

118 W+

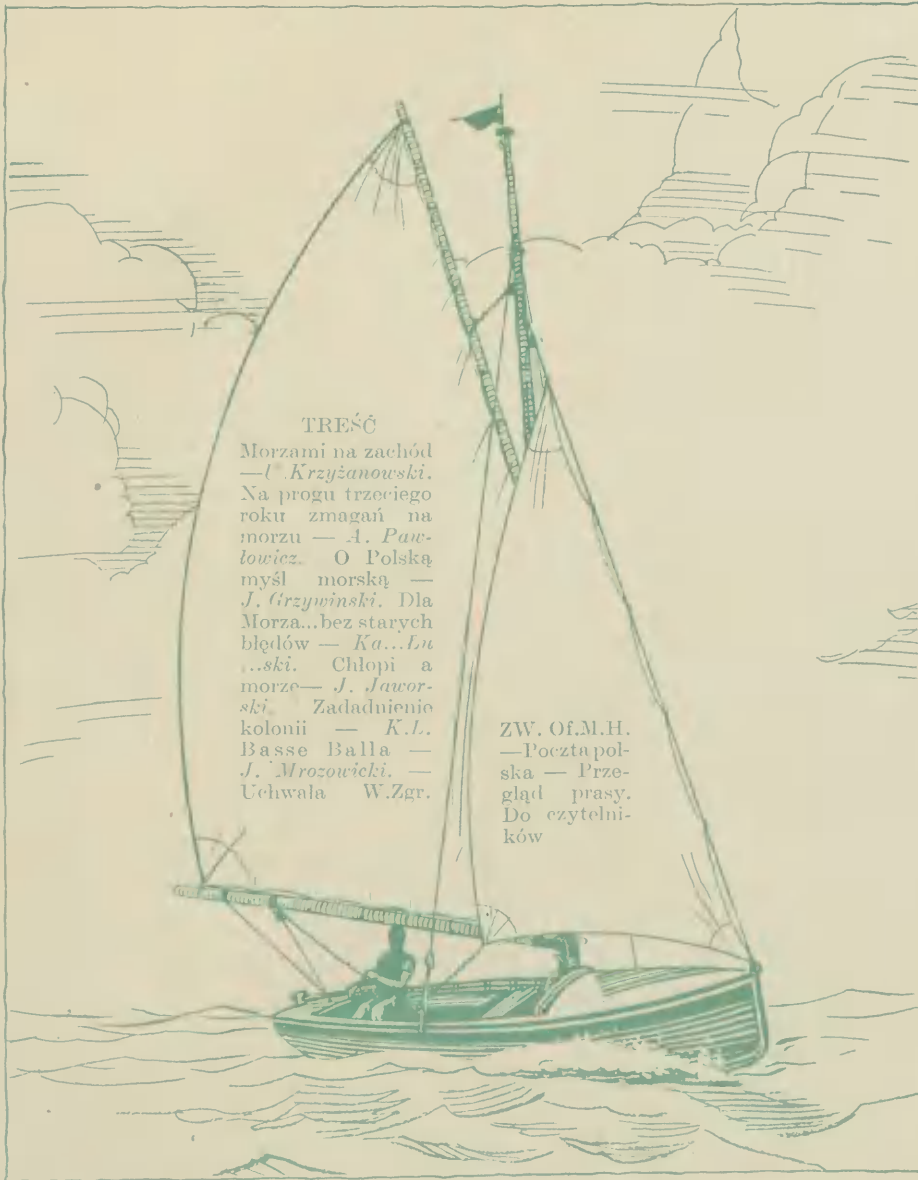
# POLSKA NA MORZACH



LISTOPAD 1941

ROK I

ZESZYT I



#### TREŚĆ

Morzami na zachód  
— *U. Krzyżanowski*.  
Na progu trzeciego  
roku zmagani na  
morzu — *A. Paw-  
łowicz*. O Polską  
myśl morską —  
*J. Grzywinski*. Dla  
Morza...bez starych  
błędów — *Ka...Lu-  
...ski*. Chłopi a  
morze — *J. Jawor-  
ski*. Zadanie  
kolonii — *K.L.  
Basse Balla* —  
*J. Mrozowicki*. —  
Uchwala W.Zgr.

ZW. Of.M.H.  
— Poczta pol-  
ska — Prze-  
gląd prasy.  
Do czyteln-  
ków

17755



IV 0311

118.

CENA (Price) 1/6

---

Published monthly  
by  
the Committee of  
Poland on the Seas

---

5, Bulstrode Street,  
London, W.1.

# POLSKA NA MORZACH

ORGAN POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM  
MORSKIM I KOLONJALNYM

**POLAND ON THE SEAS**  
POLISH MONTHLY

Rok 1            Nr. 1.  
LISTOPAD        1941

---

Editor:  
JANUSZ  
GRZYWIŃSKI

---

Redakcja  
i Administracja

---

5, Bulstrode Street,  
London, W.1.

## OD REDAKCJI

**R**ozgrywający się konflikt światowy rozpoczął się w Gdańsku strzałami niemieckiego krążownika na nasz posterunek wojskowy na Westerplatte.

Fakt ten posiada niewątpliwą wymowę.

Pierwsze strzały padły nad morzem, a więc tam gdzie parł cały nasz gospodarczy i społeczny wysiłek, gdzie dorobek naszego Narodu był jednocześnie symbolem politycznej wolności.

“POLSKA NA MORZACH” będzie służyć sprawom morskim widząc w nich jedyną żywotną koncepcję Polski opartej gospodarczo o Bałtyk, i posiadającej na Bałtyku Marynarkę Wojenną zdolną do zapewnienia nam politycznej i gospodarczej wolności.

Dotychczas, na terenie Wielkiej Brytanji, w przeciągu dwóch lat sprawy morskie nie zdobyły swego dostatecznego zewnętrznego wyrazu, a w prasie codziennej traktowane były jedynie z punktu widzenia uczuciowego, nieproporcjonalnego do ich podstawowego znaczenia w życiu naszego Narodu.

“POLSKA NA MORZACH,” stając otworem dla wszystkich polskich piór, będzie walczyć wśród swoich i obcych o zwycięstwo polityczno-gospodarczej koncepcji Polski zwróconej ku zachodowi i ku wolnemu Bałtykowi.

Komitet Redakcyjny.

URBAN KRZYŻANOWSKI.

## MORZAMI NA ZACHÓD

Nasz polski zryw ku morzu, nasz dwudziestoletni uparcie i konsekwentnie przeprowadzony wysiłek morski posiada już w historii naszego ostatniego dwudziestolecia swoje uznane stanowisko, swoje dobrze zrozumiane cechy i wartości.

Ale nasz zwrot ku morzu, nie jest politycznym czy gospodarczym zjawiskiem, które może być w pełni ocenione na tle tak krótkiego okresu, jakim jest nasze ostatnie dwudziestolecie.

Niezależnie od doraźnie doniosłych korzyści prowadzenia własnej polityki morskiej, niezależnie od korzyści posiadania własnej wojennej armady, własnych środków transportu morskiego, własnych portów i własnego aparatu handlowego,—nasz zryw

morski niesie w sobie nowe, głębokie i doniosłe przemiany historyczne.

W naszym pokoleniu, nieświadomie rozpoczęliśmy w życiu naszego Narodu nową epokę historyczną, epokę, która nie ma żadnych precedensów, i która docenioną być może tylko na płaszczyźnie zasadniczych przemian środkowej Europy.

Znamieniem tej epoki, olbrzymiem jej novum,— jest nasza świadoma ekspansja ku morzu i za morza, pierwsza nasza historyczna ekspansja na Zachód.

Od czasów pierwszych pomorskich Piastów, od ich napół legendarnych przewag na Bałtyku,— nie mieliśmy jeszcze takiej epoki.

Cała historia zachodniej Słowiańszczyzny i his-

torja Polski Zachodniej, to zawsze odwrót terytorjalny, a w najlepszym razie mocny opór germańskiemu najeźdźcy.

Aż do naszych czasów dotarły zawołania dziesiątek przeszłych pokoleń, którym nie było danem przejść do przeciwnatarcia. Ich twierdzami były domowe progi, ich wyznaniem — walka o każdy kawał polskiej ziemi. Oni byli jeszcze ciągłością minionych wieków oporu i jaknajwolniejszego cofania się.

Oni byli końcowym etapem historii słowiańszczyzny, który rozpoczął się nad Łabą, a skończył się nad Wartą i Wisłą.

Oni należeli do epoki, która przetrzymała napór germański od pierwszych markgrafów Cesarstwa aż po Komisję Kolonizacyjną Bismarcka.

Na nich parł germański Drang nach Osten, z nigdy nieprzerwaną żądzą najazdu. Od czasu markgraфа Gerona, po Hohenzollernów i Hitlera, germański najazd szedł naprzód z niezmiennym uporem.

Szedł brzegiem Bałtyku i w górę Dunaju, szedł niby współczesny zagon nowoczesnych czołgów, który uderza w zgóry wyszukane miejsca.

Potem zagony szły już w górę Laby i w górę Odry, szły wszędzie tam gdzie nie spodziewały się większego oporu mrowia słowiańskich ksiąząt.

Dopiero w Górach Olbrzymich i nad dolną Wartą, — napotkawszy twardszych Słowian, — napór germański zmienił swą taktykę i zastosował inną formę walki.

Do Gór Olbrzymich i do dolnej Warty doszły zwarte germańskie szeregi. Dalej na wschód, postanowiono od środka zwyciężyć upartych Słowian, rozdrobnić ich siły, zaszachować od wewnątrz, zdemoralizować piątą kolumną, i zaatakować od frontu dopiero po drobniagowym zbadaniu terenu i opanowaniu jego punktów oporu.

System opublikowany został dopiero za naszych czasów, ale ten system jako własność całej rasy — działał już od stuleci.

Na Prusy Wschodnie, daleko na tyłach walczącej Słowiańszczyzny, rzucono całe powietrzne dywizje, które ledwo dotknawszy się ziemi, już mechanicznie opanowały jej powierzchnię zmieniając ją w forteczę germanizmu.

Powietrzne germańskie desanty parły i parły na wschód, wszędzie inne, ciągle zmienne w formie, różne w podejściu, w pozorach i kształtach, ale zawsze te same, zawsze niezmiennie forpoczty germanizmu.

Po ujściu Laby opanowano ujście Odry, zawładnięto ujściem Wisły, Pregoly i Dźwiny. To były wypadowe pozycje w opanowaniu tej części Europy.

Bezrobotny proletariąt rycerski szedł na północny-wschód, aby tam — już w wieku XII zakładać podwaliny pod kastę germańskiego Herrenvolku.

Germańskie desanty miały cały wachlarz systemów i metod, udoskonalanych w ciągu wieków, które dopiero za naszych czasów osiągnęły swoje piekielne tempo i doskonałość.

Zakony mnichów — rycerzy szły wycinać Słowian i nieść na wschód zachodnią "cywilizację," chłopskie forpoczty germanizmu osiągnęły środkową Wołgę, Siedmiogród i czarnomorskie wybrzeża, biurokraci potrafili opanować biurokratyczną maszynę carskiej Rosji, na wschód szedł niemiecki technik i niemiecki kupiec, niemiecki atlas i encyklopedia, niemiecka bona i niemiecki pastor, niemiecka filozofja, berlińska socjaldemokracja w feldgrau mundurze, a później już "Rassenkunde" i "Lebensraumtheorie."

Początki tego pochodu widne są w ledwo zachowanych nazwach słowiańskich nad Łabą i Odrą, końcowe i ostatnie etapy tego pochodu właśnie przeżywamy.

Bo dopiero nasze pokolenie przerwało fatalną ciągłość historyczną zapasów Słowiańszczyzny z Germanami, i dokonało zasadniczego zwrotu w procesach migracyjnych.

Dokonałszy tego nie tylko politycznym osiągnięciem własnego wybrzeża, ale przede wszystkim skierowaniem ku temu wybrzeżu całego naszego wysiłku gospodarczego.

Polityczne osiągnięcie własnego wybrzeża morskiego zawdzięczamy mądrości jednostek, ale zawładnięcie wybrzeżem i uczynienie zeń źrenicy gospodarczej wolności, — jest już bezimiennem dziełem nas wszystkich.

Naszą pracą na morzu rozpoczęliśmy zasadniczy pochód ku zachodowi, i to jest istotą naszego odruchu morskiego, ważniejsza nawet od pozycji bilansu płatniczego, czy innych korzyści, — ważnych w płaszczyźnie codziennego dnia.

Jesteśmy nieświadomymi współtwórcami zwrotu tak głębokiego i poruszającego tak nowe pierwiastki w życiu naszego Narodu, że zwrot ten jest równy rewolucji, i kiedyś takie miano otrzyma.

Gdynia i nasz przewrót morski nie miały swego Piotra Wielkiego, ale znaczeniem zestawić się dadzą tylko z walką tego monarchy o ujścia rosyjskich rzek i o "okno na świat."

Na szczególną uwagę zasługuje płaszczyzna, w której dokonał się współczesny nam przewrót morski.

Przewrót ten dokonał się w płaszczyźnie gospodarczej.

Na przekór szlacheckiej tradycji Narodu, wbrew skłonnościom i tendencjom społeczeństwa z epoki rozbiorów, przewrót dokonał się w płaszczyźnie gospodarczej, a więc w dziedzinie twórczości, w której biorą udział nie jednostki z elity, ale w której biorą udział masy.

Uzyskaliśmy w ten sposób rycerskie ostrogi

narodu dojrzałego, którego linjami rozwojowymi kierują nie abstrakcyjne koncepcje jednostek, ale ruchy mas.

Nasz morski przewrót nie ma żadnych filjacji z ruchami umysłowymi, politycznymi czy społecznymi, nie wykazuje żadnych łączności z kulturalną tradycją Narodu, nie ma żadnych przodków w przeszłości, nie był poprzedzony jakimkolwiek przygotowaniem tych, na których ciążył obowiązek przygotowywania i nadawania kierunków.

Od Gdyni — wsi rybackiej, poomacku szliśmy do Gdyni — kąpieliska morskiego, do którego doczepiono jakieś niezdarzone konstrukcje, aby dojść wreszcie do Gdyni — pierwszego portu na Bałtyku.

Nasz morski przewrót nie ma żadnych precedensów, jest rzeczą nową, jest zasadniczym historycznym zwrotem.

I niesie w sobie niewyjawione jeszcze walory społeczne.

Gospodarczość tego przewrotu stanowi jego niezmożoną moc. Bierze w nim udział twórczość mas, składa się na niego praca chłopa i górnika, praca fabryk, kopalni, zagrod i warsztatów, rzek, dróg, kolei i portów, statków i marynarzy.

Składają się na to potrzeby milionów.

Nie masz tu żadnych sztucznych koncepcji ani teoretycznych przesłanek, jest naturalny rozwój procesów migracyjnych wypływający z kierunku naszych rzek i naturalnego rozwoju naszej gospodarki.

Sprzągl się tutaj codzienny interes wielkiego Narodu z zasadniczym zwrotem Słowian ku zachodowi. To są dwa niezmożone czynniki, których skutków nie odwrócić nie zdoła.

**BOHDAN PAWŁOWICZ**

## Na progu trzeciego roku zmagania na morzu

Gdy na lądzie wojna wyladowuje się starciem ostatnio przedsiębranem na gigantyczną skalę, w którym biorą już udział nie setki tysięcy ludzi, a miliony — na morzach świata walka rozkłada się na dłuższy okres czasu, obfitując w dramatyczne momenty, które są jednak jakby filmem zwolnionym w porównaniu do działań na lądzie, czy w powietrzu. Zmagania jednak są niemniej zawzięte i bezwzględne, a momenty wytrwania i wyboru odpowiedniej chwili dla szybkiej i zdecydowanej akcji wprawdzie rzadsze, ale nie mniej stanowcze. . . .

Polska Marynarka Wojenna jest czynnym aktorem tych zmagania i tych morskich "wyścigów cierpliwości. . . ." W długiej historii od 1 września 1939 roku do chwili obecnej przeżywała nasza Marynarka różne fazy walki i różne wykonywała zadania. Zawsze jednak wykonywała swoje zadania chlubnie

Nie jest rzeczą przypadku, że w ostatnich latach Gdańsk i Gdynia stały się również portami Czechosłowacji. Nim po gorzkich doświadczeniach doszło do bliższej współpracy i porozumienia dwóch narodów, nasza ekspansja morska sprzęgła się z czechosłowackim wywozem. Materjalne konieczności dwóch żywotnych organizmów, zbliżyły je ku sobie wcześniej niż oprzytomniały ich mózgi.

Przypadł nam w udziale trud i zaszczyt niezmierny rozpoczęcia siłami naszego pokolenia olbrzymiego dzieła.

Dzieło to nami się rozpoczęło, my zrobiliśmy pierwsze kroki, i tą zaczęta przez nas robotę posuwać będą naprzód wszystkie przyszłe pokolenia.

Nasz wysilek morski jest zjawiskiem w skali europejskiej, i jest naszym mocnym wkładem do przyszłej, powojennej Europy. Nikt nie zdoła nas odepchnąć od tego brzegu, ku któremu zwrócił się cały Naród, żadna kancelaryjna robota konferencyjnych stołów nie zatrze ani pomniejszy naszego dorobku, nikt nie zahamuje naszego rozwoju.

Drugi trzon Polski Jagiellonów, we właściwej mu skali — też wykonał swoją robotę. Litwini też mieli swą Klajpedę w ujściu Niemna, też mocno wyszli na morze, — i też świeciła im ich własna Gdynia.

Naszą rzeczą będzie powiązać oddzielne fragmenty wspólnego pochodzenia, i sprządz je we wspólnym wysiłku Nowej Europy.

Duch pochodzenia na Zachód szedł przez Gdańsk i Gdynię, dziś gnieździ się wraz z nami tu w Londynie, jutro znów wraz z nami panować będzie niepodzielnie od Klajpedy po Kołobrzeg i Szczecin.

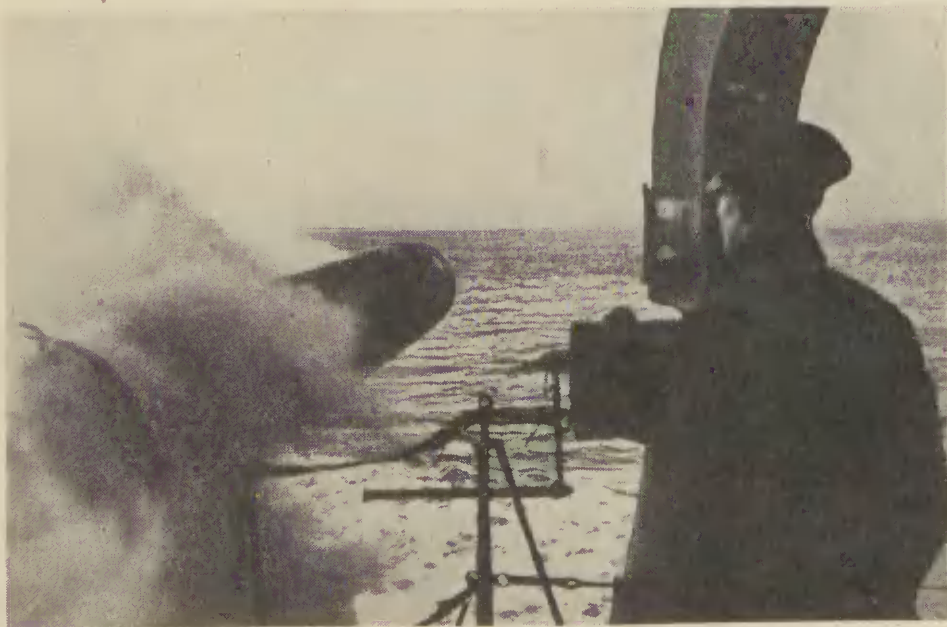
zbierania danych statystycznych z dnia na dzień, na drugim. Trzeba jednak stwierdzić, że ilość przebytych mil morskich, z których każda mila grozi śmiercią, dochodzi do dziesiątków tysięcy, a ilość akcji i zadań wykonanych pomyślnie—tysięcy. Kilkaset nazwisk marynarzy, którzy zginęli "śmiercią marynarza" jest również jaskrawym świadectwem krwawej i żmudnej pracy polskiej na morzu. Dobrze będzie, jeśli Polonja uświadomi sobie wyraźnie tę prawdę. Świadomość bowiem tego rodzaju, pomoże w przeprowadzaniu rozumowań na przyszłość, a czas już najwyższy, abyśmy zaczęli zastanawiać się nad przyszłością Morza Polskiego i nad przyszłością ochrony i zabezpieczenia Polskich dróg morskich.

Inaczej wyglądałaby wojna na Bałtyku, w 1939 r.

Niemcach ze wszystkimi portami, miastami nadmorskimi i węzłami komunikacyjnymi. Ten skrawek ubogiego i pustynnego wybrzeża stał się w ciągu 20 lat polskiej niepodległości całą polską nadzieją morską i jedynym "płucem" na szeroki świat. Przyznać trzeba, że płuco to było ukochaniem Polski, choć tak okaleczale:

strategicznie nie do obronienia w tych warunkach, geograficznie dziwaczne i skastrowane, historycznie nieuzasadnione niczym, etnicznie wyrwane z mocnego i wielkiego drzewa kaszubsko-polskiego.

Czy nie czas teraz właśnie, gdy do końca wojny zdaje się jeszcze jest daleko, poruszyć tę sprawę publicznie? Czy nie czas rozumnie i udokumentowanie zacząć wyjaśniać naszym przyjaciółom i



Atak torpedowy

gdyby nawet minimalny program rozbudowy Polskiej Marynarki Wojennej był ukończony, gdyby bazy morskie na naszym wybrzeżu odpowiadały Flocie, były wykończone i umocnione. Jeszcze zaś inaczej wyglądałaby sprawa, gdyby traktat wersalski zamiast niezrozumiałego tak geograficznie i strategicznie jak i etnicznie wycinka Kaszub, przyznał Polsce takie wybrzeże, jakie Jej się należało z historycznych, etnicznych, geograficznych, ekonomicznych i strategicznych względów.

W r. 1920 objęliśmy ów dziwaczny "korytarz," dziwaczny przez swój "krój" i położenie, bo jednocześnie przecież to była i jest najbardziej polska prowincja Rzeczypospolitej, gdzie procent Polaków nie był mniejszy niż 88, a w wielu miejscach przekraczał znacznie 90%. Wybrzeże zaś dziwniejsze było jeszcze bardziej niż nasze resztki prawdziwego Pomorza, gdy lwia część została przy

szprymierzeńcom do czego mamy prawo nad Bałtykiem, uwzględniając wszystkie przesłanki możliwe i wyjaśniając każdą sprawę popularnie, rzeczowo, a przede wszystkim spokojnie. Prawda Polska co do Kaszub Zachodnich, Warmji, Mazurów z punktu widzenia etnicznego, co do całego Pomorza niegdyś polskiego z Prusami Wschodnimi włącznie, z punktu widzenia historycznego, gospodarczego i strategicznego, jest tak oczywista i tak przekonująca, że trzeba ją tylko podać do wiadomości wyraźnie, popularnie, udokumentowanie, a napewno będzie zrozumiana i napewno uwzględnione będą w przyszłości takie żądania, dla których grunt został przygotowany, które zostały przemyślane i przetrawione.

W naszej niepoprawnej psychologii "improvizatorów" lubimy wszystko odkładać na ostatnią chwilę, by potem nagle forsować świat do spraw,

które powinny były być przygotowane zawczasu. Mamy zaś dosyć fachowców, aby poszczególne grupy argumentów opracować poważnie i rzeczowo, a co najważniejsza przekonująco. Jesteśmy uczuciowcami. Powinniśmy zaś sobie zdać sprawę, że świat, wśród którego żyjemy . . . nie składa się z uczuciowców i ludzie "kalkulacyjni" będą decydowali na przyszłych konferencjach pokojowych. Argumenty natury emocjonalnej, jeśli nie zostaną całkowicie (niestety) wyeliminowane, to będą grały rolę już raczej dekoracyjną. Taki jest świat obecny i z tym musimy się pogodzić. Dlatego praca fachowców jest konieczna i nie mogą się tem zajmować . . . tylko publicyści i literaci, którzy, jak zwykle w Polskich stosunkach, pierwsi z tą myślą wystąpili.

Trzeba nie tylko mieć wszystkie argumenty gotowe na konferencję w przyszłości, lecz trzeba również "przyzwyczać" opinię obcą do naszych niewątpliwych praw i do naszej niewątpliwiej słuszności. Świat jest bowiem straszliwie zakłamany przez Niemców. Świat chętnie nastawia ucha (również niestety) na trąbę pana Goebelsa, która robi nawet z Krakowa, czy z Torunia "odwieczne niemieckie miasta. . . ." Zakłamanie to widać na każdym kroku i większość tych ludzi, co powtarzają kłamstwa nie wie nawet, że to nieprawda. Dlaczego dzieje się tak, a nie inaczej n.p. w Stanach Zjednoczonych, trzeba by było zapytać nie tylko propagandę niemiecką, ale i . . . nas samych, bo . . . na nazbyt wiele oszczerstw i kłamstw poprostu nie reagujemy. Kto widział filmy "March of Time," kto przegląda od czasu do czasu pięknie wydawany miesięcznik "Life" — ten wie dobrze od ilu kłamstw, inwektyw i nie logicznych złościwości o Polsce (jakże bolesnych!) roi się publicystyka i filmy amerykańskie.

To też akcją w sprawie naszych praw do morza, Pomorza i do wybrzeża, prawdziwie odpowiadającą znaczeniu i wielkości Rzeczypospolitej Polskiej, powinien kierować publicysta, a wykonywać i przygotowywać materiały fachowcy - specjaliści,



Strzeżemy konwojów

których mamy na miejscu podobno dosyć, a którzy nie są wykorzystywani. Nie będzie to "krajaniem skóry na niedźwiedziu." Będzie to stwierdzeniem wobec świata, że do zabezpieczenia strategicznego, morskiego Polski mamy oczywiście prawo, że nasze gospodarstwo narodowe wymaga innego wybrzeża, niż mieliśmy je dotąd, że nie możemy być zawsze krzywdzeni narodowościowo i historycznie, jak dotąd. . . . A i o tym pamiętać trzeba, że poza dokumentami, poza dowodami i statystykami istnieje dorobek i tradycja walki naszej Marynarki Wojennej, istnieje trud i świadectwo organizacji i dzielności naszej Marynarki Handlowej.

Czas najwyższy aby na tym dwuletnim fundamencie zaczęli budować ludzie wiedzy i pióra dla ludzi rozumu i decyzji.



Zawszo czujni

## O polską myśl morską

Jesteśmy już w trzecim roku wojny, tej wojny, którą pozpoczał z nami wiecznie nienasycony germanizm.

Pierwsze żądania postawione nam przez Hitlera dotyczyły Gdańska i Pomorza. Rozpatrzmy czy była to w tych żądaniach tylko przypadkowość (wszak celem był daleki wschód), czy też w Hitlerze przemówiła germańska myśl morską ?

Marzenia Hitlera opierały się o Ural i Kaukaz. Z początku marzył " pokojowo " — zabrał Saarę, zabrał Austrię, a w końcu Czechosłowację i gdy w pochodzie za swymi marzeniami stanął przed nami, gdy jego " pokojowe propozycje " przyjęte zostały przez pomruk protestu całego Narodu — uderzył.



M.S. " Chrobry " Fot. B. Paulowicz

Stawiając propozycję Hitler dotknął specjalnie uwrażliwionego przez Wersal, terytorium Polski. Nie była to więc przypadkowość, była to chęć wywołania protestu Polski, aby przed swym narodem usprawiedliwić pierwszy czyn zbrojny. Po za tym było to zgodne z germańską myślą morską.

W pochodzie swoim na wschód jednym z główniejszych ramion nacisku było wybrzeże południowego Bałtyku. Tak się działo już od setek lat. Różnie też ten napór nazywaliśmy, to niemieckim, to krzyżackim, to pruskim, lub hanzyatyckim, ubranym w gospodarczą formę, a był to ten sam zawsze napór germański, którego fragmentem tylko, było morze i który w tej sferze działań miał swoją myśl morską ; nazwijmy ją " germańską myślą bałtycką."

Lecz Polska miała odwagę przeciwstawić się tej, groźnej oddawna myśli i rzuciła hasło powrotu nad morze, a powróciwszy, wysiłkiem prawie wszystkich swych synów, z piaszczystej wioski wyczarowała Gdynię.

Zaledwie w kilkanaście lat od momentu rozpoczęcia rozbudowy, Gdynia stała się jednym z przodujących portów Bałtyku, wyprzedzając stary i potężny Gdańsk. Cyfry mają swoją wymowę.

Wymowę tę zrozumiał Hitler.

Zrozumiał, że w ślad za rozmachem w stylu gdyńskim, może nastąpić rozmach w rozbudowie naszych flot, zrozumiał, że coraz silniej stajemy nad Bałtykiem i coraz bardziej przysyłamy odległe bogactwa Rosji, która ma się stać odskocznią do panowania nad światem.

Zrozumiał i uderzył.

Krwią zostało podpisane nasze istnienie nad morzem i tego już nikt nie zmieni, Westerplatte i Hel stały się symbolem naszej nieugiętości, a fakt, że ostatnia reduta jaka padła, ostatni skrawek ziemi Rzeczypospolitej, to było wybrzeże, stanie się punktem zwrotnym w naszej historii.



Przyjazd do Gdyni Fot. B. Paulowicz

Przeżyliśmy proces umacniania się Polski nad morzem i na morzu, lecz czy posiadamy i posiadaliśmy *Polską Myśl Bałtycką* ?

Trudno jest coś powiedzieć o naszej przedwojennej polityce morskiej. To należało do jednego z wielu " tabu," nie posiadało swego dynamizmu i



długodystansowości; tych właśnie cech, które charakteryzowały obu naszych sąsiadów.

Jeżeli zaś chodzi o przeszłość, to różnie to wyglądało, można raczej powiedzieć, że mieliśmy tradycję morską, ale nie mieliśmy ani gospodarczej ani politycznej koncepcji. Wyjątek oczywiście stanowi Statut Karnkowskiego, ale i ta próba mogąca się przyczynić do ugruntowania naszej siły na Bałtyku, wypływała z regulowania spraw dynastycznych i nie przetrwała nawet epoki Wazów.

Tradycja jednak sięgała bardzo odległych czasów, oczy nasze przez wieki zwracając ku morzu. Pamiętamy, że ustępowaliśmy pod naporem, lecz nigdy z morza nie zrezygnowaliśmy.

Do żeglarstwa zaprawiali nas osiadli pod Winetą (nad Odrą) potomkowie sławnych Wikingów, prowadząc na wyprawy morskie lechicko-pomorską ludność. Długo jeszcze było widać małe floty Obotrytów

dzenia Moskwy do Bałtyku — została zrealizowaną.

Oni byli ofensywni — my nie, oni przeforsowali swoją ideę — my myśleliśmy tylko o obronie.

Ustępując krok za krokiem, przez całe szeregi pokoleń, broniliśmy granicy morskiej i granicy zachodu. Staczaliśmy ciężkie walki z muzułmańszczyzną i na wschodzie. Mając wielką ideę Unji Polsko-Litewsko-Białoruskiej, dokonaliśmy doniosłego wysiłku politycznego, i gdyby nie rozbiory, logicznym następstwem przeszłości byłoby uregulowanie zagadnień bałtyckich.

Teraz przeżywamy początek drugiej epoki, zapewne równej co do wielkości z tamtą, epoki powrotu nad morze i Unji z Czechosłowacją.

Idziemy na północ "pełną parą,"; już przestały nas interesować rozważania na temat Gdańska. Będziemy nad Bałtykiem tak szeroko, jak to się nam należy i jak to nam jest potrzebne.



Kapitanat Portu

Fot. B. Pawłowicz

i Lutyków w nieustającej walce z Niemcami, naciśniętymi coraz bardziej północną słowiańszczyzną.

Później, w orbicie naszych spraw morskich zjawia się Hanza i Gdańsk; odnośnie do naszych dziejów, jest to najbardziej konstruktywny okres już gospodarczo — politycznych, polskich spraw morskich.

A gdy korony Wazów, Polska i Szwedzka zapanały nad Bałtykiem, doszliśmy do szczytu swej bałtyckiej potęgi, lecz również ta sama epoka Wazów, zapoczątkowała okres utraty wpływów i politycznego a nawet i terytorjalnego — odwrotu.

Wszystkie te fakty historyczne mają kolosalne znaczenie dla naszych stałych nawrotów ku morzu, których nie był w stanie zdławić zorganizowany germanizm.

Jednakże poza okresem XVI i XVII wieku nie było u nas zdecydowanej myśli morskiej, dlatego też zwycięsko parla przez wieki taka zasada jaką jest dzisiejszy "Drank nach Osten," dlatego konsekwentna polityka szeregu carów, polityka doprowa-

Jak "Cud nad Wisłą" zadokumentował nasz powrót do niepodległości, tak powstanie i cudowny rozwój Gdyni zadecydował o naszej przyszłości.

Wykonawca germańsko-pruskich dążeń nie mógł z poza zapory polskiej dojrzeć bogactw Moskwy, lecz dojrzał "cud" jaki można zrobić w ciągu szesnastu lat, dojrzał szalony dynamizm naszego Narodu.

I chociaż przełamał tę zaporę i dzisiaj hula na przedpolach kaukazu, faktu przemian w psychice naszej, faktu stanięcia twardą stopą nad morzem — nic nie zmieni.

Jeśli potrafiemy rzucić ponad Bałtyk własną koncepcję, zabezpieczającą nam "Wolność mórz," jeśli w kwestjach morskich, polityczno-gospodarczych powstanie współpraca z nami Szwedów, dawnych naszych partnerów na Bałtyku, ewentualnie j Norwegów, to mając za sobą przyjaźń Wielkiej Brytanji, będziemy mogli nasze sprawy morskie uregulować na całe stulecia dla przyszłych pokoleń,

## Dla morza . . . bez starych błędów

W kraju morskim sprawy morskie każdego dnia i każdej chwili są na pierwszym miejscu. Jest to rzecz zrozumiała. Tak samo jasne jest i naturalne, że Wielka Brytania całą miłość rycerską skupiła na swojej Navy, a dopiero zdobycie nowego żywiołu przez człowieka skierowało uczucia Anglików również i w powietrze. Będąc w krańcowo innej sytuacji geograficznej i nie stykając się z morzem na codzień, umieściliśmy przez długie wieki nasze sentymenty i rozumowania gdzie indziej, a nie będąc bezpośred-



Przy harmonji



Dobrze, że nie kiwa . . .



Zawsze gotowi

nie zainteresowanymi, w sensie najprymitywniejszym, nie widzieliśmy również konieczności zajmowania się dalekiem i trochę legendarnym morzem i jego sprawami. Każdy przeciętny Polak przed pierwszą wielką wojną światową wiedział że Hamburg jest bogaty dzięki morzu, że "przemysłne Niemiaszki" gromadzą kapitały dzięki światowym drogom wodnym, że potężnieją dzięki zwróceniu uwagi w XIX wieku (ponownie od Hanzy) na oczywisty fakt, że ich granice północne i część zachodnich to wybrzeże morskie, ale nikomu nie wpadało nawet do głowy, że i Polacy mogą się tym morzem zainteresować, że mogłoby ono nie tylko dać zarobek wielu ludziom, lecz nawet być podstawą dobrobytu i bogactwa. Warunki wiekowej niewoli pogłębiały jeszcze ową aberację, tym dziwniejsze, że jeśli już Polak poszedł na drogę morską (prawie wyłącznie w sensie "służby" u zaborców) to w prędkim czasie stawał się doskonałym fachowcem i i poszłą kochać się w morzu. Mieliliśmy więc i w Rosji i w Austrii, a nawet i w Niemczech cesarskich znakomitych inżynierów okrętowych — budowy okrętów, mieliśmy oficerów marynarki handlowej i oficerów Marynarki Wojennej, bardzo cenionych i poszukiwanych. Tylko kupiec i przedsiębiorca tylko człowiek "polskiego interesu" bał się morza, jak djabeł wody święconej.

To też, gdy powstała "Polska 20 letnia" i morze powróciło do nas, przedewszystkiem zainteresowali się niem poeci, pisarze i wszelkiego rodzaju artyści. Ludzie "realni" nie widzieli nad morzem nic innego niż kąpiele morskie, w Bałtyku dość zimne. Raz jeszcze w Polsce literatura i sztuka wyprzedziła realia. Dopiero po tych artystycznych chwytach zainteresowało się morzem państwo i dzięki znowu "idealistom" w współpracującym z tym państwem, państwo, a nie kto inny skierowało drogi Polski na morze, nadało tym drogom kierunek, szlak dla wolnej i ośpałej inicjatywy prywatnej, wspanało ją i wyhodowało, roślinkę na pustyni.

Gdy jednak państwo zrobiło tę ciężką i niewdzięczną pracę dopiero wówczas "szersze rzesze" ruszyły w kierunku interesu morskiego, niemało zdziwione i dość niepewne. Wielki kapitał do ostatnich czasów był nieufny i załęczony.

Trzeba również szczerze i otwarcie powiedzieć, że w owym państwie, jeżeli się tak działo, jak się działo w sprawach morskich, to było to skutkiem jedynie szerokiego poglądu i ideowego oddania sprawie niektórych ludzi i niektórych "kół." Ci właśnie "niektórzy ludzie" pchali całą taczkę i nadali sprawie morskiej w Polsce imponujący



Pod Narwikiem

rozmach, skierowali swoje zainteresowania, pieniądze i pracę nad morze, czyli jak się to u nas ubogo w skrócie mówiło, do . . . Gdyni.

Przed samą obecną wojną wyniki były już naprawdę imponujące, tak w dziedzinie handlu morskiego, jak i w dziedzinie budowy portów i floty handlowej. Marynarka Wojenna, pomimo nieprawdopodobnych wysiłków ludzi dobrej woli, wprawdzie zrobiła ogromne postępy, ale nie na miarę wielkiego państwa, a program rozbudowy baz i samej floty, dobrze obmyślany i konsekwentnie realizowany, ciągnął się, jak guma do żucia, bez końca i bez . . . koniecznych kredytów. W ten sposób "furtka na morze" została otwarta ale brakowało okucia, zamków, kluczy i wszelkich zabezpieczeń przeciw złodziejom.

Dobrych chęci wprawdzie nie brakowało i ów "szary ogół" generalnie chciał coś robić w tym kierunku, znacznie bardziej niż "sfery," tak zwane, "gospodarcze" i kapitał, ale ponieważ nikt mu nie umiał wytłumaczyć jak, więc ogółów robił po swojemu, często zabawnie i wrzeszcząc, z sercem, ale czasami bez sensu. Bez sensu tym bardziej, że energiczniejsi "działacze kolonialni" wprowadzili do pracy społeczno-propagandowej nieprawdopodobny zament. Doszło do tego, że największa instytucja morska, o pięknym i właściwym założeniu, jaką była Liga Morska z chwilą przyczepienia sobie drugiego przymiotnika (którego słuszności nikt nie ma zamiaru kwestjonować) "kolonialna," zapomniała o morzu, jako o zasadniczym swoim celu i jako o drodze właśnie do kolonii, większość swego kapitału i większość swego wysiłku kierując na eksperymenty "kolonialne," w których wyżywało się kilku młodych ludzi, żądnych przygód, ale które były dalekie od poważnej działalności i od . . . morza.

Zaniedbanie dróg wodnych śródlądowych i zajęcie się sprawami, które powinny były zostać przy "Związku Pionierów Kolonialnych," zahamowało właściwą działalność Ligi Morskiej i było jedną z przyczyn, że świadomość spraw morskich wśród spo-

łeczeństwa była do ostatnich czasów bardzo . . . kolonialna. Miesięcznik "Morze," wychodzący w pięknej szacie graficznej, był nudny, jak lukrecja, a ten sam los spotkał inne wydawnictwa, zmonopolizowane przy "Morzu" . . . I nie pomogły nawet książki wydane przy współudziale L.M.K. : Wańkowicza, Pawłowicza Bohdana i wspaniała praca (niestety nie zdążono jej wydać) Stępowskiego Janusza o Zachodnich Kaszubach, która treścią swoją była i głębsza i jeszcze bardziej "sensacyjna" niż "Na Tropach Smętka." (Żeby też, zamiast różnych, nikomu niepotrzebnych wspomnień szkolnych, znalazł się ktoś, kto by wydał po angielsku tę książkę, albo Kisielewskiego "Ziemia gromadzi prochy," albo Pawłowicza : "Wyspa Świętej Katarzyny.") Wydawnictwa polskie na terenie Anglii zapomniały zupełnie o ziemiach nadmorskich i o morzu. Obchodzą je jedynie snobistyczne i łatwe operowania "krwią," do czego . . . może właśnie ci wydawcy mają najmniej prawa.

Zamroczenie panowało wśród większości — wbrew tytanicznej pracy pionierskiej niewielkiej grupy idealistów tak z frontu artystyczno historycznego, i gospodarczego, jak i frontu obrony.

Czy w kraju na wskrós morskim, jakim jest Wielka Brytania, czy na "ekzylu" Polacy nauczyli się czegoś pod tym względem? Czy otwarto szkoły dokształcające i kształcające Handlu Morskiego, "Shiphendlerki," "Maklerki," "Inżynierji budowy okrętów," "Studjów obrotu morskiego" i t.p.? Czy opracowywane są potrzeby morskie przyszłej odrodzonej Rzeczypospolitej? Czy są ekonomiści, badający zaplecza portów w Królewcu, Gdańsku, Gdyni, Szczecinie? Czy zainteresował się kto polskim dostępnym gospodarczym na przyszłość do Basenu Morza Śródziemnego : Konstanza, Triest, Rieka? Chyba . . . nie!

Czy w ojczyźnie wspaniałej Navy społeczeństwo emigracyjne interesuje się żywiej walką i działaniami Polskiej Marynarki Wojennej? Czy poruszane są zagadnienia przyszłego bezpieczeństwa polskich szlaków wodnych? Czy zastanowił się kto nad rewindykacją dla Polskiej Marynarki Wojennej okrętów wojennych, nie tylko w stosunku do ponie-sionych strat, lecz w stosunku do wymagań bezpieczeństwa Bałtyku, jego "otwartości" i wybrzeża polskiego, godnego wielkości polskiego zaplecza. Zdaje się . . . nie.

Szanowna emigracja rozważa wiele zagadnień o znacznie mniejszym znaczeniu, kisi się we własnych plotkach, intrygach "politycznych" a o zagadnieniach kardynalnych woli naogół nie mówić. Istnieje podobno komórka opracowywująca przyszłą administrację państwową, a nie ma komórki, któraby opracowywała tak zasadnicze sprawy, jak oparcie Polski o Bałtyk i wiele innych spraw morskich, któremi nie może się zająć ani . . . Marynarka

Handlowa, ani tymbardziej Kierownictwo Marynarki Wojennej. Przecież dla tych spraw będzie istniała administracja państwowa, a nie te sprawy dla administracji państwowej? Różnica nie tylko gramatyczna ale i istotna w . . . pojmowaniu zagadnień.

Nadmiernie liczna w wydawnictwa perjodyczne prasa polska na emigracji, nareszcie zdobywa się na pismo specjalnie poświęcone sprawom morza. Dotychczas bowiem prócz Zygmunta Nowakowskiego od czasu do czasu i Bohdana Pawłowicza (mniej więcej stale w "Polsce Walczącej") pusto było i glucho o morzu, a jeśli już ktoś coś poruszał to raczej . . . na wesoło, tak bardzo bez znajomości przedmiotu

Trzeba więc, aby to nowe pismo nie powtarzało

starych błędów: aby nie było nudne, aby zajmowało się rzeczywiście sprawami morza i jego bezpieczeństwem, aby interesowało się aktualnie walką na morzu, transportami wojennymi i aby miało odwagę poruszać sprawy zaniedbanego szkolnictwa morskiego. Morze bowiem prowokuje wiele zawodów i specjalności, a Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej i Państwowa Szkoła Morska (Marynarki Handlowej) zagadnienia nie tylko że nie wyczerpują, ale są przygotowaniem jeno do służby wykonawczej dla tych, którym pracy i zawodu mają dostarczyć inni. Ci "inni" nie mogą być nieukami, wobec wyjątkowych warunków i teraźniejszości i przyszłości.

J. JAWORSKI.

## Chłopi a morze.

*Posiadamy kilka artykułów obrazujących stanowisko różnych ugrupowań w Polsce w stosunku do Morza. jako jeden z pierwszych publikujemy niniejszy artykuł.*

REDAKCJA.

Dogodny i szeroki dostęp do morza jest dla Polski tym, czym szyja i gardło u człowieka. Tą drogą wprowadzane są do naszego ciała pokarmy, woda i powietrze, które są nieodzowne dla naszego życia i bez których żaden żywy organizm dłużej nie mógłby wyżyć. Dostęp Polski do morza tak ją łączy ze światem, że przerwanie tej łączności grozi jej wewnętrzną katastrofą i całkowicie zahamuje jej rozwój gospodarczy, a politycznie uzależni od wrogiego sąsiada, niepodzielnie panującego nad tą częścią morza.

Tak też rozumuje każdy Polak, tak pojmuje chłop, któremu sprawa dostępu Polski do morza najgłębiej leży w sercu i to tak z punktu widzenia interesów państwowych jak również uczuciowych i gospodarczych.

Wracając do tematu postaram się dowiedzieć jak chłop polski tworzący najmocniejszy i najzdrowszy fundament, na którym powinna się oprzeć struktura społeczno-gospodarcza, myśli o morzu, dlaczego morza pragnął i pragnie, walczył i walczy, a jeżeli zajdzie potrzeba walczyć będzie, jak zresztą o każdy inny skrawek ziemi Polski, jego najdroższej ojcowizny.

Trudno byłoby mówić o związku łączącym morze z chłopem, gdyby na wstępie nie podkreślić, że łączność ta jest tak naturalna i tak biologicznie z chłopem zrośnięta, jak każda inna sprawa, a więc religia, niepodległość, całkowita wolność, jak posiadanie ziemi na której od wieków zamieszkuje, której żadnymi sposobami wydrzeć sobie nie pozwalał i nie pozwala.

Morze stanowi tak samo w mniemaniu chłopca część ojczyzny, obronę której poczytuje sobie za I-szy obowiązek. Obowiązek ten wypełniał wów-

czas gdy go nie tylko nie proszono, lecz nawet zabraniano mu walczyć z najeźdźcą (czasy saskie aż do powstania 1863 r.)

Wóz Dżymały, Ślimak z "Placówki" Prusa i setki tysięcy chłopów tak wyrzucanych ze swych odwiecznych siedzib przez "kulturkamf," jak i obecnie przez hitlerowców, to najbardziej żywe dowody jaka siła istnieje w związku chłopca z Polską, skoro ażeby ją zniszczyć, ażeby chłopca od podłoża ziemi i morza oderwać, trzeba było zastosować najokrutniejsze metody. Że istotnie tak jest przemawiają fakty; bezrobotni i niewolnicy zabrani z podbitej Polski do Niemiec nie stanowią groźby dla hitleryzmu, ziemia i w nią wrośnięty chłop, to dowód, że na tym terenie "Jeszcze Polska nie zginęła."

Dla jaśniejszego jeszcze obrazu postawy chłopskiej, uważam za konieczne nakreślić właściwości psychiczne oraz inne wartości, tkwiące w ludzie wiejskim. Potrzeba tego naświetlenia jest tym konieczniejsza, że wśród świata tak zwanego inteligentcko-mieszczańskiego niewielki tylko procent osób docenia szlachetne pierwiastki zawarte w charakterze i prostolinijnej duszy chłopskiej, niezżartej jeszcze w olbrzymiej większości tymi wszystkimi pierwiastkami degeneracyjnymi, jakie niestety w dużej mierze niosą nowoczesne czasy.

Nieszczęściem było dla Polski, że na przestrzeni wieków w większości wypadków nie chciano wykorzystać olbrzymiego zasobu sił, drzemających w chłopie i zużytkować je tak dla obrony, jak i budowy Polski. Tem smutniejsze, że nawet w Polsce przedwrześniowej ignorowano wartość i siłę chłopów, nie wciągnięto ich do współpracy, mimo świadomości zbliżającej się zawieruchy wojennej i mimo niez-

przeznaczalnych faktów historycznych, że zwycięstwa Polski były odnoszone wówczas, gdy chłop brał w nich udział.

Z racji swych wartości i swej sily, chłop wypływał na powierzchnię życia i to już w b. odległych czasach ; ale tylko wówczas, gdy krajem rządili ludzie, którzy tę siłę rozumieli i cenili. Brał chłop udział w walkach prowadzonych przez Łokietka i przyczynił się w dużej mierze do tego, że Łokietkowi udało się zjednoczyć w jedną całość większą ilość księstw i stworzyć Polskę. Kazimierz Wielki rozpoczął odbudowę Polski zniszczonej od współpracy z ludem wiejskim, którego otoczył należytą opieką.

Nie zabrakło też chłopów pod Grunwaldem, a Batory swoje sukcesy zawdzięczał piechocie wybranieckiej, złożonej wyłącznie z chłopów. Słynne pułki "kosynierów" przechyliły szalę zwycięstwa pod Racławicami na naszą stronę, a w r. 1920 dzięki powszechnemu udziałowi chłopów, tak w armji, jak i w rządzie, rozgromiono o wiele liczniejszą armję nieprzyjacielską. Mówić i pisać na ten temat trzeba było wiele. Ograniczyłem się tylko do krótkiego szkicu, aby wykazać wielki kapitał tak moralny jak i materialny, wkładany ustawicznie przez chłopów w budowę Polski, nie negując bynajmniej wkładów i wartości wnoszonych przez inne warstwy.

Z żalem podkreślam, że mimo tego nie wielki procent ludzi w Polsce chciał widzieć chłopów przy ich codziennej twórczej pracy.

Z przykrością również stwierdzam, że od roku 1926, nie bacząc na zasługi chłopów, pomniejszano ustawicznie ich rolę i jeżeli ktokolwiek z poza środowiska wiejskiego o nich coś napisał, to starał się przeważnie naświetlać nie najlepsze ich czyny, ale właśnie-najgorsze.

"Mateusz Bigda" i "Grypa Szaleje w Naprawie," nagrodzone dzieła, oparte na zupełnym braku już nie tylko znajomości duszy chłopskiej, ale nawet powierzchownych przeblysków życia wiejskiego, są smutnym dowodem, jak na chłopów patrzono i w jakim celu tak o nim pisano.

Te dzieła oparte na fantazji autorów, którzy wypaczyli granitowe postacie Borynów, Głowackich, Pyrzów, Deczyńskich i tysięcy innych, napisane w celach politycznych mające wykazać niezdarność chłopów i niezaradność organizacyjną oraz przygotować grunt usprawiedliwiający pozbawienie chłopów praw obywatelskich, co zresztą znalazło wyraz w Konstytucji kwietniowej 1935 r. Ustawicznie w Polsce określano chłopów od strony krutek więziennych i przewodów sądowych, zaslaniając tym istotne jego wartości.

W odniesieniu do morza, niemożliwym jest statystycznie wykazać co chłop dla morza uczynił, jak go kochał, jak się nim chlubił i jak nieugięcie deklarował przy każdej sposobności obronę morza, nazywając je "ustami żywego organizmu Polski?"

Z punktu widzenia interesów Polski, chłop dobrze wiedział, że w stosunkach tak międzynarodowych jak i w odniesieniu do danego kraju, morze jest jednym z najistotniejszych otworów, przez które prowadzi jeszcze najswobodniejsze i dogodniejsze wyjście na cały świat. Nie mówiąc już o tym, że morze nawet przy rozwoju dzisiejszej techniki wojennej stanowi naturalną granicę łatwiejszą do obrony i to chłop wszystko rozumiał i czuł. Morze przedstawia nieocenioną wartość dla chłopów i z innych jeszcze powodów: chłop rozumiał, że Polska jest i pozostanie krajem rolniczym. Jej przyrodzone bogactwa naturalne to więcej lub mniej urodzajna gleba oraz lasy, które Niemcy swoją rabunkową gospodarką tak wytrzebią, że po wojnie lasy przestaną być na dłuższy czas źródłem dochodu państwowego. Bogactwa mineralne nie są w Polsce zbyt wielkie. Poza Śląskiem, Zagłębiem Dąbrowskim i Borysławskim, Polska prawdopodobnie nigdy nie zostanie pokryta szybami kopalnianymi i dymiącymi kominami rozbudowanych fabryk. Nie pozwoli nato brak naturalnych surowców, a te co są, niezawsze wystarczą nawet na pokrycie własnych potrzeb, zwłaszcza, że po wojnie pod każdym względem musi być zmienione oblicze naszego kraju i potrzeby, idące w parze ze zmianami, będą wymagać o wiele więcej niż przed wojną: węgla, gazu, energii elektrycznej, ropy naftowej i t. p. Wynika z tego jasno, że jedynym niewyczerpanym źródłem w Polsce pozostanie chlebobajna gleba, która będzie musiała odżywić i wyżywić, wygłodzony latami 35 milionowy naród. Ten stan wymagać będzie zdrowych stosunków wewnętrznych i społecznych, a w dziale ekonomicznym zupełnej przebudowy struktury gospodarczej, która w żadnej mierze nie może być taka jak do września 1939. Uzdrowienie nastąpi wówczas, gdy gospodarstwa rolne będą opłacalne. Nastąpi to dopiero wtedy, gdy dobrze zorganizowane *kooperatywy zbożowo-rolnicze* staną się najszerzym dostawcą i odbiorcą, tak towarów nabywanych przez chłopów jak i produkowanych przez niego produktów rolnych.

Do tej pory nie tylko uniemożliwiano chłopom organizowanie kooperatyw zbożowych, ale im utrudniano, nie otwierając na ten słuszny cel potrzebnych kredytów, oraz obciążając nawet małe spółdzielnie podatkami. Wiedzieli dobrze o tym chłopów i po obecnej katastrofie wojennej, będą chcieli oprzeć stan gospodarczy na szeroko pojętej kooperacji, jako systemie najsprawiedliwszym wciągającym w orbitę swych działań najszerze *warstwy społeczne z ich pracą i kapitałem*. Spółdzielczość była w Polsce ideałem, do którego dążyły szerokie masy chłopów i robotników. W strukturze gospodarczej powojennej te idee i dążenia mas, które tam pozostały *muszą być uwzględnione i wcielone* w życie.

Chłopi doskonale wiedzą, że poza przemianą stosunków gospodarczo-wewnętrznych, polepszenie ich

doli zależne jest jeszcze od wolnych portów nad Bałtykiem, gdyż jedna Gdynia nie podola i nie zaspokoi potrzeb ludności polskiej. Tylko posiadanie przez Polskę kilku portów i szerokiego dostępu do morza oraz zbudowanie potężnej floty tak handlowej jak i wojennej przyczyni się do rozwiązania problemu socjalno-gospodarczego w Polsce. Eksport i import towarów przewożony TYLKO przez polską marynarkę wymagać będzie zwiększenia ilości inżynierów, marynarzy, urzędników i robotników.

Z przeludnionego łożyska wiejskiego odpłynąć będzie mogła duża ilość wartościowej młodzieży, stanowiącej znakomity twórczy materiał, dla którego nie było zatrudnienia na wsi i który gnuśniał bezużytecznie w opłotkach wiejskich.

Chłopi bardzo boleśnie odczuwali skrzywdzenie Polski, przez traktat na mocy którego oddano w posiadanie Niemców tereny bezspornie zamieszkałe od wieków przez ludność polską w większości powyrzucaną ze swych siedzib drakońskimi metodami junkrów, tych junkrów, którzy byli głównymi sprawcami poprzedniej pożogi wojennej i 4 lata krwawili całą Europę.

Nie mniej silnie objawia się uczuciowy związek chłopów z morzem.

Przywiązanie chłopów do morza najlepiej przejawiało się w czasie Święta Morza, kiedy chłopci żywiłowo manifestowali i oświadczały uroczystie, że Polska od morza odepchnięta być nie może i nie będzie.

Aby czyniami popierać składane deklaracje, chłopci z takim trudem zaoszczędzone pieniądze chętnie składali na rozbudowę polskiej marynarki. Szczycili się, gdy w miesięczniku "Morze" oglądali zdjęcia przedstawiające polskie okręty oraz ruch przeładunkowy w Gdyni. W czasie Święta Morza, jak również i przy innych okazjach jednolitym głosem apelowali do Rządu, wzywając go do rozbudowy marynarki. Nie wierzyli w żadne układy z Niemcami, wychodząc z założenia opartego na przeszłości i bolesnych lekcjach tylokrotnie od Niemców pobranych, że sojusz Polski z Niemcami zabezpiecza front Niemiecki na wschodzie i jest potrzebny im chwilowo w okresie przygotowań wojennych na zachodzie.

Drażniły ich urządzane polowania, na które zjeżdżali się niemieccy dygnitarze po to tylko, aby manifestując w ten sposób przyjaźń, usypiać polską opinię i miarodajne czynniki rządzące Polską. Upojone rzekomo korzystnym sukcesem, osiągniętym w polityce z Niemcami, czynniki te były tak dalece zahipnotyzowane paktem o nieagresji, że nie czyniły żadnych przygotowań obronnych, a rozpoczęły je dopiero wówczas, gdy Hitler postawił Rządowi znane żądania dotyczące Pomorza.

Jeżeli kto z innych warstw miał możliwość kiedykolwiek znajdować się na chłopskich zebraniach i na

różnego rodzaju zjazdach, jeżeli wczuł się w treść ich przemówień i wsłuchiwał w potężny hymn najchętniej śpiewanej pieśni "Nie rzucim ziemi skąd nasz ród" ten potwierdzi, że istotnie i w tym wypadku chłopci dotrzymali. W czasie mobilizacji szli z zapalem i śpiewem na ustach. Na jarmarkach zostawiali swoje żony z dziećmi i wozami, śpiesząc do najbliższych punktów, aby się stawić w oznaczonym terminie. Gdy rządząca elita przedwcześnie uciekla, oni jednak pozostali. Te dowody potwierdzają, że chłopci nie tylko śpiewem manifestowali swoje uczucia, ale w ciągu 25 miesięcy czynami swoimi, to jest krwią, życiem i najokrutniejszymi cierpieniami stwierdzają wobec całego świata, że znoszą to wszystko walcząc z wrogiem "do krwi ostatniej kropli z żył."

Jeżeli wrócimy — wierzę — do wolnej Polski, to przekonamy się, jak chłopci wypełnili swoje obowiązki. Mając to na uwadze, nie mogę przemilczeć, ażeby nie przytoczyć rozmów jakie niejednokrotnie w Polsce przedwrześniowej z konieczności musiałem prowadzić w środowisku inteligencko-administracyjnym na temat roli chłopów w budowaniu Polski i w rządzeniu krajem. Olbrzymi procent tych osób utrzymywał, że chłopci krajem rządzić nie mogą, gdyż horyzonty ich myślenia sprowadzają się jedynie do zagadnień wiejskich ignorując interesy innych warstw i zawodów. Między innymi utrzymywano, że chłopci nie doceniają znaczenia morza ani floty morskiej. Chciałbym, aby teraz wolno mi było przedstawić tym osobom, jeżeli mimo wszystko jeszcze takie są i podobnymi kategoriami myślą, że chłopci Polski, szczególnie młodzież zrobiła olbrzymi postęp tak w myśleniu jak i w działaniu a jak ludność wiejska troszczyła się o morze i flotę niech posłużą fakty, że rok rocznie z najodleglejszych zakątków Polski chłopci jeździli, ażeby choć raz w życiu zobaczyć morze. Jeździli w tym czasie, gdy im było b. trudno zaoszczędzić parę złotych na pokrycie kosztów związanych z wycieczką. Kto przebywał w Gdyni lub wyjeżdżał na wycieczki nad morze ten codziennie widział ludność wiejską w strojach zwyczajnych lub regionalnych, oglądał ogorzałe ich twarze, spracowane ich ręce i pochylone od pracy ciężkiej sylwetki. Ci chłopci najczęściej o suchym chlebie a już przy najlepszych warunkach o chlebie z serem lub masłem trzymanym w koszałce jeździli oglądać morze. Kto chciał to widział chłopca wszędzie, gdzie jest pozytywna praca. Naturalnie nie zobaczy chłopca w Monte Carlo, Zoppotach. Już to wystarczy, że chłopów interesowało wszystko, nie wyłączając opery czy teatrów miejskich, do których odnosili się zawsze z szacunkiem, widząc w nich źródło kultury, nadające kolor duszy ludzkiej i kształtujące psychikę człowieka. Tak samo współczuli strajkującym swego czasu w teatrach artystom, jak i strajkującym w

fabrykach robotnikom. Każda niesprawiedliwość jednakowo chłopów boli, gdyż sami jej w ciągu wieków doznali najwięcej.

Powyższe krótkie wywody wystarczająco zobrazowały, ilu i jakimi więzami chłopci są związani z morzem i że tok myślowy i cała struktura myślowa chłopów nie ogranicza się, jak błędnie wielu mniema, tylko do interesów życia wiejskiego, ale ogarnia wszystkie sprawy tak, dotyczące interesów Polski, jak i warunków życiowych innych warstw.

Dodać jeszcze należy, że za spełnienie swoich obowiązków chłopci nie żądają żadnej zapłaty. Nie czynią tego w celu uzyskania pochwał, krzyżów, orderów i związanych z tym przywilejów. Każdy swój czyn traktują jako wypełnienie obowiązków obywatelskich i nic więcej.

Okres chłopskiego poddaństwa i ucisku był

wiekami do trumny, w której złożono do grobu na 123 lata naszą wolność. Pozbawienie chłopów praw obywatelstwa przez system pomajowy, przyczynił się do tego, że po miesiącu czasu wojny, Polska została w całości okupowana przez najeźdźców.

Jeżeli Polska w drugiej erze odrodzenia będzie chciała mocno ustabilizować swoją potęgę, twardą stopą stanąć nad Bałtykiem i nie dopuścić do powtórzenia się dzisiejszej tragedii, powinna oprzeć swoją strukturę na sprawiedliwości społecznej i demokracji.

Ustrój demokratyczny automatycznie wprzędzie chłopów do odbudowy zniszczonego kraju i utrwaleńa niepodległości, tak politycznej jak gospodarczej. Wszystko to zależne jest w wielkiej mierze od posiadania przez Polskę szerokiego wolnego dostępu do morza i wielkiej floty tak handlowej jak i wojennej.

K.L.

## Zagadnienie kolonii

Badając uważnie historię powstania kolonii stwierdzić można łatwo, że na ogół biorąc ekspansję kolonialną wykazywały te państwa, które były zjednoczone, jednolite narodowościowo, miały własny rodzimy żywioł kupiecki, a granice mniej lub więcej zabezpieczone.

Te narody, które jak Włosi i Niemcy, zjednoczyły się dopiero w drugiej połowie XIX wieku, spóźniły się i z obszarów kolonialnych dostały mało.

Narody, które w XIX wieku były w niewoli, nie uzyskały nic.

Polska nie jest tak zabezpieczona przed napadami wrogów jak Anglia i bez poważnych szkód dla narodowego charakteru państwa nie mogłaby sobie pozwolić na odpływ milionów ludzi za morza. Z drugiej jednak strony kolonie odgrywają już tak doniosłą rolę w życiu gospodarczym świata, tak ułatwiają osiągnięcie potęgi gospodarczej, iż Polska nie może dokoła tego zagadnienia przejść obojętnie. Musimy dążyć do uzyskania dostępu do skarbów kolonialnych.

Niema już na świecie ziem "niczych," to znaczy obszarów niezaludnionych, lub niezajętych przez jakieś państwo.

Mięły też czasy, kiedy kolonie można było zdobywać niewielkim kosztem, kiedy kilkuset Europejczyków mogło zająć obszary dziesię-

ciokrotnie większe od Polski. W naszych czasach, gdy Włochy usiłowały powiększyć swe posiadłości kosztem jednego z państw tubylczych, musiały zmobilizować kilkusettyśięcną armię i wydały na tę imprezę kilka miliardów złotych.

To się nie mogło opłacić.

Ale poza wojną istnieją jeszcze inne sposoby uzyskiwania kolonii. Można je kupić, lub otrzymać w darze. Cała trudność w tym, że nikt nie chce się pozbywać ziem wartościowych. Nieużytki są trzymane ze względu na ich wartość wojskową. Czasem chodzi prosto o to, by ich nie wyzyskał wojskowo niebezpieczny rywal.

Okazało się zresztą nieraz, iż tereny pozornie bezwartościowe naberają znaczenia już to z powodu odkrycia na nich skarbów naturalnych już to z powodu nowego ukształtowania się światowych szlaków komunikacyjnych. Tak na przykład niektóre wysepki na Pacyfiku, dawniej zupełnie lekceważone, nabrały znaczenia jako stacje telegraficzne, lub porty lotnicze. O Grenlandję i Szpicbergen w zeszłym wieku mało kto się troszczył, teraz odgrywają one niemałą rolę w wojnie na morzu.

Tak więc trzeba się liczyć z tem, że żadne imperium kolonialne nie będzie chciało pozbywać się choćby małej części swych posiadłości. Jeśli

któreś odstąpi coś innemu państwu, to tylko dla bardzo ważnych powodów.

Ten stan rzeczy spowoduje niewątpliwie różne trudności i powikłania, bo przecież świat nie jest podzielony sprawiedliwie. Przydałaby się wielka światowa reforma rolna. Określenie to jest całkiem na miejscu, gdyż istnieje duże podobieństwo między zagadnieniem przydziału ziemi dla bezrolnych, a nabyciem kolonii przez państwa uboższe, nie posiadające posiadłości zamorskich.

Powstały mianowicie ongiś w Polsce latyfundia. Niektóre były dobrze zagospodarowane, inne nie, ale właściciele nie chcieli się ich pozbywać, twierdząc, że prawo własności musi być szanowane. Równocześnie zwiększały się masy małorolnych lub bezrolnych, którzy potrafiliby uprawić ziemię leżącą odłogiem i wydobyć z niej nowe wartości ku pożytkowi ogólnemu, ale chcieli tę ziemię posiadać na własność i potrzebowali pewnej pomocy gospodarczej na początek. Właściciele zaś zgadzali się na wydzierżawienie pewnej połaci ziemi lub na przyjęcie bezrolnych do pracy jako robotników rolnych, ale zrzec się własności nie chcieli.

Cóż robi nowoczesne państwo? Otóż państwo uznaje zasadę własności, ale równocześnie nie pozwala by ziemia leżała odłogiem, zamiast

przynosić jaknajwiększy pożytek ogółowi. Państwo popiera więc dobrowolną parcelację prywatną, ale gdy nie daje ona należytych rezultatów, lub gdy wielki właściciel za żadną cenę nie chce uszczuplić swych posiadłości, wtedy wkracza państwo i drogą ustaw przydziela ziemię bezrolnym lub małorolnym, pozostawiając jednak właścicielom pewną część i wypłacając mu odszkodowanie.

Otóż są takie państwa, które można porównać z właścicielami latyfundiów. Mają olbrzymie obszary ziemi, które nie są należycie wykorzystane głównie z powodu braku rąk do pracy. Mogłyby przynosić obfite plony, ku pożytkowi całej ludzkości, gdyby się dostały w ręce narodów duszących się na małych skrawkach ziemi. Ale państwa obszarnicy nie chcą się wyzbywać niczego. Wolą, by ziemia leżała odlegiem względnie przyjmują tych bezrolnych z Europy, ale jako robotników rolnych. To znaczy koloniści uprawiający dany obszar ziemi muszą stosować się do praw właściciela, słuchać jego rozkazów, a nie mogą obszarów przez siebie uprawianych przyłączyć do ziem już posiadanych w Europie.

Jak zatem powinny wyglądać reforma rolna na skalę światową? Otóż musiałaby istnieć jakaś ponad-

państwowa władza, która ustaliłaby najpierw zapas ziemi i osądziłaby, kto ma do ziemi pierwszeństwo, czyli który z narodów daje największe gwarancje, że ziemię będzie uprawiał z jaknajwiększym pożytkiem dla całej ludzkości. Następnie od państwa — obszarnika (wplacając oczywiście odszkodowanie) przejęłoby się ziemię, rozdzielając pomiędzy narody najbardziej potrzebujące.

Ale ponieważ takiej władzy nie ma, ponieważ Liga Narodów nigdy nie ośmieliła się nawet wspomnieć o konieczności pozbycia się części ziemi przez państwa będące "obszarnikami" w skali światowej, przeto pozostaje albo podjęcie pracy na

cudzej ziemi albo też oczekiwanie, że wielcy właściciele jednak przecież coś ze swych posiadłości rozparcelują i odstąpią już-to za gotówkę, już to za jakieś usługi.

Na przykład po wojnie poprzedniej Włochy dostały pewne skrawki ziemi od Anglii i Francji w zamian za pomoc udzieloną przeciw Niemcom.

Jeżeli na tej podstawie nie użyskamy po tej wojnie żadnych posiadłości kolonialnych, to przynajmniej, będziemy mogli zwiększać nasz handel z koloniami i korzystać z różnych surowców; które mają być — według różnych obietnic — bardzo dostępne w przyszłości.

Tego rodzaju ekspansja gospodarcza, nie połączona z polityczną, przynosi mniej korzyści, ale nie jest bez znaczenia. Nastąpią zresztą i przewroty, w czasie których fakt posiadania poważnych interesów gospodarczych w danej kolonii, będzie ułatwiał osiągnięcie wpływów politycznych.

Opierając się na wysnutych stąd wnioskach, orzec można, że największym przewrotem, na jaki się zanosi, jest stopniowa emancypacja ludów kolorowych i utrata wielu kolonii przez państwa europejskie.



## JAN MROZOWICKI

### Monsieur Basse-Balla

Zapadał już szybki, podzwrotnikowy zmrok, gdy na pokład "Cieszyna" przybył pilot.

Piloci morscy zwykle są do siebie podobni; noszą zawsze mundur marynarski bez specjalnych odznak, zwykle nieco poplamiony, i płaszcz gabardinowy, z reguły dobrze zmięty. Każdy pilot ma twarz bezosobową — podobnie jak szofer taksówki lub konduktor tramwaju.

Ten pilot jednak był inny. Był to dostoyny starzec o pełnym powagi spojrzeniu i o rysach tak ostrych, że patrząc na niego — zapominało się że był murzynem. Zwyczajem Senegalczyków nosił drelichową koszulę nie wpuszczoną do spodni, lecz fruwiącą swobodnie na wietrze. Na rękach, nogach, a nawet i na szyi czarny pilot nosił giri-giri, skórzane, murzyńskie amulety.

Był to Monsieur Basse-Balla, znakomity pilot rzeki Salum, który od trzydziestu lat prowadzi statki morskie po tej niebezpiecznej, pełnej mielizn rzecze.

Przy zapadającym zmroku opuszczamy reedę Dakaru. Stoi tam kilkanaście statków, pośród których widać i m/s "Rozewie," nigdy chyba nie śniące, że przyjdzie mu żeglować w tropikach.

Ale w czasie wojny, łamacze lodów trafiają się nawet i na Morzu Czerwonym.

O północy zrzucamy kotwicę przy podejściu do rzeki Salum. Wejście do rzeki, jak większość rzek afrykańskich, posiada kamienny próg, t.zw. barrę, którą można przebyć tylko podczas wysokiej, przypływowej wody.

Ze wschodem słońca wchodzimy w

szerokie rozlewisko egzotycznej rzeki. Monsieur Basse-Balla zmęczonym wzrokiem wodzi po przepięknym krajobrazie, ustrojonym strzelistymi palmami i zielonemi kępami mangrowia. Czasami przymruża oczy jeszcze bardziej. Oto dwie odległe palmy tworzą nabieżnik, jemu tylko znaną tajemnicę nawigacyjną. Pada szybka komenda sterowa, czarna ręka pilota wolno przesuwając telegraf maszynowy. W takich chwilach, jego wyrazista twarz przybiera szczególny wyraz spokojnej i władzejszej godności.

Formalności celne i sanitarne w Fundium trwały tylko pół godziny, i zaraz potem ruszyliśmy w dalszą drogę.

O wpół do trzeciej przycumowaliśmy w porcie Kaolack. Jak na piaszczysty Senegal, miasto przedstawiało się dosyć okazale. Miały tu



swoje siedziby dwie duże kompanje handlowe: "Compagnie Française de l'Afrique Occidentale," i "Cocopao." Brykiety, które przywieźliśmy, miały uzupełnić magazyny kolei, łączącej Kaolack z Dakarem.

Był to dzień jak wszystkie, ot — zwykły przyjazd do portu. Betonowe nadbrzeża podobne były do wszystkich innych nadbrzeży, sterczały na nich takie same jak wszędzie polery, nieco dalej standardowy magazyn.

Ale ten dzień będziemy długo pamiętać.

Tego dnia, rozgłoszenie całego świata podały do wiadomości, że Paryż został zajęty przez wojska niemieckie. Speaker rozgłosił w Tuluzie, drżącym ze wzruszenia głosem oświadczył:

"Nie możemy się bronić przed Paryżem, będziemy się bronić za Paryżem, a jeśli zajdzie tego potrzeba to w Afryce, i na całym obszarze Imperjum Francuskiego — lecz nie pozwolimy zniszczyć naszej pięknej stolicy."

Zdawało się, że taka katastrofa, w której Imperjum traci stolicę, — wywrze jakieś wrażenie na zwykłym obywatelu tego Imperjum. Tymczasem w chłodnej sali hotelu Salum, można było widzieć jak oficerowie miejscowego garnizonu oraz urzędnicy towarzystw handlowych, z bez-

troskim humorem opowiadali sobie pikantne anegdotki, zapijając je dobrze zamrożonym winem. Wydawało się, że tych ludzi nie obchodzi nic więcej po za ich drobnym kolonialnym światkiem miejscowych plotek i starannie przyrządzonym obiadem, po którym siadano do bridża.

Tylko Monsieur Basse-Balla, który na czas postoju w porcie zamieszkał na statku — podszedł do mnie wieczorem i ściszym głosem zapytał: czy to prawda że Paryż...? i więcej nie mógł powiedzieć, bo coś ścisnęło mu gardło, i w oczach czarnego człowieka zaświeciły łzy. Staliśmy chwilę w milczeniu. Basse-Balla wsunął swe starcze ręce do kieszeni i wyciągnął małe zawiniątko. Rozwinął je i wydobyl francuski "Croix de Guerre" za wojnę 1918 roku.

"Ja jestem czarnym Francuzem, ja walczyłem za Francję, a teraz walczy za nią czterech moich synów."

Głowa czarnego pilota pochylała się niżej i niżej, w miarę jak mówił o bólu swego francuskiego sereca.

23 czerwca sytuacja na froncie stała się tak beznadziejną, że nie sposób było ukrywać prawdy wśród kunsztownych komunikatów z pola bitwy. W pustynnym, odciętym od świata Kaolacku, ze strzępów komunikatów radjowych, które udało się chwycić, dowiedzieliśmy się, że Petain

postanowił zawrzeć zawieszenie broi z Niemcami. Ale my, Polacy, zamiast wiadomości o zawieszeniu broi, dostajemy rozkaz. Armja ma słuchać rozkazów angielskich dowódców, statki polskie zdążające do portów francuskich — mają zmienić port przeznaczenia i iść do portów Imperjum Brytyjskiego.

28 czerwca, na drugi dzień po podpisaniu zawieszenia broi, przychodzi do Kaolacku s/s "Śląsk," z którym rozstaliśmy się w Casablance. Rozkaz gen. Sikorskiego "Śląsk" odebrał przez radjo podczas krótkiego przejazdu z Dakaru do Kaolacku. Kapitan J. zmienił kurs i poszedł do Freetown w brytyjskiej Sierra Leone. Tam jednak Admiralicja skierowała statek z powrotem do Kaolacku, przyczem wyrażono zdanie, że rozkaz ten tyczy się tylko samej Francji, i żadną miarą nie może stosować się do kolonii francuskich, które będą walczyć nadal.

30 czerwca zjawił się na statku komisarz celnikowy z uzbrojonymi żołnierzami. Komisarz oświadczył że statek zostaje zaarrestowany, i zażądał wydania papierów okrętowych.

— A jeżeli nie dam? — zapytał kpt. Mikosza.

— to zabierzemy dokumenty wraz z kapitanem, odrzekł komisarz;

= dalszy ciąg nastąpi

#### Uchwała Walnego Zebrania Z-ku Ofic. Mar. Handlowej z dn. 24.X.41.

Wobec nieugiętej pracy naszej Marynarki Handlowej, która w całości pracuje dla wspólnej sprawy, i wobec niezachwianej postawy politycznej kraju, Walne Zebranie Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej wzywa Rząd R.P. do zapewnienia naszej Marynaree Handlowej prawa dalszego swobodnego rozwoju

do wysokości podyktowanej wymogami naszej gospodarki.

Niezależnie od powojennych form wymiany gospodarczej, Polska musi posiadać Marynarkę Handlową zdolną do przewożenia conajmniej połowy naszych obrotów towarowych drogą morską.

Taka Marynarka Handlowa jest nieodzowną podstawą naszej politycznej i gospodarczej wolności, musi-

my zatem posiadać prawną i techniczną możliwość zbudowania i eksploatacji pod własną banderą potrzebnego nam tonażu.

Oficerowie Marynarki Handlowej zrobią wszystko, co leży w ich mocy, aby taka polityka Rządu R.P. nie napotkała ani obecnie, ani w przyszłości na żadne trudności w dziedzinie eksploatacji narodowego tonażu.

#### Polskie znaczki pocztowe

Od dwóch lat zewsząd przychodzą do nas listy od Rodaków. Mamy łączność ze wszystkimi Polakami rozsypanymi po całym świecie. Piszą do nas wszyscy — którzy pisać mogą. Poczta przynosi nam listy z całego Imperjum Brytyjskiego, ze Stanów Zjednoczonych, z Republik

Ameryki Południowej, ze wszystkich zakątków świata.

I czasami przychodzą listy z kraju, na których znak swastyki bezceści obraz kraju i wspomnienie bliskich nam ludzi.

Ale niebawem uzyskamy nowy łącznik ze wszystkimi Polakami.

Będziemy tu w Anglii mieć nasze znaczki pocztowe, wszystkim naszym rodakom po za Zjednoczonym Królestwem jeszcze raz podkreślimy naszą nieprzerwaną suwerenność, naszą nieprzerwaną czujność w walce o wszystko co polskie. Mały, nieważny zdawałoby się znaczek pocztowy

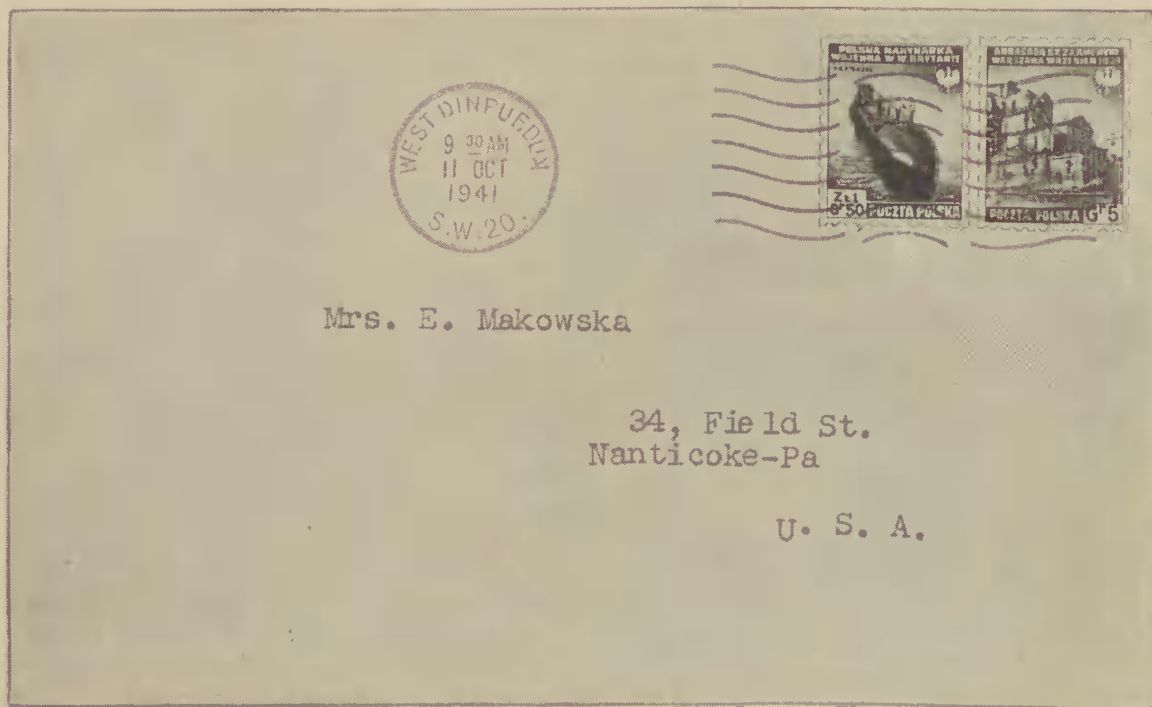
— będzie dla nas częsteczką naszej walki i pracy o ciągłość naszego wysiłku na każdym polu, które może podkreślić nasze trwanie.

I nam samym, i wszystkim Polakom rozsypanym po świecie, polski

Pocztowej, zdecydowano uruchomić polską służbę pocztową na polskich statkach morskich. Zgodnie z przepisami Konwencji, korespondencja zwykła i polecona — będzie mogła być przyjmowaną na statkach mor-

kiego w Polsce. Są to pięknie wykonane miniatury autentycznych zdjęć wykonanych w Polsce.

Emisja znaczków pocztowych będzie się składać z 8-iu sztuk o wartości od 5-ciu gr. do 1 zł. 50 gr.



znaczek pocztowy dostarczy nowego poczucia obecności Polski w każdej dziedzinie międzynarodowych stosunków.

Już we Francji nasz Rząd zamierzał uruchomić polską służbę pocztową, ale z powodu ewakuacji — zamierzeń nie zrealizowano. Obecnie, korzystając z praw przysługujących nam na mocy Powszechnej Konwencji

skich w czasie ich pobytu na pełnym morzu.

W porozumieniu z Rządem Wielkiej Brytanji, nasze obozy wojskowe będą mogły również korzystać z polskiej służby pocztowej, ale tylko w pewnych określonych warunkach.

Znaczki przedstawiają tematy aktualne: nasze siły zbrojne, oraz fragmenty barbarzyństwa niemiec-

W następnym naszym numerze podamy dokładne szczegóły, mogące zainteresować filatelistów.

Równocześnie podane zostaną zdjęcia fotograficzne wszystkich znaczków i ich opis. Podamy również wartość poszczególnych znaczków w przeliczeniu na funty angielskie i dolary.

## Przegląd prasy

Jednym z ważniejszych zadań "Polski na Morzach" będzie stałe informowanie polskich czytelników o stanowisku prasy brytyjskiej wobec aktualnych i przyszłych problemów polityki morskiej. Zadanie to będzie nie łatwe — ze względu na wielką ilość i różnorodność fachowej prasy angielskiej; oraz na wysoki poziom informacji publikowanych w codziennej, dla szerokich mas przeznaczonej prasie.

W dzisiejszym naszym numerze, zaczniemy dział przeglądu prasy

omówieniem najżywiej w prasie brytyjskiej omawianych zagadnień.

\* \* \*

*Brak węgla i żywności w Szwecji.* (Shipping and Transport, June 1941.)

Niemcy stosują obecnie wobec Szwecji najskuteczniejszą metodę wymuszania posłuszeństwa polegającą na zmniejszeniu dostaw węgla.

Wwóz koksu do Szwecji zmniejszył się w tym roku o 300,000 tonn w porównaniu z rokiem ubiegłym. Pogorszeniu uległa również sytuacja

żywnościowa, a zbiory 1940 roku były o 38% gorsze niż w roku 1939.

Brak paszy zmusił władze do wydania zarządzenia o przymusowym uboju 15% bydła znajdującego się w Szwecji.

Racje kawy zmniejszono o 50%, a racje masła, chleba i mięsa o 33%

W 1940 roku Szwecja straciła 78 statków handlowych o tonażu 195,000 t. Straty te spowodowały niemieckie pola minowe i działalność niemieckich łodzi podwodnych.

*Zdolność produkcyjna budownictwa okrętowego i potrzeba szybszych statków.* (The Motor Ship, September 1941.)

Roczne straty shippingowe państw sprzymierzonych wyniosły przeciętnie 5,000,000 tonn gross. Zważywszy, że przeciętna produkcja stoczni amerykańskich przed wojną wynosiła 120,000 ton, a stoczni brytyjskich 750,000 tonn gross rocznie, widzimy jaki ogromny wysiłek czeka przemysł okrętowy tych krajów, zmierzający do zaspokojenia olbrzymiego zapotrzebowania na tonaż w czasie wojny.

Komisja Morska Stanów Zjednoczonych opracowała program budowy

statków seryjnych według trzech następujących standartów:

C1 (7,400 tonn d.w.e. szybkość 14 węzłów),

C2 (9,000 tonn d.w.e. szybkość 15 węzłów),

C3 (11,900 tonn d.w.e. szybkość 16½ węzła).

Tankowce będą przeważnie o tonażu 16,000 tonn i szybkości 14-16 węzłów, a statki "emergency" 10-11 węzłowe o tonażu 10,500 tonn.

Poniższa tablica uwidacznia program budowy statków standartowych dla Komisji Morskiej Stanów Zjednoczonych.

	1940	1941	1942	1943	1944	Razem
C1...	6	32	9	24	11	82
C2...	7	15	33	78	48	181
C3...	23	25	29	46	24	147
	36	72	71	148	83	410

Z tabliczki powyższej widzimy, że do końca 1944 roku Ameryka wybuduje 410 szybkich statków towarowych, doskonale nadających się do przewożenia towarów przez Atlantyk.

Pozatem amerykański przemysł okrętowy wyprodukuje w latach 1941-1944 olbrzymią ilość (790) statków "emergency" o ogólnym tonażu 5,530,000 tonn.

## Do czytelników

"Polska na Morzach" staje na starcie do walki o rozwój naszej świadomości spraw morskich.

Miejscem startu jest Londyn, obecne i przyszłe centrum światowych interesów i skrzyżowania sił politycznych.

Upłynęło dwa lata, nim z inicjatywy prywatnej, w tej nowoczesnej metropolji naszych czasów ukazuje się nasz miesięcznik. Inicjatywie prywatnej pozostawia się też

dalszą troskę o los i rozwój tego pisma.

Pismo nie zasklepi się w swym minimalnym programie. Chce wyjść i wyjdzie na szersze wody, chce zdobyć przede wszystkim czytelników w starej emigracji ze Stanów Zjednoczonych i Ameryce Południowej.

Następne numery naszego pisma postanowiliśmy wydawać częściowo w języku angielskim.

Musimy jednak uzyskać mocne pod-

stawy, licznych współpracowników i czytelników w Wielkiej Brytanji.

Więc nie skąpcie na "Polskę na Morzach."

\* \* \*

Prenumerata roczna kosztuje tylko 4 funty wraz z przesyłką, więc nie zwlekajcie — wpłacajcie odrazu prenumeratę; Prosimy o przekazanie należności czekiem lub "Postal Order" na zlecenie! Janusz Grzywiński.

## INFORMATOR

Cena numeru w Anglii 1/6 sh. w Ameryce 0-35\$

POLSKI KOMITET TRANSPORTOWY	...	...	320, Regent Street, Morley House, London, S.W.1. Telefon LAN. 2182
URZĄD MORSKI Konsulat Gen. R.P.	...	...	63, Portland Place, London, W.1. Telefon WEL. 3511
ZWIĄZEK ARMATORÓW POLSKICH	...	...	Fenchurch Street, Plantation House, London, E.C.3. Telefon MAN. 1338
ZWIĄZEK KAPITANÓW OFICERÓW POKŁADOWYCH MASZYNOWYCH I RADIOTELEGRAFISTÓW P.M.II.	78179, Leadenhall Street, London, E.C.3.		Telefon AVE. 1929
CENTRALNA SEKCJA MORSKA ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW R.P.	25, Euston Road, London.		Telefon TER. 1552
RIURO KOMISJI UBEZPIECZENIOWEJ	89, Onslow Gardens, London, S.W.7.		Telefon KEN. 5445

GDYNIA AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE  
Sp. Akc. 51, Bishopsgate, Palmerston House,  
London, E.C.2. Telefon LON. 1647

POLISH STEAMSHIP AGENCY,  
Fenchurch Street, Plantation House, London,  
E.C.3. Telefon MAN. 1338

ALFRED FALTER ARMATOR,  
117, Fenchurch Street, Cory Building, London,  
E.C.3. Telefon ROY. 25

BALTYCKA SPÓLKA OKRĘTOWA,  
24, St. Mary Axe, London, E.C.3.  
Telefon AVE. 4501

