

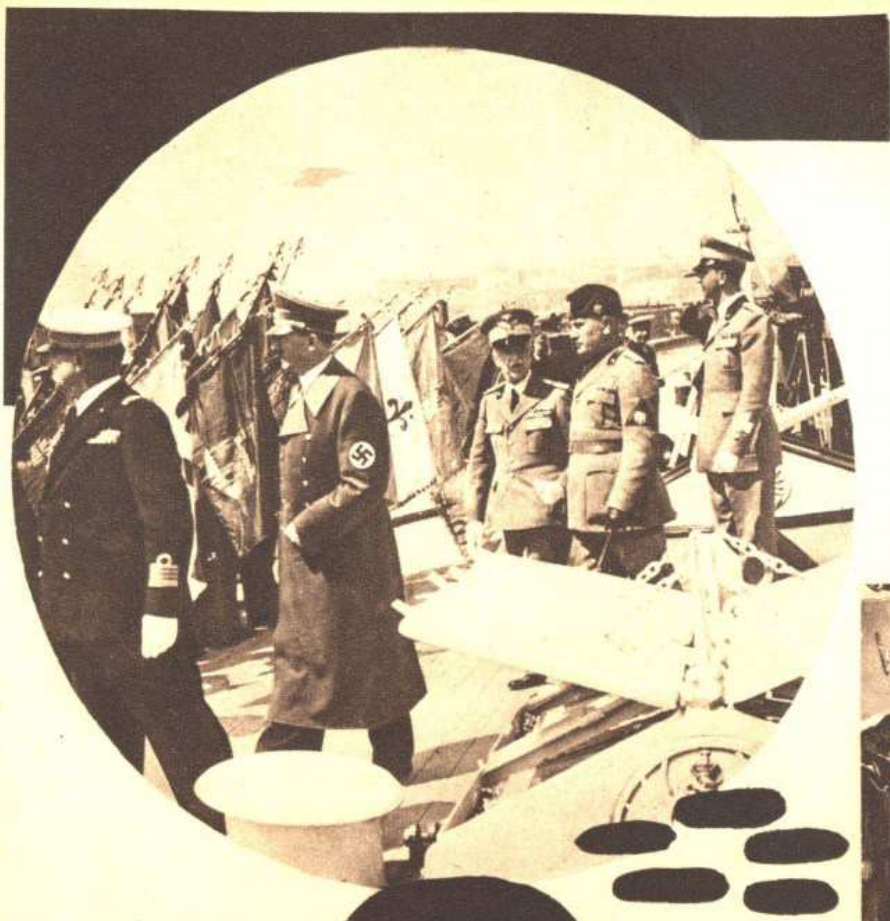
MORZE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

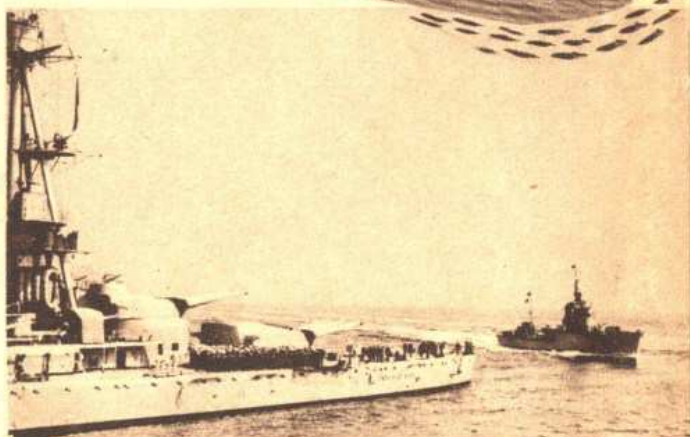


ZESZYT 6

CZERWIEC 1938



W czasie wizyty kanclerza Hitlera we Włoszech odbył się szereg manifestacji, mających na celu okazanie gościowi duchowej i materialnej potęgi narodu włoskiego. Wydarzeniem najbardziej uroczystym o najgłośniejszym echu na szerokim świecie, były manewry w zatoce Neapolu, podczas których Hitler, w towarzystwie króla Włoch i Mussoliniego, podziwiał z pokładu okrętu wojennego Cavour sprawność niemal całej floty wojennej. Niech będzie to dla nas przypomnieniem, że losy wielkich mocarstw rozstrzygają się na morzu.



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 6

Warszawa, czerwiec 1938 r.

Rok XV

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Znaczenie polsko - brytyjskiego układu morskiego

27 kwietnia roku bieżącego przedstawiciele Wielkiej Brytanii i Polski podpisali w Londynie układ morski. Wydarzenie to nie przeszło niepostrzeżenie na arenie życia politycznego Europy, mimo że wypadło w okresie obfitującym w emocjonujące sensacje. Prasa krajowa i zagraniczna, podając do wiadomości oficjalne komunikaty, zaopatrzyła je w obszernie komentarze. Część tych uwag — dotyczy to zwłaszcza niektórych dzienników niemieckich — brzmi bardzo pochlebnie, więc np. dowiedzieliśmy się stamtąd, że „dzięki zawarciu tego układu Polska stała się w rzędzie mocarstw morskich“.

Zastanówmy się przeto, jakie znaczenie dla Polski ma ów akt polityczny?

Zacznijmy od samego traktatu. Kiedy z końcem roku 1936 wygasł obowiązujący przez 15 lat traktat waszyngtoński, regulujący kwestię zbrojeń na morzu, Wielka Brytania podjęła zabiegi, aby go przedłużyć bądź też zastąpić rodzajem namiastki. Wysiłki te spęłzyły na niczym. Zamiary Anglii pokrzyżowała Japonia. Jednakże Londyn nie zrezygnował z dalszej akcji, pragnąc ustalić nowe więzy uzbrojeniowe. Aby dać dowód dobrej wiary i zaznaczyć, że polityka imperium nosi cechy wybitnie nie zaborcze, a przy tym naprawdę pokojowe, Wielka Brytania po żmudnych pertraktacjach postanowiła podpisać nowy traktat w formie bilateralnej z szeregiem państw, a przede wszystkim ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej, Francją, Z. S. R. R. itd.

Dążąc do zgrupowania możliwie największej ilości państw dokoła tego traktatu, rząd Wielkiej Brytanii zwrócił się także do Rzeczypospolitej z odpowiednią propozycją, którą przyjęto, a w wyniku podpisano dn. 27 kwietnia ów akt.

Ażeby sobie uprzytomnić, jaką rolę odgrywa traktat dla Polski, należy bodaj powierzchownie się z nim zapoznać. Otóż, obowiązuje z dniem ratyfikacji do dnia 31 grudnia 1942 roku. Na podpisujących nakłada następujące ważniejsze obowiązki:

— ogranicza wyporność i uzbrojenie okrętów liniowych, lotniskowców, oraz okrętów lekkich i podwodnych (dane cyfrowe pomijam, jako dla nas na razie nie posiadające większego znaczenia);

— zabrania przystosowywania podczas pokoju statków handlowych do ustawienia na nich dział 155 i większych;

— wreszcie państwa, które układ zawarły, powinny w ciągu czterech pierwszych miesięcy każdego roku podać, jakie zamierzają budować okręty wraz z szeregiem danych, jak wymiary, uzbrojenie, rodzaj i siła mechanizmów, szybkość, szczegóły dotyczące paliwa itd.

Traktat został zawarty. Jednak nie zawarcie nawet tysiąca umów, tylko zdolność rzeczywiście oddziaływania na tok spraw na morzu może dopiero promować do rządu mocarstw. A nie zapominajmy — niech wolno będzie uczynić dygresję bardzo w naszych warunkach aktualną, —

że nie ma mocarstw lądowych albo morskich *). Bo-
wiem pojęcie mocarstwowości obejmuje całokształt
interesów narodu: na lądzie i na morzach. Dlate-
go trudno nazwać Chiny lub Turcję (po klęskach
XIX stulecia) mocarstwem.

Ale, aby wywierać istotny wpływ na to, co
dzieje się na morzu, trzeba polityce dać właściwe
i skuteczne narzędzie, mianowicie flotę, której
wielkość musi być ściśle uzależniona od obranych
celów i dążeń. Dopóki się temu imperatywowi nie
uczyni zadość, dopóki nie posiada się tego atutu,
trudno mówić o mocarstwowości.

Zdajemy sobie sprawę, że nasza siła zbrojna na
morzu jest jeszcze w zarodku i dlatego nasza poli-
tyka morska nie nabrała dotąd dostatecznego roz-
machu. Wedle stawu grobla...

Cóż więc nam dał traktat londyński? Propozycja
angielska świadczy, że Rzeczpospolita poczyną być
na morzu wielkością rzeczywistą i pozytywną,
wprowadzie na razie nie wielką, którą jednak trze-
ba brać w rachubę. Oczywiście, nie wówczas, kie-
dy w grę wchodzi zagadnienia na skalę światową,
lecz tymczasowo znacznie węższe: bałtyckie.
A nasze aspiracje kolonialne nakazują pilniej i żarli-

*) Przyp. Redakcji. Słynny geograf Ratzel w roku
1900 powiedział, że: „Brzemiennym w następstwa zjawie-
niem XIX stulecia jest zatarcie się starego przeciwień-
stwa mocarstw lądowych i morskich. Pojęcie wielkie-
go mocarstwa w zastosowaniu do mocarstw, które są
tylko mocarstwami lądowymi, ma w sobie coś zupełnie
przestarzałego”.

wiej pomyśleć o przyszłości. Wzrost zaś naszej siły
realnej zwiększy sam przez się wagę naszego głosu.

Wielka Brytania wszystko to musiała mieć na
względzie, jak również oświadczenie przedstawi-
ciela Rzeczypospolitej na komisji rozbrojeniowej
w Genewie, który zadeklarował, że Polska zbuduje
flotę wojenną, wynoszącą 150.000 ton. Wykona-
nie tego zamierzenia, które zapewne w opinii an-
gielskiej nie jest dla nas nieosiągalne, a to choćby
z powodu energii i tempa, jakimi zadziwiliśmy świat
w naszym pierwszym kroku na morzu: Gdyni, —
stanowisko Polski na Bałtyku powielekroć wzmocni
i w wielu sprawach pozwoli nam rozstrzygać.

Podpisanie traktatu wskazuje więc, iż obraliśmy
drogę, która prowadzi do zaspokojenia najbardziej
życiowych i zarazem najambitniejszych dążeń.

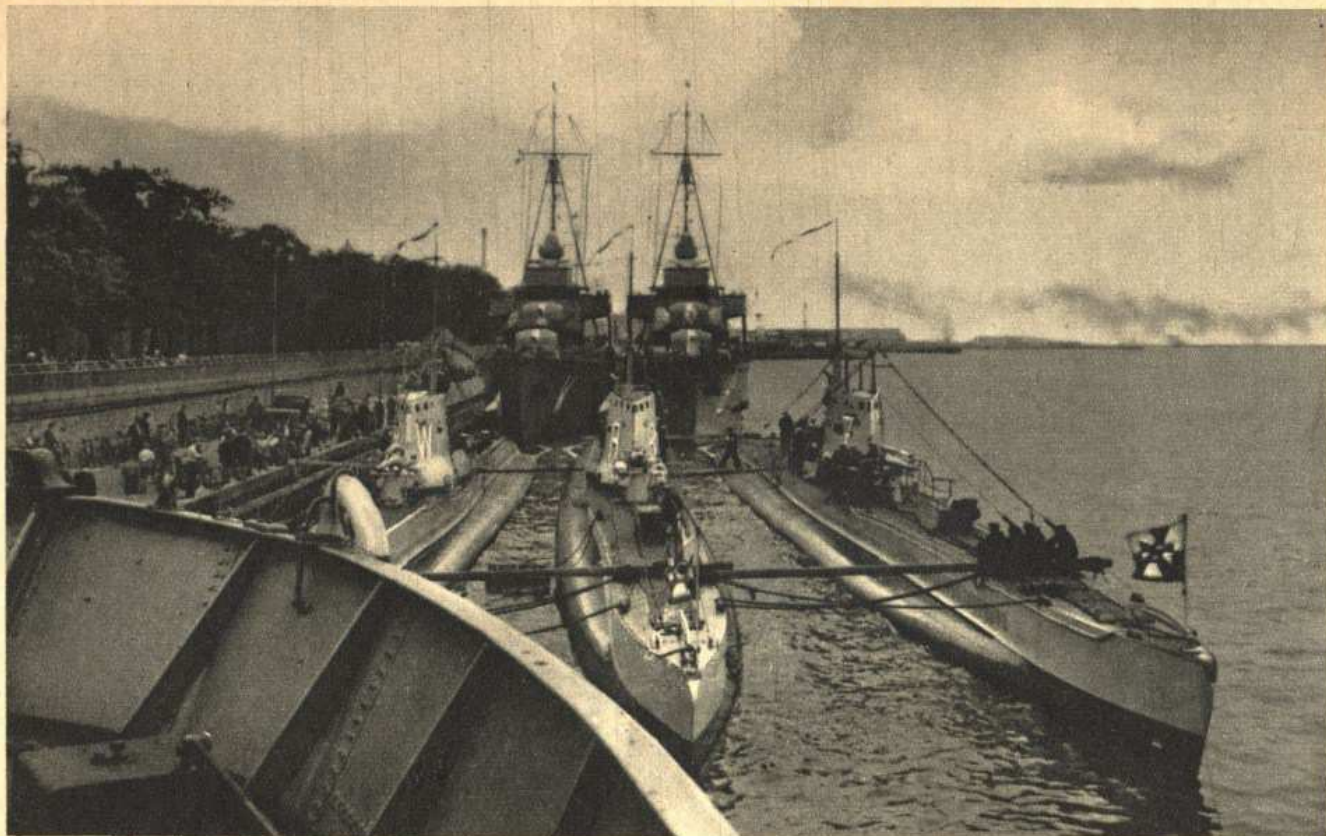
Nasz dotychczasowy dorobek upoważnia do da-
leko sięgającego optymizmu. Należy teraz rozwa-
żnie, umiejętnie i z mozołem kontynuować dzieło da-
lej, to jest budować bez zwłoki siłę zbrojną na mo-
rzu. Jeżeli nie spełnimy tego warunku, nie będzie
nam nigdy wolno marzyć o realizacji snów o potę-
dze: nie dysponując czynnikiem siły na morzu, nie
zdołamy wejść do orbity mocarstw.

Zadanie, acz trudne, leży w granicach naszych
możliwości. Mimo więc przeszkód rzeczywistych
i urojonych, cel możemy osiągnąć, przeto na nie-
zbędny wysiłek musimy się zdobyć. Trzeba jeno
umieć chcieć.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



M. M.



POWSTANIE RYBACKIEJ GDYNI



Obudził mnie silny blask, bijący przez szparę w oknie wagonowym, zasłoniętym roletą. Wścibiłem w szparę oko i zobaczyłem jakieś miejscowości równo pomykające dobrze utrzymanymi drogami, jakieś balkony, udekorowane polskimi flagami, jakieś skrzyżowania, na których stały maszty z transparentami flag hitlerowskich.

Uszczypnąłem się w nos, co ma być niezawodnym sposobem na uświadomienie sobie sytuacji. Uprawiam ten sposób stale od czasu, kiedy mi w czasie odsieczy Lwowa wystrzeliła armata niespodzianie nocną porą z lory wagonowej nad głową i kiedy, leżąc w śniegu na torze, byłem najmocniej przekonany, że to „volltreffer“ trafił mnie w samo centrum, aż się nie uszczypnąłem w czubek nosa.

Teraz też pomogło. Zrozumiałem, że jadę na Trzeciego Maja do Gdyni, że przejeżdżam terytorium Wolnego Miasta Gdańska, które przedwcześniej, na 1-go maja obchodziło swoje hitlerowskie święto.

Na mszy pod Kamienną Górą musiałem po raz drugi uszczypnąć się w nos. Trzymając jedną ręką solenną rurę cylindra, drugą ręką zagadywałem sąsiada na prawo i sąsiada na lewo i sąsiada w górę i sąsiada w dół. Każdy mi odpowiadał klasycznym:

— Kanifersztan..

Dobrze to jednak uczyć się za młodu. Przypomniałem sobie z wypisów na drugą klasę czytanek o tym Polaku, co się zabłąkał do Niemiec, laził po mieście, podziwiał wielki pałac, a przechodzień zapytany o to, do kogo należy ów pałac, odpowiedział: „Kanifersztan („kann nicht verstehen“ — nie rozumiem).

Tak samo odpowiedziano na pytania, do kogo należy piękny park, śliczne konie, wielki sklep, a wreszcie — czyj to pogrzeb.

— Biedny Kanifersztan, taki bogaty, a ot, przyszło mu się umrzeć...

Dzięki tym więc mozolnym naukom szkolnym zrozumiałem obecnie, że obsiadła mnie nie rodzina Kanifersztanów, tylko cudzoziemców. Byli to inżynierowie przybyli na pierwszy zjazd inżynierów i fachowców morskich państw bałtyckich.

Od morza dęło prawe wicherzysko, uszykowane u stóp góry zastępy piechoty morskiej prezentowały broń w czasie podniesienia. Sąsiad na lewo wskoś, zatrudniony oburącz, bo musiał trzymać i cylinder i wspaniałą broń, okazał się nie Kanifersztanem, ale prezesem Instytutu Rybackiego, profesorem Michałem Siedleckim, którego piękna

książkę o Jawie z nabożeństwem usiadłszy przeczytacie.

Schodząc tak z tego wzgórza, po mszy bowiem udawaliśmy się na rewię, mocując się z cylindrem, z brodą, parasolem i ze wzruszeniem, powiedział:

— Pamiętam, jak pisałem w 1920 r. raport do dowództwa marynarki, że nasze torpedowce, stojąc na płytkiej mazi Zatoki Puckiej, wciągając wodę do kondensatorów dla chłodzenia maszyn, wciągają fladry z dna.

Spojrzeliliśmy dookoła. Rozciągał się przed nami widok pięknego nowoczesnego portu z wznoszonym na pierwszym planie gmachem Instytutu Morskiego, w którym, poza wszystkim innym, będziemy mieli również akwarium morskie.

BOCIEK W ŚRÓDMIEŚCIU

Kiedy przeciągnęła przed nami Gdynia na tej rewii trzeciomajowej, Gdynia wojska, które przemarszerowało sprężystym krokiem nóg ubranych w białe getry i wystukujących paradne tempo, Gdynia robotników, Gdynia dzieci (paradna była kompania małych wilcząt harcerskich, defilująca w hełmach papierowych na hulajnogach — to oddziały zmotoryzowane — i na konikach na kółkach — to kawaleria) — złożyliśmy stosy cylindrów, przywdzialiśmy solennie głowy i ruszyliśmy do Zoppot, na śniadanie wydane przez Radę Portu Gdańskiego.

Następnie jedziemy małym stateczkiem na zwiedzenie Gdańska. Stateczkiem silnie rzuca i „doppelbulion“ z przyjęcia w Zoppotach miotła się w nas jak zwierzę w klatce, nie mając ochoty być wyeksportowanym do Polski.

Okrażając Westerplatte, na którym stoi załoga polska, jedziemy po cichej wodzie portu, na której stoją statki z wymalowanymi na burcie banderami: to te, które żeglują przez wody hiszpańskie; na tych wodach bandera zwykła nie wystarcza, bo ją zbyt łatwo zmienić.

Stary „Krantor“, ongiś olbrzym, mogący dźwignąć — ho! ho! — osiem ton zboża naraz, śni teraz swoją zabytkową sylwetą nad martwą cichą wodą portu. Ale te okręty malowane na burcie mówią, że na drugim krańcu tego wodnego gościńca pieni się wir zdarzeń, ale te silosy, których potworne rury ssące mogą w jednym dniu wessać plon z niezmierzzonej ilości hektarów — mówią nam o nowoczesności, która nieustępliwie następuje.

Patrzą inżynierowie Duńczyki i Finnowie i Estończycy i Łotysze na tę ścigającą się nowoczesność i przemierzają niespokojnym krokiem wielkie przestrzenie składów portowych. Boć przecież Gdańsk za czasów Rzeczypospolitej ośmiokrotnie zwiększył obroty.

Więc wracamy do Gdyni, którą jutro będziemy oglądać. Na ulicy Starowiejskiej, obudowanej wysokimi kamienicami, widzimy wzniesiony słup, na nim gniazdo bocianie. Kiedy zwalono dawny drewniany dom, zbudowano dla boćka ten słup. Przylatuje nań co wiosna i klekce sobie po środku stutycznego miasta. Jest jak żywy symbol płodności;

wziąłbym go za herb tego byznesowego miasta, które wyrosło z wsiowej zagrody.

BURSZTYNOWY SZLAK Z C. O. P.

O tym mieście mówi mi Komisarz Gdyni mgr. Sokół. Na „Dni Morza” poszczególne miasta przyniosły Gdyni dary.

— Gdym tak spojrzał po delegatach — jakież to miasta pokwapiły się z darami — zobaczyłem równiutki szlak z południa na północ. Miasta nadwiślańskie, miasta z dawnego szlaku Jantar, którymi jechał bursztyn od Gdańska po Carogród — stanęły do apelu.

Pan komisarz Sokół mówi o Gdyni, jak się zra- sta z zapleczem, o halach targowych, które wznosił, przez co z bezpośrednich okolic Gdyni ma obecnie 80% mięsa i 63% jarzyn (przedtem tylko 13%).

Słucham jego gospodarskich wywodów i myślą jestem w C. O. P., złączonym z naszymi portami wstęgą Wisły, myślę o tym wielkim gospodarskim zapleczu całego kraju.

GENEZA PORTU RYBACKIEGO

A wieczorem, w kawiarni „Mokka”, z której już wypelził ostatni znudzony gość, zamknawszy gardziel dokuczliwego głośnia, chłonę i słucham opowieści dziwnych o tym innym zapleczu Gdyni, o bazie aprowizacyjnej potężnej, którą dają bezmiary morskie.

Tu siedzi ze mną dwóch przysięgłych konspiratorów: naczelnik wydziału rybackiego w Min. Prz. i Handlu, p. Lubecki. Bierze go szewska pasja; mamy brzeg morski, mamy rybaków, a w ciągu ostatniego dziesięciolecia 400 milionów złotych zapłaci- liśmy za ryby.

Toteż p. naczelnik Lubecki tropi śledzia po bilansach, po budżetach, po kredytach, po zakamar- kach ministerialnych, po konferencjach międzyre-

sortowych z zajądlnością nieustępliwą. Sekunduje mu na miejscu drugi zapalony człowiek: naczelnik Urzędu Rybackiego w Gdyni, p. Hryniewicki.

Kiedyśmy objęli wybrzeże — była tylko nędzna przystań rybacka na Helu. Zasiadłona wyłącznie przez Niemców. Dettlafy, Duringi, Sämmele, Fohty — miały jaki taki wyjazd w pełne morze. Nasi Budzi- sze, Kąkole, Murze — taplali się u brzegu w małych łódeczkach, dorabiali sobie tylko do swego rolni- ctwa, do swego pożywienia... Całe pobrzeże, aż na 100 kilometrów, — po Lebę, pierwszy port rybaci- ki — nie miało portu, gdzie by można postawić ku- ter. A przecież bez kutra motorowego nie można myśleć o dalekomorskich połowach.

Polska wpięrow zbudowała port rybacki w Gdyni, zbudowała port rybacki w Jastarni. Dała kredy- ty na kupno kutrów motorowych. Zwiększyły się połowy z 1.700 ton na 24.000 ton w ciągu ostatniego dziesięciolecia.

Ale Bałtyk nam nie wystarczy. Całe to morze daje niecałe 100 tysięcy ton rocznie ryby, poławia- nej przez rybaków wszystkich państw nadbałtyc- kich. Jest to ilość, która odpowiada zaledwie ilości śledzia solonego, spożywanego przez Polaków w la- tach dobrej koniunktury. Jasną było rzeczą, że kil- kunastokrotne nawet powiększenie naszego udzia- łu w połowach bałtyckich nie zdoła zaspokoić po- trzeb polskiego konsumenta. Wydajność Bałtyku stanowi zaledwie 3% wydajności wód, omywają- cych północne wybrzeże Europy.

Od roku więc 1931 ruszamy na te wody. W Sche- veningen mamy polską bazę rybacką. Prowadzona jeszcze przez Holendrów, już ma personel w więk- szości polski i wkrótce spolonizuje się do reszty.

Od 1933 r. mamy „Tow. Połowów Dalekomor- skich”.

W 1928 r. nie pokrywaliśmy nawet 2% naszego zapotrzebowania. Obecnie pokrywamy już niemal

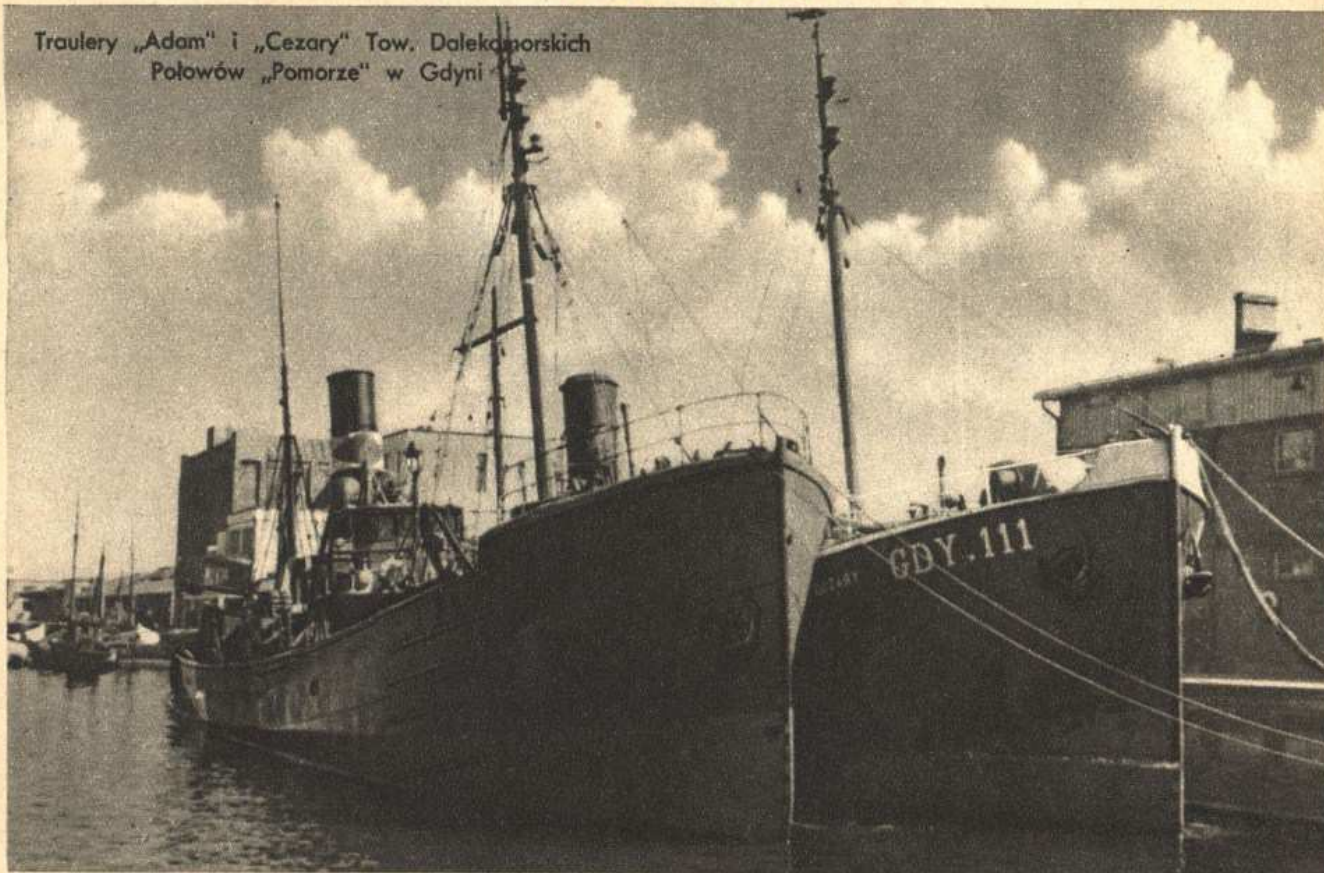


Z ust Biskupa Morskiego płyną gorące słowa o Chrystusie Nauczycielu rybaków

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Traulery „Adam” i „Cezary” Tow. Dalekaj. morskich
Połowów „Pomorze” w Gdyni



jego trzecią część. W ciągu czterolecia od 1933 do 1937 zaoszczędziliśmy na imporcie 36 milionów złotych.

Obecnie czas jest pomyśleć o tych 40% ludności kaszubskiej, zasiedlającej brzeg nad pełnym morzem, pozbawionej portu. Odwrócić ją od marnych zagonków twarzą ku morzu, to jest zadanie stworzenia ludu morskiego rybackiego. Z takiego ludu powstawały potęgi morskie państw zachodnich.

Wychodzimy z kawiarni, wyproszeni gaszonymi światłami. Idziemy w głąb ulic gdyńskich, którymi, pamiętam, to tak niedawno, brnęło się ongiś w piasku. Snujemy marzenia żarliwe. Jak to wzmożony polski lud rybaczy zapuszczać się będzie coraz bardziej w morze. Jak to polskie lugry i traulery rybackie pójdą na Islandię, na Morze Barentsa, po Grenlandię, na Marokańskie wody, jak wracać będą ładowne wielkim skarbem mór. Jak dzieciaki będą kwitły na tranie zdobywanym przez nas samych, jak nie będziemy jedli innego śledzia niż z własnego połowu, jak zaopatrywać będziemy w śledzie Czechosłowację, Węgry, Rumunię...

Jutro — znów wielki krok ku temu. Spotkamy się na tej uroczystości. Dobranoc.

4 MAJA 1938 POWSTAŁO WŁADYSŁAWOWO

Nazajutrz na słonecznym brzegu w Wielkiej Wsi, tam gdzie nasada Helu, ostrym profilem rysuje się na tle kumulików, bujających nad morzem, pastorał i infuła biskupa.

To — biskup morski, Okoniewski, święci pierwszy polski port rybacki nad pełnym morzem.

Rozciąga się przed nami cicha woda, ujęta w dwa mola: to zachodnie jest długie na 763 m, to

wschodnie na 320 metrów. Port będzie mógł pomieścić 100 kutrów.

Stoi już teraz ich gromadka, a wiatr łopocze białe amarantowymi banderami.

Z góry, z mównicy, padają słowa o Chrystusie, nauczycielu rybaków, jak kazał zarzucać sieci z prawej strony łodzi i jak sieci były pełne ryby.

Minister Roman schodzi ku portowi i przecina wstęgę. Z głazu, który ku upamiętnieniu dnia tego dźwignięto, zsuwa się płachta i czytamy napis, że oto powstaje nowa miejscowość, Władysławowo, tak, jak się zwała warownia opodal przez Władysława IV wzniesiona, której ślady zaniosły głębokie piaski nabrzeża.

Wsparty o maszt kutra stukonnego, który wrócił z wyprawy pod Bornholm i wyonaca wątpliśnię oślizgłymi dorszami, rozmawiam z Kaszubą Nadolskim, rybakim, któremu rząd dał ten piękny kuter wraz z silnym motorem.

Nadolski za czasów niemieckich tułał się po handlowcach niemieckich i przemierzył wszystkie morza świata. W czasie wojny był w załodze torpedowca. Po wojnie przymierał z lekka głodem, rybakując po przybrzeżnym morzu. Bo nie miał gdzie postawić kutra, gdyby nawet miał go za co sprawić. A trzymać kuter w zatoce — to dzień trzeba stracić, licząc tam i z powrotem na objeżdżanie Półwyspu Helskiego. A ryba, wiadomo, towar delikatny, nie czeka, jeno się psuje. Więc łapał jeno te ryby przy brzegu.

— Ale cóż — dodaje ze smutnym uśmiechem — jak nie można większej liczby krów utrzymać z morga łąki, tak i nas tu wszystkich z Karwi, z Wielkiej Wsi, z Chałup, z Rozewia, z Tupadłów, z Dębek — to jedno morze nie wyżywi.



Rybak Nadolski na swoim kutrze

Obecnie... Obecnie nie potrzebują tracić 40 mil morskich na objazd Półwyspu Helskiego. Rząd im daje takie piękne kutry, na długoletnie dogodne spłaty. Ot i teraz — przywiózł jednym zamachem ryb za tysiąc złotych...

Dookoła zbiera się gromadka rybaków. Mówią o dalekich wyprawach w poszukiwaniu ławic rybnych. Jak się to z latami poznaje morze, widzi się niejako jego dno z jego głębiami i mieliznami, zakosami i zatokami, wysepkami podwodnymi, załamaniami gruntu, przy których lubi przebywać ryba. Jak się bliskość tej ryby poznaje po tysiącnych znakach, po połysku wody, po unoszącym się nad nią ptactwie, po wypłuskujących delfinach, po kolorze wody, po jej temperaturze.

Rozparły się chłopcy szerokim marynarskim rozkraczeniem i tak sobie gwarzą o tych oznakach i prognostykach rybiego urodzaju. Są przecie z ziemi, z odwiecznego obrządku rolnego tak samo zależnego od woli Bożej, od wielkiej gry żywiołów i sił niewiadomych.

Ksiądz biskup Okoniewski mówi, że w archiwum Pelplińskim istnieje dokument, w którym założyciel Władysławowa, król Władysław IV nazywa się „Rex potentissimus, invictissimus, felicissimus”.

My, jego potomkowie, w trzysta lat potem wskrzeszający Władysławowo, jesteśmy wychowani w epoce większego umiaru słów. Dlatego nie są one na dziś odsłoniętej tablicy zbyt szumne. Przecież te słowa sprzed wieków goreją w naszych duszach jako marzenia o przyszłości.

SMIERĆ I ŻYCIE

Jadę na grób generała Dreszera. Na wyniosłym czubie Oksywia podany ku morzu — grób ten stoi w przejrzystym wicherze i w cichości morza.

Odkrywam głowę i żywo przypominam sobie, jak na tydzień przed śmiercią w tej tu Gdyni generał opowiadał o swoim galopie, gdy się wyrwał z szeregów dragonów rosyjskich — ku legionom.

Zmarł, mając 46 lat, zatoczywszy łuk nad wracającym do kraju transatlantykiem i tonąc w mo-

rze. Życie jego było od tamtych młodzieńczych lat pełne tętentu szarży. Wyniosła go aż tu, na to wzgórze, na którym wzniesiemy mauzoleum.

Kiedy zjeżdżam w dół, ku Gdyni, widzę stos świetlny, posuwający się wolno ku wyjściu z portu. To „Batory” odcupował od brzegu. Zatrzymuję auto, wysiadam i patrzę za tymi światłami okrętu, które poczną ginać jedno za drugim w ciemni, w której szumi żywioł. Myślę z żalem o latach młodych, kiedy każde pożegnanie wydaje się niepowrotem, a każde powitanie rajem bez kresu.

INSTYTUT RYBACKI

Rano mam znowu przygodę z Kanifersztanem.

— Cóż to za piękny jachcik?

— Kanifersztan — Instytutu Rybackiego. Nazywa się „Ewa”. Ciągna na nim drogę po dnie morskim i wyławiają różne paskudztwa, podnosząc czasem bardzo radosny jubel.

— A cóż to za gmach?

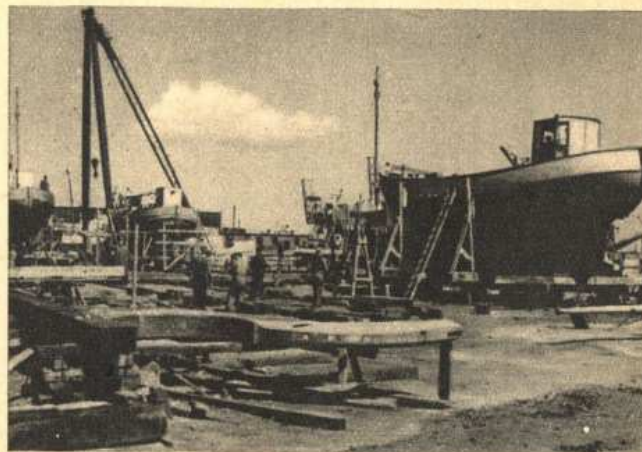
— To chłodnia na śledzie Instytutu Rybackiego.

— A to?

— To znowu Kanifersztan: stocznia Instytutu Rybackiego.

Kiedy wchodzimy w obszerny podwórzec stoczni, kiedy widzę na olbrzymich dyktowych sklejach wyrysowany przemysłny kontur przyszłego kutra, na pniakach pobok jakieś wręgi czy inne specjalitety dziabane, wyciosywane według siebie tylko wiadomego kształtu dziabakiem pierwotnym, którym praszczury wydziabywały statek żeglarski od czasu, jak tylko powstała epoka żelazna — przypominam sobie, jak to stary papcio Robinson, odmawiając syna od rzemiosła morskiego i nie wiedząc, że robi taki majland z Piętaszkiem, wyliczał mu, ile też to rzeczy musi umieć nawet zwykły sternik.

Bo ta stocznia to tak się zaczęła. Dziabął w belkę zwykły sobie majster Kaszuba i ano, wychodziły mu niegorsze kutry.



Fragment stoczni Instytutu Rybackiego

Przyjechały Duńczyki, proszą się, dajcie rysunki waszych kutrów.

A tu cały rysunek ma w pięciu palcach imię majster.

Jakoś to niezgrabnie powie-dzieć.

Kręcą rudymi łbami Duńczyki: owszem, rozumieją to i oceniają: sekret produkcji.

Od tego czasu minęło lat nie-mało niewielu. Tak samo wyszu-kuje się na kil dębów co krzyw-szych, tak samo rysuje się pro-file na skleionej podłodze dykto-wej, tak samo ociosuje się, przy-ciosuje się do formy ręcznie czę-ści składowe.

Jakże to parał się ongi ze swym korabiem Jan z Kolna?

„Z nieprzebranej obfitości prze-dniego budulca wybrał, wysuszył podpaleniem, obrobił toporem przy pomocy maj-strów w swoim rzemiośle najprzód stępę dębową, bał olbrzymi, kłoc celny, który miał leżeć na spo-dzie galeony“...

Jako żywo — tak samo teraz! Właśnie taką stępę dębową, stos pacierzowy przyszłego kutra wznosi wspólnym wysiłkiem kilkunastu robotników. Poczną ją teraz żebrami sklepić.

Gdzie indziej już po szynach spływa na wodę nowy kuter. Po pochylni zjeżdża pomost wiozący go. Już poden podeszła fala, już się kołysze na gładkiej portowej wodzie. Kędy indziej dwa kutry burta w burtę złączone płyną zatoką. To jest próba no-wego kutra, na który założono motor. Ten stary kuter prowadzi go jak oswojony słoń w Siamie mło-dzika, złapanego w dżungli.

Możemy nie ruszyli tak bardzo. Ale w każ-dym razie, kiedyśmy otrzymali morze, było na brze-gu polskim 40 słabych, piętnastokonnnych kutrów. Obecnie mamy już 180 pierwszorzędných kutrów, a wśród nich niejeden stukonny.

Kiedy się tak między tym ludem morskim cho-dzi, przestaje się patrzeć na morze, jako na płynny jednolity żywioł. Mimowoli poczyną się po gospo-



Dzieci rybaków

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



darsku i niejako rolniczo patrzeć na jego różnora-kie dno, nad którego załomami przesuwają się ławi-ce rybiego surowca, dającego rybaczy plon. I my-śle, że dla naszego kraju, przeludnionego, bezrobot-nego, potrzebującego kolonij, na których by mógł umieścić nadmiar rąk żądnych pracy, te tereny ni-czyje, żadne ludzi dzielnych i przedsiębiorczych, są istnymi koloniami.

Już teraz przemysł pomocniczy morski zatrud-nia dziesięć tysięcy rodzin. Dwadzieścia wędzarni dymi na wybrzeżu, powroziarnie, sieciarnie, bec-karnie, fabryki konserw, warsztaty reperacyjne ma-ją zajęcie.

Beczka — na przykład... Beczka śledziowa, to całe poważne zagadnienie, nad którym głowiliśmy się kilka lat. Beczka dychtowna, a nie ciężka, wzdłuż, a nie w poprzek słoj cięta, nie zgniatalna i nie przepuszczalna.

Trzeba na nią brać drobnostojowy wolno rosna-cy świerk, taki jaki rośnie na skałach Finlandii i Szwecji. Co tu gadać, sporośmy napaskudzili, ca-łe transporty się psuły.

Ale teraz „Mewa“, nasze Tow. Połowów Dale-komorskich, już fabrykuje 200.000 beczek rocznie, już je eksportować poczyną.

Hej! — kto zna po Polsce świerki po skałach rosna-ce? Niech pisze do „Mewy“.

I znowu Kanifersztan... Patrzymy jak z dorszy Instytut Rybacki fabrykuje mrożone cegiełki kilo-we oczyszczonych smacznych filetów z dorsza.

Żadnego nie ma kłopotu — tylko na patelnię rzu-cić i smażyć. Te masy ryb, które dzień w dzień zwożą kutry z morza, czekają na odbiorcę. Gdy się nauczymy jeść ryby morskie poza śledziem, wzmo-że się w siłę nasz lud morski, inwestycje morskie, przedsiębiorczość prywatna. Dorsz jest chudy, bo cały tłuszcz ma w wątrobie; jest więc dietetyczny; ryba morska zawiera w sobie jod.

Jedzcie ją — sobie na zdrowie — polskiej sprawie morskiej na potęgę.

MELCHIOR WAŃKOWICZ



Pamiątkowy głaz we Władysławowie

Śródziemnomorskie pojednanie

Geograficzne położenie Morza Śródziemnego u zbiegu trzech kontynentów z natury rzeczy przeznaczało go do roli ich komunikacyjnego łącznika. Uprzemysłowienie Europy i budowa Kanału Sueskiego ożywiły śródziemnomorskie szlaki. Europejskie wyroby, płynące na Wschód, oraz azjatyckie i afrykańskie surowce, zmierzające ku Europie, z każdym rokiem powiększały tonaż zatrudniony na tych drogach.

Przez długie lata W. Brytania, największa przemysłowa i kolonialna potęga Europy, zajmowała dominujące stanowisko w tym ruchu. Z biegiem lat jednak wzrastała ilość bander żeglujących na tych szlakach. Zdobycie Abisynii przez Italię spotęgowało jej udział w żegludowym ruchu tych dróg i podniosło ich gospodarcze i polityczne dla niej znaczenie.

Fakt posiadania przez Francję i Holandię licznych i bogatych wschodnich kolonij, do których prowadziły śródziemnomorskie drogi, powiększa wartość tych dróg dla metropolii. Podobnie Indyjskie Imperium W. Brytanii podnosi znaczenie śródziemnomorskich linii żegludowych. Istnieją jednak wielkie różnice w znaczeniu tych dróg dla każdego z wymienionych mocarstw. O ile bowiem Italia jedynie na nich utrzymywać może stosunki ze swym nowym Imperium Afryki, dla mocarstw pozostałych są one tylko skróceniem innych, znacznie dłuższych, połączeń. Różnice te charakterystycznie określił Mussolini, mówiąc, że Śródziemnomorze jest życiem (vita) Italii, a tylko drogą (via) dla W. Brytanii.

Gdy zatarg abisyński zaognił stosunki między W. Brytanią i Włochami, bezpieczeństwo komunikacji obu tych państw na Morzu Śródziemnym zostało zachwiane. Środkowe bowiem położenie Italii zagrażało śródziemnomorskim połączeniom W. Brytanii, a brytyjskie panowanie u jego wylotów groziło odcięciem włoskich połączeń ze światem. W wyniku takiego układu sił międzynarodowe stosunki Europy w przeciągu trzech lat pozostawały w wojennym napięciu.

Kwietniowa ugoda Italii i W. Brytanii zmierza właśnie do zmniejszenia niebezpieczeństwa żeglugi na Morzu Śródziemnym. Regulując zagadnienia bezpieczeństwa tych dróg i zobowiązując oba mocarstwa do poszanowania praw do swobodnej żeglugi na nich, ugoda ta przewiduje jednocześnie ściślejszą współpracę nad utrzymaniem pokoju na całej długości imperialnych ich szlaków.

W celu zagwarantowania tego pokoju we wzajemnych stosunkach zobowiązują się one do wymiany informacji o stanie swych sił wojennych. Informacje te obejmować mają stany sił morskich, lotniczych i lądowych, stacjonujących w posiadłościach tych mocarstw, położonych na Morzach Śródziemnym i Czerwonym, oraz u Zatoki Adeńskiej. Ogólne te zobowiązania nie wiążą Italii w stosunku do jej terytoriów metropolitalnych. Przystąpienie jednak

do londyńskiego traktatu z 1936 — do czego zobowiązała się ona w tej ugodzie — nałoży na Italię obowiązek wymiany informacji o stanie całości sił zbrojnych na morzu, jak również projektów ich rozbudowy.

Wschodni basen Morza Śródziemnego, Morze Czerwone i terytoria Zatoki Adeńskiej objęte zostały jeszcze szerszymi zobowiązaniami. Usiłując bowiem zachować równowagę istniejących tu włoskich i brytyjskich baz merskich i lotniczych, postanowiono, że zakładanie nowych nie może być podejmowane bez uprzedniego powiadomienia o tym. Wojskowe klauzule porozumienia nie ograniczają wprowadzie zbrojeń obu pertraktujących mocarstw, utrudniają jednak niespodziankę zaskoczenia i dzięki temu mogą się poważnie przyczynić do złagodzenia wzajemnej nieufności.

Zagadnienia dojść śródziemnomorskich, oraz warunków ich bezpieczeństwa uregulowano niemniej szczegółowo.

Sprawę Kanału Sueskiego porusza wspólna deklaracja obu mocarstw. Powołując się na konwencję z 1888, neutralizującą i otwierającą ten kanał dla powszechnego i swobodnego użytkowania we wszelkich okresach czasu, i W. Brytania i Włochy zobowiązują się do ścisłego przestrzegania jej postanowień. Stwierdzając tym samym pokojowe i lojalne zamiary umawiających się stron w stosunku do zainteresowanych państw, dalsze postanowienia ugody usiłują zapewnić warunki bezpieczeństwa drogi przez kanał. Te punkty ugody zawierają oświadczenie Italii, dotyczące wojennych sił Libii i Abisynii. Zobowiązuje się ona przede wszystkim do zmniejszenia libijskich garnizonów przynajmniej do połowy obecnego stanu, a dalej przyjmuje zasadę, że tubylcy Italskiej Afryki Wschodniej tylko w razie koniecznej potrzeby będą zmuszeni do służby wojskowej lokalnej obrony tych terytoriów oraz ich publicznego bezpieczeństwa. Podobne zobowiązanie zaciąga również i W. Brytania co do swych arabskich protektoratów. W myśl nowej ugody, urządzenia wojskowe tych ostatnich terytoriów mogą służyć wyłącznie celom defensywnym.

Morze Czerwone, jako naturalne uzupełnienie śródziemnomorskiej i kanałowej drogi, zostało także objęte postanowieniami nowej ugody. Bardzo długi i wąski kształt tego morza ogromnie ułatwia jego zamknięcie dla żeglugi w razie wojny. Dotychczasowa niekwestionowana przewaga W. Brytanii w całym basenie tego morza, zabezpieczająca jej żeglugę przed taką możliwością, uległa gruntownym przemianom dzięki włoskim osiągnięciom w Abisynii. Budowa potężnych baz morskich Italii na jego pobrzeżach tym bardziej podkreśla wielkość tych przemian. Uwzględniając nowy stan rzeczy na Morzu Czerwonym, W. Brytania została zmuszona do uznania włoskiego parytetu w całym basenie, wyrażonego w artykułach specjalnej umowy co do krajów środkowego wschodu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Postanowienia porozumienia W. Brytanii z Italią, dotyczące Morza Czerwonego, idą jeszcze dalej. Mówiąc bowiem o zdecydowanym zamiarze szanowania całości państw Arabii, zaznaczają one ponadto, że wspólnym interesem tych mocarstw jest przeciwstawienie się przenikaniu obcych wpływów na arabskie terytoria. Zamiar takiego przeciwstawienia się występuje szczególnie wyraźnie w artykule, mówiącym o pobrzeżnych rejonach tych państw, jak również o wyspach tego morza. Intencje zdobycia gwarancji wzajemnego morskiego bezpieczeństwa nie mogły znaleźć bardziej wyraźnego podkreślenia, niż w tym postanowieniu. Analiza całości artykułów tego środkowo-wschodniego porozumienia, a szczególnie artykułu, zobowiązującego te mocarstwa do pośrednictwa w ewentualnym targu Saudii z Yemenem, nasuwa przypuszczenie, że tworzy się załączek brytyjsko - włoskiego kondominium na Półwyspie Arabskim.

Zagadnienie atlantyckiego wylotu z Morza Śródziemnego również zostało poruszone w kwietniowej brytyjsko - włoskiej ugodzie. Mówi o tym przede wszystkim deklaracja, stwierdzająca zamierzenia obu mocarstw utrzymania zasady politycznego i terytorialnego status quo w jego zachodnim basenie. Oświadczenie Italii, że nie dąży ona do żadnych terytorialnych zdobyczy w Hiszpanii i jej posiadłościach, uzupełnia tę deklarację. Włoskie zobowiązanie wycofania zbrojnych oddziałów z hiszpańskich

terytoriów czyni tym bardziej prawdopodobnym przypuszczenie, że bezpieczeństwo zachodniego wylotu ze Śródziemnomorza nie zostanie zagrożone przez żadną wojenną potęgę.

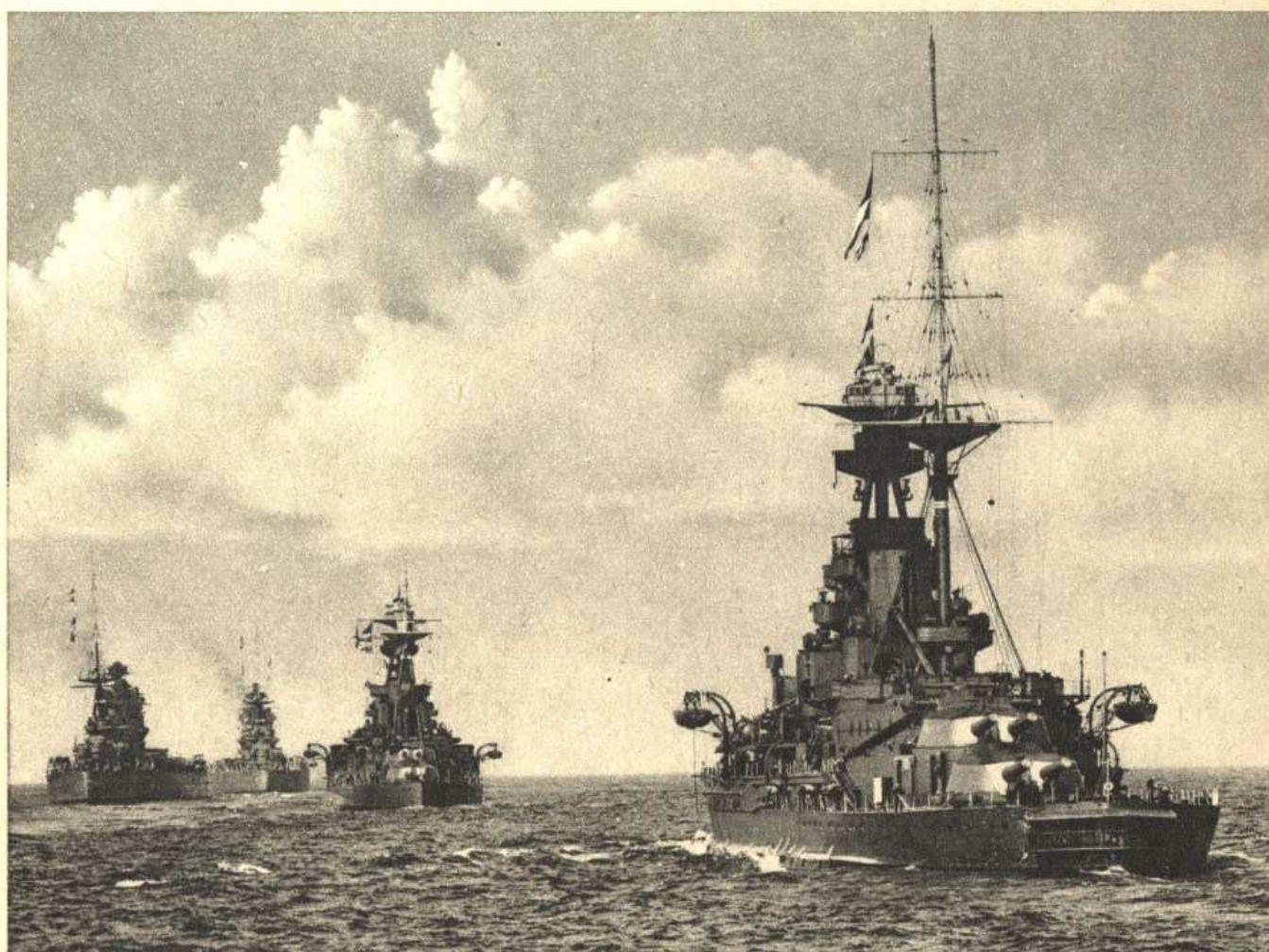
Przyszła realizacja tych zobowiązań, dając Francji określone gwarancje bezpieczeństwa jej śródziemnomorskich komunikacji z Afryką, usunie przeszkody do francusko-włoskiego zbliżenia. Fakt ten przyczyni się poważnie do ogólnego uspokojenia na Morzu Śródziemnym. Potężna bowiem strategiczna pozycja Francji na północnym i południowym pobrzeżu tego basenu nie pozwala na wykluczenie jej z żadnego śródziemnomorskiego porozumienia. Toteż brak francuskiego podpisu na jakimkolwiek bądź akcie śródziemnomorskim poważnie zmniejsza jego międzynarodową skuteczność.

Śródziemnomorskie pojednanie z konieczności musi wywołać ogólne odprężenie w Europie i świecie. Zmniejszy to przede wszystkim obawy Europy o bezpieczeństwo śródziemnomorskich i oceanicznych dróg, którymi płyną masy potrzebnych jej surowców. Bezpośrednie korzyści prawdopodobnie pociągną za sobą dalsze, niemniej cenne, następstwa. Uspokojenie bowiem i konsolidacja międzynarodowych stosunków w Europie zwiększy jej odporność na obce niebezpieczeństwa w koloniach i przyspieszy rozwiązanie jej kolonialnych i surowcowych zagadnień.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

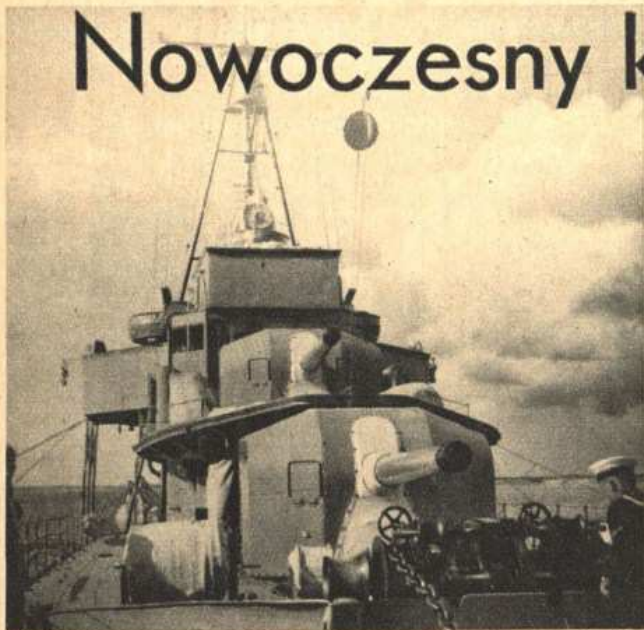


P



Brytyjskie okręty wojenne na Morzu Śródziemnym

Nowoczesny kontrtorpedowiec



Dość często spotkać można twierdzenie, że kontrtorpedowiec wyprze z biegiem czasu zupełnie lekki krążownik. Tak się już zawsze dzieje, że „ulepszanie” jakiejś nowoczesnej broni pociąga za sobą w pierwszym rzędzie wzrost jej wymiarów.

Na przykład jeden z pierwszych pancerników na świecie, francuski „Gloire” z 1859 r. wypierał 5.600 t. i posiadał działa 160 mm, a obecnie mówi się coraz głośniej o japońskich okrętach liniowych, mających podobno wypierać 50.000 t. i na których będą ustawione działa 457 mm. To samo można powiedzieć o ewolucji okrętu podwodnego, czy kontrtorpedowca.

Okręty wojenne rosną ciągle; nie skrepowani już żadnymi ograniczeniami traktatowymi, konstruktorzy chcą zamknąć w pływających kolosach całą swą wiedzę, doświadczenie i naturalnie gros sił, przeznaczonych do — zagwarantowania powszechnego pokoju.

Może się zdawać, że już w niedalekiej przyszłości nastąpi takie przesunięcie granicy wyporności poszczególnych klas okrętów wojennych, że, zachowując tę samą nazwę, kontrtorpedowiec będzie wypierał 6.000 t., bo względu natury taktycznej lub tp., właśnie tego będą wymagać — chyba, że zostanie zawarty jakiś nowy traktat, ograniczający tonaż okrętów wojennych.

Traktat waszyngtoński 1922 r., ograniczający wyporność wielkich okrętów nawodnych i podwodnych, nie zrobił tego w stosunku do okrętów lekkich. Konstruktor nie lubi być krępowany w projektowaniu, zwłaszcza gdy taktyk jest nieustępliwy i nim pójdzie na kompromis, trzeba z nim boje staczać o każde działo.

Jeszcze na długo przed wojną światową kontrtorpedowiec był groźnym przeciwnikiem torpedowca. Konkurentem stał się wówczas, gdy z biegiem czasu wzrosło jego uzbrojenie. Słabsza konstrukcja siłą rzeczy musiała upaść — kontrtorpedowiec mógł przestać być w ogóle „kontr”, lecz szybko postarano się o nowego przeciwnika.

Okręt podwodny udał się dobrze i coraz boleś-

niej dawał o sobie znać niezbyt przygotowanym na to przeciwnikom.

Duża szybkość kontrtorpedowca i dość silne uzbrojenie artyleryjskie nadawały się do zwalczania podwodnego wroga.

Niestety, skuteczność działań kontrtorpedowca przeciwko okrętom podwodnym początkowo nie była zadawalająca. Okręt podwodny, zdradzający wówczas swą obecność dopiero przy wynurzeniu się, mógł z dużym powodzeniem ująć kontrtorpedowców, zanurzając się szybko i oddalając. Artyleria kontrtorpedowca była skuteczna tylko na małych odległościach, co jest zrozumiałe, ponieważ cel był niewielki; zresztą w przypadku ukazania się okrętu podwodnego w bezpośrednim sąsiedztwie kontrtorpedowca, ten ostatni „rzucił się” w stronę wynurzającego się przeciwnika i uderzał go dziobem, co przeważnie dawało w wyniku zatopienie nieostrożnego nieprzyjaciela. Po zaopatrzeniu każdego kontrtorpedowca w bomby głębinowe, sposób atakowania okrętu podwodnego nieco się zmienił.

Mianowicie w wypadku bliskiego spotkania się z podwodnym wrogiem kontrtorpedowiec atakował przeciwnika za pomocą wyrzucanych z pokładu bomb, które, dzięki specjalnemu urządzeniu hydrostatycznemu, wybuchały na żądanych głębokościach.

Z biegiem czasu zaopatrzone kontrtorpedowce w przyrządy podsłuchowe coraz to ulepszone, które umożliwiały wykrycie okrętu podwodnego w pewnym kierunku, oczywiście, o ile silnik jego był w ruchu.

W pierwszych dniach praktycznego stosowania tego wynalazku zdarzały się ciągle alarmy bojowe na zaopatrzonych w przyrządy podsłuchowe okrętach, póki odgłosu ruchu własnych maszyn nie wyeliminowano słuchowo z zasięgu aparatów.

Walka kontrtorpedowców przeciw okrętom podwodnym była prowadzona w dwóch kierunkach: patrolowanie wyznaczonych obszarów morskich oraz ochrona transportów morskich.

Charakter specjalny posiadało użycie zespołu kontrtorpedowców do atakowania wielkich okrętów wojennych oraz do wykonywania bombardowań nieprzyjacielskich baz i portów przy sprzyjających warunkach (zła widoczność), ułatwiających zaskoczenie.

Zadania taktyczne stawiane nowoczesnemu kontrtorpedowcowi dają się streścić w następujących punktach:

1. towarzyszenie wielkim okrętom wojennym w celu odpierania ataków okrętów podwodnych, lekkich zespołów i lotnictwa nieprzyjaciela (szczególnie znaczenie podczas walki własnych okrętów liniowych względnie ciężkich krążowników z równorzędnymi okrętami przeciwnika),

2. ochrona własnych linii komunikacyjnych i działanie przeciwko handlowi morskiemu nieprzyjaciela,

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



3. działanie przeciw bazom i portom przeciwnika (tylko w sprzyjających warunkach),

4. patrolowanie daleko w morzu; stała służba rozpoznawcza ruchów floty nieprzyjaciela, wreszcie

5. stawianie min zagrodowych na wodach nieprzyjaciela (działanie zaczepne) oraz własnych (obrona).

Do wykonania tych wszystkich zadań kontrtorpedowiec jest nieźle przygotowany. Budowa jego i duża wyporność pozwalają mu pływać w każdym czasie, przy każdej pogodzie. Silne zespoły turbinyowe, których moc liczy się w dziesiątkach tysięcy KM, poruszają go z szybkością, która już przekroczyła 40 węzłów i w ten sposób pozwoli mu uniknąć niekorzystnego spotkania z silniejszym nieprzyjacielem. Jego uzbrojenie torpedowe i artyleria stawiają go na równi z przedwojennymi lekkimi krążownikami. Wyposażenie w czułe i dokładne aparaty podsłuchowe oraz specjalne wyrzutnie bomb głębinowych stwarza z niego przeciwnika groźnego dla okrętów podwodnych.

Niestety, kontrtorpedowiec ma swą bardzo słabą stronę — brak pancerza.

Blacha, którą się poszywa jego kadłub i pokłady stanowi nieznaczny jedynie ochronę, szczególnie na uderzenia cięższych pocisków. To samo odnosi się do ochrony jego artylerii i ważniejszych posterunków bojowych.

Jednak kontrtorpedowce, rozporządzając większą szybkością i większymi zdolnościami manewrowymi

wymi mogą mieć przewagę nad krążownikiem, o ile będą działać zespołowo i jeśli ich żywotne części będą więcej niż dotychczas odporne na uderzenia pocisków przeciwnika.

Francuscy konstruktorzy zaprojektowali takie rozwiązanie: opancerzenie artylerii, mostku bojowego, komór amunicyjnych i urządzeń napędowych (które na kontrtorpedowcu nie sięgają tylko linii wodnej, ale rozciągają się na całą wysokość kadłuba) pociągnie za sobą wzrost wyporności o $\frac{1}{4}$, co przy tendencji zachowania tej samej wielkości i wyporności kontrtorpedowca musi doprowadzić do redukcji maszyn i paliwa, a więc do zmniejszenia szybkości i rejonu pływania. Inne wyjście z tej sytuacji byłoby przez zwiększenie wyporności okrętu o ciężar opancerzenia wskutek zanurzenia ponad normę, a więc przez zachowanie wymiarów i zmniejszenie stopnia bezpieczeństwa.

Ostatecznie zwiększenie wymiarów kontrtorpedowca pozwoli na zaopatrzenie go w pancerz, ale przy tym wymagać będzie podniesienia mocy napędu, aby utrzymać jego dotychczasową szybkość.

Kontrtorpedowiec mimo to jest naprawdę uniwersalnym okrętem wojennym i on daje początek każdej nowoczesnej flocie.

W przyszłej wojnie nie będą możliwe żadne większe operacje morskie bez udziału kontrtorpedowców, a budowa w obecnych warunkach ciężkiego krążownika czy okrętu liniowego, któremu nie będzie mógł towarzyszyć zespół kontrtorpedowców, jest mocno ryzykowna. JERZY WIŚNIEWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kontrtorpedowiec „Grom”

Indochiny — wczoraj i dziś

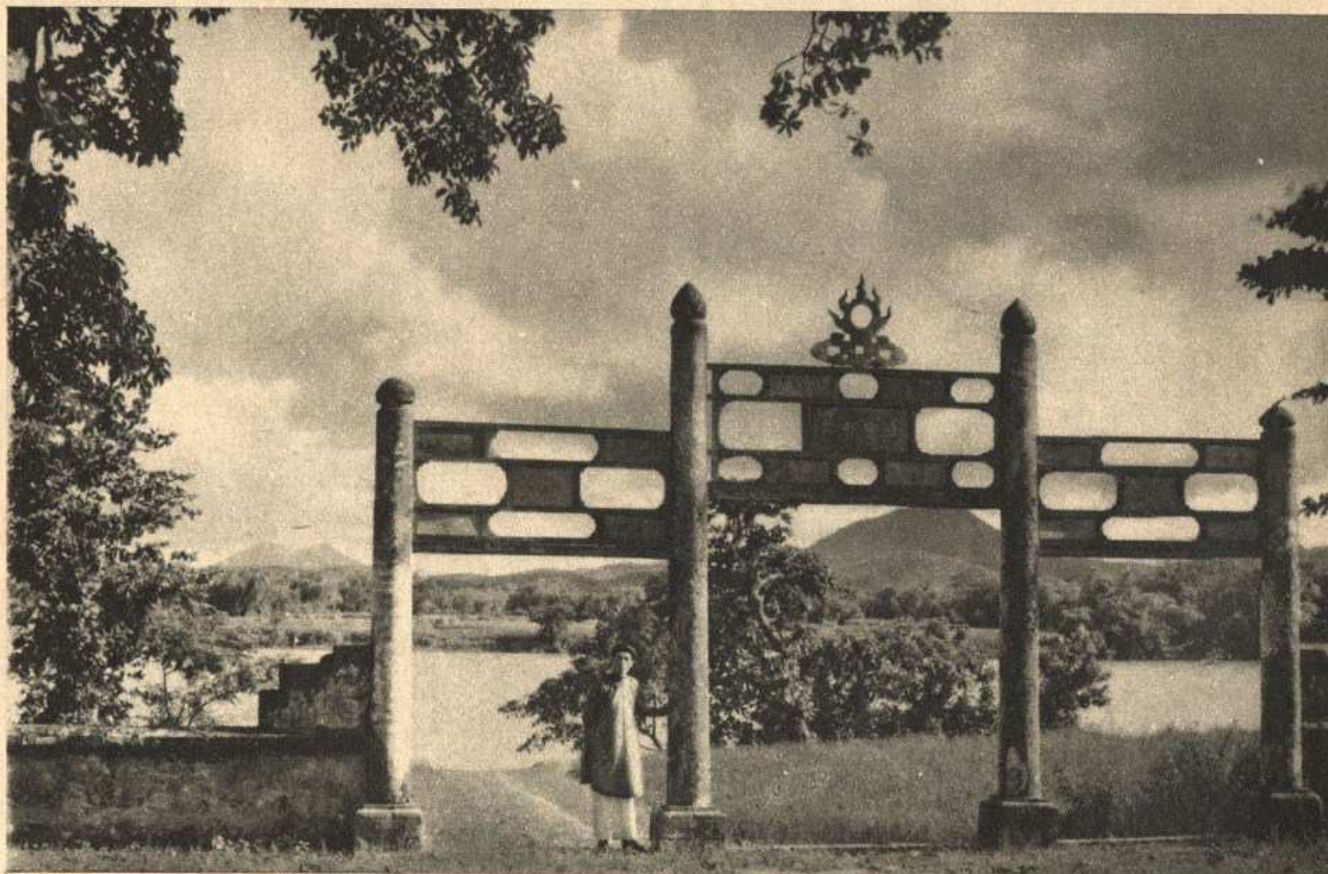
(Od specjalnego korespondenta „Morza”)
I. W C Z O R A J.

Indochiny, zwane z dużą dozą słuszności „perłą francuskiego imperium kolonialnego”, obejmujące obszar większy od terytorium Francji, zaludnione przez około 22 miliony mieszkańców, nie stanowiły jednak nigdy i nie stanowią także dziś jednolitej logicznie odgraniczonej jednostki, ani terytorialnie, ani klimatycznie, ani historycznie, ani wreszcie ludnościowo. Inaczej mówiąc, termin „Indochiny” jest terminem czysto administracyjnym, zastosowanym przez Francuzów. W ciągu dziejów nigdy nie istniał na półwyspie naród indochiński, ani indochińskie państwo, jak również nie było nigdy jednolitego obszaru, który dla tych czy innych wspólnych cech, można by nazwać ogólną nazwą „Indochiny”. Przeciwnie, trudno wyobrazić sobie obszar, bardziej zróżnicowany pod każdym względem, mniej jednolity i przedstawiający większą różnorodność we wszystkich dziedzinach. Część jego powierzchni stanowią góry, częstokroć bardzo wysokie, część zaś — typowe, nizinno-ryżowe obszary delt. Oczywiście, tryb życia, zwyczaje, poziom kulturalny i środki wyżywienia ludności obu tych grup terenowych różnią się między sobą najzupełniej. Jeśli chodzi o klimat — trudno wyobrazić sobie większe kontrasty. W styczniu i w lutym człowiek dusi się z gorąca na południu, w Saigonie, równocześnie zaś ludzie trzęsą się z zimna i palą ogień na kominku w Hanoi, na północy. O tym samym czasie w Hué,

położonym o 500 km na południe od Hanoi, padają bez przerwy deszcze, o 200 zaś km na zachód, w południowym Laosie, niebo jest stale w tym okresie bez chmurki, a temperatura panuje południowo-europejska. Nie trudno wyobrazić sobie konsekwencje tego rodzaju różnic klimatycznych w stosunku do trybu życia mieszkańców poszczególnych obszarów, do ich usposobień i temperamentów.

Niemniejsze jest zróżniczkowanie grup ludnościowych, zamieszkujących to olbrzymie terytorium. Dotyczy to zróżniczkowanie zarówno gęstości zaludnienia, jak i przynależności poszczególnych grup ludnościowych do tych czy innych szczepów, względnie ras. Jeśli chodzi o pierwsze zagadnienie, to stwierdzić trzeba, że Indochiny są jednym z najmniej równomiernie zaludnionych obszarów świata. W niektórych prowincjach Tonkinu (w Delcie), gęstość zaludnienia dochodzi często do 400 a nawet nie rzadko do 500 ludzi na km kw, co jest równoznaczne z potwornym przeludnieniem. W Laosie gęstość ta wyraża się w stosunku: 5 do 6 jednostek na km kw, czyli blisko sto razy mniej, niż w Tonkinie. Ogólna gęstość zaludnienia wynosi około 29 na km kw, co jest cyfrą całkiem niewspółmierną z gęstością zaludnienia Tonkinu, której przeciętna jest 70 na km kw, lub Kochinchiny, gdzie dochodzi ona do tej samej cyfry, jednak bez tych paradoksalnych skoków (paręset ludzi na km kwadr.), które obserwujemy w niektórych prowincjach Tonkinu.

Tak samo nierównomierny jest podział ludności



Portyk przed świątynią Konfucjusza w Hue



Pogrzeb annamickiego dostojnika

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



między terytoria, pod kątem widzenia jej przynależności szczepowej. Annamici, zajmujący zaledwie ok. 10% terytorium Unii Indochińskiej, liczą około 15 i pół miliona ludności, na ogólną ilość ok. 22 milionów, czyli ok. 66%. I tak samo mniej więcej jest ze wszystkim. Indochiny są stanowczo krajem największych kontrastów, jakie zdarzyło mi się kiedykolwiek widzieć.

Półwysep Indochiński zamieszany jest zasadniczo dziś jeszcze przez dwie wielkie grupy etniczne: Mongolidów i Polinezyjczyków oraz Hindusów, przy czym te dwa ostatnie odłamy zwykło się, w przeciwieństwie do Mongolidów, łączyć w jedną grupę. Ten podział istniał tu od wieków i na nim opiera się cała historia, całe formowanie się polityczne i kulturalne terytorium, które zwiemy dziś Indochinami. Dzieje tego terytorium streszczają się właściwie w ustawicznych starciach między dwoma światami, których półwysep jest niejako punktem stycznym: między światem mongolskim, czyli chińsko - annamickim z jednej strony, i światem hindusko - polinezyjskim, którego najwybitniejszymi przedstawicielami byli tu Khmerowie i Chamidzi — z drugiej. Rezultaty tej odwiecznej walki są zupełnie jasne i oczywiste. Można odczytać je bez trudności z obecnej statystyki ludnościowej. Spośród ogólnej liczby 22 milionów mieszkańców półwyspu, Annamici, czyli Mongolidzi, stanowią 2/3, podczas gdy na wszystkie inne plemiona, rasy i szczepy razem przypada zaledwie jedna trzecia. A dodać trzeba jeszcze, że wśród tej ostatniej przeważają dalecy potomkowie świata hindusko - polinezyjskiego, bardzo zróżniczkowani i przeważnie wymierający. Na terenie Indochin walka tych dwu światów wygrana została zde-

cydowanie przez świat mongolski. I stwierdzić trzeba, że termin „Indochiny“, acz na ogół bardzo szczęśliwie i trafnie zastosowany, odnosi się jednak znacznie bardziej do dalekiej przeszłości danego terytorium, niż do jego obecnego stanu.

Walce politycznej świata hinduskiego ze światem mongolskim towarzyszyła na terenie półwyspu walka kulturalna między tymi dwoma światami. Nie wolno zapominać, że starły się tu dwie cywilizacje, dwie filozofie, dwa artyzmy, niezwykle potężne i świetne, dwa systemy, które ukształtowały cały niemal świat dzisiejszy: kultura Indii i kultura Chin. Na całym prawie półwyspie mamy dziś porożrzucane niemal wszędzie, ślady tej wiekowej walki i pomniki obu kultur. Różnica między nimi jest tylko ta, że podczas gdy pozostałości wielkiej kultury Indii, jako starsze i pochodzące od rasy, zwyciężonej następnie i wytrzebionej lub wypartej, są przeważnie pomnikami martwymi, kultura chińska, chińskie wierzenia i zwyczaje, chińskie pomniki i tradycje żyją wciąż jeszcze i błyszczą gdzieś w całej swej wspaniałości.

Kultura hinduska, kultura królestwa Khmerów i Chamidów, które rozciągało się podczas długich wieków na całym niemal obszarze półwyspu, pozostawiła po sobie pomniki o tak olśniewającej potęgzie i tak nieporównanym pięknie, jak ruiny Anghoru, będące bezsprzecznie szczytem wszystkiego, co w dziedzinie kamiennych pomników przeszłości istnieje na świecie. Nie podobna opisać ani wyobrazić sobie tego miasta olbrzymich świątyń i pałaców, posągów i płaskorzeźb, tarasów i wież, zdobionych z fantazją, artyzmem i nakładem pracy, którym trudno znaleźć równe. Wystarczy chyba, jeśli nad-

mienimy, że na powierzchowne choćby zwiedzenie i obejrzenie Anghoru trzeba tygodnia czasu. A zważywszy, że tylko małą część tego królewskiego miasta świątyń i pałaców wydarto dotychczas dżungli. Ta sama wielka kultura pozostawiła nam liczne wieże Cham, będące najprawdopodobniej niegdyś świątyniami, rozproszone po wzgórzach Annamu i Tonkinu. Ona wreszcie ukształtowała, przynajmniej do pewnego stopnia, sztukę ludową, zwyczaje, śpiewy i tańce Laoecjan, a częściowo i Kambodżan.

Kulturą chińską przesiąknięty jest natomiast cały Annam, Tonkin, a częściowo i Kochinchina. Annamici, zamieszkujący te kraje, nie potrafili wytworzyć kultury własnej i przyjęli chińską za swoją. Chiński jest tu styl budownictwa i dekoracji, chiński — język literacki, religijny i w ogóle — używany przez tzw. „klasy wyższe“, chińska — filozofia, muzyka, malarstwo, teatr, wierzenia, zwyczaje, kalendarz. Cały Tonkin, Annam i Kochinchina usiane są pomnikami budownictwa chińskiego i chińskiej sztuki dekoracyjnej. Wszędzie spotykamy charakterystyczne pagody, białe - błękitno - zielone, zdobne w fantazyjne dachy, smoki i Geniuszów. Wszędzie — pełno chińskich domostw, pawilonów, mostków, ogrodów. Wszędzie kwitną chińskie obrzędy, obchodzone są chińskie święta, studiowani są chińscy klasycy.

Ale najwspanialszym pomnikiem sztuki chińskiej w Indochinach jest stolica Annamu i zarazem siedziba jej cesarza (Annam jest cesarstwem, pozostającym pod protektorem Francji; będzie o tym mo-

wa w następnym artykule), Hué. Owo Hué, o którym mało kto słyszał w Europie, jest prawdziwym klejnotem. Jego Rzeką Perfum, jego zielone wzgórza, ozdobione ołtarzami, jego grobowce królewskie, rozrzucone w okolicach miasta i stanowiące obszerne, wspaniałe zdobione pałace - świątynie, każdy dla siebie, jego pagody w mieście i w okolicy, jego rezydencje prywatne w stylu chińskim, a przede wszystkim jego Cytadela, czyli rezydencja cesarska, czynią z tego stutysięcznego, starego grodu prawdziwy annamicki Pekin. Zwłaszcza rezydencja cesarska, złożona z trzech części: „Miasta Stołecznego“, „Miasta Królewskiego“ i „Miasta Purpurowego“, z których każda otoczona jest wysokim murem fortecznym z bramami, pełna najwspanialszych pałaców, świątyń, ogrodów, stawów, mostów z laki, dziedzińców, portyków i posągów, należy stanowczo do najpiękniejszych obiektów tego rodzaju. Wzorowana na Pekinie, przeżyła „Cytadela“ Hué swego „wielkiego pierwszego“. Podczas gdy Pekin jest już dziś jeno martwym, acz nieskończenie pięknym wspomnieniem z kamienia, drzewa i laki, w rezydencji w Hué płynie nadal dawne, bujne życie dworskie, kwitną chińskie zwyczaje, święcą się obrzędy i kultury starych Chin.

Do tych właśnie krajów, tak różnorodnych, bogatych we wspomnienia i wielką, burzliwą historię, w skarby, obfite a nie wyzyskane, przyszła w drugiej połowie XIX-go wieku Francja i rozpoczęła w nich swą pracę kolonizacyjną. Ale o tym — w następnym artykule.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



EDWARD CZERW



Typy kobiet z gór północnego Tonkinu

ROLA LMK W ŻYCIU POLONII ST. ZJEDN. A. P.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Milionowa rzesza Polaków, przebywających stale poza granicami kraju, tworząca tam od dziesiątków lat nowe wartości materialne i duchowe, które stają się dorobkiem obcych dla nas środowisk, stanowi ośrodek żywych zainteresowań ze strony wielu czynników w Polsce. Jest rzeczą zupełnie naturalną, że wychodźcy, związani językiem, tradycją i najsilniejszym węzłem uczuciowym ze swoją ojczyzną, nie tracą tej więzi mimo rozłąki z dawnym krajem macierzystym, mimo oddalenia i mimo braku stałych punktów stykowych z Macierzą.

W chwilach przełomowych, w momentach silniejszego napięcia nerwów i woli, gdy w „starym” kraju dokonują się jakieś ważne przemiany, — przechodzą przez całe Wychodźstwo nagle dreszcze, budząc uśpione uczucia, wywołując mocną reakcję wśród polskich skupisk. Świadomość pełnej przynależności do swego Narodu, poczucie odpowiedzialności za to, co się dokoła jego spraw dzieje, wywołuje wśród Wychodźstwa wstrząsy tak silne, że tylko znawcy duszy polskiej znajdują właściwe wyjaśnienia dla tych nieraz odruchowych czynów, dla poświęceń i ofiar.

Rozwijająca się na takim podłożu współpraca między Wychodźstwem a Polską znajduje na wielu polach łatwe drogi do porozumienia. Sprawy młodzieżowe, akcja społeczna w zakresie spraw morskich łączą wszystkich Polaków po obu stronach oceanu. Różnice mogą dotyczyć tylko środków działania, natomiast co do istoty zagadnień istnieje jednolita opinia. Nic dziwnego zatem, że te dwa odcinki kolaboracji Wychodźstwa z Macierzą dają najlepsze plony.

Na drugim planie — niestety — znalazły się sprawy, równie ważne, dotyczące współpracy gospodarczej między tymi pokrewnymi organizmami. Ale i na tym polu zaznaczyła się w ostatnich czasach znaczna poprawa. Cały szereg artykułów wywozo-

wych z Polski znalazł rynek zbytu wśród szerokich rzesz wychodźczych, a w ślad za tym zdobył sobie prawo obywatelstwa i wśród społeczeństwa rdzennie amerykańskiego. „Polish ham” — polska szynka stała się na pewien czas nie tylko najbardziej popularnym artykułem konsumcyjnym na rynku amerykańskim. Była ona czymś więcej: niemal hasłem bojowym w walce konkurencyjnej potężnych firm eksportowych, które wystąpiły do boju z tym bezkonkurencyjnym artykułem z Polski. Nie obyło się — rzecz prosta i bez groźnej polemiki prasowej, która miała jednak tylko ten skutek, iż spopularyzowała polską szynkę wśród najszerszych warstw społeczeństwa amerykańskiego, które od-tąd uważa za dowód „dobrego tonu”, by goście swych uraczyć polskim smakołykiem.

Rozważając pod kątem wzmożonej kolaboracji obecne stosunki między Wychodźstwem a Macierzą, widzimy coraz więcej nici wspólnych, coraz więcej zorganizowanej po obu stronach wspólnej akcji. Pogłębiają się wzajemne stosunki między Światowym Związkiem Polaków a odpowiednikiem jego na terenie Stanów Zjednoczonych, Radą Polonii Amerykańskiej (dawną nazwą brzmiała: Polska Rada Międzyorganizacyjna), rozszerza się zasięg Ligi Morskiej i Kolonialnej, która na terenie amerykańskim pracuje pod nazwą Ligi Morskiej w blisko 100 ośrodkach polskiego Wychodźstwa, nawiązują się coraz bliższe stosunki między polską młodzieżą w Ameryce a młodzieżą „starokrajską”.

Rezultaty tego zbliżenia należy przypisać wzajemnemu przenikaniu kulturalnemu, które czyni z każdym rokiem nowe postępy. Przyjazdy wycieczek amerykańskich do Polski, kursy wakacyjne dla młodzieży amerykańskiej w Polsce, — z drugiej strony wizyty delegatów polskich organizacji społecznych w Ameryce — oto poszczególne skoki wznoszące się ku górze linii wytycznej kolaboracji polsko - amerykańskiej. Każda z nich wnosi nowe wartości do współpracy przedzielonych oceanem potężnych warstw narodu. Każda z nich posuwa naprzód czy to organizacyjnie czy programowo rozwój komórek, warunkujących stabilizację i utrwalenie wartości wzajemnego współżycia.

Mamy dziś na tym polu do zanotowania cały szereg spostrzeżeń i obserwacji, dokonanych przez delegata Ligi Morskiej i Kolonialnej, dra Leona Michalskiego, który w początkach maja r. b. powrócił z kilkumiesięcznej podróży po Stanach Zjednoczonych A. Półn. i Kanadzie. Dorobek tej podróży ujmujemy dr Michalski w streszczeniu swych bogatych przeżyć, dzieląc się z nami swym entuzjazmem dla Wychodźstwa polskiego w Ameryce. Wywody swe zaczyna słusznie podkreśleniem patriotyzmu tych rodaków. Miłość dla Polski jest w nich tak żywa, że nawet ci, którzy jeszcze nie widzieli Polski Niepodległej, spoglądają na nią tak bezpośrednio, jakby ją opuścili dopiero wczoraj. Snać tak głęboko utkwiał w nich obraz wioski rodzinnej w chwili, gdy ją opuszczali, że nie zatarły go ani czas ani oddalenie. Polska jest dla nich wciąż żywym krajem ich

tęsknoty i marzeń. I nie jest czczym frazesem stwierdzenie, iż nie ma Polaka w Stanach Zjednoczonych, który by nie pragnął przynajmniej raz w życiu odwiedzić swego kraju rodzinnego.

Odrodzenie Polski pomogło Polakom amerykańskim otrząsnąć się z tzw. „Inferiority kompleks” tj. poczucia niższości wobec innych ras, stanowiących warstwę rządzącą w Stanach Zjednoczonych i wejść w federalne życie Stanów. Coraz więcej Polaków zdobywa sobie stanowiska w urzędach stanowych i federalnych, coraz wyżej pną się utalentowani Polacy w hierarchii tych godności, patrząc z dumą na tych, którzy na tej drabinie zajęli już bardzo wysokie miejsca. Ileż miast i miasteczek może się już pochlubić tym, że na ich czele stoją Polacy jako majorowie (burmistrz), że wysokie stanowiska w administracji zajmują sędziowie, adwokaci i lekarze Polacy. Iluż Polaków chlubi się tym, że ciężką swą pracą przy odrobinie szczęścia i dobrej koniunkturze dorobili się milionowych fortun. Nie trzeba być długo gościem wśród Polonii amerykańskiej, by wiedzieć, że ten i ów właściciel pralni, browaru, mleczarni, piekarni itd., należący do listy autentycznych milionerów amerykańskich, nie jest tylko z imienia, lecz i duchowo Polakiem.

Dr Michalski mówi o tym ze szczerem uznaniem, dodając od siebie, że wszędzie, gdzie odwiedzał skupiska polskie, napotkał tak świetnie zorganizowane i zagospodarowane polskie farmy, zakłady przemysłowe i placówki handlowe, że nie mógł wyjść z podziwu dla potężnego dorobku Polonii amerykańskiej, dokonanego w czasie stosunkowo niewspółmiernie krótkim.

W sprawach organizacyjnych, dotyczących LMK, dr Michalski podkreśla przede wszystkim zaintereso-

wanie sprawami morskimi i kolonialnymi Polski, które wciąż jest w Ameryce niezmiennie żywe. Tak jak w początkach Niepodległości Polski Polacy amerykańscy przystąpili do stworzenia polskiej floty handlowej, tak obecnie gotowi są poprzeć wszystkie usiłowania, mające na celu rozbudowę gospodarczą Polski. Stąd żywo interesują się zagadnieniem kolonialnym, które wysunęła Liga Morska i Kolonialna, widząc na tym polu cały szereg możliwości handlowych, które można by sfinansować przy poparciu Wychodźstwa. Zdaniem wybitnych przedstawicieli Polonii amerykańskiej kolonie mogą być także terenem ekspansji dla polskich fachowców, przygotowanych i przeszkolonych w potężnych firmach amerykańskich.

Młodzież amerykańska, fizycznie świetnie wyrobiona, wysportowana, używająca całego szeregu sportów wodnych, które najświetniej hartują ciało, jest gotowa współdziałać z młodzieżą „starych krajów” w przygotowaniu i rozwiązaniu zadań, które dyktuje chwila obecna. Zagadnienie kolonii dla Polski staje się dla niej bliskie i zrozumiałe.

Liga Morska — kończy swe uwagi dr Michalski — jest jedyną instytucją o podłożu ideowym, która znajduje wśród mas wychodźczych pełny oddźwięk. Dlatego też rozrastają się nowe komórki Ligi, a nawet na tle taktyki organizacyjnej powstały dwie równoległe do tych samych celów dążące organizacje, a mianowicie Oddziały Ligi Morskiej i Kola LM. Z powodów zupełnie zrozumiałych dążyć należy do scentralizowania całej akcji, która winna nie rozpraszać siły społeczne, lecz skupiać je w dążeniu podniesienia Polski na wszystkich terenach wzwyż.

ROMAN PILARZ



Widok z samolotu na drapacze chmur w New Yorku

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



INDIE HOLENDERSKIE



Posąжки bożków na wyspie Bali

Kiedy przed kilku laty po raz pierwszy stanąłem na Jawie, najważniejszej z wysp, wchodzących w skład Indii Holenderskich, uderzyła mnie przede wszystkim wysoka kultura gospodarcza tej krainy. Piękne budynki w stylu kolonialnym, regularna sieć kanałów, nawadniających dobrze uprawne pola, lśniące szosy asfaltowe, elektryczne koleje, doskonale utrzymane lasy kauczukowe czy palmowe, już na pierwszy rzut oka dawały świadectwo racjonalnie zorganizowanej, świadomej celu, pracy kolonizatorów. Zważywszy zaś, że sama Jawa, o obszarze 121.622 km², posiada około 42 milionów mieszkańców (316 na km²), tym lepiej ocenić można wysiłek Holendrów, którzy nie tylko nie wyniszczyli ludności tubylczej — ale doprowadzili kraj ten do ogromnego dobrobytu z pełnym uwzględnieniem potrzeb krajowca. Oczywiście, nie stało się to z powodów czysto altruistycznych. Umieli oni jednak najczęściej egoistyczny interes zdobywcy i eksploratora pogodzić ze zrozumieniem interesów kolonii i wytyczyć taką linię, która w rezultacie może służyć wszystkim krajom, posiadającym kolonie, za przykład należytego gospodarowania.

Ludność wyspy Jawy a na ogół biorąc, wszystkich wysp Indii Holenderskich — ma charakter spokojnych wieśniaków. Nic więc dziwnego, że już od zarania dziejów ulegała wpływom politycznym i kulturalnym różnych najeźdźców o bardziej agresywnym charakterze. I tak już od początków mniej więcej ery chrześcijańskiej wyspy te znalazły się pod silnym wpływem niezbyt wojowniczych, ale zato silnych kulturalnie Indii Przedgangesowych, który przyniósł ze sobą przede wszystkim obie dominujące w nim religie, a więc buddyzm i brahmanizm, a także sztukę, literaturę, architekturę i obyczaje. W XV stuleciu wszystko to jednak musiało ustąpić miejsca wojującemu islamowi, który w stosunkowo krótkim czasie, dzięki wspomnianej bierności charakteru ludności potrafił zniszczyć nie-

mal bez reszty wszelkie wpływy hinduizmu. Islam w przeciwstawieniu do hinduizmu posiadał cechy państwowotwórcze i zdołał stworzyć na wyspach Indii Holenderskich wielkie państwo mahometańskie, które dopiero w drugiej połowie XVIII wieku ugięło się definitywnie przed zdobywcą europejskim. Tym niemniej islam jako religia i jako kultura pozostał do dnia dzisiejszego najważniejszym elementem w życiu każdego tubylcy.

Z Europejczyków pierwszymi, którzy dotarli do Indii Holenderskich, byli Portugalczycy. Oni też pierwsi zajęli szereg punktów na wybrzeżach Sumatry i Jawy, z wolna rozszerzając swe wpływy w głąb wymienionych wysp. Następnie przez zjednoczenie w rękach Filipa II obu koron, portugalskiej i hiszpańskiej, Indie przeszły drogą pokojową w ręce Hiszpanów. Król Filip II toczył w Europie ciągłe walki i spory z Holandią, zabraniając żeglarzom holenderskim wszelkiego udziału w handlu produktami kolonialnymi, Holendrzy jednakże, rezygnując z pośrednictwa handlowego via Holandia postanowili bezpośrednio dotrzeć do źródła bogactw na Dalekim Wschodzie. Pierwsze okręty holenderskie dotarły do brzegów Sumatry i Jawy w r. 1596 i rok ten stał się początkową datą panowania Holandii na Archipelagu Malajskim.

W początkowym okresie musieli Holendrzy oczywiście walczyć z Hiszpanami o panowanie, wygrawszy jednak bitwę morską przeciwko eska-drze hiszpańskiej w r. 1602 u wybrzeży zachodniej Jawy, złamali raz na zawsze wpływy hiszpańskie na wyspach, wchodzących obecnie w skład Indii Holenderskich. Wyspami tymi jednakowoż władała aż do r. 1800 — a więc przez dwa wieki — nie Holandia jako państwo, lecz prywatne przedsiębiorstwo pod nazwą „Powszechnej Zjednoczonej Kom-



Restauracja uliczna w Batawii na Jawie



Obrzędowy taniec w maskach na Jawie

panii Wschodnio-Indyjskiej". Kompania ta, mając na widoku przede wszystkim zyski materialne kolonii, zasłużyła sobie na złą opinię, mimo to jednak ona właśnie dała istotne podwaliny pod organizację administracyjną, wojskową i gospodarczą Indii, sprawując nad opanowanymi przez siebie krainami władzę pełnych suwerenów. Nieludzkie metody „Kompanii” w stosunku do tubylców oraz polityka podejrzliwości i tyranii w stosunku do własnych pracowników, doprowadziły wreszcie do rozwiązania jej przez rząd holenderski, który równocześnie przejął na siebie całkowicie władanie nad opanowanymi przez Kompanię terenami.

Stało się to w okresie wojen napoleońskich w Europie, które znalazły swój oddźwięk i na Dalekim Wschodzie. Anglia mianowicie zajęła w r. 1811 bogatą kolonię holenderską i gubernator angielski Sir Stamford Raffles dokończył dzieła organizacji kolonialnej, zapoczątkowanej przez Holendrów. Po układzie wiedeńskim terytorium Indii Holenderskich zostało zwrócone Holandii i rozpoczął się okres utrwalania się gospodarki kolonialnej w dzisiejszym znaczeniu tego słowa. W ciągu więc XIX wieku bezpośrednie władanie Holendrów rozszerzyło się na obszar całych dzisiejszych Indii Holenderskich, podzielono go na prowincje i rezydencje, ustalono formy administracji urzędniczej, wprowadzono sądownictwo, zorganizowano siłę wojskową lądową i morską, pozakładano szkoły, zbudowano drogi, koleje, wodociągi. Przede wszystkim jednak doprowadzono do niebywałego rozkwitu go-

spodarczego te urodzajne wyspy. O ile w okresie eksploatacji kolonialnej Kompanii Wschodnio-Indyjskiej podstawą gospodarowania był całkowity monopol handlowy tejże, oparty przede wszystkim o handel korzeniami (pieprz, cynamon, wanilia, goździki i t. p.), o tyle wiek XIX cechuje racjonalne wprowadzenie tzw. wielkich kultur, czyli plantacji, zorganizowanych na wielką skalę. I choć większość dzisiejszych podstawowych produktów kolonialnych Indii Holenderskich oparta jest o rośliny sprowadzane i w stanie dzikim nie występujące na ich obszarze (np. kaczuk pochodzi z Brazylii, herbata z Annamu, kawa z Brazylii, palma olejowa z Konga, chinina z Brazylii) przecież dbałość w ich aklimatyzację, liczne doświadczenia i duże kapitały spowodowały, iż stały się one podstawą dzisiejszego bogactwa kolonii. Rezultaty te oczywiście mogła Holandia osiągnąć tylko dzięki wciągnięciu tubylca do współpracy jako siły roboczej, dzięki otoczeniu tego tubylca ochroną prawną i umożliwieniu mu dostępu do wiedzy i kultury europejskiej. Tendencją tej polityki kolonialnej przestał więc być egoizm metropolii, a stała się coraz intensywniej rozwijająca się świadomość odpowiedzialności moralnej. Aby podnieść poziom intelektualny, moralny, społeczny, ekonomiczny, polityczny i religijny ludności Indii Holenderskich przestano ograniczać administrację do form czysto zewnętrznych i wytworzono bliskie i troskliwe współżycie Europejczyków z tubylcami. W przeciwieństwie więc do metod angielskich istnieją wiele małżeństw mieszanych, których potomkowie uważani są za Europejczyków, ułatwia się tubylcom kształcenie się w szkołach średnich i wyższych i dopuszcza do wszelkich godności i urzędów. Na tej też płaszczyźnie stwierdzić właściwie można, iż biali zajmują obecnie w Indiach nie miejsce zdobywców i władców, lecz starszych braci, opiekunów i wychowawców. O ile Anglii dla przemienienia rozległych obszarów Australii, Nowej Zelandii czy Kanady na dominia potrzebne było wymarcie w dużej mierze ich ludności tubylczej, o tyle Holandia swą ludzką i wyrozumiałą polityką potrafiła swą przeszło 60 milionów ludzi liczącą kolonię zamienić bez większych ofiar ze strony ludności tubylczej na część składową Holandii, w której każdy niemal nieco kulturalniejszy tubylec czuje się pełnoprawnym obywatelem i patriotą holenderskim.

Dr Z. PRZYBYŁKIEWICZ



Sumatra — zaprzęg

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kamienne dzwony jednej ze świątyń na Jawie

Badanie Dalekiej Północy



Kopenhaga, w maju

W roku 875 Wiking Gundjörn, zapędzony przez burzę, przybił do wschodniego wybrzeża Grenlandii, w miejscu, gdzie dziś leży kolonia Angmagsalik. Od tego czasu „Zielona Ziemia” nie przestała już przyciągać ze szczególną siłą awanturniczych duchów.

Odwiedzali ją, rok za rokiem, handlarze morscy z odległych fiordów Norwegii, Danii i Islandii, zakładając na wybrzeżu faktorie handlowe. W roku 1721 duński pastor Hans Egede uczynił nawet próbę systematycznej kolonizacji. Nie wiodła wszystkich ich do lodowatych wybrzeży Grenlandii ani trochę miłość nauki, której jednak bezwiednie torowali drogę. Szlakami, wytyczonymi przez kupców i awanturników, żeglował w XV stuleciu słynny Anglik John Davis, w wieku następnym Hudson i William Baffin, a poczynając od XIX stulecia długi szereg badaczy Duńczyków, Szwedów, Norwegów, Amerykan i Anglików, Francuzów i Niemców.

Dzięki tym bohaterom nauki posiadamy znaczny zasób wiadomości o Grenlandii. Możemy powiedzieć bez przesady, że wszystkie bogactwa naturalne tego kraju zostały zbadane. Natomiast prace kartograficzne i geodezyjne są o wiele mniej posunięte naprzód. Nie mogło być zresztą inaczej na kontynencie, którego pas przybrzeżny, wolny od lodowej stałej powłoki, obejmuje obszar 341.700 km kw. Znamy doskonale wybrzeża południowe i zachodnie, gdzie znajdują się stacje handlowe i rybackie. Ze wschodnich nie posiadamy zdjęć kartograficznych; nie ma też na mapach dokładnych zarysów ziemi, nosząca nazwę słynnego Roberta Peary; w swej odwiecznej samotności Peary Land uchroniła się przed badaniami naukowymi. Jest ona za to upragnionym celem wielu badaczy.

Ostatnio dwie wyprawy, jedna pod kierunkiem

Duńczyka Lauge Kocha, druga dowodzona przez Norwegów, zamierzają udać się na zbadanie tych nieznanych stron.

Wyprawa duńskiego geologa zasługuje na szczególną uwagę. Nie zadowoli się ona dokonaniem zdjęć lotniczych Kraju Peary'ego. Będzie nadto usiłowała potwierdzić istnienie słynnych wysp Fata Morgana, które mają ciągnąć się wzdłuż wybrzeża Kraju Peary'ego w kierunku Szpicbergu.

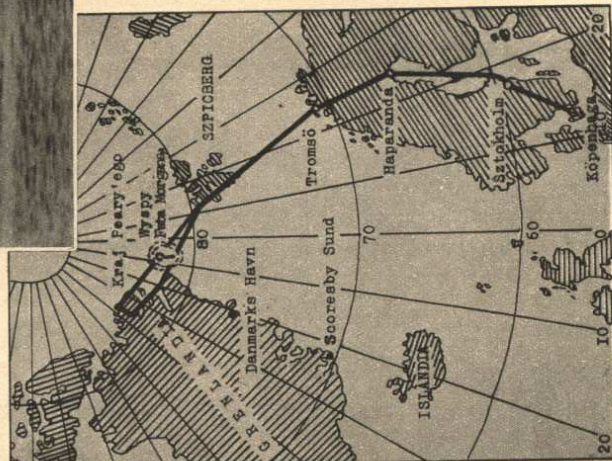
Było to po raz pierwszy w maju roku 1907, kiedy pułkownik J. F. Koch, kierownik misji kartograficznej, oświadczył, że spostrzegł w pobliżu wybrzeży Grenlandii długie pasmo ziemi dotychczas nieznanej. Niedługo potem duński badacz Peter Freuchen potwierdził to spostrzeżenie. W roku 1933, Lauge Koch, powracając z wyprawy na wody Peary'ego ustalił, że ziemia ta znajduje się na wysokości Nordostrundingen. Nakoniec, w roku ubiegłym, ekspedycja Papanina donosiła przez radio o pelenowaniu w odległości kilku mil od wybrzeża grenlandzkiego grupy wysp nie oznaczonych dotychczas na mapach. Z drugiej strony trzeba jednak wspomnieć o sceptycyzmie profesora Otto Schmidta, który, udając się na ratunek ekspedycji rosyjskiej oświadczył dziennikarzom, że egzystencja wysp nie została w żadnym razie niemylnie dowiedziona.

Te różnorodne świadectwa intrygowały niezmiernie żywo opinię duńską i Lauge Koch otrzymał misję wyświeślenia tajemnicy Arktyku.

Badania jego będą się odbywały przy pomocy samolotu. Startując ze Szpicbergu Lauge Koch ma oblatywać nieznane strony Kraju Peary'ego. Rząd duński zakupił w tym celu niemiecki wodnopłatowiec „Dornier-Wal”, który obsługiwał poprzednio linię pocztową do Ameryki Południowej. Aparat ten posiada dwa silniki o łącznej mocy 2.500 KM i może osiągnąć szybkość 180 km na godz. Załogę sta-

nowi niemiecki pilot długodystansowy Rudolf Mayer i mechanik Eskildsen, pełniący zarazem funkcje radiotelegrafisty. Celem zapewnienia tym poszukiwaniom powietrznym zupełnego bezpieczeństwa, De-parlament Grenlandii oddał do dyspozycji Kocha statek „Gustaw Holm”, który utrzymuje stałą komunikację między Danią i portami grenlandzkimi. W ostatnich dniach kwietnia „Gustaw Holm” wyruszył z Kopenhagi do Ny Allerund na Szpicbergu. Ma on na pokładzie lekkie wodno-plotowiec typu Heinkel, przeznaczony do lotów próbnych i który

Trasa ekspedycji lądowej Laue Kocha do Kraju Pearyego i wysp Fata Morgana



Statek „Gustaw Holm”, utrzymujący połączenie między Danią a Grenlandią



znów strony, trudno się spodziewać, aby duńskie towarzystwo „Nanok”, zajmujące się specjalnie polowaniem na niebieskie lisy, dopuściło współzawodnictwo cudzoziemców. Hrabia Micard nawiał w tych sprawach rozmowy z rządem duńskim, lecz dotychczas nie wiadomo, czy otrzyma zezwolenie na prowadzenie łowów.

Wyprawa norweska śledzi ze szczególnym zainteresowaniem poszukiwania Laue Kocha wysp Fata Morgana. Jeśli istnienie ich zostanie przez duńskich badaczy potwierdzone, to należy się spodziewać, że Norwegowie będą próbowali wylądować na tej nowej ziemi, aby rozpocząć tam pierwsze obserwacje naukowe.

Ma więc rozpocząć się walka między Duńczykami i Norwegami o wyspy, zagubione na wschód od Grenlandii. Mielimy nadzieję, że nie przemieście się ona na teren polityki!

W ten sposób trwa po dziś dzień odkrywanie krańcowej Północy, tajemnej i dalekiej. Jedni badacze starają się poznać najbardziej niedostępne strony „Zielonej Ziemi”, gdy tymczasem inni udają się na poszukiwanie ostatnich nieznananych wysepek Arktyku. Nie odstarzyła ich katastrofa „Pourquois Pas”, w której zginął wraz z towarzyszami Jean Charcot, nie zniechęciło ich fiasko ekspedycji Papanina. Próby Laue Kocha i Micarda dowodzą, że wielka przystępna polarna wzbudza jeszcze nadzieje, heroizm i poświęcenie.

ANDRÉ CHASTAIN

Przyp. Redakcji. W ostatniej chwili otrzymaliśmy wiadomość, podaną przez agencję Europapress, że lot dokonany w dniu 16 maja przez Laue Kocha pozwolił stwierdzić, iż Wyspy Fata Morgana nie istnieją. Niezależnie od tego negatywnego wyniku, artykuł nasz wskazuje, jak wielkie jest dziś zainteresowanie wyspami Arktyku. Pozostaje to w związku z komunikacją lotniczą na trasach, wiodących przez strony podbiegunowe.



Duński badacz Laue Koch

Widok wybrzeża na południe od Kraju Pearyego (zdjęcie z samolotu)

w razie czego, uda się z pomocą załozce „Dornier Wal”. W ciągu więc całego czasu trwania wyprawy polarnej obie załogi będą ściśle współpracować.

Znaleziono na: www.magednet.com.pl

Inne cele posiada i zaopatrzona jest w inne środki norweska wyprawa do Kraju Pearyego. Zorganizował ją i finansuje Francuz, hrabia Gaston Micard.

W ekspedycji jego bierze udział uczonej Willi Knutzen, projektujący przeprowadzenie studiów nad pewnymi problemami archeologicznymi: ma on poszukiwać ruin starożytnych osiedli eskimoskich. Ekspedycja zamierza poza tym założyć stację lotniczą w Independence Fjord i Germania Land — w stronach, gdzie roi się od niedźwiedzi i niebieskich lisów. Ta myśliwska eskapada podnosi skądinąd szczególnie delikatne zagadnienie, gdyż Grenlandia jest kolonią zamkniętą i wszystkie poczynania handlowe dokonują się za pośrednictwem Danii. Pewne towarzystwa duńskie posiadają nawet monopole na polowanie i handel skórami. W trakcie z roku 1924, Norwegia otrzymała wprawdzie przywilej polowania w pewnych obszarach wschodniego wybrzeża, lecz prawo to nie rozciąga się na Independence Fjord, ani na Peary Land. Z drugiej

Nowe książki o morzu

Piśmiennictwo polskie wciąż się bogaci o nowe dzieła z dziedziny morskiej. Na specjalną uwagę zasługują prace, dotyczące historii wojen morskich i marynarki wojennej.

Po świetnych monografiach dr A. Czołowskiego („Marynarka w Polsce”), R. Czczotta („Wojna morska na Bałtyku 1914 — 1918”) i kilku innych, doczekaliśmy się kapitalnego dzieła p. t. „W o j n y b a ł t y c k i e” inż. Witolda Huberta, kapitana mar., autora wielu innych znanych prac z dziedziny wojen morskich.

Książka „Wojny bałtyckie” W. Huberta, która przed kilku dniami wyszła z druku nakładem Ligi Morskiej i Kolonialnej — to nie suchy rejestr wydarzeń zbrojnych na Bałtyku, nie bezduszna kompilacja z monografii obcych, lecz oryginalna praca historyka, polityka, strategika i miłośnika morza — w jednej osobie. Sześćset pięćdziesięcio-stronicowy tom zawiera całokształt wojen na Bałtyku i jego wybrzeżach od połowy średniowiecza po dzień dzisiejszy, czyli cały okres możliwy do odtworzenia dla historyka, z uwzględnieniem przyczyn, przebiegu i skutków tych wojen oraz z wyciągnięciem trafnych wniosków z poszczególnych kampanii i z całokształtu dziejów walk na Bałtyku i o Bałtyk. Pracy o takim zakresie i rozmachu nie było dotychczas ani w Polsce, ani u innych narodów bałtyckich.

Na wstępie autor opisuje Bałtyk pod względem geograficznym i przydatności żeglugowej oraz uwypukla zagadnienia gospodarcze, społeczne, polityczne i militarne narodów, mieszkających i walczących nad Bałtykiem. Dalej następuje opis samych wojen.

Dzieje wojen bałtyckich autor dzieli na 5 okresów: 1. Duński (w. X — XIII), 2. Hanzeatycki (w. XIII — XVI), 3. Szwedzki (w. XVI — XVII), 4. Rosyjski (w. XVIII — XIX) i 5. Niemiecki (od pocz. w. bież.). W w. X. nad Bałtykiem państwo duńskie walczy z drobnymi państewkami słowiańskimi Obotrytów, Weletów i Pomorzan oraz z dużą, zorganizowaną Polską Mieszka I. Początkowo przeważa Polska, zdobywa część wybrzeża bałtyckiego — Pomorze i uzyskuje wpływ nad Obotrytami i Weletami. Lecz po śmierci Bolesława Chrobrego, Polska traci swe zdobycze i Dania, łącząc się ze Szwecją i Norwegią, uzyskuje supremację na Bałtyku. Wyprawy rugijskie za Waldemara I Wielkiego i wyprawy estońskie Waldemara II Zwycięskiego podporządkowują Danią całe południowe wybrzeże Bałtyku i większą część wschodniego. Tymczasem zwolna przenikają nad Bałtyk Niemcy, ściślej: — kupiecki związek handlowo - polityczny, zwany Hanzą, opanowuje ruch handlowy na całym Bałtyku i jego wybrzeżach oraz zapleczach, a na brzegach dolnej Wisły i Dźwiny zjawiają się niemieckie zakony krzyżackie. Wkrótce Hanza, usadowiwszy się mocno w Lubecie i poparta na lądzie przez zakony rycerskie, osiąga na Bałtyku hegemonię nie tylko gospodarczą, lecz i polityczną. Związek hanzeatycki toczy szereg wojen morskich z Danią, a zakon krzyżacki walczy na lądzie z Polską — wciąż zdążającą do Bałtyku. W ciągłych wojnach

duńsko - hanzeatyckich zwycięstwa odnosi Hanza, nie umie ona jednak wykorzystać swej przewagi wskutek wybitnie handlowego nastawienia naczelnego dowództwa hanzeatyckiego.

Chociaż autor nie podkreśla tego wyraźnie, lecz z dat i z przebiegu wojen wynika, że zwycięstwo grunwaldzkie, a później trzynastoletnia wojna Polski z zakonem krzyżackim (1454 — 1466), które złamały potęgę krzyżacką i pozbawiły Hanzę sił lądowych, były początkiem końca upadku wpływów niemiecko - hanzeatyckich na Bałtyku.

Po upadku Hanzy i zakonów rycerskich, nad Bałtykiem występują nowi współzawodnicy: odłączona od Danii przez Gustawa I Wazę Szwecja i scalone przez Iwana IV państwo moskiewskie. Państwa te, wraz z Polską i Danią, rozpoczęły krwawe zapasy nad Bałtykiem, zapoczątkowane siedmioletnią wojną północną (1563 — 1570), w której przewagę uzyskała Polska i Szwecja, początkowo walczące ze sobą, później dążące do unii personalnej. Moskwa na długo została odsunięta od Bałtyku. Wreszcie wojny polsko - szwedzkie w wieku XVII, wynikłe z winy wspólnego króla polsko-szwedzkiego, Zygmunta III Wazy, zakończone słynnym pokojem oliwskim (1660), pozbawiły Polskę wspaniałych morskich zdobyczy Jagiellonów i podcięły jej potęgę. Ciągłe wojny osłabiły też i Szwecję, w której posiadaniu znalazło się 75 proc. ogólnej linii brzegowej Bałtyku. Osłabienie to spowodowało, iż w wielkiej wojnie północnej (1700 — 1721) Szwecja została pokonana przez Moskwę, która zdobyła hegemonię na Bałtyku na cały wiek XIX.

W wieku bieżącym przewaga na Bałtyku należy do Niemiec. Dania jeszcze w w. XIX została zniweczona jako siła wojskowa, a klęska floty rosyjskiej na Dalekim Wschodzie w r. 1905 oraz wstrząsy rewolucyjne i utrata terytoriów po wojnie światowej pozbawiły Rosję całego jej XVIII-wiecznego dorobku na Bałtyku.

We wnioskach politycznych, strategicznych i taktycznych inż. Hubert stwierdza: przyszłe wypadki na Bałtyku będą wynikiem stosunków polsko-niemieckich — wniosek polityczny. Wojny bałtyckie zawsze toczyły się na niewielkim terenie morskim i nie nazbyt szerokim pasie wybrzeża, wymagały więc krótkiej i szybkiej akcji. Szybkość działania — to kanon strategiczny Bałtyku. Kanon taktyczny — to jednakowo dobra armia i flota. Wreszcie, opierając się na przykładach dziejowych, autor dowodzi, że flota niebałtycka niewiele się przydaje na Bałtyku: na Morzu Bałtyckim rozstrzygające role mogą odegrać tylko narody bałtyckie.

Może i lepiej by się stało, gdyby polskie walki o morze i na morzu autor wyodrębnił w specjalnym rozdziale-konspekcie. Fragmenty tych walk, rozrzucone na kanwie chronologicznej wojen bałtyckich, rozproszone po całym tomie — nie uplastyczniają całokształtu akcji morskiej Polski od Piastów, poprzez Jagiellonów i Wazów, po akcję powstańczą 1863 roku.

Niemniej pożyteczną i tak samo na poziomie europejskim jest inna książka inż. Witolda Huberta — „Wpływ bitew morskich na przebieg dziejów“, wydana również przez Ligę Morską i Kolonialną. Autor opisuje trzy bitwy: pod Salaminą, pod Wyspami Egadzkimi i pod Akcjum, dowodząc, iż zaważyły one na kształtowaniu się oblicza świata w antynomii: Wschód — Zachód, a ich opis może i dziś przydać się dla wiedzy wojskowo-morskiej, przede wszystkim służyć za dowód, że w walce odnosi zwycięstwo duch, nie materia. Grecy i Rzymianie — narody młode i liczbowo małe, lecz silne kulturą i cywilizacją — zwyciężyli większe ilościowo i starsze dziejowo ludy azjatyckie. Bitwa pod Salaminą — to decydujący moment w wojnach greckoperskich; bitwa pod Wyspami Egadzkimi — to zwrotny punkt w wojnach punickich; bitwa pod Akcjum — zwycięstwo Oktawiana nad Antoniuszem, który wiódł wojska zwerbowane na Wschodzie. Te trzy bitwy morskie, wygrane przez Greków i Rzymian, przypieczętowały triumf kultury i cywilizacji zachodniej nad wschodnią.

Autor nie ogranicza się do opisu samych tylko bitew, lecz kreśli wyrazistą sylwetkę kontrahentów, obrazuje warunki i ludzi wpływających na przebieg rozstrzygnięcia. Aspekt polityczno-strategiczno-taktyczny kreuje tę książkę na pierwszorzędną wkład do naszej literatury wojskowo-morskiej.

* * *

Do poezji marynistycznej przybył ostatnio tom wierszy Juliusza Znaneckiego p. t. „Ziarno z głębin“, wyróżniony przez jury nagrody marynistycznej im. Szareckiego. Tom liryk na tematy morskie tego niewątpliwie utalentowanego poety należało by ocenić z dwóch punktów widzenia: od strony techniczno-formalnej i od strony tematycznej.

Znaneckiego cechuje nieprzeciętna zdolność obrazowania, lekkość i oryginalność metafory, melodyjność i całkowite rządzenie słowem. W wierszach jego naprawdę

„Dojrzała krew miłością kraży
I odłamkami słońca dzwoni...”

Szumi jakiś motor serdeczny i podbija pasja poetycka w obrazach przeżytych lub wyczutyh.

Właśnie: obrazy przeżyte i wyczute. Oba rodzaje urzekają słowem, lecz nie oba jednak przekonują. Tutaj właśnie wyodrębnia się strona tematyczna poezji Znaneckiego. Niektóre wiersze, o charakterze bardziej opisowym — gdzie wchodzi w grę jakieś akcesoria realne — nie są przekonujące treścią, aczkolwiek biorą temperaturą uczuć i kolorytem słowa. Morze u Znaneckiego jest wyczute. Dookoła konwencjonalnych akcesoriów, jak kadłub pancernika, maszty, żagle, sztormy itp. opłata się wizja poety, jego tęsknota do poznania, wchłonięcia życia morza — życia radosnego i smutnego. Ale życie to jest na razie fikcją, urojeniem...

Wiersz „Ziarno z głębin“ — długi, trzynasto lub szesnastozgłoskowiec, nie zawiera wprawdzie słów zbędnych — czego przy tej formie tak trudno uniknąć — lecz nie zawiera i słów prostych, codziennych. To stwarza patos, wsadza myśl na kołtury — nie pasuje do szarej doli rybaka kaszub-

skiego ani do prostego jak dziecko marynarza. Harmonizuje natomiast z elegijnością wynurzeń osobistych poety, z jego modlitewnym uwielbieniem morza i wyśniewionej sławy żeglarskiej. Więc do najpiękniejszych wierszy w tomiku należą: „Modlitwa“, „Litania żeglarska“ — nieskazitelna w swym liryzmie — oraz „Erotyki nadmorskie“.

Nie brak w wierszach Znaneckiego akcentów narodowych, społecznych. Zwłaszcza w cyklu „Gdynia“ wyraźnie przebiega miłość ojczyzny, gotowość do jej obrony, wreszcie tęsknota do morza nie tylko jako do żywiołu emocjonującego poeetę, lecz i jako do zjawiska absorbującego obywatela swą stroną, że tak powiem, utylitarną.

Skorośmy dawno pojęli i żal i pokorę i zło,

Pora nam wielkość budować i oddech wysysać z morza...”

Akcenty te, dziś, w dobie krystalizacji sił narodowych, w dobie bankructwa „sztuki dla sztuki“ — należy zapisać poecie na plus.

„Ziarno z głębin“ pomimo drobnych usterek będzie niewątpliwie cenną pozycją w naszej poezji marynistycznej.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Jedną z najlepszych powieści „kolonialnych“ w literaturze polskiej, a bezsprzecznie najlepszą powieścią Bohdana Pawłowicza, jest wydana przez „Rój“, „Wyspa Świętej Katarzyny“, druga część cyklu „Pionierzy“ (pierwsza część „Pionierów“ p. t. „Wojciech Mierzwa w Paranie“ wyszła w drugim wydaniu). Tłem powieści jest życie wychodźców polskich w Brazylii, w stanie Santa Catharina. Koloniści polscy borykają się z ciężkimi warunkami w tym kraju. W dodatku są zagrożeni zalewem przez kolonistów niemieckich, którzy opanowali nie tylko lepsze tereny, lecz cały miejscowy handel i przemysł.

Na tym znojmym tle podzwrotnikowym snuje się żywot Wychodźstwa polskiego, przywiązany do swej wiary, narodowości, zwyczajów i obyczajów. Miłość i nienawiść, udręki i radości, cała galeria typów ludzkich — sugestywny obraz, odtworzony przez rzetelnego obserwatora i utalentowanego pisarza. Obok pysznego obrazowania przyrody, autor celuje w charakteryzowanie grup zbiorowych, całych środowisk. Tzw. „psychologizowanie“ wypadło mniej udatnie: przeżycia wewnętrzne bohaterów, konflikty uczuciowe i w ogóle partie miłosne nie są zbyt przekonujące.

Wyłania się i kwestia społeczna. Ewangeliczny franciszkanin, ojciec Cyryl, chce wyprowadzić rodaków z tych niezdrowych okolic do Parany, gdzie warunki do życia są znacznie lepsze. Marzenia ks. Cyryla realizują się dzięki niespodziewanemu spadkowi, jaki otrzymała jedna z głównych bohaterek powieści. Rozwiązanie problemu trochę jak... De u s e x m a c h i n a, lecz cóż robić — nie każdej biedzie inaczej da się zaradzić...

Książka Pawłowicza zasługuje na jak największą poczytność: niech nasze społeczeństwo pozna kawał tej Polski za oceanem. Bo naród polski wszędzie Polskę ze sobą nosi.

F. ZAHORA

BOGUSŁAW BURSZTYN

LUDZIE STAMTĄD

W motorowym wagonie nie ma nikogo obcego. Mężczyźni, którzy tu siedzą, należą do tej samej rasy. Wszyscy mają na głowach granatowe czapki, na sobie grube, ciepłe granatowe ubrania, wszyscy siedzą szeroko rozstawiając kolana, na których opierają się dłonie twarde, zgrubiałe.

Ze znajomych mamy tutaj, w kacie w ramie okiennej, budowniczego Budzisa. Ten stary, cały dzień jest widny na tle nieba, gdy samotnie buduje kutry. Załatwia te sprawy dla całego półwyspu. Umie przydłużyć, zremontować, naprawić stary i zbudować nowy kuter. Ma dwu synów tak milczących jak on. Całe lato pracują na gorącym piasku, na którym pachną, napojone smołą, dębowe, z kawałka jednego ciosane, kile, stawy, pokładniki. Jego warsztat jest prosty. Są to okrągłe bale, za ich pomocą wyciąga kuter na piasek. Palisada wysokich okrągłaków otacza kaczkowate ciało kutra. Wygląda nadęty, niezgrabny, poraniony wodorostami, owrzodzony muszlami. Niech no się weźmie do niego Budzisz. Pochodzi, poduma i daje wyrok: to wyrzucić, dać nowe wręgi, będzie kosztowało tyle a tyle. Ani słowa więcej. Czasem robota jest ciekawsza. Rozcina się kuter na pół, przydłuża się go o metr i więcej. Jest to wielka i święta praca; dobiera co najsilniejszy materiał; ciosa z

rozważą; napaja długo deski, aby nie przepuszczały; czasem modeluje cały dziób; wtedy kuter jest od przodu rozruty jak brzuch; na piasku kłębem potężnym ryje się stewa przednia; będzie ona niedługo rozwałała fale; Budzisz pochyla się nad nią i długo ogląda słoje. Budzisz robi kutry, gdzie nie ma jednego gwoździa. Stwarza statek z toporem i piłą w ręku. Jest to przednia praca. Budzisz ma swoje miejsce w pierwszej ławie w kościele.

Tam gdzie Budzisz, siedzi Kowicz, który dopiero się dorabia. Jeździ ze szwagrem, oszczędza, jest matrosem wybornym, ale nie ma szczęścia. Jego działka leży daleko od letniska, nie szybko pójdzie w górę. A teraz żona choruje na płuc. Zdaje się, że z powodu tej żony wszystko mu się nie wiedzie. Wyszukał ją aż pod Warszawą, porzucił młodą Konhównę, która przecie przysyłała mu paczki do wojska. W ten sposób do wioski weszła obca. Ma delikatną skórę i umie męża kochać. Tego nie potrafiłaby Konhówna, przyzwyczajona do prania na mrozie, znoszenia ryb do wędzarni. Jak tę nową niechętnie oglądały w kościele! Oczywiście kobiety, bo mężczyźni jak każe obyczaj, nic nie spostrzegali. Ale kobiety na półwyspie umieją godzić się z humorami chłopów. I są na tyle trzeźwe, że wiedzą o swych

płaskich piersiach i grubej skórze. Jest ładniejsza, przyznały i jakoś ją znoszą, choć rybaczka z niej żadna. „Nigdy nie będziesz miał rybaczki” — mówią Kowiczowi. Ale on odpowiada: „Mam żonę z Warszawy, i która z was takie ma oczy?”

Sam Kowicz jest jak morze. Ani wie, kiedy się rozgniewa, albo kiedy słodczy miękczy mu oczy. W jego kościach przelewa się wielka siła. Nigdy nie bał się morza. Nigdy nie cofał. Umie ściskając zęby przy wzrastającym wietrze pracować przy sieciach w czasie listopadowych sztormów. Sieć wychodzi lodowata, pękająca od śledzi, ręce Kowicza są kołowrotem, łańcuchem, liną. I umie później zachłannie witać te żonine oczy. Jego siłę nigdy dość. Nie uświadamia sobie, jak cały jest rzędzony siłą. Tryska ona gniewem z błahostki, rzuca go do noża z powodu jednego ukradzionego śledzia, wybucha gorącem pod wpływem oczu żony, i zamienia się w fizyczny okropny ból na myśl, że mógłby ją stracić. Są to przypiły gwałtowne i krótkie. Kowicz nie widzi nic dziwnego w tym, że właśnie przyjacielsko klepie to samo ramie, które przed chwilą chciał zmiażdżyć.

Na samym końcu ławy siedzi Karol Skwiercz. Wygodnie rozprostowuje członki, jego śniada twarz ma wyraz ironii i wyrozumienia. Słucha i milczy. To jego stały obyczaj. Kiedy się odzywa, wiadomo, że powie komuś ostrą prawdę. Ma swoją filozofię, polegającą na zdaniu, że ludzie muszą wszelkimi sposobami zarobkować. Mrużąc oczy, przygląda się Karol sposobom, jakimi ludzie zarobkują, i przypomina sobie, jak to on sam doszedł do majątku. Miał bowiem swego czasu dwa kutry, do nich dobrał współników. Łowili na niemieckim i duńskim morzu i nieraz wracali ze zdobyczą z cudzych terenów.

Karol opowiada o pościgach duńskich strażników i chwali wtedy motory Diesla. Te motory i przy-



Karol opowiada o pościgach duńskich strażników

zwyczajanie do kutrów budowanych na Bornholmie powodują, że Karol jest przeciwnikiem polskiej stoczni rybackiej. „Nie mają linii ani kształtu — mówi o kutrach budowanych w Gdyni — jak takie długie chude śledzie mogą chodzić do fali”. U Karola jak u nich wszystkich, tradycja, przyzwyczajenie równa się wierze i rozumowi. I minie wiele lat, nim kutry polskiej konstrukcji (Karol z wolna cedzi: malowane to, gładkie, ale nie chciałby nim pływać) doczekają się oceny: o, to fajny kuter. Poza tym Karolowi i innym wydają się podejrzane machinacje Instytutu: jak to, dają kuter na długie spłaty i nie biorą procentu? To nie dobrze. Napewno chcą go kiedyś odebrać. I tak, wiozę te srebrne, i kutra nie będę miał na własność, ni? Wreszcie w sprawie kutrów jest jeszcze jedna błąda: kiedy po raz pierwszy obok pękatego bornholmczyka stanął smukły z Gdyni, rybacy stali na brzegu pół dnia. Pukali w burtę, zachodzili od tyłu, pokazywali sobie milczkiem wiązania. Wreszcie ktoś się odezwał, kto wie czy nie Karol: tak, tak, ale ten je brzydki, a ten ładny. I kutry polskie długo jeszcze będą brzydkie.

O kupcu Joanie Brichu nie ma właściwie co mówić. Nawet teraz, siedząc w ciżbie, zjednuje sobie klientelę. Usiłuje wydobyć z siebie gardłowy monotony głos, i postawę rybaka. Śmieją się z niego: dobry ty seeman; bo wszyscy wiedzą, że przywiał go tutaj, dawno bo dawno, ale nowe czasy.

W rozmowie, jakby od niechcenia padają obce nazwy: Faresund, Treleborg. Brzmi to codziennie, zwykle, bez emocji. Rybacy znają geografie, jej kurs przeszli własnymi przepracowanymi dniami. Zapytaj się rumianego Jakuba Folia, gdzie jest jego ojciec? Odpowie, głosem równym, tym samym, którym szczerze wyjawia wszystkie sprawy swojego żywota, że pływał jeszcze przed wojną z Hamburgu do Ameryki. W 13 roku przyszła krótka wiadomość, że w kanale la Manche rozerwało statek, że wszyscy utonęli. „A był tam mój ojciec — mówi — ja od tego czasu sam i sam, na własnym wickie, ni?

Wagon buczy raz po raz jak syrena mgłowa. „Tiż zrobili” spokojnie gniewają się rybacy. Nie lubią



Kuter idzie wtedy omackiem...

tęgo głosu. Kuter idzie wtedy omackiem, i żadne światła nie pomogą. Mgła. Nie daj Bóg mielizny. Toteż odwracają się do okien, poza którymi przebiega czysta, modnie ubrana Jurata. Letnicy i sezon zawsze poprawiają im humory.

Dopiero we wrześniu, spod piaschu letników wynurza się prawdziwy Hel. Nad morzem stoją puste lekkie ławki, które zmywa bardziej wartka fala. Po letnikach pozostały kosze pełne śmieci, trochę lakieru na pawilonach, ścieżki o pobielanych krawężnikach, zmiatane z przyzwyczajenia i szerniałe plakaty o doskonałych chórach. Dla oka, nagle, powiększa się liczba rybaków i zmienia kolorystykę miejscowy. Wszędzie jest pełno tych granatowych czapek zawadiacko wciśniętych na tył głowy. Przed domami leniwe grupki fajek, które oglądają się za obcym z wyraźnym pytaniem: a ty tu teraz po co? Zamiast stu kapryśnych, beztroskich barw lata jest jedna, mroczna, szara pomaza jesieni. Występuje morze, a nie jak dla letników rozkoszne kąpielisko. Widać, że na półwysep cisną z dwóch stron ciężkimi ramienne siły. Z obu stron morze, to nieskończony ciąg młotów wodnych, to nieskończony, niezmordowany zdrowie olbrzyma, to nieposkromiony, pożądlivy oddech czarnych płuc. Teraz dębowe pale, które umacniają nabrzeże, mierzą przez wiele nocy swą siłę wybraną z ciepłych wnętrzności łądu, z bezwstydną żądzą zniszczenia. Odpryski fal, jak drobne kamienie padają na łąd; ów przypłascza się, morze świzzcze nad nim rozpętanymi

grzywami, błyska oślizgłymi kopytami przypływów, rzuca na niego ciemną sierść fal. Łąd wiąże się coraz głębiej, chaty wpuszczają wszystkie korzenie, rybacy palą łulki i stoją pod czarnym niebem, słuchając Westowego wiatru.

Z dnia na dzień widać na niebie zmiany. Jeszcze wczoraj zatoka, jak srebrna uśpiona królowa, przeciągała się z uśmiechem w obrębiach aksamitnych lasów, w kłamrach złotych oksywskiego brzegu. Jeszcze wczoraj na wielkim morzu zachód kładł migotliwe koronki, i rozpuszczał przy brzegu różowawe, rubinowe, szmaragdowe kolory. Już dzisiaj, górą, sam dla siebie, gwiżdże wiatr, już morze zrzuciło podstępna maskę piękną, już niebo włoczy za swym kołpakiem czerwone, ogromne pióra. Dzieje się coś, ponad i poza człowiekiem. Oczywiście, lecz nieuchwytnie wschodzą nowe potęgi. Dlaczego dzień jest dziś inny? Dlaczego obudził się Westowy wiatr? Człowiek przycisza swe życie wobec bytu, wobec tajemniczych zamierzeń, wobec wielokrotnych narodzin, wobec grzmących zmartwychwstań, które zbliżają się na niebie i morzu. Młodzi rybacy wracają do swych dziewczyn, te szyją grube rękawice na połów. Nie upija się nawet beznogi latarnik. Łuki na kutrach są otwarte, w ich wnętrza, pachnące rybami spuszcza się zwoje lin, ktoś stawia maszt, w powadze, w religijnym skupieniu towarzyszy człowiek swym życiem, życiu żywiołów. Śmiechy umilkły. W izbach niskich i ciasnych, jak kajuty na statkach, gdzie światło niewiadomo poco jest

ruchome, układa się plany i dobiera współników. Muszą to być chłopcy na schwał. Karol Skwierz umawia się o dostawy, trzech jego szwagrowie pójdą na połów. Jan i Marcin pływali od 15 roku, bo byli na schwał wyrośli. Marcin mówi, że jego lewa pięść waży funt a prawa kilo. Kto chce spróbować? Karol myśli, że jest to chłopak poczciwy choć durny. Nie może go puścić, bo żaden ziąb, żadna fala nie zmoże Marcina. Podnosi więc jego udział i mruczy, że wystarczy być ciółkiem, aby mieć złoto w kieszeni.

W niedzielę są już nieszpory uroczyste i długie. Kościół jest pełny, a kiedy prister odmawiał modlitwę za zaginionych na morzu, kobiety pomyślały „jak to blisko”, a chłopcy wyprostowali się jak jeden twardy mur. „Trzeba będzie pomyśleć o spowiedzi” przypomniał sobie ksiądz i zobaczył w myśli te proste, wygolone twarze, które rokrocznie przed połowem łączy z Bogiem. Prister wyprawiał ich na morze od wielu lat. Był to ich duchowny. Tu wybudował kościół, tu założył plebanię, tu się zestarzał. Ot i całe życie w kilku słowach. Jego broda jest silnie wykrojona, wargi ściskają się surowo. Rozumiał swoje kapłaństwo jako nieustanne powstrzymywanie się, hamowanie popędów człowieka. „Cóż użyłem — myślał czasem — za spokojny byt księdza zapłaciłem oschłymi, jednakowymi dniami. Ale wytrzymałem; teraz jestem już stary”. Te myśli powodowały, że twarz pristera była zastygła, a skóra ściągnęła się wokół ust jak pergamin. Pojęcie Boga, jakie rzucał z kazalnicy, było również proste. On jest. Człowiek odpowiada przed nim w godzinę śmierci na morzu. Nie kradnij cudzych ryb. To były prawdy, które spadały z kazalnicy.

Kazalnica była najpiękniejszym przedmiotem w tej silnie sklepionej nawie, gdzie na surowych ścianach opierało się ciemne, błękitne niebo w gwiazdach. Kazalnica była to przód kutra, korab żeglujący na wzburzonych falach. Z kluzy na dziobie zwisała kotwica, która już, już zapuszczała się w fale. Na szczycie dziobu, gdzie prister opierał Ewangelię, była ogromna różowa muszla, wyciągnięta przez ubo-

giego rybaka Mikrę z dna, pewnej burzliwej jesieni. Korab piał się uciążliwie po grzywiastych falach, ksiądz gdy wyciągał rękę, zdawało się, wzywał niebo na pomoc, ale prawdy, które leciały z tego chwiejnego statku były stałe i oczywiste jak świat, jak morze. W koło rozważali je w sobie ludzie w granatowych kurtach, z wyczyszczonymi kaszkietami w dłoni, w twardej białych kołnierzach, z grubymi łańcuchami w klapie. Kiedy pytał ich „wierzyć?” odpowiadali pomrukiem „wierzę” a ich oczy zapadły w sobie widziały w tej chwili ten wiatr przemożny a samorodny, te skiby ogromnej, Bożej orki na oceanie wód, ten świat żyjący, nie im lecz komu innemu podległy, świat morza i nieba. Wychodzą z modlitwą za umarłych w uszach.

Idą gromadnie nad brzeg. Tak jak co roku wiatr Westowy wzmacnia się. Wczoraj szeleścił ledwie w wantach, dziś brzęczy ostro a linki stalowe żalą się. Zamyślają się. Nawet Marcin, którego jedna ręka waży funt a druga kilo, przypomniał sobie, jak w zeszłym roku, nocą w sztormowej pogodzie maściło go na baku. Porał się z łańcuchem, kiedy usłyszał obok, za burtą, jakby przy wodzie ten dźwięk jękliwy, zawodzący, niby prośbę topielców o wyciągnięcie ich na pokład. „Będzie źle” — pomyślał Marcin, gdyż takie głosy zwiastują niechybnie awarię. Jakoś wrócili, ale co będzie w tym roku?

Był mrok. Mrok nad morzem jest ociężały, głuchy jak grób. Całe płaty ziemi były zamazane do dna. Domy wystawały gdzieś na siąkniętej nocy. Spod spodu wydobywają się czerwone węgliki. To okna; to wieczerze; to łóżnice. Wiele silny West. Jest to ostra miotła zamoczona w wilgoci. Na cypelu, w górze, powoli, pół śpiąco, kręci się wielkie oko latarni. Światło sunie kołem, grzebie się w ciemności, przeciska przez wiatr, rozciera fale. Kiedy zawisnie nad półwyspem, jest jak mglista belka, jak jasny pułap ziemi wytrzymujący nacisk nocy. Drugie ramię światła szuka czegoś w morzu. Fala łśni pod nim jak brzuch wyrzuconej ryby. Ale pułap jasny rozprasa się w pył, łączą się upusty nocy, słabe światło w głowicy latarni oddycha z trudem, daleko na pełnym morzu rozmiata ciemność drugie ramię latarni. Przerzyna się, tnie, zbliża. Znow wieś nakryta skrzydłem. Słychać, gdy wiatr przycicha, jak szarpie się, jak dzwoni wejściowa boja do portu. Nikt nie porusza się po czarnej ziemi. Tylko pół śpiący strażnik czeka, czy nie oslepią go rakiety „na pomoc” z morza. Tylko kupiec Joan Brich martwi się przez sen, czy przyjdzie na czas partia ciepłych swetrów. Tylko ksiądz, zbudzony o północy, bierze z czarnej książki treść do zdań, które wypowie przy święceniu pierwszego wyjścia na połów.



...pół śpiąco, kręci się wielkie oko latarni

SPRAWY KOLONIALNE

PORTUGALSKA AFRYKA WSCHODNIA

Na całym kontynencie afrykańskim nie ma kolonii, której by oblicze polityczne, gospodarcze i strategiczne było tak wyraźnie niejednolite, jak w Mozambiku, kolonii portugalskiej na wschodnim wybrzeżu Afryki. Ogólnie wiadomo, do jakiego stopnia wpłynęły procesy historyczne na pomniejszenie kolonialnego stanu posiadania Portugalii. Przyczyn upadku historycznego imperium kolonialnego Portugalii, należało by szukać w stałych i gwałtownych zmianach politycznych metropolii, która w okresie największego nasilenia ekspansji kolonialnej innych mocarstw, nie była zdolną przeciwstawić się rozprzestrzenianiu się innych państw.

Słabość polityczna i postępujące zubożenie spowodowały, że z pozostałych resztek wielkiego imperium, nawet i te kolonie, które znajdują się w suwerennym władaniu Portugalii dalekie są od pojęcia organicznego związania wyłącznie z metropolią, ich rozwój gospodarczy zależny jest w wielu wypadkach od czynników raczej pozaportugalskich. Udział przedsiębiorstw obcych ciąży też do tego stopnia na życiu kolonii, iż trudno tu mówić o swobodnej polityce portugalskiej.

Typowym przykładem dla takiego stanu rzeczy jest Mozambik. Życie gospodarcze tej kolonii zależne jest w większości wypadków od czynników nieportugalskich: 1) Sam obszar dzieli się administracyjnie na dwie części, pierwszą podlegającą władzom portugalskim i drugą, na którym działa przedsiębiorstwo obce, Companhia de Mocambique. 2) Niedostateczne zatrudnienie ludności tubylczej powoduje jej odpływ na prace sezonowe do Unii Południowo-Afrykańskiej, bądź jak to ostatnio ma miejsce do Rodezji lub innych kolonii brytyjskich. Ten stan rzeczy umożliwia ludności zdobycie środków do życia, których w ramach gospodarstwa samej kolonii dotychczas uzyskać nie mogła. 3) W końcu produkcja Mozambiku przekracza chłonność Portugalii, tak, iż duża część zależna być musi od rynków obcych, przede wszystkim zaś od handlowego aparatu rozdzielnego innych państw.

Naszkicowany stan rzeczy uwidacznia się jasrawo, gdy zważy się, jaka jest sytuacja geograficzna Mozambiku. Zainteresowanie strategiczne i gospodarcze zarówno Unii Południowo-Afrykańskiej, jak i Imperium Brytyjskiego staje się przeto całkowicie zrozumiałe.

Specjalne znaczenie ma wspomniana Companhia de Mocambique. Obszar podlegający jej koncesji obejmuje dwa dystrykty Mozambiku: Manica i Sofala. Kompania posiada własną administrację celną, własne siły policyjne i prowadzi niezależną politykę walutową. Kapitałowo związane jest to przedsiębiorstwo nie tylko z pozostałym obszarem kolonii, na który oczywiście wywiera duży wpływ, ale z interesowaniem swe rozgałęzia zarówno na Unię Południowo-Afrykańską, jak i graniczące z Mozambikiem inne kolonie brytyjskie.

Towarzystwo to kierowane jest przez Anglika Libert Oury, któremu zawdzięcza rozwój i dzisiejszą pozycję. Najpoważniej zaangażowany jest w przedsiębiorstwie kapitał angielski, poza tym zainteresowany jest również kapitał francuski i belgijski, w małym zaś stopniu portugalski.

Na samym obszarze Mozambiku powstało poza tym przedsiębiorstwo eksploatacji górniczej Mining Development Co, na czele której stoi również Libert Oury. Chodzi tu o górnictwo w dystrykcie Tete, na północy kolonii, a zatem w obszarze znajdującym się pod administracją portugalską. W Tete stwierdzono pojawienie się nie tylko węgla i złota, ale wg. przewidywań i opinii znawców terenu znajdują się tam również złoża węgla i rud wysokoprotentowych.

Companhia de Mocambique posiada decydujący wpływ w porcie Beira i dotychczas oddziałuje poważnie na rozwój obydwu Rodezji, oraz brytyjskiej Afryki Centralnej. Staje się to zrozumiałe, skoro zważymy, że cały eksport miedzi z Rodezji odbywa się drogą przez port Beira i że przemysł w Rodezji przyjął zobowiązanie kierowania swego wywozu do r. 1944 wyłącznie przez ten port. Beira, jako port, należy w Afryce do najlepiej urządzonych, posiada zdolność przeładunkową do 2 mil. ton oraz nabrzeża długości 1 kilometra. Trudno będzie produkcji rodezyjskiej i po roku 1944 zrezygnować z tak dobrego aparatu portowego, tak iż wznowienie tej umowy, pomimo istniejących innych projektów transportowych, wydaje się prawdopodobne.

Sytuacja kompanii jest tym ciekawsza, że w zakresie własnej produkcji w samym Mozambiku, rola jej jest dość nikła, ujmuje ona bowiem 3 — 5 proc. całego wywozu takich artykułów, jak cukier, kukurydza, bawełna i drzewo. Wynikałoby z tego, że udział kompanii w rozwoju życia gospodarczego kolonii nie wniósł istotnych elementów twórczych, a sprowadza się do zabezpieczenia wpływów politycznych oraz zarezerwowania określonych obszarów, nadających się do produkcji górniczej dla własnych interesów kapitałowych.

Umowa kompanii ubiega w r. 1941. Rząd portugalski stoi przed ważką decyzją odnośnie przedłużenia koncesji względnie zmiany dotychczasowych warunków. Aczkolwiek polityka portugalska od kilku lat wykazuje większą siłę i niewątpliwą troskę o los swych kolonii w Afryce, to jednak wątpić można, aby znalazła dość siły i środków dla wycłimowania w przyszłości działalności kompanii, nawet i w tym wypadku, gdyby polityka portugalska, zamierzała korzystać z pomocy innych państw.

Pominąwszy bowiem trudność, która leży w olbrzymim wpływie kapitałów brytyjskich w całym gospodarstwie portugalskim, zagadnienie Mozambiku wymagałoby przejścia do rekonstrukcji gospodarstwa tej kolonii przede wszystkim zmiany planu produkcyjnego i stworzenia własnego aparatu rozdzielnego poza rynkiem metropolii. Duża dziś produkcja cukru musiałaby ustąpić wytwórczości takiego surowca, dla którego istnieje stałe i zwiększające się zapotrzebowanie, jak np. bawełny. Poza tym należało by przystąpić do eksploatacji surowców mineralnych dotychczas prawie niewykorzystanych.

Kierunek polityki kolonialnej Portugalii musiałby zatem rozwinąć się bardziej w stronę państw, znajdujących się w poszukiwaniu własnych źródeł surowcowych, które mogłyby inicjatywnie wpłynąć na rozwój niewykorzystanych dotychczas możliwości gospodarczych Mozambiku.

WŁADYSŁAW RURAT

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA KOLONIALNA

„Dnie Kolonialne“, były obszernie omawiane przez prasę zagraniczną. Trudno tutaj wymienić wszystkie te pisma, które umieściły większe lub mniejsze artykuły i notatki o „Dniach Kolonialnych“, względnie merytoryczne artykuły o polskich żądaniach kolonialnych. W poprzednim numerze część z nich podawaliśmy.

Obecnie spośród pism angielskich wymienimy „The Times“, który w dniu 10 kwietnia r. b. zamieszcza korespondencję swego warszawskiego przedstawiciela opatrzoną następującym komentarzem: „Mimo, że pragnienie przywódców polskich złączenia opinii publicznej we wszystkich sprawach może być łatwo zrozumiałe, to jednak koncentracja uwagi na „żądaniach kolonialnych“ może mieć głębsze znaczenie, niż to, które mu się dotychczas przypisuje.

Gdyby te żądania były nadal pomijane, opinia publiczna polska, która by obecnie nie była przychylna zbyt ścisłej współpracy z mocarstwami, wysuwającymi podobne żądania, mogłaby dojść do przekonania, że tylko we wspólnym froncie z tymi mocarstwami polskie potrzeby kolonialne mogłyby być zrealizowane“.

W piśmie „West Africa“ z dnia 23 kwietnia bieżącego roku znajdujemy notatkę, omawiającą równoległe polskie i niemieckie żądania kolonialne. „Trudno jest — pisze powyższe pismo — mając pełny szacunek dla uzdolnionego i przez szereg pokoleń niesprawiedliwie traktowanego narodu — zobaczyć coś bardziej godnego uznania niż umiejętna propaganda, przeprowadzana w

całej Polsce w czasie masowych demonstracji kolonialnych. Demonstracje te były organizowane przez polską Ligę Morską i Kolonialną“. W dalszym ciągu pismo omawia niemieckie żądania kolonialne i stwierdza, że w żądaniach tych ważnym, a może zasadniczym momentem, jest moment polityczno — prestiżowy. „Możemy to zrozumieć — pisze pismo — jakkolwiek nie wszyscy jesteśmy gotowi udzielić to wszystko, czego żądają niemieccy mówcy“.

„Jednakże co dotyczy krajów będących w sytuacji Polski, żaden tego rodzaju moment nie może mieć miejsca“. Pismo stwierdza dalej, że ma się tu po prostu do czynienia z żądaniem, wypływającym z bezwzględnej potrzeby, która może naród polski zaprowadzić bardzo daleko.

„Z drugiej strony polska grupa kolonialna mogłaby oddać rzeczywistą międzynarodową przysługę — pisze pismo — gdyby jej stronnicy przyłączyli się do innych ruchów europejskich, mających na celu rewizję mandatów w krajach, z którymi Polska pozostaje w stosunkach handlowych, jest więc w tej samej sytuacji, jak każdy inny kraj“.

„Wysuwanie nowych, indywidualnych żądań, — pisze w zakończeniu „West Africa“ — przyczynia się do powiększenia gorącej atmosfery, lecz nie daje światła, a gorąca jest już i tak więcej niż potrzeba“.

Jak widzimy, różne są opinie co do środków i systemów, jakich Polska powinna się trzymać, wysuwając swoje żądania kolonialne. Jednakże bez względu na to, czy mamy dążyć do otrzymania

kolonij w ten czy w inny sposób, jedno jest dla nas jasne: nie może zabraknąć naszego głosu, domagającego się słusznego udziału w bogactwach kolonialnych wtedy, kiedy nadejdzie chwila sprawiedliwego ich podziału między kraje nieposiadające. Dlatego też musimy wołać obecnie dla zadookumentowania swojej obecności: „żądamy kolonij dla Polski“.

Prezes Francuskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej Północnej Francji, Prezes Izby Adwokackiej w Lille p. F. Décaux, po studiach, jakie odbył w Warszawie i Gdyni, gdzie przybył na zaproszenie LMK — wygłosił w Lille wielki odczyt, oświetlający w przychylny sposób polskie zagadnienia ludnościowe, surowcowe i kolonialne.

Przemawiając w imieniu społeczeństwa Północnej Francji, które mając sposobność obserwowania z bliska emigracji polskiej nabrało wysokiego pojęcia o walorach i teźżnie rasy polskiej — prelegent wyraził radość, że słuszne postulaty populacyjno-surowcowe Polski spotkały się z życzliwym stanowiskiem rządu francuskiego, choćby w kwestii osiedlenia pewnej liczby Żydów polskich na Madagaskarze.

Odczyt p. Décaux świetnie uzupełniony cyframi i wykresami, przyjęty został z całkowitym zrozumieniem przez publiczność i prasę miasta Lille, która dała o odczycie życzliwe i obiektywne sprawozdanie.

Trwający już od sześciu miesięcy w kolonii Złote Wybrzeże ostry konflikt między producentami a domami handlowymi, skupującymi kakao, o którym donosiliśmy w numerze kwietniowym „Morza“, został już zlikwidowany.

Jak donosi „African World“ z dn. 15.IV. b.r. tubylczy producenci kakao zostali zwolnieni przez swoich szefów z zobowiązania niesprzedawania swoich zapasów. Sprzedaż kakao w niektórych dystryktach została więc już rozpoczęta.

Rząd kolonii Złote Wybrzeże wydał obecnie Przepisy Kontroli Eksportu Kakao na r. 1938, które mają na celu zapewnienie regularnego eksportu kakao.

Ocenia się, że w chwili obecnej około 240.000 t. kakao jest przechowywanych na składach. Wielką część tych zapasów, z powodu długiego składowania, straciła



Dahomey — chaty tubylców

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



dużo na jakości i stanowi obecnie pośledniejszy gatunek.

Wprowadzone obecnie przez rząd kolonii przepisy są tylko chwilowe i nie przesadzają jeszcze tego, co ustali komisja wyznaczona przez ministerstwo kolonii — a która w dalszym ciągu bada jeszcze sytuację.

Lord Strabolgy, członek angielskiej Izby Gmin, pisząc w „York Journal and American“, wyraża pogląd, że Hitler przygotowuje Europie nowe niespodzianki. Ambicje Hitlera według Lorda Strabolgy zwracają się obecnie w kierunku Holandii i jej niezwykle bogatych kolonii. Lord Strabolgy twierdzi, że między Niemcami a Japonią istnieje tajne porozumienie co do podziału Indii Holenderskich. Stąd wielkie tempo zbrojeń, które ostatnio podjęła Holandia w oparciu o Anglię i Francję.

Na łamach „Manchester Guardian“ z dn. 7. IV. b. r. zamieszczony jest polemiczny artykuł, dotyczący możliwości imigracyjnych do Australii.

Pismo powyższe przytacza oświadczenia szeregu wybitnych osobistości australijskich, zwolenników imigracji do Australii; imigracja wg. ich zdania jest potrzebna dla ekonomicznego rozwoju i obronności kraju. Według niektórych poglądów należało by zwiększyć zaludnienie kraju do 20 milionów przy pomocy energicznej polityki migracyjnej.

Wręcz przeciwnie stanowisko zajmuje Naukowy Instytut Polityczny i do tej opinii nawiązuje autor cytowanego artykułu. Według jego zdania większy ruch imigracyjny do Australii nie może się rozwinąć, gdyż stoi temu na przeszkodzie nieurodzajność gleby tego kraju, jak również jego warunki klimatyczne. Jeśli zaś chodzi o obronność kraju, to niezależnie od ilości ludności, czy wojska, potrzebne są odpowiednie warunki, umożliwiające dostateczne zaoprowadowanie i wyekwipowanie wojska.

Polemizując z poglądem, jakoby imigracja miała się przyczyniać do ekonomicznego rozwoju kraju, autor stwierdza, że w ostatnich latach sytuacja ekonomiczna Australii znacznie się poprawiła, mimo zaniku imigracji.

Na zakończenie autor artykułu oświadcza, że jeśli istnieją w Australii wielkie obszary rzeźni-



Ulica w Kapsztadzie

nione, to istnieją również ważne powody natury geograficznej i ekonomicznej, ażeby obszary te pozostały nadal puste.

Ostatnie statystyki obrotów handlowych Madagaskaru stwierdzają stale polepszającą się sytuację gospodarczą tego kraju.

Wartość handlu zagranicznego Madagaskaru w r. 1937 przekroczyła 1 miliard fr. (ściśle 1 miliard 57 milionów) w stosunku do 734 milionów w 1936 r.

Należy zaznaczyć, że udział metropolii wraz z Algериą w tych obrotach jest najpoważniejszy.

W imporcie na ogólną sumę 472 milionów fr. udział metropolii wyniósł 352 miliony fr., a więc prawie trzy czwarte, w eksporcie na ogólną sumę 597 milionów fr. udział metropolii wynosi 464 miliony fr. tj. również blisko trzy czwarte.

Poprawa sytuacji ekonomicznej Madagaskaru datuje się od końca 1935 r. Poprzednio w okresie kryzysu Madagaskar zdołał utrzymać równowagę swego budżetu tylko dzięki bardzo daleko idącym ograniczeniom.

Dzięki tej surowej polityce oszczędności Madagaskar mógł kontynuować szereg prac inwestycyjnych i ogólnych.

W rezultacie obecną sytuację Madagaskaru można określić, powtarzając opinię p. Mativel, Prezesa Delegacji Finansowej i Ekonomicznej Madagaskaru — jako „godną zazdrości“.

W niedługim czasie ma wyjechać z Belgii do Konga specjalna misja naukowa techniczno - ekonomiczna. Ciekawe szczegóły co do zadań tej misji podaje pismo

„L'Indépendance Belge“ z dnia 30 kwietnia r. b.

Mianowicie, w Belgii zwrócono obecnie specjalną uwagę na dziedzinę techniczną, związaną z kolonizacją afrykańską.

Według opinii kół kompetentnych, Belgia powinna poważnie rozważyć to zagadnienie, jeśli chce znaleźć rozwiązanie swojej sytuacji ekonomicznej.

Misja, która ma obecnie wyjechać, będzie więc miała za zadanie:

1) Przeprowadzić na miejscu szczegółowe badania techniczne i ekonomiczne nad pewnymi materiałami, sprzętem maszynowym i innym tam używanym, a produkowanym nie w Belgii;

2) Przystudiować możliwości budowania w Kongu fabryk przetwórczych, które by zaspokoiły istniejące zapotrzebowanie, którego przemysł metropolii nie może całkowicie pokryć, ew. dla wykorzystania materiałów, surowców, których transport jest niemożliwy;

3) Zbadać surowce dotychczas niewykorzystane, a które mogłyby spowodować powstanie nowych przemysłów czy to w Kongu, czy w metropolii;

4) Przystudiować szereg zagadnień, związanych z wyposażeniem robót hydraulicznych i hydrograficznych, eksploatacją sieci wodnej itp.

Podróż Komisji i jej prace są obliczone na 1 rok, w czasie którego ma ona przebyć około 40.000 km kontynentu afrykańskiego.

W Belgii przywiązuje się dużą wagę do rezultatów, jakie mogą przynieść interesom ekonomicznym metropolii i kolonii studia powyższej komisji.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Polska. W dniu 27 kwietnia w Londynie ambasador R. P. Raczynski i przedstawiciel Kierownictwa Marynarki Wojennej kmr por. dypl. Stoklasa podpisali układ morski pomiędzy rządem polskim i Wielką Brytanią. Układ ten dotyczy jakościowego ograniczenia zbrojeń na morzu (maksymalna wyporność i maksymalny kaliber dział w poszczególnych kategoriach okrętów) oraz obowiązku wymiany informacji dotyczących nowych budowli morskich. W ten sposób Polska przyjęła na siebie do 31 grudnia 1942 postanowienia traktatu londyńskiego (Francja, Anglia i Stany Zjednoczone), do którego przyłączyły się już Niemcy, Włochy i Z.S.R.R.

Szwecja. W wykonaniu 5-letniego planu dozbrojenia na morzu (na który to cel preliminuje się po 50 milionów złotych rocznie), opracowano plany nowego typu krążownika ciężkiego, który by jednocześnie mógł zastąpić stare pancerniki obrony wybrzeża: 8.000 ton, 29 węzłów, 6 dział 203 mm, w wieżach podwójnych i 8 dział 100 mm przeciwlotniczych, 2 wyrzutnie torped podwójne, 2 wodnosamoloty, grubość pancerza burtowego i pokładowego od 75 do 127 mm. Projektowana jest budowa trzech jednostek tego typu.

Francja. Wniesiony został projekt ustawy przyznającej marynarce wojennej dodatkowe kredyty w wysokości 200 milionów złotych na budowę nowych okrętów, rozbudowę lotnictwa i baz morskich. W ten sposób możliwe będzie przyspieszenie budowy pancerników „Richelieu” i „Jean Bart”, które mają rozpocząć służbę w końcu 1939 i w połowie 1940 roku, oraz rozpoczęcie realizacji transzy 1938 r., na którą w budżecie właściwym przewidziano zaledwie 10 milionów.

Poza tym minister upoważniony został do rozpoczęcia budowy dodatkowej transzy: 2 pancerniki, 1 krążownik, 7 okrętów podwodnych, 3 transportowce ropy i 24.000 ton okrętów pomocniczych, przy czym ukazać ma się dekret nakazujący ukończenie budowy okrętów obu programów 1938 roku najpóźniej do dnia 31 grudnia 1942.

Nastąpił ostateczny odbiór superkonrtorpedowca „Volta”, tego samego typu co „Mogador”

przyjęty przed dwoma miesiącami: 2.900 ton, 42 węzły, 8 dział 138 mm w wieżach podwójnych i 3 wyrzutnie torped potrójne. Są to małe i szybkie krążowniki, ale prawie że zupełnie nie opancerzone.

W kwietniu wodowano kontrtorpedowiec „Le Hardi”, prototyp nowej serii o następującej charakterystyce: 1.770 ton, 37 węzłów, rejon pływania 6.000 mil, uzbrojenie 4 działa 138 mm i wyrzutnie torped. W budowie jest jeszcze 7 okrętów tego typu.

Ostatnio przyjęto 4 okręty podwodne 2-jej kategorii „Iris”, „Junon”, „Venus” i „Minerve” (600/800 ton, 14/9 węzłów, 1 działko, 10 wyrzutni torped 400 i 550 mm). Na ukończeniu znajdują się jeszcze dwa okręty tego typu „Ceres” i „Pallas”, a w budowie 4 nieco większe, bo po 800/1000 ton. Są one przeznaczone do działań w pobliżu wybrzeży francuskich i na M. Śródziemnym.

Holandia. Budżet marynarki na rok 1938 wynosi 75 milionów florenów, czyli o 50% więcej aniżeli w poprzednim okresie; z tego 34 miliony przeznaczono na marynarkę w Indiach Wschodnich. W budżecie tym przewidziane są następujące koszty budowy okrętów: krążownik 8.000 t. — 20 milionów, kontrtorpedowiec 1.600 ton — 5,2 miliona, okręt podwodny 900 ton — 3,8 miliona

W Rotterdamie rozpoczęto budowę 2 kontrtorpedowców, które mają być ukończone w ciągu 1940 roku: 1.600 ton, moc maszyn 45.000 KM, 36 węzłów, 5 dział 120 mm, 8 wyrzutni torped, miny i bomby głębinowe, 1 wodnosamolot. Kadłuby będą całkowicie spawane, co umożliwi tak silne uzbrojenie tych jednostek.

Hiszpania. Podwodny okręt rządowy „C 4”, który został uszkodzony pod Santander, przebywał w Bordeaux w celach remontowych. W dniu 18 kwietnia opuścił on port celem przeprowadzenia prób odbiorczych; nadzorująca go kanonierka „Diligente” widziała okręt zanurzający się, po czym wszelki ślad zaginął. Możliwe jest, iż „C 4” uciekł do Kartagenu, aczkolwiek istnieją przypuszczenia, że zatонуła. W czasie bowiem prób innego okrętu podwodnego rządowego w Saint Nazaire stwierdzono wypadki sabotażu oraz niedostatecznego wyszkolenia załogi.

Dania. W arsenale państwowym w Konpenhadze wodowano okręt podwodny „Havkalen”, ostatni z serii 3 transzy 1934. Są to okręty specjalnie przeznaczone do płytkich wód Bełtów i Sundów: 330/405 ton, długość 47 m, zanurzenie 2,85, silniki o mocy 1200/450 KM, 2 działka 40 mm i 5 wyrzutni torped.

Anglia. Przebudowa starych pancerników postępuje szybko; faktycznie staną się one prawie zupełnie nowymi okrętami, gdyż plan robót przewiduje całkowitą wymianę kotłów i maszyn oraz giętynowe przeróbki w opancerzeniu, obronie przeciwlotniczej i przeciwtorpedowej itp. Zaznaczyć trzeba, że koszty związane z tą modernizacją wynoszą prawie tyle, co ówczesne koszty budowy tych jednostek. Z powyższego wynika, że budujące się pancerniki po 35.000 ton nie stanowią zamiany, lecz rzeczywiste powiększenie floty brytyjskiej. Co się tyczy krążowników, to z ogólnej liczby potrzebnych 70, na służbie jest ich 60 (z tego 19 o przekroczonym wieku) a 21 w budowie. Lotniskowców w stanie czynnym jest 7, a w budowie 6. W 1940 r. w składzie floty będzie 202 kontrtorpedowców i 70 okrętów podwodnych, wszystkie budowy powojennej.

W maju powróci do Anglii celem kapitalnego remontu stawiacz min „Adventure”, który dotychczas spełniał funkcje krążownika na wodach Dalekiego Wschodu. Jest to okręt 6.750 t. 28 węzłów, 4 działa 120 mm i 340 min. Budowa jego wywołała swego czasu ostrą krytykę ze względu na wysokie koszty budowy, był to bowiem ciekawy prototyp i pierwszy większy okręt wojenny brytyjski o napędzie silnikowym dla szybkości ekonomicznych. Dla rozwinięcia dużych szybkości okręt ma poza tym zwykłe turbiny parowe. Ten sam system został następnie zastosowany na niektórych krążownikach niemieckich.

W kwietniu nastąpił ostateczny odbiór okrętów podwodnych „Sterlet” po 670/960 t. i „Grampus” po 1500/2130 ton, trawlerów „Gleaner”, „Gossamer” i „Jason” po 830 ton. Poza tym przystąpiono do ostatecznych prób odbiorczych lotniskowca „Ark Royal”



Fragment z rewii floty włoskiej z okazji wizyty kanclerza Hitlera

(22.600 ton, 30 węzłów, 70 samolotów), który ma być wcielony w skład floty w ciągu przyszłego lipca

Wreszcie rozpoczęto budowę kontrtorpedowców transzy 1936 i 1937: 8 typu „Jervis”, 8 typu „Kelly” i 8 typu „Laforey”. Są to jednostki zupełnie nowego typu, jednokominowe, o następującej charakterystyce: 1.650 ton, 36 węzłów, 6 dział 120 mm i 10 wyrzutni torped.

Japonia. Budżet marynarki na okres 1938-39 wynosi 677 milionów yen, co stanowi około 1/4 całego budżetu państwowego. Ale w ubiegłym roku przyznane zostały nadzwyczajne kredyty w wysokości około 350 milionów, co się też zapewne powtórzy i w bieżącym okresie. Jak zwykle program morski nie został ujawniony, ale według krążących wiadomości ma on objąć: 3 pancerniki po 46.000 ton z działami kalibru 456 mm, 5 krążowników po 7.000 ton, 8 kontrtorpedowców po 1.800 ton i 6 okrętów podwodnych.

Stany Zjednoczone. Duże wrażenie sprawiła ostatnio dokonana podróż krążownika „Augusta”, który na skutek działań wojennych na Dalekim Wschodzie zawieszony został pośpiesznie z Manilly do Szanghaju. Trasę tę, wynoszącą 1,264 mil morskich,

okręt przebył ze średnią szybkością 34,6 węzłów, co stanowi nie byle wyczyn, gdy się zważy, że przewidziana szybkość tego okrętu była 32,5 węzłów, a faktycznie osiągnięta w czasie prób 33,11.

Opracowany został program gruntownego odnowienia floty pomocniczej, gdyż w 1940 roku na 112 potrzebnych jednostek będzie zaledwie 7 faktycznie odpowiadających obecnym wymaganiom taktyki. Przy uchwalonym zwiększonym o 20% stanie, flota będzie potrzebowała: 8 (6) okrętów baz dla kontrtorpedowców licząc po 1 na 16 jednostek, 5 (4) okrętów baz dla okrętów podwodnych, licząc po 1 na 12 jednostek, 7 (5) dużych transportowców lotniczych po 8.000 ton i 24 samoloty oraz 12 (7) małych po 1.650 ton i 12 samolotów, 4 (3) okręty warsztatowe po 9.500 ton, 2 (1) stawiacze min po 6.000 ton, 21 trałery po 600 ton, 20 (1) holowników dalekomorskich po 1.250 t., 2 okręty szpitalne po 9.000 t., 2 transportowce i 8 ropowców po 8.000 ton. (Cyfry w nawiasach podają ilości okrętów zamówionych).

W ciągu czerwca nastąpi odbiór kontrtorpedowca „Sommers”, pierwszego z serii pięciu stano-

wiącej ulepszenie typu „Porter”; mają one po jednym kominie zamiast dwóch oraz 12 wyrzutni torped zamiast 8. Poza tym charakterystyka jest ta sama: 1.850 ton, moc maszyn 52.000 KM, 37,5 węzłów, 8 dział 127 mm i 2 nowe działka czterolufowe przeciwlotnicze, skład załogi 8 oficerów i 189 podoficerów i marynarzy. Jednakże koszty budowy tych okrętów są bardzo wysokie, gdyż przekraczają 23 miliony zł za sztukę. Typ ten jest bardziej udany od ostatnich kontrtorpedowców angielskich typu „plemiona”, które przy jednakowej wyporności są mniej szybkie i słabiej uzbrojone.

Budowa nowych okrętów uległa poważnej zwłoce na skutek braku surowców, przeciążenia przemysłu wojennego oraz ciągłych zatargów i strajków na tle płac. Z tego powodu 2 pancerniki typu „North Carolina” po 35.000 ton nie będą gotowe przed końcem 1941 roku.

W połowie kwietnia Kongres upoważnił urzędowo ministra marynarki do budowy 3 pancerników po 45 000 ton, uzbrojonych w działa 406 lub 457 mm zależnie od tego, co uczynią inne mocarstwa morskie. Ta sama uchwała podwyższa wyporność nowych lotniskowców z 15.000 do 20.000 ton.

Trzeci Maj u ujścia Wisły

Dzień święta narodowego upłynął w Gdańsku wśród społeczeństwa polskiego niezwykle uroczystie. Organizacje polskie wzięły czynny udział w manifestacjach ogólnych. Wśród tych manifestacji na pierwszym miejscu należy wymienić wielką akademię, zorganizowaną przez Polską Radę Kultury w Gdańsku. Na akademii tej, na zaproszenie organizatorów, Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, gen. St. Kwaśniewski, wygłosił następujące przemówienie okolicznościowe:

RODACY!

Na dzień Święta Narodowego przywożę Wam pozdrowienia z całej ziemi polskiej, bo pozdrowienia Ligi Morskiej i Kolonialnej, organizacji społecznej, liczącej dzisiaj już z górą trzy czwarte miliona członków, organizacji, która postawiła sobie za cel — Polskę silną na morzu i za morzem.

Dażenie to nie wymaga szerszego uzasadnienia. Gdy o pokój czy wojnie, o lepszym jutrze narodów, ludzkości niemal całej, decydują coraz to więcej potęgi morskie, gdy Polska — z tytułu swego położenia geograficznego — ma niewątpliwie do odegrania rolę wielką, nie tylko we własnym, ale i całej Europy interesie, Polska musi się znaleźć pomiędzy tymi czynnikami decydującymi, a więc pomiędzy potęgami morskimi. Oby świeżo podpisany układ wojenno - morski z potężną Anglią był dobrym zadatkiem tej przyszłości.

Gdy zagadnienie to szczególnie tutaj, u ujścia do morza Wisły, królowej polskich rzek, znajduje swój bodaj czy nie najważniejszy wyraz, gdy u tego ujścia leżące miasto, Wolne Miasto Gdańsk, choć ludność jego w swej znacznej większości jest nie polska, a niemiecka, związane jest najściślej, można by powiedzieć — na życie i śmierć, zarówno pod względem wewnętrznym, jak i zewnętrznym, nie z kim innym, jak z Polską, gdy o ujściu każdej drogi wodnej do morza decyduje jego zaplecze, gdy żywicielką Gdańska jest Polska, wydaje mi się, że o Polsce morskiej trzeba mówić właśnie tu, przede wszystkim w Gdańsku.

Nic więcej ponad stan prawny, nic więcej ponad to, co wzajemnie gwarantują nam traktaty i umowy, nic więcej ponadto, co

— przy pełnym zrozumieniu wzajemnego interesu — jak od wieku XV przez długie wieki, tak i teraz, z biegiem lat, powinno się utrwalic w szczerą przyjaźń Gdańszczan z Polakami, Gdańsk — miasto wolne, wolne w całym tego słowa znaczeniu, ale bez zastrzeżeń dostępne dla wszystkich polskich interesów morskich i innych, gospodarczych i politycznych, miasto wolne, ale szanujące Rzeczpospolitą Polską, jako powołaną w stosunkach zagranicznych do obrony Gdańska — nawet zbrojnym ramieniem, Gdańsk — na równi z Gdynią — port w polskim obszarze celnym rozkwitający, Gdańsk — to jeden z pierwszych ideałów polskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Gdy nic nie znaczy dziś historia, gdy przekreślone zostało nasze szerokie ongiś dominium maris, nasze wiekowe władanie nad Bałtykiem aż hen poza Odrę i zadowolić się nam trzeba dziś samą tylko Pucką Mierzeją i częścią Zatoki Gdańskiej, niech o potrzebie naszej i o naszym uprawnieniu mówić już nie tyle historia, ile sama tylko geografia: Polska jakby graniczny mur, Polska przedmurze Europy, Polska jakby most pomiędzy Wschodem i Zachodem, Polska oparta o Bałtyk, w przymierzu z Rumunią łącząca Północ z Południem, od Bałtyku do Morza Czarnego, od morza do morza, Polska musi posiadać choć wąskie, ale mocno osadzone wrota na morze i jeden tylko do tych wrót klucz musi być niezaprzeczalnie w Polskiej żelaznej ręce.

Wbrew twierdzeniom geologów — początku morza serdecznie szukać pragniemy u źródeł słodkiego żywiołu wodnego, początek Bałtyku widzimy więc w wodach bieg swój wywodzących z podnóża polskich gór, z podnóża Karpat, z podnóża Tatr, w wodach polskich, z królową polskich rzek — Wisłą na czele. Przenosić można by powiedzieć, że zamknięcie ujścia Wisły mogłoby spowodować w Polsce powódź, powódź, która by mogła naród zamieszkujący nad brzegami tych wód pchnąć do wyparcia zamkniętych wiślanych wrót — przemocą, byle tylko móc swobodnie wypłynąć na morze.

Dlatego żądaniem naszym musi być, by żywioł polski u ujścia Wisły zamieszkujący, posiadał zawsze pełną swobodę istnienia,

pełne możliwości pracy i życzliwej współpracy nie tylko w porcie, ale i w mieście u ujścia Wisły położonym, by Rzeczpospolita Polska za wszelką cenę strzegła tych wszystkich uprawnień, które tę współpracę, to wykorzystanie ujścia Wisły Jej gwarantują.

Gdy niepomysłnie kształtują się te stosunki, Społeczeństwo Polskie, z Ligą Morską i Kolonialną na czele, nabiera poważnej troski mogącej się przerodzić w gniew, w gniew 34-milionowego narodu. Bo Gdańsk to ten „guzik“, może źle przyszyty do polskiego munduru, guzik, o którym powiedział kiedyś nasz Naczelnny Wódz, że za żadną cenę nie pozwoli go sobie oderwać, że gdy nie sięgamy po cudze, swego — a naszymi są nasze uprawnienia u ujścia Wisły — nigdy nie oddamy.

Idą czasy osobliwe, czasy wyścigu pracy u jednych, wyścigu zbrojeń u drugich, czasy walki o lepsze jutro, czasy, w których narody upominają się o pełnię warunków rozwojowych, o to wszystko, co jest im potrzebne do życia i do walki, walki nigdy nie dającej się z życia narodów wykluczyć. Im więcej znaczenia nabiera zagadnienie obrony stanu posiadania, a w Polsce, jako twierdzy Europy, jest ono chyba zagadnieniem najdonioślejszym, tym silniej występuje potrzeba posiadania także wolnego dostępu do źródeł tych wszystkich bogactw, których w granicach kraju nie ma, a których nieprzebrane zasoby posiadają kraje zamorskie, kraje opanowane przez niektóre tylko narody — prawem silniejszego. Gdy w Polsce przy zawrotnym przyroście ludności — okragle 400 tysięcy ludzi rocznie — ziemia sama nie jest w stanie wyżywić wszystkich, gdy dlatego trzeba nadmiernym rzeszom dać pracę przy takim czy innym warsztacie przemysłowym, a dla warsztatu tego brakuje surowca, Polska musi upominać się o te lepsze warunki, które są udziałem możniejszych tego świata, o dostęp — bez kosztownego pośrednika — do surowców, o kolonie. Kolonie dla Polski — oto hasło dnia!

Za tym to hasłem idzie nasza potrzeba morska, potrzeba silnego oparcia się o dostęp do Bałtyku, potrzeba pełnego wykorzystania morza, rozwinięcia w pełn

morskiej pracy handlowej i ubezpieczenia jej silną flotą wojenną.

Nie na ostatnim dlatego miejscu znaleźć się musi także praca około rozbudowy sieci dróg wodnych śródlądowych, łączących nas z morzem, jednym i drugim, pogłębianie w dosłownym i poszerzenie w przenośnym słowa znaczeniu ujścia do morza Wisły, o której stara piosenka mówi, że „Polska nigdy nam nie zginie, póki Wisła rzeźwi nas!” Inna znów piosenka flisacka przypomina nam ten szczęśny czas, jak to „z nami łaska Pańska wracała do chaty, gdy wieźliśmy od Gdańska za zboże dukaty”, bo tam za granicą urodzaje były lichsze, więc polską pszenicą napełniano śpichrze. Dziś jeżeli już nie pszenica, to nasze czarne diamenty, nasze najlepsze drzewo niechaj idzie Wisłą w morze, niechaj idzie w świat — po dukaty — po lepsze jutro — tedy, przez wolny, ale szczerą przyjaźnią z Polską związany Gdańsk!

Aby tak było, trzeba, aby społeczeństwo polskie w Gdańsku, trwające tutaj od szeregu pokoleń, zyskiwało coraz to więcej praw do życia i rozwoju, trzeba by dawało z siebie jak najwięcej pracy, zdolności organizowania się i wychowywania swej działalności i młodzieży nie inaczej jak po polsku i nie gdzie indziej jak w polskich domach i w polskich szkołach.

Gdańsk był zawsze terenem tarć, terenem walki. Nie szkodzi

to, gdy w walce hartują się charaktery, wszak walka rodzi życie!

Dla spełnienia swej wielkiej roli w ramach polskiej społeczności — niechże Polonia Gdańska własnym wysiłkiem dojdzie do zgodnego zorganizowania swego życia i rozwoju. Podstawą takiego zorganizowania się musi być zgoda, zgoda przede wszystkim, poparta pełną koncentracją myślową i ideową, pełną koncentracją mózgów i serc.

Kraj patrzy na Was z bijącym, gorącym sercem, kraj z wielką radością przyjął w roku ubiegłym wartość pierwszej Waszej koncentracji na odcinku politycznym, czeka dalszych przejawów tej dobrej woli na odcinku pracy, w polskim wyścigu pracy, nakazanym nam przez Wielkiego Wodza i Wychowawcę Narodu, Marszałka Józefa Piłsudskiego, na tym odcinku, który daje wartości najcenniejsze i dla dobra Ojczyzny i wartości materialne dla tych, którzy w tej pracy się jednoczą.

Niechaj Wam dobry Bóg da dużo, dużo hartu ku wytrwaniu i dużo, dużo sił do pracy.

Tego Wam, Rodacy osiedli w Gdańsku — z całego serca w imieniu społeczeństwa polskiego, a w szczególności w imieniu Ligi Morskiej i Kolonialnej, życzę, wznosząc okrzyk:

„Wolne Miasto Gdańsk, a w nim wolni, szczęśliwi Polacy

Gdańscy. Najjaśniejsza Rzeczpospolita Polska, Jej Prezydent Profesor Ignacy Mościcki i Naczelny Wódz Marszałek Edward Śmigły Rydz — niech żyją!

*
*
*

Jak zwykle, przemówienie Prezesa Zarządu Głównego LMK wywołało obfite komentarze w prasie krajowej i zagranicznej. Tym razem rezonans był niezwykle silny. Jest to naturalny skutek szerokiej akcji propagandowej, rozwiniętej przez LMK w kraju i za granicą z okazji Dni Kolonialnych.

Szereg pism zagranicznych zamieścił depesze swych korespondentów warszawskich, poświęcone specjalnie gdańskiemu przemówieniu gen. Kwaśniewskiego, sprawie Gdańska i akcji LMK. Niektóre z tych depesz zawierały pewne zniekształcenia tekstu przemówienia. Zniekształcenia te dały dziennikowi „Der Danziger Vorposten” — organowi oficjalnemu Senatu Wolnego Miasta — okazję do prowokacyjnych zaczepek, skierowanych przeciwko LMK i jej Prezesowi.

Należało by sądzić, że „Der Danziger Vorposten” zostanie przez kompetentne czynniki przywołany do porządku. Nie widzimy też potrzeby dawania mu na tym miejscu właściwej odprawy. Ograniczymy się tylko do pewnej uwagi: było by znacznie lepiej, gdyby „Der Danziger Vorposten”, zamiast roztrząsać domysły korespondentów zagranicznych, przypomniał sobie opinie prasy zagranicznej o nim samym, jako macieju atmosfery politycznej u ujścia Wisły.

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

6 • 731 • 369 • 91

F O M

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

ZBLIŻA SIĘ CZAS ODPOCZYNKU

Dni za dniami biegną — jak ciężko ładowane wozy — pełne trudu i pracy, zgiełku i trosk, przyziemne, szare, jednakie...

Minęło długie, zimne przedwiośnie, krótko zachwyciła oczy manifestem pierwszej zieleni wiosna i oto — zbliża się skwarne, słoneczne lato — czas urlopu, czas wypoczynku, czas nowych, odmiennych, odżywczych dla ducha i ciała wrażeń. Po całorocznym, wyczerpującym trudzie pracy, w ciasnych murach miast, w dusznych izbach biur, warsztatów i fabryk — pierś chce odetchnąć pełnym, głębokim oddechem, wzrok chce pomknąć swobodnie w dal bez zapór, bez barykad i krat, bez szarzyzny murów i stroskanych, przedwcześnie postarzałych twarzy, — wtedy, jakoś bezwiednie, niepokojąco i urokliwie wypływa na usta słowo — morze... Tak — morze! Tylko morze dać jest w stanie to, co jest przedmiotem nieraz skrytych, nienazwanych, nieuświadomionych tęsknot. Szeroki oddech przestrzeni, błękitność dali, lotność i wdzięk, ogrom ciszy i gniew żywiołu, gonitwę nieustanną fal i mew chybkich kwilenie — zapomnienie trudów i trosk, zagubienie się w ciszy, ogromie i błękicie... Nieporównane, kojące, ożywcze morze!

Wystarczy jeszcze tylko trochę wysiłku, trochę nieskomplikowanych formalności, trochę zapobiegliwie oszczędzonych pieniędzy i oto któregoś dnia pocujemy pęd pociągu, a rytm jego kół radośnie wystukiwać będzie: nad morze! nad morze! nad — mo — rze!!!...

Przed nami roztoczą swe tonie: błękitny Adriatyk, słoneczne Morze Czarne, rodzinny, kochany Bałtyk...

O ułatwieniu tego upragnionego wypoczynku pomyślała Liga Morska i Kol., organizując obozy i wycieczki.

A jest ich wiele, w zależności od wolnego czasu, warunków finansowych, zakresu zainteresowań i wieku.

A więc — wycieczki do Jugosławii nad Adriatyk, z dłuższym pobytem w Makarskiej, dwudniowym w Budapeszcie i jednodniowym w Wiedniu odbędą się w miesiącach czerwcu, lipcu, sierpniu i wrześniu, w terminach następujących: czerwiec — 14 — 28; lipiec — 5 — 30; sierpień — 3 — 30; wrzesień — 3 — 29; miejsc w każdej wycieczce 50. Charakter wycieczki turystyczno - wypoczynkowy. Mieszkać będą uczestnicy w willach. Koszt wycieczki w czerwcu zł 240, w pozostałych miesiącach 355.

Wycieczka dostępna dla członków LMK.

Wycieczki do Rumunii nad Morze Czarne z dłuższym pobytem w Carmen Sylva, odbędą się w czerwcu od 15 do 29, w lipcu od 3 do 30; w sierpniu od 2 do 29 i we wrześniu od 2 do 29. Miejsc w każdej wycieczce 50. W Carmen Sylva pobyt w willach i pensjonatach. Koszt w czerwcu zł 165, w pozostałych miesiącach 255.

Obóz LMK im. gen. Orlicz-Dreszera w Mieroszynie koło Rozewia rozpoczyna się 15 czerwca i trwać będzie do 15 września b. r. Od 1 czerwca do 31 lipca dla mężczyzn, od 31 lipca do 1 września dla kobiet, od 1 września do 15 września dla kobiet i mężczyzn. Obóz ma charakter propagandowo - wypoczynkowy.

Uczestnikiem obozu może być każdy członek LMK należący do organizacji przynajmniej 6 mie-

sięcy, który swoim zdrowiem nie zagraża otoczeniu.

Koszty pobytu w obozie:

za 1 tydzień — 22 zł, za 2 tyg. — 43 zł, za 3 tyg. — 64 zł, za 4 tyg. — 85 zł.

Przejazd kolejowy na koszt własny, za zniżką. Ponad to uzyskaliśmy po kilka miejsc na statkach Towarzystwa „Żegluga Polska“ do Helsingforsu i Antwerpii oraz na statkach Polsko - Brytyjskiego T-wa Okrętowego do Londynu i Hull.

Inaczej nieco wyglądać będą wywczasy najmłodszych członków LMK, młodzieży zrzeszonej w Kołach Szkolnych LMK. Ci, jako mniej przeciążeni pracą, prócz wypoczynku i pełni wrażeń, znajdą w organizowanych dla nich obozach i trud żeglarski, bowiem prowadzone w nich będą teoretyczne i praktyczne szkolenie żeglarskie.

Na pierwszym miejscu wymienić należy Główny Ośrodek Żeglarski LMK nad jez. Narocz. Kursy będą tu organizowane na poziomie żeglarza śródlądowego i sternika jachtowej żeglugi śródlądowej, oddzielnie dla dziewcząt i chłopców: 1 turnus od 20 czerwca do 12 lipca dla chłopców, 2 turnus od 15 lipca do 5 sierpnia dla chłopców, 3 turnus od 7 sierpnia do 31 sierpnia dla dziewcząt.

W programie wyszkolenia poza wiadomościami z dziedziny ideologii morskiej, praktycznym żeglarstwem i pływaniem, będzie uwzględnione wychowanie fizyczne, a w szczególności przygotowanie do P. O. S. i O. S. Nad tym pięknym, największym w Polsce jeziorem przejdzie przeszkolenie w tym roku 400 uczestników i uczestników w wieku od lat 15.

Oplata za turnus, obejmujący wyżywienie i wyszkolenie wynosi 50 zł.

Koszty zniżkowych przejazdów kolejowych pokrywają uczestnicy.

Drugi ośrodek dla młodszych chłopców zorganizowany będzie nad Jeziorem Żarnowieckim, na granicy polsko - niemieckiej, w odległości 7 km od morza.

1 turnus dla 50 chłopców od 3 lipca do 30 lipca; 2 turnus dla 50 chłopców od 2 sierpnia do 29 sierpnia.

Wiek uczestników — 13 — 15 lat.

Program obejmuje: wychowanie fizyczne, naukę pływania, kajakowanie, modelarstwo okrętowe i wycieczki po wybrzeżu.



Niewątpliwie największą atrakcją dla młodzieży będą podróże szkolne harcerskiego statku szkolnego „Zawisza Czarny”, na który w tym roku po raz pierwszy została dopuszczona młodzież Kół Szkolnych LMK.

Rejsy odbędą się w następujących terminach:

od 1 czerwca do 14 czerwca — dla członków Kół Szk. LMK; od 17 czerwca do 30 czerwca — dla członków Kół Szk. LMK; od 3 lipca do 16 lipca — dla członków Kół Szk. LMK; od 12 sierpnia do 29 sierpnia dla opiekunów i działaczy Kół Szkolnych LMK.

Przewidziane są ponadto 2 podróże we wrześniu. Wiek uczestników — 16 — 19 lat.

Opłata za podróż 14-dniową wynosi 80 zł, z tym, że uczestnicy płacą 50 zł, zaś pozostałe 30 dopłaca Zarząd Okręgu Oddziału LMK lub szkoła.

Przejazdy kolejowe za zniżką 75 proc. na koszt własny.

W programie podróży przewidziane są porty: Sztokholm, Aarhus, Tallin, Karlskrona, Kopenhaga.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Piękne dni wiosenne, wywołują entuzjastyczny pęd do sportów wodnych. Jednak pęd ten — rozpowszechniony wśród młodzieży — nie ogarnia jeszcze całego społeczeństwa. Propaganda w tej dziedzinie ma jeszcze wiele do zrobienia. Taką rolę propagandy turystyki wodnej śródlądowej i morskiej spełnia jednodniówka „Na wodnym szlaku”, wydana przez Klub Kajakowy Oddziału LMK przy Zarządzie Centr. Wspólnoty Interesów w Katowicach.

Trzeba zaznaczyć, że dobrze spełnia tę rolę. Z żywym zainteresowaniem czyta się artykuły, pisane przez doświadczonych i zamiłowanych turystów, z przyjemnością ogląda się piękne zdjęcia. Jednodniówka wydana jest bardzo starannie i estetycznie.

Frank Thiess — Cuszma, autoryzowany przekład Jadwigi Bułakowskiej; Instytut Wydawniczy „Plan”, Warszawa, 1938 r.

Dzieje wojny rosyjsko - japońskiej 1904-5 r. są w literaturze zagranicznej omawiane w licznych i wszechstronnych pracach; w języku polskim natomiast istnieje dotychczas tylko przekład książki Nowikowa - Priboja, będącej



Gra w siatkówkę w obozie LMK w Mieroszynie

Wszelkich informacji, dotyczących powyższych wycieczek i obozów, co do paszportów, terminów zgłoszeń, wyekwipowania, zniżek kolejowych, warunków przyjęcia, sposobu uiszczania opłat itp. udzielają: Zarząd Główny LMK. Dział Obozów i Wycieczek, W-wa, Widok 10, telefon 3-14-40 oraz wszystkie Okręgi, Obwody i Oddziały LMK.

pozbawiona beznadziejnie długich zdań, które charakteryzują oryginał — raczej zyskuje w stosunku do oryginału.

Jedyną wadą, nieuchwytną zresztą dla większości czytelników niefachowych, jest wadliwa terminologia. Nie można z tego tytułu stawiać autorce przekładu żadnych zarzutów, należy tylko ubolewać, że rękopis nie był przed oddaniem go do druku, podany fachowej korekcie terminologicznej.

Organizowanie siły zbrojnej w Państwie. Zakrzewski T. ppłk. dypl. W. I. N. O., Warszawa, 1938. Cena zł 4.

Praca ta daje w szerokich rzutach obraz, jak na podłożu istniejących warunków geograficzno - politycznych i gospodarczych organizuje się siłę zbrojną oraz jaki zakres pracy mają organy, które zostały powołane do przygotowania obrony państwa.

Popularne i przystępne ujęcie czyni ją odpowiednią nie tylko dla oficerów, ale i dla szerokiego ogółu myślącego społeczeństwa, które — czytając tego rodzaju prace — pozna istotę i rolę siły zbrojnej w państwie.

Fortyfikacja stała. Mjr. K. Kleczke i mjr. W. Wyszzyński. Wyd. W. I. N. O. Warszawa, 1937. Str. 373. Cena zł 13.25.

Zagadnienie fortyfikacji stałej, omówione w tej pracy, było żywo dyskutowane po wojnie światowej. Jedni byli gorącymi jej zwolennikami, opierając się na przykładzie Verdun, inni zwalczali ją — na podstawie przykładów twierdz belgijskich, które szybko uległy. Dziś te poglądy skryształizowały się i widzimy nawrót do fortyfikacji stałej.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

W życiu organizacyjnym Ligi Morskiej i Kolonialnej, a także i w zakresie pogłębienia pracy programowej należy podkreślić pomyślny objaw stałego wzrostu zrozumienia roli Ligi w życiu społecznym. Zasady i podstawy pracy LMK nie stanowią już dziś niewiadomej — stają się natomiast pewnikami, które w społeczeństwie znajdują całkowite zrozumienie.

Zarząd Główny LMK, zdając sobie z tego sprawę powodzenie tegorocznych „Dni Morza” opiera w głównej mierze na wychowanym przez naszą organizację czynnikiem społecznym. Uroczystości czerwcowe mają być wyrazem pozytywnego ustosunkowania się społeczeństwa do zagadnienia rozbudowy polskiej floty wojennej.

Tradycją już stało się, że dawne „Święto Morza” i obecne „Dni Morza” obchodzone są przede wszystkim pod hasłem polskiej floty wojennej.

Rozgrywające się obecnie w świecie zdarzenia dowodzą, że najlepszym argumentem w wszelkiego rodzaju pertraktacjach i działaniach politycznych jest siła zbrojna. Polska — naród 35-milionowy, o doskonałej pod względem technicznym, wyszkoleniowym i żołnierskiego ducha armii lądowej, posiada niewspółmiernie małą flotę wojenną.

Polska z roku na rok staje się coraz bardziej państwem morskim, handel morski i flota handlowa rozwijają się coraz pomyślniej, równomierny więc rozwój floty wojennej staje się powszechnym nakazem i hasłem dnia — dla tych wszystkich, dla których mocarstwowość Polski nie ma być tylko czczym frazesem.

Obrona morza i wybrzeża, to głęboka troska i kanon niewzruszalny wszystkich obywateli Państwa, dbałych o byt jego i niepodzielną całość.

W programie tegorocznych obchodów „Dni Morza” w poszczególnych miejscowościach z Warszawy i Gdynią na czele, wyraźnie będzie podkreślona sprawa obecnej sytuacji na ziemi pomorskiej.

Nienaruszona niczym pozycja nasza na Pomorzu, zagwarantowana odpowiednio silną flotą wojenną, to teza, której wyrazem będą tegoroczne uroczystości.

Dla nawiązania bezpośredniej

łącności poszczególnych województw z miejscowościami Pomorza, wysyłane tam będą regionalne delegacje - wycieczki.

Okólniki już rozesłane i te które jeszcze zjawiają się, jak również instrukcje i wskazówki wydane przez Główny Komitet „Dni Morza” stanowiąc będą ogólne tylko zasady dla szczegółowego opracowania programu przez poszczególne Komitety.

Wszyscy członkowie LMK, sympatycy i zwolennicy programu LMK, jak również wszystkie stowarzyszenia i organizacje społeczne i zawodowe, wezmą w tym roku liczny udział, odpowiadający wielkości i wadze tegorocznych „Dni Morza”.

Miesiąc maj przeszedł pod znakiem Okręgowych Walnych Zjazdów LMK, które odbyły się w dniach 15 maja w Okręgach Białostockim, Rad.-Kiel. i Pomorskim, 22 maja w Wilnie i Tarnopolu, 28 maja w Warszawie (Stoleczny), wreszcie 29 maja odbyły się Zjazdy w Okręgach: Lubelskim, Łódzkim, del. Jarosławskiej, Poznańskim i Śląskim.

Wszystkie Zjazdy cechowała znaczna frekwencja delegatów, duże zainteresowanie oraz zrozumienie postulatów organizacyjnych doby obecnej, co wyraziło się w licznie zgłaszanych pytaniach pod adresem delegatów Zarz. Gł. LMK oraz ożywionej dyskusji.

Na Zjeździe Okręgowym w Radomiu był obecny Prezes Zarz. Gł. LMK gen. St. Kwaśniewski,

który wygłosił dłuższe programowe przemówienie oraz pożegnał serdecznie ustępującego V.-Prezesa Okręgu dr Michalskiego.

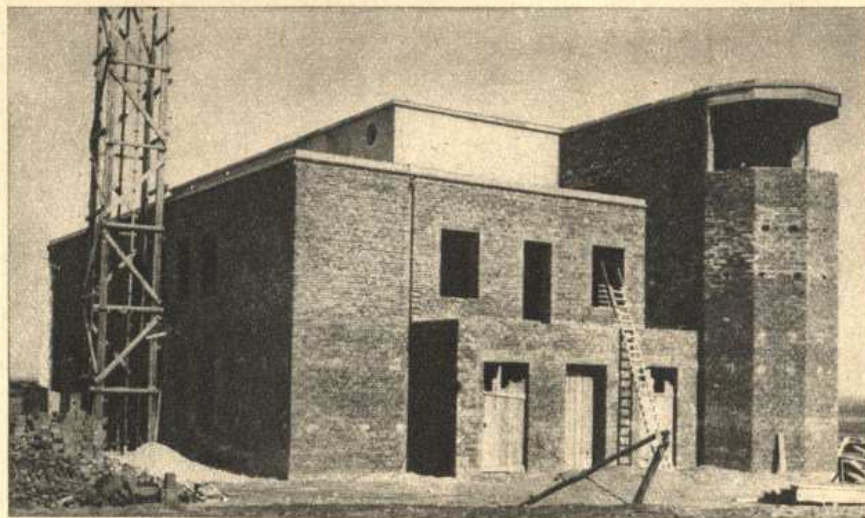
W dniu 1 kwietnia 1938 r. stan liczebny członków LMK wynosił:

dożywotnich	12	
protektorów	44	(ubyla 4)
opiekunów	142	(przybyło 1)
zwyczajnych	160.009	(„ 15.267)
popierając.	105.678	(„ 6.545)
zespol. LMK	237.452	(„ 13.524)
„ szkoln.	256.076	(„ 35.504)
	759.413	

W okresie od 1 stycznia do 1 kwietnia 1938 przybyło ogółem 70.837 członków LMK. Prawie wszystkie Okręgi wykazują znaczny przyrost w ilości członków, na pierwszym miejscu stoi obecnie Okręg Stoleczny (11.504), potem Okręgi: Woj. Warsz. (9.265), Pomorski (8.297) i Śląski (8.248). Dodatnim objawem jest znaczny wzrost w kategorii członków zwyczajnych (15.267).

Po blisko dwuletnim okresie wysiłku i starań Okręgu Wołyńskiego o uzyskanie terenu pod budowę własnej przystani wioślarskiej, sprawa ta została pomyślnie załatwiona przez Wołyński Urząd Wojewódzki i Zarząd Miejski w Łucku.

Już w pierwszych dniach maja r. b. Okręg przystąpił do intensywnej i śpiesznej budowy przystani na uzyskanym terenie chcąc w początkach czerwca oddać już wykończoną przystań do użytku członków LMK.



Stan budowy Domu Rybaka w marcu b. r. wznoszonego przez Oddział Stoleczny LKM w Wielkiej Wsi

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W pierwszym rzędzie będą wybudowane baseny pływackie, które pozwolą całej młodzieży szkolnej miasta Łucka zrzeszonej w LMK, zdobyć umiejętność pływania.

Poza tym na terenie przystani powstaną place do gry w siatkówkę, koszykówkę, kort tenisowy itp. Okręg zamówił równocześnie kilkanaście kajaków chcąc dać możliwość korzystania ze sportu wioślarskiego zarówno młodzieży szkolnej, jak i dorosłym członkom LMK.

Wkrótce więc powstanie w Łucku jeszcze jedna kulturalna placówka sportowa, będąca równocześnie ośrodkiem propagandowym LMK.

Powiat Równe na terenie Okręgu Woł. LMK pokrył się obecnie w całości siecią ogniów. Każda gmina ma swój Oddział, a prócz tego każdy ośrodek przemysłowy na terenie powiatu również został odpowiednio zorganizowany. Oddziały gminne poczynają intensywnie pracować, a prócz tego powstają jeszcze Oddziały LMK grupujące nauczycielstwo.

Obwód rówieński posiada obecnie 15 Oddziałów i 17 Kół Szkolnych, liczących przeszło 5.000 członków.

Liczba członków w Okręgu Stanisławowskim wynosi obecnie 13.365, chociaż przed rokiem była o połowę mniejsza. Tak znaczny przyrost znajduje wyjaśnienie w akcji propagandowej energicznie i celowo prowadzonej przez Zarząd Okręgu z Prezesem Ćwicyńskim na czele. Jako czynnik propagandowy zastosowano odczyty wygłaszane w terenie przez oficerów marynarki wojennej kpt. Mieszkowskiego i por. Janczewskiego, które cie-

szyły się dużym powodzeniem i zapoznały miejscowe społeczeństwo z ideami, jakim służy LMK.

Zaznaczyć należy, że sukces Okręgu ma jeszcze większą wartość, o ile weźmiemy pod uwagę trudny teren zamieszkały przez ubogą ludność, przeważnie przynależną do mniejszości narodowych.

Zarząd Okręgu Ligi Morskiej i Kolonialnej w Jarosławiu urządza w dniach od 24 — 27 maja wycieczkę dla młodzieży szkolnej do Gdyni i Warszawy. Koszt wycieczki wynosi Zł. 18.80. Na wycieczkę zgłosiło się dotychczas około 900 uczestników, wobec tego wycieczka odbędzie się w przewidzianym terminie. Szkoły, które nie przysłały na czas zgłoszeń mogą przyłączyć się do wycieczki organizowanej przez Okręg Ligi Morskiej i Kolonialnej we Lwowie w terminie od 6 — 12 czerwca.

Dobrym czynnikiem propagandy była zorganizowana przez Okręg Stołeczny LMK ankieta morska w „Kurierze Porannym”. Ankieta polegała na opracowaniu krótkich, zwięzłych odpowiedzi na 4 pytania, dotyczące najważniejszych zagadnień morskich: 1) dlaczego musimy mieć silną flotę wojenną, 2) dlaczego musimy mieć liczną flotę handlową, 3) dlaczego musimy mieć kolonie, 4) dlaczego musimy mieć stocznię.

Za najlepsze odpowiedzi zostaną przyznane cenne nagrody: wycieczki morskie, pobyty w obozach LMK nad morzem, cenne książki Conrada i inne.

Dla ułatwienia opracowania odpowiedzi Okręg Stołeczny zorganizował publiczny pokaz

filmowy z objaśnieniami, na którym wyświetlono 3 filmy, dotyczące floty wojennej, floty handlowej i kolonii.

DOM POLAKÓW Z ZAGRANICY

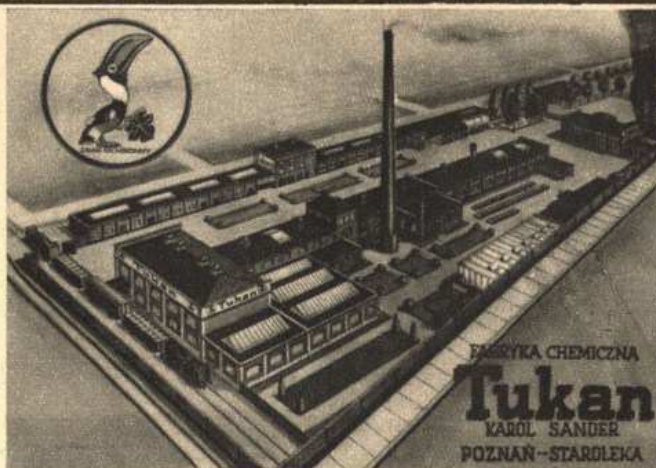
Na II Zjeździe Polaków z Zagranicy odbywającym się w r. 1934 w Warszawie uchwalono jednogłośnie, że do r. 1939, w którym odbędzie się III Zjazd — w Warszawie na Wybrzeżu Gdańskim ma stanąć Dom Polaków z Zagranicy im. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Projekt uzyskał wysoki protektorat P. Prezydenta Rzplitej.

Dom ten będzie nie tylko widocznym symbolem zespolenia się Polaków w kraju z braćmi z zagranicy, ale będzie realnym dachem nad głową dla tych wszystkich Polaków z zagranicy, którzy nie mając domu rodzinnego — takiego dachu potrzebują. W Domu tym zatrzymywać się będą wszyscy przyjeżdżający na kursy, misjonarze w okresie odpoczynku itp. itp., korzystając ze schroniska dla wycieczek, internatu i pokoi hotelowych. Tu będą odbywać się organizowane co rok kursy wiedzy o Polsce, tu będą się toczyły obrady Rady Naczelnej Świat. Związku Polaków z Zagranicy. W Domu tym mieścić się będą biura Światowego Związku i muzeum, mówiące o dorobku Polaków z zagranicy.

Wszystkie skupienia Polaków z zagranicy nadsyłają fundusze na budowę Domu. Społeczeństwo polskie musi im pomóc i przyłączyć się do zbiórki. Podjęta w tym celu akcja winna przynieść wyniki nie tylko materialne: musi wzbudzić żywsze zainteresowanie losami i poczynaniami rodaków z zagranicy i wzmocnić więzy między nimi a krajem.

F a b r y k a
C h e m i c z n a
T U K A N



K A R O L
S A N D E R

P O Z N A Ń -
S T A R O Ł E K A

KRONIKA GOSPODARCZA

Ogólne obroty portu gdyńskiego za miesiąc kwiecień r. b. wyniosły 779.146 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 760.644.3 ton. Z cyfry tej na przywóz przypada 121.970.7 ton, a na wywóz 638.673.6 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem wyniosły 1.007.6 ton; obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 17.494.1 ton. W porównaniu do miesiąca kwietnia r. ub. ogólne obroty towarowe za miesiąc sprawozdawczy zmniejszyły się o 5 proc.; natomiast w porównaniu do marca r. b. wzrosły o prawie 38 i pół tysiąca ton, przy czym wywóz zamorski wzrósł o przeszło 34.000 ton, a obroty z wnętrzem kraju o blisko 11.000 ton; zmalał natomiast przywóz zamorski — o blisko 7 i pół tysiąca ton, jak również nieznacznie obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem.

Jeżeli chodzi o wyniki z pierwszego kwartału r. b., to ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego w tym okresie wyniosły 2.219.750.5 ton, co oznacza znaczny wzrost w porównaniu do tego samego okresu z r. 1937, kiedy ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły 2.031.460.1 ton, przy czym wzrost wykazuje za równo wywóz, który z 1.640.088.1 ton w pierwszym kwartale 1937 zwiększył się w tym czasie na 1.791.088.4 ton, jak i przywóz, który wzrósł porównawczo z 391.372 ton na 428.671.1 ton.

W przeciągu miesiąca kwietnia r. b. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 1.011 statków o łącznej pojemności 1.030.907 t. r. n., z czego weszło 497 statków o pojemności 511.253 t. r. n., a wyszło 514 statków o pojemności 519.654 t. r. n.

Z ogłoszonych ostatnio danych wynika, że w obsłudze transportowej przywozu portu gdańskiego w miesiącu marcu r. b. bandera polska, pod którą przywieziono w tym czasie ogółem 4.497 ton, zajęła zaledwie dziewiąte miejsce, przy czym najważniejszą pozycję bo przeszło połowę przywozu stanowiły rudy; dalej szły transporty drobnicowe z Niemiec, Belgii, Anglii oraz Holandii. W wywozie natomiast bandera polska z transportem 29.432 ton zajęła czwarte miejsce, przy czym główną pozycję, bo blisko dwie trzecie wywozu stanowił węgiel i

koks dla Szwecji, Holandii, Francji, dalej zboże dla Holandii oraz drobne partie drobnicy do krajów, z którymi bandera polska utrzymuje komunikację regularną. W ogólnych obrotach portu gdańskiego w marcu r. b. udział bandery polskiej wyniósł 33.929 ton czyli 5.8 proc.

Ruch pasażerski w porcie gdańskim wyniósł w kwietniu r. b. ogółem 149 pasażerów, z czego przyjechało 23, a wyjechało 126 osób. W ciągu pierwszych czterech miesięcy r. b. ruch pasażerski przez port gdański wyniósł ogółem 352 osób, wykazał zatem znaczne ożywienie w porównaniu do tego samego okresu z r. 1937, kiedy wynosił tylko 136 osób.

Według ostatnio ogłoszonych danych Głównego Urzędu Statystycznego polska flota handlowa, która w r. 1935 składała się z 86 statków, w 1936 z 89, w 1937 — 97, wzrosła ostatnio do 106 jednostek, przy czym z liczby tej 50 statków przypada na statki parowe, 44 na motorowe, a 12 posiada napęd mechaniczny. Ogólny tonaż statków wynosi 99.408 ton, przy czym 38 statków posiada pojemność do 100 ton, 36 od 101 do 500 ton, 5 — od 501 do 1.000 ton, 15 — od 1.001 do 2.000 ton, 6 — od 2.001 ton do 3.000 ton, 1 — od 3.001 do 5.000 ton, 3 — od 4.001 do 10.000 ton, wreszcie 2 statki mają pojemność powyżej 10.000 ton.

Przewozy polskiej floty handlowej w pierwszym kwartale r. b. wyniosły ogółem 348.096 ton towarów i 6.506 pasażerów. Na linie żeglugowe Gdynia — Ameryka przypada 16.770 ton ładunku i 4.619 pasażerów, na polsko-skandynawskie towarzystwo transportowe „Polskarob” 108.372.5 ton, na statki „Żegluga Polskiej” 192.383 ton, na statki „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego” 30.571 ton ładunku i 1.887 pasażerów.

Polski ruch tranzytowy na śródlądowych drogach wodnych przez port gdański wyniósł w kwietniu r. b. 13.611 ton wobec 15.161 ton w tym samym okresie r. ub., z czego na przywóz przypada 9.203 ton, a na wywóz 4.408 ton.

W pierwszym kwartale r. b. znajdowało się w budowie w stocznich gdańskich 17 jednostek o

łącznej pojemności przeszło 40.000 ton rej. brutto, z tego 3 parowce o pojemności 19.000 ton i 14 motorowców o pojemności 21.000 ton; poza tym 2 statki tankowe dla przewozu oleju o pojemności 13.000 ton. Zamówienia Polski obejmują dwa motorowce transatlantyckie o pojemności 4.600 — 4.700 t. r. b. dla linii Gdynia — Ameryka, które obsługiwać mają linię bawełnianą, trzy lugry rybackie, każdy o pojemności około 300 t. r. b. oraz jedna lichtuga tankowa dla firmy „Polmin” o pojemności 580 ton.

Dla Towarzystwa Okrętowego Gdynia — Ameryka wykanczane są dwa statki transatlantyckie, które mają obsługiwać linię południowo-amerykańską. Jeden z tych statków, który ma nosić nazwę „Sobieski”, budowany jest w stoczni angielskiej w New Castle on Tyne. Będzie on spuszczonej na wodę już w lipcu r. b., a następnie po próbach sprawności oddany do użytku w grudniu r. b. Drugi statek „Chrobry”, budowany w stoczni duńskiej w Nakszkow, będzie spuszczonej na wodę z początkiem przyszłego roku.

Statki te są budowane według jednego planu. Będą to motorowce po 15.000 ton wyporności, a 12.000 ton brutto pojemności; długość statku wynosić będzie 145 metrów, szerokość 20, a zanurzenie 8 metrów. Statki będą mogły płynąć z szybkością 17 mil morskich na godzinę. Każdy z nich będzie mógł zabrać oprócz 250 osób załogi około 1.100 pasażerów, gdyż będzie miał 45 pomieszczeń dla pasażerów I. klasy, 250 miejsc w klasie turystycznej i 800 miejsc w klasie trzeciej — emigracyjnej. Duża ilość miejsc emigracyjnych tłumaczona jest tym, że linia południowo-amerykańska jest przede wszystkim linią emigracyjną. Statki zaopatrzone będą w najbardziej nowoczesne instalacje, a urządzenia wewnętrzne z uwzględnieniem specjalnej wentylacji, dostosowanej do podróży w klimacie tropikalnym, odpowiadać będą wszelkim wymaganiom budownictwa okrętowego. Chłodnie statków są obliczone nie tylko na przewóz prowiantów, ale i na transport łatwo psującego się towaru, jak np. owoce południowe.

W dniu 8 maja r. b. przyszedł z Ranggonu do portu gdyńskiego statek włoski „Gioacchino Lauro” o pojemności 5.345 t. r. b., przywożąc ładunek 7.823 ton ryżu niełuszczonego dla Łuszcarni Ryżu w Gdyni. Jest to pierwszy ładun-

W najbliższym czasie w myśl gospodarczych planów zabudowy i rozbudowy wybrzeża zostaną rozpoczęte prace przy budowie szosy nadmorskiej na odcinku Dębki — Widowo — Karwia. Znaczenie tej szosy jest o tyle duże, że ułatwiając dostęp do wyżej wymienionych miejscowości, pozwoli lepiej je wyzyskać dla celów turystyczno - letniskowych.

nału na szerokości 400 m, wreszci roboty przy regulacji rzeki Chylonki na przestrzeni pół kilometra. W drugim okresie robót mają być obmurowane żelbetonem nabrzeża Kanału, podobnie jak ma to miejsce przy innych nabrzeżach basenów portowych Gdyni. Nieobmurowane pozostanie jedynie szczytowe nabrzeże ze względu na projektowane w przyszłości przedłużenie kanału. Po obu stronach — na 400 m szerokich pasach, oczyszczonych z torfu i zniwelowanych, mają stać zakłady przemysłowe.

Hartiewicz J. „Broń podwodna“	0.50
Czeczott R. „Wojna morska na Bałtyku 1914 — 1918“	5.—
Dreszer Z. inż. „Pionierski rejs“ (Dzien. podróży handl. na s/s „Poznań“ do portów Afryki Zach)	5.50
Hubert W. „Historia wojen morskich“	5.—
„Wpływ bitew morskich na przebieg dziejów“	2.50
Hilchen F. dr. „Porty morskie“ (urządzenia przetad., organizacja itd)	7.50
Janikowski L. „W dzunglach Afryki“ (wspomnienia z polskiej wyprawy do Kamerunu)	5.00
Karczevska Wanda „Ludzie spod zagli“ (powieść, która otrzymała nagrodę liter. im. Szareckiego)	6.—
Kowalenko Wl. dr. „Jak urządzać wystawy szkolne w dziedzinie spraw morskich i kolonialnych“	0.50
Laskowski H. „Artyleria morska“	0.50
Mystkowski inż. „Budowa modeli okrętów wojennych“	0.80
Sawiczewski J. „Łodzie podwodne“	0.50
Sowiński M. „Najprostsze modele żaglowe“	2.50
Tomaszewski J. „Budowa modelu pływającego żaglowca“	0.80
Tomczyk J. „Budowa modelu łodzi płaskodennej „Mewa“	0.50
Wańkowicz M. „Na tropach Smetka“	9.80
Warchałowski K. „Na wodach Amazonki“	4.50
Zukowski O. „Zarys rozwoju okrętów torpedowych“	0.50
Nowowiejski F. „Śpiewnik morski“ (partytura — 34 pieśni.	15.—
„ „ „ (głosy: tenor — bas — 34 pieśni)	1.50
„ „ „ (sopran — alt	1.50

MODEL I Z TEKSTURY:

a) kontrtorpedowiec „Wicher” lub „Burza”	0.50
b) kontrtorpedowce „Grom” lub „Błyskawica”	0.70
c) kanonierka „Kmdt. Piłsudski” lub „Gen. Haller”	0.45
d) torpedowce	0.45
e) łodzie podwodne	0.55
f) ścigacze	0.50
g) handlowy statek „Śląsk” lub „Cieszyn”	0.55

Skład Główny: Biuro Zarz. Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, Warszawa Śródmieście, ul. Widok 10.

Przy wysyłce na prowincję do powyższych cen dolicza się portowe (niezależnie od rodzaju zamawianych modeli):

a) kontrtorpedowce „Wicher” lub „Burza”	0.50
b) kontrtorpedowce „Grom” lub „Błyskawica”	0.70
c) kanonierka „Kmdt. Piłsudski” lub „Gen. Haller”	0.45
d) torpedowce	0.45
e) łodzie podwodne	0.55
f) ścigacze	0.50
g) handlowy statek „Ślask” lub „Cieszyn”	0.55

Skład Główny: Biuro Zarz. Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, Warszawa Śródmieście, ul. Widok 10.

Przy wysyłce na prowincję do powyższych cen dolicza się port (niezależnie od rodzaju zamawianych modeli):

za	1 szt.	—	gr	30
„	2—3	„	—	40
„	4—6	„	—	60
„	7—12	„	—	80
„	13—20	„	—	100

Zadać w księgarniach i większych sklepach zabawkarskich.
Przy zamówieniach bezpośrednio w Zarządzie Głównym LMK,
należy równocześnie wpłacić należność na konto czkowe Zarządu
Głównego LMK w PKO Nr 367 z zaznaczeniem na odwrocie blan-
ketu celu wpłaty.

Zamówienia należy kierować do biura Zarządu Głównego LMK Warszawa, Widok 10, wpłacając równocześnie należność na

— R O C Z N I K —
M O R S K I I K O L O N I A L N Y

Koszty przesyłki ponosi nabywca.

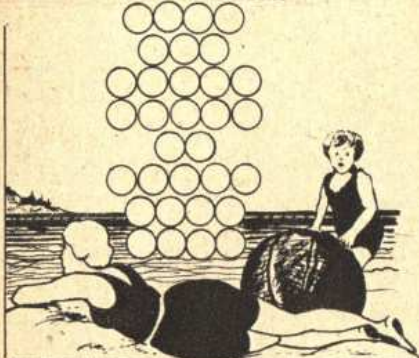


Spółka Akcyjna
w Warszawie

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

16. ELIMINATKA



Widok jak z czwartej. Ciemną smugą w dali
ósmę rysują się na horyzoncie...
Tam trzeci lekko mknie po modrej fali,
a za nim drugi wód zwierciadło mać.
Na plaży panje pięć. Jak bukiet jeden
przebarwny — wdzięczne pierwsze przybie-
rają.

Więc ta sześć płaskiem — ta nóżkami siedem.
Słońce łagodny syczy blask, jak w maju...
(Eliminatkę tej „kluczyk” jest... „czyży” —
przezeń się szybko do sedna jej zbliżysz).
„John Ly” (Lwów)

17. SZARADA „Fantazje”

Pięć — dziewiątej folgując pokusom,
która serce cumuje do morza,
i sześć — czwarta jest, tęga i Boża,
na raz — ósmę przywiałem, jak musson.

Sześć wspak morza gna pięta wspak —
czwarta

mieszanina pogody i wiatru;
nawet swąd jej oliwy nie zatrul
w raz — trzy — drugim spalonej.

Uparta

wodorostów woń jedna i obca,
pawik oka na plecach przyboju
podpowiadają zgodnie z nastrojem
legendarną banderę parowca.

...Niby więc przyszedł dwa — siedem —
jeden

i rodzimy ma port w Malaita...
...a faktycznie — w Kiloni; kapitan —
z Siódmej — ósmę — dziewiątej nad

Menem.

„Kasta” (Dobre)

18. REBUS

Z podanego na końcu działu rebusu na-
leży odczytać siedmiowyrazowy pewnik.
„Jotski” (Łódź).

Za rozwiązanie podanych zadań Redak-
cja „Morza” przeznacza 6 wartościowych
nagród książkowych. Rozwiązania należy
nadsyłać pod adresem Redakcji do dnia
28 czerwca br. z dopiskiem: „Rozrywki
Umysłowe”.

ROZWIĄZANIA

„MORZE” Nr. 4 — KWIECIEŃ 1938 R.

10. REBUSIKI

1) Nuty „mi” — „a” — „mi” = MIAMI
2) po „ku” (fon.) „cie” (fon.) = POKU-
CIE.

Idealnie spreparowane rebusiki „Kasty”

sprawiły dość liczny Sympatykom kłopot
niełada. Pisano więc: „Milami”, „Zakuć”,
„Pokuć”, „Kuć”, „Przykuć”, „Minuta za
minutą”, „Takt”, „O.R.P.” „Gryf” (?); lub
sprytnie: „Za milami Pokucie”. To uszło
by jeszcze, gdyby... nie liczba mnoga (re-
busiki!). A „marynarz słodkich wód” z
Gdyni tak pisze:

Magik z „Kasty”! Wam to ręczę!
Ściągnąć umiał w dwie obręcze
Dwie krainy, co mniej więcej —
Dzieli „węzłów” pięć tysięcy! —

11. SZARADY

I. „SALWA POWITALNA DLA „GRY-
FA”

II. „WYSPA MADAGASKAR”
A 13 liter — to „DNI KOLONIALNE”,
które „Chochlik” ukrył między wierszami
(dublowane litery) na prima aprilis. 50%
Czytelników tego nie wykryło. Szkoda!...

III. POLITYKA NAWIGACYJNA.

12. LOGOGRYF HISTORYCZNY
Wyrazy logogryfu: psycholog, pochod-
nia, pochłania, paradoksy, Peloponez, po-
darunek, preludium, padyśzachi, paroksyzm,
prowincja. Litery środkowe dają: HOLD
PRUSKI.

Wszystkie zadania z N-ru 4-go na ogólną
ilość 150 nadesłanych — bezbłędnie roz-
wiązało 118 osób, w tym 59 osób z minu-
sikami; po 2 — 22 i po 1 — 10 osób.

W rezultacie nagrody książkowe otrzy-
mują pp.:

- 1) Ks. NEJMAN Stanisław — Żarki, pow. Zawiercie.
 - 2) SORKIEWICZOWNA Marta — Rawicz Wlkp. — Sarnowska 7.
 - 3) Mjr WASILEWSKI S. — Grodno, 7 Baon Pancerny.
 - 4) PIĞŁOWSKI Jerzy — W-wa, Al. Wojska Polskiego 29 — 47.
 - 5) Dr REMBISZEWSKI Tadeusz — Brodnica.
 - 6) WOJCIECHOWSKI Kazimierz — Wieleń, Łd. Reformacka 7. Gimn. męskie
- Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

KONKURS AUTORSKI

Powodując się chęcią ożywienia działu,
ogłaszamy Konkurs Autorski na najlepsze
zadania (możliwie o tematach morskich),
obejmujące wszystkie rodzaje rozrywek u-
mysłowych.

Prace Autorskie, opatrzone godłem, z za-
łączeniem nazwiska i dokładnego adresu w
zapieczętowanej kopercie, należy nadsyłać
pod adresem Redakcji „Morza” z dopi-
skiem — Konkurs Autorski „Rozrywek U-
mysłowych”.

Wyróżnione przez kierownictwo działu



prace będziemy zamieszczali w „Morzu”,
poczynając od lipca br. Zadania te będą
poddane plebiscytowi Czytelników, po
czym, orientując się według „vox populi”,
przyznamy 9 specjalnych, wartościowych
nagród (3 główne, 3 kierownika działu i 3
pocieszenia). Ostateczny termin nadsyłania
prac upływa 1 września 1938 r.

ODPOWIEDZI

WSZYSTKIM — którzy nadesłali nam
Świąteczne życzenia — składamy serdeczne
wyrazy podziękowania.

H. W. DĄBROWSKI (Kowel). Szanujący
się Autor „wspaków” nie stosuje. Układ
liczb — ujdzie. Debiut nie zginie w zelu-
ściach kosza redakcyjnego. Czekamy na...
więcej. Pozdrowienia! „REKIN” (Katowi-
ce). Dlaczego? Przecież dobry a cięty dow-
cip winien być szczególnie honorowany.
Za „łupnia” dla Czytelników — dziękuje-
my. Pójdzie — ale kiedy? Należy „czysto”
rysować. A co będzie — jak „Oni” się od-
wzajemnia; zwłaszcza ten Rebusikowski? Za
wyrazy uznania — ślemy „pierośkie”
pозdrowienia i życzym szczęścia. „JOT-
SKI” (Łódź). Niezmiernie się cieszymy z
pozyskania miłego Kolegi. Grunt to — rebus
— „król rozrywek”. Nie jest tak znowu źle
z tą „klapa”! Co zaś do „owej dziewo-
wieskiej” — to... walić jak „w dym”,
Mocumpanie! Serdeczne pozdrowienia.
L. GROCHOCKA (W-wa). Większa ilość
rozwiązanych zadań — to więcej „losów”
w „urnie”. Na dobre zadania własnego po-
mysłu zawsze reflektujemy. Chętnie zamie-
ścimy. Życzymy „ludu szczęścia”! R. JAS-
SEK (Janów). Nie od razu Kraków... A mo-
że Mu „Morze” innym razem pomoże o-
trzymać książkę p.t. „Pomorze”! Inż. Z. A.
(Gdynia). Nie wątpimy ani na chwilę, że
ten z Pierwszej-drugiej drugie-pierwsze nie
zawiedzie. Chyba, żeby ta... „morska-czy-
sta”...?? Moc pozdrowień. Wachm. S. BE-
SKA (Drusieniki). Stały członek L. M. i
K. jest siłą rzeczy i stałym prenumerato-
rem „Morza”. Kuponów nie stosujemy, któ-
re, nawiasem mówiąc, przy wycinaniu ni-
szczą czasopisma. Dziękujemy za życzenia.
Tacy „rozrywkowicze” niechaj się na ka-
mieniu rodzą. Pozdrowienia! „WUES”
(Grodno). Na „wypociny mózgowe” ocze-
kujemy z niecierpliwością. Tylko ostro-
żnie! Salutujemy pięknie. Czołem! S. SA-
NEK (Kołomyja). Zrobił się! Ppor. A. NO-
WAKOWSKI (Wilno). Jak Pan widzi, te
sprawy załatwiamy od ręki, bo amatorów
konkursu jest sporo. W porządku? Cześć!
J. GOSZCZ (Końskie). Przyjmujemy z ra-
dością, polecamy się i witamy! K. MORAW-
SKI (Korzec). Pobłazamy i prosimy o cler-
pliwość. L. JASINSKI (Gdańsk). Niestety
brak miejsca nie pozwala nam na dysputę
i skierowanie Pana do właściwych i now-
szych źródeł encyklopedycznych oraz słow-
ników. Dla Pana jedynie miarodajnym jest
„Trzaska, Evert i Michalski” — natomiast
dla nas... „De gustibus non est disputan-
dum”. Na co jednak te zwroty: „nieumie-
jętność”, „podawanie w mocną wątpli-
wość”, „rady” itp. Gdybyśmy byli złośli-
wi, to rzeklibyśmy, że Pański marynizm
wywodzi się jedynie... ale my nie lubimy
się przekomarzać. Z poważaniem. wu.

CENY OGŁOSZEŃ

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

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

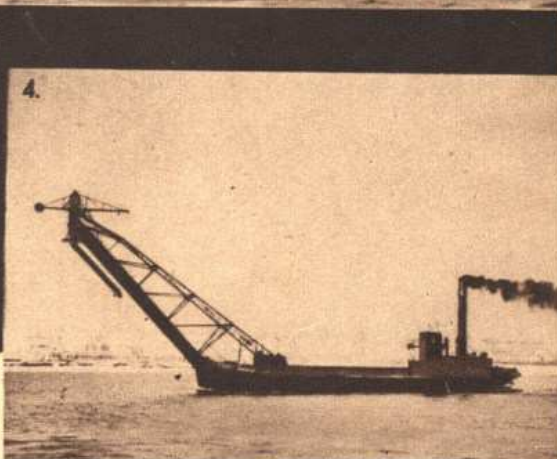
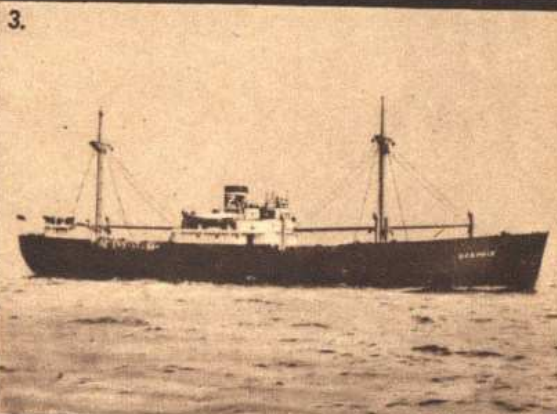
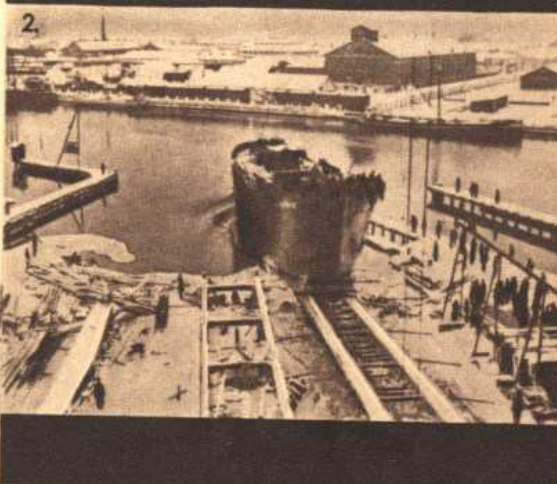
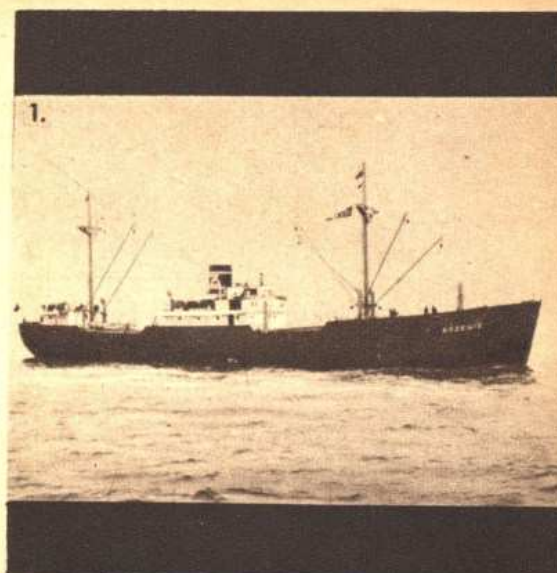
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 533-90, Administracji 699-66, P.K.O. Konto Nr. 367
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem

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



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Stale, choć powoli rozbudowuje się w ostatnich latach polska flota handlowa. Rok bieżący zaznacza się szczególnie bogatym dorobkiem w tej dziedzinie — niebawem tonaż naszej floty handlowej osiągnie cyfrę 140 tys. brt.

Oto przybyłe w ostatnich miesiącach do Gdyni dwa nowe statki regularnych linii Tow. „Żegluga Polska” — m/s „Rozewie” (1), oraz m/s „Oksywie” w chwili wodowania w stoczni Crichton - Vulcan (2) i po przybyciu do Gdyni (3); dalej bunkrowce s/s „Rozbur VII” (4) firmy „Polskarob” i s/s „Skarboferm I” (5).



GDYNIA – KUTRY RYBACKIE