# MORZE

ZESZYT 3

MARZEC 1938

Brazylia — to kraj ciekawych kontrastów. Wielkie, wspaniale urządzone, nowoczesne miasta, a w ich pobliżu egzotyczna puszcza z rozsianymi wśród niej osadami ludzkimi, pełnymi malowniczości występującej zwłaszcza w czasie targów. Barwne stragany odcinają się na tle zieleni. Wśród nich ruchliwy tłum sprzedawców krzykliwie zachwala swój towar. Na ilustracjach: 1) Ogólny widok targu. 2) Ożywiony ruch panuje w części targu, gdzie są sprzedawane kosze i liny. 3) Handlarz raków, bojąc się o swój ruchliwy towar, poprzywiązywał raki do grubych kijów.

czc. 2595/1938/3.


# MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 3 Warszawa, marzec 1938 r. Rok XV


# Praca Polski na morzu

## Wywiad z p. Antonim Romanem, Ministrem Przemysłu i Handlu

Pragnąc zapoznać Czytelników „Morza" z obecnym stanem zagadnień morskich, zwróciliśmy się do Pana Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana, prosząc go o oświetlenie najaktualniejszych spośród tych zagadnień. Przede wszystkim zapytaliśmy Pana Ministra o to, jak ocenia nasze dotychczasowe osiągnięcia na morzu, zwłaszcza w zakresie bandery narodowej?

— Sądzę, że odpowiedź na to pytanie dla czytelników „Morza", którzy mają możność ciągłego śledzenia naszych postępów w pracy, nie potrzebuje być zbyt szczegółowa. Ograniczę się zatem do podkreślenia paru najbardziej zasadniczych momentów. Jeżeli więc chodzi o odcinek portowy, to chcę zwrócić przede wszystkim uwagę na cyfrę przeładunku w obu portach polskiego obszaru celnego w roku ubiegłym. Wyniosła ona, jak wiadomo, przeszło 16 milionów ton, z czego na Gdynię przypadło 9 milionów. Cyfry te wskazują dobitnie na stosunkowo dużą zdolność przepustową naszych portów, które zresztą ostatnio przestają być tylko punktami samego technicznego przeładunku, lecz stają się również w coraz szerszym zakresie portami handlowymi w ścisłym tego słowa znaczeniu. Odnosi się to przede wszystkim do Gdyni, gdzie w ciągu lat kilku czy kilkunastu powstał już poważny aparat handlowy, który w wielu dziedzinach potrafił zaspokoić nie tylko potrzeby własnego naszego handlu zagranicznego, ale również coraz sprawniej obsługuje wzmagający się obrót tranzytowy. Niewątpliwie zasadniczą podstawę dla rozwoju działalności portu gdyńskiego stanowiły inwestycje o podstawowym znaczeniu, prowadzone z funduszów publicznych. Istotną już jednak rolę spełnia w pracy tego portu inicjatywa prywatna, której znaczenie i rola z każdym rokiem winna również poważnie wzrastać.

Jeżeli chodzi o banderę narodową, to w ocenie dotychczasowych osiągnięć trzeba mieć na uwadze dwa zasadnicze elementy w tym względzie: fachowy element ludzki i tonaż.

Z roku na rok coraz bardziej rośnie zrozumienie znaczenia własnej bandery, nie tylko wśród szerokiego ogółu, co jest właśnie zasługą Ligi Morskiej i Kolonialnej, ale równocześnie powiększają się zastępy fachowców na pokładach statków, w biurach handlowo-transportowo-maklerskich w porcie i w zapleczu, których byt i dobrobyt wiąże się ściśle z obsługą transportu morskiego.

Z roku na rok coraz więcej ludzi zdaje życiowy egzamin, a wynikiem są nie papierowe dyplomy, lecz powstające nowe samodzielne placówki w dziedzinie obsługi obrotów morskich, setki dokonanych podróży na różnych morzach świata w różnych warunkach atmosferycznych, nawigacyjnych itd.

Polska flota handlowa obsługuje już 16 linii regularnych, które z jednej strony zacieśniają więzy gospodarcze kraju z szeregiem portów i krajów zamorskich, zaoceanicznych, a z drugiej strony wrastają coraz szerzej i głębiej w nasze życie gospodarcze, dając ożywcze impulsy w zakresie produkcji, organizacji zbytu itp.

Nowoczesny i odpowiedni dla danej linii tonaż, staranna i troskliwa obsługa, niezawodna terminowość, oto cechy charakteryzujące polskie linie regularne, co jedna im stałych klientów w kraju i za morzami. To obowiązuje i zmusza polskie przedsiębiorstwa żeglugowe do należytego instrumentowania obsługiwanych linii, na których dotychczas z braku właściwego tonażu, pracuje tonaż zastępczy, często dzierżawiony. Poczynione inwestycje w tym zakresie ocenić należy najzupełniej pozytywnie.

Natomiast tonaż na obsługę obrotów masowych jest nadal niewspółmiernie mały w stosunku do naglących potrzeb. Tutaj ciągle oczekujemy na inicjatywę prywatną, która dotychczas z wielu powodów, już nie tylko wewnętrznych, strukturalnych, ale i koniunkturalnych, nie dopisuje.

Niezależnie od powyższych osiągnięć na morzu, które, dzięki powszechnie znanym zaletom komunikacji morskiej, umożliwiają rozwój ekspansji handlowej, zbliżając kraj nasz do najdalszych zakątków świata, należy podkreślić, iż morze jest, podobnie jak ziemia, źródłem bogactw, a przede wszystkim nieprzebranych zasobów cennego i zdrowego pożywienia — ryby morskiej. Jestem zdania,

II, 420/60/47

Nakład 185.000 Cena pojedyńczego numeru zł. 1.20

BIBLIOTEKA UMCS LUBLIN

że odcinek ten w ciągu tak krótkiego czasu trwania gospodarki naszej na morzu był również należycie wykorzystany.

Dzięki dokonanym podstawowym inwestycjom, jak rozbudowa flotylli i portów rybackich, budowa urządzeń chłodniczych i magazynów, pobudowanych głównie z funduszów publicznych, prywatna inicjatywa w dziedzinie połowów, handlu i rybnego przemysłu przetwórczego znajduje obecnie korzystne warunki pracy.

Połowy naszej flotylli rybackiej odbywają się dziś nie tylko u własnych wybrzeży, lecz i na dalszym Bałtyku, oraz na dalekim Morzu Północnym i otaczających go wodach. Już obecnie istnieją realne możliwości zarówno techniczne jak i handlowe połowu ryb na bogatych rybnych terenach u wybrzeży Islandii, Grenlandii oraz Wysp Niedźwiedzich.

Rozwijające się pomyślnie rybołóstwo morskie i przemysły z nim związane oszczędzają w bilansie płatniczym naszego kraju poważne sumy, dając możność zatrudnienia wielu rąk roboczych.

A czy zdaniem Pana Ministra kwoty preliminowane na cele rozbudowy portu (inwestycje portowe) i marynarki handlowej pozwolą na utrzymanie niezbędnego tempa dla sprostania zadaniom, jakie ma do spełnienia port i bandera w całokształcie życia gospodarczego kraju?

— W każdej dziedzinie działalności ludzkiej, zwłaszcza zaś na odcinku gospodarczym pierwszorzędne znaczenie posiada wyraźnie ustalony i konsekwentnie przeprowadzony plan. Dla dobrego jego ułożenia koniecznym jest jednak z jednej strony zdawać sobie dokładnie sprawę z zadań i celów, które zamierza się osiągnąć oraz z ich pilności i ważności, z drugiej zaś strony — ocenić ściśle środki, jakie będą potrzebne i jakimi będzie się rozporządzać przy realizowaniu postawionych przed sobą zadań i celów. Dopiero należyte zharmonizowanie tych wszystkich elementów decydować może o wartości i realności opracowanego planu i programu. Najlepszym dowodem znaczenia, jakie przywiązuję osobiście do posiadania w pracy na odcinku morskim ściśle ustalonych wytycznych było opracowanie w r. 1936 10-letniego planu inwestycyjnego. Plan ten ze względu na ograniczone możliwości finansowe nie mógłby uwzględniać wszystkich potrzeb i wszystkich postulatów, jakie należało by zrealizować na odcinku morskim. Wysuwa więc on na czoło przede wszystkim inwestycje najbardziej pilne, nie zapominając jednak i o innych, które były realizowane stopniowo w dalszej kolejności i w miarę uzyskiwania na to potrzebnych funduszów. Co do pytania, czy sumy, którymi rozporządzamy, pozwolą na utrzymanie niezbędnego tempa inwestycyj dla sprostania zadaniom, jakie ma do spełnienia port i bandera w całokształcie naszego życia gospodarczego, to odpowiem, że z każdym rokiem, a nawet miesiącem stajemy do pracy lepiej uzbrojeni w aparat techniczny i przewozowy, aczkolwiek zwłaszcza w tej ostatniej dziedzinie potrzeby inwestycyjne, jakie mamy jeszcze do zaspokojenia, są b. wielkie i można śmiało powiedzieć — przewyższają znacznie dotychczasowy dorobek. Problem jednak tych inwestycyj nie powinien ograniczać się tylko do możliwości budżetu państwowego. Widzę tutaj szerokie, choć może mało jeszcze doceniane pole dla ekspansji inicjatywy prywatnej. Samo życie gospodarcze powinno zainteresować się stworzeniem dla siebie tych instrumentów transportu, bez których handel nie może przecież istnieć, względnie nie może być pewny swego bezpieczeństwa, swej trwałości na rynkach.

A jak Pan Minister zapatruje się na możliwości w zakresie pobudzenia zainteresowania inicjatywy prywatnej małym trampingiem i jakie są projekty rządowe w odniesieniu do tego zagadnienia?

— Sprawa małego trampingu może być rozumiana dwojako: bądź jako małe jednostki pływające, bądź jako małe przedsiębiorstwa, n. p. jedno- lub dwu-okrętowe. Wiem, że tym zagadnieniem interesuje się Liga Morska i Kolonialna w sensie stworzenia pewnych impulsów dla inicjatywy prywatnej. Sprawa ta i mnie leży bardzo na sercu: mógłbym powiedzieć, że ma ona pewne analogie do trosk czynników oficjalnych w stosunku do problemów rzemiosła w gospodarce lądowej, lub do problemów średniorolnej gospodarki agrarnej.

Tramping ma w ogólności podstawy bytu w naszych obrotach morskich. Samo drzewo — nie mówiąc o węglu, rudach, złomie, zbożu itd. — stwarza znaczną wagę alimentacyjną dla polskiego tonażu nieregularnego. Tych ładunków nigdy nie zbraknie w Gdyni i Gdańsku, bo jesteśmy organizmem, żyjącym w dużej mierze w płaszczyźnie obrotu surowcowego.

Sprawa przejęcia obsługi tych obrotów sprowadza się jednak do rozwiązania następujących momentów: kapitału inwestycyjnego, względnie źródeł dogodnego kredytu inwestycyjnego, konkurencyjności czyli kosztów eksploatacyjnych i fachowców, przede wszystkim w zakresie operacji handlowej (frachtowanie i kalkulacja eksploatacji).

Moment kapitału czyli kredytów hipotecznych jest dość trudny do rozwiązania, jednak Ministerstwo bada go w porozumieniu z kompetentnymi czynnikami i sądzę, że w niedługim czasie znajdziemy realną możność uruchomienia pewnych sum na ten cel, jako sum pionierskich w tej dziedzinie. Problem konkurencyjności nasuwa uwagi przede wszystkim co do skrupulatnego kontrolowania kosztów handlowych i kosztów eksploatacyjnych: jest to warunek konieczny, bo droga eksploatacja wykolei każdy nakład inwestycyjny, zwłaszcza w obrocie morskim, gdzie ostra i bezpośrednia walka wymaga rzeczywistej konkurencyjności, jako jedynego kryterium zdobywania frachtów. O ile chodzi o fachowców, to jak już wspomniałem, zastęp ludzi, którzy będą mieli ambicję samodzielnej pracy w żegludze, stale wzrasta, i chcę wierzyć, że ten nasz element ludzki stanie na wysokości zadania.

Czy mógłby nam Pan Minister udzielić wyjaśnień, jakie motywy i cele kierowały Panem Ministrem

w związku z projektem wniesienia ustawy o komercjalizacji portu gdyńskiego?

— Port gdyński, jak wiadomo, obsługuje dzisiaj ca 50% obrotów w naszym handlu zagranicznym. Przytoczenie tej jednej chociażby cyfry podkreśla dostatecznie wyraźnie rolę, jaką port ten spełnia w naszym życiu gospodarczym, a zarazem wagę, jaką musimy przywiązywać do jego sprawnego funkcjonowania. Zresztą nie tylko obsługa własnego handlu zmusza nas do zapewnienia portowi gdyńskiemu najbardziej racjonalnych form pracy. Przemawia za tym również konieczność współzawodnictwa z portami obcymi o rozszerzenie zasięgu wpływów i zwiększenie atrakcyjności drogi przez port polski. Te momenty natury zasadniczej z punktu widzenia naszej polityki morskiej i handlowej skłoniły mnie do przyśpieszenia prac nad ustawą o wydzieleniu portu gdyńskiego z ogólnej administracji państwowej i nadaniu mu odrębnej osobowości prawnej. Chcę tu podkreślić wyraźnie, że zmiana formy zarządu portu gdyńskiego ma przede wszystkim zapewnić portowi tę elastyczność w pracy i szybkość w decyzji, jakie są niezbędnym elementem dla portu morskiego. Z drugiej strony przez fakt wyodrębnienia z ogólnej administracji państwowej, — używanie tego terminu uważam za najbardziej uzasadnione, — port gdyński nie może zatracić swego charakteru, jako ważnego instrumentu naszej ogólnej polityki gospodarczej. Z tego też względu utrzymanie decydującej roli w zarządzie portu gdyńskiego w rękach Rządu, jako czynnika reprezentującego ogólne interesy Państwa, — musi być nadal zachowane.

Jak Pan Minister ocenia ostatnie zarządzenia międzynarodowych towarzystw ubezpieczeniowych, reglamentujących nasz wywóz węgla na południe poza port Bordeaux?

— Zarządzenia te są niesłuszne i niesprawiedliwe. Wypadki samozapalania się zdarzają się przy transportach węgla każdego pochodzenia. Zależy to nie tylko od gatunku, sortymentu, a więc w ogóle właściwości węgla, ale często i od przewożącego statku, jego urządzeń wentylacyjnych, izolacji nagrzewających się części itp.

W każdym razie dotychczas nie zostało miarodajnie udowodnione, że właściwości węgla polskiego predystynują go do samozapalania się, a natomiast faktem jest, że odnośne wypadki miały miejsce na starych statkach, zbudowanych przed wojną lub w okresie wojny.

Zarówno względy powyższe, jak i głosy prasy zagranicznej wskazują, że w omawianym zarządzeniu zdaje się odgrywać pewną rolę chęć przeciwdziałania konkurencyjności węgla polskiego na rynkach, które były dotychczas domeną innego węgla.

Polski przemysł węglowy przedsięwziął pewne kroki w kierunku zmiany tego zarządzenia i można się spodziewać, że starania te będą skuteczne.

Bez względu jednak na wynik tych zabiegów sprawa powyższa aktualizuje, w sposób jak najbardziej przekonywujący i naglący, zagadnienie rozbudowy naszego tonażu trampowego na obsługę obrotów surowcowych, a więc węgla w wywozie oraz rud, złomu i innych tworzyw na potrzeby przemysłu ciężkiego — tak bezpośrednio związanego z obroną naszego kraju — w przywozie. Ewentualnie zajdzie również potrzeba przejęcia ubezpieczenia ładunków i statków wyłącznie przez krajowy rynek ubezpieczeniowy.

Jesteśmy świadomi, że nie łatwo będzie całkowicie rozwiązać to zagadnienie (w wypadku gdy międzynarodowy rynek ubezpieczeniowy nie uwzględni naszych żywotnych interesów); sądzę jednak, że własny tonaż wykazałby konkretnie, że węgiel polski może być przewożony najzupełniej bezpiecznie we wszystkich porach roku i w różnych warunkach klimatycznych.

Kończąc nasz wywiad, zapytaliśmy jeszcze Pana Ministra Romana, jak ocenia możliwości rozwoju stosunków handlowych z państwami bałtyckimi i skandynawskimi, w związku z Jego podróżami do tych krajów?

— W dziedzinie wymiany handlowej z naszymi sąsiadami na Bałtyku — mówił Pan Minister — musimy rozróżnić Finlandię z jednej strony, Łotwę i Estonię zaś z drugiej. Finlandia, będąc rynkiem wolnym przedstawia bardzo wdzięczny teren dla naszego eksportu, uzależniając go jedynie od inicjatywy i przedsiębiorczości naszych eksporterów. W czasie mego pobytu w Helsinkach były przeto dyskutowane jedynie możliwości ew. ułatwień w imporcie towarów fińskich do Polski, które w chwili obecnej są już wprowadzone w praktyce. Oczywiście ułatwienia te nie dotyczą samego systemu reglamentacji, polegają tylko na zwiększeniu różnych kontyngentów przywozowych, co spowoduje niewątpliwie intensyfikację wzajemnej wymiany.

Z Estonią wymiana handlowa od paru lat odbywa się mniej więcej na tym samym poziomie, chociaż nie wszystkie możliwości są jeszcze wykorzystane, że tylko wspomnę o fosforytach, które są dla Polski artykułem b. interesującym. W ostatnich czasach Rząd Estoński inwestuje duże sumy w rozszerzeniu produkcji fosforytów, tak że według wszelkiego prawdopodobieństwa z początkiem r. 1939 Estonia będzie mogła rozpocząć regularny eksport tego artykułu, co oczywiście spowoduje wzrost naszych obrotów handlowych z tym krajem.

Przechodząc z kolei do Łotwy, stwierdzić muszę, że sam traktat handlowy i nawigacyjny z r. 1929 nie daje dziś dostatecznej podstawy do należytego rozwoju wzajemnej wymiany handlowej. Zdanie to podzielają w zupełności kierownicy polityki handlowej Łotwy, o czym przekonałem się w szeregu rozmów, które z nimi odbyłem. W rozumieniu więc konieczności oparcia naszej wymiany na podstawach bardziej przystosowanych do warunków obecnych, udali się w listopadzie ub. r. do Rygi nasi eksperci celem przedyskutowania możliwości eksportowych z Łotwy do Polski, jako zaś końcowy etap zainicjowanej w czasie mej wizyty na Łotwie akcji, uważać należy rokowania o układ handlowy z Łotwą, które w chwili obecnej odbywają się w Warszawie.

Togo — las palmowy nad rzeką Mono

# „CHCEMY KOLONIJ DLA POLSKI"

W okresie od 7 do 13 kwietnia r. b. Liga Morska i Kolonialna organizuje na terenie całego kraju „Dni Kolonialne".

Zagadnienie kolonialne w szerszym znaczeniu tego słowa rozwinęło się w Polsce stosunkowo od niedawna. Pierwsze lata niepodległości trzeba było wykorzystać dla zabliźnienia ran powojennych, dla scalenia w jeden organizm trzech dzielnic, których życie gospodarcze było nastawione na współpracę i współżycie z odrębnymi organizmami państwowymi. Trzeba było wreszcie wykorzystać te lata dla jak najpełniejszego zagospodarowania się nad morzem. Tym niemniej obok tych podstawowych zagadnień gospodarczych powstawało i nabierało coraz bardziej na sile zagadnienie kolonialne i emigracyjne, zagadnienie wolnego dostępu do wielkich, niewyczerpanych bogactw kolonialnych, do niezagospodarowanych jeszcze dostatecznie przez ludzi obszarów zamorskich.

Coraz bardziej bowiem dawała się odczuwać niemożność zaspokojenia głodu pracy, który z kolei prowadzi do nędzy fizycznej i moralnej. Przed Polską, która nie tylko pod względem gęstości zaludnienia wsi, ale i pod względem przyrostu naturalnego stoi na pierwszym miejscu wśród państw europejskich stanęło pytanie „Co dalej?". Już dzisiaj przecież wieś nasza dusi się, nie mogąc swym mieszkańcom nie tylko dać warunków dostatniego bytu, ale nawet zapewnić minimum egzystencji. Nie są bynajmniej przesadnymi opowiadania o nędzy wsi polskiej, która stale nie dojada, a niejednokrotnie głoduje z krzywdą przede wszystkim dla wzrastającego pokolenia. Już dzisiaj ze wsi mogłoby odejść kilka milionów ludzi bez szkody dla ogólnej gospodarki narodowej, a więc praca, energia tych kilku milionów ludzi marnuje się całkowicie, choć w kraju jest jeszcze tyle do zrobienia.

Państwo w miarę możliwości finansowych przeprowadza reformę rolną, której zadaniem jest zatrudnienie na roli i stworzenie znośnych warunków egzystencji możliwie jak największej ilości ludzi. Ale musimy sobie uprzytomnić, że obecny zapas ziemi, którą jeszcze można by wykorzystać dla reformy rolnej nawet po osuszeniu Polesia, nawet po wykorzystaniu dzięki doprowadzeniu do właściwej kultury każdego najmniejszego nawet skrawka nieużytku w innych dzielnicach kraju, jest niewystarczający, przebudowa ustroju rolnego sprawy przeludnienia całkowicie nie rozwiąże.

Cóż więc pozostaje? Emigracja? Do niedawna pochłaniała ona znaczną część przyrastającej ludności, dając dużą ulgę na rynku pracy. Emigracja jest koniecznością, kryje jednak w sobie wielkie niebezpieczeństwo znacznego odpływu sił narodowych i to elementu nieraz najbardziej wartościowego, bo wykazującego więcej inicjatywy i przedsiębiorczości. Mówi się coprawda, że w emigracji ma być brany pod uwagę również element żydowski, co do pewnego stopnia dałoby możność zajęcia przez nadmiar ludności wiejskiej placówek w przemyśle i handlu. Emigracja napotyka jednak ostatnio na coraz większe trudności wobec licznych ograni-

czeń imigracyjnych, które zmniejszają poważnie możliwości umieszczenia poza granicami kraju nadwyżki ludności. A nadwyżka ta wynosząca około 400 tys. ludzi rocznie, choć jest świadectwem wielkiej żywotności narodu, której nam inni szczerze zazdroszczą, domaga się bezwzględnie jak najszybszej intensyfikacji życia gospodarczego dla jej zatrudnienia na rynku krajowym.

W tych warunkach coraz bardziej palącą staje się kwestia jak najszybszego uprzemysłowienia kraju, gdyż tylko dzięki rozwojowi istniejących, dzięki powstaniu nowych warsztatów pracy będzie można zatrudnić te miliony rąk, dzisiaj bezczynnych. I trzeba to z całym przekonaniem stwierdzić, że jak swego czasu, stanąwszy nad morzem, nie marnowaliśmy chwili i zrobiliśmy wiele, jak z każdym dniem tam nad morzem umacniamy nasze władanie, idziemy ku coraz pełniejszemu wykorzystaniu możliwości, tak i w sprawie uprzemysłowienia kraju ostatnie lata przyniosły nie tylko wielką pionierską inicjatywę, ale dają już konkretne wyniki. W Centralnym Okręgu Przemysłowym dymią dzisiaj kominy fabryczne, rosną potężne zakłady przemysłowe, wznoszą się wspaniałe dzieła pracy umysłów i rąk techników i robotników polskich.

Niestety dla należytego rozwoju przemysłu brak nam wielu i to podstawowych surowców, niektóre zaś posiadamy, ale w niedostatecznej ilości. Surowce musimy sprowadzać z zagranicy, płacąc za nie corocznie olbrzymie sumy, sięgające pół miliarda złotych czyli że przywóz surowców stanowi połowę ogólnego przywozu do Polski. Musimy sobie ponadto uprzytomnić, że dla zdobycia dewiz, potrzebnych na opłacenie tych surowców musimy za wszelką cenę, nieraz poniżej opłacalności, dążyć do zwiększenia wywozu naszych produktów, co właściwie jest stratą dla naszego gospodarstwa narodowego, a w każdym razie zmusza do utrzymywania na rynku wewnętrznym cen wyższych, które by zapewniały względną opłacalność danej gałęzi produkcji, jak ma to miejsce chociażby w odniesieniu do cukru, za który musimy wewnątrz kraju płacić kilkunastokrotnie drożej, niż za ten sam polski cukier płaci Anglik czy Francuz. Mimo tych wielkich wysiłków, graniczących niejednokrotnie z poświęceniem żywotnych interesów narodowych, w dzisiejszych warunkach wysokich barier celnych między poszczególnymi państwami utrzymanie czynnego bilansu handlowego staje się coraz trudniejsze i już rok ubiegły zachwiał jego równowagę, dając ujemne saldo naszych obrotów zagranicznych. Zupełnie inaczej przedstawia się sprawa surowców w krajach kolonialnych, które mogą je sprowadzać z rozległych swych obszarów zamorskich, płacąc własną walutą lub po prostu własnymi towarami, swobodnie lokowanymi na tych chłonnych rynkach zamorskich. Tam wymiana surowców na artykuły przemysłowe między koloniami a metropolią i odwrotnie nie spotyka większych trudności, niż wymiana artykułów rolniczych na przemysłowe między wsią a miastem w Polsce.

Oczywiście każdy rozumie, że same surowce nie uzdrowią gospodarki narodowej, że potrzebne tu są: inicjatywa, zdolności organizacyjne, wysiłek twórczy człowieka, wytężona praca mózgów i mięśni wszystkich obywateli. Tym niemniej każdy musi zrozumieć, że bez surowców nie ma mowy o normalnym rozwoju przemysłu, a zatem nie ma mowy o pomyślnym rozwiązaniu narastającego z każdym rokiem potężnego zagadnienia ludnościowego. Wcześniej czy później Polska nie wytrzyma ciężarów finansowych, ponoszonych na płacenie surowców, a ograniczenie przywozu surowców hamować będzie życie gospodarcze kraju, zagrażać jego równowadze społecznej i bytowi politycznemu.

Plantacja bawełny

I dlatego to od wielu lat Liga Morska i Kolonialna w programie swej działalności obok zagadnień morskich postawiła mocno i zdecydowanie również i zagadnienie kolonialne. „Trzeźwi" politycy nazywali zagadnienie to mrzonką, której realizacja nawet w najbardziej dalekiej przyszłości, nawet w najskromniejszej formie wydawała się zupełnie niemożliwa. A przecież mrzonka ta, jak i wiele innych mrzonek, wysuniętych swego czasu przez ludzi gorącego serca, ludzi, którzy myślą wybiegali w przyszłość, przybiera coraz realniejsze kształty. Na terenie międzynarodowym coraz częściej padają słowa o konieczności rewizji dzisiejszego stanu posiadania kolonialnego. Słowa te padają nie tylko z ust mężów stanu krajów „głodnych", ale i ze strony przedstawicieli państw kolonialnych, którzy zdają sobie sprawę, że normalny rozwój światowego życia gospodarczego zmusza do wciągnięcia do współpracy wszystkich bez wyjątku narodów i państw i że mniejsza wydolność ekonomiczna jednego narodu odbija się ujemnie na całości organizmu gospodarczego świata. Sprawy surowcowe, sprawy emigracyjne postawił na terenie międzynarodowym nasz rząd, podnosząc szczególnie doniosłe znaczenie tych zagadnień dla Polski.

Nic też dziwnego, że w chwili, gdy na arenie międzynarodowej ważą się losy zagadnień kolonialnych: surowcowych i emigracyjnych, Liga Morska i Kolonialna, pionierka idei kolonialnej w Polsce, zdecydowała się zorganizować w Polsce manifestacje, które by poprzez wszystkie ogniwa organizacyjne — poprzez Okręgi, Obwody i Oddziały — objęły rzeczywiście całe społeczeństwo, dotarły do każdego zakątka. Protektorat nad Dniami Kolonialnymi objął gen. broni Kazimierz Sosnkowski, na czele głównego komitetu wykonawczego stanął gen. bryg. Stanisław Kwaśniewski. Przy głównym komitecie wykonawczym powstały komisje: organizacyjno-propagandowa, finansowo-gospodarcza i młodzieży, które opracowały już odpowiedni materiał i zakreśliły ogólne ramy uroczystości. Stosownie bowiem do zasadniczego założenia programowego Dni Kolonialnych mają one z jednej strony przyczynić się do pogłębienia wśród społeczeństwa zrozumienia idei kolonialnej, a z drugiej ujawnić na zewnątrz wolę tego społeczeństwa w kierunku uzyskania kolonij dla Polski. Stąd podwójny charakter uroczystości — ich charakter instrukcyjny i manifestacyjny.

Pierwszemu celowi służyć ma bogaty materiał propagandowy, przygotowywany przez główny komitet wykonawczy. W szeregu miejscowości mają być zorganizowane specjalne pokazy, których podstawę stanowić będą starannie opracowane tablice, obrazujące z jednej strony zagadnienia handlu zagranicznego ze szczególnym uwzględnieniem surowców oraz sprawy emigracyjne, z drugiej zaś wykazujące w sposób przejrzysty i przekonywujący ogromne korzyści, jakie dają metropoliom posiadane przez nie kolonie, a jednocześnie obecny ich stan posiadania. Cały ten materiał oparty na ścisłych danych ma uczynić propagandę kolonialną bardziej rzeczową i wprowadzić do niej obok czynnika emocjonalnego czynnik niezmiernie ważny — czynnik trzeźwego rozumowania, który musi wykazać słuszność założeń programowych przedsiębranej akcji.

Jeżeli chodzi o drugi zasadniczy cel Dni Kolonialnych, cel niezmiernie ważny, o ich stronę manifestacyjną, to będzie miała ona o tyle tylko znaczenie, o ile do akcji wciągnięte zostaną rzeczywiście wszystkie warstwy społeczeństwa, o ile stanie się wyrazem woli całego narodu i tu otwiera się wielkie pole działalności przed każdym ogniwem organizacyjnym, przed każdym członkiem Ligi.

Organizowane Dni Kolonialne są zewnętrznym wyrazem prac LMK w dziedzinie kolonialnej. Liga nie ogranicza się jednak tylko do ogólnej propagandy zagadnień kolonialnych, prowadzi bowiem w tej dziedzinie szereg konkretnych prac. Są to nie tylko próbne akcje osadniczo-kolonizacyjne, czy plantacyjne na terenach zamorskich, ale w pierwszym rzędzie ma na celu przygotowanie do przyszłej pracy w koloniach kadr ludzkich przez tworzenie stypendiów na wyjazd do zagranicznych szkół kolonialnych i handlu zamorskiego, organizowanie praktyk na terenach kolonialnych, zakładanie wreszcie w kraju szkół specjalnych, poświęconych sprawom kolonialnym, migracyjnym i handlu zamorskiego. Stworzenie kadr fachowców w tej dziedzinie jest koniecznością nie tylko na wypadek, gdyby Polska uzyskała w tej czy innej formie dostęp do bogactw kolonialnych, ale nawet już teraz, gdy wykorzystanie wszelkich pomyślniejszych możliwości uzyskania potrzebnych surowców czy też zbytu artykułów naszej produkcji jest podstawowym warunkiem pomyślnego rozwoju naszego życia gospodarczego.

Ludzi z przygotowaniem fachowym do tej pracy mamy mało, a każda niemal dziedzina naszej gospodarki narodowej woła, dopomina się o nich, bo inaczej wiele rzeczy robi się po omacku, wiele spraw załatwia się na ślepo, ponosząc oczywiście poważne straty. Życie samo kadr takich szybko nie stworzy, a w każdym razie zdobycie potrzebnej rutyny w tej dziedzinie tylko drogą praktycznych doświadczeń na własnej skórze mogłoby nas dużo kosztować i dlatego też podjęcie przez Ligę inicjatywy przygotowania tych kadr w drodze specjalnych studiów i praktyk posiada niezmierną doniosłość.

Te kilka dni, poświęconych zagadnieniom kolonialnym, muszą swoim nastrojem wykazać, że całe społeczeństwo zdaje sobie sprawę z doniosłości tych zagadnień dla Polski i że bezwzględnie domaga się jak najsłuszniejszego ich rozwiązania. Wyrazem powszechności manifestacji musi się stać zarówno odpowiednia dekoracja wszystkich bez wyjątku domów, wystaw sklepowych i ulic miasta jak i tłumny udział w organizowanych w tych dniach imprezach, czy będzie to pochód, zebranie, czy akademia. W uroczystościach tych nie może zabraknąć ani jednego członka organizacji, w uroczystościach tych muszą wziąć udział nawet ludzie, stojący jeszcze poza szeregami naszej organizacji, ale którym na sercu leży pomyślna przyszłość Polski. Powszechność manifestacji nada jej właściwą moc i wyraz.

J. L.

# Raport Van Zeelanda a kolonie

Miarą znaczenia zagadnienia kolonialnego jest nie tylko fakt, że poddają je dyskusji państwa „nie nasycone", co jest normalne, gdy się czegoś żąda i do czegoś dąży. Miarą jego doniosłości jest przede wszystkim poddawanie analizie problemu kolonialno-surowcowego przez państwa „nasycone", państwa obficie zaopatrzone w kolonie i surowce, państwa posiadające stanowisko monopolistyczne w omawianej dziedzinie.

Jak wiemy, sprawa surowcowa została wniesiona pod obrady Ligi Narodów. Byliśmy świadkami na ostatnim Zgromadzeniu i w Komisji Surowcowej Ligi dyskusji nad sprawiedliwym podziałem surowców. Przypominamy sobie, że raport, ogłoszony przez tę komisję, wykluczał zmiany terytorialne w kolonialnym stanie posiadania, analizując jedynie sprawę dostępu handlowego do surowców. Wiemy wreszcie, że te teoretyczne dyskusje, raporty, rozważania spotkały się na posiedzeniu Rady L. N. w dniu 28 stycznia r. b. z surową krytyką przedstawiciela Polski min. Komarnickiego.

Polska bowiem pozbawiona surowców, hamowana w swej ekspansji handlowej — oczekuje nie dyskusyj, nie uchwał, lecz postanowień, rozwiązań, które efektywnie zaradziłyby dzisiejszemu stanowi rzeczy. Toteż przedstawiciel Polski oświadczył, że „sprawozdanie komisji surowcowej przyniosło pewien zawód państwom, które żywiły nadzieję, że w wyniku akcji przedsięwziętej z inicjatywy rządu brytyjskiego w łonie Ligi Narodów prace komisji surowcowej doprowadzą do rezultatów bardziej konkretnych". Min. Komarnicki wypowiedział również opinię, iż „nie było właściwe ograniczenie kolonialnego aspektu tego zagadnienia, ponieważ niezużyte zasoby kolonialne mogłyby dać państwom, pozbawionym surowców, poważne możliwości rozwojowe".

Znaczenie problemu kolonialnego, podkreślone wielokrotnie przez Polskę, widocznie jest wielkie skoro zajmuje się nim nie tylko Liga, lecz i te czynniki, które wypowiadać się muszą o sposobach naprawy dzisiejszej struktury ekonomicznej świata. Mamy tego przykład w raporcie van Zeelanda.

Oto w kwietniu roku ubiegłego, rządy brytyjski i francuski, pragnąc znaleźć środki ożywienia gospodarstwa światowego, — zwróciły się do ówczesnego premiera belgijskiego van Zeelanda, cieszącego się wielkim autorytetem, z prośbą przeprowadzenia osobistej ankiety co do możliwości uzyskania powszechnego zmniejszenia przeszkód w handlu międzynarodowym.

P. van Zeeland istotnie przeprowadził osobiście rozmowy z poszczególnymi rządami, był nawet w Stanach Zjednoczonych A. P., i jako rezultat swych badań — złożył w końcu stycznia r. b. rządom brytyjskiemu i francuskiemu obszerny raport.

Nad rzeką Okawanga — Afryka Zachodnia

I, rzecz znamienna, belgijski mąż stanu, tak wyróżniony swą misją przez dwa największe mocarstwa europejskie — bardzo dużo miejsca poświęcił w swym raporcie sprawom kolonialno-surowcowym, nie pominął milczeniem tego zagadnienia, dyskutowanego bez konkretnych wyników przez Ligę Narodów.

Cóż zatem przynosi nam powyższy raport, będący jedną z niewielu prób, podjętych ostatnio, rozwiązania trapiących świat bolączek?

Oto autor stwierdza na wstępie, że usiłował zgromadzić podczas swych licznych rozmów, szereg propozycyj i sugestii, które zastosowane w całości, mogłyby, według jego zdania, zapewnić nowy rozmach międzynarodowym stosunkom ekonomicznym.

Wśród tych propozycyj, które mają zapewnić sprawne funkcjonowanie współdziałania międzynarodowego, van Zeeland rejestruje na czołowym miejscu sprawę kolonialną. Nie uprawia „strusiej polityki", nie owija w bawełnę żywotnych potrzeb narodów w tej dziedzinie, stara się bezstronnie w miarę możności (wszak jest synem 4-go mocarstwa kolonialnego w świecie), — znaleźć rozwiązanie bolączek państw „nie nasyconych".

W raporcie swym stwierdza bez ogródek, że niektórzy „widzą źródło swych trudności w nierównym podziale surowców lub, ściślej mówiąc, w fakcie, że niektóre wielkie państwa nie posiadają, na terytoriach poddanych ich kontroli, surowców, które uważają za potrzebne".

„W tym miejscu — oświadcza — trudno pominąć milczeniem, że niektóre państwa widzą rozwiązanie problemu jedynie w redystrybucji kolonij".

Raport van Zeelanda rejestruje następnie propozycje zmierzające do usunięcia tych piętrzących się trudności, rejestruje te propozycje, do których wagę przywiązują najszersze koła, a których zastosowanie uważa za słuszne. Jakież są te sposoby rozwikłania problemu kolonialnego?

Przede wszystkim wysunięty został projekt rewizji systemu mandatowego w kierunku umiędzynarodowienia kolonij mandatowych, zarówno pod względem gospodarczym jak i politycznym.

Odnośnie innych kolonij raport van Zeelanda proponuje uogólnienie systemu „drzwi otwartych" stosowanego w basenie konwencyjnym Konga. Jak wiadomo bowiem, na konferencji międzynarodowej w Berlinie w latach 1884 — 1885 ustalony został statut prawny tworzącego się państwa Kongo. Na konferencji tej powzięto uchwały, mocą których ogłoszono wolność żeglugi międzynarodowej na rzece Kongo i wolność handlu w jego basenie.

Dla kolonij, gdzie system ten nie mógłby być zorganizowany, należało by—głosi raport—przestudiować sprawę stworzenia uprzywilejowanych towarzystw, których działalność byłaby ściśle ograniczona do zagadnień gospodarczych, towarzystw o kapitale podzielonym między państwa w ten sposób, aby dać gwarancję bezstronności.

W dziedzinie surowcowej raport wysuwa propozycję wymiany produktów kolonialnych na artykuły przemysłowe. Miałby być mianowicie zawarty układ między kolonią a danym państwem przemysłowym. Zapłata za produkty kolonialne następowałaby w formie wykonywania wielkich robót publicznych jak np. mostów, dróg żelaznych, portów i t. d.

Wreszcie raport sugeruje, że przepisy prawa międzynarodowego mogłyby być sprecyzowane i rozszerzone w tym sensie, aby uchronić od zajęcia lub konfiskaty, nawet w czasie wojny, własności prywatnej na terytoriach kolonialnych, jaką by nie była narodowość właściciela.

W zakończeniu van Zeeland stwierdza, że już najwyższy czas, aby zagadnienia zawarte w jego raporcie, a więc i sprawa kolonialna, były przedyskutowane. Proponuje on zawarcie między największą możliwie liczbą krajów „paktu współpracy gospodarczej", którego celem byłoby dopomożenie uczestnikom do podniesienia poziomu życia ich obywateli przez poprawienie dobrobytu powszechnego.

Pod egidą tego paktu, i w jego duchu, mogłyby być zawierane stopniowo inne układy szczegółowe, które rozwiązałyby zagadnienia zawarte w raporcie (zatem i kolonialne).

Raport van Zeelanda poddawany jest obecnie w poszczególnych państwach dokładnym badaniom. Prasa międzynarodowa rozpisuje się szeroko o jego propozycjach, w parlamentach rzucane są liczne pytania pod adresem władz celem wyjaśnienia szeregu punktów raportu. Zainteresowanie jest wielkie, bo istotnie podejście belgijskiego męża stanu do trapiących ludzkość problemów — okazało się rzeczowe.

Podobne zainteresowanie obserwujemy i w Polsce. Gdzież bowiem jak nie u nas obserwować się daje dziś tak wielkie zapotrzebowanie surowców wobec szeroko zakrojonej akcji uprzemysławiania przeludnionego kraju?

Toteż podobnie, jak śledziliśmy prace Ligi Narodów w dziedzinie kolonialnej, będziemy śledzić i dalsze losy raportu van Zeelanda. Śledzić będziemy z tym większym natężeniem, że wołanie o zaspokojenie naszych potrzeb kolonialnych jest coraz uporczywsze. Wołanie to słyszymy już nie tylko w społeczeństwie, odzywa się ono i w organiźmie reprezentującym cały naród — w Sejmie. Oto na posiedzeniu Komisji budżetowej Sejmu w dniu 5 lutego b. r. w mowie wygłoszonej przez generalnego referenta budżetu czytamy, że „w batalii o rozdział kolonij żywotne potrzeby narodu polskiego muszą być uhonorowane. Trudne i pilne zadanie leży przed naszą dyplomacją, by przez układ dobrowolny otworzyć dla naszego państwa rynek kolonialny i surowcowy, zaś dla zawierającego z nami układ kontrahenta wnieść przyjaźń i środki dynamiczne 34-milionowego państwa. Sprawa kolonij — czytamy w mowie referenta — jest pierwszorzędnym zagadnieniem politycznym i gospodarczym narodu polskiego. Wobec rosnącej niemal z godziny na godzinę aktualności nowego podziału kolonij musimy specjalnie czujnie baczyć, by nasze słuszne postulaty znalazły pozytywne rozwiązanie".

Może raport van Zeelanda stanie się bodźcem do zaspokojenia tych słusznych naszych postulatów, może wpłynie na bardziej życiowe potraktowanie zagadnienia kolonialnego niż to dotychczas miało miejsce na terenie Ligi Narodów.

K. JEZIORAŃSKI

Gdynia — Załadunek masła i bekonów

# O SKOORDYNOWANIE MORSKIEJ PRACY

Podobnie jak przy obserwacji przedmiotu zbyt blisko przesuwającego się przed naszymi oczyma zachodzi potrzeba odsunięcia go na pewną odległość, by móc spojrzeć nań z perspektywy, tak przy zjawiskach rozwojowych tę rolę fizycznego wymiaru odległości spełnia czas. Zezwala on na wyjście z nadmiaru faktów, udostępniając równoczesne pochwycenie nici przyczynowości, która pozwala na konsekwentne powiązanie zdarzeń.

Problem morski, który wyrósł przed Polską w momencie wcielenia w jej organizm gospodarczy małego skrawka wybrzeża, był zasadniczo nowym.

W dziedzictwie nie przypadł nam ani port, ani flota, ani aparat handlowy. Nie zastaliśmy żadnych narzędzi polityki. Rozpoczęcie akcji morskiej połączone było z przytłaczającym wprost ogromem trudu. Pierwsze kroki miały charakter prób. Dopiero rok 1926 przyniósł ze sobą radykalną zmianę w tym względzie. Otwiera się okres świadomych, ciągłych i intensywnych wysiłków w kierunku zakładania podwalin pod naszą politykę morską. Nauka przeszłości, gorzkie doświadczenia i to podświadome nagromadzenie się potencjalnej energii, której źródłem: historyczne dążenie i wielkie myśli o morzu— wszystkie te czynniki zwracały coraz bardziej naszą psychikę i wysiłki w stronę morza, każąc odrabiać stracony czas i rozproszone możliwości.

Mocy i rozpędu poczynaniom naszym dodawało przeświadczenie, że „wielkość jakościowa tej granicy morskiej tylko od nas samych zależy, od sumy pracy, wiedzy i wytrwałości, którą nad Bałtyk przyniesiemy". (E. Kwiatkowski—„Dysproporcje"). Toteż u podstaw budowy Polski na morzu była pasja. Wielkimi krokami posuwaliśmy się naprzód. Upływały lata. W sumarycznym ich wyniku udało się nam stworzyć te wszystkie składowe instrumenty, rozporządzanie którymi jest nieodzowne przy prowadzeniu polityki morskiej. Mamy dziś własny, najbardziej nowoczesny port, stojący na czele bałtyckich ośrodków przeładunkowych. W r. 1937 praca Gdyni objęła 9 milionów ton, wykazując 16,3%-owy wzrost w zestawieniu z poprzednim okresem rocznym. Przez oba porty naszego obszaru celnego kieruje się dziś 81,9% naszego ruchu eksportowego i 61,8% ruchu importowego (w/g wagi). Zacieśniającą się współpracę z zapleczem charakteryzuje ok. 1 miliona ton tranzytu portowego.

Imponujące osiągnięcia w dziedzinie portowej są konsekwentnym wypływem skoncentrowania sił dla budowy i rozbudowy portu. To scentralizowanie wysiłków na wybrzeżu pociągnęło za sobą opóźnienie się i pewien niedorozwój stanu budowy równorzędnego narzędzia polityki, jakim jest flota handlowa. Tym niemniej jednak wysokość rozporządzalnego tonażu przekroczyła w r. ubiegłym 100 tys. ton rej. brutto. Uwzględniając, że punktem wyjściowym naszej pracy na tym odcinku było dosłownie zero, oraz, że przy ograniczonych możliwo-

ściach finansowych Rządu i nieangażowaniu się kapitałów prywatnych, równoległy rozwój akcji portowej i żeglugowej był zasadniczo niemożliwy, należy uznać uzyskany wynik za stosunkowo pozytywny. Poważne zamówienia na nowy tonaż polepszą w wybitnej mierze nasz stan posiadania na morzu, umożliwiając zwiększenie się udziału naszej bandery w ogólnych transportach towarowych. Udział ten sięga dziś zaledwie 10%. Nikła w zestawieniu tak z istotnymi potrzebami, jak też i z ambicjami żeglugowymi, flota handlowa jest tym minimum, które stanowiąc dopiero odskocznię w tym zakresie, pozwala jednak stanąć Polsce w rzędzie państw, władających morzem.

Zakładanie podwalin tonażowych szło równolegle z penetracją coraz bardziej odległych szlaków. Z obrębu Bałtyku wyszliśmy na dalsze wody. Dziś statki pod polską flagą docierają do zaoceanicznych portów Ameryki Północnej, Środkowej, czy też Południowej. Utrzymujemy 16 linij regularnych, na ok. 50, łączących Gdynię i Gdańsk z obcymi centrami portowymi.

Idąc po linii tworzenia syntezy naszej obecnej pozycji w dziedzinie portowo-żeglugowej, musimy siłą rzeczy dojść w końcowym rezultacie do wniosku, że to, czego dokonaliśmy, posiada charakter podwaliny pod właściwy gmach morski. Stworzyliśmy — poprzednio nie istniejące — narzędzia polityki. Operowanie nimi wypełnić ma kolejne stadium rozwojowe. Szemat żelazny gotowy. Betonem i cegłą trzeba go teraz wypełniać, w utworzone ramy wtłaczać treść.

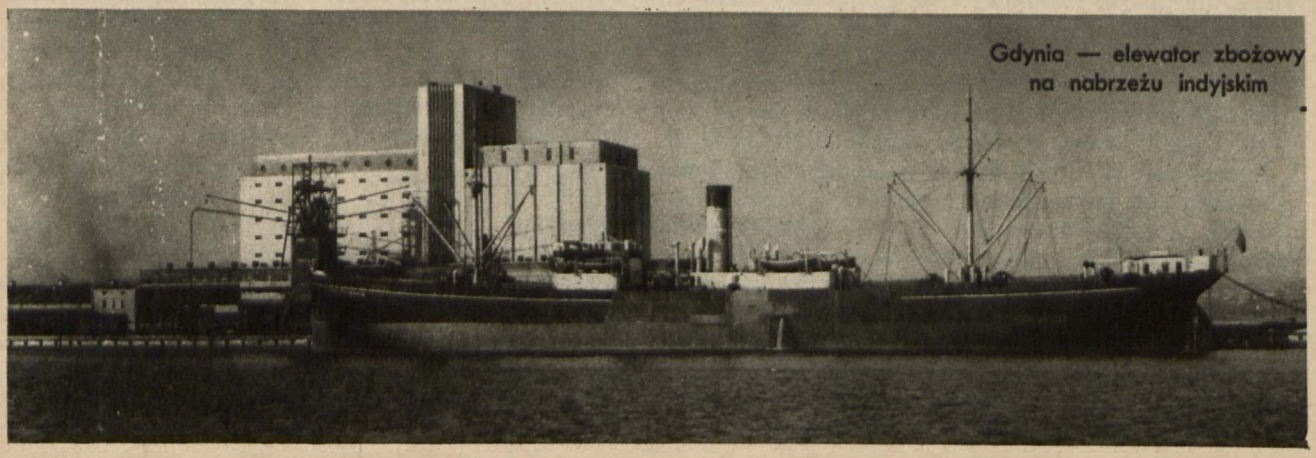
Niepodobna zadowolić się tylko stojącym na wysokim poziomie technicznym uposażeniem portu. Rosnąca ilość dźwigów nie może wystarczyć naszym ambicjom. Radosne zachłystywanie się pęczniejącą pracą przeładunkową Gdyni jest conajmniej bezkrytyczną naiwnością. Czas z tym skończyć. Okres, w którym jedynie technika była istotą działania, jest już poza nami. Kwestią dnia dzisiejszego jest wkopywanie się w głąb, rozprzestrzenianie się, ścisłe powiązanie się z terenem międzynarodowym. Rozkręcenie i utrzymanie w jędrnym, zharmonizowanym ruchu wieloodcinkowego aparatu portowego jest już dojrzałą potrzebą chwili. O nerw życiowy Gdyni chodzi, o tchnięcie w nią ducha, który tkwi w pracy obcych portów. Pulsowanie tego tętna uzależnia się od działalności kupca, maklera, spedytora, rzeczoznawcy... Banki, giełdy, arbitraże, aukcje są elementami składowymi.

Efekty nasze na poszczególnych tych odcinkach są już wprawdzie dość poważne, jednakże daleko jeszcze jesteśmy od osiągnięcia stanu chociaż by zadowalającego. Łatwo uchwytny brak proporcji między technicznym rozwojem portu, a siłą jego form organizacyjnych nie sprzyja bynajmniej radykalniejszemu wzmocnieniu zajętej przez nas na Bałtyku pozycji. Umiejętnemu operowaniu stworzonym narzędziem i wykorzystaniu tych wszystkich możliwości, które daje posiadanie morza muszą być poświęcone obecne nasze wysiłki. Nakazuje to prosta logika.

W odniesieniu z kolei do spraw żeglugowych, uwypuklić należy fakt ścisłego powiązania dążeń i ambicji w kierunku ilościowej rozbudowy floty handlowej z koniecznością skupienia w naszym ręku dyspozycji pewnej części idących w obie strony ładunków. O dyspozycji tej, dającej możność swobodnego frachtowania tonażu, decyduje forma zawartych umów kupna, czy też sprzedaży towaru. Większość zawieranych kontraktów jest dla nas niekorzystna w tym właśnie sensie, że decyzja co do angażowania pod przewóz tonażu, pozostaje przy obcym kontrahencie. To też pomnażanie ilości statków, bez jednoczesnego zapewnienia im niezależnej pracy w naszych własnych obrotach towarowych stałoby — w swojej celowości — pod znakiem zapytania. Chcąc zatem oprzeć program rozbudowy tonażu na racjonalnej podstawie, musimy dążyć do coraz bardziej zdecydowanej zmiany dotychczasowych metod handlowych i przeniesienia do Gdyni akcji frachtowania statków. Osiągnięcie możliwości w tym zakresie kładzie konkretną podwalinę pod realizację naszego programu tonażowego. Dokonaliśmy już wprawdzie szeregu udanych pociągnięć, jednak przed nami jest jeszcze w tej dziedzinie ogrom do zdobycia.

O ile bezpośrednio za osiągnięciami handlowymi, które pociągają za sobą konieczność pokrycia wytworzonego zapotrzebowania na tonaż, nie szłaby akcja rozbudowy własnej floty, powstaje wówczas konieczność korzystania, na drodze najmu, z usług obcego tonażu. Może to być jednak traktowane tylko jako stadium przejściowe. Uskutecznianie bowiem transportów na własnych statkach, uniezależnia od podaży zagranicznej, zapewniając swobodę ruchów, jak też i rozwiązuje w sensie pozytywnym problem dewizowy, tak istotny w naszych warunkach.

H. BUXELL



Gdynia — elewator zbożowy na nabrzeżu indyjskim

# CEJLON

**(Od specjalnego korespondenta „Morza")**
**Colombo, w lutym**

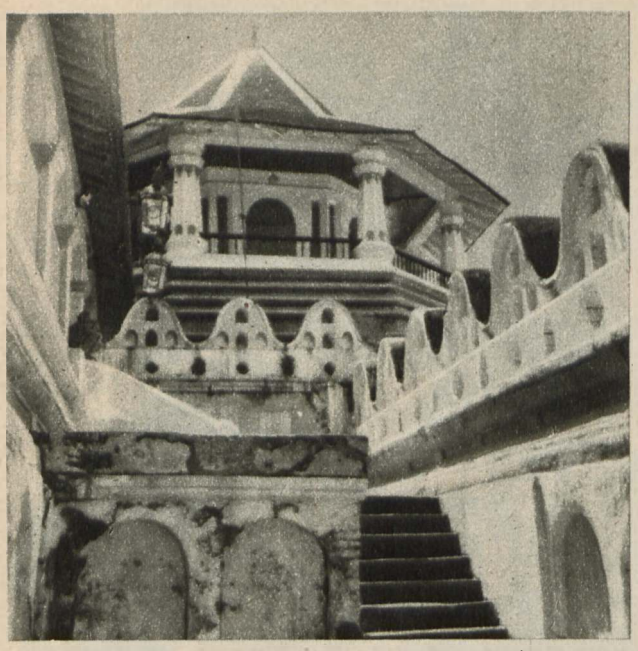
Jedni nazywają tę zieloną wyspę Cejlonem. Drudzy — po dawnemu, zgodnie z prastarą tradycją hinduską — Lanka. Trzeci, i tych jest bodaj najwięcej, „rajem ziemskim" lub „wyspą szczęśliwych ludzi". Jest o niej mowa już w Ramayanie, tym nieśmiertelnym eposie Indii, który aż do dziś dnia pozostał dla znacznej części świata hinduskiego alfą i omegą wieczystej prawdy, biblią i równocześnie kwintesencją poematu narodowego.

Dawniej używano jeszcze jednej nazwy dzisiejszego Cejlonu. Brzmiała ona „Simha", co znaczy „lew", pochodziła zaś od króla Vijaya, który przyszedłszy z klasztoru bramińskiego (nie wiadomo dokładnie, z jakiego kraju), opanował Cejlon. Twierdził on, że pochodzi z klanu „Simha" a ponieważ był to król wielki i potężny, przeto w wielu językach zaczęto zwać Cejlon „Simha".

Dziś nie ma już na zielonej wyspie ani śladu po owym legendarnym królu, jak nic nie pozostało po jego poprzednikach, a nie wiele — po późniejszych królach cejlońskich. Trwałe zato ślady pozostawiły na wyspie inwazje i panowanie Europejczyków. Biali ludzie — to dawni znajomi kolorowej ludności Cejlonu. Nie zawsze dobrze zapisali się oni w jej pamięci, czasem budowali i władali mądrze i sprawiedliwie, czasem — burzyli i zostawiali po sobie nieszczęście i zniszczenie. Ale cóż? — przyszli, byli i, jak wszędzie, gdzie stanęła stopa białego człowieka, pozostawili po sobie niezniszczalne ślady.

Najprzód byli to Portugalczycy, którzy zjawili się na początku XVI-ego wieku, zajęli Colombo i inne ważniejsze porty. Jak prawdziwym żeglarzom przystało, chodziło im o posiadanie portów cejlońskich. Do wnętrza kraju zaglądali stosunkowo rzadko. Wiadomo, że zaawanturowali się kiedyś aż do świętego miasta Kandy, które zdobyli i doszczętnie złupili. Ale to był wypadek wyjątkowy.

W ostatnich latach XVI-go wieku uwagę na Cejlon, jako wyspę o pierwszorzędnym znaczeniu handlowym, zwrócili Holendrzy, którzy usadowili się też na niej na przełomie wieku XVI-go i XVII-go i rozpoczęli pięćdziesięcioletnie walki z Portugalczykami o jej posiadanie. W roku 1656 Niderlandczyk Gerard Hock kończy spór ten pomyślnie dla Holandii. Colombo zostaje opanowane, a wraz z nim cała wyspa przechodzi pod panowanie holenderskie, które trwać miało niemal półtora wieku. Holendrzy nie przeszli na wyspie bez śladu. Liczne budynki (niektóre z nich są dziś jeszcze w użyciu), drogi i porty są trwałymi pomnikami ich bytności na wyspie. Pozostawili po sobie swoisty, holenderski styl budownictwa kolonialnego, styl, który przejęty został następnie przez Anglików i stosowany jest nadal szeroko. Ale najważniejszym, pomnikowym dziełem Holendrów jest nawskroś nowoczesna, europejska i humanitarna administracja, którą zaprowadzili na tej wyspie w XVII wieku, a więc w czasie, gdy napewno żadna z posiadłości zamorskich innych mocarstw europejskich nie była rządzona tego rodzaju systemem. Wystarczy zacytować zbiór praw, nadany wyspie przez holenderskich władców i sporządzony w pięciu narzeczach,



Cejlon — świątynia buddyjska w Kandy

używanych na Cejlonie. Ten jedyny w swoim rodzaju dokument został zachowany i znajduje się w Colombo.

W roku 1796 rozpoczyna się nowa era w historii Cejlonu, era, która trwa do dziś dnia. Colombo zostaje opanowane przez Anglików, którzy rozciągają swą władzę najprzód nad wybrzeżami wyspy, później zaś zaczynają się posuwać w głąb kraju. Ten marsz kończy się jednak nieszczęśliwie: ekspedycja wojskowa, mająca na celu podporządkowanie Anglii królestwa Kandy, nie udaje się i przynosi Anglikom ciężką porażkę. Porty zostają wprawdzie w rękach angielskich, ale pod ich bokiem egzystuje nadal jeszcze przez lat kilkanaście niezawisłe cejlońskie królestwo Kandy. Dopiero w roku 1814 Anglicy opanowują całe wnętrze wyspy i kasują w rok później poszczególne państewka miejscowe.

Ale to wszystko należy już do historii. W wiekowej walce o Cejlon starły się trzy największe bodaj w dziejach potęgi kolonialne i każda z nich pozostawiła trwałe ślady na wyspie. Portugalia przyniosła jej chrześcijaństwo i pozostawiła wspaniałe budowle, których ruiny jeszcze spotykamy tu i owdzie. Holandia dała organizację, poczucie sprawiedliwości i swój, już wtedy całkiem nowoczesny, system administracyjny. W ostatecznym rezultacie, współczesny, a więc angielski rozdział dziejów wyspy góruje tak dalece nad dwoma poprzednimi, że przybysz nie bardzo ma czas i ochotę na rozpamiętywanie przeszłości, choćby nawet najciekawszej. Zanadto absorbują go dwie rzeczy: nieporównany urok tej „rajskiej wyspy", oraz to wszystko, co na Cejlonie świadczy o brytyjskiej polityce kolonialnej. Bo trzeba to sobie od razu powiedzieć: mało jest na świecie miejsc, które natura obdarzyłaby tak uroczą szatą roślinności, takimi bogactwami gleby, takim klimatem i wreszcie — tak piękną ludnością. Lecz nie wiele jest również krajów, które tak dobitnie świadczyłyby o zdolnościach kolonialnych jakiegoś narodu, w danym wypadku — Anglii.

Stoimy oto, z wielkim pisarzem Claude Farrère po środku ogromnej hali obszernego, nowoczesnego dworca morskiego w Colombo i szykujemy się do wyjścia na miasto. Po chwili jesteśmy już w samym jego centrum, najprzód na placu, zalanym słońcem, pełnym samochodów, riksz i kolorowej, zarówno ze względu na swą skórę jak i na barwne ubiory (sarongi), ludności, później — na długiej, prostej i szerokiej ulicy, zabudowanej wielopiętrowymi, nie rzadko ultra modernistycznymi „buildingami" i pełnej bogatych przestronnych, wielowystawowych sklepów, takich, jakich nie powstydziłaby się żadna z największych stolic Europy. Warto zatrzymać się na chwilę przed niektórymi z tych pałacowych gmachów, które wraz ze świetnie asfaltowanymi ulicami, ogrodami i parkami, mówią więcej, niż wszystkie statystyki, o wielkim dobrobycie Cejlonu i o jego szybkim marszu na drodze postępu.

Cóż przyczyniło się do tak pięknego rozwoju wyspy? Czemu zawdzięcza ona swój dzisiejszy, kwitnący stan? Mądrej polityce angielskiej, pracowitej, spokojnej i łatwo pozwalającej sobą kierować ludności i wreszcie — klimatowi. Klimatowi, który sprawia tam cuda, uzewnętrzniające się w trzech produktach gleby tamtejszej: herbacie, kauczuku i owocach drzew palmowych. Te trzy produkty stanowią $^4/_5$ globalnego eksportu wyspy i decydują o jej bogactwie.

Nie wiem, czy herbata cejlońska jest rzeczywiście „najlepsza i najbardziej aromatyczna" ze wszystkich herbat świata, ale wiem, że żadna inna nie jest nawet w przybliżeniu tak reklamowana i że żadna bodaj nie ma tak świetnie zorganizowanej sprzedaży. Cóż poradzić na to, że od maleńkości słyszało się wciąż o „herbacie cejlońskiej" i „herbacie Liptona", a nie wiedziało się prawie nigdy o innych jej gatunkach? Ten potężny, wszechmocny aparat reklamowy zrobił swoje. Zdaje mi się, że szerokie warstwy ludności we wszystkich chyba krajach świata i dziś jeszcze identyfikują niemal herbatę w ogóle z herbatą cejlońską. Co jest jednak w tym wszystkim najciekawsze, to potężna i kosztowna reklama, jaką herbacie cejlońskiej robi się na... samym Cejlonie. Barwne neony, plakaty, napisy przy wszystkich ważniejszych drogach, w każdym miasteczku, hotelu, zajeździe. Po co to wszystko? Przecież nikt chyba na Cejlonie nie będzie pił herbaty innej, jak cejlońska... Ale aparat propagandowy, raz puszczony w ruch, działa automatycznie. Cejlon nie Cejlon, wszystko jedno. „Herbata cejlońska jest najlepsza i najbardziej aromatyczna ze wszystkich herbat świata".

Nie ulega wątpliwości, że plantacje herbaty zajmują w życiu gospodarczym Cejlonu miejsce uprzywilejowane i znacznie wyprzedzające wszystkie pozostałe działy gospodarki miejscowej. Jest to produkt prawdziwie „narodowy", najbardziej popularny, dający egzystencję znacznej części ludności wyspy. W jakąkolwiek stronę kraju nie wyjechałoby się z Colombo, wszędzie, zwłaszcza w okolicach nieco bardziej wzniesionych nad poziom morza, spotkamy nie kończące się pola krzewów herbacianych i gęsto rozrzucone faktorie, przerabiające zielone liście na gotowy towar. Herbata jest tam roz-

cierana w specjalnych maszynach, przesiewana, sortowana, i wreszcie — pakowana w skrzynie. W faktoriach tych zatrudnia się przeważnie dziewczęta syngaleskie. Pod ich ciemnymi zręcznymi palcami rosną szybko stosy wonnego produktu, aby zapełnić później skrzynie z napisem „herbata cejlońska" i popłynąć w szeroki świat.

Ludność syngaleska jest ładna, kulturalna i łagodna, zamiłowana w swym ludowym artyzmie, gościnna i życzliwa w stosunku do cudzoziemca. Najlepiej zapoznamy się nią, jeśli zboczymy z nowoczesnych ulic centrum Colombo i zapuścimy się w uliczki i zakamarki tubylczej dzielnicy Pettah. Zaprezentuje nam się wówczas obraz kolorowy, ciekawy i niezwykły. Przejdźmy się główną ulicą, zapełnioną z obu stron sklepikami krajowców, zapchaną barwnym tłumem, rozbrzmiewającą okrzykami woźniców, wołaniem przekupniów i głośnym, zdrowym śmiechem ludzkim. Pełno tu wózków dwukołowych, wyściełanych liśćmi palmowymi i ciągniętych przez śmiesznie drobne, garbate woły cejlońskie, żółte lub czarne. Z przyjemnością patrzyć będziemy na harmonijne ciała mężczyzn. Kobiety są ładne i czasem spotyka się je ubrane dawnym zwyczajem cejlońskim, w kawał barwnej tkaniny, otulającej szczelnie ciało i spadającej aż po kostki, z kwiatami w połyskujących, hebanowo czarnych włosach. Zresztą, kobiety cejlońskie wychodzą na ogół mało i giną zupełnie w barwnym tłumie męskim dzielnicy Pettah. Wśród tłumu tego każdy prawie coś dźwiga. Jeden — długie laski z trzciny cukrowej, drugi — wielkie kosze, wyłożone liśćmi palmowymi, trzeci — jakieś dziwne naczynia mosiężne, czwarty — nie bardzo apetycznie wyglądające ciasteczka i tajemnicze potrawy w miseczkach. W sklepach — pełno owoców, jakich nie widzieliśmy ani nie jedliśmy nigdy w życiu, a które, przy bliższym poznaniu, okazują się niezwykle smaczne i soczyste. Sygalezi i Tamilowie (ci ostatni pochodzą z Indii), Maurowie i Malajczycy, metysi i Burgerowie, ludzie wszystkich ras i narodowości, składających się na pięciomilionową ludność wyspy, defilują przed nami i demonstrują swe codzienne, proste, a tak bardzo dla nas ciekawe i barwne życie.

Kto jednak chce widzieć, czym jest naprawdę Cejlon, jak szczodrze obdarzyła tę wyspę natura, ten winien wybrać się w głąb kraju, ku Kandy, Nuvara Eliya lub Anuradhapura. Czar niezrównanych krajobrazów, fantastyczne bogactwo roślinności, pogodne, sielankowe życie ludności wsi i miasteczek, wszystko to przemówi silnie do wyobraźni i pozostawi trwałe wspomnienia. Niezależnie jednak od tych cudów natury, nie może się nie zauważyć znakomicie asfaltowanych, utrzymanych i znaczonych szos, po których jedzie się, jak po stole. Szos takich posiada Cejlon w chwili obecnej około 20.000 km, a znaczna ich część przebiega przez trudne tereny wysokogórskie. Przejeżdżający musi spostrzec szkoły, gęsto rozsiane po miasteczkach i sygnalizowane samochodom za pomocą widocznych z daleka tablic. Zwrócą jego uwagę ambulatoria, których nie brak w żadnej wsi przydrożnej, sierocińce, place i ogrody zabaw dla tubylców. Niechybnie zauważy powszechny dobrobyt, a przynajmniej zupełny brak nędzy ludzkiej, i zrozumie wtedy, dla czego uśmiech nie schodzi niemal nigdy z ust Cejlończyka.

EDWARD CZERW

Zbiór herbaty na Cejlonie

# O prawdę historyczną

Graniczne położenie ziemi gdańskiej sprawia, że w Gdańsku może najbardziej odczuwa się bezustanne ścieranie dwóch odrębnych kultur narodowych, których wynikiem są dwie diametralnie różne koncepcje państwowe. Jedna z nich przyszłość Wolnego Miasta pragnie oprzeć na spokojnej, pokojowej pracy, dającej miastu możność całkowitego wykorzystania geograficznego położenia, a zarazem gwarantującej jego mieszkańcom poszanowanie mowy, odrębności kulturalnych i obyczaju. Koncepcja druga zmierza w niebezpiecznym kierunku, stawiając sobie za cel uczynienie z Gdańska bastionu wojującego nacjonalizmu na Wschodzie Europy, nacjonalizmu o podkładzie napoły mistycznym, podporządkowującego swoim celom wszelkie odrębności ludzkie, naginającego do swoich potrzeb nie tylko życie gospodarcze Gdańska, ale również i przeszłość, historię tego skrawka bałtyckiego wybrzeża. Mówiąc o tej drugiej koncepcji, nie mam zamiaru obarczać za nią odpowiedzialnością ogółu niemieckiej ludności Wolnego Miasta, ograniczając się wyłącznie do ludzi, którzy jej hołdują.

Oto leży przede mną broszura, która stosunkowo niedawno ujrzała w Gdańsku światło dzienne p. t. „Das politische Danzig", wydana nakładem Instytutu Wschodniego w Gdańsku i poprzedzona wstępnym słowem p. Alberta Forstera, obecnego szefa stronnictwa narodowo - socjalistycznego w Gdańsku. Praca ta jest niejako uzupełnieniem otwartej pod tą samą nazwą wystawy w lecie ub. roku, wystawy noszącej bardzo przejrzyste cechy propagandy politycznej, skierowanej niemal wyłącznie przeciwko rzekomym polskim uroszczeniom w Gdańsku. W zakończeniu broszury, w której również przeszłość Gdańska została podporządkowana bez reszty doraźnym celom propagandowym mówi się wyraźnie, że Gdańsk będzie kroczył ku swoim przeznaczeniom dziejowym „als ein Bollwerk des Deutschtums und dessen Brückenkopf im Ostraum". Los jego pozostanie niemieckim losem, pod znakiem swastyki będzie on prowadzony ku wolności. Sformułowanie to nie budzi chyba wątpliwości.

Sama broszura wymaga fachowej analizy historyka, który niezawodnie lepiej potrafi obalić, widoczne zresztą nawet dla laika, niedociągnięcia czy też „poprawki historyczne", wywołane jej aktualnymi celami politycznymi. Poprawki te wprowadza się po prostu w tym celu, aby można było wyciągnąć dowolne wnioski końcowe, stwierdzić, że Gdańsk stając się obecnie szańcem czy bastionem niemczyzny na Wschodzie Europy, nawiązuje do pełnionej już przed wiekami misji dziejowej.

Trzeba stwierdzić, że polemika z tezą naczelną autora wspomnianej broszury p. Detlefa Kranhalsa nie jest rzeczą trudną, skoro się weźmie pod uwagę „fakty historyczne", na które się on powołuje. I tak np. dziełem propagandy, „polską legendą" jest pamiętna rzeź słowiańskiej i niemieckiej ludności Gdańska przez Krzyżaków w r. 1308, zasługa założenia Gdańska przypada niemal wyłącznie przybyszom z Niemiec, Polska dopiero po Grunwaldzie występuje jako nowy czynnik polityczny nad Bałtykiem itd. itd. Apoteozuje się dalej przeniewierczy Zakon Rycerzy Krzyżowych, zapominając o woli książąt pomorskich przyłączenia tych ziem do Polski, woli wyrażonej w testamencie Mściwoja, o krwawych bojach Świętopełka Wielkiego z Krzyżakami, o posłach gdańskich błagających Władysława Jagiełłę, aby szedł wyzwalać udręczony Gdańsk, którzy to posłowanie własnym życiem przypłacili, o udziale Gdańska w 14-letniej, ostatniej już wojnie toczonej przez upartego króla Kazimierza Jagiellończyka z Zakonem, udziale, który tak wydatnie dopomógł do ostatecznego rozgromienia butnych rycerzy. Pisze się dalej o Gdańsku jako o państwie suwerennym, które niemal dyktowało Rzeczypospolitej swoje warunki. Wyrazem tej suwerenności ma być owa korona w herbie miasta, znak heraldyczny, a nie jak wiedzieliśmy dotąd, polska korona królewska, wyraz szczególnej łaskawości monarszej dla wiernego miasta, obficie polskim karmionego chlebem i na słowiańskiej wyrosłego glebie. Słowem to, co było wynikiem chlubnej tolerancji polskiej, na co zresztą ówczesny Gdańsk sobie rzetelnie zasłużył, w oświetleniu autora tej pseudonaukowej pracy jest rezultatem rzekomej misji narodowej niemieckiej, pełnionej przez nadwiślański gród w dawnych wiekach. A przecież królowie polscy, gdyby chcieli pójść śladami Krzyżaków w okresach rzadkich zresztą nieporozumień polsko-gdańskich, mogliby choćby przy pomocy najemnych pułków niemieckich, jak to się zresztą działo za Batorego w czasie zdobywania gdańskiej Latarni, zmieść miasto z powierzchni ziemi, pomimo dzielnej obrony szkockiej załogi. Nawet oliwskie zwycięstwo, do tradycji którego nawiązuje dzisiaj młoda wojenna marynarka polska, przypisuje się bezceremonialnie flocie gdańskiej i Gdańszczanom. Słowem autor pomija wszystko to, co w ciągu minionych wieków łączyło Gdańsk z Polską, co wytworzyło w Gdańsku pragnienie utrzymania tej łączności w chwilach nawet dla Rzeczypospolitej najcięższych, nawet wówczas, gdy Polska u schyłku swego niepodległego bytu nie była już w stanie sięgnąć po oręż w obronie swego władania nad Bałtykiem. Wierność miasta okazała się wówczas chyba najdobitniej, gdy Gdańsk po pierwszym rozbiorze pozostał głuchy na wszelkie szykany, stosowane wobec bezbronnego miasta przez twórcę pruskiej potęgi Fryderyka Wielkiego.

Tych kilka przykładów chyba wystarczy. Mnożenie ich bez końca byłoby rzeczą bezcelową. Jaki jest jednak cel tej historii na opak, tego udawadniania, że czarne jest białe i na odwrót?

Wierzymy, że pewne bezsporne prawdy historyczne są rzeczą niewygodną dla ludzi, usiłujących historię podporządkować określonym celom politycznym, zwłaszcza jeśli się broni wygodnej dla siebie tezy. Przecież nic innego nie czyniły mocarstwa zaborcze, kiedy po rozparcelowaniu ziem polskich niesłychany ten gwałt popierały uczonymi dowodzeniami, rozgrzeszając się w ten sposób.

W Gdańsku te dążności do zatarcia śladów jego dawnych związków z Polską były szczególne silne. Rozumiano bowiem dobrze, że jednak istnieje możliwość odrodzenia się Państwa Polskiego i że w tym wypadku będzie musiał wypłynąć na powierzchnię problem ujścia Wisły, problem stanowiący o niezawisłości gospodarczej Polski. Poco jednak tę kwestię podnosi się dzisiaj, kiedy Gdańskowi ze strony polskiej nic nie zagraża, kiedy domaga się ona jedynie od Wolnego Miasta poszanowania posiadanych w Gdańsku uprawnień?

Na ziemi gdańskiej rządzi obecnie nacjonalizm niemiecki, występujący pod różnymi postaciami, od niemiecko-narodowych, pragnących powrotu Hohenzollernów, poprzez katolickie centrum, szczególnie zasłużone, jeśli chodzi o germanizowanie miejscowej ludności polskiej i kaszubskiej, aż po narodowy socjalizm, który zadeklarował wyraźnie swą gotowość pozytywnej współpracy z Polską. A jednak przez cały ten czas trwa nieprzerwanie zacieranie śladów polskości w Gdańsku, wynoszenie do lamusa polskich pamiątek historycznych, świadczących najdobitniej o tym, że Gdańsk mimo swej niemieckiej ludności, uważał w przeszłości Rzeczpospolitą za swoją ojczyznę. Od zamalowanych orłów polskich na bramach miejskich, których za „heraldyczne znaki" uznać niepodobna, aż do nazwisk zniemczonych Polaków, którym na gwałt nadaje się niemieckie brzmienie, uciekając się niekiedy aż do wręcz humorystycznych argumentów, twierdzących np., że Czarnecki to „spolszczony Schwarz", usiłuje się wmówić światu i sobie samym, że Gdańsk był zawsze ową forpocztą niemczyzny, usiłuje się nawiązać do krzyżackich tradycji, tradycji posiadających dla nas — Polaków swoją bolesną, a dobitną wymowę.

Wystawa i broszura „Das politische Danzig" jest jakby ukoronowaniem tej całej akcji, oparciem jej na „naukowych podstawach", które mają stać się dogmatem dla nowej nauki niemieckiej. Jest to jednocześnie niedwuznaczny zarzut pod adresem nauki polskiej, że sfałszowała ona dzieje Gdańska, że ten nasz polski Gdańsk, miasto „niegdyś nasze", wolą słowiańskich książąt pomorskich powołane do życia na piaszczystym wybrzeżu Bałtyku i mimo późniejszego skolonizowania przez przybyszów z Niemiec, mimo krzyżackiej niewoli, wiążące swe losy z losami Rzeczypospolitej, jest fikcją historyczną, dziełem polskiej propagandy.

Daleki jestem pisząc te słowa od jakichś aktualnych aluzji politycznych, od przenoszenia sporu o przeszłość Gdańska, nie przez nas zresztą wywołanego, na płaszczyznę takich czy innych doraźnych rozgrywek, stojących w bezpośrednim związku z obecną sytuacją w Wolnym Mieście. Gdańsk w dobie obecnej jest miastem posiadającym większość niemiecką. Faktu tego nikt rozsądny w Polsce kwestionować nie ma zamiaru. Właśnie biorąc ten fakt pod uwagę, Rzeczpospolita wykazała maksimum dobrej woli, jeśli chodzi o zagadnienie gdańskie, nawiązując do dawnych tradycji, tradycji tolerancji i poszanowania odrębności narodowej Gdańska, domagając się jedynie respektowania praw polskich przez Wolne Miasto.

Nie znaczy to jednak wcale, abyśmy mieli godzić się potulnie na odebranie nam praw uczuciowych do Gdańska, na całkowite przekreślenie słowiańskiej i polskiej przeszłości ziemi gdańskiej, na zastąpienie tradycji Gdańska, lojalnego wobec Polski w szczęściu i nieszczęściu grodu... tradycją Krzyżackiego Zakonu. Bo wydaje się, że właśnie do tego celu zmierzają ostatnie publikacje gdańskie, że zadaniem ich jest zniszczenie, wbrew pozorom, silnych bardzo na ziemi gdańskiej dążności do lojalnego i zgodnego ułożenia współżycia z Polską, a zarazem zniweczenie istniejącego w każdym Polaku poczucia, że Gdańsk jest miastem, na którym dzieje naszej Ojczyzny niezatarte wycisnęły piętno.

Jest rzeczą chyba nie ulegającą wątpliwości, że dążeniom tym, stanowczo zbyt daleko posuniętym, choćby w interesie tak drogiej dziś nam i tak niezbędnie potrzebnej tradycji władania na morzu, musimy się zdecydowanie przeciwstawić. Stanie się to wówczas, gdy szeroka polska opinia publiczna zacznie mówić o Gdańsku nie tylko pod kątem widzenia doraźnej aktualności politycznej, gdy poprze tych ludzi, którzy dziś często niedocenieni, krok za krokiem idąc, wskrzeszają piękną i bohaterską przeszłość Gdańska, ongiś najwierniejszego grodu Rzeczypospolitej, którzy nie szczędzą często samotnego trudu i wysiłku, aby wydobyć z tej przeszłości to, co w ciągu narodowej niewoli uległo zapomnieniu, lub tendencyjnemu przeinaczeniu. Wszak często właśnie w przeszłości należy szukać rozwiązania tych problemów, które dzisiaj przed Narodem stawia teraźniejszość.

Wydaje mi się, że właśnie w stosunku do Gdańska i ziemi gdańskiej błędu zapomnienia o przeszłości popełnić nam nie wolno, ani pozwolić, by o tej przeszłości mówił za nas ktoś inny.

J. SAWICKI

Wysoka Brama w Gdańsku

# GDYNIA JAKO OŚRODEK KULTURY UMYSŁOWEJ

Morze Bałtyckie od zarania dziejów stanowi teren współpracy różnych narodów, które nad jego brzegami gromadziły swoje bogactwa i swój dorobek kulturalny.

Przyzwyczailiśmy się oceniać znaczenie morza głównie ze stanowiska gospodarczego i politycznego, jednak rzeczą równie ważną jest zwrócenie uwagi na jego znaczenie dla tworzenia i wymiany nowych wartości kultury.

W dawnej Rzeczypospolitej Polskiej szkolnictwo wyższe stroniło od morza z wielką dla nas szkodą. Obecnie sprawa ta nie stoi lepiej, gdyż najbliższe pełnowartościowe ośrodki życia umysłowego są oddalone od wybrzeża o setki kilometrów.

Przypomnijmy sobie, jak postępowali nasi sąsiedzi, chcąc utwierdzić się nad morzem. Polityka kulturalna była dla nich fundamentem, umacniającym wpływy polityczne i gospodarcze. Kiedy Niemcy, po zniszczeniu bogatych i kulturalnych miast lechickich jak np. Szczecin, położonych u ujścia Odry, chcieli utrwalić na zachodnim Pomorzu swoje panowanie, obok twierdz tworzyli jednocześnie uniwersytety. Stąd pochodzi wielkie nagromadzenie tam wszechnic (choć do dnia dzisiejszego są to ziemie mało zaludnione), Rostok, Gryfia, Kilonia, Hamburg (ten ostatni nad morzem Północnym). W XVI wieku przybył jeszcze nad Bałtykiem uniwersytet niemiecki w Królewcu, do którego rozwoju z braku polskiej placówki wybitnie przyczynili się także Polacy. Obok tych dawnych twierdz obcej kultury należy także wymienić nowe, jak Politechnika w Gdańsku i Akademia Rolnicza w Landsbergu, leżące nad granicą polską. W ten sposób Niemcy posiadają na samym pobrzeżu morskim i w jego pobliżu szkolnictwo wyższe tak rozwinięte, iż równa się ono prawie liczbie wszystkich wyższych szkół polskich.

Nie od rzeczy będzie także przypomnieć sobie, że Rosjanie, po zdobyciu wybrzeży Bałtyku, przenieśli nawet swoją stolicę nad morze i uczynili z Petersburga pierwsze w państwie ognisko życia kulturalnego. Odtąd rozpoczął się stały pochód Rosji ku potędze mocarstwowej.

Na Litwie dzisiaj odzywają się głosy, by przenieść stolicę z Kowna do Kłajpedy m. in. także w tym celu, by kultura litewska uzyskała ściślejszą łączność z innymi narodami.

Szybki wzrost naszego handlu morskiego, rozwój marynarki handlowej i wojennej, powiększenie garnizonu gdyńskiego oraz rozwój gospodarczy całego okręgu morskiego czynią z Gdyni jeden z czołowych ośrodków życia państwowego, nie ustępujący stolicom wielkich dzielnic, jak Poznań, Lwów itd.; nie będzie w tym nawet przesady, gdy powiemy, iż jest to ośrodek drugi po Warszawie.

By podołać swym różnorodnym zadaniom, musi ona dążyć do rozwinięcia ruchu umysłowego i stworzenia szkolnictwa wyższego, a wówczas stanie się ośrodkiem samodzielnej twórczości kulturalnej, mogącym zaspokoić w dużej mierze potrzeby kulturalne całego Pomorza, a także rozwijać twórczą współpracę z krajami zamorskimi. Taki ośrodek dopiero będzie mógł stanowić skuteczną przeciwwagę dla naporu kultury obcej nad polskim brzegiem.

Toteż mimo rozwoju szkolnictwa średniego, mimo powstawania ośrodków szerzenia kultury jak stały teatr itp. — niepokoić poczyna jakby pewna tymczasowość w życiu gdyńskim.

Z wzrostem budżetów gospodarczych powinien iść równolegle wzrost budżetów kulturalnych.

Chodziłoby głównie o powołanie do życia wyższych zakładów naukowych, które dostarczałyby wykwalifikowanych sił na kierownicze stanowiska w możliwie wszystkich dziedzinach życia.

Zagadnienie wyższego szkolnictwa w Gdyni nasuwa jednak konieczność rozejrzenia się w potrzebach całego Pomorza. Dzielnica ta silnie odczuwa swoje upośledzenie w tej dziedzinie, albowiem brak szkół wyższych nie pozwala ludności brać należytego udziału w twórczej pracy nad jej rozwojem tak gospodarczym, jak i kulturalnym.

Pomorze pełni straż nad Bałtykiem w ciężkich warunkach geopolitycznych. Jego los związany jest z pomyślnym rozwojem i bezpieczeństwem całego państwa i tutaj znajduje się główny filar mocarstwowego stanowiska Rzeczypospolitej. Mając w pamięci smutne doświadczenia przeszłości, kiedy ta dzielnica prawie stale była pod obcą okupacją duchową, z obawą powinniśmy spoglądać w przyszłość, o ile nie zerwiemy radykalnie z dotychczasową polityką kulturalną.

Jakie są potrzeby Pomorza w dziedzinie szkolnictwa wyższego?

Od szeregu lat toczy się dyskusja w sprawie utworzenia uniwersytetu pomorskiego. Mówi się przy tym o Toruniu, jako jego przyszłej siedzibie. Nie ulega wątpliwości, że jeśli przed 400 laty uznano za konieczne istnienie wszechnicy na Pomorzu, którego ludność wówczas mogła liczyć ćwierć miliona (przez pewien czas istniała Akademia w Chełmnie, jako filia uniwersytetu krakowskiego) — to tym bardziej potrzebny jest taki zakład dzisiaj, gdy ludność powiększonego województwa pomorskiego z okręgiem morskim sięga dwóch milionów, a ilość stanowisk kierowniczych, na których potrzebne są siły wykwalifikowane, wzrosła nie ośmiokrotnie, lecz bodaj stokrotnie.

Ponadto należy wziąć pod uwagę, że Pomorze z dzielnicy zacofanej i drugorzędnej wysunęło się teraz na miejsce naczelne w państwie. Toruń więc powinien posiadać uniwersytet, tym bardziej, że wszystkie nasze wszechnice są przeciążone i potrzeba utworzenia nowych staje się coraz bardziej paląca.

W obecnym położeniu jednak powinniśmy najpierw zapewnić Gdyni pełne warunki rozwoju kulturalnego, gdyż tego wymaga interes ogólno - państwowy.

Gdynia jest już głównym ośrodkiem polskiego handlu zagranicznego, jest ostoją dla całej naszej floty handlowej i wojennej oraz jako okno na świat jest ona także najdogodniejszym punktem dla międzynarodowej wymiany kulturalnej.

Na pierwszy plan potrzeb gdyńskich wysuwa się sprawa otwarcia Szkoły Głównej Handlowej, w której oprócz ogólnych przedmiotów gospodarczych, należało by uwzględnić zagadnienia handlu zagranicznego i transportu morskiego. Wiele argumentów można przytoczyć na dowód, jak palącą sprawą jest powstanie tego zakładu.

Zapotrzebowanie jest widocznie ogromne, skoro w gdyńskich firmach i instytucjach pracuje aż kilkudziesięciu wychowanków Wyższego Instytutu Handlowego w Antwerpii, jeśli pominiemy absolwentów innych szkół. Instytut Bałtycki już trzeci raz odkłada zjazd naukowy z powodu niedostatecznej ilości referatów na zasadnicze tematy naszej polityki morskiej. Podobne zjawiska świadczą, że utworzenie tutaj ośrodka samodzielnych badań naukowych, gospodarczych i handlowych jest sprawą niecierpiącą zwłoki. Przy S. G. H. lub niezależnie od niej mogłyby powstać kursy uzupełniające dla handlowców, którzy pragną zapoznać się z handlem morskim. Istniejące od niedawna Kolegium Ekonomistów Morskich stara się choć częściowo temu zaradzić przez urządzanie zebrań dyskusyjnych.

Tak więc Gdynia dla swego normalnego rozwoju potrzebuje Głównej Szkoły Handlowej (podobnej, jaka istnieje w Warszawie), a w drugiej kolejności — uniwersytetu. Powstanie obu tych zakładów w naszej stolicy morskiej jest koniecznością ogólno-państwową. W miarę przyrostu ludności przyszłe pokolenie uzna niewątpliwie za nieodzowne utworzenie drugiego uniwersytetu w Toruniu.

Jeszcze kilka słów o potrzebach samego Pomorza. Sprawa politechniki dla ziem zachodnio-północnych jest również aktualna. Dobija się o nią coprawda Poznań, lecz raczej należało by podtrzymać projekt wicestarosty krajowego dr Gąsowskiego, który przed trzema laty w czasie obchodu 700-lecia Chełmna poruszył sprawę utworzenia Akademii Technicznej w tym mieście. Sądzę jedynie, że tak projekt poznański, jak i ten pomorski należało by dla dobra obu województw uzgodnić w ten sposób, by politechnika powstała w Toruniu, które to miasto powinno posiadać wyższe zakłady naukowe ze względu na swe położenie geograficzne. Na politechnice tej trzeba będzie siłą rzeczy szerzej uwzględnić budownictwo okrętowe.

Ekonomiści przepowiadają nam krótki okres ożywienia gospodarczego; zanim więc on się skończy, zanim pogorszą się warunki finansowe, Gdynia powinna stać się rzeczywistą stolicą morską, powinna stać się ogniskiem samodzielnej pracy naukowo - badawczej we wszystkich dziedzinach, a tym samym stać się trwałym filarem mocarstwowej Rzeczypospolitej, jako samodzielny czynnik naszej kultury duchowej.

Przyjrzenie się światu zewnętrznemu przez jedno więcej, a najbardziej eksponowane okno gdyńskie, ocenienie i porównanie z tym światem tego, co Polska przynosi jako twórczy wkład do kultury ogólno-ludzkiej, da niewątpliwie lepsze wyniki, jeśli Gdynia stanie się ogniskiem polskiej nauki i polskiej samodzielnej myśli. ALEKSANDER WOJTECKI

Gdynia — widok z Kamiennej Góry

# NIEURODZAJNY WIATR

Morze jest pocięte bruzdami i białymi drgającymi grzbietami. Jest żywe, mocne, smagane Nordem. To Nord podnosi ku górze owe białe, pieniste grzbiety, żłobi głębokie bruzdy; wprawia tę przeolbrzymią przestrzeń wody w niszczycielski rytm.

A ponad tym zbielałym kotłowiskiem wodnym kołuje jak krzyk rozpaczy, buntu a jednocześnie skargi straszliwa, hucząca melodia obłąkanego siłą — wiatru.

I wydaje się, że zagubił się kres i początek, że zatraciły się kierunki świata, a pozostał tylko zwycięski, mocny — Nord.

Na drodze Nordu leży ląd, który w pewnym miejscu jakby naprzekór, jakby dla osłony wysuwa w morze długie, zgięte w kształcie maczugi ramię. Zwełniają się u tego brzegu fale, pędzone przez Nord, wgryzają się w biały piasek, tryskają wachlarzami ku górze, by wreszcie opadać i cofać się w bezsile w morskie łożyska.

Nie ma w tym miejscu wybrzeża życia ludzkiego. Osiedla ludzkie wtuliły się w zacisza lasu helskiego, w kotliny i załamania lądu. Skryły się przed Nordem — Karwia, Chałupy, Kuźnica, Jastarnia, Hel.

Nord — to nie tylko niszczycielski oddech, rzucający morze o ląd, dla rybaka — to nadzieja, obietnica połowu, — połowu szprot. Dziwne i niezrozumiałe są drogi przeznaczeń i drgnień głębi tego morskiego życia. Bo niby dlaczego akurat wtedy gdy przychodzi Nord, u brzegów polskich pojawiają się ławice szprot. Ciągną skądś, podobno aż z Zatoki Ryskiej i pełno ich w zatoce, skłębiają się ich olbrzymie masy u cyplu helskiego.

Toż to radość, spełnione oczekiwania. Wystarczy przecież sieć zarzucić tuż u brzegu, a dna kutrów, łodzi wypełniają się srebrzystą, drgającą masą szprot.

Odmierzają się wtedy pracowite, rybackie dni, żniwne, rodne. Chaty rybackie pachną rybą. Zmęczone od wiatru oczy patrzą ufnie w nadchodzące dni. Głód już nie zajrzy. Morze „obrodziło", w wielkim swym dobrodziejstwie dało człowiekowi rybę. Rybą można żywić rodzinę. Rybę można sprzedać— do miast. Tam przecież kupują ryby, owe pracowicie z morza wydobyte szproty. A to wszystko dzieje się podobno dlatego, że przychodzi wiatr nordowy.

Jak nie błogosławić tego wiatru życiodajnego? Ale ostatnio, ani w jesieni, ani potem już w okresie zimy — nie było Nordu. Był West, Ost, ale nie Nord. I u polskich brzegów nie pojawiły się szproty. A przecież tak wyczekiwano na nie, tyle nadziei, — takich zwykłych ludzkich nadziei, wiązano z tym, że jak zawsze dotąd przyjdą wielkie ławice.

A może to inne przyczyny, nie owe wiatry nordowe sprawiły, że szproty nie pojawiły się u polskich brzegów. Głowią się nad tym uczeni. Stawiają różne hypotezy, przypuszczenia. Może jakiś pomór padł na szproty? Widziano podobno u brzegów helskich całe ławice, bezładne, bez życia — niesione prądem.

A może inne, bardziej niedostępne, ukryte przed świadomością człowieka — przyczyny?

Morze zazdrośnie strzeże swych tajemnic, zakrytych w swych drgających mocą i życiem głębiach. Zdarzyła się kiedyś podobna sytuacja u brzegów francuskich. Podobnie jak obecnie u nas szproty — nie pojawiły się tam sardynki. Nie pojawiły się jednego roku, drugiego. Głód zajrzał do chat rybackich.

Uczeni poczęli szukać przyczyn tej klęski. Badali, mierzyli, obliczali, dyskutowali. Wyciągnęli wreszcie wnioski ze swych naukowych badań. Oświadczyli zgodnie, że sardynki już nie wrócą, gdyż zmieniły kierunek swej podmorskiej wędrówki, bo zmieniły się prądy podmorskie.

Tymczasem sardynki zakpiły sobie z uczonych badaczy. Wróciły z powrotem. Wróciły akurat wtedy, gdy uczeni ogłosili swe wyniki badań, gdy wszyscy w to uwierzyli.

Ale czy to nie wszystko jedno, jakie prawa rządzą podmorską głębiną? Czy poznanie ich zmniejszy okrutną świadomość — głodu? Tak, głodu. Bo kutry nie wyszły na połów. Sieci nie wyciągnęły z głębin pożądanej zdobyczy. To tak jakby nad ziemią przeszedł straszliwy pomór.

I rybak nie szuka przyczyn. To mu nie pomoże. Wzbiera w nim gorycz, bo ufał temu morzu, oddawał swe siły, zawierzył jak karmicielowi, a ono go zawiodło. Toteż kłębią się tam po tych checzach słowa gorzkie, jak samo morze, słowa nabrzmiałe od skargi i żalu.

Myśl kołuje nieustannie wokół tego samego: trzeba jeść, trzeba jakoś przeżyć. A tu tak ciężko — i myśl ta przygniata, wlecze się jak zarzucona sieć, niepokoi i dręczy.

Rybackie wsie kaszubskie nie pachną rybą — lecz pustką.

Wprawdzie co wieczór, daleko na niebie zapala się łuna Gdyni. Widać z checzy tę łunę. Ale nie nieci ona żadnych nadziei. Gdynia — jest bardzo daleka — dalsza niż odległość odmierzona na mapie. Wielu rybaków z pobrzeża nie zna Gdyni, bo jej nigdy nie widziało. Więc musi być obca, daleka.

I Gdynia — nie ta rybacka, lecz ta wielka, reprezentacyjna — nie wiele wie — jakie troski i potrzeby wypełniają pozornie spokojne dni rybaka z Kuźnicy lub Jastarni. Gdynia ogarnia myślą dalekie porty, prowadzi telefoniczne rozmowy z Londynem, Antwerpią, Hamburgiem. Pobrzeże natomiast leży

często w jej sprawach w jakichś niezmiernie odległych regionach.

Ale jest w Gdyni takie molo, budynki, biura, gdzie czuły sejsmograf notuje wiernie to wszystko, co jest pracą rybaka z pobrzeża. Istnieje w Gdyni Molo Rybackie, przy którym cumują kutry z dalekich połowów, istnieje wielka, nowoczesna chłodnia rybna z nawskroś nowoczesnymi urządzeniami, istnieje wreszcie Morski Urząd Rybacki.

Wszelkie wahania, drgnienia tej pracy rybaka, jego klęski lub powodzenia — są tutaj pilnie notowane.

A i teraz w roku zupełnej klęski, — w owych komórkach centralnych polskiego rybołówstwa,—uwypukla się bardziej plastycznie niż kiedykolwiek konieczność nie tylko doraźnego szukania ratunku dla rybaków, lecz stworzenia pewnych, trwałych ram konstruktywnych, które wzmocnią na przyszłość pozycję polskiego rybołóstwa.

Bo sprawa połowów, zdawałoby się prosta, wymagająca tylko dużo trudu, szczęścia, i doświadczenia, potrzebuje jeszcze konieczności przewidywania, stosowania pewnej właściwej polityki.

Do samych brzegów prawie przychodziły ławice szprot. Połowy nie wymagały ani wiele trudu, ani odpowiednio kosztownego sprzętu. Lecz okazało się, że tym połowom ufać nie można. Zawodzą.

Następną rybą, po szprotach jest dorsz. Ale dorsze pojawiają się z dala od polskiego brzegu — najbliżej koło Bornholmu. Chcąc je łowić trzeba posiadać odpowiedni kuter. Połów trwa już nie pół dnia jak przy szprotach, lecz 3 do 4 dni.

I tutaj kończy się możliwość indywidualnych połowów, bo następny połów śledzi wymaga dużego kapitału, mocniejszych statków, większego przygotowania fachowego i doświadczenia. Podobnie jest z połowem dorszy koło Islandii i na Morzu Białym.

Toteż dalekomorskie połowy prowadzone są przez spółki akcyjne z dużym kapitałem.

Patrząc na ów plan sytuacyjny naszych połowów, ogarniając ogrom klęski, jaką sprawiło niepojawienie się szprot formułuje się prosty wniosek: przesunąć całą politykę połowów w kierunku dorszy i śledzi. Szczególnie dorsze, których połowy wymagają mniej wkładu kapitałowego — stanowić powinny zasadniczy przedmiot owej polityki.

O tym myślą zresztą gdyńskie czynniki rybackie, o tym myśli również rybak dotknięty klęską.

Po swojemu sobie przecież wykalkulował, że w tych dorszach jedyny ratunek. Zamigotała mu nadzieja, że to co stracił przez szproty odrobi przez pomyślne połowy dorszy. Ale pomyślne połowy dorszy — to jeszcze nie wszystko. Ryby po to przecież są wydobywane z morskich głębin, by móc je sprzedawać. A tymczasem dorsz — w głębi kraju nie stanowi owego pożądanego w sprzedaży produktu. Jest nieznany, należy poprostu do rzędu owych niezrozumiałych zjawisk morza.

I o ten fakt rozbijają się nadzieje rybaka. Bo przecież poco będzie łowił, gdy nie ma nabywcy. Obecnie chłodnia rybna w Gdyni ma na składzie olbrzymie ilości dorsza, zamrożonego i przygotowanego do konsumcji. I jeśli nie znajdzie zbytu wewnątrz kraju — spółdzielnie rybackie, które dostarczają jej surowca z połowów — nie ruszą z miejsca, a los spółdzielni rybackiej to przecież los rybaka, możność pracy i zarobku lub bezrobocie i głód.

Dziwna zależność, dziwnie czuły nerw. A sprawa aż za prosta w możliwościach jej rozwiązania. Zależy od tego, czy w głębi kraju ludzie zaczną jeść dorsze. Jeśli tak — to dobrze, to rybacy będą mogli wyruszyć na połów, nie będzie groził głód, jeśli nie — to gorycz, zawód, nędza wielu, wielu rodzin. A głód, szczególnie tam na wybrzeżu,—sieje w sercach rozgoryczenie, staje się złym doradcą.

Głodnego, niezadowolonego rybaka kaszubskiego oddzieli od polskości na wybrzeżu taka prosta rzecz, że nie ma co jeść, że jest mu źle. I nie potrzeba demagogii, sprytnego lawirowania — wystarczy prosta, liczbowa kalkulacja. — Dlaczego — myśli sobie ów rybak, — ci, którzy mówią piękne rzeczy o morzu, nie rozumieją, że choćby jedzenie morskich ryb więcej znaczy w tym ogólnym łańcuchu zdarzeń lądu i morza, niż najbardziej entuzjastyczne okrzyki: „niech żyje polskie morze".

Bo rybak kaszubski, wpatrzony w sieci i w morze, poddany wielkim jego prawom — jest prosty jak jego praca, nie rozumie owych zawiłości, właściwych ludziom lądu.

Dlatego też rybak wierzy, bo musi w tej ciężkiej chwili klęski wierzyć, że wyjdzie z kutrem na połów dorszy. Wierzy, że spółdzielnia, sprzedając już przygotowany do spożycia zapas dorszy, potrzebować będzie jego połowów. To przecież takie jasne, że w tych drgnieniach morskiego życia i jego praca stanie się celowa i potrzebna.

A tymczasem mijają smutne, podobne dni oczekiwania. Może z tymi dorszami coś się ruszy? Jeśli nie — to na co czekać?

Nord przechodzi ponad lądem i morzem, układa na nim białe ruchliwe smugi i pędzi ku brzegom. Ale już nie nieci żadnych nadziei. Przypomina tylko niepotrzebnie, zawodzi i wyje do wtóru nędzy, która zagląda.

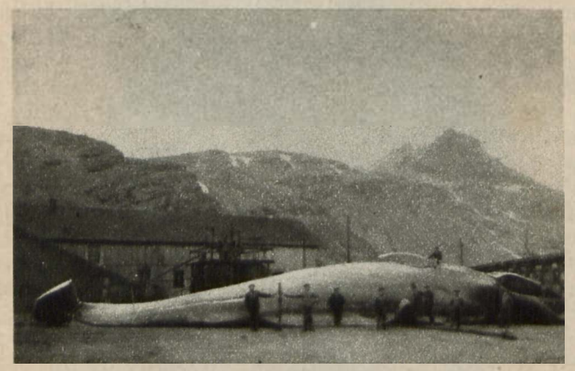
Z okna checzy rybackiej widać morze. Oczy patrzą na nie z wyrzutem, z żalem — przecież zawiodło.

STANISŁAW ZADROŻNY

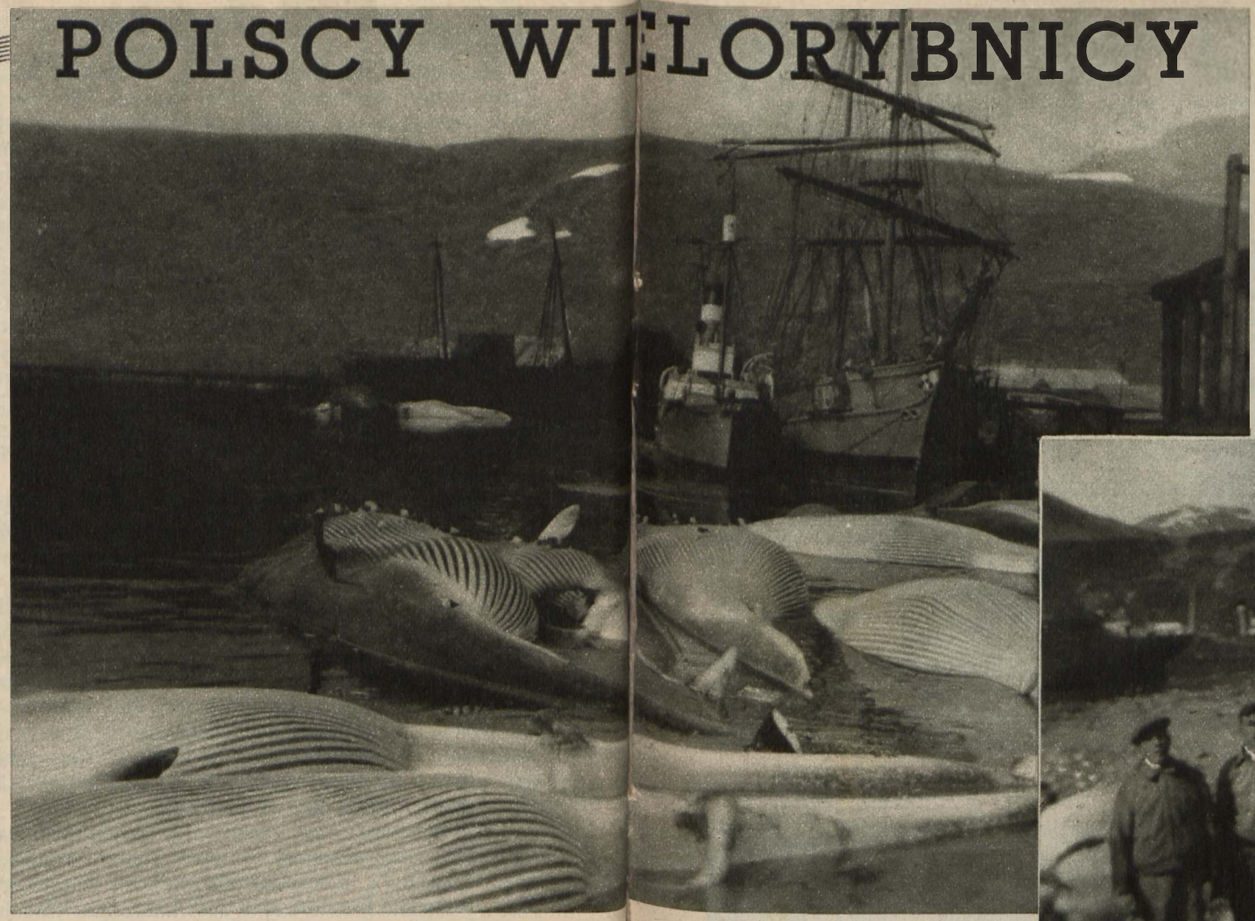
# POLSCY WIELORYBNICY

Jest wielka dziedzina pracy na morzu, o której się mało w Polsce wie, a jeszcze mniej pisze — mamy na myśli połowy ssaków morskich, tj. fok i wielorybów. O znaczeniu tej gałęzi gospodarki morskiej może świadczyć fakt, że jednym z najważniejszych zajęć ludności królestwa Norwegii są właśnie połowy i wytapianie tłuszczu z ssaków morskich; oprócz zatrudnienia poważnej ilości ludzi w tym dziale, dziedzina ta jest poważną pozycją w dochodach państwowych tego morskiego państwa. Dla Polski może to być tym ciekawsze, że przecież przy połowach i przeróbce ssaków morskich znajduje zatrudnienie stosunkowo duża ilość Polaków. Jako Polacy, którzy już od dłuższego czasu pracują przy połowach wielorybów na wodach Południowego Atlantyku, korzystamy ze sposobności, by podać garść szczegółów o tej tak mało znanej u nas gałęzi gospodarki morskiej.

Na morzach okalających północny i południowy biegun, pracuje wiele bogatych, wyposażonych we własne flotylle kompanij wielorybniczych, trudniących się połowem fok i wielorybów i ich przeróbką. Na ogół istnieje porozumienie, ustalające poszczególne tereny połowów i każda z większych kompanij posiada swą główną bazę, gdzie znajdują się zakłady przeróbki ssaków morskich i gdzie stacjonuje jej flotylla wielorybnicza. Baza taka z reguły musi być w pobliżu obszaru połowów, do niej bowiem przywozi się każdorazowy plon wyprawy morskiej. Niezależnie od tego kompanie takie posiadają swoje dyrekcje i przedstawicielstwa handlowe w wielkich centrach handlowych produktów przetwornictwa wielorybniczego. My od paru już lat pracujemy w „Compania Argentina de Pesca del Sud"—towarzystwie handlowym dla połowów wielorybów, które główną swą siedzibę handlową ma w Buenos Aires; bazą połowniczą jest wyspa Południowa Georgia, a dokładniej jej jedyna osada i „stolica" port Grytwiken. Terenem połowów są wody południowego Atlantyku w bliższym lub dalszym sąsiedztwie tej wyspy — przedmiotem połowu są w pierwszym rzędzie wieloryby oraz foki. Foki zamieszkujące wyspę Południowej Georgii nie posiadają wcale tak cenionego futra i pod tym względem nie przedstawiają żadnej wartości. Połowy odbywają się tylko w sezonie, tj. w okresie późnej wiosny, lata i jesieni na południowej półkuli (wrzesień — maj).



Przy upolowanym wielorybie



Upolowane wieloryby w porcie Grytwiken

Mniej więcej w końcu sierpnia lub w początkach września wyrusza z Buenos Aires względnie Montevideo cała flotylla wielorybnicza; składa się ona z przestarzałego już nieco żaglowca, który wiezie pracowników zakładów przetwórczych w Grytwiken i całej plejady statków połowniczych tzw. „balleneros" zaopatrzonych w armatki harpunowe oraz w specjalnej konstrukcji rufy, pozwalające na wciąganie na pokład upolowanych olbrzymów morskich. Gdy statek przyjeżdża do Grytwiken, zima jeszcze panuje na tym odległym lądzie, cała wyspa pokryta jest śniegiem i tylko wylegujące się foki i chmary ptactwa morskiego ożywiają ten smutny, ponury, zimny ląd podbiegunowego południa. Sam tzw. szumnie „port" Grytwiken jest maleńką osadą zamieszkałą we właściwym tego słowa znaczeniu tylko w sezonie połowów, znajduje się na niej wtenczas do 300 mieszkańców, przez całą zaś zimę podbiegunową między sezonami połowniczymi na tej odludnej pustelni przebywa tylko paru ludzi dla pilnowania budynków. Stałymi mieszkańcami jest kilkanaście osób z administracji wyspy (która należy do Anglii), składającej się z „magistrate" (pełniącego rolę gubernatora wyspy), policjanta, obsługi radiostacji i latarni morskiej oraz ich rodzin. Z chwilą przyjazdu wielorybników Grytwiken ożywia się, zapełniają się baraki i budynki mieszkalne, ożywiają się dotychczas bezczynne kotłownie i suszarnie, na molo zaczyna się ruch morski, cały personel pracowników zakładów przetwórczych zainstalowuje się na wyspie na 6—7 miesięcy pobytu. Należy wymienić dwie zasadnicze grupy wielorybników: pierwsza, to właściwi wielorybnicy-poławiacze, stanowiący załogę statków wielorybniczych, których zadaniem jest upolować wieloryba i dostarczyć do bazy, drugą grupę stanowią pracownicy lądowi, którzy zajmują się dalszą przeróbką i magazynowaniem dostarczonych wielorybów — do tej grupy należy polowanie na lądzie na foki.

Po zainstalowaniu się na wyspie i doprowadzeniu wszelkich budynków do normalnego stanu, przystępuje się do pracy. Pierwszym etapem jest polowanie na foki, które gromadnie zalegają wybrzeża wyspy. Poluje się na nie z karabinu, zajęcie to nie ma jednak emocjonujących cech polowania na grubego zwierza, gdyż ani podejście, ani strzał do tych zwierząt, dobrodusznych i nieruchliwych na lądzie, nie przedstawia żadnych trudności.

Foki zamieszkujące wyspę Południowej Georgii są to tzw. wilki morskie, duże ociężałe zwierzęta, pozbawione sierści i o charakterystycznej ogromnej warstwie tłuszczu, niezbędnej ze względu na surowy klimat wyspy. Z zabitych wilków morskich wytapia się tłuszcz, używany przeważnie do celów technicznych przy wyrobie amunicji.

Cały pobyt na wyspie upływa jednak przede wszystkim pod znakiem wielorybów. Wszystko jest przesiąknięte charakterystyczną wonią tłuszczu wielorybiego. Głównym pokarmem naszym jest tzw. „bife" wędzona „szynka" wielorybia. Do samego polowania na wieloryba dopuszczani są jedynie specjaliści, przeważnie Szwedzi i Norwedzy, technika połowu bowiem jest całą serią sekretów, które nie każdy zna. Na połów wyjeżdża z Grytwiken równocześnie kilka lub kilkanaście „balleneros", — każdy z armatką na pokładzie, no i ma się rozumieć z najważniejszą osobą — harpunnikiem, który z reguły jest jednocześnie kapitanem. Statki te ustalają z grubsza teren operacyjny i rozjeżdżają się w określonych kierunkach, podobne do jakiejś rozległej tyralierki morskiej. Polowanie rozpoczyna się z chwilą dostrzeżenia wieloryba ze statku. Okolicznością wybitnie sprzyjającą dla poławiaczy wielorybów jest fakt, że wieloryb nie może przebywać długo pod wodą i nie może się głęboko ukrywać, gdyż mniej więcej co 10—15 minut musi wypływać na powierzchnię dla zaczerpięcia powietrza. Drugą cechą wieloryba, ułatwiającą dostrzeżenie go, jest to, że każdorazowe swoje wynurzenie się na powierzchnię zaznacza fontanną wody, gwałtownie usuwanej z organizmu przez otwór na szczycie głowy. Dostrzegłszy wieloryba statek zbliża się na odległość zapewniającą skuteczność strzału. Wytrawny harpunnik celuje od razu w serce, co mu się czasem udaje, zdarza się jednak, że musi dać trzy lub cztery strzały, by ostatecznie zabić wieloryba. Harpun wielorybniczy posiada specjalną konstrukcję, samo bowiem ukłucie wieloryba nie dałoby wyników, wobec ogromnej warstwy tłuszczu, jaką całe zwierzę jest pokryte. Ostrze (szpic) harpuna wypełnione jest materiałem wybuchowym i po wbiciu się w ciało zwierzęcia eksploduje. Mogłaby jednak zachodzić obawa, że wbity w ciało zwierzęcia harpun przy szamotaniu może się wysunąć, dlatego też przylegająca do szpica część harpuna jest skonstruowana z czterech przylegających ramion, które po wbiciu się w ciało wieloryba rozwierają się. Rozwierająca się część harpuna przymocowana jest liną, która ciągnie się aż do statku. Zabitego wieloryba przyciąga się do statku i za pomocą pomp

napełnia się go powietrzem, po czym bądź umocowuje do burty okrętu, bądź też zostawia się na powierzchni wody (dzięki sztucznemu wtłoczeniu powietrza do organizmu zwierzęcia utrzymuje się ono na powierzchni wody) i w tym wypadku wbija się tylko stempel ze znakiem statku. Gdyby nawet na takiego wieloryba natknął się statek innej kompanii, uczciwość i dyscyplina morska wielorybników nie dopuści myśli, by zagarnąć cudzą zdobycz. Po zabiciu 4—5 zwierząt statek wraca do bazy i wieloryby przechodzą dalsze etapy przeróbki. Zabite zwierzęta wyciąga się na ląd, gdzie w pierwszym rzędzie ściąga się słoninę (nieznanym na ogół szczegółem jest, że wieloryb w ogóle nie ma skóry, a najbardziej zewnętrzną warstwą jego ciała jest słonina pokryta cieniutką błonką). Zdjętą słoninę przetapia się w kotłowniach na tłuszcz służący do celów leczniczych i technicznych. Po zdjęciu słoniny, wycina się mięso, które po wygotowaniu z tłuszczu suszy się w specjalnych suszarniach na tzw. „bife", która nie ustępuje w smaku łososiowi i stanowi podstawę naszego pożywienia w czasie całego pobytu w Grytwiken. Po zdjęciu słoniny i mięsa, pozostają jeszcze kości, które po wysuszeniu miele się na proszek, używany w tej formie jako nawóz sztuczny. Otrzymane produkty przeróbki wieloryba, a więc tłuszcz i proszek kostny magazynuje się w specjalnych składach, po czym całe zapasy odwozi się bezpośrednio do Europy, głównie do Holandii, Norwegii i Niemiec, gdzie istnieje już poważnie rozwinięty przemysł, opierający się właśnie na surowcu wielorybim. W czasie całego sezonu trwającego 6 — 7 miesięcy przerabia się na Południowej Georgii do tysiąca sztuk wielorybów, nie należy jednak sądzić, że tak intensywna, zdawałoby się, kampania połownicza doprowadza do wytępienia tych ogromnych ssaków morskich na tamtejszych wodach. Jak dotychczas nie zauważono, by ilość wielorybów malała, czego dowodem jest choćby to, że zasadniczo wyniki połowów trwających już od dobrych kilkudziesięciu lat nie wskazują na ginięcie wieloryba. Wody dalekiego, zimnego południa stale jeszcze obfitują w te ssaki morskie i długo pewnie jeszcze nie będzie się odczuwało ich braku.

Kto wie, może się nawet wieloryby doczekają zaszczytu, że będą upolowane przez statki polskich wypraw wielorybniczych, które się staną dalszym etapem naszej ekspansji morskiej.

WINCENTY BIELECKI I PIOTR RYNCARZ

Port Grytwiken — flota wielorybnicza i zakłady przeróbki wielorybów

# OBLICZA PORTÓW

Sztokholm — fragment portu

Szliśmy przez portową dzielnicę knajp antwerpskich do portu, gdzie w basenie Bonapartego był przycumowany nasz statek.

Był wieczór — co krok z drzwiczek barów buchał dźwięk pianol i marynarskie śpiewy. Pod podciętymi od dołu drzwiami lokali było widać nogi tańczących. Sprężynowe drzwiczki trzaskały bez przerwy. Marynarze, robotnicy portowi szli zabawić się po trudzie dnia.

Szliśmy, przegryzając smażone kartofle, kupione za franka u przekupnia.

„Polacy!" — krzyknął raptem jakiś sprzedawca śledzi, który cały swój towar niósł po prostu w wiadrze i wielkim widelcem częstował amatorów.

„Tak, a pan skąd tu? Emigrant?"

Szorstkie, brudne ręce ściskają dłonie.

„Ja też marynarz, stary zeman. Teraz bezrobotny. Rok temu rzucił mnie angielski tramp, bez papierów, i gniję tu."

Potoczyła się rozmowa, a że nijako było na ulicy dyskurs wieść serdeczny z bratem marynarzem, weszliśmy do baru — na kieliszek koniaku.

Wiele świata zwiedził nasz towarzysz, ongiś robotnik z Częstochowy. W Polsce nie był od dwunastu lat — Gdyni nie widział — podobno piękny port — słyszał od innych. Opowiadamy. On zna inne — angielskie, chińskie, australijskie.

„I cóż, jak świat się panu podoba? Zna go pan dobrze."

„Zna! Gdzież tam — wszędy, gdziem był, poza portowe dzielnice nie wyszedłem. Pan wie — zabawić się trzeba, popić z kolegami. Czasu i pieniędzy bywało sporo. A porty wszędzie jednakie."

Wszędzie jednakie — czyż porty nie mają swych twarzy, jak ludzie.

Są porty wielkie, olbrzymie, brudne, zasmolone — szalone pracą, ruchem. Są porty ciche, biało malowane na tle gór i wiecznie błękitnego nieba. Są stare, czarnymi słupami nabrzeży wparte w wodę — są świecące bielą falochronów i przeźroczem wody. Są różne porty.

Londyn — najbrzydszy port Europy. Gigant, rozsiadły w głębi lądu — rozrosły mackami starych nabrzeży o molach wspartych na poczerniałych pilotach.

Do portu wpływa się długim korytem rzeki, manewrując uważnie pomiędzy bezlikiem łach i wysp piaszczystych. Walczyć trzeba z falą odpływu niosącą żółtą wodę odchodów największego miasta świata. Statki w basenach nie zamkniętych szluzami dwa razy na dzień podnoszą się o cztery metry ponad swój poprzedni poziom. Z rana wychodząc do miasta trzeba iść w górę po trapie, a w południe wróciwszy, pokład widzi się ponad sobą, i znowu trzeba się piąć do góry po trapie.

Odór, jaki idzie od fal wody koloru kawy, przytłumia zainteresowanie człowieka licznymi, historycznymi fregatami, zakotwiczonymi w korycie Tamizy, — jedynym na świecie gotyckim mostem Tower-Bridge. Nie pamięta się o zerowym południku, który tu pod Grenwich przekraczamy, dostając się na wschodnią półkulę.

Miasto jest niechętne rzece i tylko koło parlamentu wychyla się nad wodę skrawkiem wybrzeża, by Tamizie pokazać igłę Kleopatry.

Gdy mgła zasłoni rzekę, tylko ciągły ryk syren przypomina miastu port.

Antwerpia — molo pasażerskie

Konstanca — największy port Rumunii

Jakże inny jest mały, prostokątny basen portu w Monaco, pełen wypieszczonych jachtów w błękicie morza kokietujących swe odbicie. Na tle rozsiadłych wszędzie, spiętrzonych ponad sobą luksusowych will, ciemnią się sylwety cyprysów, zielenią agawy i palmy.

Spokojny, czysty, wytworny, rozsłoneczniony, pogodny. Pogodny, mimo że w skalistym wybrzeżu Francuzi wykuli szereg twierdz wyciągających szyje armat ponad morze.

Niedaleko na zachód rozsiadł się znowu najbardziej zgiełkliwy port świata — Marsylia. Synonim gorączkowego życia mrowia ludzkiego spędzonego z całej kuli ziemskiej.

Stary port kryje od morza charakterystyczna sylweta siedemdziesięciometrowej wysokości mostu, po którego wysoko zawieszonym pomoście przesuwa się prom, tuż nad wodą.

A ponad ludzki zgiełk, ponad ściek największych zbrodni, ohyd, zła, ponad pijaków śpiących w rynsztokach, wznosi się wysoko na skale kościół Sainte Marie de la Garde — opiekunki żeglarzy. W mroku świątyni pod złotym posągiem Marii wiszą u stropu wzruszające wota — modele statków, żaglowców, kutrów. Dary za uratowanie życia.

W oddali, za morzem, w Algierze, drugi posąg Marii błogosławi morzu z południa.

Od gwaru południowych portów Marsylii, Genui, Neapolu jakże różni się dostojny spokój portów północnych.

Sztokholm ukryty za pięćdziesięcio-kilometrowej długości przesmykiem, wijącym się pośród granitowych szker, zdobnych drewnianymi domkami i flagami szwedzkimi, rozsnuty na tle królewskiego zamku i cudnej bajki architektury ratusza — zamyka półkolem port.

Na pasażerskim molu, obok węzła, stoi granitowy posąg Trytona i Syrenki. Ich gorący flirt w kamieniu kuty stanowi ciepły dysonans w poważnej całości.

Spokój bałtyckich portów cechuje miniaturę Sztokholmu — Helsinki i Tallin, który niedawno poniechał nazwy Rewalu.

Tam, w wojennym basenie stały trzy stare okręty rosyjskie, w spadku uzyskane przez Estonię. W jednym mieściło się kasyno, a dwa inne nie wychodziły na morze z obawy przed zatonięciem. I tak by doczekały końca na rodzinnym Bałtyku, gdyby ich raptem nie nabył kupiec.

Pewnego dnia zjawili się mali, ciemni marynarze z dalekiego Chili. Emeryty odmalowano i popłynęły w daleką podróż. Już w Londynie musiano zrobić gruntowny remont. Przeprawa przez Atlantyk omal nie skończyła się tragicznie. Maszyny odmówiły posłuszeństwa, z trudem przyholowano je do Ameryki.

Na morzu Północnym i u wybrzeży niemieckich czuje się twardą gotowość do walki. Widzi się ćwiczące flotylle, słyszy strzały armatnie. Jest jakiś niepokój na tych wodach, jakieś napięcie nerwowe.

Nie obce jest ono i innym wodom, innym portom.

Na tle zielonej sylwety Libanu w zacisznym porcie Bejrutu stoją kontrtorpedowce francuskie, koniec rurociągu naftowego musi mieć stale wartę. Niewiadomo, co wrze i kotłuje się w muzułmańskim świecie.

W niedalekiej Haifie, u stóp góry Karmel, stoją znowu angielskie okręty. Żołnierze i marynarze brytyjscy z długiego falochronu zrobili sobie plażę i wygrzewają się na słońcu. Portu strzegą aż trzy policje: angielska, żydowska i miejscowa, złożona z Żydów i Arabów. Przy płotach z drutu kolczastego dokonują dokładnych rewizyj, nawet z marynarskim nożem nie można wejść do miasta.

Sąsiednia Aleksandria również przybrała charakter portu wojennego. Brytyjska flaga powiewa nad rozległym portem. Rozsiadł się on szeroko wśród niezliczonych odnóg Nilu i w nowoczesnych basenach. Chmara Egipcjan i Murzynów w długich, białych lub w paski koszulach, wiecznie wrzeszczących, stanowi egzotyczne tło. To tło orientalne, którego brak odczuwa się tak wyraźnie w Stambule, obecnie, po wyrugowaniu przez Ataturka fezów i czarczafów z Turcji.

Została wprawdzie sylweta kopuł i minaretów, został Złoty Róg i Skutar, ale wszędzie spacerują ludzie w kapeluszach i kobiety z odsłoniętymi twarzami. Ongiś największy port świata, dziś przedstawia się nader ubogo. Mizerne, brudne mola, nieliczne składy, wiele statków stojących na redzie,

gdyż przy brzegu miejsca na nie nie starczyło, wysokie wybrzeża pokryte mnóstwem domów i moszei — oto obraz portu. Złoty Róg zamyka pływający most, a za nim prawdziwy pływający śmietnik skórek z bananów, papierów. Po nim krążą łódki poławiaczy węgla, którzy wydobywają sieciami z dna morza węgiel gubiony przez statki przy przeładunku.

W wąwozie Bosforu znowu przypominają się nastroje wojenne. Turcy wprowadzili swe wojska do starych fortów Madżjar-Kole w Anatolii i w Dardanelach. Stoją białe namioty, czarne działa i figurki żołnierzy.

Z drugiej strony Półwyspu Bałkańskiego, wzdłuż pięknych brzegów Dalmacji nie wolno fotografować ani murów Szybenika, ni wybrzeży Suszaku. Obiekty wojskowe! U ich stóp ćwiczy skromna na razie flota jugosłowiańska — straż Jadranu. Wszak sąsiedzi wołają „A chi l'Adriatico? — A noi!".

Piękne są jugosłowiańskie porty. Wprawdzie już dawno Wenecjanie ogołocili nadbrzeżne wzgórza ze starych jodeł do budowy swojej floty, ale obecnie wspięły się na krasowe zbocza zielone winnice i kamienne sześciany domostw. Ciemno zielona grań Velebitu poszarpaną linią zamyka horyzont.

Tylko w Pireusie atmosfera zupełnie spokojna pozwala rozkoszować się białą wizją Akropolu, na tle wzgórz o łagodnych kształtach.

Greckie litery, kształtem swoim przypominające czasy gimnazjalne, pokrywają mury. Drewniane, pływające, prymitywne mola uginają się pod stertami ciężkich paczek winogron—przekupnie sprzedają złote grona najlepszych gatunków, nienadających się do transportu z powodu swej delikatności.

Poprzez plac pełen kramów, na których sprzedają chleb kształtu olbrzymich obarzanków — taki, jaki robiono tu również trzy tysiące lat temu, przedzieramy się do kolejki podziemnej, by pojechać nią do widniejących w dali Aten.

W Amsterdamie także nie odczuwa się wojennych przygotowań. Lecz jakże inny jest ten spokój holenderskiej stolicy od senności Pireusu. Przez długi kanał Północny płyniemy ponad rozciągającą się poniżej poziomu wody zielenią polderów, ponad domami, ludźmi pracującymi w polu, krowami na łące. Wreszcie przed dziobem niebo zasnuwa się dymem kominów, na jego tle rysują się niewyraźnie sylwety wież, maszty statków — zwyczajny rebus portu maluje się na niebie — Amsterdam.

Port wżarł się tu w miasto, otoczył je wężami niezliczonych kanałów, basenów. Splotły się tu dwa porty — morski i śródlądowy.

Przez liczne szluzy przeciągają olbrzymie barki ładowne zbożem i węglem. Na barkach kwitnie spokojne rodzinne życie. Jakiś pies ugania się, jakaś kobiecina wiesza bieliznę i sposobi berlinkę do niezwykłej gali. Dziewczę z długimi warkoczami siedzi przy olbrzymim kole sterowym i macha ku nam ręką. Mijają się nasze dwa statki, nasze dwa życia na zawsze. Płyniemy w daleką, nową drogę.

Na morzu nie ma przeszłości, nie ma nagrobków zwracających myśl wstecz, jest tylko teraźniejszość, jest życie. I to jest dobra, ożywcza cecha morza.

Im więcej człek włóczy się po obcych morzach i obcych portach, tym bardziej widzi piękno i powagę Gdyni.

Rysująca się na tle Oksywia nowoczesną linią budynków i kratą dźwigów, imponuje czystą niweletą mól, mnogością statków i zdrowym rytmem pracy. Nie trzeba bynajmniej sentymentalnego roztkliwienia swojszczyzną, by przyznać jej miano najpiękniejszego portu Europy.

I tylko może Antwerpia dorównałaby jej pięknością urządzeń portowych i nowoczesnością, gdyby nie była zamknięta bramami szluz, ukryta w głębi lądu, pozbawiona perspektywy wzgórz.

Gdy wracamy z morskich włóczęg i zza helskiego półwyspu wynurzy się w dali obraz naszego portu, nie tylko miłość, ale męska duma ogarnia nam serce. Gdynią możemy się szczycić.

ZB. SCHNEIGERT

Stambuł — ongiś największy port świata

Marsylia — najbardziej zgiełkliwy port świata

# Propagandyzm w marynistyce

„Cóż gnębi naszą marynistykę, że się wymotać nie może z przybrzeżnej sieci i wypłynąć, jeśli nie na oceany, to choćby na „bezkres" Bałtyku?" — zapytywałem swego czasu na łamach Wiadomości Literackich[1]), taką dając odpowiedź: „Największymi wrogami marynistyki są — propagandyzm i koniunktura".

Stanowisko to postaram się tu wyjaśnić powtórnie. Otóż, propaganda w ogóle jest tym czynnikiem pożytecznym, który dla spraw wielkich, dla idej wielkich — stosowany być musi, bo tylko przez celowe a ustawiczne głoszenie rzeczywistych prawd społecznych można tym sprawom i ideom przysporzyć szczerych, zapalnych bojowników. Jeśli jednak propaganda jest nieudolna, tj. jeśli atuty jej i argumenty powtarzają się aż do nieuchronnego wyświechtania, wtedy — zawsze jednaki, zawsze monotonny głos propagatorów traci na sile atrakcyjnej, wyjaławia się i przestaje docierać do uszu, do serc człowieka szarego, będącego cząstką tej masy, na której zdobyciu propagatorom zależy.

Nasza marynistyka literacka nie wyszła dotychczas z powijaków niemowlęctwa i propagandzie służy tak gorliwie, tak po neoficku, że aż nie dostrzega braku umiaru, jaki conajmniej winien być jedną z zasadniczych cech twórczości istotnie artystycznej. W nadmiarze gorliwości zwykli nasi maryniści stosować propagandę tak szeroko, tak ciężko, że aż nie mieści się ona w utworze, który przez zamierzany artyzm miał stać się przekonywający. Propaganda, zamiast być stosowana subtelnie, zamiast ukryć się w sugestywnej intencji, myślowo inspirującej czytelnika w kierunku właściwym, — wyłazi z utworu jak z dziurawego worka: zraża grubą tendencją, z góry spodziewaną łatwizną, zniechęca chwytami dawno ogranymi, oklepanymi, nie odświeżanymi[2]).

Tak tedy nieumiejętny propagandyzm morski jest wrogiem marynistyki nr 1. Wrogiem nr 2 jest koniunktura, popyt księgarski na utwory morskie, szerokie rzesze bowiem, mimo wszystko, łakną morskiego egzotyzmu, wielu zaś niepowołanych pseudo-marynistów, znęconych chęcią pisarskiego zarobku, tworzy ad hoc „beletrystykę" „morską": nieudolną, skłamaną, fałszywą, — i tu znów powód do zniechęcania się czytelników.

Twierdzę: morskim utworem naprawdę propagandowym będzie tylko taki, którego autor, nie oglądając się ani na względy hurra-propagandy, ani na koniunkturalną łatwość zbycia literackiego towaru — da z siebie utwór istotnie artystyczny, mający na celu przede wszystkim wydobycie ogólnoludzkich wzruszeń z duszy czytelnika. Tylko taki utwór morski (i nie morski) może wytaić uczucia głębokie, tylko taki stanie się cząstką przeżyć Człowieka, zwiąże go z sobą, zaciekawi tematem; tylko taki więc utwór morski odsłoni nam Morze, to prawdziwe, odczute i ukazane przez artystę; tylko taki zatem utwór morski stanie się naprawdę — propagandowy, w najlepszym tego słowa pojęciu.

Przerost propagandyzmu i uleganie koniunkturze — oto powody prawie niezmiennego dotychczas niemowlęctwa naszej marynistyki. Zaledwie kilka nazwisk pisarzy-marynistów wolnych jest od tych zasadniczych błędów.

Alfred Jesionowski, — jeden z nielicznych u nas krytyków, sumiennie zwracających baczenie na nowy nurt regionalny, jakim jest rodząca się polska literatura morska i pomorska, — porusza sprawę niewielkich dotychczas „dorobków" tego rodzaju literackiego, wskazując na ową niedzielną patriotyczność gdyńskich „achów" i „ochów", i stwierdza, że „każdy z pisarzy (...) tworzy obrazy, które nie wywołują żadnego skojarzenia rzeczowego ni uczuciowego"[3]). A więc po prostu — przerost tendencji propagandowej i brak artyzmu.

Pewne jednak zastrzeżenie wywołuje niejasność, która może się wydać sprzeczna z powyższym stanowiskiem, mianowicie kiedy Jesionowski pisze, iż: niezrozumienie (morskie) pokutuje w naszym lądowym społeczeństwie, przy czym beletrystyka nasza nie bardzo przyczyniła się dotąd, by torować drogę społeczeństwa do tego zrozumienia, a czy nie jest to potrochu jej rolą?

Istotnie, beletrystyka nasza niewiele przyczyniła się do tego zrozumienia, gdyż w swej nadgorliwej propagandowości stała się stępionym orężem propagandy; zrozumienie to jednak, mimo takiej beletrystyki, istnieje i stale się pogłębia dzięki innym, bardziej celowym, lepiej stosowanym, pozabeletrystycznym środkom propagandy morskiej; dalej zaś — beletrystyka marynistyczna jest u nas dopiero wtórnym wykwitem tego morskiego zrozumienia. Torowanie drogi społeczeństwu do zrozumienia spraw morskich, a więc morska propaganda, owszem, winna być również rolą — „potrochu" — i beletrystyki, która jednak — uwaga! — niech tę propagandę stosuje ostrożnie i w sposób właściwy, tj. beztendencyjny. Jeżeli Jesionowski to właśnie miał na myśli — na to zgoda; nasuwa się jednak niepewność, czy nie jest inaczej... Bo jakże: najpierw Jesionowski stwierdza, że zawiele w naszej marynistyce „achów" i „ochów", a następnie, że podstawowy stosunek naszych pisarzy (i w szerszym znaczeniu naszego społeczeństwa) do Gdyni (kwestii morskiej) — jest niechętny. Tymczasem jest wprost przeciwnie: stosunek jest aż nadto „chętny", jest na ogół bardzo propagandowy, patriotyczny aż do szowinizmu. A zatem — te uczucia, żywione przez ogół do polskiego morza, nieraz może tylko świąteczne, lecz niewątpliwie szczere, niejednokrotnie żarliwe — mamy jeszcze podsycać (czytaj: zniechęcać) propagandową tendencją w utworach, pisanych przez autorów takich, którzy morza „nie czują"?... Niechże już lepiej beletrystyka morska pozbędzie się swego dotychczasowego tanie-

---

[1]) Art. p. t. **Głębie i płyciny marynistyki.**

[2]) Porównaj art. mój p. t. **Niepropagandowa propaganda. (Pion, VI, 37)**

[3]) Patrz art. A. Jesionowskiego p. t. **Gdynia w powieści. (Morze, XII. 37)**

go propagandyzmu, a niewątpliwie dopiero wtedy — jedynie dzięki osiągnięciu artyzmu, który z tendencją kłóci się zawsze — stanie się jeszcze jednym, istotnym czynnikiem propagandy rzeczowej, w myśl wywodów, wyłuszczonych tu poprzednio.

Tyle zasadniczo w sprawie propagandyzmu w polskiej beletrystyce marynistycznej.

Chciałbym tu jednak przy sposobności zabrać głos w obronie Ludzi spod żagli, powieści Wandy Karczewskiej, zwłaszcza, że właśnie na podstawie cytaty, wyjętej z tej książki, doszedł A. Jesionowski do niesłusznego, moim zdaniem, wniosku o „podstawowym stosunku naszych pisarzy i społeczeństwa" do Gdyni jako „niechętnego miasta".

Jesionowski cytuje fragment Ludzi spod żagli, zakończony słowami: (Doliwa) „Nim poznał to niechętne miasto, już go miał dość..." — Rzeczywiście, na podstawie tej cytaty nie możemy zrozumieć, dlaczego Gdynia jest dla Doliwy „niechętnym miastem" i dlaczego „już go miał dość". Nie wiemy zaś dlatego, że w cytacie opuszczono zdanie, dostatecznie wyjaśniające powstanie owego uczucia w Doliwie; zdanie to, nie obcięte, brzmi:

...Już wiedział, że przejdzie obok tego wszystkiego, jak w obrębie każdego innego portu, pójdzie dalej, do miasta — za zgrzyty dźwigów, za nagłe ryki syren, posapywania holowników — pójdzie po nieznanych ulicach zaglądać do cudzych okien, zbierać zrozumiałe uśmiechy, dziwić się, zachwycać i rozczarowywać. Nim poznał to niechętne miasto, już go miał dosyć..." (Str. 172)

Doliwa, wprawdzie Polak, lecz od wielu lat daleki i obcy swemu krajowi i jego sprawom, typ kosmopolity na szwedzkim żaglowcu (a nie „polski marynarz", jak twierdzi Jesionowski) — widzi Gdynię oczami obcokrajowca, nie jako miasto, któremu on jest niechętny, lecz które jest niechętne jemu, jak każde obce miasto wobec obcego przybysza. Niewłaściwe, odwrotne zrozumienie tego stało się, przypuszczam, powodem takiego zdania Jesionowskiego:

„...nie możemy zrozumieć, że w polskim marynarzu nie zabiło mocniej serce na widok polskiego portu, że odczuł tylko gorycz w stosunku do „niechętnego miasta".

Stwierdzić jednak należy, że, wręcz przeciwnie, Doliwa doznał silnego, acz tajonego wzruszenia na widok Gdyni, jak o tym świadczy fragment, opisujący przybycie żaglowca na gdyńską redę (str. 170). I dalej, szukał w Gdyni Doliwa czegoś więcej: „Prawie zależało mu na tym, żeby tu właśnie poczuć się u siebie" (str. 171). Jeśli zaś później — na skutek zgmatwanych uczuć, wywołanych szukaniem tego, o czym wiedział, że nie znajdzie, bo już zanadto odbiegł od polskości, — jeśli odczuł na chwilę, iż to miasto jest mu niechętne, — to w żadnym razie Gdynia nie jest „niechętnym miastem" dla autorki powieści, skoro stać ją było na ukazanie Gdyni w taki sposób, jak uczyniła to na str. 191 — 192. Fragment ten kończy się słowami kapitana:

— Pan jest Polakiem, o ile sie nie mylę? Mister Doll, możesz pan być dumny ze swego portu. Nigdzie mnie tak prędko nie wyładowali. To jest naprawdę port. Gdy-nia. — wyskandował wyraźnie.

Doliwę ogarnął nagły płomień

Doliwę, kosmopolitę, ogarnął płomień; więcej: płomień ten każe Doliwie tęsknić do poznanej na nowo ojczyzny, a później nawet wrócić do „niechętnego miasta", jak o tym świadczą fragmenty inne (str. 193, 194 i 206). Widzimy zatem, że uważny czytelnik Ludzi spod żagli niewątpliwie dostrzeże to wszystko.

Wróćmy jednak do propagandy w beletrystyce marynistycznej. Jesionowski zarzuca Karczewskiej, iż wraz z innymi pisarzami nie przyczyniła się swą książką do zrozumienia kwestii morskiej śród naszego społeczeństwa. Twierdzę, zgodnie z moimi wywodami poprzednimi, że właśnie brak propagandowej tendencji w Ludziach spod żagli jest propagandową zaletą tej książki, przy czym w sądzie tym odosobniony nie jestem:

Książka Karczewskiej jest opowieścią (...) tym szczęśliwszą, że pozbawioną taniej propagandowości.
(St. W. Balicki, As, 22.VIII.37)

Ludzie spod żagli spełniają chyba najlepiej z ostatnich wydawnictw marynistycznych rolę propagandową. (...) Dla marynistów książka Karczewskiej może się stać doskonałym przykładem, świadczącym, że w literaturze najlepszą propagandę spełniają utwory wyróżniające się walorem artystycznym. (H. Domiński, Pion, 1.VII.37)

Sam zresztą Jesionowski tak pisał o Ludziach spod żagli w Kulturze (25.VII.37):

Przy naszym ubóstwie w literaturze marynistycznej łatwo popaść było można w pokusę stworzenia piły patriotycznej, patosowej i koturnowej, tej pokusy jednak uniknęła autorka szczęśliwie.

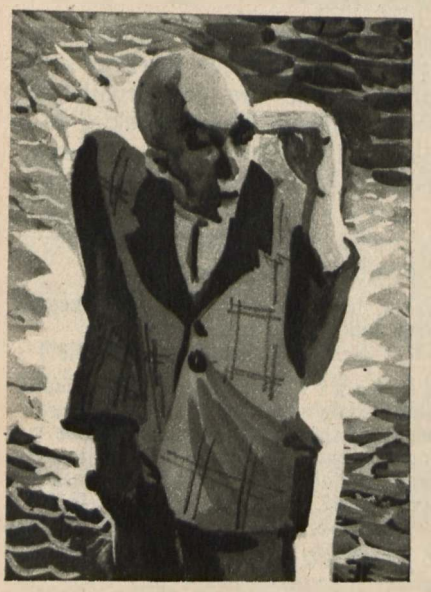
Zrozumiałe, że taka opinia musi denerwować t. zw. przysięgłych marynistów, którzy za cel swej twórczości postawili sobie głównie propagandę morską. J. B. Rychliński np. pyta (Polska Zbrojna, 15.VI.37): „...w jakiej płaszczyźnie ujmować książkę p. Karczewskiej", czy m. in. pod kątem widzenia „propagandy i zadań Polski?" — I odpowiada sam sobie: „Chyba nie".

W ogóle, jeśli chodzi o beletrystykę morską, brak tendencji propagandowej w utworze wydaje się być wprost jakimś straszakiem (istotnie: zastraszającym) dla ludzi pióra. Pewien, kiepski zresztą, utwór osnuty na tle środowiska marynarskiego, nadesłany na konkurs literacki, zyskał pochlebną ocenę jury i... taki dodatek: „Świetną propagandę morza psuje nędza twardego życia i smutny los końcowy bohaterów..."

„Bohaterski okres literatury marynistycznej zamknął się w r. 1928 cyklem nowel St. M. Salińskiego pod tyt. Opowieści morskie" — stwierdza J. B. Rychliński. Zmienić tu należy: Saliński swymi Opowieściami morskimi nie zamknął tego bohaterskiego okresu, ale przeciwnie, otworzył go, gdyż do czasów ostatnich nie było, prócz książki Salińskiego, żadnej innej pełnowartościowej pozycji marynistycznej w naszej beletrystyce. Opowieści morskie, to do niedawna jedyna prawdziwie dobra, o istotnej wartości artystycznej, książka z zakresu beletrystyki morskiej — i rzecz charakterystyczna, w przeciwieństwie do wielu innych książek morskich — wyjątkowo pozbawiona jest urzędowego szablonu morskiej propagandy, a przez to właśnie bardziej pociągająca, bardziej ciekawa, bardziej pouczająca, bardziej — właśnie propagandowa.

ZBIGNIEW JASIŃSKI

# Wielki dzień Otręby



Po południu wiatr wzmógł się, długie, potężne fale szły ku brzegom, pokryte białymi płatami pian, zielone i przejrzyste pod słońcem. Łamały się, grzmot uporczywy rozlegał się w piaszczystym pustkowiu, uderzał o urwiska Jastrzębiej Góry. Na wilgotnym piasku syczały rozlane, srebrne płaty wody i uchodziły w morze.

Otręba zstępował wąwozem z urwisk. W ukośnych promieniach słonecznych czarna sylwetka podrygiwała groteskowo, chwiały się zwieszone po bokach ręce długie i chude, podobne obdartym z piór, osmalonym ptasim skrzydłom. W tej koszlawej, garbatej sylwetce była nędza, nędza brzydoty, godna nie litości, a gniewu.

Przystanął i patrzył. Piaszczysta łacha plaży ciągnęła się w dal pod ścianami urwiska, pokrytego rdzawymi i czerwonymi liśćmi krzewów. Jaskrawo płonęły w słońcu, powlekającym ściany, jarzącym się blaszano w szybach domów na szczycie. Wielkie płaty cieni leżały na piasku i w załamaniach urwisk. Pusto i smutno. Jesień. Dokonywała się przed oczami Otręby nad tym szumem zielonawym i głębokim, idącym, jak głos spod świata. Dzień, jak tyle innych, ważył się i pochylał ku zmierzchowi, za kilka godzin cienie nocy powstaną na morzu, sine cienie niesione ku brzegom z pustki, której objąć, ani zrozumieć nie sposób.

Zeszedł na dół. Kroczył po piasku mały, garbaty, wątły, stopy osuwały się i grzęzły w sypkiej bieli drobnych ziarn. Ubrany był w czarny garnitur, zmięty i wyświechtany i w czarne, lśniące buciki. Głowę miał odkrytą, duża i nieforemna chwiała się w chodzie, pokrywały ją rzadkie, ciemne włosy, pozlepiane pasmami. Przeświecała spod nich różowa czaszka. Wielki garb przygniatał Otrębę, wginał szczupłą pierś.

Pusto, wszędzie pusto. Wybrał głaz jakiś i siadł. Wsłuchiwał się w świst wiatru, chłodne powiewy muskały czoło i rozstrzępiały włosy. Błyskały w słońcu białe skrzydła mew, śmigających w stromych lotach, to znów ukosami tnących przestrzeń nisko nad wodą. Otręba położył dłonie na kolanach, chude, żółtawe dłonie o powyszczerbianych paznogciach. Mankiety brudnej koszuli wyłaziły z za krótkich rękawów marynarki. Na szyi zmięty kołnierzyk i włóczkowy, czarny krawat zaciśnięty w mały węzeł.

Otręba oddychał ciężko. Jego oczy niebieskawe i wyblakłe, o pokornym wyrazie, utkwione były nieruchomo w morzu. Blada twarz, której nie chciało zabarwić morskie słońce ni wiatr, miała zapadłe policzki i skronie, ostry podbródek i wąskie usta, o sinawych wargach. Nos był cienki, długi, piękny w rysunku.

Przed kilku miesiącami Otręba przyjechał tu na wybrzeże. Pragnął oddychać, poprostu oddychać, a pragnienie to przeradzało się w pasję, w głód, który nasycić mogła jedynie ogromna, wolna przestrzeń morza. Ciało Otręby wysuszone w skwarze ciasnych wielkomiejskich uliczek, pragnęło wilgoci, jak pragnie jej usychająca roślina, czy rzucona pod palące promienie słoneczne dżdżownica.

Pewnego wieczoru, w początkach lata, gdy nad czarnymi dachami Starego Miasta ukazał się biały księżyc, posrebrzył dachy, naświetlił niebo, wydłużył cienie domów na suchym bruku, Stefan Otręba pomyślał pierwszy raz o morzu. Nie widział go nigdy, lecz wiedział, że musi być chłodne i przestrzenne, jak granatowe niebo w górze, niebo, w które żaden człowiek nie skoczy ze skwaru cuchnącej ulicy, sprasowanej mrocznymi murami domów.

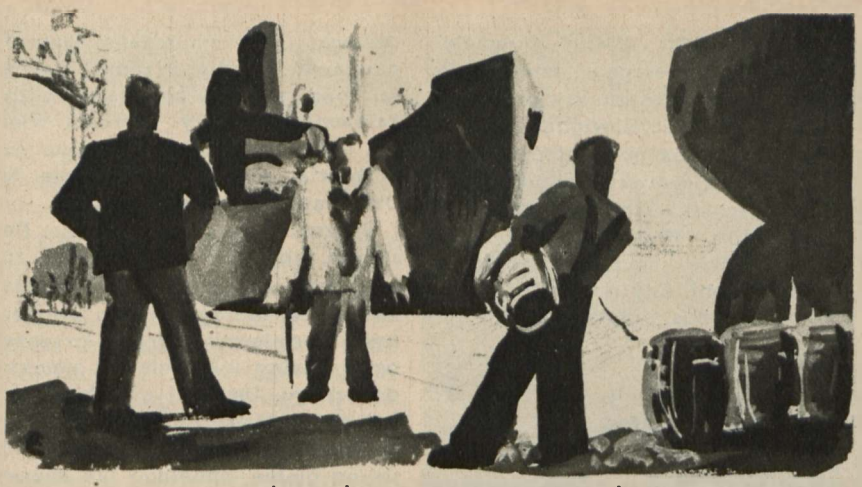
Otręba był szewcem. Zgięty nad stolikiem, w bezustannej pracy, nieraz aż do chwili, gdy ołowiany świt wstępował pierwszym przejaśnieniem, odblaskiem niebieskawym na niebo nad dachami, chwytał mizerne szczypty powietrza, nasiąkłego zatęchłą wonią łojówek i skóry. Nie było katastrofy, która by zmiotła go nagłym uderzeniem z powierzchni życia, a powolnemu zbliżaniu się śmierci broni się najlichsze stworzenie. Więc i on się bronił. Wydobywał z życia to, co mógł wydobyć ułomnym ciałem. Osaczały go co dzień i co noc poczerniałe, okopcone ściany sutereny, zimą pełne gęstego chłodu, latem duszne, ssące każdy oddech.

Tego wieczoru, upalnego, jak kilka innych już minionych, Otręba chodził w swej suterenie od ściany do ściany ogarnięty nagłą nienawiścią do miasta. Samotny był, nikomu niepotrzebny, na jego ruchy codzienne, ruchy dławionego zwierzęcia, nikt nie patrzył z miłością i obawą. Mogłyby ustać, lub trwać dalej, wszystko jedno. „Zupełne „wszystko jedno" jest już bólem" — myślał, oblany strugami potu. Ciekły po jego bladych policzkach i skroniach, sączyły się z ciała przejętego słabością.

W parę dni później wyjechał nad morze. Znalazł izbę u rybaka w Jastrzębiej Górze, miejscowość ta podobała mu się najbardziej. Miał trochę oszczędności, mógł zresztą zarabiać i tutaj, nie było potrzeby wracać do Warszawy. Pierwszą noc przesiedział na skraju urwiska, wpatrzony w ciemność dali, w wodę połyskującą pod księżycowym blaskiem. Oddychał głęboko i chciwie, jak zgonione zwierzę. Błogosławiony był ten oddech. I tu na skraju dali doczekał się płomiennego świtu.

Otręba podniósł dłonie z kolan, obejrzał pokłute palce i rozmyślał dalej. Szum morza napływał, napływał nieustannie. O, już dawno przestał wystarczać sam oddech. Ciągnęła ku sobie przestrzeń wodna, w dni pogody lśniąca metalicznymi połyskami, płaska pod bezchmurnym niebem. Jaśniały w niej pasy przejrzystej zieloności i smugi szafirowe. Urzekała Otrębę ta sama przestrzeń stalowo - szara, nadpływająca ciężkimi zwałami wody, sieczona deszczem, łamiącym się nad nią, jak setki szklistych strun.

Ilekroć na uroczyskach przestrzeni rozpoczynał się pożar wieczorny, opadający w wodę płatami rozżarzonej miedzi, Otręba stawał w pustce nad urwiskami i patrzył, wyprostowany jak mógł najbar-



...nawiązywał rozmowy z marynarzami

dziej. Czasem daleki żagiel sunął na widnokręgu, złocił się w poświacie i odpływał, odpływał, jak biały duch wieczystej wędrówki. Liliowe skrzydła wieczoru obejmowały niebo, słaniały się nad tymi wszystkimi niewidzialnymi drogami znikających statków, drogami, myślał Otręba, których nigdy mi nie będzie dane poznać. Gdybyż mógł żyć inaczej. Tak, jak ci żeglarze, włóczędzy z najdalszych szlaków, ludzie o szorstkich brązowych twarzach, muskularnych ramionach, młodych torsach. W myślach tych zanikało szczęście pracowania w przestronnej izbie, wypełnionej szumem zciszonym fal. Pojawiało się przekleństwo ciała.

Będąc w Gdyni nawiązywał rozmowy z marynarzami. Żartem pytał, czy tacy jak on mogą się zaciągnąć na statki w jakimkolwiek charakterze. Za całą odpowiedź wybuchali śmiechem i klepali go po garbie z szyderstwem, lub upakarzającą litością. Zrozumiał wówczas znaczenie swego ciała tak dobrze, jak nigdy przedtem.

Przez jakiś czas wynajmował łódź od rybaka i pływał godzinami całymi po morzu. Dawało to złudzenie podróży. Zdejmował koszulę, słońce paliło garb, szyję, chude ramiona, zapadłą pierś, wiatr owiewał chłodnymi, niewidzialnymi płachtami jedwabiu. Otręba łudził się, że jest silny i prosty. Pragnął nie wracać do brzegu, płynąć dalej i dalej w morze, lecz zawracał go lęk, zmuszał do powrotu na ląd. Przez jakiś czas Otręba pływał także na połów z rybakami, brali go chętnie, przynosił szczęście. Gdy powracali, rozpoczynała się jego tragedia, przejmował go gniew i smutek na widok linii brzegu. Zaniechał wreszcie wszystkich wypraw.

Tak płynął czas, aż nadeszła jesień. Nic się nie miało zmienić, nic nowego rozpocząć. Otręba siedząc na kamieniu przymknął na chwilę oczy. Rozważał swoją dolę, głęboko i mądrze. Budował, odnawiał starannie najmocniejsze wspomnienia. Oto kiedyś siedząc na tym samym kamieniu zobaczył smukłą dziewczynę. Opalona na brąz słońcem lata, miała gęste, krótko obcięte włosy, złotawego koloru, fiołkowe oczy i zmysłowe usta. Przeszła gibka, piękna, w białym kostiumie kąpielowym. Widywał ją często i mijał zachwyconym, a pokornym wzrokiem. Ileż urody kryć może i objawić ludzkie ciało.

Pewnego dnia zobaczył ją idącą z towarzyszem. Młody człowiek, wyższy od niej o głowę, rozrośnięty w ramionach, wąski w pasie. Ręce jego, lśniący brązowy tors, plecy, nogi, były muskularne, drżały mięśniami, pełzającymi pod gładką skórą. Niebieskiego koloru przepaska obciskała biodra. Dziewczyna ubrana była w swój zwykły kostium kąpielowy z białej wełny, obnażający ramiona i plecy. Płowe, lśniące włosy mężczyzny były krótko ostrzyżone nad wygolonym karkiem. Gdy mijali Otrębę usłyszał, jak dziewczyna powiedziała dosyć głośno.

— Wstrętny garbus. Przygląda mi się natarczywie, ile razy przechodzę.

Towarzysz wzruszył z pogardą ramionami. Przystanął, obejrzał się. Twarde spojrzenie jego ciemnych oczu napotkało wzrok Otręby. Powiedział krótko:

— Pokraka.

Przeszli. Otręba usłyszał te słowa, lecz nie mógł oderwać spojrzenia od dziewczyny. Było to niezbyt dawno, może dwa, może trzy tygodnie temu. Czy nie wszystko jedno? Szeroki oddech nie wyprostuje ramion, nie wystarcza, by zmienić ciało, nie można się od ciała odczepić. Drogi siły, drogi do nieznanych portów, miast, wybrzeży pozostają zamknięte. Mógł próbować zakraść się na jakiś okręt, odpływający w dalszą podróż, lecz nie o to przecież chodziło. Należeć do klanu, do klanu ludzi walczących z morzem, wydanych jego burzom i spokojom, żeglujących dla nasycenia i odnawiania, ciągłego odnawiania surowej, przestrzennej tęsknoty.

Otworzył oczy. Na zielonawo-szarej płaszczyźnie ukazał się biały, lśniący statek, płynął pod wszystkimi żaglami. Otręba poznał go. Zwiedzał go kiedyś z nabożeństwem. Krążył, niski, garbaty, słaby pod sieciami grubych lin, u stóp wyniosłych masztów. Wychylał się za burty, o które pluskała spokojna fala portu. Tak, to był ten sam statek. Wówczas żagle miał zwinięte, wypruty z nich wiatr gnał, poświstując nad wodą, ten sam wiatr, co teraz uwięziony posuwał statek w oddal.

Nad wieczorem mgły zasnuły morską przestrzeń, słońce sączyło ukośne blaski poprzez opary, podobne siwym dymom, chłodne i postrzępione. Czerniały na bieli piasku czółna i sieci rybackie, spoczywające po połowie. Spoczynek

Wstrętny garbus. Przygląda mi się natarczywie...

świata. Spokojny smutek unosił się nad pustkowiem. Rozścielony na urwiskach w łagodnym zmierzchaniu barw jesiennych, w żółtych i czerwonych liściach, więdnących pod pasmami mgły rozwłóczonej wiatrem z morza. Płynęła obok urwisk w jedwabistych, lekkich smugach. Wiatr dął coraz mocniej. Był to moment, kiedy w Otrębie wyzwalać się zaczęła siła, na którą czekał już dawno. Siła ostatecznego potępienia swego ułomnego ciała. Siła nienawiści. Siedząc na kamieniu dotykał swych chudych ramion i nóg, nienawidzącym wzrokiem oglądał drżące dłonie. Ach, tak, to był właśnie on. Jego ciało bezużyteczne i wykoszlawione, pokraczne i garbate, co nigdy nie będzie mogło rozgiąć się w młodym ruchu, rozprężyć dowoli, wleźć na maszt, na szczyt najwyższy, tonący w słońcu i wietrze. Co nigdy nie będzie mogło brązowe i śmigłe płynąć w morzu. Nie mogła go nawiedzić miłość ludzka, ani zmysłowa pieszczota. Nie dla niego są włóczęgi dalekie, zapadła pierś nie wytrzyma trudu walki. Dzień po dniu, szare i jednostajne wypruwać będą z ciała tego coraz więcej nitek życia, aż zmaleje i skurczy się w starości.

We mgle rozległ się nagle żałosny, przeciągły głos, ni to śpiew, ni to nawoływanie pustelnicze. Śpiewająca boja. Otręba wstał. Zmyć z siebie hańbę ciała, zmyć co prędzej. Zielone, chłodne płomienie głębiny opalą go z niego, jak z uschłego chwastu.

Podszedł ku morzu. Srebrzyste płaty wody raz po raz rozlewały się po mokrym, twardo ubitym piasku. Białe kamyki, płaskie, wygładzone wodą ze wszystkich chropowatości i garbów. Oczyścić ciało, znienawidzone, tknięte brzydotą, jak trądem, obmyć je w wielkiej wodzie, przesyconej czarem przestrzeni, czystej i nadludzkiej. Wyrosnąć poza ciało, odrzucić je, niby łachman. Niech go zedrze morze, jak skorupę błota, z człowieczeństwa. Niech wybieli, wyrzeźbi spod ciała, spod jego fałszu, spod jego pozoru, prawdziwego Stefana Otrębę, smukłego człowieka o prostych i muskularnych barkach, płowych włosach i brązowej twarzy. Człowieka morza, włóczęgę z dalekich dróg, co teraz tonęły we mgle, człowieka, którego tłumiła dotąd powłoka garbusa.

Głos boi nawoływał posępnie. Snuł się, zrodzony z pustki, po pustkowiu piaszczystego wybrzeża u stóp jesiennych urwisk potężniejących o zmierzchu, muskanych mgłą. Iść dalej to znaczy przezwyciężyć samotność, dźwignąć się ponad nią. Otręba postąpił parę kroków, piasek usuwał się pod butami, srebrzysta, kipiąca woda zalewała stopy. Przystanął i obejrzał się. Wysokie, smutne urwisko w złocie jesieni. Czy nie doleci stamtąd żaden głos wołający go ku życiu?

Wchodził w wodę głębiej i głębiej. Nagłym rzutem zwaliła go z nóg fala, gdy jeszcze po kolana był zanurzony. Dźwignął się, kaszlał napół uduszony, wypluwał wodę. Złapawszy oddech szedł dalej. Nad ołowianymi, spienionymi wałami toczących się fal podskakiwał czarniawy, śmiesznie rozczapierzony. Odpychany, zataczał się. Zaciskał zęby, z twarzą natchnioną, z płomieniem w oczach parł w morze, pędem zdobywczym a wściekłym. We mgle zagubiona śpiewała i cichła boja. Morze huczało, kłębiło się w okół dziwacznej zjawy garbatego człowieka, wzbierały przed nim fale, zwalały z nóg, wlekły ku brzegowi, jak pień zmurszałego drzewa. „Jak zmurszałe drzewo" powtarzał zajadle. Przedarł się dalej, pod słonymi chlustami wody, zalewającymi oczy. Wyrosła wielka fala, uniósł się jakoś na jej grzbiecie, nie ta, jeszcze nie ta. Dziewiąta bywa największa.

Odrzuciło go dalej w morze. Dostrzegł jak toczy się ku niemu, rośnie, wzbiera ogromny wał wodny. Zbliża się, olbrzymieje do potwornych rozmiarów. Otrębę przeszył ostry, zimny lęk. Uciekać, uciekać do brzegu. Usłyszał głos konający boi, szum wiatru i nagle runęła nań ciężka masa wodna, zgarnęła, zmiotła na głębię, zmiętego jak czarny łachman. Pogrążył się i wypłynął. Dostrzegł ostatnim spojrzeniem rozkołysane straszliwe fale, góry wody walące się ze wszystkich stron. „Sztorm" błysnęła myśl. Zgasła. Szum napełnił głowę, zdawał się rozsadzać ją od wewnątrz. Uderzyły potężne dzwonne młoty i zcichły. Ogarnęły go zielone tonie wody, grzmiały w potwornym bulgocie, stawały się coraz jaśniejsze, rozżarzały się aż do białości. Pękł blask, zakołysały Otrębą mroczne, zimne głębiny.

W parę dni później jakiś dwumasztowy szkuner płynął nocą. Srebrne metaliczne smugi księżyca połyskiwały na wodzie, poza ich obrębem ciemna, ponura toń. Wachtowy wychylony lekko przez burtę zaczął gwizdać piosenkę jakąś i urwał. Na blasku księżycowym czarny tłumok, chybocący się z ruchem fal. Patrzył sekundę, nie mogło być wątpliwości, zamajaczyła biała twarz. Skoczył do sternika.

Po kilkunastu minutach wyłowiono zwłoki. Gdy leżały na pokładzie, czarne, zwinięte, namokłe, jeden z marynarzy pokręcił głową.

„Garbus" — rzekł zdziwionym tonem.

JULIUSZ ZNANIECKI

... dwumasztowy szkuner płynął nocą

# SPRAWY KOLONIALNE

W dniu 5.II b. r. został ogłoszony raport byłego premiera belgijskiego van Zeelanda.

Raport van Zeelanda zawiera propozycje co do środków naprawy międzynarodowej sytuacji ekonomicznej i finansowej w oparciu o międzynarodowy pakt gospodarczy. Część tego raportu jest poświęcona specjalnie kwestii kolonialnej, co szerzej omówiliśmy w artykule zamieszczonym w tym numerze p. t. „Raport van Zeelanda a kolonie".

Wszystkie ważniejsze stwierdzenia i zalecenia raportu van Zeelanda były już od dłuższego czasu przed opublikowaniem znane, tak że prasa omawiała je w licznych artykułach. Ogólnie podkreśla się, że raport ten, jak wszelkie tego rodzaju olbrzymie projekty, zmierzające do pogodzenia wielu różnorodnych, często przeciwnych interesów — pozostaje w obrębie sugestyj ogólnikowych. „Agence Economique et Financière" omawiając powyższy raport, powstrzymuje się od krytyki — nie wyraża jednak wiary w jego praktyczną wartość.

W tym samym duchu pisze „l'Information": „Van Zeeland miał przed sobą dwie drogi: albo zredagować raport stwierdzający, że nic się nie da zrobić, albo raport, którego sugestie ekonomiczne oparte są na duchu współpracy wszystkich wielkich narodów. Nie czyniąc nic świat popada w niebezpieczeństwo sytuacji bez wyjścia. Lepiej podjąć wysiłek dobrej woli: realizacja zależy od współpracy czynników kierujących losami państw".

W Belgii liberalna „La Gazette" stwierdza, że van Zeeland popełnił zasadniczy błąd w opracowywanym sprawozdaniu. Postanowił on bowiem nie dotykać politycznej strony zagadnienia, wobec czego dał swej pracy charakter akademicki. Sprawozdanie może ew. zainteresować ekonomistów, ale nic praktycznie nie rozwiąże.

Poza tym pismo wyraża obawę, że van Zeeland twierdząc, że wszystkie narody mają prawo do słońca Afryki, stwarza argument, który kiedyś może być użyty przeciwko Belgii.

„Libre Belgique" podnosi, że sprawozdanie van Zeelanda zadało kłam wszczętej kampanii prasowej, jakoby były premier nosił się z zamiarem oddania Konga Belgijskiego do eksploatacji międzynarodowej. W sprawozdaniu swoim przeciwnie van Zeeland sugeruje, ażeby zasada wolności handlowej kolonii belgijskiej posłużyła za wzór dla innych kolonij.

Drzewo kauczukowe

●

W przeciągu ostatnich kilkudziesięciu lat istniało w Holandii przekonanie, iż najlepszą obroną dla jej kolonii w Indyjskim Archipelagu, łatwo dostępnej od strony oceanu, jest hegemonia Anglii na morzu i że najsilniejszymi twierdzami Indii Holenderskich są Hong-Kong i Singapore. Osłabienie prestige'u Anglii na Morzu Śródziemnym, w Afryce i na Dalekim Wschodzie było dla Holandii wielkim rozczarowaniem.

Prasa holenderska podkreśla fakt, iż mocarstwa anglo-saskie poniosły w ostatnich miesiącach w Chinach olbrzymie straty, a skoro nie wystąpiły aktywnie w obronie swoich interesów w Chinach, to tym bardziej Holandia nie może liczyć na poparcie tych mocarstw dla obrony znacznie mniejszych ich interesów w Indiach Holenderskich.

Opinia całego społeczeństwa holenderskiego domaga się, wobec tak niepewnej sytuacji, zwiększenia środków obronnych, oraz unikania wszelkich tarć z Japonią. Energicznie tłumiony jest w Indiach Holenderskich każdy objaw bojkotu, skierowany przeciwko Japonii, gdyż mocarstwo to nie tylko jest niebezpieczne dla Holandii, ale również potrzebne jej, jako odbiorca produktów z Indii Holenderskich.

●

W związku z ostatnią sesją Rady Ligi Narodów, zagadnienie kolonij niemieckich stało się na nowo aktualne. W prasie niemieckiej widzi się nową serię artykułów na tematy kolonialne.

W Monachium prezes Reichskolonialbundu, gen. von Epp wygłosił wielkie przemówienie, w którym stanowczo domagał się kolonij dla Niemiec. Według mówcy zagadnienie odzyskania kolonij przez Niemcy wchodzi obecnie w nowe stadium.

Gen. von Epp przeciwstawia się projektom globalnego rozwiązania kwestii kolonialnej w ramach Ligi Narodów, bądź też poza nią. Rozwiązanie to nie byłoby korzystne dla Niemiec. Gen. von Epp stwierdza, że nastąpić musi akt, który by jasno wykazał, że zasady traktatu wersalskiego zostały odrzucone. Rozwiązanie sprawy kolonialnej nastąpić musi na podstawie równouprawnienia.

●

Kwestia osadnictwa białego w Kongo coraz częściej jest omawiana na łamach prasy belgijskiej. Jak donosi „Indépendance Belge" z 5. II. 38 r. opinia publiczna jest nastawiona przychylnie

Indochiny — ulica w Hanoi

dla osadnictwa w Kongo, gdyż widzi w nim możliwość zaspokojenia potrzeb emigracyjnych Belgii „najbardziej przeludnionego kraju w Europie", jak pisze wymieniony dziennik.

Dla rozpatrzenia sprawy białej kolonizacji w Kongo odbył się już jeden kongres w Namur. Kongres ten, jakkolwiek nie powziął jeszcze żadnych decyzyj definitywnych, spowodował jednak reakcję w ośrodkach zainteresowanych. W Elisabethville został stworzony stały sekretariat dla zajęcia się sprawami kolonizacji, a w Belgii działają organizacje podobne. W celu przestudiowania tego zagadnienia i ustalenia planu działania na przyszłość ma się odbyć w roku bieżącym koło Wielkiejnocy drugi kongres w Ostendzie.

●

Jak donosi pismo „Les Annales Coloniales" z dn. 24.I br. udział kolonii francuskich w wydatkach wojskowych metropolii i w kosztach lotnictwa wojskowego w koloniach został ustalony na rok 1938 na 44.423.000 fr., z czego przypada na: Indochiny 35.298.000 fr., Afryka Zach. — 4.879.000 fr., Madagaskar — 3.218.000 fr., Martynika — 3.423.000 fr., Gwadelupa — 393.400 fr. i Réunion — 290.000 fr.

●

W maju br. zostanie otwarta w Glasgow Wielka Wystawa Imperialna. Będzie to jedna z największych tego rodzaju wystaw od czasu wystawy w Wembley i ściągnie zapewne wielkie rzesze zwiedzających.

Przygotowania do wystawy, na której będzie reprezentowane całe Imperium są już w całej pełni.

●

Jak donosi pismo „West Africa" z dn. 8.I br. gospodarcza sytuacja Liberii wykazała w roku ubiegłym znaczne polepszenie.

Sprawozdanie złożone przez Prezydenta Liberii Barclay'a Parlamentowi, wskazuje, że Liberia podobnie jak całe Zachodnie Wybrzeże Afryki odczuwa coraz lepszą koniunkturę handlową.

Obroty handlowe w 1937 r. były większe o blisko 60% od obrotów w r. 1936, a eksport w 1937 r. osiągnął cyfrę niespotykaną w ciągu ostatnich 10 lat.

●

Z inicjatywy Instytutu Kolonialnego w Le Havre powstała stacja badawcza dla kawy. Francja stara się obecnie poprzeć wywóz kawy z kolonij francuskich. Stacja badawcza ma za zadanie nie tylko udzielać porad technicznych plantatorom, ale i wyjaśniać producentom i handlowcom życzenia i skargi konsumentów. Poza tym do zakresu prac stacji należy zwalczanie szkodników kawy. Kawa z Północnej Afryki znajduje się już na rynku francuskim, jednak mimo swej niskiej ceny nie cieszy się popytem.

●

Francuski Instytut Kolonialny zwrócił się do całego społeczeństwa francuskiego z apelem, nawołując do natychmiastowego rozpoczęcia intensywnej akcji dla przekonania zarówno szerokich mas jak i elity społeczeństwa o tej niezbitej prawdzie, że jakiekolwiek ustępstwo uczynione żądaniom kolonialnym Niemiec, jest równoznaczne z dostarczaniem im najgroźniejszych środków do rozpoczęcia wojny.

Apel ten jest podpisany przez szereg poważnych osobistości Francji — z gen. Gouraud, senatorem Bérenger, admirałem Lacaze — na czele.

●

Istniejąca we Francji komisja badawcza terytoriów zamorskich, wydała niedawno pierwszy raport, dotyczący zaopatrzenia żywnościowego tubylców, która to sprawa stanowi jedno z zasadniczych zagadnień natury społecznej, którymi zajmuje się wyżej wymieniona organizacja.

Lokalne władze administracyjne przedsięwzięły już kroki, celem zwalczania klęsk głodowych spowodowanych suszą, powodziami, cyklonami, wybuchami wulkanicznymi itp.

Z drugiej strony przedsięwzięto energiczne środki, ażeby zapobiec głodowi w okresie przednówka.

Komitet rozesłał ankietę do władz administracyjnych poszczególnych kolonij, do specjalistów rolników, lekarzy, kupców itp. celem zebrania materiału dla opracowania skutecznego planu i jak najpraktyczniejszych środków, dla polepszenia losu ludności tubylczej.

●

Pisma polskie w Paranie podają tekst dekretu rządu parańskiego regulującego sprawy nauczania.

Rząd parański wydał już jeden taki dekret w dn. 19.XII ub. r. Dekret z dn. 10.I br. nie jest dekretem uzupełniającym, lecz dekretem zupełnie nowym, którego zastosowanie spowoduje prawdopodobnie zamknięcie wszystkich prawie prywatnych szkół polskich w Paranie. „Gazeta Polska" wychodząca w Kurytybie zamieściła artykuł wstępny, w którym daje obraz zasług polskiej inicjatywy prywatnej na terenie szkolnictwa i tępienia analfabetyzmu w Brazylii.

Społeczeństwo polskie w Brazylii oczekuje z wielkim zainteresowaniem dalszego rozwoju sprawy szkolnej. Okres wakacyjny będzie wykorzystany tak przez władze państwowe jak i przez kierownictwo szkół prywatnych, jakich jest w Paranie większość, dla ustalenia wzajemnych stosunków.

# Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

**Włochy.** Program morski na rok 1938 przewiduje budowę dwóch nowych pancerników „Roma" i „Impero" po 35.000 ton, 12 kontrtorpedowców i znacznej, lecz bliżej nieokreślonej ilości okrętów podwodnych.

Półurzędowe wydawnictwa stwierdzają, że w roku 1941 skład floty włoskiej będzie następujący: 4 pancerniki po 35.000 ton i 4 zmodernizowane po 24.000 ton typu „Cavour", 7 krążowników po 10.000 ton i 12 po 5.000 — 8.000 ton, 12 superkontrtorpedowców o wyporności ponad 2.000 ton, 44 kontrtorpedowce i 32 torpedowce, oraz około 200 okrętów podwodnych różnego typu. Łatwo sobie wyobrazić, w jakim stopniu zagrozić to może angielskim liniom komunikacyjnym na Daleki Wschód i jak bardzo zaszachowane zostanie dotychczasowe niepodzielne panowanie Anglii na Morzu Śródziemnym.

**Holandia.** Uchwalony został pięcioletni plan rozbudowy floty, mający podwoić obecny jej stan posiadania. Obejmuje on budowę 1 krążownika typu „De Ruyter" — 6.000 ton i 3 typu „Tromp" po 3.500 ton, 3 kontrtorpedowce po 1.760 ton i 12 po 1.300 ton, 18 okrętów podwodnych różnego typu, 8 stawiaczy min i 12 traulerów. Ponieważ przemysł krajowy nie może podołać takim zamówieniom, część tych okrętów zamówiona zostanie za granicą. W roku bieżącym rozpoczęta zostanie budowa dużego krążownika, 3 kontrtorpedowców, 6 okrętów podwodnych oraz wszystkich stawiaczy min i traulerów.

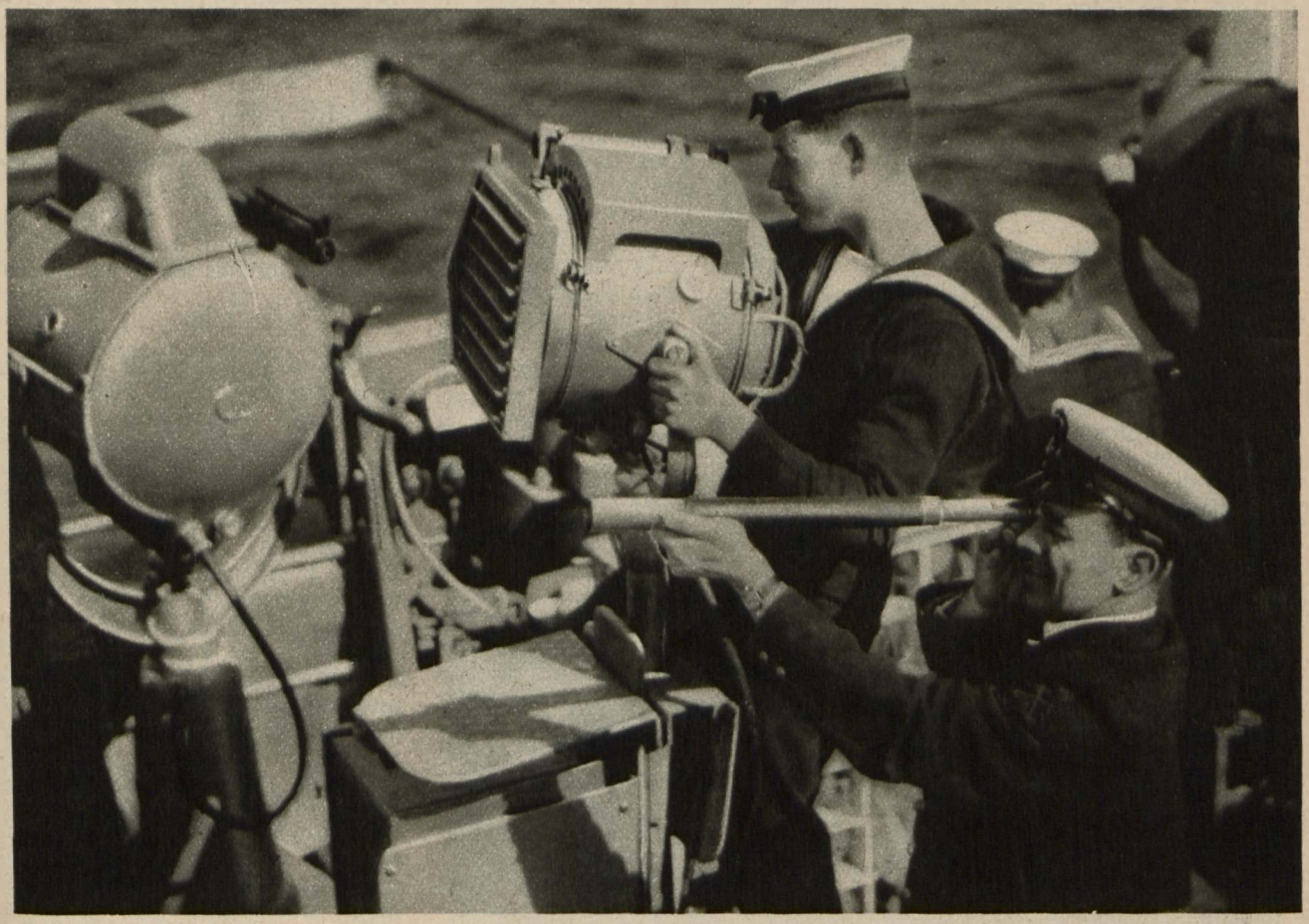
Przyczyną tej rozbudowy jest niewątpliwie imperialistyczna polityka Japonii, poważnie zagrażająca Indiom Holenderskim. Jak wiadomo, Japonia nie posiada ropy i około 80% jej olbrzymiego zapotrzebowania pokrywają posiadłości holenderskie.

**Francja.** W Nantes spuszczono na wodę trauler eskadrowy „Commandant Duboc", pierwszy z serii 4 zamówionych w 1936 r.: 630 ton, 20 węzłów, 2 działa po 100 mm. Nosi on imię oficera marynarki, który w czasie wojny z Chinami w 1885 r. zginął bohatersko, podwożąc szalupą duży ładunek materiału wybuchowego pod okręt nieprzyjacielski.

Stocznia ta otrzymała zamówienie na 4 okręty podwodne po 800/1200 ton „La Favorite", „L'Africaine", „La Créole" i „La Bayadère".

●

W ciągu 1937 r. rozpoczęły kampanię czynną następujące nowe okręty: krążowniki „Marseillaise", „Gloire", „Montcalm", „Georges Leygues" i „Jean-de-Vienne", małe torpedowce „Pomone", „Flore", Melpoméne", „Iphigenie", „Bombarde" i „Poursuivante", okręty podwodne „Sfax", „Agosta", Conquérant", „La Perle", „Le Tonnant", „Beveziers" i „Junon". W Parlamencie poruszona została sprawa zbyt powolnego tempa budowy, spowodowanego ciągłymi zaburzeniami społecznymi i strajkami, przy czym zwrócono uwagę na mierność osiągniętych wyni-



Sygnalizacja reflektorem na angielskim lotniskowcu „Furious"

BIBLIOTEKA UMCS LUBLIN

ków wobec dwóch najgroźniejszych sąsiadów, jakimi są Niemcy i Włochy. Zapowiedziana obecnie przez Szefa Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych militaryzacja ciężkiego przemysłu wojennego zaradzi w dużym stopniu tym niedomaganiom.

**Estonia.** Przed paroma miesiącami uchwalona została kwota około 15 milionów zł na budowę nowych okrętów. Na poczet tej kwoty zamówiono w stoczni w Tallinie 4 torpedowce po 400 ton przystosowane do stawiania min i 3 okręty podwodne po 250/350 ton z wyrzutniami torped, które już się budują w stoczni Vulcan w Abo (Finlandia).

**Anglia.** W ciągu 1937 roku zostały przyjęte i rozpoczęły kampanię czynną następujące okręty: 6 krążowników typu „Southampton" po 9.000 ton, 1 typu „Arethusa" po 5.300 t., 9 kontrtorpedowców po 1.650 ton, 3 okręty podwodne i 3 stawiacze min, oraz znaczna ilość mniejszych jednostek. Na dzień 31 grudnia 1937 w budowie znajdowały się następujące okręty: 5 pancerników po 35.000 ton, 5 lotniskowców po 23.000, 2 krążowniki po 10.000, 3 po 9.000, 5 po 8.000 i 7 po 5.300, 16 kontrtorpedowców po 1.850 ton i 24 po 1.650, 18 okrętów podwodnych po 600 — 1.500, 6 awizo po 1.200, 18 traulerów i eskorterów czyli ogółem 85 okrętów o globalnej wyporności 501.430 ton i wartości około 6½ miliarda złotych.

●

Program morski na 1938/39 obejmuje następujące okręty: 5 pancerników po 35.000 t., 4 — 5 krążowników typu „Fiji" po 8.000, 3 krążowniki typu „Dido" po 5.300, 8 kontrtorpedowców po 1.850 i 8 po 1.650, 6 okrętów podwodnych i szereg jednostek pomocniczych. Będzie on więc nieco większy od obecnej transzy wynoszącej ogółem 226.000 ton. W związku z powyższym konieczne będzie dalsze zwiększenie personelu marynarki, które w obecnym okresie wyniosło 11.000 ludzi.

●

14 lutego odbyła się uroczysta inauguracja bazy morskiej w Hong-Kong, wykonanej kosztem prawie 300 milionów zł. Na uroczystość tę zaproszono Stany Zjednoczone, Francję oraz Holandię. Państwa wyżej wymienione wysłały na tę uroczystość szereg okrętów wojennych różnego typu. Była to więc pewnego rodzaju demonstracja rasy białej przeciw zakusom rasy żółtej.

Przed uroczystościami odbyły się wielkie ćwiczenia z udziałem wszystkich sił morskich na Dalekim Wschodzie oraz specjalnie sprowadzonych licznych formacyj wojska i lotnictwa z pobliskich posiadłości kolonialnych.

●

Ostatnio wodowano kontrtorpedowce po 1.850 ton „Punjabi", „Bedouin" i „Nubian", to jest ostatnie jednostki pierwszej serii typu „plemiona", które mają stworzyć 1-szą i 2-gą flotyllę. Rozpoczęcie kampanii przez pierwsze okręty tego typu spodziewane jest w kwietniu.

Poza tym wodowano okręt hydrograficzny „Franklin" oraz okręt zagrodowy „Barranca".

**Szwecja.** Parlament uchwalił 5-cio letni program rozbudowy floty, przeznaczając rocznie na ten cel 2 miliony funtów. Obejmuje on 3 krążowniki po 8.000 ton z działami 203 mm, 3 pancerniki obrony wybrzeża, 6 kontrtorpedowców, 12 ścigaczy i 1 bazę pływającą dla okrętów podwodnych.

Znamienne są rzekome pertraktacje z Finlandią w sprawie ufortyfikowania Wysp Alandzkich. Wyspy te, które dostały się pod panowanie fińskie po wielkiej wojnie, nie mogą być w zasadzie ufortyfikowane na mocy specjalnej konwencji podpisanej w 1921 roku na skutek interwencji Szwecji, która czuła się zagrożona. Jak widać obawa przed Sowietami zaczyna nabierać mocy, i to jest przyczyną obecnej zmiany nastawienia. Decyzja ugodowa Szwecji i Finlandii nie wystarczy jednak, gdyż konwencję tę podpisało jeszcze 6 innych mocarstw, które również muszą się na tę zmianę zgodzić.

**Z. S. R. R.** Z uwagi na szalone tempo rozbudowy sowieckich morskich sił zbrojnych, postanowiono stworzyć samodzielny Komisariat dla Spraw Marynarki, na szefa którego wyznaczony został Smirnow. Stan rozbudowy nie jest dokładnie znany, wiadomo jedynie, że wszystkie stocznie pracują intensywnie i że znaczna jest ilość nowych okrętów, które wzmocniły flotę w ubiegłym roku.

Budowa jednego, a może nawet i dwóch pancerników, już została rozpoczęta w Stanach Zjednoczonych. Co się zaś tyczy zamówień w stoczniach włoskich, to ostatnio wynikł dość ostry zatarg na skutek zalegania Sowietów w uiszczaniu rat za budowane tam lekkie krążowniki.

**Japonia.** Budżet marynarki na okres 1938-39 wyniesie 677 milionów yen, to jest ¼ całego budżetu Państwa. Nie obejmuje on oczywiście wydatków związanych z wojną z Chinami, na którą w tym okresie przewidziano 3½ miliarda yen na całość sił zbrojnych.

Program morski, jak zwykle, nie został ogłoszony. Wiadomo jedynie, że w grudniu 1937, ogólna wyporność okrętów w budowie wynosiła 294.000 ton.

**Stany Zjednoczone.** Budżet marynarki na okres 1938-39 wyniesie 553 milionów dolarów, to jest nieco więcej aniżeli w obecnym okresie i obejmuje następujący program morski: 2 pancerniki, 2 krążowniki, 8 kontrtorpedowców i 6 okrętów podwodnych. W styczniu jednak Parlament uchwalił dodatkowo kredyty na dalsze 2 pancerniki i 2 krążowniki. Szczegóły co do tych pancerników nie są podane. Admiralicja podkreśliła jednak, że wymiary obecne Kanału Panamskiego pozwalają na przejście okrętów ponad 35.000 ton o odpowiednich kształtach.

Dużo mówi się w ostatnich czasach o budowie drugiego kanału przez Nicaragua, który by dublował tę podstawową komunikację pomiędzy dwoma oceanami, ale obecny budżet nie przewiduje żadnych kwot na cel powyższy.

●

Prezydent Roosevelt rozpoczął akcję zmierzającą do zwiększenia globalnej wyporności floty o 20% w stosunku do granic określonych traktatem waszyngtońskim. Zwróci on się do Parlamentu o przyznanie w tym celu nadzwyczajnych kredytów w wysokości 1 miliarda dolarów, przy czym program ten objąłby następujące okręty: 3 pancerniki, 2 lotniskowce, 8 krążowników, 25 kontrtorpedowców, 9 okrętów podwodnych oraz 1.000 nowych samolotów dla lotnictwa morskiego.

Projekt tego rozporządzenia, które zostanie przedłożone Parlamentowi w ciągu najbliższych tygodni, przewiduje, że Prezydent St. Zjednoczonych będzie mógł wstrzymać jego wykonanie, o ile podpisany zostanie jakikolwiek układ rozbrojeniowy.

# Konieczna odpowiedź

W „der Danziger Vorposten", który nosi w nagłówku tytuł dodatkowy „Zurück zum Reich" (z powrotem do Niemiec) ukazał się ostatnio artykuł będący bezprzykładną napaścią na LMK z powodu jej stanowiska w sprawach gdańskich.

Nie pierwsza to zaczepka ze strony organu stronnictwa rządzącego dzisiaj w Gdańsku, którego niezadowolenie jest dla nas równie pochlebne jak zrozumiałe.

Toteż zachowywalibyśmy w dalszym ciągu dotychczasową postawę, właściwą wobec tego rodzaju wystąpień.

Tym razem jednak milczenie nasze mogłoby być źle zrozumiane. I dlatego musimy wyjaśnić „der Danziger Vorposten", że LMK jest organizacją społeczną, najzupełniej i od nikogo niezależną, nie pobierającą żadnych subsydiów od władz państwowych i utrzymującą się wyłącznie ze składek ¾ miliona swych członków, którzy jednomyślnie są zdania, że Gdańsk obowiązany jest w ramach istniejących traktatów stanowić niczym nie skrępowany dostęp Polski do morza.

Rozumiemy, że taki pogląd nie odpowiada stronnictwu, którego hasłem na terenie Wolnego Miasta jest „Zurück zum Reich".

I rozumiemy równie dobrze, że „der Danziger Vorposten" nie może pojąć, iż są na świecie kraje, w których istnieje opinia publiczna, patriotyczna, ofiarna i jednomyślna.

W każdym razie, usiłowanie przeciwstawienia opinii tej, polityce, prowadzonej przez powołane do tego czynniki urzędowe, do których LMK żywi zaufanie jest ze strony „der Danziger Vorposten" usiłowaniem mieszania się do naszych spraw wewnętrznych i musi być uznane za wystąpienie, świadczące o zupełnym braku poczucia miary, taktu i przyzwoitości.

Sądzimy, że zwalnia nas to od wchodzenia w szczegóły tego wystąpienia, któremu z prawdziwym ubolewaniem udzielamy jedynie odpowiedzi koniecznej.

# Z ŻYCIA ORGANIZACJI

*Dnia 2 lutego 1938 r. zmarł ś. p. Stefan Smólski, członek Rady Głównej— v.-prezes Zarządu Okręgowego LMK w Lublinie.*

*Ubył z szeregów Ligi Morskiej i Kolonialnej człowiek nieprzeciętnej miary, niestrudzony w pracy i pełen wiary w urzeczywistnienie naszych dążeń morskich i kolonialnych. Jako v.-prezes Zarządu Okręgowego LMK w Lublinie przyczynił się w dużym stopniu do wydźwignięcia Okręgu Lubelskiego do rzędu najżywotniejszych ogniw LMK.*

●

Dnia 27 lutego odbyło się posiedzenie Rady Głównej LMK. Przedmiotem obrad były w pierwszym rzędzie sprawy budżetowe; Zarząd Główny złożył sprawozdanie z działalności programowej i finansowej i przedłożył do zatwierdzenia uchwały zebrania połączonych prezydiów, które odbyło się pod przewodnictwem gen. broni K. Sosnkowskiego. Ożywiona dyskusja, nacechowana troską o sprawy LMK, wykazała zgodność działania z programowymi założeniami i duży postęp w rozwoju organizacyjnym. Sprawozdanie finansowe oraz rzeczowe, jak również preliminarz budżetowy na 1938 r. zostały przez Radę zatwierdzone. Podobnie uchwały połączonych prezydiów zostały przyjęte do zatwierdzającej wiadomości.

●

Z okazji zebrania połączonych prezydiów kontr-admirał J. Świrski nadesłał na ręce gen. broni K. Sosnkowskiego i prezesa Rady Głównej J. Kożuchowskiego podziękowanie dla LMK za ofiarną i owocną działalność w zakresie zbiórki na FOM. Podziękowanie to kończy się znamiennymi słowami: „Te sukcesy sprzęgają Ligę Morską i Kolonialną nierozerwalnie z historią odrodzenia w Polsce siły zbrojnej na morzu".

●

18 Rocznica odzyskania dostępu do morza odezwała się żywym echem w całym kraju. W każdym prawie mieście czy miasteczku organizowano akademie, pochody itp. Cała prasa stołeczna i prowincjonalna zamieszczała artykuły na temat marynarki wojennej oraz rozwoju portu w Gdyni. Radio nadawało specjalne audycje. Szczególnie uroczyście obchodzono tę rocznicę w Gdyni.

Akcja prowadzona z okazji 10 lutego specjalnie wśród młodzieży osiągnęła wyjątkowo pomyślnie rezultaty. Obecnie Wydział Wychowania Morskiego Młodzieży pracuje nad sprawozdaniem i uporządkowaniem tysięcy rezolucyj młodzieży, które obficie napływają do Zarządu Głównego z całej Polski.

●

Pożądanym czynnikiem propagandowym w pracy LMK są wystawy. Okręg Łódzki organizuje w Łodzi wielką wystawę w okresie 20. II. — 15. III, Obwód Łomżyński w Łomży od 20 marca — 4 kwietnia, wreszcie Obwód Nowy Sącz organizuje wystawę dla młodzieży w kwietniu. Akcja organizowania kursów w terenie nabiera coraz to większego znaczenia. Wyniki w pogłębieniu świadomości społeczeństwa co do roli i znaczenia zagadnień morskich i kolonialnych, jak również żywe zainteresowanie społeczeństwa działalnością LMK ujawniają się w stałym wzroście liczby członków i coraz częstszym poruszaniu zagadnień morskich przez prasę.

FOM

DO DNIA 1 LUTEGO 1938 R.
ZEBRANO NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ
W GOTÓWCE I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH
6.343.557.47

Zarządy Okręgowe nadesłały szematy sprawozdawcze, dotyczące rozwoju organizacyjnego LMK w poszczególnych Okręgach. W ogólnym zestawieniu stan członków wszystkich kategoryj na 1 stycznia 1938 r. wyraża się liczbą 689.515 osób, z czego przypada na członków zwyczajnych 145.108 tj. 21% ogólnej liczby, członków popierających 99.440 tj. 14,4%, członków zespołowych starsz. 224.238 tj. 32,5%, członków zesp. szkol. 220.732 tj. 32,1% ogólnej liczby.

Przyrost ilościowy członków w 1937 r. wykazuje ogółem 159.091 osób, czyli wzrost o 29,9%. Z tego członków zwyczajnych przybyło 21.403 tj. 17,2%, popierających 19.619 tj. 24,4%, zesp. starszych 35.658 tj. 18,9%, szkolnych 82,401 tj. 59,5%.

Wzrost członków w stosunku procentowym do ilości członków sprzed roku wyraził się w poszczególnych Okręgach w sposób następujący:

| Okręg | Ogółem | | W kategoriach członków | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | zwyczajnych | | popierających | | zesp. starszych | | zesp. szkolnych | |
| | wzrost | spadek | wzrost | spadek | wzrost | spadek | wzrost | spadek | wzrost | spadek |
| Radom. Kielecki | 88,6 | — | 36,1 | — | 87.9 | — | 44,8 | — | 587,4 | — |
| Stanisławowski | 68,9 | — | 27,5 | — | — | 6,8 | 121,1 | — | 156,8 | — |
| Wołyński | 64,0 | — | 26,5 | — | 92,5 | — | 90,0 | — | 71,8 | — |
| Jarosławski | 53,4 | — | — | 5,0 | — | 5,5 | — | 56,7 | 224,5 | — |
| Nowogródzki | 51,9 | — | 43,6 | — | 122,7 | — | 198,6 | — | — | 20.5 |
| Krakowski | 40,5 | — | 12,6 | — | 6,8 | — | 15,4 | — | 81,7 | — |
| Woj. Warszawskie | 37,0 | — | 23,5 | — | 134,5 | — | 16,8 | — | 57,8 | — |
| Białostocki | 31,7 | — | 29,4 | — | 40,2 | — | — | 28,2 | 233,9 | — |
| Poleski | 31,0 | — | 2,7 | — | 46,6 | — | 50,9 | — | 24,5 | — |
| Pomorski | 28,1 | — | 38,6 | — | 17,0 | — | — | 4,5 | 335,1 | — |
| Łódzki | 25,4 | — | 22,0 | — | 51,6 | — | 19,8 | — | 33,5 | — |
| Lwowski | 24,4 | — | 4,2 | — | 0,6 | — | 12,0 | — | 29,0 | — |
| Tarnopolski | 23,5 | — | 9,6 | — | 5,8 | — | 24,3 | — | 30,2 | — |
| Śląski | 21,7 | — | 24,1 | — | 28,4 | — | 15,5 | — | 31,1 | — |
| Lubelski | 18,1 | — | 1,1 | — | — | 13,6 | 74,2 | — | 10,1 | — |
| Stołeczny | 16,1 | — | 7,4 | — | 11,8 | — | 62,3 | — | 13,7 | — |
| Wileński | — | 2,6 | 17,9 | — | 18,3 | — | — | 26,7 | 17,7 | — |
| Poznański | — | 3,8 | — | 12,4 | — | 4,8 | — | 1,2 | — | 4,3 |

Prezydium zgromadzenia obywatelskiego, które odbyło się dn. 2 lutego b. r. w Warszawie pod hasłem „Chcemy silnej floty wojennej"

Ostatnio odbyły się kursy instruktorskie w Krakowie (1 — 10 lutego) i propagandowe w Kielcach. Na kursie w Krakowie wygłoszono 25 wykładów; kurs zakończono popisem krasomówczym słuchaczy.

W Kielcach zgromadziło się około 150 osób na rozpoczętym dn. 12 lutego kursie propagandowym, który zakończył się akademią w sali P. U. W. F.

●

Okręg Białostocki przejawia znacznie wzmożoną akcję organizacyjną. Zebrania walne szeregu Oddziałów, w szczególności w Starosielcach i Osowcu wykazały wzrost liczby członków, oraz coraz bardziej potęgujące się zainteresowanie społeczeństwa pracami Ligi. Oddział w Osowcu zjednał dla LMK wielu oficerów i podoficerów.

●

Okręg Stołeczny LMK zorganizował dnia 2 lutego w Warszawie zgromadzenie obywatelskie pod hasłem „Chcemy silnej floty wojennej". Przeszło 1.300 osób wypełniło do ostatniego miejsca salę kina „Roma".

Po zagajeniu i odegraniu hymnu Bałtyku przemówienie programowe wygłosił dyr. Jan Dębski. Następnie przewodniczący inż. A. Kamieński wręczył kmdr Czernickiemu, jako zastępcy Przewodniczącego FOM, symboliczny czek na zebraną przez Okręg Stoł. sumę zł 753.000 zł na okręt podwodny „Orzeł".

W dalszym ciągu zostały wygłoszone przemówienia przedstawicieli społeczeństwa.

W rezolucji uchwalono: 1) Jak najusilniej popierać Ligę Morską i Kolonialną w podjętej przez nią akcji budowy ścigaczy dla Marynarki Wojennej. 2) Wezwać wszystkich obywateli stolicy do poparcia tej akcji. 3) W tym celu upoważnić Prezydium zgromadzenia do wezwania drogą odezwy wszystkich mieszkańców stolicy do dalszego składania jak najwydatniejszych ofiar pieniężnych na FOM.

Na zakończenie przemawiał gen. Kwaśniewski, dziękując zebranym za obywatelskie stanowisko w dziele tworzenia Polski morskiej i wzywając do pomnażania szeregów LMK.

Zgromadzenie zamknięto odegraniem i odśpiewaniem Hymnu Narodowego.

Obwód LMK w Kielcach zorganizował propagandowe dni kolonialne. Na zdjęciu powitanie gen. Kwaśniewskiego na dworcu w Kielcach

Okręg Stołeczny, który zamierza w roku 1938 zająć I-sze miejsce w akcji werbowania członków dla LMK, organizuje stałe dni propagandowe p. n. „Dni Ligi Morskiej i Kolonialnej". W związku z tym została wydana przez Zarząd Okręgu odezwa pod hasłem „Wszyscy w służbie dla Polski na morzu" — zaopatrzona w odcinek o zgłoszeniu się na członka LMK.

●

Dnia 28 grudnia ub. r. odbyło się w Gdyni Walne Zebranie Klubu Żeglarskiego LMK „Gryf". Sprawozdanie z ub. r. wykazało, że program klubu został w całości zrealizowany. Szkolenie teoretyczne w salach wykładowych i praktyczne na jachtach odbywało się regularnie i planowo. Klub liczy obecnie 150 członków, wartość jego majątku wynosi 21.355 zł.

W najbliższej przyszłości Klub przenosi swoją siedzibę na nowo przydzielone miejsce przy basenie jachtowym, gdzie Liga Morska i Kolonialna zamierza wybudować specjalny pawilon dla potrzeb miejscowego Obwodu oraz Klubu.

●

Oddział Kobiet LMK zorganizował dorocznym zwyczajem „Gwiazdkę" dla dzieci na Kaszubach. Delegatki Zarządu Oddziału na podstawie informacyj otrzymanych na miejscu postanowiły przesłać podarki do szkół w Grabowie, Piotrowie, Bożempolu, Kłobuszynie, Bożempolu Królewskim, Grabowie Pomorskim, Połęczynie i Szumlesiu.

Koło Kobiet przy Elektrowni miejskiej w Gdyni podjęło się opieki nad szkołą powsz. w Skarszewach na Pomorzu. Niedawno zorganizowane Koło Urzędników Linii Żeglugowej „Gdynia—Ameryka" opiekuje się szkołą powszechną w Szatorpach.

●

Zarząd Główny LMK organizuje w dniach od 13 — 23 kwietnia r. b. wycieczkę dla członków LMK do Italii. Celem tej wycieczki po za okazją zwiedzenia kraju, będzie również nawiązanie kontaktu z organizacjami włoskimi, pokrewnymi Lidze Morskiej i Kolonialnej.

Program wycieczki obejmuje: Wenecję, Rzym, Florencję i Padwę oraz wycieczki fakultatywne do Littorii i Sabaudii, Neapolu, Pompei i na Wezuwiusz, Kaszteli Romańskich, San Gimigniano i Sieny.

Koszt udziału w wycieczce pg. programu wynosi 195 zł. w kl. 3 lub 265 zł w klasie 2-giej. Cena ta obejmuje przejazdy kolejowe od granicy Państwa pod Zebrzydowicami do Rzymu i z powrotem, mieszkanie w skromnych hotelach - pensjonatach w Rzymie i Florencji, posiłki w Wenecji, Rzymie, Florencji i Padwie, przewiezienie podróżnych i bagażu (po 1 walizce na osobę) z dworców do kwater, z powrotem, zwiedzanie programowe i usługę na kwaterach i restauracjach.

Koszt paszportu z wizami wynosi 25 zł.

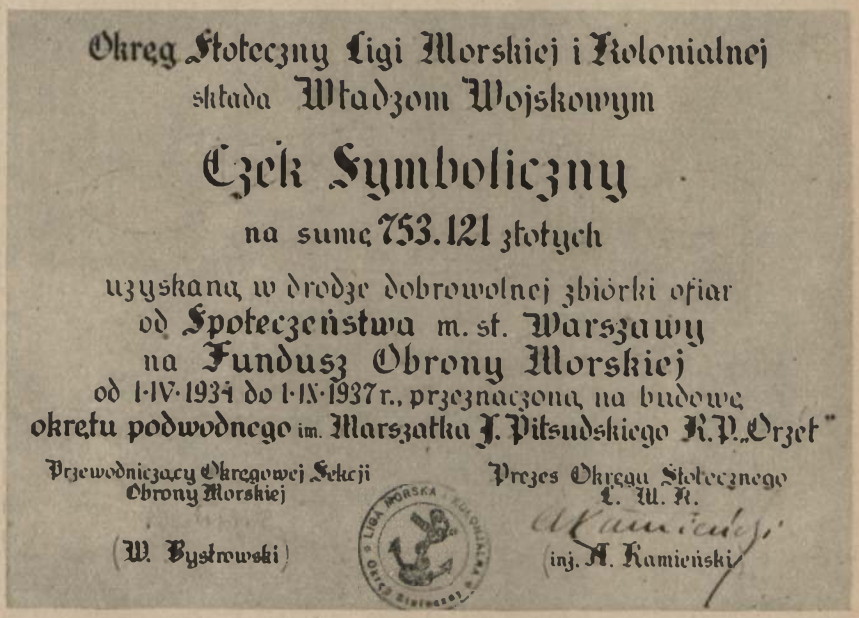
Program tzw. popularny przewiduje koszt tej wycieczki za **165 zł.**

Zapisy przyjmuje i udziela szczegółowych informacji o wycieczce Biuro Zarz. Gł. LMK Warszawa, Widok 10, tel. 3-14-40 do dnia 2 kwietnia r. b. włącznie.

●

W Gdyni została otwarta zimowa pływalnia Państwowej Szkoły Morskiej. Basen pływalni ma rozmiary: 20 metrów dług. na 7.80 m szer., głębokość od 1.10 m do 3.70 m. Opłaty za korzystanie z pływalni wynoszą 16 zł za godzinę w porze dziennej i 18 zł wieczorem od grupy 35 osób.

Budynek pływalni zaopatrzony jest w dwie grupy kabin i 2 osobne grupy natrysków, co pozwala na korzystanie z basenu jednocześnie paniom i panom.



Okręg Stołeczny Ligi Morskiej i Kolonialnej
składa Władzom Wojskowym
Czek Symboliczny
na sumę 753.121 złotych
uzyskaną w drodze dobrowolnej zbiórki ofiar
od Społeczeństwa m. st. Warszawy
na Fundusz Obrony Morskiej
od 1-IV-1934 do 1-IX-1937 r., przeznaczoną na budowę
okrętu podwodnego im. Marszałka J. Piłsudskiego R.P. „Orzeł"

Przewodniczący Okręgowej Sekcji Obrony Morskiej
(W. Byszewski)

Prezes Okręgu Stołecznego L. M. K.
(inż. A. Kamieński)

Czek symboliczny wręczony przez prezesa Okręgu Stołecznego zastępcy przewodniczącego FOM komandorowi Ks. Czernickiemu

# K R O N I K A

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc styczeń r. b. wyniosły ogółem 801.573.5 ton, z czego na przywóz przypada 158.181.8 ton, a na wywóz 643.391.7 ton. W porównaniu do miesiąca stycznia r. 1937 wzrosły zatem o 134.331.6 ton. Obrotów przybrzeżnych z w. m. Gdańskiem oraz drogą wodną z wnętrzem kraju nie było prawie zupełnie ze względu na niepomyślne warunki atmosferyczne.

Jeżeli chodzi o eksport jednej z ważniejszych pozycji naszego wywozu, a mianowicie o węgiel, to w miesiącu styczniu r. b. wyniósł on ogółem 120.280 ton, przy czym największa ilość, bo 61.169 ton poszło do portów włoskich, dalej 21.300 do Argentyny i 13.716 do portów Dalekiego Wschodu; reszta węgla w mniejszych partiach poszła na wyspę Maltę, do Port Said, Algieru i Dakaru.

●

W przeciągu miesiąca stycznia weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 1.008 statków o łącznej pojemności 951.046 t. r. n., z czego weszło 505 statków o pojemności 476.885 t. r. n., a wyszło 503 statki o pojemności 474.161 t. r. n.

●

Rok 1937 był stosunkowo mniej pomyślny dla połowów morskich, które dały w tym czasie ogółem 14.217.130 kg o wartości 5.275.562 złotych. Stanowi to w porównaniu do roku 1936 spadek ilościowy o 9 milionów kg. Mimo to wartość połowów wzrosła o przeszło milion złotych, co zawdzięczamy przede wszystkim zwiększeniu się bardziej wartościowych połowów na Morzu Północnym, które z 5.047.300 kg o wartości 1.389.910 złotych w r. 1936 wzrosły do 6.901.390 kg o wartości 2.915.226 złotych w r. 1937. Te pomyślne wyniki połowów na Morzu Północnym należy przypisać wzmożeniu działalności Tow. „Mewa", jak również rozpoczęciu połowów przez drugie Towarzystwo „Pomorze".

Zwiększyły się również i to w jeszcze większym stopniu połowy na dalszych wodach Bałtyku pod Bornholmem i Skagerrakiem, które z 462.810 kg o wartości 87.416 złotych w r. 1936 wzrosły do 1.806.060 kg o wartości 326.261 złotych w r. 1937. Największą pozycję w tych połowach stanowiły dorsze, łowione przeważnie pod Bornholmem, bo 1.415.390 kg o wartości 203.924 złotych.

Jeżeli mimo tak poważnego wzrostu obu pozycji połowów dalekomorskich ogólne wyniki polskich połowów morskich w r. 1937 wykazały spadek, to przypisać to należy znacznemu zmniejszeniu się połowów przybrzeżnych, które z 17.813.420 kg w r. 1936 spadły do 5.509.680 kg w r. 1937, a więc o blisko 70 proc. Ponieważ na spadek ten wpłynęło zmniejszenie się połowów szprotów, a więc ryby stosunkowo najtańszej, z 15 milionów kg w r. 1936 do niespełna 3 milionów kg w r. ub., spadek wartościowy był nieznaczny, bo zamiast 2.508.723 w r. 1936 otrzymano 2.034.075 złotych w r. 1937. Mimo to tak gwałtowne zmniejszanie się połowów szprotów zagroziło poważnie niejednej rodzinie rybackiej i zmusiło do pewnych zmian w pracy nadbrzeżnego przemysłu wędzarnianego, którego podstawą były dotychczas właśnie szproty. A wędzarń i fabryk konserw rybnych na wybrzeżu jest już obecnie 53. Przerobiły one w ciągu r. 1937 — 3.888 ton ryb o wartości 1.088.000 złotych z własnych połowów i 3.200 ton wartości 960.000 złotych z surowca importowanego.

●

Jak podawaliśmy w poprzednim numerze „Morza", w r. 1937 wykonano szereg ważnych inwestycyj technicznych w porcie gdyńskim. Do ważniejszych należą inwestycje w dziale urządzeń przeładunkowych: na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych ustawiono 3 dźwigi półportalowe dla przeładunku drobnicy o nośności 3 ton; na nabrzeżu Francuskim 2 dźwigi półportalowe o nośności również 3 ton, przy czym każdy z tych nowych dźwigów ma wewnętrzne przejście dla pasażerów, co ma szczególne znaczenie z tego względu, że właśnie przy nabrzeżu Francuskim stoi Dworzec Morski, przez który przechodzi ruch pasażerski.

W dziale ulic, dróg, wodociągów i kanalizacji: zabrukowano 920 m. kwadr. jezdni, ulic i placów, ułożono 3.350 m. kwadr. chodników betonowych, wykonano 887 mb sieci wodociągowej, 156 mb sieci kanalizacyjno - sanitarnej i 840 mb sieci kanalizacyjno - deszczowej.

W dziale inwestycyj elektrycznych ułożono kabel telefoniczny i oświetleniowy w rurach betonowych na molu południowym oraz ustawiono i przyłączono do sieci słupy oświetleniowe na nabrzeżu Pomorskim. Ułożono rury betonowe, wybudowano studzienki kablowe i założono kable telefoniczne od Urzędu Morskiego do ulicy Indyjskiej. Ułożono kabel i przyłączono słupy oświetleniowe na ul. Rumuńskiej. Wybudowano lampy sygnałowe na poszczególnych nabrzeżach. Ułożono kabel od czwartej stacji transformatorowej do nabrzeża Czechosłowackiego dla zasilenia gniazd dźwigów wzdłuż tego nabrzeża. Rozbudowano sieć telefoniczną oraz alarmowo - pożarniczą.

Jeszcze intensywniejszy ruch budowlany zaznaczył się w mieście Gdyni, gdzie w r. 1937 wykończono ogółem 259 budynków o kubaturze 411 tysięcy m. sześc., których koszt budowy wyniósł przeszło 13 milionów złotych. Mimo to ruch budowlany w Gdyni jest ciągle jeszcze niedostateczny ze względu na napływającą stale ludność, wskutek czego stan zagęszczenia mieszkań obecnie jest większy, aniżeli był przed rokiem. Dość powiedzieć, że liczba mieszkańców Gdyni z 102.000 w końcu 1936 wzrosła do 114.000 w końcu grudnia 1937 r. Przyczyną napływu ludności jest do pewnego stopnia rozwój przemysłu i handlu. Wprawdzie w r. 1937 nie przybyło zupełnie na terenie Gdyni większych zakładów przemysłowych, natomiast zwiększyła się ilość przedsiębiorstw małych, o czym świadczy zwiększenie się ilości wykupionych świadectw przemysłowych i handlowych, która wyniosła 5.099 czyli o 336 więcej, niż w r. 1936.

●

Według ogłoszonych ostatnio danych, światowe budownictwo okrętowe w r. 1937 wykazało bardzo poważne ożywienie. Ogółem spuszczono na wodę 2.691 tysięcy t.r.b., czyli o 573.000 t.r.b. więcej, aniżeli w r. 1936, a tylko o 220.000 t. r. b. mniej, niż w r. 1929, który był rokiem największego ożywienia w ruchu budownictwa okrętowego w okresie powojennym. Udział stoczni

**KRZESZ-MĘCINY**
obraz „Beduin" do sprzedania
Wiadomość w administracji „Morza" tel. 6.99-66

brytyjskich, które spuściły na wodę 921.000 t. r. b., wyniósł 35.6 proc., na drugie miejsce wysunęła się Japonia, gdzie spuszczono na wodę 116 jednostek pojemności 432.000 t. r. b., za nią idą Niemcy z 154 jednostkami pojemności 419.000 t. r. b.; dalej Holandia, która między innymi spuściła największy statek handlowy 36.000 ton, Stany Zjednoczone, Szwecja, Dania i Norwegia.

Ciekawe jest przy tym, że udział w obrotach handlowych świata nie odpowiada ściśle procentowemu udziałowi w tonażu flot handlowych. Tak np. udział Niemiec w handlu światowym w r. 1935 wynosił 8.6 proc., a ich flota handlowa stanowiła tylko 5.8 proc. tonażu światowego; przeciwnie udział Wielkiej Brytanii w handlu światowym wynosił 14 proc., a w tonażu aż 26.5 proc.; w Stanach Zjednoczonych cyfry te przedstawiają się odpowiednio 10.9 proc. — 15.3 proc.; w Japonii — 4.7 proc. i 6.4 proc. Najbardziej jednak charakterystycznie przedstawia się ten stosunek dla Norwegii, której udział w handlu światowym wynosił tylko 0.9 proc., a tonażu światowym aż 6.2 proc., Stosunek ten wskazuje, że floty handlowe szeregu państw z Norwegią na czele zatrudnione są nie w handlu własnego kraju, ale obsługują handel obcy, zarabiając nieraz poważne sumy. Polska niestety jest jeszcze pod tym względem ciągle w bardzo niepomyślnym położeniu, gdyż jej flota handlowa obsługuje zaledwie 10 proc. handlu zagranicznego, wskutek czego musimy płacić obcym flotom handlowym ponad 100 milionów złotych rocznie.

# MORSKI INSTYTUT RYBACKI

## HALA I CHŁODNIA RYBNA W GDYNI

**celem umożliwienia większego spożycia dorszy mrożonych w okresie postu podaje praktyczne wskazówki, dotyczące przygotowania i przyrządzenia tej smacznej ryby morskiej.**

### UWAGI OGÓLNE

Ryby morskie, zawierające jod, są najidealniejszym artykułem spożywczym jako najcenniejszy pokarm, wzmacniający nerwy i współdziałający w odbudowie komórek ludzkiego organizmu.

Ryby, przeznaczone do gotowania, nastawia się w letnim osolonym smaku z jarzyn, cebuli i korzeni i rozgrzewa wolno aż do wrzenia, po czym przesuwa się rondel na mały ogień, aby gotując się bardzo powoli nabierały soczystości i smaku, ale już nie wrzały. Gotować, zależnie od wielkości, nie dłużej jak 10—15 minut i jak tylko płetwy dają się łatwo wyciągnąć, a mięso zaczyna odstawać od ości, ryba jest już gotowa. Ryby, które mają być smażone, soli się po opłukaniu i gdy parę godzin w soli poleżą, należy je przed smażeniem obetrzeć do sucha czystą bibułą. Dorsze o mięsie nadzwyczaj delikatnym i łatwo rozpadającym się, powinny dłużej poleżeć w soli.

#### Usuwanie zapachu morszczyzny

Specyficzny zapach, właściwy niektórym rybom morskim, daje się łatwo usunąć przez zanurzenie oczyszczonych ryb, przeznaczonych do gotowania, w naczyniu z gorącą wodą, którą się mocno ogrzewa, nie dopuszczając jednak do wrzenia. Trzymać nie dłużej jak jedną minutę, po czym wyjąć rybę i przełożyć do innego naczynia z przygotowanym letnim smakiem, gotując dopóki ryba nie będzie gotowa.

Ryby przeznaczone do smażenia tracą zapach morszczyzny, o ile skropi się je obficie sokiem z cytryny, przesypując cienko pokrajaną pietruszką, otartą skórką cytrynową i solą na 2 godziny przed smażeniem. Rybę zepsutą można poznać po wydzielaniu się silnego zapachu zgniłego.

#### Rozmrażanie ryb

Aby rozmrozić rybę zanurza się ją w niewielkiej ilości zimnej wody, której temperatura spada bardzo szybko prawie do 0°C., a zanurzona ryba, ogrzewając się w prędkim czasie, staje się giętka, elastyczna i zdatna do natychmiastowego użycia. Można również rozmrażać rybę w pokojowej temperaturze, pod działaniem powietrza, jednak należy ją wówczas zakupić w przeddzień, gdyż proces rozmrażania postępuje w tych warunkach o wiele powolniej.

### ZUPY

#### Rosół rybny z makaronem

Nastawić w rondlu odpowiednią ilość zimnej wody, dodając rozmaitej włoszczyzny, pietruszki, marchwi, parę całych cebul upieczonych w piecu i parę liści bobkowych. Gotować na bardzo wolnym ogniu w przeciągu godziny, dopóki smak nie nabierze koloru rosołu, a o ile nie jest dość brunatny, można dodać trochę karmelu. Wówczas włożyć drobno pokrojone mięso z dorsza i gotować jeszcze 20 minut. Włożyć do wazy osobno gotowany domowy makaron i zalać gorącym rosołem, przecedzonym przez sito.

#### Tania zupa ze świeżych dorszy

Pół kilo świeżych dorszy oczyszczonych zalać $1^1/_2$ litrem wody z włoszczyzną, cebulą, pieprzem i paru liśćmi bobkowymi. Gotować 20 minut, po czym przecedzić. Do przecedzonego smaku wsypać łyżkę krup perłowych lub jęczmiennych, parę pokrajanych kartofli, drobno usiekaną cebulę, przesmażoną z $^1/_{10}$ kg słoniny pokrajanej w kostkę i wreszcie na krótko przed wydaniem mięso ryby, pokrajane na kawałki, parę razy zagotować i podawać na stół, dodając do wazy usiekanego koperku.

### PRZYRZĄDZANIE DORSZY

#### Dorsz gotowany z jajkami

Po oczyszczeniu nasolić na parę godzin, po czym zalać ostudzonym smakiem z włoszczyzny i korzeni, poprzednio ugotowanym. Gotować krótko i zaraz wyjmować ostrożnie na półmisek,uważając, aby ryba się nie rozleciała. Można podać bez niczego lub polać roztopionym masłem z usiekanymi jajkami, ugotowanymi na twardo. Przyrządzony w ten sposób dorsz jest wyborny i mało różni się w smaku od sandacza.

#### Dorsz smażony

Oczyszczoną rybę pokrajać na kawałki i osolić, przy czym średnią sztukę kraje się na dzwona, a większą, aby się dobrze usmażyła, lepiej jest rozpłatać i wyjąć kość grzbietową. Gdy parę godzin poleży w soli, obetrzeć bibułą do sucha, maczać w rozbitym jajku z wodą, co nie jest jednak konieczne, obsypać każdy kawałek tartą bułką lub mąką i kłaść na patelnię na wrzące masło, smalec czy tłuszcz roślinny, którego powinno być sporo, aby ryby swobodnie się smażyły. Wyjmować ostrożnie na półmisek bez polewania tłuszczem i podawać na stół. Do smażonych ryb podaje się kapustę kwaszoną lub chrzan tarty i odgotowane lub usmażone kartofle.

#### Dorsz zapiekany z ryżem

Ugotować oczyszczoną rybę w niezbyt słonej wodzie i ostrożnie wyjąć na talerz. W tym czasie przygotować ryż na sypko, po czym układać warstwami ryż z kawałkami ryby obranej z ości w formie lub rondelku wysmarowanym masłem. Na każdą warstwę ryżu kłaść trochę konserwy pomidorowej i kto lubi, tartego parmezanu. Z wierzchu posypać tartą bułką i dodać parę kawałków masła. Trzymać w piecu najwyżej $^1/_2$ godziny.

#### Dorsz w galarecie

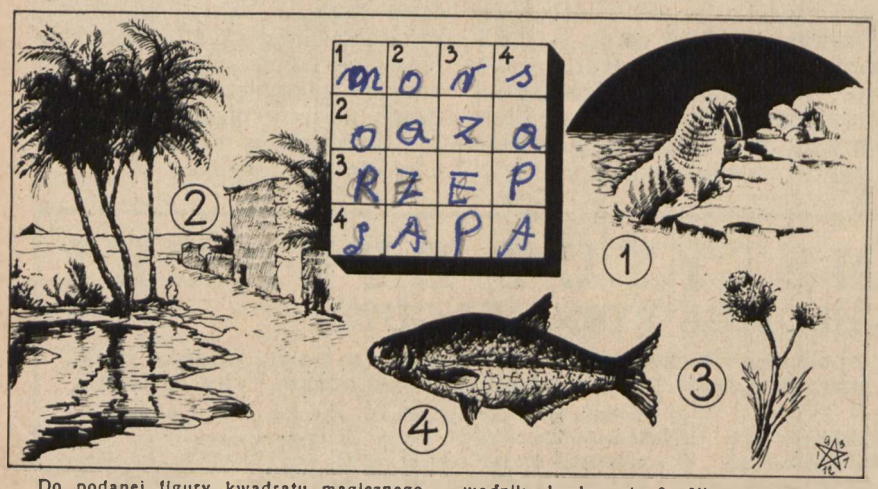
Ugotować smak z pietruszki, kilku marchwi, cebuli, paru ziarnek pieprzu zwyczajnego i angielskiego i liści bobkowych. Do ostudzonego smaku z włoszczyzny wkłada się dorsza i gotuje, uważając, aby ryba się nie rozgotowała, po czym wyjmuje się na półmisek. W gorącym jeszcze płynie rozpuszcza się parę listków żelatyny wymoczonej w zimnej wodzie, biorąc 15 gramów na 2 szklanki, kraje się kilka plasterków cytryny, wyjętą z rosołu marchew i parę jajek, ugotowanych na twardo. Wszystko to układa się wraz z rybą warstwami w foremce i zalewa przecedzonym rosołem. Po zastygnięciu wyrzucić na półmisek.

00251

# Rozrywki umysłowe

## ZADANIA

### 7. KWADRAT MAGICZNY




Do podanej figury kwadratu magicznego należy wpisać cztery wyrazy przedstawione w postaci rysunków w ten sposób, aby się czytały jednobrzmiąco w kierunku poziomym i pionowym

Wirenel (Warszawa)

### 8. SZARADA KARNAWAŁOWA

Hej, karnawał! Karnawał!
Optymistów przyjaciel!
Niechby dłużej zostawał
w każdym domu i chacie!
Czwór się, czwór się młodzieży!
Raz-czwór się starszych rzeszo!
Śmiech się wszystkim należy,
niech się wszyscy nim cieszą!
Niechby raz już odleciał
kruk zmartwienia najdalej!
Smutek-to trzy — dwa — trzecia,
nie potrzeba go wcale!
Pośród śmiechu, wesela,
każdy z ulgą oddycha!
Los uśmiechy rozdziela,
lśni się wino w kielichach!
Raz posadzce lustrzanej
płyńcie para trzy parą!
Nikt nie będzie stroskany,
w kąt ukryje się starość!
Kto by w tyle zostawał
temu raźniej zagracie!
Hej, karnawał! Karnawał!
To wesoły przyjaciel.

„Junona" (Warszawa)

### 9. KRZYŻÓWKA SYLABOWA

(Rysunek na końcu działu)

**Znaczenie wyrazów poziomych:**

1. Morska siła zbrojna państwa. 4. Prawy dopływ Odry. 7. Miasteczko w pow. Włocławskim; miejsce urodz. Kazimierza Wielkiego. 8. Miasteczko w pow. Biłgorajskim. 10. Miasto we Włoszech (Sycylia), słynne z kop. siarki. 11. Dawca. 13. Imię żeńskie ros. (zmiękcz.). 14. Naród, narodowość. 15. Dawka. 17. Nazwa miesiąca. 19. Podwodny pocisk. 22. Karta geograficzna. 23. Roślina.

**Znaczenie wyrazów pionowych:**

1. Donica do tarcia maku. 2. Współzawodnik, konkurent. 3. Nieżyt. 4. Sad. 5. Wykroczenie, przewinienie. 6. Dawna stolica Bizancjum. 9. Mianowanie. 11. Wyposażenie, obdarzenie. 12. Cyklon, trąba morska. 14. Najście, natarcie. 16. Spiętrzona kra. 17. Stolica Peru. 18. Jednostka miary długości. 20. Republika w Ameryce Płd. 21. Czas, pora.

„Jurand" (Warszawa)

★

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza" przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji do dnia 28 marca 1938 r. z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe".

### ROZWIĄZANIA

„MORZE" Nr 1 — Styczeń 1938 r.

#### 1. LOGOGRYF

Wyrazy logogryfu: Nawet — niema — nieco — wraca (wspak) huzia — struś — korcu — mosty — sporo — skona — zginą.

Litery 2-ch rzędów skośnych dają rozwiązanie główne:

„NIECH TROSKI W MORZU UTONĄ".

#### 2. HOMONIMOLOG

Wyrazy i ich homonimy: 1. Kosz — budka. 2. Progi — spody. 3. Morze — pismo. 4. Kanał — ściek. 5. Kongo — rzeka. 6. Czad — zagar. 7. Flaga — słota. 8. Flota — forsa. 9. Dzwon — klosz. 10. Wełna — sukno. 11. Koza — ciupa.

Litery środkowe homonimów dają:

„DOSIEGO ROKU!"

★

Większość Szanownej Klienteli nie podała tutaj wyrazów pomocniczych, pokrywając widocznie swe „przeoczenie" sentencją... 1-go zadania, chociaż w założeniu zadania nie sprecyzowaliśmy wyraźniej .....

Ponieważ jednak wszyscy zgodnie życzyli „Dosiego Roku!" — niechaj więc i te drobniutkie troski w „Morzu" utoną. A co? Dobrze rok się zaczyna!

#### 3. REBUS

RE — D — (nuty) — AKTORZY (z kropką nad „z") — RYZ „C" (wspak) — SODA (wspak) — JEN (wspak) — GWIAZDKI — — co po „wygładzeniu" wygląda tak:

„Redaktor życzy radosnej gwiazdki".

★

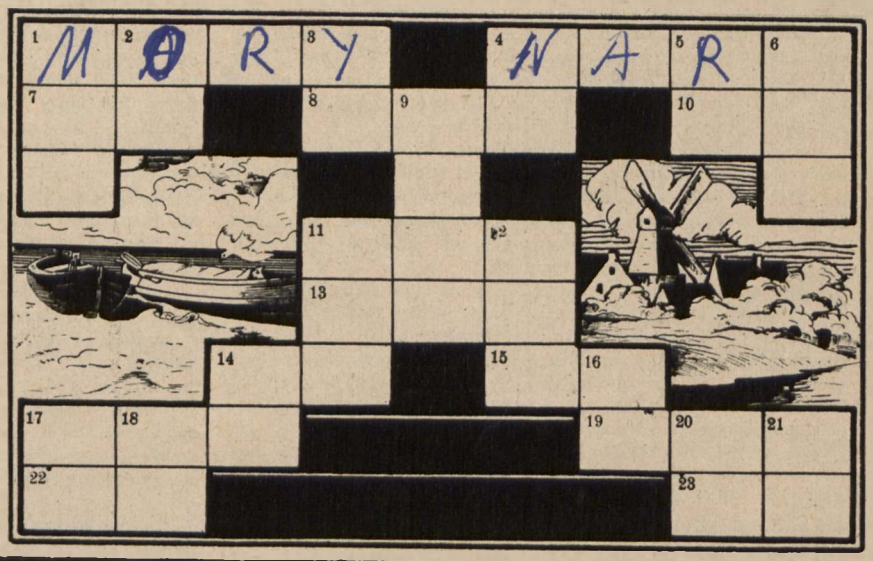
Niektórzy pisali, że „Na" to „sód" — zgoda! Tylko, że dalsza część wzoru chemicznego sody ($Na_2 Co_3$), jest na etykiecie z drugiej strony butelki. Proszę popatrzeć!

★

Wszystkie zadania z Nru 1-go na ogólną ilość 70 nadesłanych, rozwiązało 65 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1. MIKOWSKA HALINA — W-wa, Okęcie, Idzikowskiego 12-15
2. GROSZEWICZÓWNA EUGENIA — Ciechanów, Zagumienna 141
3. ŚWIĘCKI ZBIGNIEW—Siemianowice Śl., Katowicka 20
4. ŁEBEK MIROSŁAW — Miechów, Sienkiewicza 19
5. HARASYMÓW KAZIMIERZ — Komarno, „Dom Polski"
6. ZABOROWSKI CZESŁAW — Chełmża, 3-go Maja 3.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.





## CENY OGŁOSZEŃ

ZA TEKSTEM: cała strona 1600 złotych; 1/2 strony 850 złotych; 1/3 strony 600 złotych; 1/4 „ 475 „ i 1/8 „ 250 „



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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 533-90, Administracji 699-66, P.K.O. Konto Nr. 387

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem

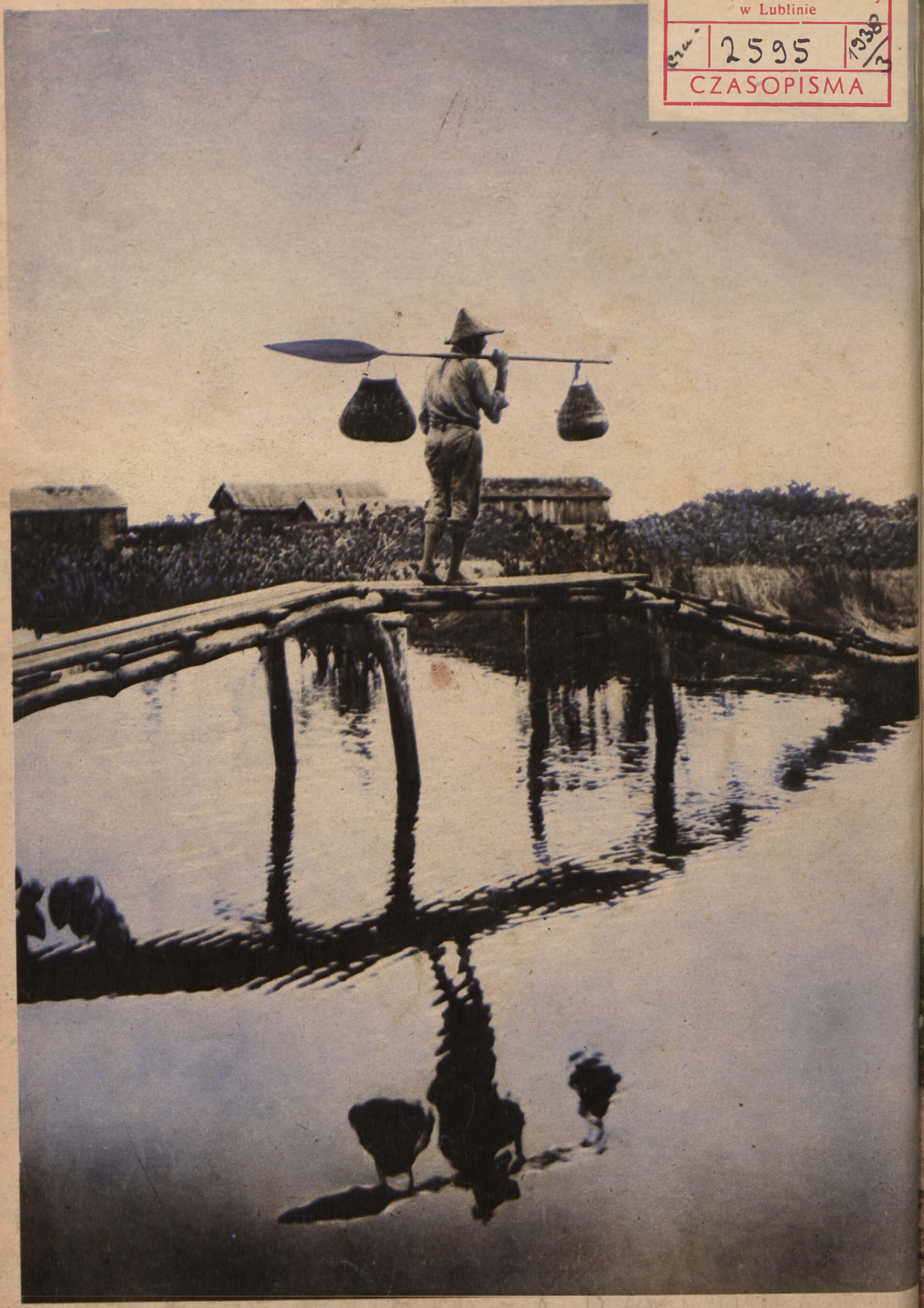
Druk i ilustracje wykonano w Zakładach Graficznych Dom Prasy, S. A., Warszawa



BIBLIOTEKA UMCS LUBLIN

Birma, prowincja Indii Angielskich słynie z pięknych krajobrazów, szczególnie malownicza jest część kraju leżąca nad rzeką Irawadi.

Ludność zamieszkująca ten kraj jest mieszaniną ludów mongolskich i malajskich. Na ilustracjach: 1) Widok miasta Rangoon. 2) Taniec dziewcząt z Birmy oraz 3) Jedna z osobliwości Birmy — kobiety o szyjach żyraf. Zwyczaj tamtejszy każe bowiem wkładać dziewczynie od pierwszego do dwudziestego pierwszego roku życia co rok nowy pierścień na szyję.

E. ERNEST

Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie
Cz. 2595 1938/3
CZASOPISMA