną przestrogą przed zaniedbywaniem tej obrony — winna stać się nam tragiczna historia Polski dawnej, którą znamy zbyt dobrze, byśmy mogli godzić się na jakiekolwiek niedopatrzenie spraw morskich.

Mieliśmy w pełnych chwały czasach naszej przeszłości wielkich mężów stanu, wielkich królów i hetmanów, którzy jednak zaabsorbowani innymi troskami nie zajmowali się prawie zupełnie problemem morskim. Nie utrwaliliśmy też naszego stanu posiadania na morzu, nie wykorzystaliśmy dostępu do morza, które innym narodom dało bogactwo i potęgę. I właśnie to zaniedbanie odwiecznej prawdy o władztwie morskim było jedną z poważniejszych przyczyn naszych klęsk. Sprawy morskie obce były ogółowi społeczeństwa. Scharpingi i Dickmanny i inni im podobni nie mogli być tymi, którzy myśl morską mieliby niecić w narodzie i zjednywać dla niej kierujących państwem mężów stanu.

Teraźniejszość jest korzystniejsza i szczęśliwsza. Mamy doskonały zaczątek floty wojennej na Bałtyku, budujemy dla niej odpowiednie bazy — ciągłość w ich rozbudowie, jako warunek stworzenia czegoś realnego, jest zapewniona.

Mamy przede wszystkim ludzi, znających fach i rozumiejących istotę, znaczenie i potrzebę floty wojennej dla Polski. — I ludzi tych jest coraz więcej. Skupia ich nasza organizacja. I nam, aktywnym członkom Ligi Morskiej i Kolonialnej wypada być wobec wszystkich czynników i sfer społeczeństwa pionierami i rzecznikami idei przyśpieszenia realizacji silnej floty wojennej, którą tworzyć będzie za późno, gdy będzie jej gwałtownie potrzeba, — a której budowa musi trwać szereg lat i której personel musi być przez szereg lat tworzony.

Czas nagli! Jesteśmy spóźnieni!

Podwójmy nasze wysiłki i weźmy na swe barki przyśpieszenie rozbudowy floty wojennej — jedną wspólną opinią i wolą.

Bo tylko zapewnienie istnienia tej silnej floty wojennej — utrwali i zapewni nasz stan posiadania i wszelkie nasze zamiary na morzu.

K. MORA

Ćwiczenia artyleryjskie

PRZEMYSŁ PRZYSZŁOŚCI

W dążeniu do oparcia potęgi politycznej i gospodarczej Polski o nowy, niezmiernie ważny w jej życiu czynnik — morze — jednym z donioślejszych, a bezwzględnie koniecznych etapów musi stać się stworzenie własnego przemysłu okrętowego, nie tylko budowa własnej stoczni, której rozmiary odpowiadałyby potrzebom naszej Marynarki Wojennej i floty handlowej, ale przystosowanie produkcji różnych gałęzi przemysłu krajowego do potrzeb budownictwa okrętowego.

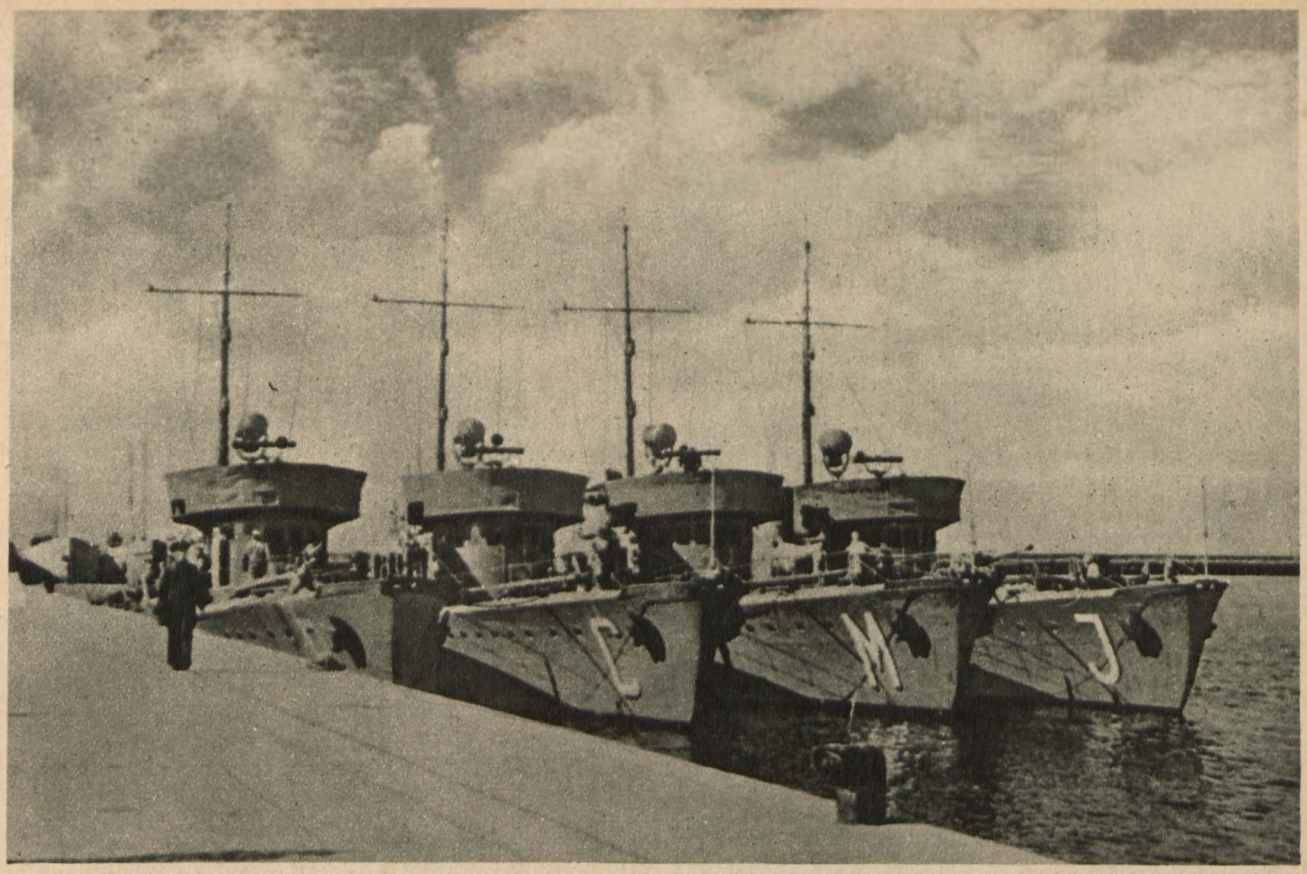
Budowa okrętów na własnych stoczniach, której hasło zostało rzucone przed dwoma laty, dotychczas niestety nie została jeszcze zrealizowana. Istniejące w kraju stocznie, a mianowicie: Stocznia Gdyńska i Stocznia Modlińska, Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej w Gdyni oraz Warsztaty Marynarki Wojennej w Pińsku, mogą jedynie budować mniejsze jednostki, jak wybudowane w r. 1933 cztery wyławiacze min typu „Jaskółka", ale już nawet poważniejsze remonty i naprawę większych jednostek trzeba przeprowadzać na stoczniach zagranicznych, gdzie też zamawiać trzeba większe jednostki Marynarki Wojennej czy floty handlowej.

Za usługi te musimy drogo płacić, bo budowa okrętów jest bardzo kosztowna — dość powiedzieć, że rozbudowa naszej Marynarki Wojennej i floty handlowej w ciągu ostatnich 10 lat kosztowała około 300 milionów złotych mimo, że tempo jej nie odpowiada naszym istotnym potrzebom. Prawda, że z sumy tej pewna część poszła na zakup materiałów i surowców, ale znacznie większa część to koszty robocizny, które są już niepowetowaną stratą dla naszego kraju, w którym zagadnienie bezrobocia jest ciągle palącym zagadnieniem nie tylko dla tysięcy poszczególnych obywateli, ale dla Państwa, jako całości.

Wprawdzie i tu Rząd, chcąc bodaj częściowo zmniejszyć te straty, zastrzegał przy zamawianiu okrętów w stoczniach zagranicznych, że przy dostawie surowców, półfabrykatów i fabrykatów, potrzebnych do budowy tych okrętów, będą brane pod uwagę i w pierwszym rzędzie uwzględniane oferty przedsiębiorstw polskich. Tak było w umowie. W życiu jednak warunek ten był dość trudny do wypełnienia — na każdym kroku nasuwają się trudności organizacyjne, trudności transportowe, korespondencyjne itp. i ostatecznie udział przemysłu krajowego w budowie okrętów na stoczniach zagranicznych był i jest stosunkowo niewielki. Tak naprz. przy budowie stawiacza min „Gryf" na stoczni francuskiej w r. 1934 udział ten wyniósł zaledwie 6.57%, wprawdzie już w r. 1935 przy budowie dwóch kontrtorpedowców typu „Grom" w Anglii udział ten wzrósł do 8.15%, a w r. 1936 przy budowie łodzi podwodnych w Holandii nawet do 10.20%, ale świadczy to raczej o przystosowywaniu się naszego przemysłu do potrzeb budownictwa okrętowego, niż o zwiększonych możliwościach dla tego przemysłu w zakresie brania udziału w budowie okrętów, zamawianych za granicą. Udział ten będzie zawsze nieznaczny, dopóki nie zacznie się budować okrętów na własnych stoczniach, które bez żadnego nawet nacisku ze strony zamawiającego, a tylko siłą nastawienia swej pracy zawsze będą szukały oparcia przede wszystkim na przemyśle krajowym. Świadczy o tym wymownie chociażby fakt, że przy budowie traulerów typu „Jaskółka" zamówienia krajowe wyniosły 79.20%, a przecież był to rok 1933 — w ciągu tych następnych czterech lat posunęliśmy się znowu na polu techniki i przemysłu znacznie dalej.

Musimy więc zdać sobie sprawę, że — poza momentem politycznym — poza dążeniem do jak najpełniejszej samowystarczalności na tak ważnym odcinku, jak budownictwo okrętowe, które dać może jedynie istotne usamodzielnienie się na morzu—korzyści gospodarcze, jakie wynikną dla Polski z budowy okrętów czy to handlowych czy wojennych na własnych stoczniach, to nie tylko zatrzymanie w kraju tych milionowych sum, jakie rokrocznie będziemy musieli w przeciwnym wypadku płacić zagranicy za rozbudowę naszej floty. Tempo zaś tej rozbudowy musi wzrastać w miarę ugruntowywania się w społeczeństwie i w kołach miarodajnych zrozumienia dla wagi zbrojeń morskich w odniesieniu do ogólnej obronności kraju, dla znaczenia rozbudowy floty handlowej w odniesieniu do pełnego wykorzystania dostępu do morza. Budowa okrętów na własnych stoczniach da ponadto potężny zastrzyk życiodajnych kapitałów dla całego organizmu gospodarczego Państwa.

Bo okręty budują nie stocznie, ale cały zorganizowany przemysł okrętowy. Stocznie są tylko niejako końcowym etapem współpracy wielu dziesiątków, a nawet setek różnych większych i mniejszych fabryk, hut, wytwórni i wytwórców. Zamówienia, dane stoczni, to nie tylko zatrudnienie techni-



Traulery: OORP „Rybitwa", „Czajka", „Mewa" i „Jaskółka"

ków i robotników samej stoczni, ale danie zarobku tysiącom robotników i techników różnych zakładów pracy, rozsianych po całym kraju, które muszą przygotować dla stoczni materiały, potrzebne dla budowy okrętu, wykonać niezbędne urządzenia wewnętrzne, maszyny i aparaty, a o ile chodzi o okręt wojenny, wykonać jeszcze jego uzbrojenie. Zadaniem stoczni jest budowa korpusu okrętu i złożenie w jedną całość tysiąca szczegółów, wypracowanych i przygotowanych gdzieindziej. Dlatego też w wielu krajach stocznie są podstawą wszechstronnie rozwiniętego przemysłu, którego wiele gałęzi pozornie luźno tylko związanych jest z budownictwem okrętowym. To też jest przyczyną, dla której rządy tych krajów chętnie popierają przemysł okrętowy, rozumując, że lepiej jest dawać pieniądze w formie udziału w wykonywaniu konkretnej pracy, niż wydawać je jako zasiłek dla tysięcy bezrobotnych.

Polska, jak wspomnieliśmy wyżej, posiada zaledwie zaczątek przemysłu okrętowego w postaci wymienionych stoczni i produkcji poszczególnych gałęzi przemysłu dla budownictwa okrętowego. Zagadnienie to omawia szczegółowo w swej ciekawej broszurce pod tytułem „Przemysł okrętowy"*) inż. Potyrała, który stwierdza, że jeżeli przy dostawie materiału lub sprzętu dla okrętów, budowanych za granicą, wynikły znaczne trudności organizacyjne, które zmniejszyły udział zamówień krajowych do wspomnianych wyżej 6,57%, czy 10,20%, to trudności te w pierwszym rzędzie leżały w uzgadnianiu szczegółów technicznych, a to na skutek dużej odległości stoczni od Polski. Jeżeli bowiem chodzi o brak nastawienia morskiego, jaki można zauważyć w polskiej produkcji, to jest to zupełnie zrozumiałe, gdy zważy się, że mając po raz pierwszy do czynienia z wymaganiami morskimi, fabryki polskie nie mogły wykazać takiej sprawności technicznej, jak wytwórnie krajów, w których budownictwo okrętowe ma już za sobą długoletnie doświadczenie. Autor tej ciekawej książeczki podkreśla dalej, że trudności te coraz mniej dają się odczuwać, nasze fabryki wykazują coraz większe przystosowanie swej produkcji do potrzeb budownictwa okrętowego, a w niektórych gałęziach produkcja polska przewyższa już zagraniczną.

W artykule tym, ze względu na brak miejsca, nie możemy omawiać stopnia przystosowania się do morskiej produkcji poszczególnych gałęzi naszego przemysłu krajowego. Ciekawych odsyłamy do wyżej wspomnianej broszury inż. Potyrały. Tutaj nadmienimy tylko, że oczywiście nie odrazu przemysł krajowy będzie mógł zaspokoić wszystkie potrzeby budownictwa okrętowego. W wielu dziedzinach jednak jesteśmy już na dostatecznie wysokim poziomie, jeżeli weźmiemy dla przykładu chociażby tylko produkcję stali na kadłuby okrętowe, budowę kotłów parowych typów, stosowanych dotychczas w Marynarce Wojennej, budowę silników Diesla. Nie będzie również przedstawiała większych trudności produkcja dział morskich, sprzętu artyleryjskiego, czy wyrzutni torpedowych i wyrzutni samolotowych, podobnie jak produkcja min i bomb głębinowych. Natomiast większych inwestycyj może wymagać doprowadzenie do właściwego poziomu przemysłu hut-

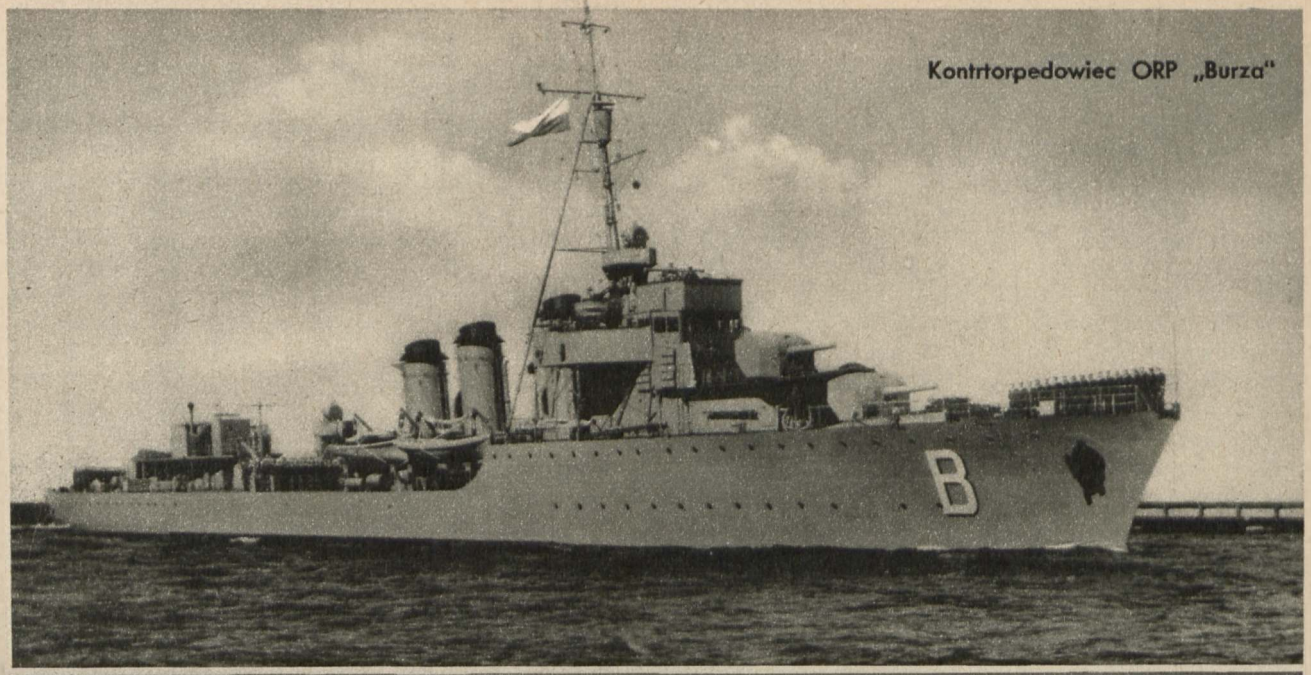
*) Inż. Aleksander Potyrała: „Przemysł okrętowy". Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej. Warszawa. 1937. Stron 68.

niczego w innych działach produkcji, jak duże odlewy stalowe, odlewy stalowe o specjalnym składzie materiałowym, duże kloce stalowe, grube płyty pancerne itp. Znaczne też trudności może przedstawić produkcja śrub okrętowych czy produkcja torped, jak również fabrykacja precyzyjnych aparatów nawigacyjnych. W zakresie tych produkcyj Polska będzie musiała bądź korzystać z licencyj zagranicznych, bądź też zrezygnować całkowicie z fabrykacji krajowej, robiąc zamówienia w krajach, które od szeregu lat wyspecjalizowały się w tej dziedzinie i są nieomal wyłącznym dostawcą danych wytworów dla budownictwa okrętowego innych państw. Jest to zresztą zupełnie normalne zjawisko nawet w krajach o wysoko postawionym przemyśle okrętowym. O zupełnej samowystarczalności trudno jest dziś mówić. Wystarczy, jeżeli potrafimy wyzyskać w możliwie największych granicach posiadane bogactwa, a przede wszystkim bogactwo energii i inteligencji ludzkiej.

Sprawa stworzenia własnego przemysłu okrętowego jest dzisiaj o tyle bardziej palącą i aktualną, że sytuacja w budownictwie okrętowym zmieniła się ostatnio na rynkach zagranicznych jeszcze bardziej na naszą niekorzyść, gdyż w związku ze zwiększonym tempem rozbudowy sił zbrojnych na morzu we wszystkich niemal państwach, jak również w związku z ogromną poprawą koniunktury dla tonażu handlowego — stocznie zagraniczne są zawalone zamówieniami, wskutek czego, przyjmując nowe, muszą przesuwać znacznie termin wykonania, no i — wyzyskując po kupiecku nadarzającą się sposobność — podnoszą wydatnie ceny. Tak więc choć zarówno budowa właściwej stoczni w Gdyni, jak i przystosowanie poszczególnych gałęzi przemysłu, wymagać będzie inwestycyj i to dość znacznych, to jednak inwestycje te bezwzględnie się opłacą. Musimy zresztą zdać sobie sprawę, że zarówno rozbudowa polskiej floty handlowej, jak i Marynarki Wojennej musi być rozłożona na długie lata. Wobec tego, że wiek okrętu oblicza się przeciętnie na 20 lat, zaledwie zdołamy osiągnąć niezbędny stan liczebny floty, a już będziemy musieli myśleć o jego odmładzaniu przez wycofywanie starych jednostek i budowę nowych. Inwestycje więc, włożone w przemysł okrętowy, to nie inwestycje, które muszą się zamortyzować w krótkim czasie, ale przeciwnie inwestycje te będą dawały pracę i zysk przedsiębiorstwom przez długie lata, dając im niejednokrotnie w razie właściwego nastawienia niemal monopol w dziedzinie danej produkcji morskiej. Mylne jest zatem mniemanie, że przemysł okrętowy w naszych warunkach nie jest dość opłacalny. Wręcz odwrotnie, przemysł ten ma wielką przyszłość przed sobą. Już obecnie ma pomyślne warunki rozwojowe, a niewątpliwie z każdym rokiem rentowność jego będzie wzrastała, jak wzrastać będą nasze potrzeby handlowo i wojenno - morskie, które nie mogą być uzależniane od niewspółmiernie małego skrawka wybrzeża, jakie nam przypadło w udziale, ale muszą odpowiadać politycznej potędze Polski i koniecznościom jej ekspansji gospodarczej.

J. LEWANDOWSKI

Kontrtorpedowiec ORP „Wicher"



Kontrtorpedowiec ORP „Burza"

SYTUACJA NA BAŁTYKU W R. 1920 A DZIŚ

W wyniku traktatu wersalskiego, jak również pod wpływem rewolucji bolszewickiej w Rosji, układ sił morskich państw bałtyckich częściowo się zmienił. Zmiany te dotknęły szczególnie ostro Niemcy i Rosję. Jednocześnie powstały nowe państwa — Polska, Finlandia, Estonia, Łotwa i Litwa, z których każde, w mniejszym lub większym stopniu, wniosło swe prawa morskie w orbitę Bałtyku.

Któż tedy w roku 1920 dzierżył berło pierwszeństwa na Morzu Bałtyckim? Po zastanowieniu się należałoby powiedzieć, że właściwie nikt. Poza neutralnymi podczas wojny, a pokojowo usposobionymi od dłuższego już czasu państwami skandynawskimi, dawne potęgi były zniszczone i niezdolne do walki, państwa zaś nowopowstałe zupełnie bezbronne. Odczuwało się poniekąd wpływy angielskie, ale tylko o tyle, by nie dopuścić do Anglii szkodliwych naleciałości nowej „Czerwonej Rosji". Poza tym Anglicy mieli ważniejsze sprawy gdzie indziej, Bałtyk zaś był dla nich obiektem drugorzędnym. Toteż w pierwszych latach po wojnie na Morzu Bałtyckim wytworzył się stan bardzo spokojny, poświęcany przez państwa wyraźnie gromadzeniu sił do przyszłych wystąpień.

Przedwojenna potęga morska Niemiec, stawiająca ongiś mężnie czoła angielskiej „Grand Fleet", osłabła — zmalała do minimum, narzuconego traktatem wersalskim. Niezależnie od osłabienia, traktat ten ograniczył rozwój floty niemieckiej, narzucił jej granice tonażu okrętów wojennych, określił największy kaliber dział, zakazał budowy łodzi podwodnych, wreszcie zniósł całkowicie lotnictwo lądowe i morskie. W ten sposób jednym pociągnięciem pióra zdegradowano flotę wojenną Niemiec na tyle, że wobec kolosalnych przedwojennych potęg morskich nie przedstawiała już żadnej wartości bojowej.

Zniknęła również niemal całkowicie, dźwigająca brzemię anarchii, niebezpieczna jeszcze tak niedawno Rosja. Odepchnięta traktatem wersalskim w sam koniec Zatoki Fińskiej, skazana na kilkumiesięczną w roku przymusową bezczynność, spowodowaną zamarzaniem tej części zatoki — flota sowiecka na pewien czas prawie usunęła się z horyzontu bałtyckiego. De facto przestała istnieć, większa bowiem część jej okrętów została zdemolowana, rozebrana z najcenniejszych mechanizmów i sprzedana przez własne załogi, więcej nawet, często rozmyślnie topiona przez towarzyszy.

Po paru latach takiej gospodarki, okręty te przestały się zupełnie nadawać do walki, lub też nadawały się zaledwie w takim stopniu, że nie można było nawet marzyć o podjęciu jakiejkolwiek działalności bojowej. Toteż w swym czasie Sowiety zrezygnowały z jakichkolwiek aspiracyj na Morzu Bałtyckim—pozostawiając je do lepszych czasów.

Następne z kolei państwo morskie — Szwecja, od dawna rezygnując z jakichkolwiek czynnych wystąpień i posiadając flotę wojenną o charakterze wybitnie obronnym, nie mogła wchodzić w rachubę jako państwo, które by miało aspiracje panowania czy też roztoczenia swych wpływów na Bałtyku. Szwecja nie wykorzystała słabości Rosji, a tym samym jeszcze raz podkreśliła pokojowość i rezygnację ze wszystkich dążeń do przewodnictwa, zachowując nadal wrogą postawę w stosunku do Sowietów.

Sytuacja Danii wobec przedwojennej — w zasadzie nie zmieniła się zupełnie. Jeszcze mniejsza i słabsza od Szwecji flota wojenna tego państwa, siłą rzeczy nie mogła stanowić czynnika groźnego. Zresztą od dawna zrezygnowała również z aspiracyj mocarstwa, szczerze i gorąco pragnąc tylko jednego: za wszelką cenę uniknąć udziału w wojnie.

Nowe państwa bałtyckie, powstałe na terytorium dawnej Rosji, a więc: Finlandia, Estonia, Łotwa i Litwa, objęły rozległe linie wybrzeża, w spuściźnie zaś na nich liczne i dobrze rozbudowane porty, dobrze rozwinięty przemysł budownictwa okrętowego, a jednocześnie z tym brak wszelkich zasobów materialnych oraz nieliczną i biedną ludność. Ziemie, ogólnie biorąc, mało urodzajne, bogactwa zaś naturalne bardzo skąpe. Toteż nic dziwnego, że państwa te, aczkolwiek stworzyły każde u siebie — z wyjątkiem Litwy — coś jakby zaczątek floty, składający się z pojedyńczych okrętów dawnej floty rosyjskiej — zrobiły to jednak raczej dla prestiżu.

Wreszcie na północnym wybrzeżu Bałtyku — Polska otrzymała swój dostęp do morza — najgorszy z dostępów wszystkich państw bałtyckich. Stu kilkudziesięcio kilometrowy odcinek wybrzeża, wciśnięty pomiędzy Rzeszę Niemiecką a Prusy Wschodnie, bez własnego portu, z prawem korzystania z portu gdańskiego, połączony z macierzą wąskim „korytarzem" — nie zupełnie odpowiadał dla 33-milionowego państwa.

Tak mniej więcej, pokrótce, przedstawiała się sytuacja na Morzu Bałtyckim w chwili obejmowania przez nas wybrzeża morskiego.

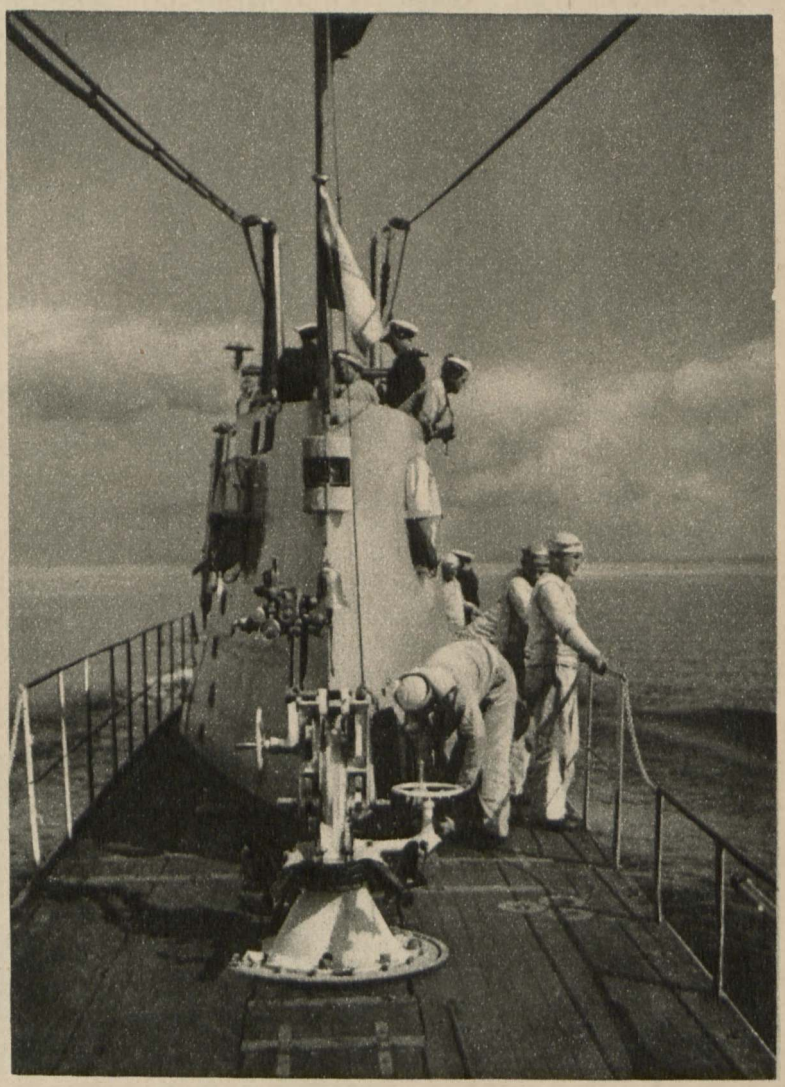
Od dnia tego upłynęło piętnaście lat, aż oto już 1935 rok przynosi szereg zmian w spokojnym dotychczas układzie sił, koniec zaś roku 1936 — zupełne przekształcenie równowagi, stwarzające sytuację na wzór przedwojennej.

Bo oto, ponad wszelką wątpliwość wysunęła się na czoło z bardzo dużą przewagą wobec sił morskich na Bałtyku, skrępowana do niedawna warunkami pokoju flota wojenna Niemiec. W roku 1935 odrzuca III Rzesza klauzule wojskowe traktatu wersalskiego i przystępuje do rozbudowy swej floty.

Zawarta umowa londyńska określa wprawdzie ściśle stosunek tonażu okrętów wojennych pomiędzy flotami Anglii i Niemiec, ustalający dla ostatnich tonaż równy 35% floty angielskiej. Tym samym zbrojenia Niemiec zostały przez Anglię jak gdyby aprobowane, a wskutek tego równowaga sił nie dała się utrzymać.

Rozbudowa floty niemieckiej, prowadzona z piorunującą szybkością i kosztem najwyższego natężenia finansowego, obejmująca jednocześnie okręty liniowe, siły lekkie, łodzie podwodne, lotniskowce, oraz najszerzej pojęte lotnictwo — po paru zaledwie latach stworzy siłę na wskroś nowoczesną, składającą się z okrętów o dużej wartości bojowej. Już w końcu 1936 roku III Rzesza miała 133.600 ton okrętów bojowych, w tym 94.000 ton wybitnie nowoczesnych. Do końca 1937 roku, w myśl ogłoszonej I-ej transzy rozbudowy, przybędzie dalszych 113.700 ton, sądząc zaś z tempa rozbudowy, najpóźniej w końcu 1938 roku wejdą w skład floty 113.200 ton II transzy. Razem więc będzie to stanowiło 320.900 ton, czyli około ¾ przewidzianego układem londyńskim planu. Brakujące 100.000 ton, sądząc z dotychczasowego przebiegu rozbudowy nie dadzą na siebie czekać, toteż prawdopodobnie w 1940 roku cały program, zawarty w ramach układu angielsko-niemieckiego, zostanie zrealizowany. Czy na tym będzie koniec — pokaże czas, dziś możemy tylko powiedzieć, że taka sytuacja musiała wpłynąć na inne floty — stąd zupełnie zrozumiały fakt, któremu na imię — nowy wyścig zbrojeń morskich.

Ubiegłe siedemnaście lat nie zostały spędzone bezczynnie i w Związku Sowieckim. Szczególnie w ostatnich latach Sowiety wykazały silniejsze zainteresowanie zagadnieniami, związanymi z morzem i wyraźnie przyłączyły się do szeregu państw rozbudowujących swe floty wojenne. Okres anarchii, rozprężenia i niszczenia sprzętu przeminął szybko. W chwili obecnej, po odbudowie floty rosyjskiej — jeżeli wierzyć oficjalnym danym — na Morzu Bałtyckim zamyka się ona w ramach 156.700 ton okrętów bojowych, z których zaledwie 51.100 ton przypada na okręty nowoczesne, reszta należała jeszcze do byłej floty carskiej. Najbliższa rozbudowa przewiduje 2 okręty liniowe i 7 krążowników — o to-



Kiosk łodzi podwodnej

nażu nieznanym oraz 6 kontrtorpedowców po 3.000 ton. Razem więc przypuszczalnie około 130—150.000 ton dla całej marynarki Sowietów. W rzeczywistości zaś stan floty bałtyckiej nie jest tak świetny. 105.600 ton dawnej floty carskiej w 30% przedstawia dziś sprzęt o bardzo małej wartości bojowej, następne 30% są o wartości niewątpliwie niższej, 40 zaś procent z całą pewnością egzystuje tylko na papierze. Prawdą natomiast jest, że marynarka sowiecka wybudowała do 1937 roku razem 151 łodzi podwodnych, z których 71 znajduje się na Morzu Bałtyckim. Co zaś do zamierzonej rozbudowy sił nawodnych — żadnych chociażby przypuszczalnych wniosków wysunąć nie można.

Stan szwedzkiej floty wojennej wynosi dziś razem 71.200 ton okrętów bojowych, z nich zaledwie 17.500 ton okrętów nowoczesnych, zbudowanych w okresie ostatnich siedemnastu lat. Program najbliższej rozbudowy przewiduje 1 pancernik obrony brzegowej o wyporności 7.685 ton, 3 kontrtorpedowce o tonażu nieznanym oraz trzy łodzie podwodne po 620 ton.

Widzimy więc, że rozwój floty szwedzkiej nie postępował proporcjonalnie do wysiłków zbrojeniowych sąsiadów i układa się nadal niepomyślnie, toteż, jak przed siedemnastu laty, Szwecja z coraz większą obawą spogląda w kierunku wschodnim i nie ulega kwestii, że skłania się do grupy państw przeciwsowieckich. Charakter zaś obronny jej floty pozostał nadal, mimo kilku nowych okrętów.

Dania, której flota wojenna zwiększyła się od 1920 roku o 8 okrętów o łącznej wyporności 2.340 ton, a najbliższa rozbudowa floty liczy tylko 3 łodzie podwodne po 300 ton, a której oręż również nie może zaważyć w ewentualnym konflikcie zbrojnym — na terenie bałtyckim nie ma dziś żadnego znaczenia.

Piąte miejsce na Bałtyku zajmuje dziś niewątpliwie flota wojenna Polski. W kwestiach morskich Ojczyzna nasza sprawiła śledzącym pilnie jej rozwój na morzu — dużo zawodów; pesymistów wprawdzie przekonała, że posiada dużo sił żywotnych, dążąc do trwałego usadowienia się nad Bałtykiem i przygotowując się do stawienia oporu wszelkim przeciwnościom i zakusom; optymistów natomiast zawiodła, w ciągu bowiem siedemnastu lat, mimo wielkich inwestycyj na wybrzeżu, mimo rozbudowy marynarki handlowej — nie zdobyła się na należyte zabezpieczenie morza i naszego na nim morskiego dorobku.

Flota polska liczy dziś 10.405 ton okrętów bojowych, z których 8.220 ton, to okręty nowoczesne, reszta zaś stare torpedowce z dawnej floty niemieckiej. Nowobudujące się okręty uzupełnią ten tonaż o nowe 6.300 ton. Powiększy to naszą siłę zbrojną na morzu do łącznego tonażu 16.705 ton. Na pierwszy więc rzut oka może się zdawać, że rozwój ten jest zupełnie zadowalający, w rzeczywistości zaś flota nasza jest ciągle jeszcze w stanie rozwoju początkowego. Brak nam ustawy o jej planowej rozbudowie na dalszy okres, a przeto nikt dziś nie może określić, jak się ta flota rozwinie w ciągu następnych lat i czy się w ogóle rozwinie. A przecież mamy aspiracje, aby Polska przyjmowała udział w życiu Europy, żeby miała należny jej głos na Bałtyku — musimy więc zdobyć się wreszcie na stworzenie odpowiednich środków, które staną się zbrojną gwarancją naszej wolności morskiej.

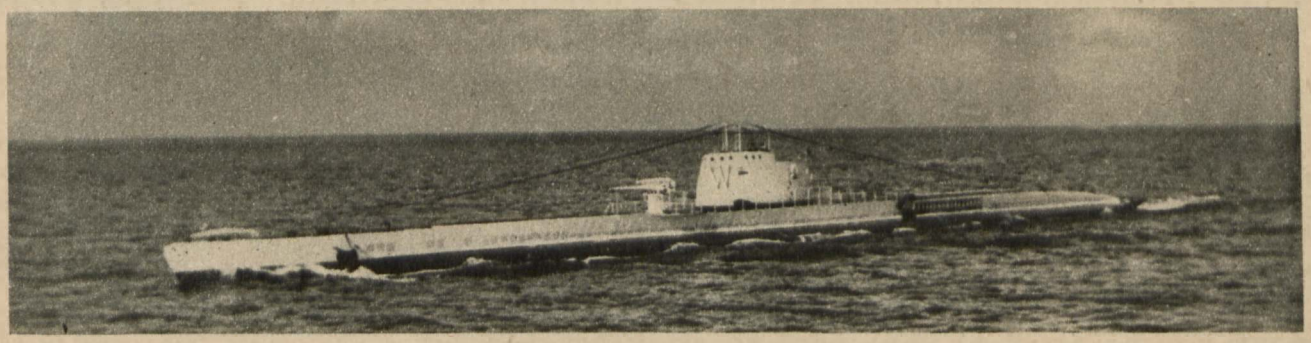
Na najwyższe uznanie wśród pozostałych państw bałtyckich zasługuje niewątpliwie Finlandia. Rozumując podobnie, jak Szwecja, a więc uważając za najniebezpieczniejszy dla siebie — wschód, mężnie ponosi wielkie ofiary, by zapewnić sobie możliwie najskuteczniejszą obronę. Rezultatem tych wysiłków jest już zaczątek floty wojennej, który liczy dziś 9.850 ton nowych okrętów bojowych z dwoma pancernikami obrony brzegowej na czele. Biorąc pod uwagę, że ludność tego państwa wynosi zaledwie 3 i pół miliona — jest to rzadki przykład wyrobienia społeczeństwa — godny naśladowania.

Estonia i Łotwa, walczące z trudnościami finansowymi, mimo najszczerszych chęci, żadnych sukcesów na morzu nie osiągnęły. Floty ich liczą zaledwie po parę okrętów, bardzo małych i bardzo słabych. Litwa zaś swym dostępem do morza nie zajmowała się wcale.

Tak oto cały ciężar sytuacji politycznej na Bałtyku tkwi w rozbudowie morskiej siły zbrojnej. Od tego dopiero zależą wszystkie inne posunięcia polityczne czy gospodarcze. Oczywiście, każdy kraj tworzyć może tylko taką flotę, na jaką go stać. Ale to właśnie minimum, będące choćby lokalną gwarancją wolności morskiej, osiągnięte być musi wobec groźby gospodarczego odosobnienia. Rezygnacja z rozbudowy floty wojennej oznacza rezygnację z morza i niepodległości gospodarczej, a w przyszłości i politycznej.

Do takich skutków nie możemy dopuścić, i dlatego każdy z nas winien ciągle dążyć do rozbudowy naszej morskiej siły zbrojnej, bo silna marynarka wojenna — to silna Polska.

OLGIERD ŻUKOWSKI



Łódź podwodna ORP „Wilk"

PRZEMIANY W KRAJACH TROPIKALNYCH

W państwach i krajach kolonialnych, zaliczanych do tropikalnych, zaznaczyły się procesy zapowiadające głębokie zmiany natury gospodarczej i społecznej. Przeobrażenia te mają miejsce w tych wszystkich krajach, gdzie życie gospodarcze kierowane jest niejednokrotnie zasadami upodobnionymi do czasów feodalizmu kolonialnego.

Zjawiska, o których mowa, sprowadzają się do podstawowego zagadnienia, tj. zmiany struktury gospodarczej tych krajów przez włączenie do pracy ludności miejscowej przy jednoczesnym ograniczeniu przywilejów zagranicznych towarzystw eksploatacyjnych.

Tendencje takie ujawniły się zarówno w krajach Ameryki Środkowej i Południowej, jak i w Indiach Holenderskich, a nawet Afryce i, niezależnie od charakteru i metod rządzenia, stają się coraz bardziej widoczne. Rozumie się, że proces ten wykazuje w poszczególnych krajach nierównomierne nasilenie, ostrość jego zależna będzie przede wszystkim od stopnia dojrzałości społeczeństw i od poziomu gospodarczego. Szybciej będą się zatem dokonywały przeobrażenia w krajach Ameryki łacińskiej niż np. w Indiach Holenderskich, a najpowolniej zagadnienie to rozwijać się będzie w krajach afrykańskich.

Ważne jest jednak to, że niezależnie od czasu i warunków, zagadnienie struktury gospodarczej, a zwłaszcza udziału ludności miejscowej w procesie wytwórczym, zyskało w ostatnich czasach na sile. Przyczynił się do tego ostatni kryzys, który uwidocznił nie tylko nieelastyczność kapitału obcego, ale niezrozumienie najistotniejszych potrzeb kraju. W następstwie, niezależna od rządów polityka przedsiębiorstw eksploatacyjnych, spowodowała tak niebezpieczeństwa natury gospodarczej, jak i nieznane dotąd niebezpieczeństwa społeczne.

Początki towarzystw eksploatacyjnych cechuje w Europie zjawisko dzikiej spekulacji i zakładania rozmaitego typu przedsiębiorstw. W licznych fazach ekspansji gospodarczej do krajów zamorskich spekulacja poważnie absorbowała rynek kapitałowy państw kolonialnych, podejmując niejednokrotnie inwestycje wysoce ryzykowne.

W następstwie, dla zabezpieczenia możliwie wysokich zysków, zapowiadanych przez spekulację w okresie początkowym, metoda pracy w terenie eksploatowania zmierzała do największych i najszybszych zysków. Ta rabunkowa kalkulacja odczuć się dała specjalnie w przemyśle górniczym i produkcji plantacyjnej, od których kapitał rozpoczął działalność eksploatacyjną.

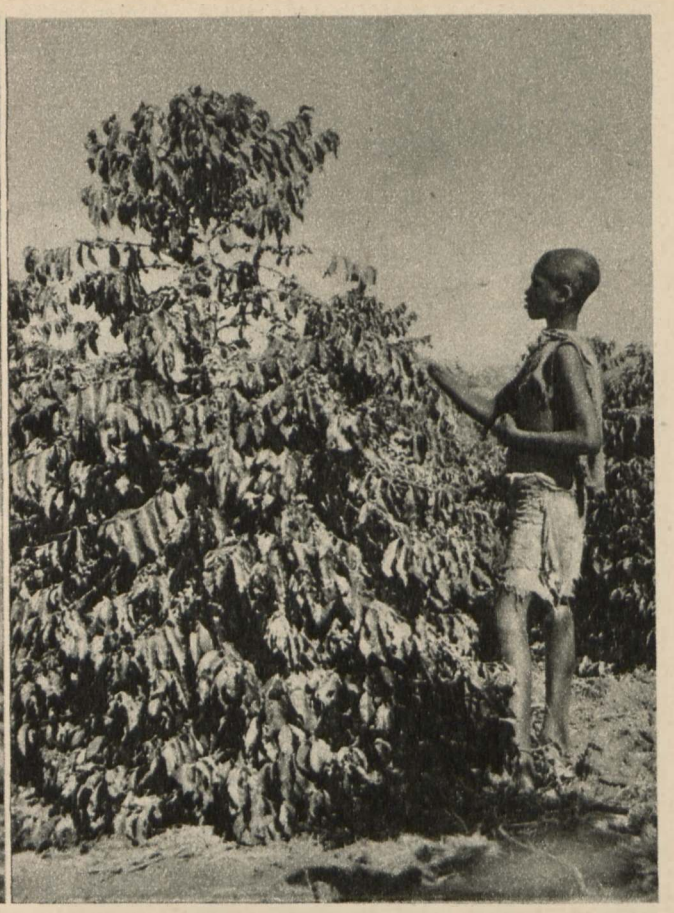
Głównym elementem kalkulacji w obydwóch dziedzinach gospodarczych jest praca ludzka, której taniość i największa wydajność stanowią podstawę wysokiej opłacalności. Toteż początki przemysłu górniczego i gospodarstwa plantacyjnego w krajach eksploatowanych łączą się nierozerwalnie z systemem zdobywania siły roboczej drogą zsyłki skazańców, dalszy etap z systemem niewolniczym, a wspaniały rozkwit ubiegłego stulecia cechują stałe nadużycia w werbunku robotników.

Aczkolwiek stosunek przedsiębiorstw eksploatacyjnych do zagadnienia pracy uległ z biegiem czasu pewnej ewolucji, jednak ostatnio, gdy problem równowagi sił pomiędzy kapitałem i pracą stał się naczelnym zadaniem w większości krajów, zagadnienie to nabrało znaczenia także i w tych krajach gdzie rozpiętość sił jest rażąca. Zważyć należy, że w krajach eksploatowanych, w miarę podnoszenia się poziomu cywilizacyjnego, wyrosła spośród ludności miejscowej warstwa przodująca, wskazująca z coraz większym naciskiem na przerażającą dysproporcję sił.

Bardziej uświadomione społeczeństwa spostrzegły, że towarzystwa eksploatacji objęły zasięgiem działania w ubiegłym i bieżącym stuleciu główne dziedziny gospodarcze. Towarzystwa kolejowe, telefoniczne, elektryfikacyjne, telegraficzne, zdobyły nie tylko prawa monopolowe, ulgi taryfowe, przywileje podatkowe, ale i szereg innych koncesyj, zapewniających wysoką rentę. Na terenach swych koncesyj przedsiębiorstwa przeszły ponadto do rozszerzenia działalności na handel wewnętrzny, czerpiąc z domów handlowych i kantyn dodatkowe zyski. Wytworzyły się w ten sposób prawdziwe wyspy gospodarcze, monopolizujące pokrycie całego zapotrzebowania w zakresie środków produkcji i konsumcji.

To wyłączne stanowisko oddziaływać poczęło niemal wszędzie paraliżująco na życie gospodarcze całości kraju, tym bardziej, że dość częste powiązanie interesów poszczególnych przedsiębiorstw stworzyło olbrzymie bloki gospodarcze, których si-

Na plantacji kauczuku



Krzew kawy

ły pieniężne i wpływy polityczne ciążyć zaczęły fatalnie na życiu gospodarczym krajów. Z największą niechęcią dopuszczały np. towarzystwa eksploatacyjne ludność miejscową do uprawy tych samych kultur i w obawie przed konkurencją częstokroć uniemożliwiały normalny rozwój rolnictwa. Brały one przy tym pod uwagę konieczność posiadania stałego kontyngentu robotnika, co stawało się trudne z chwilą, gdy ludność miejscowa zajmowała się pracą we własnych warsztatach rolnych.

Nie dziw zatem, że w krajach, w których towarzystwa zagraniczne prowadzą eksploatację, uświadomiona opinia traktować je poczęła z wielką niechęcią, domagając się jak najszybszej ich likwidacji. Zostały one zaatakowane zarówno w Brazylii i Argentynie, jak i w Indiach i Egipcie, oraz w krajach Dalekiego i Bliskiego Wschodu. Nawet w kolonialnych krajach afrykańskich administracja poszczególnych rządów przystąpiła do badań nad usunięciem dysproporcji między przywilejami poszczególnych towarzystw a korzyścią, którą kraje te z działalności ich osiągają.

Równie żywo dyskutowane jest to zagadnienie na łamach prasy państw kolonialnych, w prasie amerykańskiej i niemieckiej, a zatem w tych wszystkich krajach, których kapitał w rozmaitej postaci bierze udział w eksploatacji terenów zamorskich.

Można odróżnić dwa kierunki traktujące zagadnienie rozwoju obszarów eksploatowanych z rozmaitych punktów widzenia. Pierwszy wypowiada się wyraźnie za utrzymaniem uprzywilejowanej sytuacji towarzystw, ich pełnego prawa do werbunku robotników na warunkach zapewniających największą opłacalność. Rzecznicy tego kierunku wychodzą z założenia, że rentownie pracujące przedsiębiorstwa pociągają za sobą stały dopływ kapitałów, szeroką akcję inwestycyjną, zatrudnienie ludności, która zwiększa swą zasobność i staje się przez to poważną siłą konsumcyjną, korzystną dla rozwoju handlu. Dla tego kierunku Afryka Południowa stanowi najlepszy przykład.

Drugi natomiast kierunek uznaje za jedynie słuszny równoległy rozwój wszystkich dziedzin w gospodarstwie rolnym i rzemiośle. Jako przykład podawane są angielskie posiadłości kolonialne.

W zestawieniu tych dwu kierunków słuszność przypadnie niewątpliwie tezie drugiej.

Przeżywany ostatnio kryzys był też pewnego rodzaju lekcją poglądową dla zwolenników takiego programu gospodarczego. Jako przykład weźmy gospodarstwa plantacyjne.

Opłacalność przedsiębiorstw plantacyjnych zależna jest od rodzaju produktu, warunków geologicznych, klimatycznych, oraz rynku pracy. W czasie kryzysu nastąpiła surowa selekcja warsztatów i przedsiębiorstw, utrzymały się tylko te, które zapewniały największą rentowność i znajdowały się w najdogodniejszych warunkach. Natomiast plantacje, które wymagały wyższych kosztów produkcji, zostały unieruchomione, bądź też całkowicie zapuszczone. W związku z tym ujawniło się zagadnienie ostrego bezrobocia, które pomimo powrotu do okresu koniunktury nie przestaje niepokoić państwa.

W wielu wypadkach, przede wszystkim w Indiach Holenderskich, okazało się, że zwolnienie mas robotniczych z plantacyj cukrowych groziło wywołaniem groźnych ruchów społecznych. Jedynie dzięki tradycji ludności, która umożliwia wchłonięcie bezrobocznych przez wieś, zażegnać można było poważne niebezpieczeństwa socjalne. Podobna sytuacja zapanowała także w innych krajach, gdzie rządy nie miały żadnego wpływu ani dostępu do uprzywilejowanych przedsiębiorstw, traktujących zagadnienie wytwórczości pod kątem zysku, z pominięciem potrzeb kraju i ludności.

Można stwierdzić, że na tle ostatniego kryzysu ustaliła się opinia, iż w okresie przesileń, gospodarstwo rolne ludności miejscowej, produkującej taniej od plantacji europejskich, okazuje się odporniejsze na wstrząsy rynkowe niż gospodarstwa plantacyjne wielkich przedsiębiorstw.

Zrozumiałe stają się na tym tle posunięcia dokonane w Meksyku, gdzie wywłaszczenie Purcel Estate Company, z przeznaczeniem na parcelację dla drobnych rolników, uznać można za początek nowej orientacji gospodarczej.

Nawet w Afryce, gdzie przewaga towarzystw eksploatacyjnych jest jeszcze dziś niewątpliwa, sprawa udziału ludności miejscowej w rolnictwie jest głęboko rozważana. Zalecane jest wyeliminowanie typu ferm europejskich na rzecz produkcji rolnej, prowadzonej równolegle przez Europejczyków i tubylców, z tym jednak, że uprawa gospodarstw europejskich winna objąć tylko bardziej skomplikowane kultury, a zasadniczo praca fermerów europejskich przejść winna na przetwarzanie artykułów produkowanych przez krajowców.

W przyszłości gospodarstwo państw europejskich nie będzie już korzystało z wygodnych warunków pracy, jakie istniały jeszcze w początkach bieżącego stulecia. Również kapitał nie będzie mógł liczyć na wysokie renty z racji poczynionych inwestycyj. Ekspansja gospodarcza do tych krajów będzie miała zasięg zupełnie określony, wynikający właśnie z procesu przemiany struktury gospodarczej i zapotrzebowań z tym procesem związanych. Wyższość metod produkcji również nie będzie stanowiła podstaw do uzyskania specjalnych przywilejów, wpłynąć może tylko na wciągnięcie do pracy rządów fachowych rzeczoznawców z głosem doradczym.

W tym stanie rzeczy zastanowić się należy nad istotą i drogami polskiej ekspansji zamorskiej do krajów kolonizacyjnych i kolonialnych.

Charakter działań polskich na terenie państw zamorskich nie posiadał nigdy znamion spekulacyjnych. Elementem polskiej ekspansji gospodarczej była i jest praca polskiego osadnika, a zatem czynnika zdecydowanie dodatniego, tworzącego wzorowe gospodarstwa, mogące służyć za pierwowzór dla rolnictwa drobnego. W emigracji polskiej zyskały zatem kraje zamorskie producenta, którego wytwórczość przyczyniła się zarówno do podniesienia poziomu kultury rolnej, jak i rozwoju całego kraju. Wychodźtwo polskie stanowiło czynnik, który automatycznie włączył się do organizmu gospodarczego całego kraju, a jest niezależny w swej egzystencji od wpływu i nacisku przedsiębiorstw monopolowych.

Można zatem spodziewać się, że problem emigracji, rozpatrywany z inicjatywy polskiej w płaszczyźnie międzynarodowej, zyska wydatne poparcie w państwach, które znajdują się w fazie zarówno niedorozwoju ludnościowego, jak i konieczności rozbudowy kraju na zdrowych zasadach gospodarczych.

Zadaniem tych państw winna być troska o znalezienie właściwych środków dla przyśpieszenia procesu rozwojowego własnych krajów. Przyczynią się one tym samym nie tylko do rozwiązania zagadnienia własnej rozbudowy kraju, szybszego przeobrażenia struktury gospodarczej, ale do wyrównania braków, powstałych z przeludnienia niektórych państw, zwłaszcza Polski.

R. R.

Targ w wiosce sudańskiej

Italska polityka tubylcza w Libii

Posiadanie krajów kolonialnych nakłada na państwo metropolitalne międzynarodowy obowiązek populacyjnej czy gospodarczej waloryzacji tych terytoriów, a tym samym zmusza metropolię do sformułowania swej polityki kolonizacyjnej. Zmuszone ponadto do liczenia się z faktem zaludnienia tych terytoriów przez masy tubylców, państwo metropolitalne staje wobec konieczności sformułowania właściwych przesłanek swej polityki tubylczej.

Wprowadzanie w życie założeń polityki tubylczej napotyka na szczególne trudności w czasach dzisiejszych wybujałych nacjonalizmów, przeradzających się w środowiskach kolonialnych ras kolorowych w chaos ideowy. Dawny uproszczony sposób polityki tubylczej, zmierzający do umniejszenia kolorowych ras kolonii, w naszych humanitarnych i demokratycznych czasach nie może już być stosowany. Przeciwko temu systemowi przemawia również wzmagające się zapotrzebowanie na coraz to większe ilości sił roboczych tanich i najbardziej przystosowanych do pracy w ciężkich warunkach kolonialnych. W tych to zmienionych, dziejowych, gospodarczych i ideowych warunkach, znajdują swe źródło międzynarodowe postanowienia, biorące rzesze kolonialnych mas tubylczych pod ochronę prawa narodów.

Gospodarcze interesy metropolii i świata, oraz zasady powolnie rozwijającego się humanitaryzmu, zmuszając do udzielania wszechstronnej ochrony kolorowym rasom kolonialnym, komplikują niewątpliwie tubylczą politykę metropolij. Narażają je bowiem na możliwości wrogich, a co najmniej nielojalnych ustosunkowań się mas tubylczych, wzrastających pod ich opieką w zamożność i kulturę. Ewentualność takich niebezpieczeństw jest tym poważniejsza, im bardziej zwarta jest masa tubylcza, im ściślejsze są łączące ją więzy ideowe, im świeższe historyczne tradycje samodzielnego jej bytu, oraz im cieńsza jest napływowa warstwa kolonistów z metropolii.

O ile potencjalne możliwości emigracyjne Italii stawiają ją w sytuacji uprzywilejowanej w porównaniu do innych posiadaczy kolonialnych, to z drugiej strony warunki polityczne i społeczne administracji libijskiej stawiają niewątpliwie bardziej skomplikowane trudności. Jeżeli bowiem olbrzymia większość kolonialnych mas tubylczych nie rozporządza ani łączącym je cementem wspólnej wysokiej kultury, ani rozwiniętymi własnymi społecznymi, religijnymi i politycznymi instytucjami, ani wreszcie wiążącymi je wspomnieniami historycznymi, to masy tubylcze Libii w tej właśnie dziedzinie przeciwstawiły Italii potężną siłę tradycji. Jeżeli więc wbrew wszystkim tym trudnościom i pomimo długotrwałej i krwawej walki z działalnością tych sił, oraz mimo towarzyszących im surowych represyj, libijski świat arabski nie tylko dał się dziś przeciągnąć na stronę italskich sympatyj, lecz zaczął się uważać za awangardę walki o ogólno-arabską przyszłość, można sądzić że zawdzięcza się to właściwym kryteriom italskiej polityki tubylczej i umiejętnym sposobom ich realizowania.

Wychodząc z założeń, że nie należy niszczyć więzów najsilniej łączących społeczność tubylczą, a w razie jej wrogiego ustosunkowania się do metropolii starać się raczej zmienić jej nastawienie i zaprząc do służenia interesom metropolii, italska polityka tubylcza w Libii zwróciła przede wszystkim uwagę na zagadnienia religijne, ponieważ są one podstawą wszelkich społecznych i politycznych działań w świecie muzułmańskim, a szczególnie w jego ortodoksyjnych środowiskach, jakimi są rzesze Senussich, stanowiących przeważającą większość w Libii. Budując nowe i odbudowując zniszczone meczety i groby „marabutów" [1]), oraz udzielając wszelkiej pomocy powstającym przy nich instytucjom dobroczynnym, społecznym i oświatowym, zdobywała ona całkowitą sympatię świata, wiążącego swe obecne i zagrobowe istnienie ze sprawą służenia nakazom Proroka. Postępowanie Mussoliniego w czasie jego ostatniej podróży wzdłuż Libii, kiedy nie omijał żadnego z miejsc świętych dla muzułmanów, zmierzało niewątpliwie do tegoż samego celu. Przekazanie gminom muzułmańskim milionowych majątków, skonfiskowanych ongiś buntownikom, sympatie te niezawodnie jeszcze bardziej wzmocni.

Szersze dopuszczenie elementu arabskiego do samorządów gminnych, zapowiedziane nowymi dekretami, ma również ten sam cel na widoku.

Kształtowanie podstaw przyszłej lojalniejszej i ściślejszej współpracy społeczności arabskiej z metropolią w pierwszym rzędzie ma spełnić odpowiednia organizacja szkolna i właściwe ideologiczne wychowanie młodzieży. Kładąc specjalny nacisk na przygotowanie kolonialnej przyszłości, nie szczędzi Italia największych nawet wydatków na szkolnictwo. Dlatego też w czasie długiej podróży libijskiej w każdej prawie mieścinie, byliśmy świadkami otwarcia jednej lub nawet kilku naraz szkół. Pod względem wymagań higieny, nauki i warunków nauczania, ich wewnętrzne urządzenia mogły służyć doskonałym wzorem dla niejednego z krajów Europy. Szkolne warsztaty, kabiny natryskowe i ambulatoria były nieodzownym składnikiem każdej z nich. Stale wzrastająca ilość tubylczych uczni, dochodząca w roku 1936 do 24.000 (łącznie ze szkołami koranicznymi) wymownie świadczy o stałym terenowym rozszerzaniu się zasięgu tego szkolnictwa. „Gioventu Araba del Littorio", zorganizowana podług wzorów przysposobienia wojskowego i oddana pod komendę milicji faszystowskiej, ma za zadanie uzupełniać osiągnięcia szkoły. Ideologicznie przygotowując młodzież do służenia reżimowi, ma ona stać się ponadto ośrodkiem promieniowania tych idei na cały arabski i muzułmański świat poza-libijski.

Usiłując wykorzystać dla siebie działanie najpotężniejszych sił, cementujących jedność świata

[1]) Groby świętych mężów — cele pielgrzymek.

muzułmańskiego, nie zaniedbuje Italia również innych dziedzin, tworzących podstawę każdej zdrowej polityki kolonialnej. Zwraca więc baczną uwagę na polepszenie warunków sanitarnych samej kolonii i jej tubylczej ludności. Rozpoczynając zdecydowaną walkę z największą plagą Libii — trachomą, z roku na rok zagęszcza w tym celu sieć szpitali, ambulatoriów i poradni lekarskich, a ostatnio wciąga do tego również szkołę, gdzie każde chore dziecko poddawane jest kuracji i w miarę możliwości także izolowane od dzieci zdrowych. Ogólna działalność sanitarna, zmierzająca do poprawy zdrowotnych stosunków w większych skupieniach ludzkich oraz specjalna opieka nad macierzyństwem, zaczynają wydawać już dzisiaj rezultaty, wykazujące coraz mniejszą śmiertelność i coraz rzadszą częstotliwość epidemij.

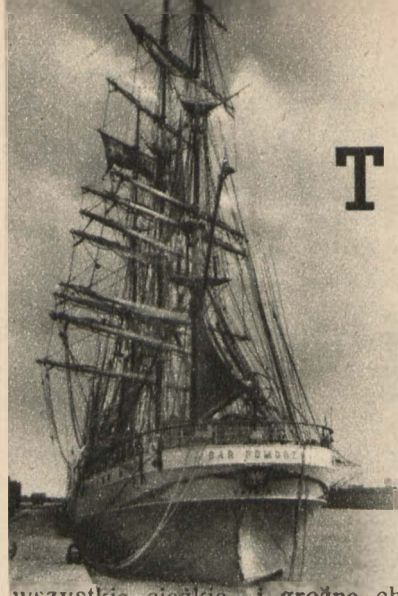
Społeczna muzułmańska polityka Italii nie pomniejsza jej wysiłku, zmierzającego do rozbudowy podstaw dla gospodarczych poczynań tubylczej ludności Libii. Roztaczając opiekę nad rolnictwem osiadłej ludności oaz, dopomaga jej do zwiększenia przestrzeni nawodnionych, do wyboru najwłaściwszych kultur i najodpowiedniejszej metody ich uprawy, oraz do zorganizowania warunków najkorzystniejszego zbytu produktów. Specjalne urzędy rolnicze, złożone w każdym okręgu ze specjalistów najodpowiedniejszej dla niego uprawy, udzielając swej doradczej pomocy, dostarczają niejednokrotnie nasion, sadzonek i narzędzi dla ich plantowania. Zagęszczając sieć studzien, kopanych na bezwodnych stepach, urządzając wokoło nich betonowe wodopoje, oszczędzające spożycie wody, ulepszając rasy hodowlane i zwiększając tym samym zyski z hodowlanych osiągnięć, władze kolonialne intensywnie popierają pasterstwo, stanowiące główne zajęcie ludności tubylczej. Rzemiosło libijskie, cieszące się już bardzo długą tradycją, znalazło również skuteczną ochronę jego artystycznych wartości lokalnych oraz finansową i materiałową pomoc dla zmodernizowania jego środków produkcyjnych, jak również i handlowej organizacji zbytu.

Surowe represje z okresu walk, zakończonych w roku 1932, zastąpione zostały polityką opieki i poparcia, udzielanych ludności libijskiej. Śródziemnomorska i libijska sytuacja Italii pozwala na najszersze nawet stosowanie tych nowych założeń jej polityki tubylczej, ponieważ, podnosząc stopień arabskich sympatyj dla Italii, nie jest zbyt groźna dla jej władztwa politycznego nad tą kolonią. Arabskie bowiem masy Libii, liczące niecały nawet milion głów, mogą nie tylko z łatwością być opanowane siłami oddziałów okupacyjnych z niedalekiej metropolii, lecz ponadto stopniowo i konsekwentnie neutralizowane są wciąż wzrastającą ilością przybywających z metropolii kolonistów. Stąd też nowe założenia tubylczej polityki Italii kryją w sobie bez wątpienia daleko mniejszą dla niej masę niebezpieczeństw, niżby to miało miejsce w państwach o dawno wyczerpanym potencjale emigracyjnym, inicjującym analogiczną politykę. Bardziej autorytatywny wewnętrzno-polityczny ustrój Italii jeszcze bardziej przyczynia się ze swej strony do zmniejszenia tych niebezpieczeństw. Pomimo jednak wszystkie te sprzyjające okoliczności, polityka tubylcza Italii w Libii oraz konieczność pogodzenia jej przesłanek z założeniami polityki kolonizacyjnej i osiedleńczej, nie chronią ją całkowicie przed możliwymi komplikacjami.

R. PIOTROWICZ

Libia — ambulatorium w oazie Kufra

PRZEZ CAPE HOORN



Trasa ostatniej podróży szkolnej „Daru Pomorza" prowadziła naokoło Cape Hoornu.

Przylądek Hoorn od dawna słynie wśród marynarzy jako miejsce próby hartu i wytrzymałości załogi, jako miejsce próby i wytrzymałości nerwów kapitanów. Trzeba pamiętać, że wszystkie ciężkie i groźne chwile, jakich opisy znajdujemy w literaturze żeglarskiej, dotyczą prawie wyłącznie żaglowców, zdążających do przylądka ze strony Atlantyku.

Jeszcze przed pół wiekiem panował przy przylądku wielki ruch; przecież nie było innej drogi z Europy do Kalifornii i innych ziem, leżących na zachodnich wybrzeżach Ameryki. Statki, zdążające ze wschodu na zachód i dalej na północ, miały przed sobą dość wąskie przejście pomiędzy najdalej na południe wysuniętym przylądkiem Hoorn, a na południe od niego wyspami Południowo - Szkockimi. Panują tu prądy, spychające statki na wschód, wiatry sztormowe prawie zawsze zachodnie i do tego olbrzymia fala. W takich ciężkich warunkach statek często musiał cofać się przed groźnym żywiołem i walczyć o każdą, w kierunku zachodnim zdobytą milę. Zdarzało się, że na opłynięcie południowego cypla Ameryki statek tracił 30, a w jednym wypadku nawet 64 dni.

Co się tyczy podróży w odwrotnym kierunku, tak jak my szliśmy, w podręcznikach żeglarskich znajdujemy tylko krótką wzmiankę: „Opłynięcie przylądka nie przedstawia trudności".

„Dar Pomorza" już znacznie wcześniej odczuł działanie niebezpiecznych warunków żeglugi, bo zanim ujrzeliśmy niegościnne, ponure brzegi Ziemi Ognistej, musieliśmy wstąpić w te okolice południowego Pacyfiku, w których panują normalnie burze o sile równej, jeśli nie większej, niż przy samym przylądku. Poczynając od 40 st. szerokości południowej leży pas, w którym na wszystkich trzech oceanach panują częste, długotrwałe burze. Jest tu wolna przestrzeń, fale powstają potężne, największe jakie spotykane są na kuli ziemskiej. Sztormy trwają całymi tygodniami.

W dodatku trzeba liczyć się z możliwością spotkania na drodze gór lodowych, których wysokość sięga paruset metrów, powierzchnia zaś kilku mil morskich. Przy górach panuje zwykle mgła, dotkliwe zimno. Całymi tygodniami nie widać ani słońca, ani gwiazd, ani księżyca, a przecież na otwartym morzu do niedawna nie było innych środków dla znalezienia pozycji statku, jak przez obliczenia za pomocą obserwacyi astronomicznych.

Oprócz gór lodowych największym niebezpieczeństwem dla statku są fale.

Jeśli statek płynie z pomyślnym wiatrem, podniesiony potężną falą w chwili, gdy ześlizguje się z niej, traci możliwość sterowania, ponieważ rufa i ster wynurzają się z wody. Groźna jest to chwila, gdy statek postawi się bokiem do fali. Olbrzymie wały wodne wdzierają się wtedy na pokład. Zdarzały się wypadki, że fala zabierała nie tylko ludzi i szalupy, lecz zrywała i wynosiła za burtę całe nadbudówki, zabierając często tak niezbędne dla marynarzy mapy i przyrządy nawigacyjne.

Dlatego też główną naszą troską było zabezpieczyć statek przed utratą sterowności, w razie zaś wdarcia się fali—przed utratą ludzi i inwentarza od zmycia za burtę. Przygotowaliśmy grube, długie liny, które, wypuszczone z rufy, miały zmniejszyć ewentualność zepchnięcia statku w bruzdę fal. Przenieśliśmy posterunek sterowy bliżej śródokręcia, zabezpieczając sterników i same urządzenie dla sterowania od bezpośredniego zetknięcia się z wałem wodnym. Szalupy zostały również zamocowane, nad nadburciem zaś przeciągnięta została prowizoryczna siatka z lin okrętowych, zabezpieczając w ten sposób ludzi od wyniesienia wraz z falą za burtę. Żagle i liny zostały zamienione na najnowsze i najmocniejsze.

Tak przygotowani, oczekiwaliśmy tego, co, zdawało się, musiało nastąpić. Przecież w tych niegościnnych szerokościach mieliśmy przebyć około 2.000 mil morskich. Lecz na wstępie sprawdziło się przysłowie, że: „Strzeżonego Pan Bóg strzeże". Bo zamiast olbrzymich, do 18 metrów dochodzących fal—mieliśmy często morze gładkie jak lustro, zamiast sztormowych wiatrów—17 dni ciszy, albo prawie ciszy. A te nieliczne sztormy, jakie mieliśmy, przychodziły nie od zachodu, lecz od wschodu. Ocean chciał pokazać nam, że zasługuje na nadaną mu przez Magelana nazwę „Cichy".

Tymczasem, podchodząc do przylądka Hoorn, mieliśmy już mocny, pomyślny wiatr, który marynarze nazywają pół-sztormem. Jednocześnie barometr stale opadał. W ogóle ciśnienie barometryczne podczas przechodzenia Cape Hoornu było nieprawdopodobnie niskie. W dniu 28 lutego po południu zobaczyliśmy nieco z lewej strony grupę wysp. Były to wyspy Diego Ramirez, leżące 40 mil na południo-zachód od właściwego przylądka Hoorn.

Mijamy je wreszcie.

Widać niegościnne brzegi. Wprost z wody piętrza się wysokie skały. W dolinach widzimy wyraźnie zieloność — są to łąki. Wyspy te odwiedzają mieszkańcy Ziemi Ognistej, lecz stale nikt tam nie mieszka. W noc na 1 marca przychodzi sztorm, lecz wiatr wieje od lądu, fali dużej nie ma.

Przylądek Hoorn przechodziliśmy w dość znacznej odległości, tak że tylko dobrą lornetką mogliśmy odróżnić go od szeregu innych skał, leżących na tle gór pobliskiego lądu.

Majestatycznie wyglądały góry Ziemi Ognistej przy wciąż wiszących groźnych, zwiastujących nie-

pogodę, ołowianych chmurach, oświetlonych południowymi promieniami słońca. Szczyty gór pokrywał śnieg. Brzegi wszędzie mało dostępne, skały nagie.

Tego samego dnia już przed wieczorem siła wiatru błyskawicznie wzrosła. Pozostajemy tylko pod sztormowymi żaglami. Wiatr o nierównej sile dmie z południo - zachodu. Z gór uderzają gwałtowne podmuchy, a z chmur przebiegających jak w wyścigu po niebie, siecze nas, to grad, to śnieg, to krupa. Pokład cały czas pod wodą, a nadbudówki — białe od śniegu. Przeszliśmy wreszcie Przylądek Burz, i przez cieśninę Le Maire, z pomyślnym na razie wiatrem, zdążaliśmy na północ, marząc o cieple i słońcu.

Najcięższą chwilę przeżyliśmy niewątpliwie koło wybrzeży Patagonii, kiedy przy jasnym niebie, usypanym miliardem gwiazd, raptem w nocy zerwał się mocny wiatr, tak szybko, że ledwo zdążyliśmy sprzątnąć żagle. Przy tych samych niegościnnych brzegach Patagonii wydarzył się wypadek, równie denerwujący jak komiczny. Mieliśmy całe 4 dni uporczywej, gęstej mgły. Jednego z wieczorów posłyszeliśmy wyraźnie ludzki głos, dochodzący z zewnątrz, coś jakby jęki ludzkie. Proszę sobie wyobrazić nasze zdumienie, gdy oświetliwszy miejsce, skąd dochodził głos — zobaczyliśmy pingwina, wdrapującego się na kadłub statku. Uważał on widocznie kadłub statku za skałę i usiłował się na nią wdrapać.

W ogóle przeżycia ostatniej podróży nie zaćmiły wrażeń, jakie pozostawiły po sobie sztormy, które statek przechodził w latach ubiegłych: W roku 1934 przy Wyspach Azorskich, gdy fala zabrała ze statku szalupę, lub—w roku 1927, w Zatoce Biskajskiej, gdy porwało nam prawie wszystkie żagle, wreszcie najdawniejszy sztorm z grudnia 1923 roku, kiedy to statek „Lwów" powracał ze swojej pierwszej, pod banderą polską dalekiej żeglugi do Brazylii.

Właściwie można śmiało powiedzieć, że ostatnia podróż „Daru Pomorza" miała przebieg pomyślny ze względu na brak chwil niebezpiecznych dla statku i obsady statku, bo niestety dla żaglowca dziś cisze są groźniejsze niemal od burz. Te żaglowce, które nie posiadały motoru, unieruchomione w pasie podzwrotnikowej ciszy, pozostawały tam czasami po kilka tygodni. Statek obrastał w części podwodnej, tracił szybkość, pokłady rozsychały się, chwiejba na martwej fali niszczyła żagle, maszty zaczynały chwiać się, a jeśli statek był drewniany, kadłub zaczynał przepuszczać wodę. Toteż gdyby „Dar Pomorza" nie posiadał motoru — opóźniłby jeszcze i tak o 2 tygodnie spóźniony powrót.

Na zakończenie chciałbym wyrazić swe zadowolenie z uczniów, którzy podczas ostatniej podróży przeszli na statku marynarską szkołę. Ci co mnie znają, wiedzą, że nie jestem skory kogoś chwalić, a przecież z młodego narybku, jaki w ciągu 10 ostatnich miesięcy zaprawialiśmy w kunszcie żeglarskim, mając zadanie z cywili zrobić marynarzy, jestem zadowolony jak nigdy. Nie mam najmniejszej wątpliwości, że w razie prawdziwej grozy i niebezpieczeństwa — zachowają się jak przystoi na ludzi morza.

W chwilach niebezpieczeństwa zachowywali się dzielnie, a nawet z humorem. Oto np. podczas jednego ze sztormów jeden z uczniów podszedł do bosmana, gdy ten niósł oliwę przygotowaną dla wylewania z dzioba, celem złagodzenia morza (robi się to w tym celu, gdyż oliwa ma właściwość łagodzenia grzbietów) i zapytał: a kiedy wreszcie spodziewamy się sztormu?" A przecież wiatr dął już z siłą 9°; jest to już siła pełnego sztormu. Żarty i dowcipy sypały się właśnie najwięcej podczas niepogody, być może było w tym zadowolenie, że przecież jest coś nowego, jakaś emocja w codziennym życiu. Poza służbą uczniowie pozostawali zawsze w gotowości do natychmiastowego wyjścia na pokład, do prac i walk z żywiołem, do żagli i rei.

Kpt. KONSTANTY MACIEJEWICZ
Komendant „Daru Pomorza"

Ćwiczenia z sekstansem na „Darze Pomorza"

O. R. P. „GROM"

Artyleria dziobowa O.R.P. „Grom"

LATO NA WODZIE I W SŁOŃCU

Stare to i dawne czasy, kiedy matki nasze, chadzając w długich do ziemi sukniach, zdybawszy nas, gdyśmy cichcem z domu się wymykali, lamentowały że to „licho, Bóg wie, jakie — do wody nas ciągnie" i że „w ogóle, skaranie boskie z tymi dziećmi". Dziś, jakże zmieniły się czasy. Suknie matczyne, według nieuznającej wieku mody, stały się o wiele krótsze i — woda przestała być postrachem. Dzieci nie karmi się do snu bajkami o diabliku, co w czerwonej czapeczce czatuje na brzegach i wciąga w toń, by w ręce swoje dostać duszę ludzką. Wir — wiadomo — nie diabelski młyn, ale kołowrot, powstały na skutek wyrwy w dnie rzeki. Wszelkie inne „wilcze", „końskie" i „diabelskie doły" — to zgruntowane już dawno jamy rzeczne, z których dna, na znak, że się nie lęka babcinych gadek, przynosiło się „corpus delicti" pobytu na samym spodzie — kamień, kawał zżartego rdzą żelastwa — i inne przedmioty zagrzebane w dennym mule. Dziś woda i słońce, to — zdrowie i radość. I w myśl tej maksymy, te same matki, co nas strzegły przed byle sadzawką, jak przed ogniem, teraz pchają młodzież na wodę, właśnie po zdrowie i nieodłączną od niego — radość. A młodzież? Jak to młodzież: rwie się do otwartych przestrzeni, świtów, lasem pachnących, południa, tarzającego się w słońcu, mroków wieczornych, pełnych pomruków mórz i sfalowanych jezior, i szumów, gnących czuby drzew. Młodzież czeka z utęsknieniem na dni, znojne dobrowolnym trudem letnich wywczasów.

Tak dzieje się nad każdym większym jeziorem, które poddaje łaskawie swe wody spalonym ramionom, rozgarniającym je niekiedy jeszcze w nieudolnym pływaniu, z „odbijanką" o dno, to znów tnących we wspaniałym kraulu. Fale podpływają pod burty kajaków, żaglówek, prowadzonych rękami czternastolatków, którzy bez trwogi przemierzają je od brzegu do brzegu, na skrzydłach żagli, niesionych ciągami ciepłych podmuchów.

Tym widokiem powita nas Jezioro Żarnowieckie na pograniczu polsko - niemieckim, jezioro o malowniczych, wysokich brzegach, zadrzewionych lasem liściasto - iglastym. Wody żarnowieckie są przepływowe, przechodzi przez nie bowiem rzeka Piaśnica, wpadająca do Bałtyku, oddalonego o zaledwie siedem kilometrów. W tym urokliwym zakątku Polski, bazę żeglarską dla młodzieży do lat 14 założyła Liga Morska i Kolonialna, w trosce już nie tylko o zdrowy wypoczynek dla swych najmłodszych członków Kół Szkolnych, ale i z dbałości o wypełnianie szczytnych obowiązków, ciążących na Lidze jako organizacji ideowej. To bowiem skupisko młodzieży polskiej, rzuconej na samą granicę Niemiec, tężyzną i karnością zdobywaną w obozie ma m. in. dać świadectwo tamtejszym mieszkańcom, że nie tylko to, co się dzieje za kordonem, a co robi się „na pokaz", dla propagandy — jest godne naśladowania. Obóz Ligi ma być wzorem wychowania wodnego, które bez hitlerowskiego zmechanizowania, wtłaczania młodzieży w przymusowe organizacje, wytworzy w uczestnikach obozu siłę, poczucie odpowiedzialności, karność, posłuszeństwo i — jak to się dzieje przy uprawianiu żeglarstwa—rozwinie ostrożność, odwagę i inteligencję. Obóz mimo niskich opłat — 60 zł miesięcznie, obliczony jest na 80 osób w dwóch turnusach, co pozwoli na kwalifikowanie doń kandydatów tylko najtęższych: zdrowych i wyrobionych organizacyjnie.

Trochę odmienny charakter posiadają obozy dla starszej młodzieży nad jeziorem Narocz, przygotowane na przyjęcie 400 osób. Tu — celem jest wychowanie pionierów do pracy kierowniczej w Kołach Szkolnych LMK. Dlatego też w programie obozu znajdują się wykłady z dziedziny ideologii morskiej

i szeroko potraktowany jest sport żeglarski. To rzeczowe podejście do zadań, jakie ciążą na żeglarstwie, przyczyniło się do wytworzenia planu systematycznego wyszkolenia żeglarskiego. Obóz podzielony został na dwa poziomy: kurs sternicki—dla zaawansowanych, i kurs żeglarski—dla początkujących. Możliwość pobytu nad Naroczą ściąga tam setki młodych. Nic dziwnego: Narocz, „morze wileńskie", największe w Polsce jezioro, o powierzchni 82 km kw., ma charakterystyczny, piękny krajobraz wileński. Z jednej strony spadziste, wysokie zbocza, gdzie indziej płaskie, piaszczyste brzegi o narzutowych głazach morenowych, — dalej jeszcze — lasy gęste jak dżungla, pełna dzikich ostępów, zapadłych uroczysk. W pobliżu, wgmatwane w gęsty bór, skryło się małe, cichutkie jezioro Blado. Parę kroków dalej rozlało się szeroko Miastro z wyspami i ruiną siedmiowiecznego zamku, i jeszcze Miadzioł o bogatym ukształtowaniu wybrzeża. Cuda Wileńszczyzny — to tam, gdzie w okół olbrzyma, Naroczy, przycupnęły namioty, gdzie schroniska, wtulone w zielony chłód drzew, patrzą rozwartymi oknami na wielką wodę, po której szybują dziesiątki żaglówek, prowadzonych rękami „dzieci wody".

Pędem młodzieży do prostego współżycia z naturą zarazili się wszyscy. Nawet starsze pokolenie: matki, ojcowie, dorośli bracia i siostry. Setki uczestników nadmorskich obozów mówią, jak bardzo potrzebny jest dla spracowanych rąk i umysłów beztroski wypoczynek, czy to na wybrzeżach jezior, czy nad morzem. Teraz już nie towarzystwo z wytwornych pensjonatów i hoteli, ale ludzie z namiotów i prostych, sosnowych domków zaludniają lasy iglaste Helu i nagrzane słońcem wydmy nadbałtyckie. Trudno doprawdy powiedzieć, kto i gdzie lepiej się czuje. Czy przypadkiem nie owi osiemdziesięciozłotowi letnicy z obozu LMK? Trzeba to przecież raz powiedzieć: pobyt w obozie daje to, czym nie nastroją człowieka pokoje hotelowe. Atmosfera obozu czyni jego uczestników podobnymi do dzieci: wraca młodość. No bo jakże kilkudziesięcioletni starszy pan utrzymać może powagę swych siwych włosów, gdy do namiotu gramoli się na czworakach, a zażywna dama godność swej tuszy, gdy musi się drapać na piętrowe łóżko po poręczy swej sąsiadki z „parteru".

Wczesne wstawanie, dzień wypełniony gimnastyką, grami, zabawami, plażowaniem, wycieczkami po zatoce i morzu, słowem zajęciami tak innymi od spraw domowych, biurowych, warsztatowych, — dają radość, werwę, wilczy apetyt i niedźwiedzi sen, przy wtórze fal, bijących rzeźwym chłodem o brzeg i przy szumie sosen, rozkładających drżące na wietrze ramiona konarów nad odpoczynkiem ludzi, którzy gromadnym wtargnięciem na wybrzeże Bałtyku zdemokratyzowali hasło: „Lato nad morzem".

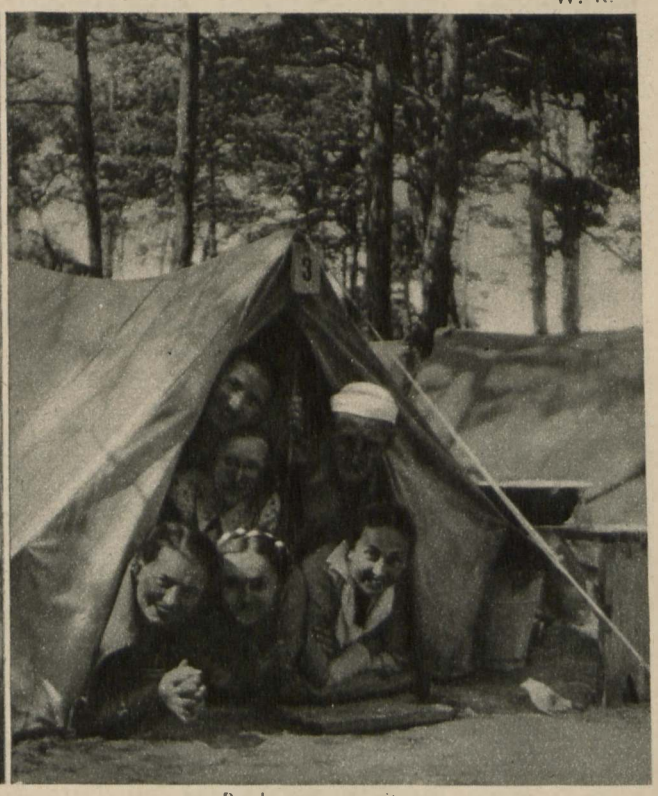
Morze przestało być dla t. zw. szarego człowieka „tabu". Przestało nim być i żeglarstwo. Dla tych bowiem, którym spokoju nie daje szybujący horyzontem żagiel, Liga zorganizowała kursy żeglarskie na Jeziorach Trockich.

Komu zaś marzy się słońce Południa, burzliwe zrywy Morza Czarnego, rozsłoneczniona toń błękitnego Adriatyku, ten skorzysta z obozów Ligi w Rumunii lub w Jugosławii. Tak zaczynają się urzeczywistniać, kiedyś zdawałoby się niedorzeczne, plany wyjazdu za granicę, nad obce, ciepłe morza, do innych krajów, gdzie drzewa uginają się od pomarańcz, a winogrona do rąk się zwieszają.

Słońce, jeziora, morza — stały się nareszcie udziałem tych, którzy na korzystanie z nich rzetelnie sobie zasłużyli: ludzi pracujących.

W. K.

Kutrem do Gdyni



Rozkosze prymitywu

Morze w literaturze pięknej

„Nie znamy jedni drugich z nazwisk ani twarzy,
Jednak mamy o sobie przeczucia i wieści.
Majaczymy po nocach słowa dziwnej treści,
Szepcząc przez sen imiona sławnych marynarzy...“

Ta strofa, zawarła w utworze poetyckim Leopolda Staffa („O radosnej ojczyźnie“), najzupełniej tłumaczy nasze zainteresowanie tematyką morską w literaturze, zwanej piękną. I ten właśnie sentyment morski uprawnia nas do tego, by wobec t. zw. marynistyki zająć stanowisko specjalne, bliższe, niż by zajęli ludzie, od morza i jego spraw dalecy.

Wszyscy niewątpliwie pamiętamy owe błogie czasy dzieciństwa, kiedy to, zaszywając się w kąt ustronny z książką w ręce, przeżywaliśmy pierwsze wzruszenia podróży, odbywanych „palcem po mapie“. Najpierw więc nieśmiertelny „Robinson Cruzoe“ D. Defoe — przyczyna wielu nocy nieprzespanych, w których morze brało nas w swe całkowite władanie. Potem — urok utworów kapitana Mayne-Reida, włóczęga egzotyczna z K. Mayem, „Dzieci kapitana Granta“ i „20.000 mil podmorskiej żeglugi“ J. Verne'a i nasz Umiński. Z czasem przyszła kolej na książki J. Londona, J. Lowell, Cl. Farrèr'a, P. Lotiego, Bl. Ibaneza, J. Conrada i innych.

Śród tych wszystkich towarzyszów naszych młodzieńczych, zdobywczych wypraw — bodaj jeden Umiński był autorem rodzimym, i trudno byłoby mi znaleźć drugiego. Istotnie, nasza literatura nie znała morza, toteż morska egzotyka reprezentowana była wyłącznie przekładami dzieł obcych.

Nie dziw, że tak się działo: literatury marynistycznej nie mogła wytworzyć ani szlachecka niechęć do morza w wiekach dawnych, ani półtora wieku niewoli u zaborców, kiedyśmy żyli wspominaniem o rycerskiej przeszłości i marzeniem o nieziszczalnej, zdawało się, wolnej przyszłości.

Wieki dawne przyniosły nam zaledwie kilka utworów, związanych z morzem, a dzisiaj prawie zapomnianych, mogących stanowić zaledwie dowód, że coś tam przecież pisano o tym morzu.

Dopiero początek wieku XX przyniósł nam żywsze przejawy zainteresowania tematyką morską. Toteż, mówiąc o literaturze marynistycznej, należałoby zacząć dopiero od Wacława Sieroszewskiego, który pierwszy w naszej literaturze sięgnął do przebogatej egzotyki morskiej. Obraz morza polarnego („Wśród lodów“, 1898), nadciągającego sztormu u wybrzeży Kaukazu („Risztau“, 1899), polowanie na wieloryby z wybrzeży Japonii („Na Daleki Wschód“, 1904), Ocean Lodowaty („Ucieczka“, 1904), wielka rozpiętość wrażeń i spostrzeżeń z krajobrazu i przyrody morskiej („Jak liść jesienny“, 1907), sięgnięcie wreszcie do źródeł historii („Beniowski“, 1913 i „Ocean“, 1917) — to niewątpliwie zasługa Sieroszewskiego, który pierwszy otworzył nam drogę do tematyki morskiej.

Niemal równocześnie na naszym horyzoncie literackim ukazał się Mariusz Zaruski, którego „Sonety morskie“ (1902), napisane również pod wpływem osobistych przeżyć na dalekich morzach w służbie marynarskiej — okazały się pierwszym u nas zbiorem wierszy marynistycznych. Z tych też lat datują się wspomnienia prozą: „Na morzach dalekich“ (1920). Dzisiaj Zaruski, jeśli chodzi o marynistykę, zainteresowania swe objawia w reportażu żeglarskim, jako autor szeregu książek: „Żaglowym yachtem przez Bałtyk“ (1925), „Na pokładzie „Witezia“ (1927), „Na yachcie „Witeź“ (1928), „Na pokładzie „Iskry“ (1929), „Moja czwarta podróż na „Witeziu“ (1930), „Na skrzydłach jachtów“ (1934), „Wśród wichrów i fal“ (1935) i „Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym“ (1936).

Jeśli już mowa o reportażu żeglarskim, wymieńmy bezpretensjonalny pamiętnik harcerza Władysława Wagnera („Podług słońca i gwiazd“, 1934) jednego z tych śmiałych żeglarzy, którzy nie zawahali się wyprawić małym jachcikiem w podróż dookoła świata. Podobnie książka Andrzeja Bohomolca („Wyprawa jachtem „Dal“, 1935) mówi o żegludze samotrzeć przez Atlantyk, słynny zaś rejs szkolnej fregaty gdyńskiej Szkoły Morskiej doczekał się aż czterech relacyj: Zbigniewa Rokicińskiego („Darem Pomorza“ naokoło świata“, 1935), Fryderyka Kulleschitza („Rejs dokoła świata“, 1936), kpt. Meissnera („Naokoło świata „Darem Pomorza“, 1936) i kpt. Stanisława Kosko („Przez trzy oceany“, 1936)

Odrębną tematykę regionalno - pomorską rozpoczął swą twórczością prawie jednocześnie z Sieroszewskim i Zaruskim — Artur Gruszecki, który w książce swej („Tam, gdzie się Wisła kończy...“, 1903) zobrazował życie rybaków kaszubskich. Ten rodzaj podejmie później, już w Polsce niepodległej, Jerzy Bandrowski w „Zolojce“ (1928), Stefan Balicki w „Dziewiątej fali“ (1930) i Nina Baytugan-Rydzewska w „Akwamarynie“ (1936).

Zanim jednak powstały szersze zainteresowania tematyką morską i zanim też poczęła narastać literatura nadmorska, w r. 1910 ukazują się szkice „Na kaszubskim brzegu“ Bernarda Chrzanowskiego, który przed społeczeństwem naszym niejako odkrył polskie Pomorze, dzięki czemu zyskał miano „Chałubińskiego Pomorza“. Książka ta przyczyniła się do bliższego związku polskiej kultury z zapomnianym prawie Pomorzem.

Bohaterską, mosiężną struną targnął tytan pióra, Stefan Żeromski, w którego dziełach, po raz pierwszy z taką siłą w naszej literaturze, zaznacza się wpływ morza. „Uroda życia“ (1912), „Wiatr od morza“ (1922) i „Międzymorze“ (1924), — to dzieła wielkie, o wartości nieprzemijającej — zwłaszcza zaś „Wiatr od morza“, który jest epopeją pomorskiej Słowiańszczyzny na przestrzeni wielu wieków jej historii, od pradawnych zmagań ze skandynawskim najeźdźcą aż po naszą współczesność.

Osobną w naszej literaturze grupę pisarzy, — których utwory nazwałbym ściśle morskimi, bo samego żywiołu morskiego dotyczą głównie, — a któ-

rzy przytem wolni są od błędów fachowo-morskich, rzeczowych — przedstawiają — wraz z wymienionymi tu poprzednio autorami reportaży żeglarskich — pisarze tacy, którym morze znane jest dobrze, bądź to z własnej służby w marynarce, bądź z żeglarstwa sportowego.

Pierwszym z nich, biorąc chronologicznie, jest Jerzy Bohdan Rychliński, pisarz o tematyce morskiej, pełnej niesamowitej fantastyki, co silnie daje się zauważyć zarówno w „Mah-Jong" (1925), jak w „Róży korsarskiej" (1928), jak w „Przygodach Krzysztofa Arciszewskiego" (1935); z innych utworów tego pisarza zanotujmy opowiadanie dla dzieci „Był bój pod Oliwą" (1935).

Bezsprzecznie najciekawszy talent, talent rasowego marynisty, przedstawia Stanisław Maria Saliński, autor „Opowieści morskich" (1928), cyklu nowel, w których morze przeraża grozą, dyszy żywiołową pełnią. Saliński zamilkł po wydaniu tego tomu, przez krytykę przyjętego niezwykle życzliwie, a w niektórych wypadkach entuzjastycznie.

Łagodnym, sentymentalnym smutkiem owiana jest opowieść Tadeusza Dębickiego „Od brzegu do brzegu" (1928), która, podobnie jak „Moienzi Nzadi, u wrót Konga" (1928) i „Z dziennika marynarza" — ma charakter właśnie marynarskiego pamiętnika.

Wyraziste zadatki ciekawego talentu marynistycznego dał Jerzy Szarecki, autor książek: „Groźny kapitan" (1928), „Na pokładzie Lwowa" (1929) i „Czapka topielca" (1931); cechują go: żywy styl i humor, wartości, które później pogłębią się tragizmem ludzi morza, odczuwanym pod koniec życia przez młodego, a przedwcześnie zmarłego pisarza, któremu śmierć nie dozwoliła na ostateczne wyostrzenie talentu. Ojciec marynisty, prof. dr Bolesław Szarecki, pragnąc uczcić pamięć zmarłego syna, złożył w Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich w Warszawie pewien fundusz, dzięki któremu powstała doroczna nagroda im. J. Szareckiego dla pisarzy-marynistów.

W r. 1935 nagroda ta przyznana została Januszowi Stępowskiemu za poemat „Legenda o masztowej sośnie", napisany językiem archaizowanym, a przedstawiający symbolicznie dzieje Polski dawnej na Bałtyku. Stępowski jest poza tym autorem książeczki dla dzieci „Gdynia" (1936) oraz kilku marynistycznych słuchowisk radiowych, z których jedno, „Na morskich szańcach Rzplitej", obrazujące „kronikę historyczną 1635 roku" — po adaptacji scenicznej ukazało się w wydaniu książkowym (1936).

W rok później nagrodę im. J. Szareckiego otrzymał Fryderyk Kulleschitz, autor wspomnianego tu już reportażu literackiego „Rejs dokoła świata", — w roku zaś bieżącym nagrodzono Wandę Karczewską, autorkę powieści psychologicznej p. t. „Ludzie spod żagli", która, według orzeczenia jury nagrody, przysporzyła literaturze naszej „utwór o wysokiej wartości artystycznej, wybitną polską powieść". Karczewska z morzem poznała się na pokładach jachtów dalekomorskich, na których jako członek załogi pełniła służbę żeglarską.

Pisarzem, znającym sprawy morza, a zwłaszcza środowisko Marynarki Wojennej, jest Jim Poker (Julian Ginsbert), autor książek: trylogii awanturniczej: „Wyspa wężów" (1928), „Strażnik Krakatoa" (1929) i „Trójkolorowa bandera" (1930); powieści: „Panna Wodna" (1931), „Zemsta mandragory" (1932) i „Król Gibraltaru" (1932); cyklów nowel: „Oczy Malajki" (1930), „Płyną polskie okręty" (1934) i „Loreley czyli Kobiety na morzu" (1936). Poza tym Ginsbert jest autorem kilku książek marynistycznych dla dzieci, a jednocześnie pełnym pasji bojowcem o sprawy polskiej marynarki wojennej, wieloletnim na tym polu publicystą.

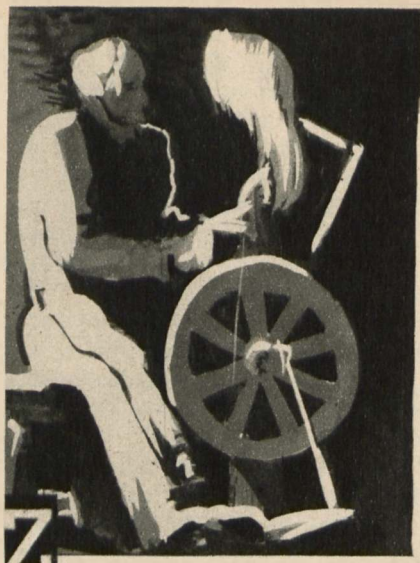
Z innych książek wymienimy Artura Schroedera „W latarni" (1933), powieść, której motywami są miłość i zazdrość, Bohdana Pawłowicza powieść „Załoga" (1935) i opowieść dla dzieci „Kolorowe serce" (1936), Brunona Dzimicza „Samotny krążownik" (1936), będący barwnymi wspomnieniami oficera marynarki rosyjskiej z czasów wojny światowej, Juliusza Żuławskiego powieść „Wyprawa o zmierzchu" (1936), oraz wydaną ostatnio powieść Antoniego Kawczyńskiego „Dannemora" (1937).

Jeśli chodzi o marynistykę w poezji, to jest ona reprezentowana najciekawiej w utworach Mieczysława Lisiewicza: „U.33" (1931), „Legendy i ballady" (1933) i „Coronel" (1934).

Jak więc widzimy, zarówno ilościowo, jak i w rozróżnieniu tematyki (regionalizm pomorski, morze jako żywioł, historia, fantastyka, pamiętnikarstwo, powieść psychologiczna itd.) — nasz dorobek marynistyczny w literaturze pięknej, przedstawia się już wcale pokaźnie. Wartościowo marynistyka ta nie wszędzie sięga wyżyn artyzmu, obserwując jednak jej narastanie, jej rozwój, sądzić należy, że z chwilą, gdy wpływ morza dostatecznie oddziaływać pocznie na psychikę naszego społeczeństwa — niewątpliwie wpływ ten dostatecznie silnie przejawi się i w literaturze pięknej.

ZBIGNIEW JASIŃSKI

ŚWIĘTA BARBARA



Zielono-modre południe kaszubskie wisiało nad światem. W gęstym listowiu winogradu szaleściły ptaki; wzdłuż muru przesunęła się mysz polna, obwąchała pyszczkiem grudkę ziemi i pomknęła pilnie dalej, mignąwszy szarą plamą w jasnym oku słońca za węgłem. A słońce prażyło mocno. W jego blaskach lśniła i grała barwami różu i błękitu wielka, szklana budla, porzucona między sprzętem rybackim na podwórzu; ciemną zielenią odrzynały się od niej dwie mniejsze kule szklane, powiązane wierzchem w białą kratkę bawełnianego powrósła, — połyskiwały metalowe zinkle, a sterczące obok długie wiosła i krótsze, wyrobione częstym używaniem remy, bieliły się na tle modrego nieba i modrego morza.

Gorąco było i cicho, tylko wiatr, nadlatujący raz po raz, chłodził powietrze i niósł ze sobą zapach gnijących ryb i świeżą, mocną woń soli morskiej i wodorostów. Pluskot drobnych fal przybrzeżnych łączył się z bzykaniem much i brzęczeniem roju pszczół, wiszących gdzieś między krzewami sadu.

Południową, wiejską ciszę, nabrzmiałą dosytem dokonującego się dnia, chwytał w rytm monotonny i miarowy, warkoczący wciąż kołowrotek. Szmer obracającego się koła, stukotanie przydeptywanej deseczki, szelest snującej się nici podkleślały tę ciszę, więziły ją i ustalały, wypowiadając tą harmonią szelestów i dźwięków pokój istotny, wyraz mistyczny życia, które w ciszy zamiera, a przecież trwać nigdy nie przestaje.

To starka Budziszów, Barbarka, zasiadała na długie godziny w podcieniu checzy, przędąc nić manilową na nowy niewód jesienny. Sucha jej twarz, pożłobiona podłużnymi zmarszczkami po policzkach przywiędłych i drobnymi krechami myśli kłopotliwych na pożółkłym czole, poważnym i wyniosłym, — śnieżystą bielą opadłych na szyję kosmyków włosów odcina się od modrej ramy drzwi checzy. Za nią z tyłu czerwieni się burą plamą kwiat pelargonii, stojącej w maleńkiej, brunatnej doniczce w miniaturowym okienku nad wejściem, a wielkie kwadraty czarno smołowanych belek i biało tynkowanej ściany reglówki — gubią się w zielono-brunatnej gęstwie winogradu, który mocno obległ południową część domu i opada ruchomymi, szeleszczącymi więziami na daszek podcienia.

Bruny kołowrotek gubi się w gęstym mroku, tylko pęk manili, porzucony na modrej ławie, lśni jasną bielą, a po drewnianej podłodze przesuwają się bezustannie łyskotliwe krążki światła, przesianego przez zielone liście, gdy wiatr zadmie ostrzej i mocniej zaszeleszczą winne gałązki.

Starka Budziszów prząść nie przestaje. Czasami tylko, gdy ręką sięga po nowy kłąb manili, wówczas zatrzymuje na chwilę płaską obręcz koła i spogląda gdzieś, poprzez puste podwórze ku morzu. Jej wielkie, brunatne oczy, głęboko osadzone pod sklepionym czołem, mają w sobie moc przedziwną, lecz zdają się tak samo dalekie i niezbadane, jak owa roztocz zielona, gubiąca się fioletowym pasem na horyzoncie.

Barbarka ma lat osiemdziesiąt, a może i więcej? Tego już nikt dokładnie stwierdzić nie może. I nie wiadomo także, w jaki sposób należałoby policzyć te wszystkie lata. Było inaczej dawniej, ale było też tak samo, a to, co dzieje się teraz, jest najmniej ważne, i o tym nie myśli się wcale. Bo, choćby taki kuter motorowy! Barbarka nie przyjmuje w ogóle do wiadomości jego istnienia, mimo, że zięć jej stary Anton Kąkol ogromnie pysznie brawędzi o zaletach swego kutra. Starka pamięta czasy, gdy to czymś niezwykłym dla niej było ujrzenie pierwszego parowca w Gdańsku! Ho, ho! Steamer! Możność odbywania dalekich podróży morskich nie z pomocą żagli, ale kotła—to było wydarzenie, o którym gadali ludzie we wsi i w gościńcu i w checzach. Ale miało to tylko znaczenie dla mariny, nie dla rybaków, więc i Barbara wprędce zlekceważyła sobie tę nowość i nadal, jak jej własna starka i nenka, wierzyła w moc i sprawność żagli i w dalszym ciągu wiedziała, że wiatr to pan wszechwładny na morzu i ten, od którego wszystko zależy w życiu. Więc nic zmieniło się nic i ludzie nie zmienili się również.

A życie jej całe wypełnione było bezustannym czekaniem. Właśnie owo czekanie jest treścią życia białki rybackiej i jest ważniejsze nawet od pracy, która tylko wypełnia pusty, urągliwy czas między jednym, a drugim powrotem, między jednym, a drugim wyjściem w morze. A przecież nie wolno przyznać, że o to właśnie chodzi. Sprawa sama jest zupełnie inna. To, od czego serce drży niepokojem w piersi, od czego zmarszczki żłobią się na twarzy, od czego włosy na skroniach bieleją, tego nikt nie nazywa po imieniu. Bo i jakże też? Ważne są ryby, które jawią się ławicą i ciągną morskim szlakiem, ważne są mocno i równo wiązane sieci i maszty dobrze osadzone w boecie i żagle napięte i pospinane rejwinami i ster chodzący sprawnie i helmont w zręcznej garści. A tamto?... To, co boli, nęka, niepokoi—to szeptem ginie w pomroce kościoła, lub łzą ukrytą opada na warkoczący równo kołowrotek.

Raz przecież w życiu Barbarki był dzień i była noc, gdy owo straszne i bolesne nie dopełniało się czekaniem. Starka Budziszów opuszcza suche, pomarszczone ręce na kolana,— przycichnął kołowrotek, wiatr przyniósł ze sobą posmak dalekich przestrzeni. Zabrutwiła się stara nenka.

Było to w piątkowy ranek. Mateusz Budzisz z żoną Barbarą i bratem jej Józefem Komką, zwanym Apostołem, — był jeszcze drugi Józef Komka we wsi, ale ten nie miał brody, — oraz Maryczyn Kąkol, mąż Maryki, jeden z pięciu Janów, wybrali się z rybami do Gdańska. Pryz był dobry, bo Elanie na targ nie dowieźli, — nie szczęściło im się właśnie — więc Barbara przypięła białe i modre wstążki do swej rembowanej mucy i zabrała się z chłopami, przydatna do dźwigania koszy i kupczenia na fiszmarku. Dobrze im się tego dnia powiodło, dobili targu z kupcami w

Gdańsku, detci mieli dość, tak, że Barbarka mogła dokonać najważniejszego zakupu, o którym już od dawna miała pomyślane. Obraz swiantej Barbary do ich checzy, na błogosławieństwo młodego gospodarstwa, bo Budzisze dopiero co od zapust pożenili się w jastarnickim kościele.

Mateusz, który z tamtymi wypił po dwie halwy bajerszu, dozwolił białce swojej sprawić sobie to w kramie, co jej do serca przypadło i detci wcale nie żałował. Kobieta wybrała więc wielki obraz z wymalowaną na nim świętą Barbarą i zaniosła go ostrożnie, a z paradą na kuter. A czuć było, że się wiatr kąsk obrócił i że się morze źlić zaczyna. Wyrzucili więc prędko puste kosze na planki, wykląsnęli żagle, narychtowali ster i pomknęli z powrotem do domu. Dopóki parli przez kanał, wymijając ciężkie, czerwono od dołu smarowane frachtowce i zwyczajne płaskie, brzuchate berlinki i różne drobniejsze statki i łodzie, wszetko było decht dobrze, ale po tym na szerokiej wodzie zaczęła się od jednego razu koleba.

Rybacy milczeli, tylko Apostół przeżegnał się nieznacznie, przekładając szprychy koła sterowego. Maryczyn Kąkol kosze mocniej powiązał linkami do masztu, a Mateusz krzyknął na swoją białkę, aby się doch uchwyciła czego, bo kuter jął się rzucać na boki, nie mogąc wyrównać kursu. Wiatr zamienił się w kręciszk diabelski, który szarpał żaglami w tę i tą stronę.

Barbarka nie przerażała się jeszcze zbytnio, bo jej się zdało, że to tylko kąsk drogi, jak np. z Jastarni do Swarzewa wpoprzek Wijku, a do Gdańska w burzę jeszcze nigdy nie jechała.

Ale niebo tymczasem nawisło czarnymi chmurami. Przewalały się z grzmotem od strony Helu, waliły jedna za drugą, coraz okropniejsze, pokłębione ze sobą w kształty przeraźliwe i napierające na fale. A woda, jakby zeźliła się również na tę straszliwość niebieską, jęła rosnąć ku górze, wspinać się bałwanami i szumieć złym głosem, od którego huczało w uszach, a własnych słów dorozumieć się nie było można.

Rybacy spojrzeli po sobie niespokojnie. Maryczyn Kąkol zluzował Komkę przy sterze, a tamci dwaj z Mateuszem jęli przekładać żagle, bo właśnie kuter przechylił się tęgo na bok i nabrał wielki haust wody od lewej burty. W chwili jednak, gdy już im się zdało, że płachta żaglelna wygięła się prawidłowo, i teraz pójdą pod Zydą na Nord-West, znagła niebo pociemniało jeszcze bardziej, wiatr zmienił znów kierunek, a kuter pogrążył się dziobem w ogromną, czarną rolingę, aż prysk od niej świsnął ponad głowami ludzi i pogrążył ich w mokry, zimny deszcz.

Teraz Barbarka jęła trwożyć się i przypadłszy na sam środek kutra, oparła się grzbietem o maszt, a nogi mocno wraziła pomiędzy planki.

Rękami i kolanami trzymała swój skarb bezcenny, obraz, i jeszcze go okryła spódnicą, aby jej nie zamókł czasem przy nowej chwiejbie kutra. A statkiem rzucało teraz jak łupiną po wodzie. Minęła godzina jedna i druga, a lądu widać nie było. Rybakom ręce cierpły ze znużenia, skóra na dłoniach zdarła im się do krwi od naciągania sznurów, oczy im również krwią nabiegły, ustawali już, nie mogli dalej.

Noc tymczasem zwaliła się na morze. Jeszcze latarnia wisząca na rufie wybłyskiwała czerwonym światełkiem, ale potem przygasała znów, zalewana falą. Raz za razem kuter zapadał w otchłań fal i zdawało się, że już się nie wydobędzie z odmętu, znów jednak wspinał się na wyniosłe dunugi, leciał błyskawicznym pędem na szczyt olbrzymiej fali, aby za chwilę opaść od nowa w rozwierające się przed nim przepaści.

Rybacy, straciwszy już kierunek jazdy, zdali się na wolę fal, przestali chwytać wirujący wiatr, płachty żaglelne, z hukiem pękały jedna za drugą i w szmatach zwieszały się z pustego masztu. Widać tylko było czarne drzewce, nużające się w czarnej, niewiadomej otchłani.

— Koniec z nami, szlus!

To Maryczyn Kąkol mruknął w jakiejś przerwie między jednym porykiem fal i drugim.

— Boże bądź miłościw grzesznym duszom naszym.

To Apostoł, przeżegnawszy się, zawołał, gubiąc głos własny w grzmocie szalejącej wichury.

Wszyscy trzej podpełzli na środek kutra i poklękawszy na dnie statku, szeptali w strwożeniu ostatecznym przedśmiertne modlitwy.

Mateusz przywarł blisko do swojej młodej białki, chciał w chwili śmierci pójść z nią razem na Sąd przed Boga.

Ale wówczas Barbarka znagła ocknęła się z przerażeniem i zerwała na nogi.

— Ledzie! Ledzie!

Jęła krzyczeć w jakimś olśnieniu dziwnym, w jakimś zapamiętaniu, które nagle, wraz z trwogą śmiertelną stąpiło na nią w tej udręce.

— Nie może tak bec, nie! Swianta Barbara jest doch z nami!

I porwawszy obraz, jęła zdzierać z niego okrywające go owiązanie i obu dłońmi uniósłszy go w górę przeciw falom straszliwym i piekielnej wichurze, wołała:

— Swianta Barbaro! Swianta Barbaro!

A choć latarnia na rufie zgasła, choć czarne, lśniące jak laka olbrzymie fale szły pochodem zatraty na kuter, a na niebie nie było ani jednej gwiazdy, obraz święty w złoconych ramach błyszczał i jaśniał i widać było dokładnie czerwoną szatę męczen-

„Raz za razem kuter zapadał w otchłań fal..."

„...wysunęła się na czoło pochodu".

nicy i białą twarz w otoku połyskującej aureoli.

Budziszka stała teraz prosto na nogach, oparta o maszt i obrazem świętym żegnała burzę na morzu.

— Swianta Barbaro! Swianta Barbaro!

Wołała wciąż w modlitewnym rozśpiewaniu, a rybacy jęli wtórować jej również i wołać poprzez huk fal i poświst wichury:

— Swianta Barbaro!

I oto nagle na szczycie masztu, gdzieś bardzo wysoko zapaliło się błękitne światełko. Ujrzeli je wszyscy i wszyscy westchnęli równocześnie z głębi piersi. A potem im się zdało, że twarda pod nimi woda uciszyła się dziwnie, że idą teraz równo pod lekką bryzą, mimo, że dokoła wiatr huczał jak przed tym, i mimo, że z lewej i prawej burty podnosiły się w górę olbrzymie bałwany, większe od kamienic w Gdańsku. Ale światło nad masztem paliło się wciąż i obraz, którym Budziszka zażegnywała morze, lśnił wciąż ogromną światłością, jakgdyby to nie noc była głęboka, ale świt poranny, różem nasycony i błękitem.

Coraz ciszej i coraz pobożniej, ręce zaplótłszy na piersiach, powtarzali rybacy:

— W godzinę śmierci naszej ratuj nas, swianta Barbaro!

— Od nagłej, a niespodziewanej zaguby, ratuj nas swianta Barbaro!

— Z otchłani nas wywiedź do ziemi obiecanej!

— Swianta Barbaro!

A potem, niewiadomo kiedy, morze pojaśniało od dalekiego horyzontu, fale z czarnych jęły się zamieniać na szare, białe i błękitne, bałwany układały się w fale, a ciężkie jak wały wezbrane rolingi opadały zwolna, układając się i cichnąc.

Budziszka opadła na kolana, obraz święty zesnuł jej się na planki, światło nad masztem przygasło.

Wówczas Mateusz pierwszy podniósł się z klęczek i podszedł chwiejny do steru. Szeroko rozwartymi oczyma dojrzał teraz strąd wioskowy, zobaczył checze nad brzegiem i snujący się z nich powoli dym paleniska.

Zwrócili się wszyscy twarzami w tamtą stronę i wiedzieli, że noc minęła i że szczęśliwie dobili do swoich domów.

Nikt jednak nie powiedział już ani słowa, bo cud, który przeżyli, wypełnił im serca po brzegi i nie było takiego wyrazu, który mógłby wypowiedzieć to, co czuli.

Ale gdy kuter przybił do strądu, a rybaków otoczyli zewsząd ludzie, którym się zdało, że już ich nigdy żywych oglądać nie będą, wówczas Budziszka uniosła znów w górę obraz święty i z twarzą o lat wiele postarzałą i dziwnie poważną, wysunęła się na czoło pochodu. Wszyscy poszli za nią w procesji uroczystej, bo oto zaraz zrozumieli, co tam się stało na morzu i kto wyratował rybaków. Zaniesiono obraz do checzy Budziszów i zawieszono w miejscu poczesnym w izbie.

Długo mówiono o tej sprawie we wsi. I Apostoł, i Maryczyn Kąkol, i Matusz Budzisz musieli wciąż od nowa opowiadać kamratom o owej nocy na morzu, przebytej w drodze z Gdańska do Jastarni.

Najmniej opowiadała Barbarka, a przecież nigdy zapomnieć nie mogła. Potem lata odpływały jedne za drugimi, jak fale odchodzące od brzegu, podrośli synowie i córki, pożenili się młodzi Budzisze, dwóch zaginęło na wojnie, jeden z zięciów zatonął u brzegów Bornholmu, a życie starej nenki wypełniało się wciąż oczekiwaniem, aż nadszedł cichy wieczór jej pracowitych dni.

Zielono-modre południe kaszubskie nachyliło się ku zmierzchowi. W mrocznym podcieniu checzy nie skaczą już krążki słoneczne po brunatnej podłodze, ale kołowrotek szemrze wciąż monotonnie, płaska obręcz koła obraca się miarowo i deseczka przydeptywana stukocze. Snuje się biała nić manilowa na nowy niewód jesienny, choć niewiadomo, czy Barbarka będzie go jeszcze wiązała pod koniec lata.

Białe kosmyki włosów opadły jej na czoło, a głowa pochyliła się na piersi. Starka Budziszów uśmiecha się, spoglądając raz po raz wielkimi brunatnymi oczyma w dal morską. Czeka! Bo gdy teraz swianta Barbara zapali światło nad jej masztem, będzie to już po raz ostatni.

Dobra jest swianta Barbarka, patronka umierających i dobra jest cicha noc, która już długo na siebie czekać nie pozwoli i zasunie mrokiem dobroczynnym zielono-modre południe kaszubskie, i wiatr szalejący burzą, i ogromne dzikie rolingi, huczące w odmętach.

WANDA BRZESKA

„A potem, niewiadomo kiedy, morze pojaśniało od dalekiego horyzontu..."

SPRAWY KOLONIALNE

Afryka Wschodnia jest obecnie poważnym odbiorcą dla europejskiej produkcji przemysłowej. Niassa, Kenia, Uganda, Sudan angielski podniosły, dzięki wprowadzeniu kultury bawełny, uprawianej przez krajowców, w bardzo poważny sposób siłę konsumcyjną ludności. Zapotrzebowanie towarów obejmuje w pierwszym rzędzie wytwory bawełniane, następnie żelazne, metalowe, maszyny, narzędzia rolnicze, towary emaliowane. W porównaniu z zamówieniami, udzielanymi przez administrację, względnie wielkie przedsiębiorstwa, zapotrzebowanie ludności na wymienione grupy towarów przedstawia się wartościowo znacznie poważniej.

Znamienne jest, że ludność miejscowa poszukuje obecnie towarów lepszego gatunku, odpowiednio droższych. Znakomite wyniki wykazują firmy niemieckie, eksportujące rowery i maszyny do szycia.

Stopa życiowa krajowców podniosła się do tego stopnia, że zapotrzebowanie zaczyna rozciągać się na maszyny elektryczne i samochody. Ludność okazuje skłonność do coraz większych inwestycyj, przeznaczając prawie całość dochodów na te cele. W/g zagranicznej prasy fachowej, chłonność tych obszarów dla europejskiej produkcji przemysłowej zwiększać się będzie z każdym rokiem.

●

Według informacyj, pochodzących z Tokio, żegluga japońska, pod naciskiem kół gospodarczych, postanowiła rozwinąć sieć linij handlowych do Afryki. Stocznia japońska przystąpiła do budowy 3 statków (każdy o pojemności 10.000 ton), które przeznaczone będą do komunikacji między portami japońskimi a Afryką Wschodnią i Południową.

Niezależnie od tego zostanie uruchomiona w najbliższym czasie regularna linia z portami Afryki Zachodniej, a mianowicie z Douala, Lagos, Lome, Acra, Secondi, Port Bouet, Abidjan, Monrovia, Freetown, Bathurst, Dakar.

Przypomnieć należy, że również Niemcy zwracają specjalną uwagę na Afrykę Zachodnią, jako teren ekspansji handlowej.

●

W ostatnich tygodniach oddano do użytku komunikacji pocztowej linię Aeromaritime Dakar — Cotonou, przechodzącą przez Senagalię, Gwineę, Liberię, Côte d'Ivoire i Wybrzeże Złote. Na przebycie trasy samoloty potrzebują dwuch dni. Poczta z Warszawy do Liberii może na skutek tego połączenia być doręczana w ciągu czterech do pięciu dni.

●

W Anglii powstało pod przewodnictwem lorda Lugarda nowe stowarzyszenie kolonialne pod nazwą „Colonial Empire Union". Do stowarzyszenia tego mogą należeć mężczyźni i kobiety bez względu na swoją rasę i wyznanie.

Celem stowarzyszenia jest rozwój brytyjskiego imperium kolonialnego na podstawie możliwie najdalej sięgającej autonomii.

Na inauguracyjnym zebraniu powyższego stowarzyszenia przemawiał lord Lugard, omawiając zagadnienia, leżące przed brytyjską polityką kolonialną, przy czym podkreślał konieczność wprowadzenia pewnych zmian w ustroju wewnętrznym kolonij, jak również stworzenia specjalnych ciał doradczych, złożonych z ekspertów kolonialnych.

●

Ostatnio ks. Gloucester dokonał otwarcia nowych gmachów

angielskiej Ligi Zamorskiej. Uroczystości z otwarcia słuchało całe imperium, gdyż przemówienie króla, jak również odpowiedzi wicekróla Indyj i gen. gubernatora dominiów były transmitowane przez radio.

Król w swoim przemówieniu podkreślił nadzwyczajny rozwój Ligi, która liczy obecnie 50.000 członków.

Angielska Liga Zamorska opiera swoją działalność na przyjaznej współpracy i dla usług swych zamorskich współobywateli — bez względu na to, jakiej są oni rasy, koloru i wiary i do jakiej klasy społecznej należą.

●

Przyjazd min. Schachta do Paryża w końcu maja rb. dla otwarcia pawilonu niemieckiego na wystawie miał przede wszystkim na celu przeprowadzenia szeregu rozmów na tematy kolonialne i rozbrojeniowe. Dr Schacht odbył dłuższe rozmowy z min. skarbu, Auriolem i premierem Blumem, a w przemówieniu wygłoszonym na bankiecie komitetu „France - Allemagne", podkreślił wyraźnie, że Niemcy w zamian za gwarancję pokoju w Europie żądają umożliwienia im działalności kolonialnej.

Odpowiedzią na życzenia, wyrażone przez dr. Schachta, były obrady komisji kolonialnej w Izbie Deputowanych, które się odbyły dn. 1.VI. br. Posiedzenie było poświęcone całkowicie omówieniu sprawy rewindykacyj kolonialnych Rzeszy. Po przedyskutowaniu tej sprawy, komisja jednomyślnie orzekła, że nie może być mowy nie tylko o odstąpieniu komukolwiek piędzi ziemi z posiadłości kolonialnych Francji, lecz nawet o wyrzeczeniu się przez Francję jakiegokolwiek z posiadanych mandatów kolonialnych

●

Między 22 a 31 maja rb. odbył się w całej Francji „Tydzień kolonialny", który ma już tam swoją starą — dziesięcioletnią tradycję. Corocznie „Tydzień kolonialny" jest wyrazem uczuć i solidarności społecznej i gospodarczej 100 milionów obywateli metropolii i Francji zamorskiej.

W rb. tradycyjne manifestacje odbyły się w całej Francji, przy czym punktem ich wyjścia był udział kolonij w tegorocznej wystawie w Paryżu.

Spośród zagadnień, które zostały wysunięte na czoło programu „Tygodnia kolonialnego", należy wymienić kwestię niemieckich rewindykacyj kolonialnych i kwestie gospodarcze. Tydzień zakończył się w Paryżu, gdzie zjechali się przedstawiciele wszystkich komitetów regionalnych na wielki kongres manifestacyjny, który odbył się pod przewodnictwem min. M. Moutet w dn. 4 i 5 czerwca rb.

●

Wyjazd polskiej misji dla zbadania możliwości kolonizacyjnych Madagaskaru wzbudził zainteresowanie prasy zagranicznej. Między innymi notujemy tutaj artykulik „Manchester Guardian" p. t.: „Polscy Żydzi na Madagaskar?"

„Manchester Guardian" pisze, że oświadczenie francuskiego ministra kolonij o możliwości osiedlania na Madagaskarze Żydów, w szczególności polskich,—wzbudziło w Polsce duże zainteresowanie.

Członków polskiej delegacji, jadącej na Madagaskar, przyjął w Paryżu min. Moutet i oświadczył im, że rząd francuski odnosi się przychylnie do inicjatywy polskiej, jednakże emigranci musieliby być rolnikami i posiadać pewien kapitał. Emigranci nie powinni liczyć na finansową pomoc ze strony rządu francuskiego.

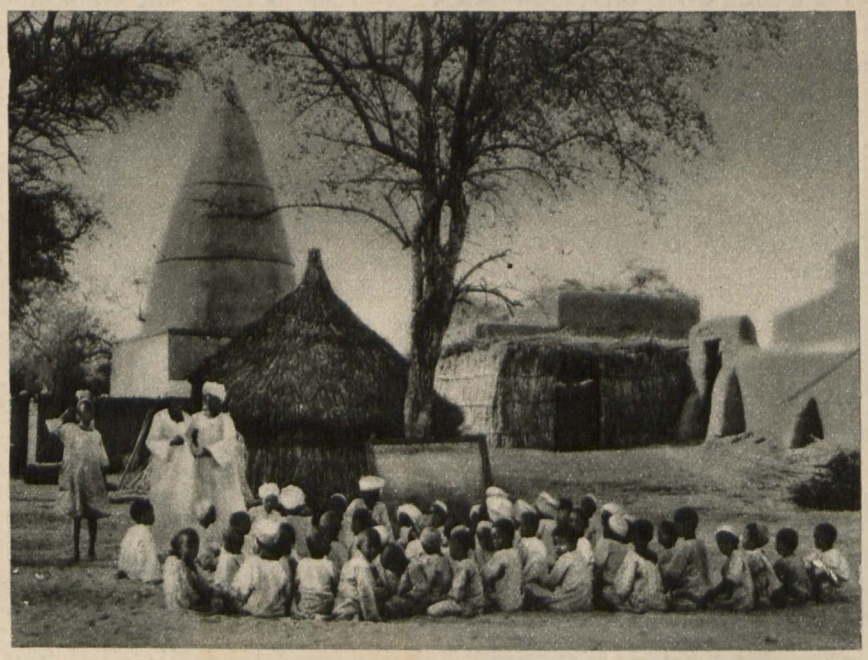
Min. Moutet, zapytany czy rząd francuski wziąłby pod uwagę pewne propozycje, dotyczące osiedlania Niemców na francuskich terytoriach zamorskich — oświadczył — według tego co pisze „Manchester Guardian" — że rząd francuski jest skłonny do rozpatrywania każdej tego rodzaju propozycji, pod warunkiem, że nie spowoduje ona żadnych „zmian na mapie" i żadnych ustępstw w suwerenności narodowej.

●

Pismo „Afrika Nachrichten", z dn. 1 czerwca rb., zamieszcza obszerny artykuł p. t.: „Polskie pragnienia kolonialne i zamorskie". W artykule tym autor zastanawia się nad stosunkiem niemieckich i polskich żądań kolonialnych, i po przeprowadzeniu porównania między sytuacją ludnościową i surowcową Polski i Niemiec stwierdza, że „jeśli sytuacja Polski, zwłaszcza z uwagi na zagęszczenie jej ludności, zostanie uznana jako wymagająca pomocy, to w o ile wyższym i słuszniejszym stopniu dotyczy to Niemiec".

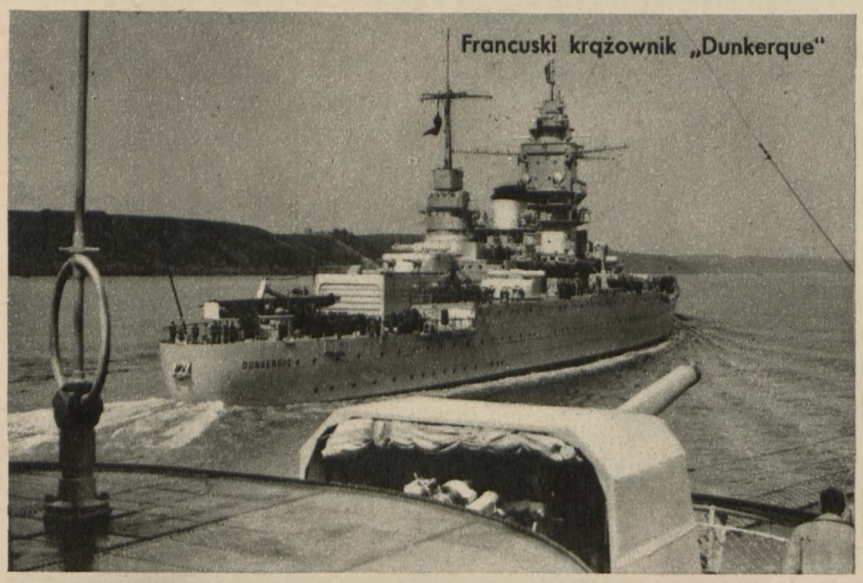
Nie będziemy tutaj przytaczać wszystkich cyfr, podanych przez autora niemieckiego artykułu — trudno też na tym miejscu rozpoczynać dłuższą polemikę. Nadmienimy więc tylko, że przeludnienie Polski — to przede wszystkim przeludnienie polskiej wsi.

Obrazem istotnego stanu rzeczy w tym zakresie będą następujące cyfry: w Polsce na 100 ha ziemi użytkowej znajduje się w rolnictwie 45,5 zawodowo-czynnych — w Niemczech zaś znajduje się ich tylko 34,2.



Szkoła arabska w Sudanie

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ


Francuski krążownik „Dunkerque"

W dniu 12-go maja, jako w rocznicę zgonu Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, odbyła się w Gdyni uroczystość wmurowania tablicy pamiątkowej na O. R. P. „Wicher", dla upamiętnienia Jego pierwszej podróży morskiej na polskim okręcie wojennym. W uroczystości tej wziął udział ksiądz biskup morski Okoniewski oraz wojewoda pomorski.

●

O. R. P. „Błyskawica", drugi kontrtorpedowiec tego samego typu, co przybyły w dniu 16 maja br. do Gdyni O. R. P. „Grom", — przechodzi obecnie próby odbiorcze i w ciągu bież. roku również przybędzie do Gdyni. Jak wiadomo, O. R. P. „Grom" jest jednostką nie tylko najpotężniejszą obecnie w naszej flocie, ale również i najpotężniejszą w tej kategorii na całym świecie.

Anglia. W czasie pełnienia swych obowiązków na wodach hiszpańskich, w związku z kontrolą wybrzeży, kontrtorpedowiec „Hunter" (1350 ton, z 1936 r.) najechał na minę, która wybuchła na wysokości przedziału maszyn. Przy pomocy hiszpańskiego torpedowca „Lazaga", okręt z trudem dotarł do portu Almeria, gdzie został zadokowany. Dodać trzeba, że przed paru miesiącami, w czasie dokonywania prób odbiorczych, ten sam okręt najechał na jakąś minę jeszcze z czasów wielkiej wojny; na skutek jednak długiego pobytu w wodzie mina ta na szczęście nie wybuchła.

●

W ciągu maja spuszczono na wodę następujące okręty: pierwsze trzy kontrtorpedowce po 1850 ton (7 dział 120 mm i 8 wyrzutni torpedowych): „Ghurka", „Afridi" i „Cossack" — okręt pomocniczy „Gleaner" i trauler „Leda", oba po 815 ton, oraz szkolny okręt broni podwodnej „Plover".

●

W tymże miesiącu ukończyły próby odbiorcze i rozpoczęły kampanię czynną krążowniki „Newcastle" i „Southampton" (9000 ton, 12 dział 152 mm, 8 dział 102 mm, 8 wyrzutni torpedowych i 3 samoloty), oraz stawiacz sieci zagrodowych „Protector", który będzie również używany do holowania tarcz artyleryjskich.

Niemcy. Według wiadomości ze źródeł nieurzędowych, budowa pierwszego pancernika po 35.000 ton została rozpoczęta pod koniec ubiegłego roku, drugiego zaś w styczniu 1937 r. Oba te okręty, budowane w Kilonii, będą uzbrojone w działa 356 mm i osiągną szybkość 30 węzłów.

●

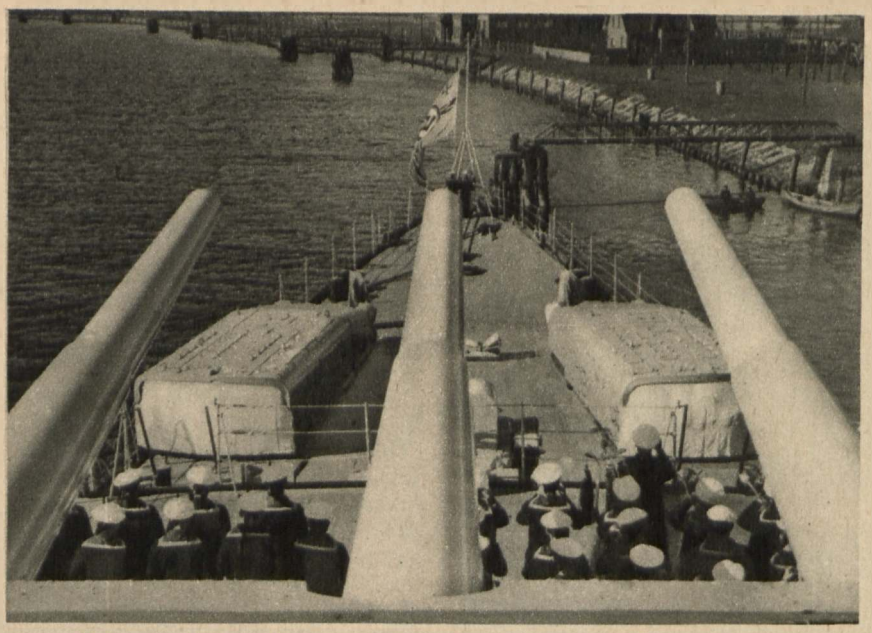
W czasie postoju na redzie w Ibiza (Baleary), pancernik „Deutschland" został niespodziewanie zaatakowany przez dwa hiszpańskie samoloty rządowe, które obrzuciły go bombami. Okręt nie poniósł znacznych uszkodzeń, ale 20 członków załogi zostało zabitych, a 90 rannych. Pancernik odpłynął do Gibraltaru, a następnie do Niemiec. W odpowiedzi na atak okręty niemieckie zbombardowały port wojenny Almeria.

Z. S. R. R. Stocznia Odero we Włoszech buduje dla Sowietów 2 lekkie krążowniki po 3300 ton i 42 węzły, uzbrojone w 6 dział 130 mm oraz jeden krążownik o 5000 ton, o charakterystyce bliżej nieznanej.

Natomiast stocznie krajowe mają w najbliższym czasie przystąpić do budowy nowych pancerników, gdyż obecnie posiadane trzy jednostki są już bardzo przestarzałego typu.

Japonia. W budowie znajdują się obecnie następujące okręty: 2 lotniskowce po 10.000 ton i 3 awiomatki po 9000 ton, 3 krążowniki po 8500 ton z działa-

Marynarze z kontrtorpedowca francuskiego „Milan" witają „Dunkerque"



Podnoszenie bandery na pancerniku niemieckim „Deutschland"

mi 152 mm, 10 kontrtorpedowców po 1450 ton, 7 torpedowców po 600 ton, oraz 7 łodzi podwodnych po 600—1000 ton.

Poza tym program morski na rok bieżący przewiduje budowę dwóch „fortec pływających"; będą to zapewne okręty po 45.000 ton, uzbrojone w działa 457 mm, najpotężniejsze na świecie. Japonia bowiem powiadomiła sygnatariuszy traktatów morskich, że nie uznaje żadnych ograniczeń.

Francja. Program morski na rok 1937 obejmuje następujące okręty: krążownik „De Grasse" (7.000 ton, działa 152 mm), kontrtorpedowce po 1770 ton: „Le Filibustier" i „Le Corsaire", kontrtorpedowce po 1380 ton: „Le Fier", „L'Entreprenant", „Le Farouche" i „L'Aigle", 10 awizo po 630 ton, 2 awizo kolonialne po 2000 ton, 6 łodzi podwodnych po 600—1.100 ton, 1 ropowiec oraz 4 pomocnicze okręty lotnicze.

Zakończone zostały próby odbiorcze krążownika „Marseillaise", który uzyskał szybkość 36,1 węzłów, zamiast 32,5 przewidzianych w umowie. Tego samego typu krążowniki „Georges Leygues" i „Glorie" uzyskały przez 6 godzin szybkość 32 w. przy niecałkowitym wykorzystaniu swych kotłów.

Pancernik „Dunkerque" został wcielony w skład floty po odbyciu wszystkich strzelań artyleryjskich, które wykazały wysoką wartość zarówno dział, jak i nowego urządzenia do kierowania ogniem. ●

Ujawnione zostały następujące szczegóły budujących się pancerników „Richelieu" i „Jean Bart": 35.000 ton, długość 201 m, szerokość 28 m, szybkość 33 węzły. Uzbrojenie będzie się składać z 8 dział po 381 mm, 16 dział po 130 mm i 8 działek przeciwlotniczych po 37 mm. Wreszcie opancerzenie ogólnej wagi 15.000 ton, stanowić będzie pancerz burtowy, dochodzący do 40 centymetrów, oraz dwa pokłady pancerne po 20 centymetrów.

Przystąpiono również do budowy 4 traulerów po 630 ton typu „Chamois" oraz specjalnego dalokierowanego okrętu - celu dla strzelań artyleryjskich o wyporności 2500 t. i długości 100 m.

Stany Zjednoczone A. P. Budżet marynarki na okres 1937-38 wynosi ogółem 525 milionów dolarów i przewiduje budowę następujących okrętów: 2 pancerników po 35.000 ton, 8 kontrtorpedowców po 1500 ton, 4 łodzi podwodnych, 4 okrętów - baz dla torpedowców i łodzi podwodnych, 1 okrętu szpitalnego, 2 okrętów warsztatowych, 1 minowca, 1 ropowca i 15 traulerów. Pancerniki będą uzbrojone w działa 406 mm.

Odnośnie lotnictwa, przewidziana jest budowa około 400 nowych maszyn, tak że pod koniec przyszłego roku marynarka będzie posiadała ogółem ponad 1800 samolotów. ●

W ciągu maja został spuszczony na wodę kontrtorpedowiec „Somers" o 1850 ton. Poza tym przystąpiono do odbioru lotniskowca „Yorktown", 6 kontrtorpedowców po 1500 ton typu „Case" oraz dwuch łodzi podwodnych po 1300/1800 ton typu „Pickerel."

Obecnie budowa nowych okrętów uległa bardzo poważnej zwłoce na skutek ciągłych strajków oraz dotkliwego braku surowców. ●

Pierwsza podróż nowoprzyjętych 4 kontrtorpedowców typu „Reid" wykazała, że okręty te są znacznie słabiej wykonane od poprzednich. Kilkudniowy pobyt na morzu w czasie niezbyt silnego sztormu spowodował szereg poważnych uszkodzeń kadłuba i instalacji, co pociągnie za sobą konieczność kosztownych przeróbek. Powołano nawet specjalną komisję, która ma zbadać, komu należy przypisać winę za te usterki.

Szwecja. Zatwierdzony program morski na rok 1937-38 przewiduje budowę 4 torpedowców po 900 ton typu „Göteborg", 3 łodzi podwodnych po 650/800 ton typu „Sjölejonet" oraz 9 szybkobieżnych kutrów torpedowych. Jednocześnie uchwalono kapitalny remont pancerników obrony wybrzeża „Sverige" i „Gustav" V", które otrzymają kotły ropowe oraz wzmocnioną obronę przeciwlotniczą czynną i bierną.

DO DNIA 1 CZERWCA 1937 R.

ZEBRANO NA FOM

W GOTÓWCE 4.868.774.58

W PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH 487.548.25

PORT DRZEWNY W GDYNI

Głównymi artykułami masowego eksportu w porcie Gdyńskim są: węgiel i drzewo. O ile jednak port węglowy w Gdyni stanowi najstarszą stosunkowo w tym młodym porcie inwestycję, o tyle port drzewny jest dziełem roku 1935.

Port drzewny w Gdyni jest położony w północnym basenie i może być śmiało uważany za jeden z największych i najnowocześniejszych portów tego rodzaju na Bałtyku. Doskonałość techniczna portu drzewnego w Gdyni polega na skoncentrowaniu zdolności przeładunkowej na stosunkowo niewielkiej przestrzeni, uzbrojonej w starannie przemyślaną sieć kolejową oraz pearsy dwustronne dla okrętów, co pozwala zorganizować należycie pracę zarówno w dziedzinie starannego selektowania i magazynowania drewna, jak też i przeładunku na statki.

Całość powierzchni placu drzewnego liczy 132 tys. metrów kw., ogólna długość czynnych nabrzeży wynosi 637 m (w czym 210 m nabrzeży betonowych). Obecność dwóch pearsów 160 m i 140 m długości nadaje całemu nabrzeżu portowemu zdolność jednoczesnego ładowania 6 statków o pojemności 3 tys. ton, względnie o pojemności większej.

Starannie i wielkim nakładem kosztów zniwelowany plac portu drzewnego jest przecięty 6-ma równoległymi torami kolei normalnotorowej oraz prostokątną siecią wąskotorowych kolejek roboczych. Sieć kolejowa portu drzewnego jest połączona z węzłem kolejowym Gdyni własną bocznicą długości około 8 km i zaopatrzona we własną stację przetokową, co umożliwia łatwe manipulowanie wagonami oraz szybkie ich podstawianie do wyładunku. Długość łączna wąskotorowej sieci roboczej wynosi około 7 tys. m i przy jej budowie położono specjalnie nacisk na uzyskanie za jej pomocą wysokiej sprawności. Cel ten osiągnięto przez wybudowanie licznych rozjazdów w punkcie skrzyżowań oraz w drodze wyposażenia każdego z pearsów w 5 torów, z których 2 zewnętrzne służą dla bezpośrednich celów przeładunku, środkowe zaś zostały pomyślane jako tory odpływowe dla próżnych lor. Struktura ta stanowi wynik drobiazgowych studiów nad organizacją pracy przy przeładunku drzewa.

Pojemność użytkowa portu oceniana jest na 1.600 sztapli, tj. około 50 tys. m kub. przy jednorazowym skupieniu ładunku na całej przestrzeni. Daje to obraz nader wysokiej zdolności przeładunkowej portu, ocenianej w przybliżeniu na ok. 600 tys. m kub. w stosunku rocznym, która to cyfra nie wyczerpuje wszystkich rezerw możliwości technicznych. Cały plac drzewny został uzbrojony w sieć oświetlenia elektrycznego i wodociągową z urządzeniami przeciwpożarowymi, co należycie gwarantuje wzorowy porządek i bezpieczeństwo towaru. Dotychczasowe prace w porcie drzewnym w Gdyni ujawniły w całej rozciągłości jego wysoką sprawność techniczną oraz elastyczność zdolności przeładunkowej dzięki dobrej organizacji pracy i dostatecznej ilości rezerw technicznych w uzbrojeniu portu.

Port ten został wybudowany i oddany do użytku w pierwszej połowie roku 1933 z inicjatywy firmy „Paged" (Polska Agencja Drzewna) i pozostaje pod jej wyłącznym zarządem. „Paged" stanowi centralną organizację sprzedaży drewna z Lasów Państwowych na rynku wewnętrznym, posiadając jednocześnie własną organizację transportu lądowego, morskiego i przeładunku portowego, umożliwiającą dostawy drzewa bezpośrednio do portów odbiorczych według zawartych kontraktów na najdogodniejszych warunkach oraz przy absolutnie ścisłym wykonywaniu zleceń. Organizacja handlowa „Pagedu" zdolna jest obejmować również i dyspozycje drzewem lasów prywatnych na udzielone zlecenie, co też częściowo już wykonuje tak, że w zasadzie można ją w dużej mierze uważać za poważną reprezentantkę ogółu interesów drzewnych w Polsce. Praca „Pagedu" zmierza w pierwszym rzędzie w kierunku ujednostajnienia i standaryzowania sortymentów drewna zarówno w obrocie rynku wewnętrznego, jak i w eksporcie, dążąc do zorganizowania na należytym, przyjętym na międzynarodowych rynkach, poziomie produkcji i handlu drzewnego w Polsce. Cel ten już w większej mierze został osiągnięty na skutek okoliczności, iż znaczna część sortymentów drzewnych na terenie Polski, zarówno w obrocie krajowym, jak i zagranicznym, jest uzależniona od aparatu handlowego „Pagedu", którego pozycja na rynku polskim jest obecnie dominująca. Uwidoczniło się to specjalnie wyraźnie w postaci poprawy jakościowej i normalizacji sortymentów w eksporcie drzewnym Polski na przestrzeni 3 lat ostatnich.

Port drzewny w Gdyni, stanowiący wysokiej wartości pomoc techniczną dla handlu eksportowego drzewem, przez trafne rozwiązanie trudności w dziedzinie magazynowania, manipulacji i przeładunku sortymentów drzewnych na odcinku eksportowym, stanowi ważny czynnik w organizacji handlowej „Pagedu" i przyczynia się do ogólnego usprawnienia eksportu drzewa z Polski. Fakt ten wymownie ilustrują rosnące z roku na rok ilości przeładunku eksportowego drzewa w Gdyni oraz coraz poważniejszy udział Polski w obrotach rynku międzynarodowego sortymentami drzewnymi o kwalifikowanej, według powszechnie przyjętych norm jakości. (00127)

INŻ. BOR.

BIBLIOTEKA UMCS LUBLIN

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Dzień 16 lipca — to rocznica tragicznej śmierci gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Kim był nasz wielki Przywódca, co zdziałał i ku czemu prowadził, a nade wszystko ile woli twórczej wkładał w duszę polskiego społeczeństwa, by Polska stała się państwem morskim i kolonialnym — wiemy to wszyscy.

Toteż pierwsza rocznica śmierci gen. Orlicz-Dreszera winna być obchodzona szczególnie uroczyście. Rocznica ta winna być przez wszystkie komórki organizacyjne LMK upamiętniona nabożeństwami żałobnymi oraz intensywną akcją publicystyczną o życiu i dziełach Generała.

Przez żywą pamięć dla wielkiej postaci i zasług gen. Orlicz-Dreszera, w r. ub. powstał i działać począł „Komitet Uczczenia ś. p. generała Gustawa Orlicz-Dreszera".

Staraniem Komitetu w licznych miejscowościach na terenie całego kraju odbyło się szereg akademij, wieczorów i odczytów, poświęconych działalności Generała. Jednocześnie Komitet zbierał wśród społeczeństwa ofiary, które wynoszą już około 60.000 zł. Suma ta przeznaczona jest w pierwszym rzędzie na budowę grobowca-mauzoleum na Oksywiu, na który już został rozpisany konkurs, dalej na wydanie publikacyj gen. Orlicz-Dreszera i monografii o Nim, — oraz na stypendia Jego imienia, z których dwa zostały już ufundowane.

W dniu 16 lipca, w smutnych uroczystościach tej pierwszej żałobnej rocznicy winni wziąć udział wszyscy członkowie Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Dnia 6. VI rb. odbyło się pierwsze posiedzenie Rady Głównej LMK, wybranej w składzie 100 osób na VII Walnym Zjeździe Delegatów LMK.

Liczne zebranie Rady, na które przybyło 71 członków Rady i 12 prezesów Okręgów, zagaił prezes J. Kożuchowski, podkreślając w swym przemówieniu zasadnicze zagadnienia programowe, które wysunął VII Walny Zjazd jako wytyczne dla dalszej pracy LMK.

Na przewodniczącego zebrania powołano prof. L. Niemczyckiego. Rada Główna przyjęła jako obowiązujący na bieżącą kadencję regulamin, opracowany przez Zarząd Główny, oraz ustanowiła godność protektora Ligi Morskiej i Kolonialnej, powołując przez aklamację jako 1-go protektora — gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego.

Następnie na prezesa Rady Głównej powołano ponownie p. J. Kożuchowskiego, a na prezesa Zarządu Głównego — gen. St. Kwaśniewskiego.

W dalszym ciągu obrad zostały przedyskutowane wytyczne programu prac Zarządu Głównego, przyjęto ostatecznie tekst statutu LMK, uchwalonego przez VII Walny Zjazd, oraz wysłuchano sprawozdania z przebiegu prac bieżących, a w szczególności z zakresu przygotowań do „Tygodnia Morza".

Na podstawie przyjętego regulaminu Rady — prezydium Rady Głównej ukonstytuowało się w następujący sposób: prezes — J. Kożuchowski; I w-prezes — H. Strasburger; II w-prezes—w-woj. T. Saloni; sekretarz — dr L. Surzyński; zastępca sekretarza — płk. T. Petrażycki; członkowie prezydium: płk. R. Dreszer; dyr. W. Drymmer-Tomir; płk. W. Filipkowski; mjr. dypl. M. Lepecki; p. J. Michałowska; dyr. L. Możdżeński; inż. K. Rodowicz; kmdr. L. Ziembicki; dyr. W. Żbikowski.

Zarząd Główny został przez Radę wybrany w składzie 25 osób: 1) kmdr. M. Borowski, 2) kmdr. Ks. Czernicki, 3) kmdr. R. Czeczott, 4) dyr. T. Darlewski, 5) w-min. Fr. Doleżal, 6) płk. L. Dunin-Wolski, 7) dyr. M. Fularski, 8) radca J. Grzywaczewski, 9) inż. A. Konopka, 10) kmdr. K. Korytowski, 11) p. L. Kotarbińska, 12) gen. bryg. St. Kwaśniewski, 13) sędzia A. Olbromski, 14) sen. P. Olewiński, 15) dyr. M. Pankiewicz, 16) dr W. Rosiński, 17) dyr. F. Rostkowski, 18) kmdr. R. Stankiewicz, 19) radca H. Sukiennicki, 20) dr St. Sumiński, 21) dyr. J. Szeronos, 22) insp. T. Szczerba, 23) p. Cz. Zagórski, 24) p. St. Zalewski, 25) gen. bryg. M. Zaruski.

Następnie wybrano zarząd FAK w składzie następującym: inż. A. Elandt, W. Mazurkiewicz, poseł L. Sapieha, poseł B. Sikorski, konsul M. Świrski, dyr. J. Szumski, gen. bryg. W. Wieczorkiewicz oraz dyr. F. Rostkowski jako wiceprezes Zarządu Gł. i dr. W. Rosiński jako przewodniczący Wydziału Kolonialnego.

W skład kapituły odznaczeń weszli: dyr. W. Bystrowski, płk. St. Iwanowski, inż. A. Kamieński, inż. A. Konopka, w-woj. T. Saloni, kmdr. R. Stankiewicz, gen. bryg. M. Zaruski. Następnie Zarząd Główny powołał na przewodniczących swych wydziałów: Obrony Morskiej — kmdr. K. Korytowskiego; Morskiego — w-min. F. Doleżala; Żeglugi Śródlądowej — inż. A. Konopkę; Kolonialnego — dr. W. Rosińskiego, Wychowania Morskiego Młodzieży — gen. M. Zaruskiego; Wycieczek i Obozów — płk. L. Dunin-Wolskiego; Wydawniczo - Prasowego — kmdr. R. Czeczotta.

●

Dnia 12 czerwca 1937 r. odbyło się pierwsze zebranie konstytucyjne Zarządu Głównego. Prezydium Zarz. Gł. stanowią: prezes — gen. bryg. St. Kwaśniewski, I w-prezes — dyr. F. Rostkowski, II w-prezes — kmdr. K. Korytowski, sekretarz — sen. P. Olewiński, zast. sekretarza — Cz. Zagórski, skarbnik — dyr. T. Darlewski, zast. skarbnika — dr St. Sumiński.

●

Stały rozwój organizacyjny LMK postępuje. Na dzień 1.IV 1937 r. mamy zarejestrowanych 580.376 członków, z których przypada na członków dożywotnich 12, protektorów 48, opiekunów 120, rzeczywistych 128.286, popierających 84.084, zespołowych LMK — 212.956 i zespołowych szkolnych — 154.870.

Od dnia 1. I do dnia 5. VI 1937 r. przybyło 68 nowych Oddziałów i 13 Kół.

●

W okresie miesięcy letnich, LMK urządza szereg obozów dla dorosłych i młodzieży, tak w kraju, jak i za granicą, a mianowicie:

Obozy dla dorosłych członków LMK. 1) Obóz im. gen. Orlicz-Dreszera nad morzem w Mieroszynie koło Rozewia, w czasie od 15.VI. do 31.VII br.; koszt pobytu za 1 tydzień wynosi 22 zł, za 2 tygodnie — 43 zł, za 3 — 64 zł, za 4 — 85 zł. 2) Kurs żeglarski nad jez. Troki (Wileń-

szczyzna), od 1.VII do 28.VII. i od 1.VIII. do 28.VIII. br.; koszt pobytu za 4 tygodnie — 70 zł.

Obozy dla młodzieży szkolnej. 1) Ośrodek żeglarski na jez. Narocz (Wileńszczyzna), od 1.VII. do 28.VIII. br.; koszt pobytu za 4 tygodnie — 50 zł. 2) Obóz nad jez. Żarnowieckim (Pomorze), od 1.VII. do 28.VIII. br.; koszt za 4 tygodnie — 50 zł.

Obozy zagraniczne. W Rumunii: 1) w Eforei, od 2.VII. do 27.VII. i od 2.VIII. do 27.VIII.; Koszt ogólny za przejazd od granicy, pobyt w obozie, zwiedzanie, powrót do granicy — wynosi 250 zł, bez paszportu i kosztów podróży na terenie Polski. — W Jugosławii; 2) w Boka Kotarska, od 2.VII. do 28.VII. i od 2.VIII. do 28.VIII.; podróż i warunki jak wyżej, koszt ogólny — 295 zł; 3) w Omiszu (Split), termin w zależności od zgłoszeń, koszt ogólny 295 zł, warunki jak wyżej.

Ponadto LMK organizuje wycieczki zbiorowe nad polskie morze oraz do Paryża na Wystawę światową.

Szczegółowych informacyj udzielają wszystkie Okręgi LMK oraz Referat Obozów i Wycieczek Zarządu Głównego LMK w Warszawie, ul. Widok 10, parter, tel. 3-14-40. ●

Dnia 8 czerwca w Liskowie została otwarta wystawa p. t. „Praca i Kultura Wsi". W dziale pracy społecznej LMK wystawiła swój oddzielny pawilon, w którym zobrazowała działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej na terenie wiejskim.

Eksponaty wystawowe LMK, poza ogólną działalnością propagandowo-organizacyjną, podkreśliły specjalnie zagadnienie emigracji, osadnictwo w Paranie, przywóz i wywóz surowców, udział rolnictwa w wywozie polskim oraz objęły wystawę morską dla młodzieży.

Pawilon LMK na wystawie w Liskowie stanowi oddzielny budynek.

Wewnątrz budynku eksponaty zostały rozmieszczone według kolejności, która daje pojęcie stopniowego rozwoju zainteresowań zagadnieniami morskimi i kolonialnymi. A więc: działalność organizacyjno-propagandowa wśród młodzieży, pojęcie o zasięgu organizacyjnym i ilościowym LMK w społeczeństwie, kształcenie młodzieży przez udzielanie stypendiów w szkołach specjalnych o programie morskim, handlu morskim i zagadnień kolonialnych.

Panorama plantacyj LMK w Liberii, oraz osadnictwo LMK w Morskiej Woli (Parana), obrazuje warunki pracy w krajach zamorskich. Panorama ta tłumaczy zagadnienie emigracji i mówi o działalności Polaków za granicą, podkreślając konieczność udziału emigranta czy osadników w handlu z Ojczyzną. Przedstawia wreszcie sprawę dostępu do surowców, niezbędnych dla podniesienia przemysłu krajowego.

Wymiana surowców zagranicznych na krajowe i udział produkcji rolnej w ogólnym wywozie polskim dla zdobywania walut obcych, stanowi dział osobny. Rozwój Gdyni jako portu i miasta z jej urządzeniami portowymi i biurowymi, daje pojęcie o roli tego nowego w Polsce, i tak ważnego dla rozwoju życia gospodarczego działu pracy.

Wiadomości z zakresu zainteresowań sprawami morskimi i kolonialnymi dostarcza literatura, którą wydaje LMK, czy to w postaci różnych periodyków, czy też książek i broszur.

Sprawa rozbudowy floty wojennej i związana z tym działalność LMK zbiórki na FOM, znalazła swój wyraz w wykresach postępu tej zbiórki i podobnych świadczeń na rozbudowę floty wojennej w innych państwach.

Zobrazowano również działalność wycieczkowo-obozową LMK.

RADION pierze nawet grube płótno idealnie czysto!

Przy gotowaniu bielizny w Radionie wytwarzają się miliony drobnych pęcherzyków tlenu, które przenikają nawskroś nawet grube płótno, usuwając wszelki brud. Bez obawy można więc prać w Radionie również inne, cieńsze tkaniny. A przy tym pranie Radionem jest takie łatwe:

1. Rozpuścić Radion w zimnej wodzie
2. 15 minut gotować
3. Płukać najpierw w gorącej, potem w zimnej wodzie

WYRÓB FIRMY SCHICHT-LEVER S.A., WARSZAWA

...i jest lepszy

K R O N I K A

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc maj wyniosły 731.828.1 ton. Z cyfry tej na obroty zamorskie przypada 716.161.3 ton, z czego na przywóz — 157.855.1 ton, a na wywóz — 558.306.2 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem wyniosły 3.049.1 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 12,617.7 ton.

W porównaniu z kwietniem rb. ogólne obroty portu gdyńskiego zmniejszyły się o przeszło 87 tysięcy ton, czyli o przeszło 9%, natomiast w stosunku do maja rb. wykazały znaczny wzrost, bo o 20.4%.

●

W przeciągu maja rb. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 950 statków o łącznej pojemności 892.345 t. r. n., z czego weszło 476 statków o pojemności 437.649 t. r. n., a wyszło 474 statki o pojemności 454.696 t. r. n.

Na pierwszym miejscu stała bandera szwedzka (251 statków — 180.944 t. r. n.), na drugim — polska (98 statków — 124.139 t. r. n.), na trzecim — niemiecka (141 statków — 83.507 t. r. n.), dalej szły: bandera duńska, norweska, fińska, Stanów Zjednoczonych A. P., angielska, łotewska, grecka, włoska, estońska, holenderska, Z. S. S. R. i wreszcie w. m. Gdańska (4 statki — 872 t. r. n.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni, wyniósł 919.4 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 58, średni postój — 54 godziny.

●

Połowy morskie w maju rb. dały ogółem 322.200 kg ryb o wartości 142.550 złotych. Główną pozycję w tych połowach stanowiły ilościowo stornie (124.080 kg), następnie wątłusze (77.260 kg), płotki (67.370 kg), dalej szły śledzie, certy, zimnica, łososie, węgorze, szczupaki, okonie, karpie, gładnica, węgorzyce, troć i mielnica. Z miejscowości przybrzeżnych na pierwszym miejscu pod względem wartości połowów stały miejscowości położone na półwyspie, między Jastarnią a W. Wsią, dalej Hel. Połowy dalsze dały ogółem 10.100 kg wartości 1.290 złotych.

●

W okresie od 1 stycznia do 31 maja rb. zawinęło do portu gdyńskiego 2.149 statków o łącznej pojemności 2.005.9 t. r. n., co w porównaniu z tym okresem w r. ub. stanowi wzrost o 146 statków o łącznej pojemności 58.1 tys. ton. Na pierwszym miejscu pod względem tonażu stała bandera szwedzka (504.7 tys. ton), na drugim — polska (346.8 tys. ton), dalej niemiecka (265.8 tys. ton), duńska (223 tys. ton), angielska (200 tys. ton), wreszcie szły bandery: norweska, Stanów Zjednoczonych, fińska, włoska, holenderska, estońska, łotewska, francuska, rumuńska, litewska, hiszpańska, węgierska, panamska. Na ostatnim miejscu stała bandera gdańska, której tonaż nie osiągnął cyfry 100 tysięcy ton rej. netto.

●

W dniu 13 czerwca rb. nastąpiło w Płocku uroczyste poświęcenie i otwarcie portu rzecznego na Wiśle. Port ten ma na celu przede wszystkim obsługę przemysłu łódzkiego przy wywozie jego towarów za granicę.

●

W porcie gdyńskim, na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych, w strefie wolnocłowej, oddane zostały do eksploatacji 3 nowe dźwigi półportalowe. Każdy z tych dźwigów posiada nośność 3 ton, zmienny wysięg w granicach 6 do 20 metrów oraz całkowitą wysokość podnoszenia do 30 metrów. Konstrukcja powyższych dźwigów umożliwia pracę nawet przy największych statkach, jakie zawijają do portu gdyńskiego.

●

Między Bułgarią a Rumunią została zawarta ostatnio umowa w sprawie budowy promu na Dunaju, który ma połączyć Giurgiu z Ruszczukiem. Prom ten będzie przenosił pociągi ze strony rumuńskiej na stronę bułgarską i odwrotnie, co wpłynie dodatnio nie tylko na bezpośrednie połączenie komunikacyjne między Bułgarią a Rumunią, ale pośrednio rozwiąże kwestię połączenia kolejowego Polski oraz państw bałtyckich z Bułgarią i Morzem Egejskim.

●

W dniu 20 czerwca rb. zostały otwarte Targi Gdyńskie, w których otwarciu wziął udział wojewoda pomorski Raczkiewicz oraz liczni przedstawiciele życia gospodarczego. O wzrastającym zainteresowaniu kół gospodarczych Targami Gdyńskimi świadczy chociażby to, że podczas gdy pierwsze Targi zgromadziły zaledwie 100 wystawców, zeszłoroczne 200, to już w tym roku jest 470 stoisk poszczególnych firm, mimo że tegoroczne Targi objęły zasadniczo tylko sześć działów: budowlany, dróg i motoryzacji, przemysłu rybnego, przemysłu kaszubskiego i turystyki regionalnej, ekspansji morskiej i uprzemysłowienia Gdyni.

●

Na podstawie umowy, zawartej między Polską a Gdańskiem w dniu 29 kwietnia rb., Senat w. m. Gdańska wydał w dniu 31 maja rozporządzenie wykonawcze w sprawie uregulowania wzajemnych stosunków ubezpieczeniowych. Jednym z najważniejszych postanowień tego rozporządzenia jest, że obywatel polski, ubezpieczony w Gdańsku, ma prawo pobierać przewidziane ubezpieczenia nawet wówczas, gdy nie mieszka już w Wolnym Mieście, a np. na terenie Polski. Specjalne przepisy chronią również interesy polskich robotników sezonowych. Rozporządzenie z 31 maja obowiązuje wstecz i może być podstawą wszczęcia dochodzeń o prawa do zasiłków nawet wówczas, gdy poprzednie żądanie tych zasiłków zostało odrzucone.

●

Do Urzędu Morskiego zgłoszona została przez Polską Agencję Morską regularna linia okrętowa pod nazwą „Polsko-Amerykańska Linia dla Przewozu Bawełny", która będzie obsługiwana przez statki „Linii Gdynia-Ameryka" („Vigrid" i „Vigilant") oraz firmy „Southern States Line".

Statki powyższej linii będą kursować w odstępach jednomiesięcznych i będą zabierały towar z Gdyni i Gdańska do Zatoki Meksykańskiej. Przy podróżach z Gdyni i Gdańska do Ameryki statki tej linii będą również zawijały do Nowego Jorku w miarę posiadania ładunków.

●

Od prawie trzech już miesięcy wychodzi w Gdyni nowe pismo codzienne p. t. „Kurier Bałtycki", pod redakcją p. Henryka Tetzlaffa.

Nowy dziennik poświęcony jest informowaniu opinii społecznej Gdyni i wybrzeża o aktualiach politycznych i gospodarczych, ze specjalnym uwzględnieniem spraw, związanych z portem i morzem.

VIM

czyści wszystko

Vim czyści delikatne przedmioty, nie niszcząc ich i nie rysując. Bez trudu usuwa wszelki brud.

Cena puszki 40 gr., paczki 20 gr.

Wyrób firmy SCHICHT-LEVER S.A.

P. K. O.

CENTRALA: Warszawa, ul. Jasna 9.

ODDZIAŁY:

Katowice — Kraków — Lwów — Łódź
Poznań — Wilno

Zbiornice:

WSZYSTKIE URZĘDY POCZTOWE

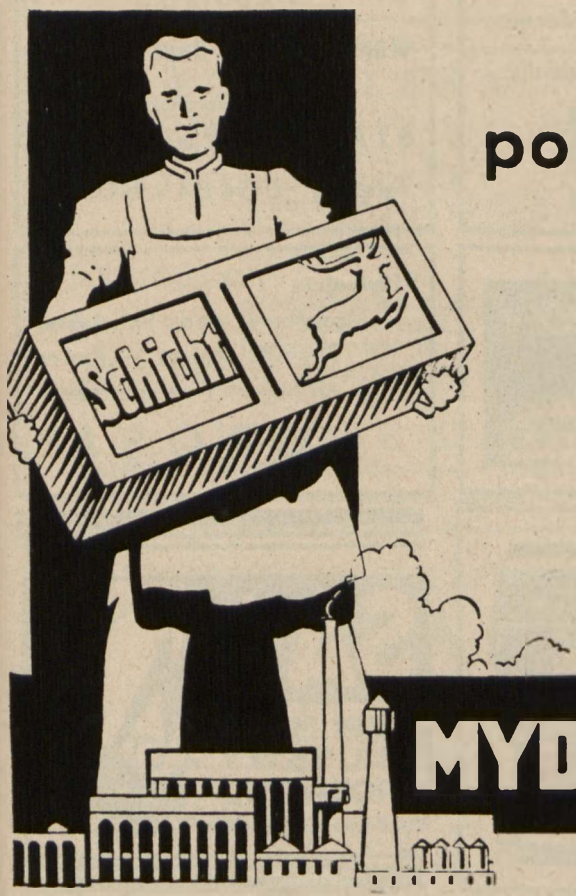
Przyjmujemy wkłady oszczędnościowe: od 1 złotego począwszy, płatne na każde żądanie w kasach P. K. O. i Urzędach Pocztowych.

Ubezpieczenia na życie: zwykłe, posagowe, bez badania lekarskiego, z udziałem w zyskach Działu Ubezpieczeń P. K. O. Składki od 3-ch zł. miesięcznie. W razie śmierci ubezpieczonego, spowodowanej nieszczęśliwym wypadkiem, P. K. O. wypłaca podwójną sumę ubezpieczenia.

Prowadzi rachunki czekowe i załatwia dla swych klientów czynności bankowe.

O wygodach i bezpieczeństwie, jakie zapewnia swoim klientom P. K. O. najlepiej świadczą:

2.500.000 stałych klientów i przeszło 900. mil. wkł.



Dzieło rąk polskiego robotnika.

100.000 kilogramów mydła warzy się jednocześnie w kotłach zakładów Schicht-Lever w Warszawie. Tylko ogromne uznanie, jakim się cieszy mydło Jeleń Schicht umożliwia zdobycie tego rekordu, a na takie uznanie zasłużyć może tylko rzeczywiście dobre mydło.

MYDŁO JELEŃ SCHICHT

WYRÓB KRAJOWY

WISŁĄ do MORZA

statkami „VISTULI"

To myśl każdego człowieka pracy. Wypocząć na wodzie, uspokoić swe nerwy. Toteż z radością powitać należy, otwarcie nowego szlaku wodnego statkami „Vistuli" na trasie Kraków — Sandomierz. Mamy więc już olbrzymi szlak komunikacji wodnej Kraków — Gdynia, wynoszący 905 klm. Setki przecudnych krajobrazów w czasie podróży, słońce, woda, zdrowe i czyste powietrze, a nade wszystko idealny spokój, pozostawiają niezatarte wspomnienia. A koszt takiej wyprawy — minimalny. Na przykład przy wycieczkach szkolnych, wynosi zaledwie z Krakowa do Gdyni i z powrotem, czyli za przebycie 1810 klm zł 10 gr 90 od osoby. Statki „Vistuli" posiadają kabiny sypialne 2-u i 4-osobowe, zdrową i smaczną kuchnię, radio, pianina — rozrywki. Wyczerpujących informacyj udziela Polska Żegluga Rzeczna „Vistula" — Warszawa, Mazowiecka 12, tel. 216-31. Członkowie Ligi M. i K. korzystają z 10% zniżki. Urlop na wodzie, to hasło dnia!

5.000 zł PREMII

Konkurs pod hasłem

„WYKORZYSTAJMY NADCHODZĄCĄ POPRAWĘ GOSPODARCZĄ Z MYŚLĄ O PRZYSZŁOŚCI"

ogłasza dla wszystkich Mieszkańców Stolicy

KKO MIASTA ST. WARSZAWY

Zgłoszenia do Konkursu przyjmują i udzielają szczeg. inform.:

Centrala - **TRAUGUTTA 5** - i Oddziały:

BIELAŃSKA 8 – TARGOWA 65 – BAGATELA 14

BEZPIECZEŃSTWO – TAJEMNICA – KORZYŚĆ
WKŁADÓW ponad 120 MILIONÓW ZŁOTYCH

BUTANOL

(alkohol butylowy normalny)

ALDEHYD - octowy

ALDEHYD - krotonowy

produkują:

Zakłady Chemiczne
„KUTNO" S. A.
w KUTNIE

ZARZĄD:
Warszawa, Pl. Napoleona 9.

Adres telegraficzny:
ETANOL, Warszawa

Telefony: 6-54-84 i 5-03-52

chroni wzrok - przyspiesza pracę!

PULPIT „SIMPLEX" Z REFLEKTOREM
przy każdej maszynie do pisania.
Wyłączna sprzedaż: *Organizacja Nowoczesna* WARSZAWA ul. Żgoda 1 - tel. 5-99-08

Używajcie
perfumy, wody kolońskie, Coctell, Opium — Puder witaminowy

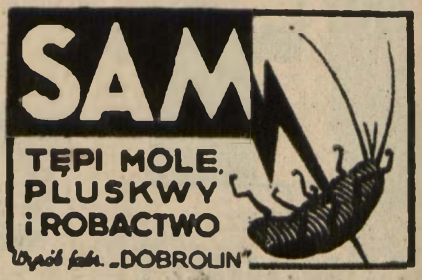
„OROSA"

Automat „PIORUN"

Działa wg. rysunku z bezpiecznikiem to sensacja 1937 r.! Fason belgijski! Typ 6-cio mm.! Strzela do celu specjal. metal. kulkami. I automat wyrzuca wystrzelone łuski! Huk kolosalny! Idealna obrona przed napadami! Wykonanie luksusowe: lufa błękitna brunirowana, rączki kryte lśniącym bakelitem! Waga 250 gr., dług. 10 cm. szer. 7 cm. — Cena tylko zł. 6.95. 2 sztuki 13.50. Setka nabai 3.65. Płaci się przy odbiorze. Adres: Przedsi.

„PERFEKTWATCH", WARSZAWA I,
ul. MARIAŃSKA 11-1. Dz. M 2

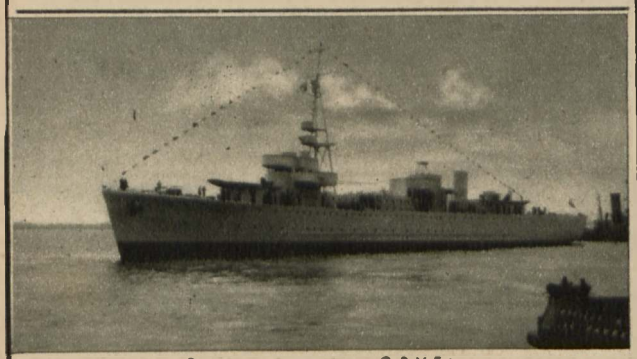
Uwaga: Wystrzegajcie się tanich, lecz bezwartościowej tandety!



CHANTIERS & ATELIERS

AUGUSTIN-NORMAND

LE HAVRE (FRANCJA)



Polski stawiacz min „GRYF"
zaraz po spuszczeniu na wodę w dn. 12 kwietnia 1937 r.

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych wszelkie środki i przyrządy do wyławiania min.

Motory Diesel'a wszelkich mocy stałe i morskie

ZAŁOŻONE w r. 1728.

SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANCOIS I-er
LE HAVRE—FRANCJA.

Bank Gospodarstwa Krajowego

ZAŁATWIA WSZYSTKIE
OPERACJE BANKOWE

Kapitał zakładowy i rezerwowy	Zł.	196.485.755
Wkłady i lokaty	Zł.	834.711.736
Udzielone kredyty	Zł.	2.133.814.819

CENTRALA I ODDZIAŁ GŁÓWNY
Banku Gospodarstwa Krajowego
WARSZAWA
Aleja Jerozolimska 1.

Adres telegraficzny: KRAJOBANK

Centrala telefoniczna: **8-02-60.**

Bank posiada 18 Oddziałów prowincjonalnych w Polsce i korespondentów w całym świecie

PORCELANA

STOŁOWA: biała i dekorowana
APTECZNA I LABORATORYJNA
ELEKTROTECHNICZNA:
izolacyjna jak: izoaltory, rolki, tulejki, łajki, rozetki sufitowe, itp.
MONTAŻOWA, jak:
gniazdka, wyłączniki, oprawki, bezpieczniki, armatury hermetyczne itp.
IZOLATORY DO WYSOKIEGO NAPIĘCIA DO 35.000 V.

GIESCHE S. A.

Fabryka Porcelany Katowice - Bogucice

WŁOSKA SPÓŁKA AKCYJNA
RIUNIONE ADRIATICA DI SICURTA
Adrjatyckie Towarzystwo Ubezpieczeń
w TRYJEŚCIE
Dyrekcja dla Rzeczypospolitej Polskiej
W WARSZAWIE

Zrzeszenienie Producentów Drożdży

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

TOWARZYSTWO UBEZPIECZEŃ

„PIAST"

Spółka Akcyjna

Dom Handlowy „PAPIER"

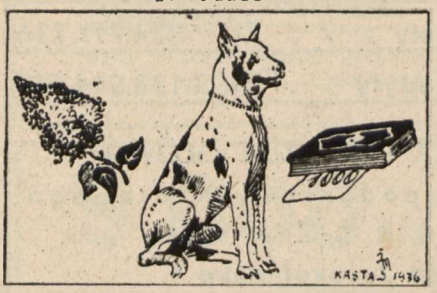
MIRKOWSKA FABRYKA
PAPIERU
Spółka Akcyjna
Warszawa, Marszałkowska Nr. 94

mydłem Majdego umyjesz każdego

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

14. REBUS



„Kasta" (Dobre)

15. SZARADA

Tyś jest największą Polski ozdobą!
W tobie przyszłości jaśnieją zorze!
Dusza się moja **dwa-trzy** przed tobą
O morze!

Czwór tobie płyną myśli tysące,
raz ciebie gwiazdy patrzą Boże,
dla ciebie jaśniej goreje słońce,
O morze!

Choć wróg jest zdania, że nas swą dłonią
jak **czwarta-pierwsza** piskię zgnieść może,
lecz nas twe głębie przed nim obronią,
O morze!

Trzy-wtóra droga jest mi ta chwila,
w której przed tobą sercem się korzę!
Płynąc — na cześć twą głowę pochylam,
O morze!

„Junona" (Warszawa)

16. KRZYŻÓWKA SYLABOWA

(Rysunek na końcu działu).

POZIOMO: 1. Rodzaj łodygi podziemnej o liściach mięsistych, zawierających zapas odżywki dla rośliny. 3. Postać z dramatu Szespira. 5. Senne widziadło. 6. Dopływ Wilii. 7. Nazwa ogniska na Podhalu. 9. Kolor w kartach. 10. Widmo. 12. Zalecanie się. 15. Dichy utwór literacki. 16. Niemożność wymawiania wyrazów, brak mowy. 18. Podpis odręczny na akcie. 20. Liczenie na coś; oględność. 23. Częściowa wypłata należności. 25. Rodzaj łodzi. 26. Podłużne wnętrze kościoła. 28. Miasto we Włoszech. 29. Gatunek ryby morskiej z rodzaju płaszczek, o delikatnym mięsie. 30. Pomór. 31. Imię żeńskie.

PIONOWO: 1. Kolor twarzy. 2. Żeglowanie pod wiatr bokiem w zygzak (naprzemian to jedną to drugą burtą) dla niestracenia kierunku. 3. Sposobność. 4. Stan czuwania. 5 Kraj w płn.-zach. Afryce. 8. Opera Verdiego. 9. Obywatel, konsul rzymski, przeciwnik Cezara, obrońca ustroju republikańskiego, odznaczający się surowością obyczajów. 11. Wykrzyknik. 13. Mistrz tenorów. 14. Ludzie niemi. 17. Księżna ros., pretendentka do tronu (1756—77), więziona do śmierci w twierdzy Pietropawłowskiej. 18. Stronica książki. 19 Kościół parafialny. 21. Sosna. 22. Dzień tygodnia. 24. Rzeka w Anglii. 27. Naczynie do przechowywania cieczy. 28. Ptak drapieżny, prowadzący nocny tryb życia. 32. Lewy dopływ Dunaju.

„Elit" (Kryłów)

●

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza" przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania zadań należy nadsyłać do Redakcji „Morza do dnia **28 lipca 1937 r.** z dopiskiem na kopercie: **„ROZRYWKI UMYSŁOWE".**

ROZWIĄZANIA

„MORZE" NR. 4 — KWIECIEŃ 1937.

8. KONIKÓWKA ŁOWIECKA

Ilekroć spojrzę na daleki kureń,
zwłaszcza gdy wicher i słota,
rymuję siebie do wyrazu „dureń",
albo do słowa „idiota".
Lecz gdy nadejdzie czarodziejska wiosna,
wskrzeszają w duszy myśliwskie wspomnienia,
i gna mnie wówczas tęsknota miłosna
właśnie do tego kurenia.

J. E. (Julian Ejsmond)
„Moje przygody łowieckie"

9. SZARADA KWIETNIOWA

„Nie wierzcie, bo to kawał".

Oto rozwiązanie wierszem p. „J. L." ze Lwowa:

Nie wierzcie, bo to kawał...
To u nas w wielu sprawach
można słyszeć nie tylko w Aprilis
Wierz mi, wierzbo kochana,
gruszkami przystrajana,
że zbyt często nas zwodzisz i mylisz,
Choć nieraz wieńczym skronie
i wzrok nam w blaskach tonie,
to w tym nie ma prawdy ni kawałka.
Niebo nam cienie mroczą,
radość skradając oczom...
Często w śmiechu tłumiony ból zatka...

10. REBUS

Z (znak nawigacyjny) — **DWÓCH ZMAGAJĄCYCH SIĘ „I"** — **„DE"** (nuta ton) — **„I" RODZI SIĘ — TRZECIA** (godzina) — **„DO"** (nuta) — **SKON „AŁ"** (nuta „la", wspak — **SZA** (litera w języku sanskryckim). — Po złożeniu otrzymujemy następującą sentencję:

„Z dwóch zmagających się idei
rodzi się trzecia doskonalsza".

●

Rebus ten zdobywano szturmem, lecz... bez rezultatu. Zaledwie 5-ciu „utrzymało się" na trudnych pozycjach w „doskonałej" formie. A co pisano o tym rebusie!?.... że to... i tamto... owo... bo... i tak dalej, proszę Państwa! Albo wprost zamiast 9-wyrazowego rozwiązania—dano 9-wyrazowe sentencjonalne zdanie:

„Rebus nie bawi mnie, lecz drażni
Gdy narysowan niewyraźnie".

A w ogóle — nie szkodzi! Na przyszłość zaczerpniemy trochę wzorów rebusowych z „Płomyczka" i postaramy się o Matejkę. Zgoda?

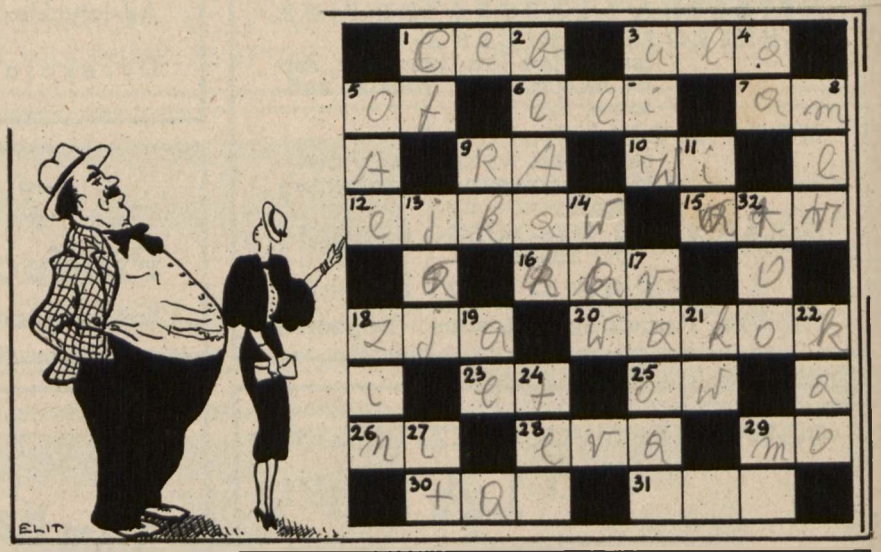
●

Wszystkie zadania z Nr. 4 — na ogólną ilość 89 nadesłanych — bezbłędnie rozwiązało 5 osób; po 2 — 80 osób i po 1 — 4 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1. kpt. GILLERN BRONISŁAW — Zielonka pod Warszawą, ul. Mazurska 5.
2. SMARZYŃSKA WANDA, p. Koniecpol, w. Wąsosz.
3. MNICHOWICZOWA K. — Oszmiana, Kościelna 1.
4. PEPŁOWSKI EDWARD — Kazimierz Dolny, Żabia.
5. kpt. BOZOWSKI JAN — Rembertów, ks. Skorupki Nr 15.
6. SILCZYŃSKI HENRYK — W-wa, Belwederska 10 m. 11.

Nagrody niebawem przesyłamy przez pocztę i prosimy o potwierdzenie odbioru.



CENY OGŁOSZEŃ

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

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 290-95, Administracji 699-66, P. K. O. Konto Nr. 367
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA **Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI**

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem

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

PRODUKCJA OLEJU PALMOWEGO

2

1

Ojczyzną palmy oleistej jest Afryka Zachodnia. W Nigerii produkcja oleju palmowego i orzeszków jest już oddawna rozwinięta. W początkach bieżącego stulecia eksportowano rocznie około 50.000 ton oleju palmowego i 100.000 ton orzeszków. Obecnie wywóz roczny zwiększył się — do 128.000 ton oleju i 285.000 ton orzeszków. Zdjęcia ilustrują pracę przy produkcji oleju palmowego. 1) Zbiór owoców palmowych; 2) Oczyszczanie orzeszków; 3) Tłuczenie orzeszków palmowych; 4) Wygotowywanie oleju palmowego; 5) Rozbijanie orzeszków palmowych dla wydobycia jądra.

4

3

5

BIBLIOTEKA UMCS

M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie
2595
CZASOPISMA

Gdynia — fragment Nabrzeża Indyjskiego.