

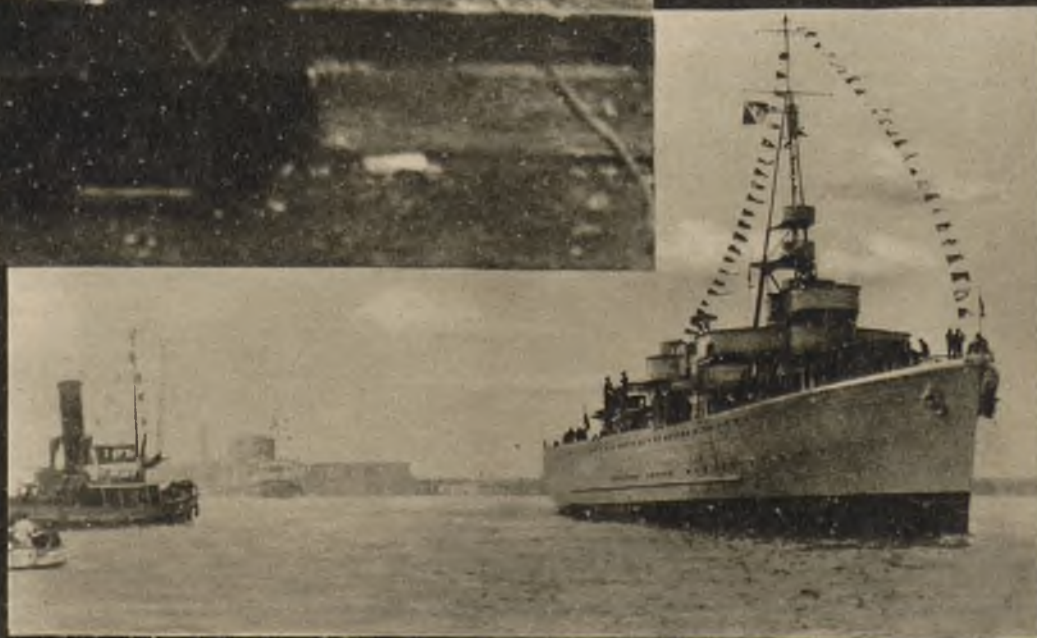
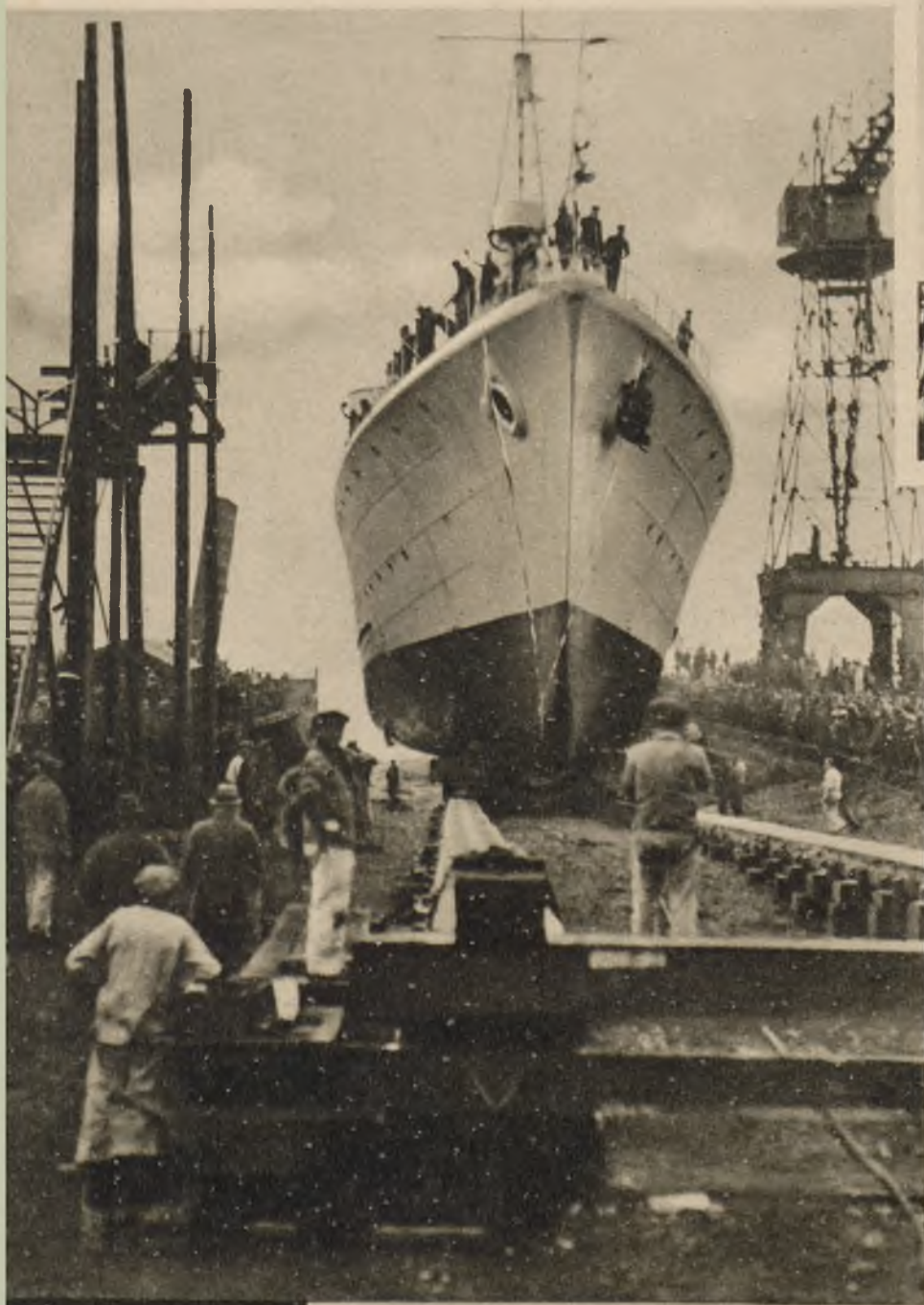
MORZE



ZESZYT 1

STYCZEN 1937

O.R.P. „GRYF”



W dniu 29-ym listopada 1936 roku, na stoczni Augustin-Normand w Le Havre spuszczone zostały na wodę nowy polski stawiacz min, O. R. P. „Gryf”. Na naszych zdjęciach — fragmenty wodowania „Gryfa”.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 1

Warszawa, styczeń 1937 r.

Rok XIII

Rada i Zarząd Główny LMK oraz Redakcja „Morza” – zasyłają w dniu Świąta Noworocznego serdeczne życzenia owocnej pracy marynarskiej Załogom wszystkich okrętów i statków polskich:

Marynarzom z wojennych Okrętów Rzeczypospolitej Polskiej; Obsadzie fregaty P. M. S. „Dar Pomorza”, płynącej w tej chwili po falach Pacyfiku w drodze do Tahiti; Załogom statków pasażerskich: m/s „Batory” – w porcie Gdyni; s/s „Kościuszko” – na wodach Atlantyku Południowego w drodze z Gdyni do Rio de Janeiro; m/s „Piłsudski” – na wodach Ameryki Środkowej; s/s „Polonia” – w stoczni triesteńskiej; s/s „Pułaski” – na wodach Atlantyku Południowego w drodze z Victorii do Gdyni; Załogom statków towarowych: s/s „Cieszyn” – w porcie Helsinki; s/s „Chorzów” – w porcie Rotterdamu; s/s „Hel” – w porcie Antwerpii; s/s „Lech” – na wodach Bałtyku w drodze z Gdyni do Londynu; m/s „Lewant” – na wodach Śródziemnomorza w drodze z Jaffy-Haify do Gdyni; s/s „Lublin” – na wodach Bałtyku w drodze z Gdyni do Hull; s/s „Lwów” – na wodach Morza Północnego w drodze z Hull do Gdyni; s/s „Puck” – w porcie Gdańska; s/s „Śląsk” – w porcie Gdańska; s/s „Tczew” – na wodach Bałtyku w drodze z Hamburga do Gdyni; s/s „Warszawa” – w porcie Gdyni; s/s „Wisła” – na wodach Atlantyku Południowego w okolicy Buenos Aires; oraz Załogom wszystkich statków żeglugi nie regularnej, statków rybackich, strażniczych i wszelkich innych pod banderą Rzeczypospolitej – po jakichkolwiek bądź płyną wodach, czy w jakichkolwiek bądź zacumowały się portach.

Serdeczne życzenia noworoczne przesyłamy wszystkim Członkom LMK i Czytelnikom „Morza”, Plantatorom LMK w Liberii, Osadnikom „Morskiej Woli” w Paranie i wszystkim Rodakom na obczyźnie, – życzenia, byśmy wszyscy spolem nadal nie ustawiali w pracy nad realizowaniem polskiego programu morskiego i kolonialnego.



NAJBLIŻSZE ZADANIA



Rozpoczynamy i w naszym, organizacyjnym życiu nowy rok pracy. Ubiegły — zamknięliśmy rachunkiem strat i zysków. Ponieśliśmy niepowetowane straty przez śmierć zasłużonych i oddanych naszej sprawie, a przede wszystkim przez śmierć Przywódcy Ligi, ś. p. gen. G. Orlicz-Dreszera, którego pamięć i zasługi dla Polski czcić pragniemy przez wykonywanie programu-testamentu, który nam zostawił.

Na rachunek strat zostaną zapisane i nasze zaniedbania czy błędy, nie wykonanie zamierzonych prac, nie osiągnięcie zamierzonego rozwoju, bo kto nie idzie dzisiaj, nie idzie szybko naprzód, ten się cofa. Zyskiem — będzie niewątpliwie pogłębienie i wzmożenie naszej pracy programowej, naszej czynnej propagandy. Nie tylko urabialiśmy opinię, uświadamiali społeczeństwo w sprawach morskich i kolonialnych, ale pionierskimi poczynaniami wskazywaliśmy drogę i środki, realizujące polski program morski i kolonialny. Przez czyn, realną pracę i jej wyniki, choćby najskromniejsze, zdobywamy najtrwalszy, najsilniejszy środek propagandy, wzmacniamy wiarę i zaufanie społeczeństwa we własne siły, — dopomagamy Państwu do rozwiązywania stojących przed nim zadań. Ten zysk, kapitał, pomnażać musimy z każdym rokiem.

By czynna propaganda stała się głównym środkiem naszego działania, rozporządzać musimy licznym, dobranym zespołem ludzi, rozporządzać i dużymi środkami materialnymi.

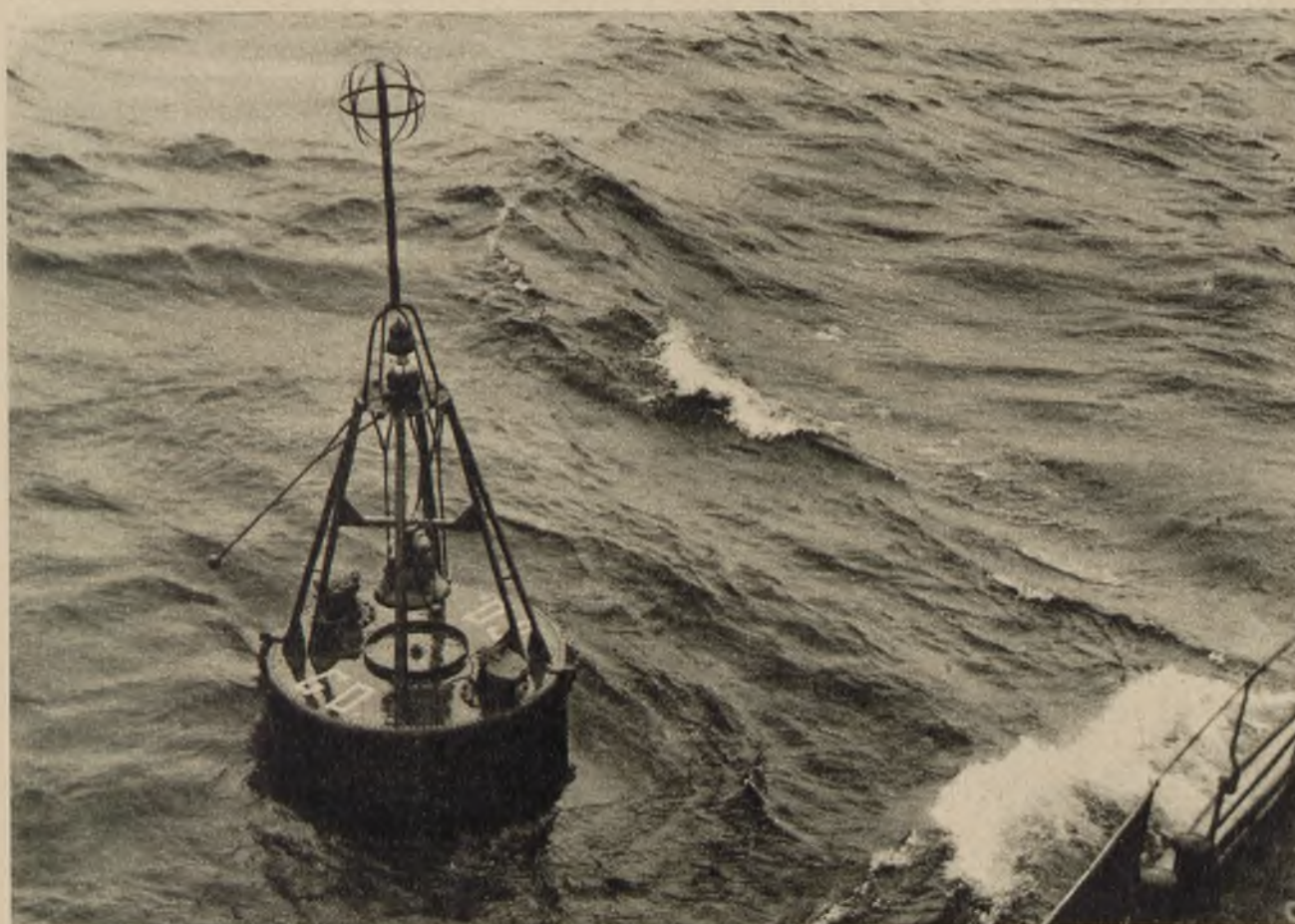
Jakakolwiek dziedzina zainteresowań Ligi wymaga ludzi na dużą miarę, ludzi zamilowanych w swej pracy, — wymaga też odpowiednich środków materialnych. Dość wymienić: chcemy wychować młode pokolenie, przerobić jego psychikę, przygotować do rozwinięcia ekspansji, do walki, walki ciężkiej na całym świecie, o lepszą przyszłość Polski i Polaków. Ilu i jakich ludzi potrzeba, by młodzież nie tylko porwać dla tego celu, ale i wychować na „ludzi morza i kolonij“. Jakich środków materialnych potrzeba, by wychowanie morskie młodzieży nie było wychowaniem książkowym, — ilu środków potrzeba, by przygotować zastępy fachowców w sprawach morskich i kolonialnych — dobrych kupców zamorskich, plantatorów? Liga dopiero rozpoczęła tę pracę, raczej w skali doświadczalnej, ale na tym nie poprzestanie. Lata najbliższe muszą być okresem szybkiego i nieustannego rozwoju tej dziedziny naszej pracy. Wychowanie i wyszkolenie młodzieży, czuwanie nad rozwojem życia polskiego na wybrzeżu i rozwojem pracy polskiej na morzach, sprawy obrony morskiej czy kolonialne, sprawy naszej ekspansji ludnościowej czy gospodarczej, nawet w tym zakresie, jaki podjąć może organizacja społeczna, wymagają wielu ludzi i materialnych środków. A ciągle jeszcze zbyt szczupłe grono działaczy społecznych, na wszystkich szczeblach organizacyjnych, pracuje przez Ligę i dla Ligi. Polsce przybywają coraz to nowe roczniki, które wchodzi do życia dorosłych pokoleń, nie widać ich jednak w organizacjach społecznych. Ciągle jeszcze roczniki przedwojenne stanowią najliczniejsze kadry działaczy społecznych. Odmłodzić i powiększyć liczebnie należy nasze szeregi. Odmłodzić trzeba organizacje społeczne w Polsce, dać ujście energii, dążeniom młodych, którzy i w tej dziedzinie polskiego życia są „bezrobotnymi“. Starsi doświadczeniem i autorytetem, czuwać będą nad trwałością idei, ciągłością pracy i jej wydajnością. Ale rozmach, śmiałą decyzję, twórczy i ofiarny wysiłek muszą dać młodzi. Czas skończyć z tym obyczajem, który zakorzenił się w Polsce, że działaczami społecznymi „z urzędu“, monopolizującymi rozliczne stanowiska i godności wielu organizacji w mieście, miasteczku czy na wsi, są szczupłe grona, jeżeli nawet nie jednostki. Ci nieliczni społecznicy z urzędu, choć są ofiarami dziwnego obyczaju, rabierają w końcu przekonania, że tak być musi. że nikt ich zastąpić nie może. Napewno może zastąpić i musi, by praca społeczna w Polsce nabrała rumieńców, rozmachu, objęła szerokie masy, przyniosła Państwu i Narodowi pożytek. My o sobie możemy z całym obiektywizmem powiedzieć, że jesteśmy naprawdę organizacją społeczną, że bez przymusu i nie z urzędu powstają nowe koła Ligi,

e dobrowolna jest rekrutacja naszych członków. Nie żyjemy z subsydiów, lecz z dobrowolnych świadczeń. Jesteśmy niezależną organizacją społeczną, dla której istnieje tylko jeden nakaz: interes Państwa i Narodu. Ale i nasza organizacja, jeżeli chce nieprzerwanie rozwijać się i realizować swój program, musi odmłodzić i powiększyć swoje szeregi. Rozpoczęta przez nas praca wśród młodzieży szkolnej, akademickiej, zapewni nam w następnych latach nowe, wychowane przez Ligę, roczniki. Na dzisiaj trzeba sięgnąć do tego pokolenia młodych, którzy, choć nie przeszli szkoły wychowania morskiego, ale mają tę przewagę nad nami, że są młodsi od nas, że wychowywali się w wolnej Polsce.

Odmłodzić i powiększyć szeregi nasze, przeprowadzić tę mobilizację prędko, bo idą, biegną szybko wydarzenia, „bo zbliżamy się do ciężkich czasów”, których tylko silne i zwarte narody wyjdą zwycięsko. Mamy, jako Liga Morska i Kolonialna, określone zadanie do spełnienia, mamy przed oczyma wielką, ale przecież, — tylko część spraw Polski. Nie sąsłania nam ona całości potrzeb i położenia Państwa. Uprawnieni i powołani jesteśmy w tych ciężkich czasach współdziałać w każdej akcji, która wzmaga siły moralne i materialne Narodu, wypienia i słabiznę. Uprawnieni i powołani jesteśmy walczyć z biernością, poczuciem niższości, podciągać Polskę i Polaków wyżej, a nie równać w dół, — rozudzać wolę i ambicję lepszego jutra, a niszczyć nałość, głupotę, sekciarstwo czy znikczemnienie,

które pasorzytuja w życiu Polski. W tych ciężkich, ale i wielkich czasach, w czasie nieubłaganej walki, współzawodnictwa, zbrojnego pogotowia narodów, które dzień i noc wyrabiają i doskonałą narzędzia orężnej walki, — Liga Morska i Kolonialna powołana jest do mobilizowania moralnych sił społeczeństwa, zaprawiania do współpracy wszystkich Polaków, bez względu na ich poglądy społeczne i polityczne, których, dodajmy nawiasem, różniczkowanie rośnie nieustannie. Tym, którzy biadają tylko nad „polską rzeczywistością“, wskażemy naszą skromną, lecz realną pracę społeczną, ale jakiegoż znaczenia politycznego, pracę, w której wszyscy znajdą wielkie pole do wykazania swoich zalet, energii, ambicji i chęci czynnego wpływania na przyszłość Polski. Idą czasy, mamy już czasy, których znamieniem jest wyścig zbrojeń narodów — zbrojeń materialnych i moralnych. Liga Morska i Kolonialna musi wybitnie współdziałać w pracy nad wszechstronnym, moralnym i materialnym, uzbrojeniem Narodu polskiego. Zbroić się musimy moralnie, tworzyć zwartą siłę moralną, zaprawiać ją w walce, w walce zdobywczej na wszystkich polach działalności Ligi, zaprawiać w walce nieustępliwej o lepszą przyszłość Polski, która nie bronić skromnego stanu posiadania, lecz zdobywać musi lepsze warunki, potrzebne i należne naszemu Narodowi. Idą czasy wielkie, — do nich wielkie siły spsobić trzeba.

JAN DĘBSKI



W POSZUKIWANIU IDEI

W teczce ś. p. gen. dyw. G. Orlicz-Dreszera, którą wydobyto ze szczątków tragicznego samolotu, znaleziono kilka rękopisów, nasiąkniętych wodą morską...

Fragmenty jednej z tych prac gen. Orlicz-Dreszera, wyrażających troskę o przyszłość naszego Narodu, — drukujemy poniżej.

W całości praca ta zostanie zamieszczona, jak wszystkie prace gen. Orlicz-Dreszera, w zbiorze Jego pism i mów, mającym się ukazać nakładem LMK. Red.



Zagadnienie właściwego wychowania młodego pokolenia jest dla każdego narodu problemem zasadniczym, szeregującym się równolegle do najważniejszych zadań, rozwiązywanych aktualnie w najwyższej nawet skali narodowej i państwowej.

Dążność umysłu ludzkiego do nadania — możliwie długiej w czasie — trwałości własnym dziełom, nie ulega przecież zaprzeczeniu. Dlatego też schodzące z pola walki życiowej pokolenie usiłuje przekazać rozpoczęte prace młodzieży dla ich kontynuowania oraz rozwinięcia i pogłębienia. W umiejętnym tworzeniu celów, które posiadałyby zdolności zaabsorbowania mózgow i pracy licznych pokoleń, przejawia się geniusz narodu, gwarantujący bujny rozwój, oparty przede wszystkim na dobrobycie mas i stałym podnoszeniu się kultury.

Żywotności narodu nie można mierzyć aktywną jego działalnością w krótkim okresie historycznym, choćby nawet najbardziej intensywne przejawy życia stwarzały w tym czasie pozór nie przeciętnej jego energii i rozmachu. Istnienie bowiem narodu jest znacznie dłuższe i bujniejsze niż krótki żywot najzdolniejszego i najbardziej wydajnego w pracy człowieka.

W warunkach rzeczywistości polskiej, zwłaszcza dzięki znanym cechom charakteru narodowego, ujawnionym w ciągu wieków, zasada trwałości idei i czynów posiada znaczenie wprost kapitalne dla lepszej przyszłości, której w myśl haseł, popularnie głoszonych, szukać chcemy na wielkim gościńcu mocarstwowym.

Obowiązkiem pokolenia, współcześnie żyjącego w Polsce, jest stworzenie idei, pełnych głębokiej treści, które, oddane na warsztat pracy, zatrudnić by mogły przez bardzo długie lata — wielkie rzesze ludzkie, wchodzące w orbitę rozwoju i wykonania programu państwowego.

Ideologia jednak, która miałaby oprzeć się ni szcącemu działaniu czasu, nie jest tak łatwa do wypowiedzenia, a tem bardziej skonkretyzowania. Człowiekowi ludzkiemu wszystkich narodów świata starają się wyczuć i zbadać losy przyszłe, możliwości i przeznaczenia swych ludów, i wskazać im wieczne cele.

W naszym okresie historycznym umiała to zrobić dotychczas najlepiej potężna Anglia, która, dzięki geniuszowi, wytrwałości i energii, roztoczyła władzę nad olbrzymimi przestrzeniami na globie ziemskim, dając swym obywatelom dobrobyt i niewspółmiernie wyższe od większości innych narodów, poczucie człowieczeństwa.

Gdziekolwiek bądź znajdzie się na świecie obywatel angielski, jest uznawany i ma prawo uważać się za przedstawiciela rasy wyższej, twórczej i zwycięskiej.

Idea panowania nad światem, śmiała i wielka, godna ludzi odważnych i narodu, dzielnego od wieków, święci swój triumf w dziejach Wielkiej Brytanii... Ale walka o władzę nad ziemią i morzem nie jest zakończona. Na arenie zmagani międzynarodowych znajdują się przecież Francuzi, Amerykanie, Niemcy, Japończycy, Rosjanie, Włosi... Wysiłają się mózgi i mięśnie w tej gigantycznej wojnie, trwa praca niezmordowana: wielkie narody współzawodniczą o pierwszeństwo praw swoich obywateli na świecie, a przede wszystkim o wysoki, ludzki poziom ich dobrobytu i kultury.

Jakże daleko zostaliśmy w tyle! Nie ma nas w pierwszych, ani bliskich rządach walczących Narodów nasz, bez wielkiej idei i ambicji, jak okręt bez steru, idzie w przyszłość po jakiejś linii krzywej, często nielogicznej, przykrytej wstydliwie gromkimi słowami i hasłami, pozbawionymi życiowej treści i jako takie — jałowymi i pustymi jak dzwon bez serca.

Nauczylismy się więc, od chwili odzyskania niezależnego bytu, odmieniać we wszystkich możliwych przypadkach wielki wyraz „mocarstwo“, upajając się jego dźwiękiem jak małe dzieci, powtarzające z radością słowo, którego znaczenia nie rozumieją.

Są przecież u nas bardzo liczni i bardzo poważni obywatele Państwa, którzy twierdzą, że jesteśmy już mocarstwem. Inni — skromniejsi — głoszą, że weszliśmy właśnie na właściwą drogę, wiodącą prosto do przyszłości mocarstwowej. (...)

Co się kryje za tym pięknym i oszołamiającym wyrazem, najczęściej trudno dociec... (...)

Nie jest przecież mocarnym naród, nie jest mocarstwem państwo, gdzie większość obywateli cierpi nędzę materialną i kulturalną, zupełnie niewspółmierną z przeciętnym bytem ludności narodów nie tylko wielkich, ale nawet średnich, które aspiracjom wielkomocarstwowych nie posiadają, jak Szwecja, Dania, Szwajcaria, Czechosłowacja, Norwegia... (...)

Posiadamy tak wielkie obciążenia, wynikające z przeszłości, od których żaden warsztat pracy nie jest wolny, że o dobrym funkcjonowaniu gospodarstwa narodowego — bez radykalnych, zasadniczych i heroicznych wysiłków — mowy nawet być nie może.

Na roli, podstawowym warsztacie pracy Polaka, panuje przeludnienie i zacofana gospodarka. Zastraszająca ilość i jeszcze więcej przerażający wzrost

gospodarstw karłowatych, zaludnionych przez nie mniej niż trzecią część narodu (...) — oto dola żywilieli narodu na ziemi, która kiedyś była śpichlerzem Europy.

W miastach panoszy się kapitał obcy, który założył pompy, wysysające lichwiarskie zyski z przedsiębiorstw przemysłowych w celu zużytkowania ich za granicą. Dla kapitału tego Polska jest najbardziej obcą i co najmniej obojętną kolonią, w jakiej prowadzi się gospodarkę dewastacyjną, bez skrupułów i wyrzutów sumienia.

Zostały nam, okupowane przez czynniki obce, a najczęściej wrogie, zasadnicze elementy, znajdujące się u podstaw produkcji: węgiel, przetwory naftowe, elektryczność... (...)

Trzecia gałąź gospodarstwa narodowego — handel, znajduje się również w rękach obcych: w dziale swym zewnętrznym — eksportowo-importowym — pod obcymi rządami, dzięki kartelom, syndykatom, bankom i innym związkom międzynarodowym, „buszującym“ na naszym terytorium, oraz dzięki polityce silnych narodów. (...)

„Nie jesteśmy zainteresowani w eksporcie“ — oto często, przez właścicieli firm handlowych i zakładów przemysłowych wypowiedziana maksyma, dyktowana z zewnątrz. (...)

Naród nasz jednak, który, we wspaniałym wysiłku krwi i żelaza, umiał odzyskać wolność pod wodzą Wielkiego, Nieśmiertelnego Hetmana, nie może się poddać rozpacz, ani w gnuśnym oportuniźmie pozwolić sobie na powolny, apatyczny marsz w przyszłość.

„Wyścig pracy“ musi mieć za cel dośnięcie innych i wzięcie udziału w szrankach dziejowych w pierwszym szeregu.

Byliśmy przecież kiedyś Narodem i Państwem wielkim, i Najjaśniejsza Rzeczpospolita miała pra-

wo nazywać się potencją, a więc mocarstwem ówczesnego świata.

Dzisiejszą rzeczywistość polską, rysującą się w bardzo ciemnych i ponurych barwach, starałem się oddać zgodnie z prawdą, tak, jak przedstawia się ona faktycznie, nie mówiąc już o tym, że co rok trzeba będzie znaleźć zatrudnienie dla co najmniej dwustu tysięcy ludzi, którzy reprezentują zapotrzebowanie pracy naszego przyrostu naturalnego.

I w krótkich, prostych słowach wypowiadam ideę, która powinna zaabsorbować i zorganizować do pracy nasz Naród, do młodzieży włącznie, bo jej właśnie gros pracy wykonać wypadnie.

Uporządkujmy nasz dom nieporządny, zrujnowany i zdewastowany.

Twórzmy siłę polską, budując jej wiekową wartość przez powołanie do wydajnej pracy olbrzymich rzesz, które dzisiaj w bilansie życia narodowego stanowią tragiczną pozycję ujemną, tak w dziale wysiłku, jak dobrobytu.

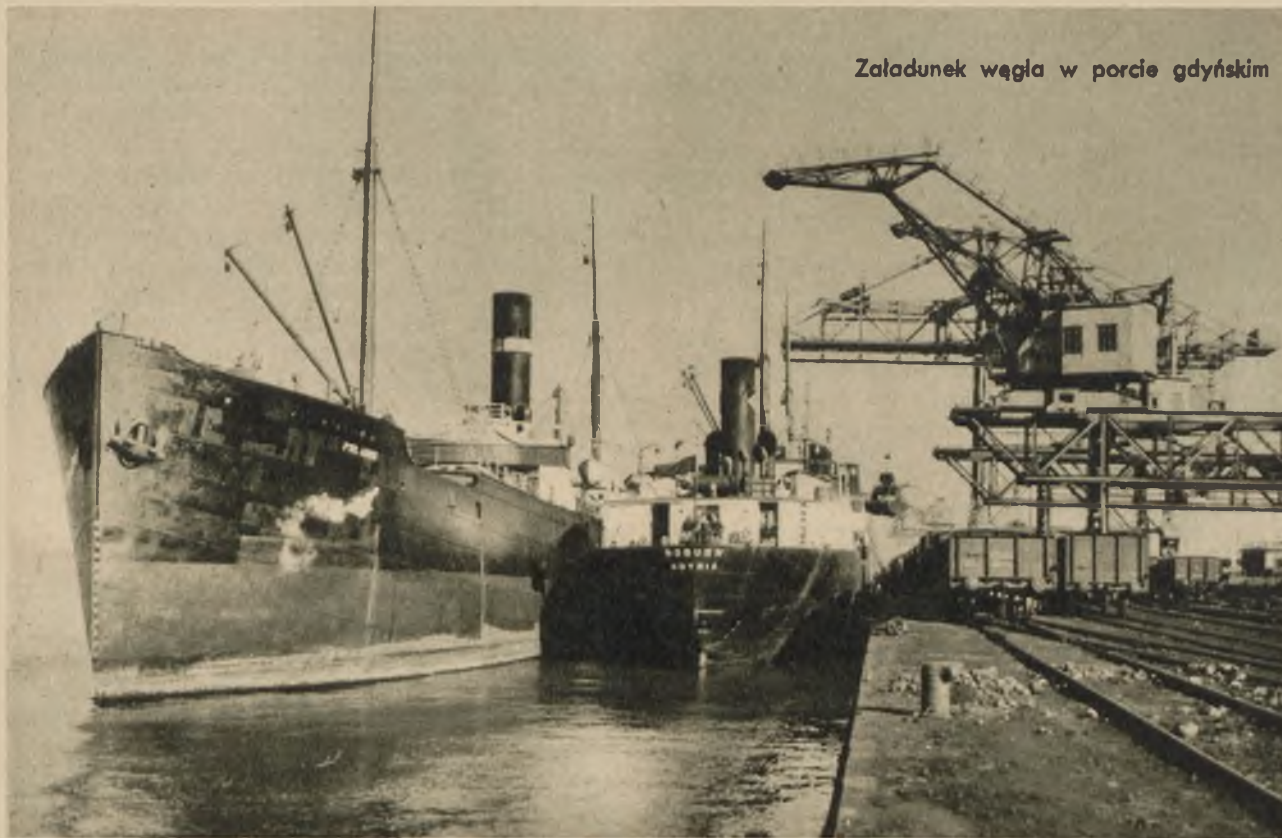
Dajmy rolnikom ziemię — warsztat pracy, przejmujemy planowo rękoma polskimi wszystkie placówki przemysłowe i handlowe na ziemi polskiej, — zatrudnijmy, przez celowe, a przede wszystkim rentujące się inwestycje — masy bezrobotnych, dajmy im chleb i prawo do miana człowieka.

Szukajmy za pomocą wychodźców naszych praw na kuli ziemskiej, związanych z koniecznościami gospodarczymi i kulturalnymi narodu młodego i chcącego żyć, a nie wegetować.

Postarajmy się zwaloryzować „olbrzymie masy nie zużytkowanej energii pracy i energii spożywczej“, jakie istnieją w naszym Narodzie.

Znaleźliśmy kapitały na budowę Gdyni, potrafiliśmy zadziwić działalnością naszą na tym polu świat cały, musimy je znaleźć na rozszerzenie, odbudowę i przejście w ręce polskie gospodarstwa narodowego, dla dobra wszystkich obywateli naszej Ojczyzny.





Zaladunek węgla w porcie gdyńskim

POLSKA FLOTA HANDLOWA W ROKU 1936

Rok 1936 zamyka pierwsze dziesięciolecie pracy naszej floty handlowej. Właśnie przed 10-ciu laty w końcu 1926 r., utworzone zostało P. P. „Żegluga Polska“, które uważano za „stację doświadczalną“ floty polskiej.

Doświadczenia te nie trwały zbyt długo, jeżeli się uwzględni, że na okres ten przypadł wyjątkowy kryzys w skali światowej, pociągający za sobą olbrzymie bezrobocie i w żegludze morskiej, a co za tym idzie, nie spotykana dotąd walkę konkurencyjną, która, rzecz oczywista, nie sprzyjała powstaniu i rozwojowi nowych warsztatów pracy w tej dziedzinie.

Z dumą tedy możemy skonstatować, że nie daliśmy się zastraszyć, a rok 1936 jest najwymowniejszym dowodem, że okrzepiliśmy dość znacznie, że poczynamy już wychodzić z okresu prób i doświadczeń, stawiając już samodzielne kroki na rozległych szlakach oceanicznych.

Przede wszystkim więc w roku tym utrwaliliśmy się na szlaku północno-atlantyckim, gdzie po wejściu do pracy m/s „Batory“ zapewniliśmy nowoczesne warunki w komunikacji pasażerskiej, z której korzystają chętnie i obcy, stanowiąc poważnie uzupełnienie zmniejszonej ostatnio frekwencji między Polską a jej wychodźstwem w Ameryce Północnej. Dzięki temu w sezonie letnim nasze flagowce, m/s „Piłsudski“ i „Batory“, często nie mogły pomieścić na swoich pięknych pokładach wszystkich tych, których zwabiła polska bandera, polska kuchnia, polska gościnność w nowoczesnej stylowej i ar-

tystycznej oprawie wewnątrz, czyniących zadość najwybredniejszym wymaganiom i zamorskich gości.

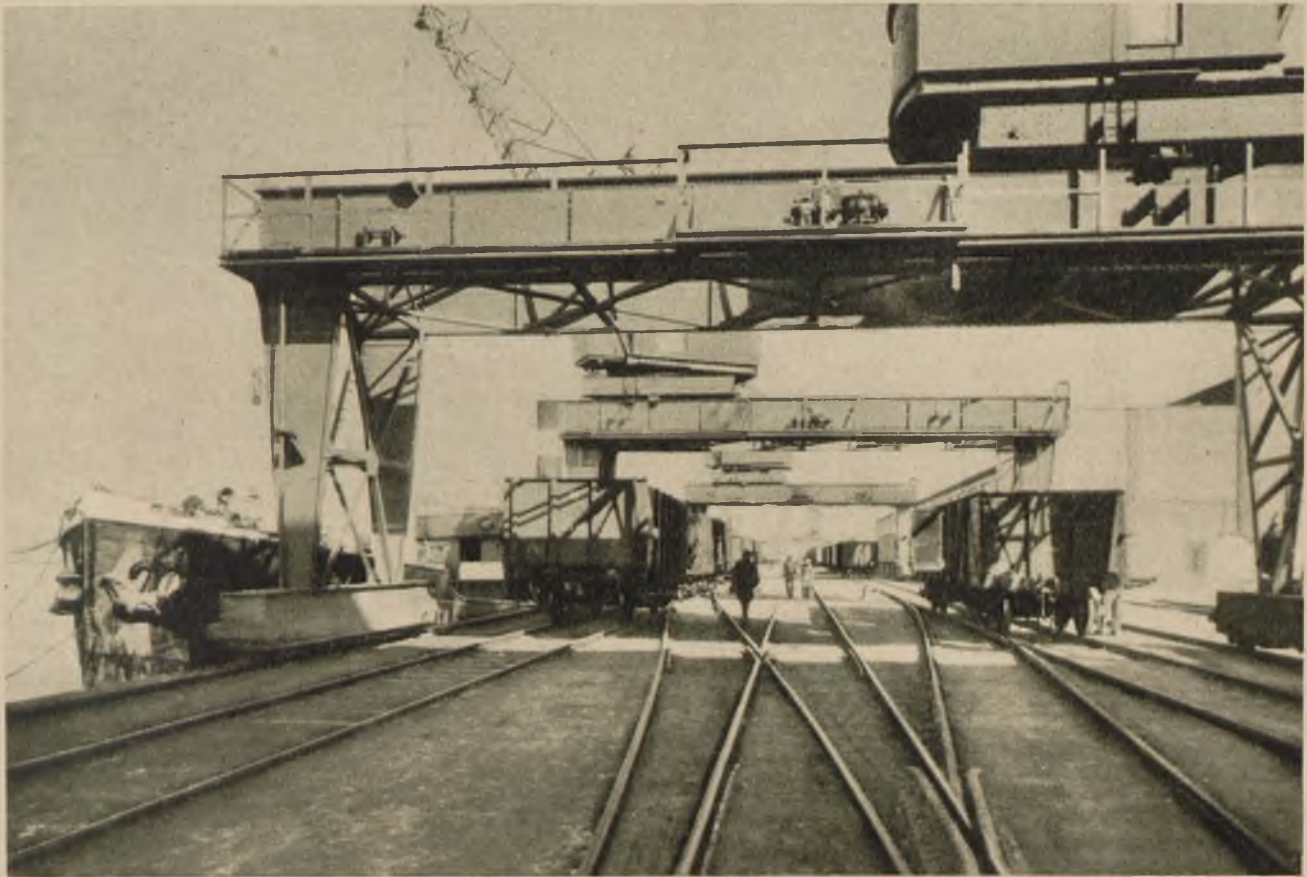
Obok pozytywnych wyników w sensie handlowym, osiągnęliśmy i duży sukces moralny, czego wyrazem były liczne pozytywne enuncjacje i notatki w prasie nie tylko krajowej, ale i zagranicznej.

M/s „Piłsudski“ w swojej szesnastej podróży do Ameryki Północnej, w którą wyruszył w dniu 12 grudnia, odbył równocześnie setny rejs transatlantycki polskich statków pasażerskich na tej linii. Powrót statku do Gdyni jest przewidziany dopiero w połowie maja 1937 — do tego zaś czasu, w okresie słabego ruchu, a więc przez całą zimę, pozostał nie na wodach amerykańskich, gdzie odbędzie osien wycieczek do Indyj Zachodnich i na Bermudy oraz do portów Kuby i Jamajki.

Wycieczki takie, obliczone na turystów amerykańskich, były już organizowane na m/s „Piłsudski“ przed rokiem i cieszyły się dobrą opinią i frekwencją.

W międzyczasie linię do Ameryki Półn. będzie obsługiwać m/s „Batory“, zapewniając jedno połączenie na miesiąc, a począwszy od połowy maja do końca października — przewidziane są dwu i trzy krotne (w m. wrześniu) odjazdy.

W związku z powyższym, a głównie wobec rozwijającej się wymiany towarowej z U. S. A., w połowie grudnia ub. roku została podjęta komunikacja towarowa na omawianym szlaku w gestii T-w. „Gdynia—Ameryka, Linie Żeglugowe S. A.“, narazie statkami wdzierżawionymi (czarterowanymi,



Gdynia — Nabrzeze Polskie

Te statki towarowe będą zawijać do Nowego Jorku, do Zatoki Meksykańskiej i w miarę potrzeby do innych portów Ameryki Środkowej, celem obsługi eksportu, oraz importu bawełny, skór, kawy itp. W ten sposób sezonowe wycofanie z linii m/s „Piłsudski“ nie spowodowało uszczerbku w obsłudze transportów towarów, przeciwnie, obsługa w tym zakresie została znacznie rozszerzona, stanowiąc nowy, poważny etap w rozwoju prac towarzystwa.

Jak wiadomo, towarzystwo to w m. lutym 1936 r. rozpoczęło regularną obsługę linii południowo-amerykańskiej, początkowo jednym statkiem s/s „Pułaski“, a w październiku tegoż roku został tam postawiony drugi statek, s/s „Kościuszko“, wycofany z linii palestyńskiej. Nadto w ciągu całego roku ubiegłego na usługach wymiany towarowej na tym szlaku pozostawał s/s „Wisła“, należący do „Żegluga Polskiej“. Rok 1936 można uważać zatem za okres utrwalenia się komunikacji pod polską banderą na szlaku południowo-amerykańskim, a tym samym rozszerzenie się naszej obsługi na wszystkie najważniejsze porty wschodnio-amerykańskie.

O roli i znaczeniu pojawienia się bandery polskiej w portach Brazylii, Urugwaju i Argentyny, trudno by było pisać na tym miejscu, zresztą czytelnicy „Morza“ byli informowani w tej sprawie w roku ubiegłym, zarówno w krótkich zmianach kronikarskich, jak i w specjalnych artykułach.

Wśród linii, obsługiwanych przez „Galz“, zaznaczyło się przejściowe osłabienie działalności na linii palestyńskiej (Konstanca — Jaffa (Haifa), wsku-

tek znacznego zmniejszenia pozwoleń, wydawanych przez rząd angielski na emigrację Żydów do Palestyny. Okoliczność ta została wykorzystana na dokonanie i tak niezbędnego, dorocznego remontu statku s/s „Polonia“, wobec czego komunikacja na tej linii została w grudniu zawieszona na kilka miesięcy.

Z dotychczasowych, nie kompletnych danych, możemy wnosić, że przewozy omawianego towarzystwa wzrosły w r. 1936 w porównaniu z r. 1935 w dziale pasażerskim o ok. 35%, w dziale zaś towarowym — przeszło dwukrotnie.

W pracach „Żegluga Polskiej S. A.“, która właśnie kończy pierwsze dziesięciolecie swojego istnienia, początkowo jako przedsiębiorstwo państwowe a w połowie 1932 r. zamienione na spółkę akcyjną rok 1936 zaznaczył się również jako nie przeciętny. Jest to pierwszy pełny rok pracy, a ściślej — współpracy na linii lewantyńskiej, na której została postawiony własny statek m/s „Lewant“ o pojemności 1942 B. R. T., który nabyto po rocznych próbach na tej linii. Drugim statkiem, czarterowanym na tej trasie, jest m/s „Lechistan“ (ex „Heimland“) siostrzany poprzedniego. Linia lewantyńska jest pierwszą dalszą linią regularną „Żegluga“ i wskazuje na kierunek rozwoju prac tego towarzystwa.

Prawie do końca roku 1935 „Żegluga“ obsługiwała tylko linie bliskie, t. zw. dowozowe, a więc z jednej strony do portów zachodnio-europejskich (Antwerpia, Rotterdam, Hamburg, a z początkiem 1936 r. i do Szwecji zachodniej: Małmö, Göteborg), z dru-

giej strony do portów Szwecji wschodniej, Łotwy, Finlandii, — w ostatnim roku zatem stwierdzamy rozszerzenie się działalności na linie dalsze.

Jeden z trampów, s/s „Wisła“, jak to już wyżej wspomnieliśmy, odbywał w ciągu całego roku podróże — do Ameryki Południowej, wreszcie s/s „Kra-ków“ w połowie roku rozpoczął stałe rejsy do portów Indyj Zachodnich i Zatoki Meksykańskiej.

Niestety, z braku własnego tonażu, na niektórych wspomnianych liniach pracują statki wydzierżawione (zaczarterowane), ale to świadczy tym bardziej o wzroście zasięgu prac towarzystwa i o możliwościach rozwojowych w miarę uzyskania niezbędnych kapitałów inwestycyjnych; każdy nowy statek towarowy znajdzie się w ramach istniejącej organizacji, na już poznanych, utartych i wypróbowanych szlakach handlowych. Dodać wypada nawiasem, że jest to olbrzymi plus instytucji tzw. time charterów, które, przy stosunkowo małym nakładzie kapitałów, a więc i ryzyka, umożliwiają zbadanie i poznanie interesujących szlaków morskich, po zdobyciu potrzebnych środków na zakup tonażu, dostosowanego pod każdym względem do istniejących potrzeb komunikacyjno-handlowych. Właśnie „Żegluga Polska“ w ostatnich latach korzystała i nadal jeszcze korzysta w dość znacznym zakresie z możliwości wynajmu statków, które, jak dotąd, wobec panującego bezrobocia tonażu, były na ogół łatwo dostępne.

Przewozy na wszystkich liniach regularnych „Żeglugi“ w ubiegłym roku przekraczają 300.000 ton, co w porównaniu z r. 1935 stanowi wzrost ponad 40%.

Dział żeglugi nieregularnej (trampowy) również wykazuje w r. 1936 korzystny rozwój. Obok nieznanego wzrostu obrotów, zaznaczył się duży wzrost przywozu, dzięki czemu wyniki eksploatacyjne będą niewątpliwie o wiele lepsze, niż dotychczas, gdy statki do portu macierzystego wracały często próżne.

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A., założone w r. 1929 do obsługi ściśle określonych szlaków, a mianowicie do Londynu i do Hull, uruchomiło w międzyczasie (r. 1935) linię do Le Havre (Dover), w r. ub. poprzestało na obsłudze wymienionych linii, wykazując zwiększenie obrotów do około 100.000 t., co w porównaniu z rokiem 1935 stanowi wzrost ok. 20%.

Omówione pokrótce towarzystwa okrętowe obsługują łącznie 15 linii regularnych, z których 14 wychodzi z własnych portów (wliczając i nowo otwartą linię do portów Ameryki Środkowej), a jedna linia operuje między portami obcymi w oparciu o Konstancę.

Ogólny przewóz towarów na liniach regularnych wyniósł ok. 475.000 ton, a liczba przewiezionych pasażerów przekracza znacznie 40.000 osób, oprócz wycieczek morskich, w których wzięło udział 8.635 turystów.

Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarb“ S. A., które rozpoczęło swą działalność prawie równocześnie z „Żegluga“

(w r. 1927), ukończy wkrótce pierwsze dziesięć lat istnienia. Towarzystwo to od początku pracuje wyłącznie w obsłudze eksportu węgla do portów Szwecji, Norwegii, Holandii, rządziej Belgii. W r. ub. „Polskarob“ wywiozła na swoich statkach ponad 450.000 ton węgla do wymienionych krajów.

Wreszcie najmłodsze Towarzystwo Okrętowe „Pionier“ sp. z o. o. (założone w r. 1935), dysponuje, jak wiadomo, jednym statkiem motorowym, który, po dokonaniu koniecznego remontu, obsługuje obroty towarowe z sąsiednimi państwami morskimi.

Ogólne przewozy towarów polskiej floty handlowej w r. 1936 wyniosą ok. 1.400.000 ton (jak już wyżej zaznaczyliśmy, dokładnych danych w chwili sporządzania niniejszego sprawozdania nie mamy), co stanowi ponad 10% morskich obrotów towarowych.

Sumy i fakty powyższe wskazują z jednej strony na znaczny rozwój prac naszej floty, a z drugiej na duże potrzeby inwestycyjne w tej dziedzinie. Ogólny tonaż floty handlowej, licząc wszystkie jednostki pływające o pojemności 20 i wyżej ton, wynosił w końcu roku nie całe 100.000 T. R. B. Jest to w stosunku do naszych potrzeb obsługi zamorskich obrotów towarowych bardzo mało, nie mniej stanowi poważną szkołę dla praktycznego, wszechstronnego doształcania się, oraz instrument oddziaływania na obce bandery, z których usług korzystamy.

Podkreślić należy, że żegluga morska budzi coraz szersze zainteresowanie wśród mniej lub więcej doświadczonych ludzi, którzy widzą możliwości korzystnej pracy w obsłudze handlu morskiego. Na przeszkodzie w realizacji tych zainteresowań stoi brak odpowiednio taniego, długoterminowego kredytu, i sprawa ta, obok sprawy budownictwa okrętowego w kraju, oczekuje swojego rozwiązania jako podstawowe zagadnienie rozwoju naszej marynarki handlowej, a zatem i handlu morskiego w ogóle. Udział inicjatywy prywatnej w żegludze będzie mógł się przejawiać tylko wówczas, gdy się znajdzie środki na udzielanie kredytów i to na warunkach pod każdym względem przynajmniej nie gorszych, aniżeli te, z jakich korzystają starzy i doświadczeni żeglarze w morskich państwach sąsiednich.

W końcu, poza troskami i sprawami codziennymi, przypomnijmy sobie — w szczególności w okresie obchodzonych świąt — o tych, którzy, obrawszy pracę na morzu, znajdują się na posterunkach zdala od swoich rodzin, zdala od Ojczyzny, pełniąc zaszczytne obowiązki pod Polską Bandera, — o tych wszystkich, którzy na wymienionych szlakach tęsknią i marzą o tradycyjnej Gwiazdce w gronie najbliższych.

Niech im przyświeca świadomość, że towarzyszą im myśli i życzenia nie tylko osób bliskich, ale i tych wszystkich, którzy doceniają znaczenie pracy na morzu dla Polski, którzy w tej owocnej, pięknej, ale i ciężkiej pracy widzą przyszłość i potęgę Rzeczypospolitej, wreszcie tych, którzy im zazdroszczą.

J. KOROLKIEWICZ

„DAR POMORZA" POD PEŁNYMI ŻAGLAMI





Jeżeli są jeszcze w Polsce ludzie, którzy — przez nie uświadomienie, czy poprostu błędne pojęcie — sądzą, iż marynarka wojenna jest rzeczą dla nas kosztowną, a niepotrzebną, — to szkoda, że nie można ich było zgromadzić wszystkich i zaprowadzić na wodowanie „Gryfa”. Tam bowiem — z jednej strony potęga, zaklęta w stalowej duszy okrętu, przemówiłaby do ich serc, z drugiej zaś i rozum znalazłby odpowiedni pokarm, widząc, jak pod wpływem rozbudowy marynarki wojennej zmienia się stosunek obcych narodów do Polski.

Że w okręcie wojennym, nawet mniejszych rozmiarów, znajdujemy prawdziwy, nie skalany pierwiastek mocarstwowy, że widzimy w nim już nie tylko uosobienie handlu czy żeglugi, ale w pierwszym rzędzie czynnik suwerenności, niepodległości, siły i dobrobytu — to pewne. Bo nic właśnie tak, jak ów okręt wojenny, nie stwarza atmosfery szacunku i uznania, nie wywołuje korzystnych przykładów, nie świadczy o żywotnych siłach państwa i zwartości patriotycznej narodu. Wystarczało tam, w Hawrze, popatrzeć nie tylko na Francuzów — ale także na przedstawicieli Japonii, Jugosławii, Peru i innych państw, tak europejskich, jak egzotycznych, aby zrozumieć, ile wskórał jeden taki „Gryf”. Aby zrozumieć, że początek rozbudowy marynarki wojennej to nie tylko zapewnienie na przyszłość bezpieczeństwa całemu krajowi, ale też przede wszystkim zapewnienie państwu i narodowi odpowiedniej hierarchii w życiu świata.

To nie frazesy, boć przecież i w Anglii premier Baldwin powiedział coś podobnego naszemu ministrowi spraw zagranicznych, wspominając o rozwoju polskiej marynarki. Powiedział przy tym wyraźnie „the navy” (a więc marynarka wojenna). I tu mamy do zaobserwowania fakt doniosły: sfery rządowe i społeczeństwo brytyjskie dopiero wówczas zainteresowały się naszymi poczynaniami, kiedy polska marynarka wojenna stała się zespołem jeszcze nielicznych, choć już nawskroś nowoczesnych okrętów.

Takim okrętem jest też spuszczone na wodę w sto szóstą rocznicę powstania listopadowego, na stoczni Augustin-Normand w Hawrze, stawiacz min „Gryf”. Okręt defensywny, raczej do obrony wybrzeży służyć mogący, a będący też jawnym dowodem, że Polska nie żywi względem nikogo wrogich zamiarów. Ale dziś, gdy cały świat się zbroi, na okrętach typu obronnego poprzestać wszak nie można, bo tym samym oddałoby się całą inicjatywę w ręce domniemanego przeciwnika. I dlatego buduje się ze składek Funduszu Obrony Morskiej krążownik podwodny, — buduje się też inne okręty, a w przyszłości, daj Boże, najbliższej, przyjdzie kolej na większe jednostki.

Pękła tradycyjna butelka szampana, rozbijając się o wysoki dziób okrętu. Przepiłowano ostatnie wiązadło kotłowski. I spłynął, dumnie powiewając

gałą flagową, piękny okręt wśród gromkich oklasków tłumu i dźwięków hymnów narodowych obu sprzymierzonych państw. Polska powiększyła się nie tylko terytorialnie, ale też wzrosła w znaczenie jako państwo!

— Składając hołd Wielkiemu Budowniczemu Polski i Twórcy Jej Marynarki Wojennej, Marszałkowi Piłsudskiemu — mówił p. Paul Lejeune, prezes rady stoczni Augustin-Normand — pozwolę sobie zauważyć, że marynarka wojenna jest najlepszą szkołą odwagi, dzielności, wytrwania, hartu ducha, jest pepiniarą nauki, szkołą, w której kształtują się charaktery i zalety najlepszych synów narodu...

— Rząd polski zdecydowany jest widzieć w marynarce wojennej narzędzie, odpowiednie do potrzeb państwa i bezpieczeństwa narodu — mówił z kolei radca ambasady, p. Frankowski, którego małżonka była chrzestną matką „Gryfa”. — Współpraca nauki oraz techniki polskiej i francuskiej była tu zupełna. I dlatego morze jest jednym jeszcze łącznikiem między dwoma sprzymierzonymi narodami.

— Trzy czwarte polskiego obrotu handlowego idzie morzem — mówił wreszcie Szeł Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontr-admirał Świrski — dlatego też nie o sentymenty tu chodzi. Polska odrabia obecnie opóźnienie, które istniało od wieków w dziedzinie morskiej. 90 procent Polaków rozumie już znaczenie morza w życiu państwa i narodu. A okręt ten, noszący imię „Gryf”, będące jednocześnie herbem Pomorza, jest jawnym dowodem, że dostęp Polski na morze jest i będzie broniony...

Cóż do tych ostatnich słów dodać można? Chyba ten jeden jedyny wymowny przykład, mogący przekonać najzagorzalszych przeciwników marynarki: w okresie wojennym, czy choćby nawet nie przychyłnej neutralności ze strony sąsiadów Polski, będziemy przede wszystkim potrzebowali żelaza. Żelazo to, w które kraj nasz nadto bogaty nie jest, dziś płynie do nas z Norwegii lub Szwecji — morzem. Bez marynarki wojennej, o regularnym jego dowozie w czasie jakiegoś konfliktu, mowy nawet nie będzie. I cóż w takim wypadku działać będzie w stanie choćby najwaleczniejsza, najlepszym duchem ożywiona armia lądowa, której po kilku miesiącach zabraknąć może broni, lub amunicji?!...

Ale dajmy spokój rekryminacjom, a wróćmy do uroczystości. Nastroj panował podczas niej naprawdę podniosły i radosny. W dużym stopniu było to zasługą panów Augustin-Normand, którzy z gościnnością, typową dla starych rodów żeglarskich, starali się, aby wszyscy czuli się, jak u siebie... Pod tym względem i sama stocznia, posiadająca prawie trzechsetletnią tradycję, przyczyniła się do tego nastroju, dając dostateczną rękojmię, że O.R.P. „Gryf” tak, jak uprzednio zbudowany „Wilk”,

będzie okrętem udanym. Czuwała nad tym zresztą i polska komisja nadzorcza, pod kierunkiem kmdra ppor. inż. Somnickiego, współpracująca ściśle z dyrektorem, słynnym inżynierem Fenaux.

Oczywiście, jak w poprzednich wypadkach, i tym razem budowa okrętu za granicą nie była dla kraju jałowa. Miała ona charakter pewnej wymiany kontyngentów, a nadto użyto przy niej niektórych wyrobów polskich. Opinia stoczni, której okręty posiadają szereg historycznych i światowych rekordów, łącznie z ową wymianą i trwałą a szczerą sympatią dla Polski, dają nam tu ekwiwalent za budowę za granicą. Czas idzie szybko naprzód i niesposób z rozbudową marynarki czekać, aż stocznia w Gdyni będzie w stanie tworzyć podobne, a nawet większe jeszcze okręty...

Albowiem od okrętów tych zależeć będzie w dużej mierze przyszłość Państwa i dobrobyt wolnego Narodu.

Inż. J. GINSBERT



Nasza Marynarka Wojenna wzbudza coraz większe zainteresowanie wśród społeczeństwa, które przy każdej okazji zwiedza okręty.



REZYGNACJA CZY WALKA O SUROWCE?

Wiek XIX i XX jest okresem nowym w dziejach narodów, okresem szybkiego rozwoju przemysłu na skutek nowych wynalazków technicznych. Rozwój przemysłu burzy dotychczasową prymitywną organizację ekonomiczną poszczególnych państw. Powstają wielkie ośrodki fabryczne. Najbardziej zaawansowane społeczeństwa rozbudowują przemysł, na którym skupia się główna uwaga rządów. Rolnictwo w tych państwach usunięte jest w cień, ludność rolnicza opuszcza wieś i skupia się w miastach, znajdując tam zarobek.

Wielkie światowe rynki zbytu stają się wówczas pożądanym terenem dla europejskiej ekspansji towarowej. I zaczyna się wtedy walka o panowanie nad źródłami surowców, niezbędnych dla podtrzymania i rozwoju wytwórczości przemysłowej, — zaczyna się walka o panowanie nad rynkami zamorskimi, nad rynkami kolonialnymi.

Ciężkie niejednokrotnie były te zmagania się o kolonialny stan posiadania. Wiele ofiar kosztowało utrwalanie się na egzotycznych obszarach. Czyniono jednak te ofiary, bo w grę wchodziły żywotne interesy narodów. Anglia, Francja, Holandia, Portugalia — ustalają swe imperia kolonialne. Syci rozległymi posiadłościami, które wielokrotnie przewyższają same metropolie, syci bogactwami krajów egzotycznych — dorabiają się na handlu tymi bogactwami, na produkcji fabrycznej, zasilanej niezastąpionymi surowcami.

Tworzą się potęgi gospodarcze, tworzą się potęgi finansowe.

Tymczasem uprzemysłowienie Europy wciąż postępuje naprzód. Coraz to nowe narody przystępują do rozbudowy ośrodków fabrycznych, coraz to nowe narody podciągają się do poziomu gospodarczego, osiągniętego przez pionierskie dotychczas państwa.

Zjednoczone Niemcy wyciągają rękę ku odległym rynkom zbytu i ku źródłom surowców dla szybko postępującego uprzemysłowienia kraju. Historia wskazuje nam, ileż razy problem kolonialny nieomal nie stał się powodem konfliktu zbrojnego Rzeszy z innymi mocarstwami. Niemcy zdobywają wreszcie tereny kolonialne.

A młode, zjednoczone Włochy — nie chcą ustępować innym mocarstwom. I one pragną zapewnić sobie możliwość rozwoju, rozbudowy swego życia gospodarczego. Uzyskują wprawdzie obszary kolonialne, lecz są to tereny mało wartościowe.

Dzięki mądrości i zmysłowi przewidywania swego monarchy, Belgia zdobywa w Afryce bogate polacie „czarnego ładu“, stając w rzędzie narodów zamożnych, „nasyconych“.

Wojna europejska pozbawiła Niemcy zdobyczy zamorskich. Włochy zaś, pragnąc rozwiązać trapiący ich, zresztą tak, jak i Polskę, problem populacyjny, i pragnąc uzyskać bogatsze źródła surowców dla swego przemysłu, bogatsze, niż piaszczyste obszary Libii i Erytrei — podbijają Etiopię.

Wszystkie te państwa, wszystkie narody, których rozwój naszkicowaliśmy — przeszły ewolucyjnie od stanu prymitywnego ustroju rolnego do

stanu wielkich potęg przemysłowych, do stanu samodzielności gospodarczej i samowystarczalności.

Wszystkie one przez uprzemysłowienie kraju doszły do rozkwitu, a obszary kolonialne były ich narzędziem, były jednym z najważniejszych czynników, które im pozwoliły osiągnąć te rezultaty.

Boć każda z tych wielkich potęg przemysłowych, nie mająca na swym własnym terytorium wszystkich niezbędnych surowców — gdyby miała obyć się bez kolonii, niewątpliwie znalazłaby się w niezwykle trudnym położeniu gospodarczym.

Proces uprzemysłowienia Europy nie jest jednak procesem zakończonym. Państwa, położone na południu i wschodzie, są dziś jeszcze krajami o wybitnej przewadze rolnictwa.

Polska należy jeszcze do grupy państw rolniczych, jednak szybkie uprzemysłowienie kraju, które zresztą stale postępuje naprzód, staje się jednym z postulatów naszego rozwoju gospodarczego. Rozwoju, do jakiego doszły w okresie stulecia XIX i XX inne mocarstwa, które, w przeciwieństwie do Polski, korzystały z niepodległego bytu.

Wiemy bowiem, że przytłacza nas przyrost naturalny ludności w Polsce, wynoszący rocznie od 400 do 500 tysięcy, — wiemy, że kurcząca się emigracja nie jest w stanie sprawić nam ulgi, — wiemy, że parcelacja nie zaspokoi całkowicie głodu ziemi w Polsce.

Stłoczeni na polskiej ziemi, hamowani w ekspansji handlowej na kurczących się rynkach międzynarodowych — musimy dążyć do uprzemysłowienia kraju, do stworzenia na własnej ziemi warunków egzystencji dla naszych obywateli.

Lecz, aby fabryki nasze mogły pracować, musimy je zasilać surowcami. I tu tkwi cały szkopuł. Wiemy wszak, z jakimi trudnościami przydzielane dziś są dewizy na zakup importowanych surowców; wiemy, że w niektórych działach produkcji trzeba było — wobec niemożności uzyskania tych dewiz (a więc niemożności ułożenia na rynkach zagranicznych odpowiedniej ilości polskich towarów) — zmniejszyć wytwórczość.

Jeśli istniejący przemysł, ze względów równowagi naszego bilansu handlowego i płatniczego, nie może korzystać obecnie z potrzebnej ilości surowców, to cóż będzie, gdy zechcemy przemysł ten rozszerzyć? Gdy zechcemy zatrudnić w nowych działach produkcji zastępy bezrobotnych, poszukujących zarobku?

W jaki sposób nowe ośrodki przemysłowe zdo-

bywać będą surowce, skoro wzamian świat nie chce przyjmować naszych towarów?

Nieodparta więc siła pcha nas ku własnemu źródłom surowców, pcha nas ku uzyskaniu odpowiednich terenów, na których moglibyśmy się zaopatrzyć w te surowce.

Robimy wysiłki, aby rozwinąć produkcję szeregu roślin oleistych, które mają nam zastąpić import niektórych surowców, robimy próby otrzymania surowców syntetycznych, — lecz czy zdołamy tymi sposobami zastąpić przywóz tych produktów, wyrażający się w r. ub. cyfrą 426 milionów złotych (blisko 50% całego polskiego importu)? Przykład państw innych wskazuje nam, że — nie.

Tymczasem mocarstwa kolonialne zbierają owoce z posiadania rozległych terenów. Gdy my się dusimy na własnym terytorium, one zwołują Konferencję Imperialną w Ottawie, Konferencję Imperialną Francuską, czy taką Konferencję Portugaliską. Metropolie dążą do zacieśnienia więzów gospodarczych z tymi obszarami, budują na nich swój dobrobyt.

I kolonie stają się tym czynnikiem, który podtrzymuje gospodarkę mocarstw, który daje im soki życiodajne i który równocześnie stanowi ujście dla ich ekspansji.

Polska z tego procesu jest wyłączona, bo Polska nie korzysta z tych przywilejów kolonialnych, z jakich korzystają mocarstwa zachodnie.

I stoimy wobec alternatywy: 1) albo wyteńczyć siły, aby stanąć w rzędzie tych narodów, które kolonie posiadają, a więc bogacą się, zasilają własnymi surowcami rodzimy przemysł i zapewniają ludności źródła zarobku, są niezależne gospodarczo i jako silne organizmy gospodarcze — odgrywają decydującą rolę w Europie, 2) albo złożyć broń, zaprzestać wszelkich wysiłków ku uzyskaniu terenów surowcowych, pozostać nadal krajem, gdzie wytwórczość przemysłowa w 60% zależna jest od międzynarodowych rynków surowcowych, gdzie ludność wiejska, mając zamknięte wrota do fabryk, będzie nędznie wegetować na przeludnionej roli dopóty, dopóki jakiś niepożądany ruch socjalny nie każe nam myśleć o środkach zaradczych.

Stoimy dziś wobec pytania, na które musimy dać odpowiedź w imię dobrobytu i rozwoju 34-milionowego narodu: rezygnacja — czy walka o surowce?

Abdykacja, czy wspinanie się po drabinie, po której już wspinały się wielkie mocarstwa?

K. J.





RZEKI NIEMIEC I KANAŁ KILOŃSKI

Postanowienia traktatu wersalskiego otwierają dla żeglugi międzynarodowej szereg rzek niemieckich, jak Dunaj, Ren, Elbę i Odrę. W myśl tychże dyspozycji traktatowych, Kanał Kiloński nie może być zamknięty dla żeglugi okrętów i statków wszystkich państw, pozostających w stanie pokoju z Rzeszą Niemiecką. Otwarcie tych dróg wodnych dla żeglugi międzynarodowej oznacza, że żegluga na nich nie może być zakazana dla statków żadnego z państw i że odbywać się ona winna w warunkach identycznych dla każdego z nich, nie wyłączając także i państwa przybrzeżnego. Dla zapewnienia istotnej wykonalności tym dyspozycjom traktatu, ustanawia on dla każdej z wymienionych rzek specjalną komisję międzynarodową, mającą czuwać nad przestrzeganiem tych postanowień, oraz administrować żeglugą na tych szlakach wodnych.

Listopadowe wypowiedzenie przez Niemcy żeglugowych klauzul traktatu, zwalniające w niemieckim rozumieniu Rzeszę od ciężarów jej zobowiązań, stawia pod wielkim znakiem zapytania sprawę żeglugi międzynarodowej na tych drogach wodnych. Ponieważ system rzeczny Niemiec ściśle jest związany z gospodarczym ustrojem komunikacyjnym całej Europy, a zagadnienie swobodnego użytkowania Kanału Kilońskiego jest niewątpliwie sprawą najbardziej żywotną dla całości państw bałtyckich, przeto ostatnie międzynarodowe posunięcia Niemiec wywołały szeroki odgłos w całej Europie. Je-

żeli niektóre noty państw zainteresowanych, skierowane do rządu niemieckiego na skutek jego ostatnich decyzji, wyrażały zdecydowany protest przeciwko takiemu jednostronnemu zrzucaniu z siebie ciężarów zaciągniętych zobowiązań, to wszystkie one bez wyjątku podkreślały niewłaściwość drogi, wybranej przez rząd Niemiec dla dokonania zmian w statucie prawnym swych dróg żeglownych. Nota polska, wysłana do Berlina w początkach grudnia 1936 r., wyraźnie też podkreśla skalę polskich zainteresowań w możliwościach swobodnego użytkowania dróg wodnych, kładąc specjalny nacisk na szczególne znaczenie dla Polski wolności takiej żeglugi przez Kanał Kiloński.

Traktat wersalski, ustanawiający wolność żeglugi na rzekach Niemiec i obciążający je z tego tytułu szeregiem zobowiązań, rozszerzał tylko pojęcia wolności żeglugowych, nie był natomiast wyznaczącą tych pojęć. Konieczności otwarcia dla żeglugi dróg rzecznych były już wyrażone dekretem wielkiej rewolucji francuskiej. Kongresy: wiedeński z 1815, paryski z 1856 oraz berliński z 1885, rozwijając te założenia, usiłują sformułować statuty prawne rzek Renu, Dunaju i Konga. Zasada wolności żeglugi rzecznej, licząca już prawie 150 lat życia, przeszła w swym dość długim istnieniu pewną ewolucję, w której wyraźnie zaznaczyły się dwa zdecydowane etapy.

W pierwszej fazie swych przeobrażeń, pojęcie

wolności żeglugi obejmowało tylko statki, żeglujące pod banderami państw przybrzeżnych. W myśl też tych pierwotnych założeń, zasada wolności obowiązywała tylko na rzekach wspólnych, bądź przecinających w swym biegu terytoria kilku państw, bądź tworzących ich granice. Przesłanki, z których to pojęcie czerpało swe uzasadnienie, opierały się na założeniach wspólnoty tych rzek, ścisłej wzajemności w ich użytkowaniu przez państwa przybrzeżne, oraz istotnej ich użyteczności dla żeglugi. Najbardziej więc charakterystycznym celem pierwotnych założeń rzecznych wolności żeglugowych było umożliwienie dostępu do morza państwom, położonym w górnym biegu rzek.

W drugiej fazie swego rozwoju, pojęcie wolności żeglugi rozszerza coraz bardziej swą podstawę. W tej fazie zasada wspólnoty stopniowo ustępuje pierwszeństwa zasadzie powszechności, powodowanej rozwojem życia gospodarczego i koniecznościami ułatwiać komunikacyjnych dla dania temu rozwojowi jeszcze większego impulsu. Tendencje te, tak specjalnie wyraźnie występujące na konferencji pokojowej, zaznaczyły się już na kongresie paryskim, ustanawiającym prawny statut Dunaju. Uwytkują się one natomiast specjalnie w fakcie dopuszczenia do komisji, mających administrować żegluga na takich rzekach, przedstawicieli państw nie-nadbrzeżnych, a nawet zapewnienia im zdecydowanej większości głosów w tych instytucjach. O ile takie tendencje dałyby się do pewnego stopnia uzasadnić w stosunku do rzek, jawnie posiadających charakter międzynarodowy ze względu na swe położenie geopolityczne lub stałe związane z nimi interesy gospodarcze, o tyle też ich rozszerzenie na rzeki, posiadające określone znaczenie tylko dla państw przybrzeżnych, spowodowane było właściwie tylko koniunkturalnymi okolicznościami.

Zastanawiając się nad zagadnieniami, związanymi z wolnością żeglugi rzecznej z polskiego punktu widzenia, możemy stwierdzić, że posiadają one dla nas pierwszorzędne znaczenie, terytoria bowiem Polski omywane są przez szereg rzek, które z samej swej geograficznej pozycji podpadają pod definicję szlaków międzynarodowych. Te to właśnie rzeki udostępniają nam, w myśl dziś obowiązujących zasad, wprawdzie posiadających narazie raczej tylko teoretyczne znaczenie, szereg dodatkowych wylotów na morze. Dalszy jednak właściwy, rozwój pojęć, związanych z wolnością żeglugi rzecznej, zagwarantuje Polsce swobodne użytkowanie szlaków żeglownych Odry, Niemna, Dżwiny, Dniepru i Dniestru. Te też dodatkowe dostępy na morza będą stawać się tym ważniejsze dla Polski, im bardziej rozwój gospodarczy jej terytoriów będzie zwiększał wagę i wartość jej wymiany zagranicznej, wykazując coraz dowodniej, że jej dotychczasowy — niestety, tak wąski wylot na morze, jest o wiele za mały. Stąd też sądzimy, że w rozważaniach spraw, związanych z wolnością żeglugi rzecznej, nie należy sugerować się dzisiejszymi słabymi możliwościami tej żeglugi, lecz, biorąc pod uwagę

przyszłe wielkie tego możliwości, już dzisiaj przygotowywać dla nich właściwe rozwiązanie.

Rozwiązanie to winno zbliżać się raczej do zasad, ustalonych na kongresie wiedeńskim i opartych na przesłankach wspólnoty, wzajemności i żeglowności. O ile zasada wspólnoty, mająca zapewnić właściwą administrację na wspólnej rzece, wyklucza w swych założeniach przedstawicieli państw nie-nadbrzeżnych z komisji, administrujących jej żegluga, to jednak nie powinna ona stawiać zbyt krępujących przeszkód tak żegludze, jak i handlowi tych państw, gdyż ich właśnie obecność może służyć za ważki czynnik, przeciwdziałający rozwojowi przewagi któregoś ze zbyt dynamicznych państw nadbrzeżnych. Również uświęcenie w przyszłych rozwiązaniach zasady najściślejszej nawet wzajemności pomiędzy przybrzeżnymi państwami — w niczym nie może pogorszyć polskiej sytuacji. Położenie bowiem Polski w górnych biegach wszystkich rzek, kwalifikujących się jako międzynarodowe szlaki, może jej przynieść znacznie więcej korzyści niż szkód. Płyynie to z faktu, że mimo nawet najbardziej ściśle stosowanej zasady wzajemności, nie można utożsamiać statutu prawnego wewnętrznych portów rzecznych (a takimi są porty, położone w górze rzeki), z portami morskimi, do których zawsze przecież zmierza państwo, położone u górnego biegu. W tych ostatnich bowiem, jako ośrodkach wymiany międzynarodowej, tradycja, trwająca szereg stuleci, ustanowiła szereg wolności, mających umożliwiać handel między narodami, a ciążących swymi zakazami nad państwem przybrzeżnym, zmniejszając tym samym arbitralność jego uprawnień. Dlatego również port rzeczny, do którego nie docierają statki morskie, pozostanie niewątpliwie na zawsze podporządkowany ingerencji państwa przybrzeżnego (mimo nawet maksymalnego jego umiędzynarodowienia), w stopniu wyższym, niż port, położony na tejże rzece u jej ujścia, a otwarty dla żeglugi morskiej i podpadający pod normy morskiego prawa narodów, zawsze bardziej liberalnych, mimo nawet najbardziej intensywnych ingerencji czynników państwowych.

O ile żegluga na rzekach, pomijając oczywiście ich morskie odcinki, podporządkowana jest specjalnej grupie norm prawa narodów, o tyle też żegluga na kanałach morskich wchodzi całkowicie w zakres morskich norm tego prawa i ulega całości jego rygorów. Te ostatnie natomiast, najwcześniej bodaj ze wszystkich istniejących, zaczęły wykazywać specjalne tendencje do maksymalnych ułatwień żeglugi na morzach, uzasadnianych w przesłankach powszechnej wolności mórz. Stąd też postanowienia traktatu wersalskiego, umiędzynarodawiające żegluga na Kanale Kilońskim w dwadzieścia prawie lat po jego otwarciu, odpowiadały tylko tym powszechnym tendencjom, uwidocznionym już w statutach kanału Suez i Panamy. Również postanowienia tego traktatu, demilitaryzujące strefę kanałową i neutralizujące jego użytkowanie, powtarzały tylko, w szerszym nawet zakresie, odnośne przepisy statutu sueskiego.



Widok na port w Duisburgu przy ujściu Ruhry do Renu

Oceniając zagadnienie wolności żeglugi na Kanał Kilońskim ze ściśle polskiego punktu widzenia, musimy stwierdzić, że z właściwym jego rozwiązaniem połączone jest szereg spraw, olbrzymiego dla Polski znaczenia. Umożliwiając bardziej szybkie połączenia polskich portów z zachodem, dzięki skróceniu drogi o przeszło 700 km w porównaniu do dróg przez cieśniny, kanał może przynieść znaczne korzyści gospodarcze. Nie mniejszą wagę posiada on również w dziedzinie politycznej i militarnej, jak tego dowiodły wypadki ze statkiem „Wimbledon”, wiozącym broń dla Polski, a zatrzymanym w kanale przez władze Niemiec, pod pozorem konieczności przestrzegania zasad neutralności, obowiązujących je w wojnie polsko - rosyjskiej. Takie też postępowanie Niemiec wywołało wyrok Trybunału Międzynarodowego, orzekający, że: „Kanał przestał być narodową wewnętrzną drogą wodną, której możność użytkowania przez okręty i statki obcych narodów zależna jest od uznania państwa przybrzeżnego, lecz że stał się on istotnym szlakiem międzynarodowym, przeznaczonym do ułatwiania, pod gwarancją traktatu, dostępu na Bałtyk dla całości narodów świata”.

Jeżeli więc postanowienia traktatu wersalskiego, jak i wyrok Trybunału, odpowiadając powszechnym tendencjom rozwojowym, zaznaczającym się w statutach kanałów morskich, nie pozostawiają żadnych wątpliwości co do istotnego umiędzynarodowienia Kanału Kilońskiego, to również stan faktyczny jego użytkowania odpowiada temu charaktero-

wi. Istotnie, jeżeli przez Kanał Kiloński w ciągu ostatniego dziesięciolecia tylko 48 proc. rocznie przepływającego tonażu pokrywane było niemiecką banderą, w tymże samym okresie nad prawie 56 proc. tonażu, płynącego przez kanał Suez, powiewała bandera brytyjska, a w tonażu, przepływającym kanał Panama, bandera amerykańska zajmowała 47,1 proc. Jeżeli więc jako kryteria narodowej przynależności określonego kanału będziemy brali przynależności państwowe jego użytkowników, będziemy musieli stwierdzić, że kanał Suez w wyższym stopniu jest brytyjskim, niż Kanał Kilonii niemieckim, a przecież nikt dzisiaj nie kwestionuje międzynarodowego charakteru tego pierwszego.

O ile jednostronne wymówienie przez Niemcy tak uniwersalnych norm prawa morskiego, gwarantujących kompletną wolność żeglugi na kanałach morskich, nie zmienia jeszcze stanu prawnego Kanału Kilońskiego, to jednak nie da się zaprzeczyć, że stan faktyczny możliwości jego użytkowania zostaje bardzo poważnie zagrożony i dlatego też wymaga swego nowego, międzynarodowego sformułowania prawnego. W tym nowym jego sformułowaniu, niewątpliwie wkrótce mogącym nastąpić, niezawodnie poważnie zostaną wzięte pod uwagę tak słuszne narodowe interesy państwa przybrzeżnego, jak i reszty państw zainteresowanych, a szczególnie państw Bałtyku, dla których ta droga kanałowa posiada bardzo poważne i wszechstronne znaczenie.

ROMAN PIOTROWICZ

ILE WĘZŁÓW, TYLE MIL NA GODZINĘ

Coraz częściej zajmuje się nasza prasa periodyczna sprawami morskimi.

Jest to pocieszający objaw, świadczy bowiem o wzroście zainteresowania naszego społeczeństwa, na wskroś kontynentalnego, tak ważną dla Państwa sprawą, jaką jest świadomość korzyści, płynących z posiadania własnego dostępu do morza.

Wiadomości prasowe o charakterze morskim docierają do szerokich mas społeczeństwa prędzej i łatwiej niż obszerne traktaty i dzieła fachowców morskich.

Prasa zatem jest bezsprzecznie najłatwiejszą i najbardziej bezpośrednią drogą dla propagandy morza oraz zaznajomienia czytelników z mało im znaną terminologią morską. Powyższe względy nakładają na dziennikarzy i kronikarzy morskich, przy opisywaniu swych spostrzeżeń, obowiązek podawania czytelnikom właściwych nazw i terminów morskich, a przynajmniej unikania rażących błędów w pojęciu użytego przez nich morskiego wyrazu.

Jednym z najczęściej popełnianych błędów jest podawanie szybkości okrętów i statków w „węzłach na godzinę“. Tego rodzaju błąd jest tak rozpowszechniony, że jak najszerze rzesze tak piszących, jak i czytelników ich artykułów morskich, warto by było zaznajomić z tym, co to jest węzeł i jak się mierzy szybkość statków miarą węzłową.

Na ogół szybkość statków mierzy się za pomocą przyrządu, zwanego logiem. Jednym z najprostszych takich przyrządów jest log ręczny. Składa się on z długiej linki, nawiniętej na ręczną rolkę, z pływaka tarczowego i zegara piaskowego, czyli tak zwanej „klepsydry“ do mierzenia krótkich okresów czasu (od 14 do 30 sekund).



• Pływak tarczowy w postaci deseczki, kształtu wycinka kołowego (patrz rysunek), umocowany jest do wolnego końca linki, w ten sposób, że, po wrzuceniu go do wody, podczas ruchu statku, utrzymuje się na niej w pozycji pionowej. W odległości kilkunastu metrów od pływaka, na pozostałej długości linki logowej, wplecione są — w równych odstępach — kolejne węzły: zerowy, pierwszy, drugi, trzeci itd.

Chcąc za pomocą tego logu zmierzyć szybkość danego statku, jeden z marynarzy bierze rolkę do ręki, i, pod odwinięciem z niej kilkunastu metrów końcowej części linki, na której nie ma węzłów, staje na rufie płynącego statku i wyrzuca za burtę do wody

odwiniętą część linki wraz z pływakim tarczowym. Drugi zaś marynarz trzyma w pogotowiu klepsydrę.

Dzięki odpowiedniemu umocowaniu linki logowej do pływaka, ten ostatni utrzymuje się na wodzie, w pozycji prostopadłej do kierunku biegu statku, a spowodowany przez to opór wody powstrzymuje pływak od posuwania się za statkiem, wobec czego pływak ten pozostaje na miejscu wraz z przywiązanym doń końcem linki logowej, która, w miarę oddalania się statku od pływaka, stopniowo będzie odwijala się z rolki.

Marynarz, trzymający swobodnie obracającą się rolkę, śledzi odwijającą się linkę, i w chwili przejścia zerowego węzła za burtę — daje znak swemu koledze, który natychmiast przewraca klepsydrę, rozpoczynając tym samym liczenie upływającego czasu, sam zaś uważnie liczy kolejne węzły, „uciekające“ wraz z linką za burtę.

Trwa to dopóty, dopóki cały piasek nie przesympie się z górnej bańki klepsydry do dolnej (tj. od 14 do 30 sekund, zależnie od wielkości klepsydry). Z chwilą, gdy ostatnie ziarno piasku spadnie do dolnej bańki klepsydry, obsługujący ją marynarz daje komendę „stop“, na której odgłos jego kolega zatrzymuje obracającą się rolkę i odczytuje głośno ostatni kolejny numer węzła, znajdującego się na odwiniętej części linki. Na tym kończy się cały pomiar szybkości statku, po czym linkę z pływakim wyciąga się z wody i po wysuszeniu nawija się z powrotem na rolkę.

Ponieważ wiadoma nam jest wielkość odstępów między węzłami oraz ich ilość, jaka przeszła za burtę w ciągu określonego przez klepsydrę czasu, możemy z łatwością obliczyć szybkość, z jaką postępowy ruch statku powodował odwijanie się linki logowej z rolki i uciekanie węzłów za burtę. Na tej podstawie możemy powiedzieć, że statek nasz w ciągu powyższego okresu czasu przeszedł odległość, równą długości linki logowej pomiędzy zerowym a ostatnim zaobserwowanym węzłem kolejnym. Stąd już łatwo obliczyć i szybkość samego statku.

Jeżeli naprzykład po upływie 15 sekund przeszło za burtę 5 kolejnych węzłów (nie licząc zerowego), wplecionych do linki w odstępach 6-metrowych, to z prostego obliczenia 5×6 możemy powiedzieć, że szybkość statku wynosi 30 metrów na 15 sekund, czyli 120 metrów na minutę itd.

Wobec tego, że jesteśmy przyzwyczajeni do określania szybkości komunikacyjnej w jednostkach miary liniowej na godzinę, a taką miarą liniową dla żeglugi jest mila morska, której długość w zaokrąglonej liczbie wynosi 1.852 metry, przeto możemy tak dobrać wielkości odstępów między węzłami linki logowej, aby ilość tych węzłów, jaka przejdzie za burtę w ciągu krótkiego okresu posiadanej klepsydry na statku, odpowiadała, po przeliczeniu na okres 1 godziny, takiej samej ilości mil morskich.

Tak na przykład: dla klepsydry 15-sekundowej odstęp pomiędzy węzłami powinny być — 7,7 m, wtedy 5-ciowęzłowa szybkość z poprzedniego przykładu wyrazi się jako 38,5 m na 15 sekund, czyli 154 m na 1 minutę, co wynosi $154 \times 60 = 9.240$ metrów na godzinę. Dalej, jeżeli podzielimy 9.240 przez 1.852, otrzymamy w przybliżeniu 5 mil morskich na godzinę.

Dla klepsydry 30-sekundowej należy oczywiście dwukrotnie zwiększyć odstęp między węzłami, a mianowicie do 15,4 m, wówczas stosunek szybkości węzłowej do mil morskich na godzinę zostanie ten sam, co poprzednio, a mianowicie szybkość 5 węzłów równać się będzie: $15,4 \times 5 = 77$ m na 30 sekund, czyli 154 m na minutę, a więc $154 \times 60 = 9.240$ m na godzinę, co — jak już wiemy — wynosi $9.240 : 1.852 = 5$ mil morskich na godzinę.

Opisany sposób pomiaru szybkości statku w węzłach, za pomocą logu ręcznego, jest możliwy jedynie na statkach o wolnym biegu (do kilku mil morskich na godzinę) i był powszechnie stosowany w okresie rozwoju statków żaglowych. Obecnie już prawie wszędzie wychodzi z użytku. Pozostała jedynie tradycja określania szybkości w węzłach,

co jest równoznaczne z szybkością, wyrażoną w milach morskich na godzinę.

Logi współczesne oparte są na zupełnie innych zasadach i działają przez cały czas ruchu statku, wskazując dla każdego momentu szybkość statku od razu w milach morskich na godzinę, oraz odległość, przebytą przez statek w tych samych jednostkach miary liniowej.

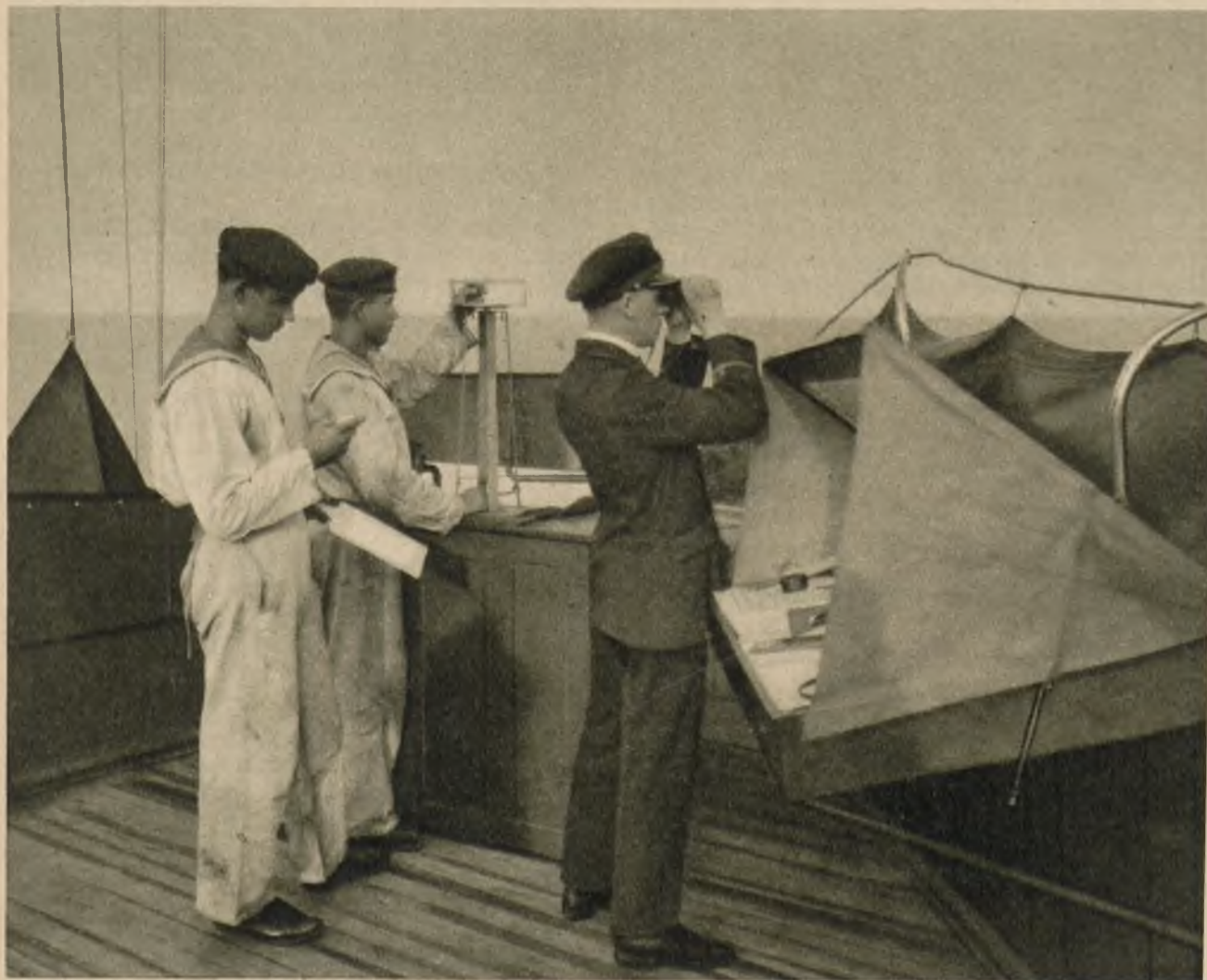
Na podstawie powyższego powinno być jasne, że określanie szybkości statków w węzłach na godzinę jest błędem, a z punktu widzenia morskiego — zupełnie niedopuszczalne.

Zachodzi więc pytanie, jak ostatecznie należy mówić lub pisać o szybkości statków i okrętów?

Odpowiedź na to jest taka: jeżeli chcemy wyrazić szybkość w węzłach, to nie należy wówczas dodawać słów: na godzinę, — gdy zaś w milach morskich, wówczas należy dodać jeszcze: na godzinę.

Na przykład mówi się: statek „Lech“ rozwija szybkość 15 węzłów (ale nie 15 węzłów na godzinę) — lub też: statek „Lech“ rozwija szybkość 15 Mm na godzinę. Skrót dla mil morskich przyjęty jest w postaci Mm, dla odróżnienia od mm = milimetrów.

Inż. J. WOŹNICKI



Na pokładzie kanonierki O.R.P. „Piłsudski“

NA „DZIEŃ POLAKA ZZA GRANICY”

Z radością skonstatować musimy fakt poszerzenia się frontu pracy narodowej na odcinku Polonii Zagranicznej. Od roku już bowiem rozpoczęło działalność Towarzystwo Pomocy Polonii Zagranicznej. Towarzystwo to od początku swego powstania pozostaje w stosunkach z Ligą Morską i Kolonialną.

Przez fakt powołania do życia Towarzystwa Pomocy Polonii Zagranicznej, została wypełniona ostatnia luka, istniejąca na tym froncie pracy.

Od zakończenia plebiscytu na Górnym Śląsku, pierwszy do pracy i walki na rzecz najważniejszego odcinka Polonii Zagranicznej, tj. mniejszości polskiej w Niemczech, stanął Związek Obrony Kresów Zachodnich (obecnie Polski Zw. Zachodni). Następnym etapem pracy w roku 1929, poprzez utworzony wcześniej Związek Mniejszości Polskich w Europie, było powołanie do życia Światowego Związku Polaków zza Granicy. Związek ten zdołał złączyć z sobą, dzięki centralnym organizacjom terenowym, 8-milionową rzeszę Polaków zza granicy, skupionych w 30-tu ośrodkach, we wszystkich częściach świata.

W międzyczasie, między jednym a drugim zjazdem Polaków zza granicy, w 25-lecie obchodu walki o szkołę polską (1930 r.), wypowiedziana zaborcom w zaborze pruskim (1906 r.) i w zaborze rosyjskim (1905 r.), został przez uczestników tej walki powołany do życia Fundusz Szkolnictwa Polskiego za Granicą. Miał on za zadanie stać się skarbnicą, która zasila szkolnictwo polskie poza obrębem Rzeczypospolitej. Pod względem organizacyjnym Fundusz związany został zarówno ze Światowym Związkiem Polaków zza Granicy, jak i z Polskim Związkiem Zachodnim. Fundusz, od r. 1930, przeprowadza od 5-ciu lat zbiórki na rzecz szkolnictwa polskiego za granicą. Dziś Fundusz Szkolnictwa Polskiego jest już organizacją milionową. Światowy Związek Polaków zza Granicy jest jednak tylko organizacją Polaków spoza kraju. Społeczeństwo polskie krajowe wciągnięte jest bezpośrednio do współpracy na rzecz Polonii Zagranicznej tylko na odcinku niemieckim. Fundusz Szkolnictwa Polskiego za Granicą zaś, organizując doroczne zbiórki, musiał rokrocznie wciągać do współpracy i ad hoc organizować społeczeństwo tylko pod kątem widzenia ofiary finansowej. Zrodziła się więc widoczna konieczność wypełnienia ostatniej luki, a mianowicie powołania do życia organizacji, któraby skupiała społeczeństwo w kraju na rzecz pomocy materialnej i moralnej dla Polonii Zagranicznej, pozostawiając na wyłącznej pieczy Polskiego Związku Zachodniego sprawę mniejszości polskiej w Niemczech.

Towarzystwo Pomocy Polonii Zagranicznej ma stać się krajowym fundamentem dla Światowego Związku Polaków zza Granicy i Funduszu Szkolnictwa Polskiego za Granicą. Ma ono za zadanie uświadomienie społeczeństwa o wadze 8-milionowej rzeszy Polaków zza granicy, rzeszy, która urosła do znaczenia „V-jej dzielnicy Polski”. Zadaniem

Towarzystwa ma być celowe zorganizowanie opinii społecznej w tej dziedzinie oraz zorganizowanie moralnej i materialnej pomocy.

Pomoc ta, jak dotychczas, ma płynąć przez Światowy Związek Polaków zza Granicy i Fundusz Szkolnictwa.

Celem wyjścia na szerszą widownię, po okresie wstępnych przygotowań, Towarzystwo Pomocy Polonii Zagranicznej organizuje 24 stycznia 1937 r. po raz pierwszy „Dzień Polaka zza Granicy”. W całym kraju dzień ten z jednej strony ma być dniem kulminacyjnej propagandy na rzecz zbiórki na szkolnictwo, która, jak zwykle, trwać będzie od 15 stycznia do 15 lutego, z drugiej zaś ma agitować za masowym wstępowaniem w szeregi Towarzystwa Pomocy Polonii Zagranicznej.

Od początku swego istnienia Rada Organizacyjna Polaków zza Granicy, a później Światowy Związek Polaków zza Granicy, Fundusz Szkolnictwa Polskiego za Granicą, wreszcie Towarzystwo Pomocy Polonii Zagranicznej, posiadały zawsze związki ścisłej współpracy z Ligą Morską i Kolonialną. Przypominamy, że zawsze organizacja Ligi Morskiej i Kolonialnej nie tylko mocno podkreślała swój stosunek do zagadnienia Polonii Zagranicznej, ale występowała z czynną współpracą i pomocą. Piąty dzień II-go Zjazdu Polaków zza Granicy, odbywający się w Gdyni w sierpniu w 1934 r., był organizowany przez Ligę, która występowała wówczas w charakterze gospodarza. Pamiętamy wszyscy ówczesne przemówienie zmarłego naszego prezesa, gen. dyw. G. Orlicz - Dreszera. Powszechnie znana jest działalność gen. Orlicz - Dreszera na terenie Stanów Zjednoczonych. Wiceprezes naszej organizacji, Edmund Kłopotowski, zmarły w lutym 1936 r., od czasów założenia Funduszu Szkolnictwa Polskiego za Granicą, aż do ostatnich chwil swego życia — był skarbnikiem tej organizacji. Wielokrotnie Liga Morska i Kolonialna przychodziła z pomocą Polonii Zagranicznej we wszystkich dostępnych jej dziedzinach. W programie Ligi Morskiej i Kolonialnej na rzecz wielkich perspektyw morskich Rzeczypospolitej, zawsze używany był argument, że polska bandera wojenna i polska bandera handlowa są istotnymi, bo materialnymi łącznikami macierzy z ośrodkami Polonii Zagranicznej. Hasło tzw. patriotyzmu gospodarczego, które przyjął i uznał za swoje Światowy Związek Polaków zza Granicy, było hasłem Ligi Morskiej i Kolonialnej, rzuconym przez gen. Orlicz - Dreszera. Tak samo i organizacje Polonii Zagranicznej w coraz mocniejszy sposób podkreślają łączność ze społeczeństwem polskim w dziedzinie naszych aspiracji morskich.

I tym razem, w nadchodzącym „Dniu Polaka zza Granicy” i w miesiącach zbiórki, Liga Morska i Kolonialna w Warszawie i w Okręgach — da Towarzystwu nie tylko całkowite poparcie moralne, ale i czynną pomoc organizacyjną.

WŁADYSŁAW LESZCZYC





Morze znamy przeważnie z letnich dni wakacyjnych. Jakże jednak piękny jest zimowy krajobraz Bałtyku!



Na „Kościszce” z polską wyprawą w Andy

Sucha, spalona ziemia, żar słońca, odbarwiający błękit mórz południowych i nadający mu leniwy odcień oliwek, — dalekie miasto, przylepione płasko do lądu, jaskrawy pałac gubernatora, port pasażerski — i wreszcie port węglowy: czarne, zapylone moło i, naładowane po brzegi miałkim paliwem, galary, z których murzyni — od sadzy czarniejsi jeszcze, niż zwykle — wykrzykują gardłowo swą powolną pracę. Oto wjazd do Dakaru, pierwszy etap podróży z Polski do Andów.

Daleka jest nasza droga do Andów. Od Warszawy dzieli ją porty Polski, Senegalu i Brazylii, miasta i prerie Argentyny, wyżynne bolsony i wawozy andyjskiego podgórze i wreszcie kamienista pustynia górską — puna. Poza nią już ścielą się lśniące śniegiem lodowce andyjskich masywów...

Wysoko na niebie poruszała się Wielka Niedźwiedzica, gdy odbijaliśmy od brzegów Europy, — wysoko na niebie rozpiął swe ramiona Krzyż Południa, gdy mamy wyruszyć na naszą walkę z nieznanymi górami. Ale teraz trwa jeszcze pierwszy etap podróży, 21 dni morza i oceanu.

Wstyd wyznać: nie znałem Gdyni od 1922 roku. Małe osiedle kąpielowe pachniało wówczas Zakopanem z czasów doktora Chałubińskiego, a morze łagodnie obmywało — tu strome, tam płaskie brzegi spokojnej zatoki — takie same, jak za czasów Smętka. A teraz?

...Szerokie ulice przecinają bulwarowe aleje. Ujęte w karby morze dymi portem. Kapitanat, nabrzeża — słowa z powieści morskich — nabierają nowej, polskiej treści. Odjeżdżamy na transatlantyku, który żegna Gdynię polskim hymnem narodowym. Więc już chyba nie żałuję, że przez 14 lat nie dane mi było oglądać Gdyni i że opanowanie

polskiego morza ujrzałem już nie w stadium tworzenia, ale od razu żywe i wspaniałe.

Dakar, Senegal, egzotyzm ras murzyńskich, których nie umiemy rozróżnić; Francuzi z „Campany” czują się, jak u siebie w domu; to rok 1933, podróż pierwszej polskiej wyprawy w Andy. Na obcych statkach jechali wówczas nasi koledzy na zdobycie nieznanych szczytów w Cordillera de la Ramada. A dziś w Dakarze kolonialni Francuzi salutują polski hymn. I gdy na pokładzie „Kościszki” wita się w senegalskim porcie kapitanowie „Kościszki” i „Pułaskiego”, wzrasta poczucie wielkości tej drogi, którą przebyliśmy i przebywamy.

Niegdyś Rogoziński, samotny pionier polskiej idei kolonialnej, płynął pod banderą Syreny na afrykańskie morza w poszukiwaniu dla gnębioną pod zaborami Polski wolnych, a nieznaną krain. W kraju okrzyczano go wtedy za wariata... Dziś na brzegu tej Afryki, z której Rogoziński, wiedziony genialną intuicją, chciał część dla Polski zachować, spotykają się dwa polskie statki dalekiego mórz i płynię na „Kościszce”, pod polską już banderą, druga polska wyprawa w Andy, nasz nowy wkład w podbój przez człowieka ziem nieznaną. I gdy Rogozińskiego musiał finansować prywatny mecenas — dziś wyprawę w Andy, w zrozumieniu jej celów, poparło polskie społeczeństwo.

Nie skłonny do entuzjazmu, patrzący z zazdrością, że innych jest jeszcze (...i będzie) na morzu o tyle więcej i na tyłu większych statkach — jakże się jednak nie mam wzruszyć przebytą drogą — ja szczur lądowy, który, jako człowiek gór, potrafi jednak zrozumieć wartość opanowywania żywiołu. Wytarte szablony słów są zbędne wobec faktu, że „Kościszko” odbywa swój pierwszy rejs do Ame-

ryki Południowej i wiezie na pokładzie polską wyprawę w najwyższe, nieznane góry amerykańskie.

Gdy przekraczamy równik, polską oracją wita Neptun „Kościszkę” i jego kapitana, a zamaszyste wiersze przypominają polskie tradycje równikowe. Tradycje są jeszcze młode, ale niebawem będą i śmielsze, i bogatsze. A już polsko - marynarski temperament bije swym rozmachem chrzest równikowy z „Campany”.

„Kościszka” wiezie emigrantów do Argentyny, Parany i Paragwaju, innych pasażerów do Rio de Janeiro i do Buenos Aires, towary do Brazylii i Argentyny. Prof. Bujwid jedzie z Krakowa na kongres esperantystów, ksiądz Marciniak wraca do swej parafii w Minas Geraes, Profesor wykłada o chorobach tropikalnych, ksiądz odprawia msze, a inż. Osiecki, członek wyprawy, demonstruje przygody i fotografie z poprzedniej wyprawy w Andy, w której również brał udział. Inni też rozwijają rozliczne talenty, każdy w swoim zakresie. Mijamy strefy, klimaty i cudowne dni pod niebem mórzu południowych. Polskie wyprawy alpinistyczne mają budżet skromny, obliczony jak najoszczędniej, to też, jeśli korzystamy teraz ze wszystkich wygod „Kościszki”, zawdzięczamy to życzliwości „Linii Gdynia - Ameryka”, która udzieliła nam jak najdalej sięgających zniżek, rozwiązujących praktycznie problem długiej podróży na antypody.

Rojno i gwarno jest na niższych pokładach, wśród emigrantów. Podróż „Kościszka” zostanie w ich pamięci jako najlepsze dni wędrówek. Dziękują gorąco za opiekę i wygodę, niedostępne na lądzie, a osobno i samorzutnie śpiewa kapitanowi i załodze mnohaja lita grupa ukraińska.

Rozleniwiamy się, tykamy lody i owoce, mijamy zwrotniki, równik, morza tropikalne — bez upałów i burz. Dopiero od Rio de Janeiro obraz ulega zmianie. Omal codziennie zawijamy do nowego portu, wrażenia poczynają się tłoczyć jedne przez drugie — Argentyna już blisko.

Zarówno w Rio de Janeiro, jak w Santos i Buenos Aires, jesteśmy świadkami serdecznego powitania „Kościszki” przez miejscowe czynniki społeczne i przedstawicieli polskich kolonii. W Rio de Janeiro wiceprezydent miasta w kwiecistym przemówieniu podkreśla radość Brazylii z nawiązywania coraz bliższych stosunków z Polską. W Rio i w Buenos Aires stwierdzamy pełne zrozumienie polskiego wysiłku i uznanie dla naszej marynarki. Pogląd ten potwierdza żywe zainteresowanie prasy południowoamerykańskiej „Linia Gdynia - Ameryka” i rejsem „Kościszki”. Polski statek w dalekich portach to nie tylko najlepsza propaganda, ale i czyn ekonomiczny.

Ostatni raz udzielamy wywiadów miejscowym reporterom. „Kościszka” przybił już do molo pasażerskiego w Buenos Aires. Za chwilę wysiadziemy na ląd, na którym wznoszą się „nasze” góry. Ostatni uścisk dłoni z kapitanem Pacewiczem i wszystkimi oficerami, którym zawdzięczamy pomyślną podróż i nadzwyczaj miłe nastroje towarzyskie. Fakt podróży pod komendą kapitana Pacewicza uważamy zresztą za wyjątkowo pomyśl-

na... wróżbę. Wiózł on przecież już trzy lata temu naszych kolegów andyjskich z Gdyni do Londynu, jako kapitan „Premiera”. Polscy alpinści nawiązali z nim wówczas węzły serdecznej znajomości, które my staraliśmy się jak najbardziej zacieśnić.

Wysiadamy na ląd i natychmiast rozpoczynają się dla nas sprawy „górskie”. Ale chociaż tam, w górach, jest nasz cel właściwy, żegnamy z westchnieniem dnię, spędzone na morzu. Polska podróż do antypodów pozostawiła wrażenie niezatarte.

J. A. SZCZEPAŃSKI



Uczestnicy drugiej polskiej wyprawy w Andy na pokładzie s/s „Kościszka” — w drodze do Ameryki Poł.



Karawana polskiej wyprawy w 1934 r. na „ziemię nieznaną”.



Widok ze zboczy najwyższego szczytu Ameryki, Aconcagua (7035 m) na grupę Cordillera de la Ramada



S/S

... Stali teraz wokół stołu niezdecydowanie

„Weltawa” sunęła spokojnie po zlekka wzburzonym morzu, przewalając się leniwie z burty na burtę i powoli, lecz uporczywie prując wody Bałtyku. Do godziny siódmej wszystko było w porządku. O siódmej wpadła w mgłę, która gęstniała coraz bardziej i bardziej, tak, że pierwszy oficer Gruszecki, który miał wachtę na mostku, mruknął pod nosem i powiedział do siebie: „Akurat diabli nadali taki czas”. O ósmej mgła stała się tak gęsta, że z mostku z trudem zaledwie można było dojrzeć marynarza „na oku”, i trzeci oficer Biedrzyk, który objął właśnie drugą wachtę, od razu posłał dwóch ludzi na dziób, jak zwykle w taką pogodę. Kapitan Dubny, ubrany w długi, nieprzemakalny płaszcz, wgramolił się na mostek i wprawnym okiem ocenił całą sytuację.

W kubryku s/s „Weltawy” ludzie ze zluzowanej wachty przygotowywali się do wieczery wigilijnej. Z kufrów i worków powyciągano „ładowe” ubrania, które leżały teraz porozrzucane na kojach, czekając na wypełnienie swej odświętnej roli. Bosman Baryła, o trzech mięsistych podbródkach i twarzy jak kotwiczna wincza, stał przed lustrem, zawieszonym na drzewczkach szafki i, rozstawiając nogi, golił się jak na ślub. Na ławce siedział cieśla Pokorny, wąsaty marynarz jeszcze z dawnej rosyjskiej floty ochotniczej, i starając się wtłoczyć olbrzymią stopę w ciasny lakierowany półbucik, mówił: „Nu woł, a ten prikaszczyk w Gdańsku mówił, znaczy, że są

w sam raz” — i potem, sapiąc ciężko, jakby z westchnieniem: — „A ja, durny, jemu i wierzył”. — Maly, ruchliwy Chylicki, młodszy marynarz, o czarnych wąsikach i żywych biegających oczach, wysypał trochę talku na dłoń i potarł twarz, a potem ukradkiem prysnął kilka kropli kolońskiej wody na nowy garnitur. Ktoś mówił: — „A ja już czwarty rok spędzam święta na łajbie” — a ktoś inny wołał niecierpliwie: „Krawat! Gdzie jest mój krawat, do ciężkiej cholery?”

W mesie dziobaty Wardyga, ubrany w granatowy garnitur, który leżał na nim jak worek, dawał ostatnie instrukcje:

— Gdzieście, łachudry, choinkę postawili? — krzyczał na dwóch chłopaków, którzy uwijali się po mesie. — Cóż to wazonik, czy co, że w rogu ma stać. Na stół ją, o, tak!

Malutka choinka znalazła się na stole, przystrojona wycinankami z cynfolii, ozdobiona płatkami bawełny, które miały udawać śnieg, i dużą gwiazdą, wyciętą z kartonu i pomalowaną na złoty kolor.

Mesa świeciła się jak lustro — nie darmo chłopcy pracowali nad nią od samego rana — a stół był nakryty czystą jak śnieg serwetą, na której stały istne cuda i cudenka: i sałaty, i winegret, i śledź w oliwie, i marynaty, i nawet butelka czystej luksusowej — wykwinna gastronomia, dzieło rąk pomysłowego Apolonia Zielonki, najlepszego kucharza w całej polskiej flocie.

O godzinie dziewiętej cała wachta z bosmanem na czele udała się do mesy, a dziobaty Wardyga, który pełnił funkcję mistrza ceremonii, stojąc w drzwiach zapraszał wszystkich do środka: „No włączta, chłopcy — rzekł ochryple. — Trzeba za czynać”.

Bosman Baryła, przesadzając grubo nogi przez wysoki próg, wszedł pierwszy, ubrany w odświętne szaty, z twarzą, na której, pomimo grubych i trochę pogmatwanych rysów, widniał cień dostojności. Za bosmanem wszedł wąsaty Pokorny, niezgrabnie stawiając nogi, obute w przyciasne lakierki, które zdawały się trzeszczeć w szwach przy każdym stągnięciu. Za Pokornym młody Chylicki wsunął się do mesy, rozczuchując wokół siebie zapach kolońskiej wody, za nim zaś trzech czy czterech innych marynarzy; wszyscy w nowych, granatowych ubraniach, wymiętych i leżących niezgrabnie na ich grubych, kościstych kształtach.

Stali teraz wokół stołu trochę niezdecydowanie, jakby onieśmieleni i zmieszani odświętnym wyglądem mesy, a może i uroczyścią chwili.

Wardyga, jako mistrz ceremonii, odkorkował butelkę i nalał ognisty płyn do kieliszków. Oczy bosmana zaiskrzyły się na chwilę, a Chylicki zatarł ręce, tak jakby mu było strasznie zimno. Wydatna, czerwona grdyka Pokornego chodziła do góry i na dół; było widać, że łyka ślinę.

Po chwili już wszyscy trzymali kieliszki w ręku i Wardyga miał wy-

głosić nawet odpowiednie przemówienie, gdy bosman, jakby przypominając coś sobie, powiedział nagle:

— No, a... eh... z tym... to niby tak będzie?

Wszyscy spojrzeli na bosmana.

— Niby... z czym? — spytał Pokorny.

— No... eh... to, co wiecie... eh... co niby zawsze... tego...

Wardyga, jako mistrz ceremonii, od razu zrozumiał, o co chodzi, wyszedł więc z mesy i po chwili zjawił się ponownie, niosąc biały opłatek.

Wszyscy postawili nie wypite kieliszki na stole.

Pokorny, trzymając kawałek opłatka w dużej, czerwonej ręce, zbliżył się nieśmiało do swego największego wroga, Antoniego Wardygi, i wyciągając rękę niezgrabnym ruchem, powiedział:

— Tak ty, Wardyga, już mnie lichem nie pominaj, że ja tobie na „Bałtyku” w mordę dał. To nie ze złości, tylko z pijaństwa taka rzecz

wyszła. Ja w samej rzeczy, to nigdy do ciebie złości nie miał, golubczyk...

Okazało się, że i Wardyga już od dawna myślał, jakby tę rzecz załagodzić, i gdy obaj podali sobie ręce i zaczęli łamać się opłatkiem, grubo bosman Baryła, widząc tę scenę, bardzo zakłopotany i skonfundowany, podszedł do Chylickiego i plącząc się i jękając, jak zwykle w niezręcznych sytuacjach, powiedział:

— Wy... eh, Chylicki tego... jakby to powiedzieć... ja tam was któregoś dnia zrugalem, ale to tylko... tak... po służbie więcej... bo to... eh... widzicie... to już taka moja robota jest... eh...

Lecz bosman nie dokończył, bo Chylicki od razu podał dłoń i wszystko dawne poszło w zapomnienie, rozplynęło się w przyjaznych uśmiechach, a marynarze wyciągnęli już ręce po kieliszki, które stały na stole, bo wszyscy chcieli przystąpić do wieczerzy jak najprędzej.



„rzucił linę za burty

Bosman Baryła też podszedł do stołu, sięgając po szklanę, lecz szklanka całkiem niespodziewanie usunęła mu się spod rąk, stół przechylił się pod wariackim kątem, a szkło zaczęło walić się z brzękiem na podłogę, jakby zgarniane niewidzialną ręką. Z lewej burty rozległ się ogluszający łomot. Zgrzyt stali o stal rozdarł powietrze. Trzask łamanego drzewa, suchy i złowieszczy, jakby maszty waliły się na pokład, dał się słyszeć u góry. Kadłub „Weltawy” zadrżał od nagłego wstrząsu. Bosman Baryła zachwiał się śmiesznie na grubych nogach, potoczył się po podłodze i rymsnął głową o drzwi mesy. Chylicki wpadł na niego, krzycząc przeraźliwie: „O Jezu! co to?!... co to?!...” a Pokorny, który grzmotnął się o kant stołu i padł na ławę, huknął: „Stul pysk, psia krew!”.

Krzyki od strony pokładu, pomieszane z tupotem nóg, dzwonki telegrafu maszynowego i przejmujące wycie okrętowej syreny, która nie milkła ani na chwilę, doszły ich uszu. Ktoś, widocznie na dziobie, krzyczał cienkim, nerwowym głosem: „Linę! Dawaj linę!” — i potem „O rety — wszystko luz! — zgniecie ich na miazgę, chłopaki!”.

Bosman Baryła, mimo swej tuszy, pierwszy poderwał się na nogi. Wypadł na korytarz i klnąc, na czym świat stoi, biegł na pokład. Jakiś marynarz na pokładzie wpadł na niego, krzycząc coś, lecz Baryła silnym ruchem ręki odepchnął go na bok. Dysząc ciężko, podbiegł do lewej burty, wskoczył na pacholek i wychylił się do połowy, patrząc na dół. Tuż pod sobą ujrzał kadłub nie dużego szkunera, załadowanego drzewem, a na jego rufie, pod kupą złamanych gaffli, porwanych żagli i splątanych lin, rozlegały się przeraźliwe krzyki kogoś z członków załogi, najwidoczniej sternika, na którego runęło to wszystko.

Fokmaszt szkunera był złamany na dwie części: statki zderzyły się we mgłę przednimi stewami, a szok zderzenia złamał fokmaszt, który, padając, zawadził o gaffe i bum grotżagla, ciągnąc je za sobą na rufę.

Szkuner, zatoczywszy się od siły zderzenia, pochylił się na prawą burty, a ładunek pokładowy — długie bale drewna — zerwał swoim ciężarem łańcuchy i liny, i ześlizgnął się po stromo pochyłonym pokładzie. Lewa burta „Weltawy” ociera-

ła się teraz o prawą burtę szkunera, gdyż „Weltawa“, mimo cofniętych maszyn, parla jeszcze naprzód.

Baryła ryknął tubalnym głosem na ludzi ze swojej wachty: „Wardyga! Pokornyl Chylicki! Dominiuk!“ — i drżącą ręką wskazał na rufę. Popędził w stronę rufy co tchu, wspinając się z zadziwiającą zręcznością po schodniach, prowadzących na pokład szalupowy. Na lewej burcie z gorączkowym pośpiechem wyciągnął przy łodzi ratunkowej zwój lin, fał od szluptalii, i rzucił linę za burtę.

Szkuner, ocierając się o burtę „Weltawy“, zbliżał się powoli, dryfując w stronę rufy. Znajdował się z nawietrznej strony i fale ciskały nim o stalową ścianę statku. Lina, rzucona przez Baryłę, uderzyła o rejling szkunera i spadła na jego pokład. Lecz na pokładzie nie było nikogo, oprócz nie widocznego sternika, który, leżąc pod kupą potłamanych sparsów i pogmatwanych lin, wrzeszczał w niebogłosy. Gdy Baryła rzucał za burtę koniec drugiej szluptalii, Pokorny, sycząc z bólu, w ciasnych lakierkach, podbiegł zdyszany do niego. Za Pokornym pędziła reszta pierwszej wachty, wszyscy w swoich najlepszych garniturach.

— Ładnie będę teraz wyglądał — mrucał Chylicki pod nosem, a Wardyga mówił: — Żeby choć o minutę później, to jużbym sobie kropnął jednego...

Pokorny wychylił się poza rejling i krzyknął: — Boże ty mój. Tak oni popalą się tam, te czuchońcy. Widzicie ten ogień, ha? — i gadał, krzywiąc się: — Oj, te buty, buty...

Nadbudówka, w której mieściła się kuchnia, była zdruzgotana przez zwalony fokmaszt. Czerwone, żarzące się węgle z płyty posypały się po pokładzie i gdzieś tam było widać języki ognia.

— Ludzie muszą być na rufie! — mówił bosman szybko, wskazując palcem na tył szkunera. — Pod tą kupą, o, tam!

Z mostku kapitan Dubny ryknął przez złożone dłonie: — Bosman i pierwsza wachta na szkuner!

— No, chłopcy — krzyknął Baryła — jazda!

Bosman zamocował linę, splunął na dłonie, uchwycił się za nią rękami i zsunął się, odbijając się nogami o czarny kadłub „Weltawy“. Zatrzymał się, zawieszony na linie, czekając aż szkuner uderzy o listwy po-



Szkuner ocierał się o burtę s/s „Weltawy“

szycia, i wykorzystawszy ten moment, zeskokczył na rejling żaglowca. Przez chwilę balansował na nim, starając się złapać równowagę, potem runął całym ciężarem na pokład szkunera.

Złapawszy linę, przewinął ją przez łańcuch, przytrzymujący ładunek pokładowy. Trzymając koniec, spojrział teraz do góry na Pokornego, który ze skrzywioną twarzą (buty uwieroty go w niemiłosierny sposób) zsuwał się po linie na dół. Wardyga na pokładzie pluł w dłonie i mówił: „Żeby choć sekundę później, no“ — a Chylicki zauważył: „ładnie żeś się wystroił na taką robotę, niema co chłopie“.

Gdy wąsaty Pokorny zsunął się na pokład szkunera, Baryła cisnął mu koniec liny, a sam popędził w stronę kambuza. Z rozwalonej płyty wydobywały się języki ognia i Baryła zaczął wylamywać strzaskane deski, ażeby dostać się do środka. Ktoś z „Weltawy“ rzucił wiadro na pokład szkunera. Bosman krzyknął: „Pokorny do mnie!“ Pokorny podał linę Wardydze, zgarnął wiadro z uwiązaną liną i rzuciwszy je za burtę, naczepnął wody. Potem, sycząc z bólu, w ciasnych lakierkach, pobiegł w stronę kambuza.

W pięć minut ogień był ugaszony. Bosman przywołał Chylickiego: „Weźcie linę od Wardygi“. — powiedział. — „Trzymajcie ją jak swoją dziewuchę i zważajcie na łajbę. „Stary“ rzuci manilę, żeby nas nie odniosło“. — i potem do reszty: „No, kumple, dalej!“

Bosman i reszta wachty podbiegli na rufę. Morze ciskało szkunerem o burtę „Weltawy“, rzucając ich na pokładzie jak małe piłki. Padali co

chwila, a Wardyga, trzymając się za usta, które rozkrwawił przy upadku na pokład, mrucał: „Żeby choć sekundę później, no!“

Wdrapali się po schodniach na zawalony szczątkami pokład rufy. Wyglądał jak koszmar. W gmatwaninie powyginanej stali, porwanych żagli, splątanych lin — nie wiadomo było w ogóle, od czego zacząć. Baryła nachylił się, stęknął i wyciągnął spod rozbitej szalupy nieprzytomnego marynarza. Miał spłaszczony nos, ranę na czole i skrwawione piersi. Położono go przy rejlingu i przywiązano linami, żeby nie stoczył się za burtę.

Bosman wlaź na kupę zmiętych, sztywnych żagli i wskazał ręką na pokład. Górna część fokmasztu, padając na rufę, zerwała gafel grota, który runął na niską nadbudówkę, przygniatając ją do pokładu i rozbijając schodnię. Ktoś na dole walił siekierą raz po raz; na pokładzie było słychać łomot zupełnie wyraźnie.

— Wyciągnąć ich stamtąd! — krzyknął Baryła. — To pudło nie utrzyma się długo.

W tej chwili na dziobie rozległ się krzyk. Wszystkie głowy zwróciły się w tamtą stronę. Silna fala odbiła się o burtę „Weltawy“, odnosząc szkuner od statku na kilka metrów. Lina pękła i Chylicki zamachał rękami, krzycząc na cały głos: — „Poooszła! poooszła!“ — Bosman zaklął, odwrócił się i wyciągnął blok ze splątanymi linami z kupy pogmatwanego takielunku.

— Czego stoicie jak durnie?! — krzyknął na ludzi. — Oczyście to wszystko. Pokorny, załóżcie talię, żeby podnieść fokmaszt. Rozpruć

żagiel! Kto ma nóż? O, tu! Ru-
szajcie się, do diabła!

Szkuner wpadł w koryto między
falami i zaczął tarzać się ciężko,
odpływając poza rufę „Weltawy”.
Wachta zabrała się do roboty. Lodo-
wate strugi wody co chwila wpada-
ły na pokład, moczając ludzi do kości.
Pracowali nad górną częścią fok
masztu — długim, grubym kawałem
sosny, który leżał na splaszczonej
nadbudówce i zagradzał wejście.

Jakiś młodzieniec, o czerwonym
nosie i kręconych włosach, mały
i ruchliwy, wyskoczył skądś i trzy-
mając błyszczący nóż w rękę, knął
po fińsku: „Satana perkale!”, posy-
łając widocznie statki parowe i ich
załogi do wszystkich diabłów.

Wachta, wzmocniona przez do-
datkowego marynarza, pracowała
w pocie czoła. Najgorsze były liny
i stalówki; te najtrudniej było roz-
plątać i odrzucić na bok. Gdy za-
łożono szlupalię, wachta zaczęła
pracować nad usunięciem długiego
topmasztu sponad przygniecionej
nadbudówki, ciągnąc za fal z całej
siły. Długi kawał sosny skrzypnął,
uniósł się na cal, może na dwa nad
nadbudówką.

—Trzymajcie, bo zgniecie nas jak

muchy! — krzyczał Wardyga. —
Czekajcie, aż pochyli się na burtę!
Teraz! I-hop!

Szkuner pochylił się. Ciągnęli z ca-
łych sił, wszyscy razem — od razu.
Kawał masztu, obladowany spląta-
nym takielunkiem, podniósł się na kil-
ka stóp; talia u góry ciągnęła na-
przód, a przechył szkunera kierował
podciągnięty maszt w stronę burty.

— Lego! — krzyknął bosman. — Pu-
ścili. Fal wyskoczył z rąk, a zdruzgo-
tany kawał sosny uderzył z głuchym
łomotem o pokład, przy rejlingu. Te-
raz już nie przeszkadzał im i mogli
dostać się do wnętrza kabiny.

Pracowali jeszcze z piętnaście mi-
nut, usuwając takielunek i ciężki, na-
mokły brezent żagla. Po piętnastu mi-
nutach z otworu w dachu kabiny wy-
sunęła się para grubych i mocnych
rąk a następnie ruda strzecha włosów
ponad szeroką, wykrzywioną ze zło-
ści twarzą. Wszyscy zrozumieli od
razu, że mają przed sobą kapitana
szkunera. Tu nie mogło być żadnej
pomyłki.

— Stand clear! — wrzasnął kapi-
tan po angielsku. — Na bok! — Kil-
koma uderzeniami siekiery poszerzył
otwór w daszku kabiny.



... ciągnęli z całych sił

— Trzech ludzi było na pokładzie.
Gdzie są? Czy wydobyliście ich? —
spytał.

— Wydobyliśmy dwóch — powie-
dział bosman i wskazał ręką na tył
rufy. — Trzeci jest tam. Hej, chłopaki,
wygrzebać go stamtąd!

Kapitan szkunera wydostał się
z otworu, rzucił wściekłym wzrokiem
na grot i potem odwrócił się nagle,
patrząc na szarą ścianę mgły, szuka-
jąc statku.

Po chwili splunął na pokład i za-
czął wołać: „Hej, tam na dole! Da-
wajcie ogień sygnałowej! Kainen —
zwrócił się do młodego człowieka o
czerwonym nosie: — leć na dziób!
Zobacz, ile robimy!”

Wardyga, Chylicki i trzech innych
marynarzy grzebali tymczasem jak
psy, starając się wydobyć sternika
spod kupy zwalonych żagli.

— Mam go! — krzyczał Wardy-
ga. — Jest tutaj! Jest! O rety! O obie
nogi ma połamane!

W tej chwili z bliska rozległ się
ryk okrętowej syreny. „Weltawa”
wynurzyła się z mgły, przewalając
się ciężko na fali i sunąc powoli
w stronę szkunera...



— Nu, wot — mówił Pokorny w ku-
bryku, ściągając z ulgą ciasne, znisz-
czone lakierki. — Gieroję, to my nie
gieroję, ale swoją drogą robotę to
my zrobili. — I następnie, rozcierając
olbrzymie stopy czerwonymi rękami,
dodał: — A temu prikaszcziku
w Gdańsku, znaczy, co mnie te bu-
ty sprzedał, to ja w mordę dam.

Chylicki patrzył na swój zniszczo-
ny garnitur i mówił:

— Buty głupstwo. Ot, patrz na ten
mój garnitur, Wańka. Dwieście zło-
tych zapłaciłem, a teraz jak dziesięć
dostanę, to będzie dobrze.

Bosman tłumaczył komuś: „Idzie-
my do Helsinek, no tak. Ten szkuner,
to wzięliśmy na hol. Co? Ach nie.
Nie zatonie, przecie to wszystko
drzewem jest naładowane, to skąd?”

W tej chwili drzwi kubryku się otwo-
rzyły i dziobaty Wardyga wsadził
swą głowę do środka.

— No, kumple — powiedział. —
Chodźta. Winegrety tam nasze i sa-
łaty to się wszystko potłukło, psia
kość, ale Zielonka drugą wigilię nam
tymczasem spreparował. No, chodź-
ta. Trzeba zaczynać!

Marynarze, w starych, poplamio-
nych drelichach, jeden po drugim wy-
chodzili z kubryku, kierując się w stro-
nę mesy, ażeby przystąpić do wigilij-
nej wieczerzy.



Szanghaj — łodzie chińskie,
załadowane towarami

SPRAWY KOLONIALNE

Prasa zagraniczna śledziła z wielkim zainteresowaniem manifestacje „Dni Kolonialnych”, które w listopadzie 1936 r. odbyły się w całej Polsce. Pisma francuskie, niemieckie, angielskie, włoskie — zamieściły szereg obszernych artykułów oraz notatek i wzmianek o przebiegu „Dni Kolonialnych” i o stale wzmagającym się w Polsce nateżeniu ruchu kolonialnego, jak również o kwestiach demograficznych i gospodarczych, z tym ruchem związanych. Nie będziemy tutaj wymieniać ogromnej listy tych pism, po przejrzeniu których można jednak stwierdzić na ogół obiektywny ton prasy niemieckiej, w przeciwieństwie do prasy angielskiej czy francuskiej, która zachowuje pewną rezerwę.

Spośród pism niemieckich wymienimy „Börsen Zeitung” z dn. 28.XI 36, które, po obszernym omówieniu polskich stosunków gospodarczych i ludnościowych, zmuszających Polskę do wysunięcia żądań kolonialnych, stwierdza w zakończeniu: „Polskie żądanie otrzymania własnych kolonii brzmi bardzo kategorycznie.

Również ze strony niemieckiej będzie zawsze na nowo podkreślane, że kwestia surowców należy do najpilniejszych kwestyj światowej polityki i że nowy podział obszarów kolonialnych nie jest tylko kwestią sprawiedliwości, lecz również koniecznością życiową dla państw przeludnionych i uprzemysłowionych”. „Motywy, których waga została ze strony polskiej tak mocno podkreślona, omówiliśmy tutaj tak obszernie, gdyż w swoich zasadniczych tezach udowadniają one również potrzeby kolonialne Niemiec”.

„Irish Independent” z dn. 25.XI 36 r., w związku z „Dniami Kolonialnymi”, pisze o wysuwanych przez Polskę żądaniach kolonialnych i podkreśla, że: „Jakkolwiek Polska nigdy nie miała kolonii, występuje ona o nie obecnie w ten sam sposób, jak i inne kraje”, a przecież, pisze ten sam dziennik, nie ma już kolonii do otrzymania — „Anglia i Francja podzieliły między siebie prawie wszystko, co było do wzięcia i nie okazują najmniejszej ochoty, aże-

by cośkolwiek z tego ostąpić innym narodom”.

Jeśli chodzi o prasę francuską, to omawiała ona z wielkim zainteresowaniem kwestię kolonialną Polski. Sprawa ta nie schodziła ze szpalt pism francuskich, to też dla omówienia tych wszystkich odgłosów można by poświęcić specjalny artykuł. Na tym miejscu ograniczymy się jednak do wymienienia chociażby tytułów tych wszystkich pism i podkreśleniu różnorodnych opinii, wypowiedzianych przy tej okazji.

Tak więc b. min. Lemery na łamach „Indépendent” dość krytycznie odnosi się do żądań kolonialnych Polski i obawia się, że wystąpienia te były przeprowadzone na rachunek Niemiec. Obawia się również, że obecny rząd francuski skłonny byłby może zbyt łatwo oddać swoje kolonie. Rzeczowy i przychylny ton cechuje artykuł w „Tribune des Nations”, w którym obszernie omówione są istotne potrzeby ludnościowe i gospodarcze, zmuszające Polskę do wysunięcia postulatu kolonialnego.

„Le Messin“ w wielkim artykule wstępnym wysuwa wprost tezę, że Francja winna pomóc Polsce w rozwiązaniu zagadnienia kolonialnego. „Populaire“, organ premiera Bluma, podkreśla, że Polsce przede wszystkim idzie o uzyskanie terenów kolonizacyjnych, a nie o mandat kolonialny — co miałyby wątpliwe szanse powodzenia. Podkreśla również możliwość pokojowego zadowolenia potrzeb Polski również i w zakresie surowców kolonialnych.

Poza wyżej omówionymi artykułami, znajdujemy ich jeszcze wielką ilość w takich pismach, jak: „Quinzaine Coloniale“, „Dépêche Coloniale“, „Echo de la Loire“, „Ere Nouvelle“, „Matin“, „Petit Journal“, „Semaine Coloniale“, „Courier Colonial“ itd.

„Ręka Hitlera w Afryce Południowej“. Pod tym tytułem ukazał się, w piśmie szwajcarskim „Le Droit du Peuple“ z dn. 16.XI 36 r., artykuł, omawiający enuncjacje, zamieszczone w n-rze 20 pisma „Wehrfront“, organie niemieckiego Ministerstwa Wojny.

Pismo to po raz pierwszy mówi otwarcie o projektach przymierza między Niemcami a Unią Południowo - Afrykańską, projekcie, który, jak mówi wspomniane pismo, jest już dyskutowany od jakiegoś czasu w kołach dyplomatycznych.

Kiedy kilka miesięcy temu, jak donosiliśmy na tym miejscu, p. O. Pirrow, Min. Wojny Unii Południowo - Afrykańskiej, przemawiał za zwróceniem Niemcom ich dawnych kolonii, można było zauważyć pewne porozumienie między tymi krajami. Obecnie, jak donosi „Le Droit du Peuple“, w Berlinie mówi się o tym, jakoby Hitler zaproponował Unii Południowo - Afrykańskiej podział między nią a Niemcami pewnych terytoriów — kosztem Wielkiej Brytanii.

Te projekty, dość fantastyczne — pisze wyżej wspomniane pismo — znajdują sensacyjne potwierdzenie w artykule pisma „Wehrfront“.

W związku z ewentualnymi dalszymi wystąpieniami Niemiec, które mogłyby postawić mocarstwa „posiadające“ wobec konieczności powzięcia zasadniczych decyzji w kwestiach kolonialnych, paryskie pismo „Paris Soir“ z dn. 25.XI 36 r. publikuje wywiad z francuskim Min. Kolonij, p. Moutet.

Min. Moutet oświadczył stanowczo, iż kwestia zwrotu Niemcom dawniejszych ich kolonij nie została dotychczas wcale wysunięta. Francja — powiedział minister — otrzymała od Ligi Narodów mandat do zarządzania częścią tych kolonij i pełnić będzie ten mandat, dopóki Liga Narodów darzyć ją będzie zaufaniem. Minister zaznaczył, że znajdujące się pod mandatem francuskim dawniejsze kolonie niemieckie rozwinęły się znacznie pod względem materialnym i duchowym. Podkreślił również, że pełnienie tego mandatu stanowi obowiązek, i że korzyści, jakie Francja stąd wyciąga — nie są wcale przywilejem.

Jak już donosiliśmy w poprzednim numerze „Morza“, Kongo Belgijskie otrzymało zezwolenie na wwóz do Polski pierwszego

kontyngentu kawy. Obecnie został przyznany nowy kontyngent w wysokości 500 q. Niezależnie od tego, w ciągu pierwszych 8-miu miesięcy 1936 r., Belgia otrzymała od Polski kontyngenty specjalne na 1894 q kakao.

Belgijski dziennik „Independance Belge“, przytaczając powyższe szczegóły, podkreśla, że jest to już pewien zakres interesów, który warto by rozszerzyć. Niewątpliwie przyczynią się do tego przyszłe Targi Poznańskie (2 — 9 maja 1937 r.), w których oficjalny udział weźmie Belgia wraz z Kongo. Przy tej okazji poruszona ma być podobno możliwość osiedlenia kolonistów polskich w niektórych częściach Katingi Belgijskiej. Sprawa tej przyjaznej kolonizacji byłaby poruszana najpierw na płaszczyźnie prywatnej, w łonie specjalnie zwołanego zebrania obydwóch stron podczas Targów Poznańskich.



Afryka Południowa — Rynek w Capetown

Możliwości nawiązania ściślejszych stosunków gospodarczych między Polską a Belgią i jej koloniami, były podkreślone również na zebraniu Giełdy Włókienniczej w Brukseli, na którym przemawiał Minister Kolonii, Rubbens, który, mówiąc o znaczeniu Konga dla Belgii, przytoczył szereg cyfr, stanowiących najwymowniejszą ilustrację jego wywodów. Stwierdził on, że w przedsięwzięciach kolonialnych inwestowano 11 miliardów fr. belg. W ciągu 26 lat, od 1909 do 1935 r., udział Konga w pokrywaniu zapotrzebowań surowcowych przemysłu belgijskiego wzrósł w stosunku od 1 do 27. Od 1918 do 1931 r. 27 towarzystw kolonialnych poświęciło przemysłowi belgijskiemu 2 i pół miliarda fr. belg. Kongo — podkreślił raz jeszcze min. Rubbens — posiada bogactwa wszelkiego rodzaju. Kryzys zapewne odbił się i tutaj, jak i we wszystkich innych krajach, lecz dzisiaj daje się zauważyć bardzo znaczne polepszenie.

W dalszych przemówieniach, dotyczących możliwości handlowych i gospodarczych Konga, zwrócono uwagę na znaczenie

rynku polskiego, z którym byłoby wskazane nawiązać bliskie stosunki.

Wystąpienia generała Goeringa w kwestii surowcowo - kolonialnej, których ostrze zostało wymierzone w kierunku Anglii, są w dalszym ciągu przedmiotem dyskusji opinii angielskiej. „Morning Post“ z dn. 18.XI 36 r., omawiając ostatnie przemówienie lorda Lugarda, znanego specjalisty zagadnień kolonialnych, podkreśla słabość ekonomicznej argumentacji Rzeszy w kwestiach kolonialnych. Słabość tej argumentacji polega przede wszystkim na tym, że Niemcy przed wojną sprowadzały ze swych kolonii zaledwie 3% ogółu importu surowców do Niemiec. Słabą również stroną argumentacji niemieckiej, usiłującej wykazać przeludnienie Rzeszy, jest nie docenienie przez Niemcy przedwojennego znaczenia osadnictwa w koloniach. Jak wiadomo, ilość Niemców, zamieszkałych w koloniach, przekraczała nieznacznie cyfrę Niemców, zamieszkałych przed wojną w Paryżu. Lord Lugard ocenia żądania niemieckie jako typowo prestiżowo-polityczne. Drugim argu-

mentem, przemawiającym za uzyskaniem przez Niemcy kolonii są w przeświadczeniu lorda Lugarda względy strategiczno-wojskowe

Na obchodzie 100-lecia istnienia Instytutu Badań Geograficznych dr. Schacht wygłosił wielką mowę o charakterze raczej politycznym niż gospodarczym. Co prawda — tematem mowy były sprawy demograficzno-żywnościowe po przeprowadzeniu jednak analizy porównawczej stosunków ludnościowych we Francji i w Niemczech, dr. Schacht przeszedł do kwestii kolonialnej. Polemizując z głosami angielskimi, twierdzącymi, że zwrot kolonii nie przyniesie Niemcom żadnego pożytku gdyż i poprzednio kolonie dawały Niemcom wyłącznie deficyty, dr. Schacht oświadcza, że stosunki zmieniły się i że gdyby obecnie Niemcy miały kolonie, ciągnęłyby z nich zyski. „Przyznanie Rzeszy kolonii — zakończył mówca — oto rostrzygnięcie wszystkich obecnych trudności“.

Prasa podchwyciła mowę prezesa Banku Rzeszy i podaje ją w bardzo obszernych streszczeniach z mocnymi tytułami.

ST. BOD,



Ceylon — przedmieście miasta Colombo

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ



Okrety włoskiej marynarki wojennej w Neapolu

Włochy. W październiku 1936 r. spuszczone na wodę kontrtorpedowiec „Josue Carducci” o wyporności 1675 ton. Spuszczone poprzednio dwa okręty tego typu odbęda wkrótce próby odbiorcze.

Rozbudowa floty włoskiej dotrzymuje kroku flocie francuskiej. Od 1918 roku ogólna ilość wybudowanych i przyjętych okrętów jest następująca (cyfry w nawiasach odnoszą się do Francji): 7 (7) krążowników z działami 203 mm, 12 (12) krążowników z działami 152 mm, 73 (72) kontrtorpedowców i torpedowców, 78 (81) łodzi podwodnych. Zaznaczyć jednak trzeba, że okręty włoskie mają na ogół znacznie mniejszą wyporność.

W dniu 26 listopada 1936 r. odbyła się w Neapolu wielka rewia floty włoskiej. Przeglądu dokonał król włoski i, bawiący z oficjalną wizytą, regent Węgier, admirał Horthy. W przeglądzie wzięła udział cała flota w sile około 100 okrętów.

Francja. W listopadzie 1936 r. spuszczone na wodę: łódź podwodna „Quessant” (1500 ton, działło 100 mm i 11 aparatów torpedowych) oraz superkontrtorpedowiec „Volta” (2900 ton, ponad 40 węzłów). Próby odbiorcze krążownika „La Galissonière” (7600 ton, 33 węzły, 9 dział 152 mm i 4 aparaty torpedowe) zostały ukończone i okręt odpłynął na Morze Śródziemne. Tego samego typu krążownik „Marseillaise” przystąpi w najbliższych tygodniach do prób odbiorczych.

Skreślono natomiast ze stanów floty i postanowiono sprzedać na szmelc następujące łodzie podwodne: „Carissan” i „Trinite-Schillemans” (ex-niemieckie „UB99” i „UB94”) po 570 ton z 1918 r.; „Daphne”, 720 ton z 1915 r., „Lagrange”, 940 ton z 1917 r. i „Nereïde”, 850 ton z 1914 r.

Program morski na rok 1937 obejmuje ogółem 47.000 ton okrętów: 1 krążownik typu zbliżonego do „La Galissonière”, 8000 ton, 2 kontrtorpedowce po 1850 t., 4 torpedowce po 1000 t., 3 łodzie podwodne po 1000 t. i 4 po 600 t., 2 kanonierki, 18 trawlerów i szereg mniejszych okrętów. Program ten nie zwiększy stanu floty, lecz pozwoli uzupełnić luki, powstałe przez wycofanie przestarzałych jednostek.

Niemcy. W dniu 21-go listopada 1936 r., w czasie ćwiczeń, przeprowadzonych w Zatoce Lubeckiej, zatonała łódź podwodna „U.18”, o wyporności 250 t. Katastrofa nastąpiła na skutek zderzenia z okrętem nawodnym, przy czym zginęło 8 członków załogi.

Niemcy posiadają obecnie 31 łodzi podwodnych, z tego 19 po 250 t., 6 po 500 t. i 6 po 750 t. Poza tym w budowie mają się znajdować znacznie większe jednostki.

Holandia. Rozpoczął kampanię czynną minowiec „Janvan - Brakel”, wybudowany w Flessingue. Jest on podobny do „Nautilus”, lecz ma nieco większe rozmiary: 955 ton, 15 węzłów, 2 działa 75 mm. W czasie pokoju oba te okrę-

ty zajmują się ochroną rybołówstwa.

Poza tym postanowiono rozpocząć budowę nowego okrętu szkolnego artyleryjskiego, który zastąpi stary krążownik „Gelderland” z 1898 roku. Nowy okręt będzie uzbrojony w działa 130 mm.

Anglia. W końcu listopada 1936 r. król Edward VIII dokonał inspekcji floty brytyjskiej, zebranej w porcie wojennym Portland. Król zwiedził szereg okrętów, wieczorem zaś był obecny na przyjęciu, urządzonym przez podoficerów i marynarzy eskadry, na pokładzie lotniskowca „Courageous”. Poza kilkoma osobami świty, oficerowie nie byli obecni na tym wieczorku.

Program morski na rok 1937 obejmuje następujące okręty: 2 pancerniki po 35.000 ton z działami 356 mm („King George V” i „Prince of Wales”, czas budowy 3 lata), 2 lotniskowce po 22.000 t. („Illustrious” i „Victorius”), 2 krążowniki po 9000 ton i 5 nowego typu po 5000 ton, 10 kontrtorpedowców po 1850 ton i 8 po 1450 ton, 1 podwodny stawiacz min, 4 łodzie podwodne po 650 ton i 3 nowego typu po 400 ton, oraz szereg kanonierek, trawlerów, awizo i innych jednostek pomocniczych.

Z początkiem przyszłego okresu budżetowego Anglia będzie miała w budowie 67 okrętów (wobec 45 w bieżącym okresie).

Wobec ponownego otwarcia arsenału w Rosyth i braku odpowiednich koszar, admiralicja zakupiła za kwotę 115.000 funtów transatlantyk „Majestic” (56.000 ton), przeznaczony na szmelc i przemianowała go na „Caledonia”. Na okręcie tym umieszczona została szkoła chłopców okrętowych. Nowe koszary i budynki służbowe będą gotowe dopiero za 3 lata.

W listopadzie 1936 r. spuszczone zostały na wodę kontrtorpedowce „Inglefield” i „Imogen” po 1350 ton, uzbrojone w 4 działa 120 mm (pozostałe tej serii zostaną spuszczone najdalej w styczniu 1937 r.), oraz awizo „Hebe”.

Z. S. R. R. Według pewnych, lecz nie potwierdzonych urzędowo wiadomości, komisariat marynarki opracował nowy program: rozbudowy floty i przystąpi

wkrótce do jego realizacji. Program ten obejmuje 2 pancerniki po 30.000 ton z działami 381 mm oraz 7 krążowników z działami 180 mm. O ile rozpoczęte pertraktacje doprowadzą do zawarcia traktatu morskiego z Anglią, opadnie zasłona, otaczająca tajemniczy rozwój sowieckich morskich sił zbrojnych.

Turcja. Flota turecka, pod naczelnym dowództwem admirała Szukri Okan, przybyła do La Vallette (Malta) z oficjalną wizytą. Jest to jej pierwsze zagraniczne wystąpienie od czasów wielkiej wojny. Jak wiadomo, flota ta rozwija się systematycznie; dotychczas wszystkie okręty były zamawiane za granicą (Włochy, Japonia), obecnie jednak istnieje projekt założenia własnej stoczni pod kierunkiem fachowym zakładów niemieckich Kruppa.

Stany Zjednoczone A. P. Zostały przyjęte i rozpoczęły kampanię czynną kontrtorpedowce „Reid“, „Flusser“, „Mahan“ i „Cumings“ po 1500 ton, uzbrojone w 5 dział 130 mm. Koszt budowy wyniósł około 2 milionów dolarów za sztukę. Obecnie w kampanii znajduje się ogółem 192 kontrtorpedowce i torpedowców, z czego zaledwie 10 w wieku poniżej 12 lat. W budowie natomiast jest ich 63.

Spuszczony został ostatnio lotniskowiec „Enterprise“ o wyporności 20.000 ton, rozpoczęty w 1934 roku. Okręt ten będzie mógł pomieścić 72 samoloty różnego typu (torpedowe, bombowe, wywiadowcze i myśliwskie).

Zamówiono ostatnio w stocznicach prywatnych 6 łodzi podwodnych i nadano im imiona „ryb agresywnych“: „Sargo“, „Squalus“, „Saury“, „Spearfish“, „Sculpin“ i „Swordfish“. Mają one być ukończone w 1938 r. i kosztować po 2.750.000 dolarów.

Opracowany został program odnowienia floty pomocniczej, rozłożony na 10-cio letni okres. Obejmuje on: 6 kanonierek po 2.000 t., 15 trawlerów po 1.000 t., 4 lotniskowce po 10.000 t., 3 okręty-bazy dla torpedowców po 10.000 t. i 1 dla łodzi podwodnych, 10.000 t., 3 transportowce wojenne i 2 okręty warsztatowe po 12.000 t. i wiele innych; ogółem 56 okrętów wyporności 221.000 t. Realizacja ta ma być rozpoczęta już w bieżącym okresie.

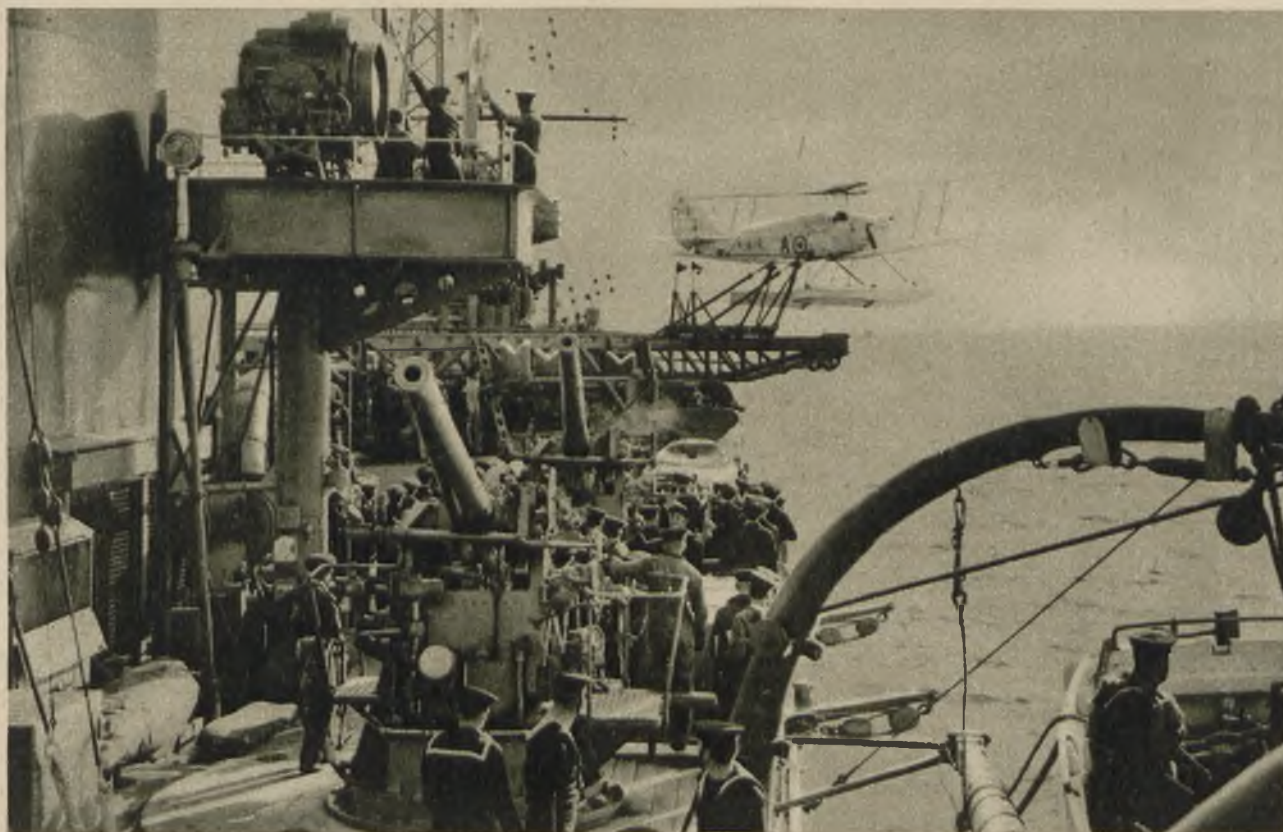
Dla ochrony życia i mienia obywateli amerykańskich, postanowiono stworzyć specjalny zespół, który będzie stale przebywał na

wodach europejskich. W skład jego wejdą: krążownik „Raleigh“ (z 1922 r., 7.000 ton, 12 dział 152 mm i 6 aparatów torpedowych, 2 samoloty), kontrtorpedowce „Kane“ i „Hatfield“ oraz awizo „Cayuga“.

Japonia. W końcu października 1936 r. spuszczono na wodę krążownik „Kumano“, czwarty i ostatni tej serii: 8.500 ton, 33 węzły 5 wież potrójnych 155 mm i 8 dział 127 mm przeciwlotniczych, 12 aparatów torpedowych 533 mm. Jak wiadomo, jest to uzbrojenie nad wyraz potężne, które okręty te stawia na czołowym miejscu w kategorii lekkich krążowników.

Po ukończeniu wielkich jesiennych manewrów, cesarz zaakreutował się na pancerniku „Hyuga“ i dokonał przeglądu floty. Następnie odbyła się wielka defilada, w której wzięło udział 108 okrętów o łącznej wyporności 600.000 ton.

Japonia posiada obecnie bardzo potężną eskadrę lotniskowców, w której skład wchodzi: „Hosho“ (7.500 ton, 26 maszyn), „Kaga“ (26.900 t., 60 maszyn), „Akagi“ (26.900 t., 50 maszyn), „Ryujo“ (7.100 t., 24 maszyny). Poza tym w budowie jest jeszcze 5 lotniskowców.



Moment wyrzelenia samolotu z katapulty krążownika „Neptun“ podczas manewrów floty brytyjskiej na morzu Północnym

Z AMERYKI POŁUDNIOWEJ

Jak donosi prasa polska w Brazylii, — wylądowano z jednego z okrętów brazylijskich w porcie Paranagua, w miesiącu październiku 1936 r., duży ładunek szyn kolejowych z Polski. Szyny te zamówiła dyrekcja kolejowa „Sao Paulo — Rio Grande“ i użyje je do torów kolejowych w Paranie. Ilość transportu starczy na zbudowanie toru, długości 60 kilometrów.

Jest to już w ostatnim czasie drugi transport szyn kolejowych. Poprzedni ładunek wynosił również 60 km, czyli, że oba transporty szyn starczyłyby na zbudowanie linii kolejowej na 120 km, tj. takiej mniej więcej długości, jak z Kurytyby do Paranagua.

Ruch emigracyjny z Polski do Południowej Ameryki ożywił się nieco. Statek „Kościuszko“, po dokonaniu drobnych przeróbek w wentylacji, niezbędnych w czasie podróży w klimacie tropikalnym, odpłynął 20.X 1936 r. w pierwszą swoją podróż do Ameryki Południowej. Od tej pory będzie on stale pływał na trasie Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires.

W pierwszą podróż statek zabrał około 800 pasażerów, z czego większość stanowili osadnicy, jadący na nowe tereny emigracyjne do Brazylii, do stanu Rio Grande do Sul. Osadnicy ci pochodzą przeważnie z Kresów Wschodnich Polski.

Na ziemi argentyńskiej rozwijają się świetnie plantacje ryżu. Nad rzeką Urugwaj, w strefie Paso delos Libres (provincia Corrientes) zbiory przyniosły ziarno wysokowartościowe, chętnie nabywane przez wielkie firmy w Buenos Aires. Ponieważ w tym roku był wielki nieurodzaj w Brazylii, handel argentyński zaopatrywał się w ryż z prowincji Corrientes, płacąc ceny wygórowane. Zdaniem znawców, ryż ten jest lepszy niż brazylijski.

O perspektywach uprawy ziemi brazylijskiej wymownie świadczy komunikat dyrekcji „Companhia de Terras Norte do Parana“, dotyczący drugiej „rezerwy polskiej“ na ziemiach tej kampanii, finansowanej przez koła angielskie. Rezerwa ta, obszar pod nazwą Orle, le-

ży w odległości 14 km od Rolandii, miasta nowego i stacji kolejowej, a w odległości 8 km od Arapongas, przyszłej stacji kolejowej, połączonej z tymi miejscowościami dobrymi drogami automobilowymi. Orle leży w dorzeczu rzeki Pirapo, na wysokości 600 do 700 metrów nad poziomem morza. Ziemia pierwszorzędna, z dobrą wodą, o wielkiej wydajności: kawy, bawełny, ryżu, kukurydzy, drzew owocowych itd. Teren falisty, zalesiony gatunkami drzew, świadczącymi o urodzajności ziemi. Orle

leży wysoko i nie posiada bagien, zabezpieczone więc jest od malarii. Sprzedaż ziemi za gotówkę, względnie na czteroletnie spłaty z 8% rocznie od niespłaconego udziału.

Sztuka polska stopniowo toruje sobie drogę i w Południowej Ameryce. Na wystawie sztuk plastycznych w Buenos Aires odznaczono nagrodą dwa obrazy olejne p. Anastazji Kułakowskiej, a w Sao Paulo artystka - malarzka p. Helena T. Karpowska urządziła wystawę swych obrazów, które mają być również wystawione w Buenos Aires.

G. Z.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Dr. G. Kurt Johannsen — Heinrich Kraft: „Das Kolonialproblem Deutschlands“. Paul Hartung, Verlag, Hamburg.

Niemiecki uczony, dr G. K. Johannsen, ogłosił w sierpniu 1936 r., wspólnie z dypl. ekonomistą H. Krafftem, pracę na temat: „Problem kolonialny Niemiec“. Książka ta ma w założeniu swym służyć „jako skuteczna broń dla wszystkich tych, którzy publicznie i prywatnie zdecydowani są zastępować niemiecką rację stanu — niemieckie żądanie zwrotu kolonij, a przede wszystkim ma okazać się pod każdym względem niezbitą wobec zagranicy“. Autor uważa pracę swą za przyczynek do oświadczenia Führera i kanclerza Rzeszy: „Niemcy nigdy nie zrzekną się swoich praw do kolonij“.

W rozważaniach nad zagadnieniem wadliwego podziału przestrzeni na kuli ziemskiej, dowodzi dr Johannsen, że „najbardziej upośledzonym państwem w tym względzie są Niemcy“, a odzyskanie „bezwładnie zabranych kolonij“ stanowi dla przeludnionego państwa „konieczność życiową, moralnie silnie uzasadnioną“.

Niesprawiedliwość, odczuta przez narody upośledzone, cierpiące z powodu głodu ziemi i pracy w stosunku do narodów uprzywilejowanych, doprowadza do silnych reakcji, a „dysproporcje takie muszą w końcu znaleźć upust również i w dziedzinie polityki“. Powodów ogólnopolitycznych niepokojów doszukuje się autor w skutkach nierównego podziału własności, „w powiększeniu własności kosztem Nie-

miec przez narody, kolonialnie przesycone“.

W ocenie obecnej sytuacji zajmuje autora przede wszystkim sprawa wojny włosko - abisyńskiej oraz zdobycie nowych terytoriów przez Japonię. Wspominając o wystąpieniu w Genewie polskiego Ministra Spraw Zagranicznych w sprawie kolonij dla Polski, stwierdza dr Johannsen, że „w celu kultywowania tej idei istnieje w Polsce silnie przez rząd popierana Liga Morska i Kolonialna“. W przeciwieństwie do narodów, nie posiadających kolonij, pod którym to pojęciem rozumie się „niekiedy“, zdaniem autora, Włochy, Japonię i Polskę, zajmują Niemcy „stanowisko specjalne“ (Sonderstellung). Jako argument, świadczący o „sytuacji wyjątkowej“ Niemiec, przytoczony jest artykuł z angielskiego pisma gospodarczego „Economist“ z dnia 19.X 1935 r., przemawiający za możliwością zwrotu kolonij niemieckich dawnym posiadaczom, a wypowiadający się przeciw narzuceniu ludności afrykańskiej nowych europejskich rządów przez ewentualne oddanie angloegipskiego Sudanu Włochom, a francuskiego Konga — Polsce.

Powody, dostatecznie uzasadniające prawo Niemiec do posiadania własnych terenów surowcowych, to: „ucisk małej przestrzeni, wzrastająca gęstość zaludnienia, przerost przemysłu, zależność importu“, a przede wszystkim „bezsposny fakt, że kolonie zabrane zostały na mocy traktatu wersalskiego w sposób bezprawny i niemoralny“.

Całym szeregiem cytata z różnych rozpraw, traktatów, dokumentów, przemówień i głosów prasy obcej, starają się Niemcy udowodnić „fałsz i niesprawiedliwość“, popełnione przez państwa sprzymierzone, zabierające Niemcom ich kolonie na podstawie t. zw. „kolonialnego kłamstwa o winie“ (Koloniale Schuld-lüge), stwierdzając jednocześnie, że „zwrot kolonij jest dla Niemiec równoznaczny z żądaniem równouprawnienia i kwestią honoru“.

Autor stwierdza, że do roku 1935 istniał w świecie tylko jeden problem kolonialny, mianowicie niemiecki. Sir S. Hoare poruszył w Genewie sprawę nowego podziału surowców między państwa, sprowadzając tym sposobem, ku niezadowoleniu Niemców, „zagadnienie terytorialnego posiadania kolonij do problemu handlowo - technicznego“.

Autor kończy wyznaniem, że „niedwuznacznie i jasno podnosi Niemcy żądanie, aby słowami, dotąd w sprawach kolonialnych tak licznie wypowiedzianymi, wreszcie czyn towarzyszył, mianowicie zwrot byłych kolonij niemieckich swemu, po dziś dzień wyłącznemu, prawnemu właścicielowi — w interesie i ku pożytkowi dzisiejszych i przyszłych pokoleń wszystkich krajów świata“.

Książka dra Johannsena uwzględnia wszechstronnie „problem kolonialny Niemiec“, stanowiąc dobrą lekcję propagandy dla przeciętnego Niemca. Poparta umiejętnie zestawionymi głosami przedstawicieli obcych narodów, nacechowana jest silną tendencją przekonywania czytelnika o specjalnym prawie Niemiec do kolonij.

L. LANGNEROWA

Roman Fajans: „Na frontach Abisynii“. — Inst. Wyd. „Biblioteka Polska“. Warszawa, 1936. Stron 207.

Jak wynika już z przedmowy autora, książka ta bynajmniej „nie jest pracą o Etiopii, ani dziełem o wojnie włosko-etiopskiej jako takiej“. Jest natomiast żywym i barwnym reportażem, którego niektóre fragmenty drukowane były w „Morzu“, a na którego całość złożyły się opisy tego, co autor widział i przeżył „we Włoszech. Erytrei i w okupowanych przez Włochów prowincjach Etiopii, przed samym rozpoczęciem kroków wojennych i podczas pierwszych czterech miesięcy wojny“.

Okropności wojny italo - etiopskiej, jednej z największych w dziejach świata zdobywczej wojny kolonialnej — już przemienęły, i dzisiaj rozpolitykowany obserwator, darzący uczuciem przyjaźni tę lub tamtą stronę, dostatecznie ochłonał, by na trzeźwo rozpatrzyć sprawę i przyznać, że w każdym bądź razie Włochy nie mogły nie wszczynać tej inwazji.

Sympatia autora stoi po tej stronie, która z polecenia Il Duce udostępniła mu dotarcie do frontu etiopskiego — i jeśli nie sympatię, to choćby wiare w prawdę, wynikającą z wywodów na korzyść kolonialnej racji stanu Włoch, — wywodów, przewijających się tu i owdzie poprzez barwne opisy wojny i kraju — czytelnik z autorem podzielić musi.

(z. j.)

Jerzy Giżycki: „Między morzem a pustynią“. — „Biblioteka Miłośników Książki“. Inst. Wyd. „Biblioteka Polska“. Warszawa, 1936. Stron 119.

Jerzy Giżycki kawał świata już zwiedził, wiele widział, a zapewne niejedno jeszcze zwiedzi i opisz. Po „Białych i czarnych“, książce, która we Francji wywołała liczne protesty, aż znalazła się na indeksie, — po „Chlebie i chimerze“, tej właśnie chimerze, która kazała autorowi poszukiwać pełnego przygód chleba na drugiej półkuli, — przyszła kolej na przeżycia „Między morzem a pustynią“. Nazwisko autora starczyło, aby z zaciekawieniem wziąć się do lektury, i stwierdzić, że jednak ta książka nie ma tego nerwu narracyjnego, jaki cechował poprzednie. Z tamtych — Giżyckiemu pozostała niechęć do wszelkiego kombinatorstwa, że wymieni tu choćby jednego z rekinów afrykańskich, Boussaca, brata owego słynnego Boussaca żyrdowskiego — o wóz Boussacowi poświęca Giżycki cały rozdział. Na ogół — może to wpływ klimatu, a może i celowy styl tej książki — wieje z niej afrykańska śpiączka, nie na tyle jednak, by czytelnik nie był zacie-

kawiony stosunkami w koloniach, widzianych bystrymi oczami Giżyckiego.

(z. j.)

Juliusz Żuławski: „Wyprawa o zmięrczu“. Powieść. — „Biblioteka Miłośników Książki“. Inst. Wyd. „Biblioteka Polska“. Warszawa, 1936. Stron 137.

Jest to z pewnością jedna z ciekawszych i bardziej wartościowych pozycji literatury pięknej, związanej z morzem. Książka ta, wyróżniona zresztą w roku 1936 przez jury nagrody marynistycznej im. J. Szareckiego, pozbawiona jest wszelkiej tendencji publicystycznej, czego, niestety, nie zawsze unika nasza marynistyka. Mimo to, a może właśnie dlatego, powieść tchnie pewną papierowością — na korzyść jednak młodego autora trzeba zapisać, iż jest świadomy zarówno swej odrębności stylistycznej, wyrażającej się w oszczędnym stosowaniu słowa, jak i swych ambitnych, wysoko sięgających dążeń literackich. „Wyprawa o zmięrczu“ nie znajdzie zapewne zbyt szerokiej popularności: czytać ją będą tylko ludzie o wyrobionym smaku. Lecz ci Żuławskiemu chyba wystarczą.

(z. j.)

Brunon Dzimicz: „Samotny krążownik“. Powieść. — „Biblioteka „Tygodnika Ilustrowanego“. Warszawa, 1936. Stron 272.

W książce tej prawie nic nie ma z ładu, całość dzieje się na morzu. Wszystko to są bezpośrednie odbicia autentycznych przeżyć morskich, opowiedzianych przez byłego oficera samotnego krążownika rosyjskiego „Askold“, którego wojna zastała na Morzu Ochockim, skąd poprzez Ocean Indyjski dotarł aż do Śródziemnomorza. Autentyczny marynizm książki o specjalnym, indywidualnym stylu, piękno opisów, wysokie poczucie rubasznego humoru autora — obok jednak nieco wadliwej konstrukcji — oto cechy powieści Dzimicza, powieści, której zapowiedzianej drugiej części — czytelnik nie omieszkaj przeczytać z równą skwapliwością.

(z. j.)

FOM

Do dnia 1 grudnia 1936 r. zebrano na Fundusz Obrony Morskiej w gotówce i papierach wart.

4 692 817 83

FOM

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

ZARYS ORGANIZACJI LMK NA TERENIE OKRĘGU RAD. - KIEL.

Pragnąc Czytelnikom naszym dać obraz rozwoju LMK w jej poszczególnych Okręgach terenowych, poniżej zamieszczamy opis działalności Okręgu Radomsko-Kieleckiego, jako pierwszy z nadesłanych nam do Redakcji, które łącznie stanowią będą cykl. W jednym z najbliższych zeszytów „Morza” zamieścimy opis działalności Okręgu Zagłębia Węglowego. Red.

Obszar województwa kieleckiego, stanowiący ważny rejon przemysłu w Polsce, do października 1932 r. nie posiadał ogniw LMK. Momentem zwrotnym dla pracy na tym terenie było powołanie do życia przez Zarząd Główny LMK Delegatury w Radomiu, mającej działać początkowo na terenie Radomia i najbliższych powiatów, a później na terenie całego województwa. Członkowie Zarządu Delegatury akcją organizacyjną pomyśleli jako eksperyment organizacyjny na większą skalę. Miał on stworzyć pewne metody i normy pracy Ligi Morskiej i Kolonialnej dla całego Państwa

Praca, podjęta przez Delegaturę Radomską, a od listopada 1932 r. prowadzona przez tymczasowy Zarząd Okręgowy, początkowo na terenie Radomia i jego najbliższej okolicy, rozszerzyła się szybko, tak dalece, że w połowie marca 1933 roku objęła całe województwo kieleckie, za wyjątkiem powiatów: zawierciańskiego, sosnowieckiego, będziańskiego i częstochowskiego, oddanych pod opiekę Okręgu Zagłębia Węglowego.

Jeżeli zważywszy, że z początkiem grudnia 1932 r. na terenie miasta Radomia istniało już 17 Oddziałów, z tym, że np. Oddział Szkół Średnich i Zawodowych, w zasadzie jeden, liczył 15 Kół Szkolnych, a Oddział Szkół Powszechnych — 20, że Oddział Urzędników Państwowych obejmował 13 urzędów (de facto 13 komórek organizacyjnych), to w sumie otrzymamy 52 ogniw LMK z blisko 7.000 członków. Łatwy stąd wniosek, że tak doskonałe wyniki zawdzięczać należy metodzie pracy, polegającej na wyszukiwaniu — w najrozmaitszych środowiskach terenowych — ludzi odpowiednich, a oddanych idei morza.

Należy odrazu zaznaczyć, iż rozwijająca się szlachetna rywalizacja pomiędzy Oddziałami doprowadziła prace niektórych, jak np. Oddziału Szkolnego i przy Dyrekcji Kolejowej, do wyjątkowego natężenia, w którego wyniku uzyskały one kilka tysięcy członków (Oddział Szkół Średnich i Zawodowych oraz Powszechnych — 3.680, Kolejowy — 6.000).

Ważną komórką organizacyjną okazał się „Centralny Oddział LMK przy Sejmiku” powiatu radomskiego z Sekcją Organizacyjno-Propagandową, której zadaniem było masowe i głębokie poruszenie społeczeństwa wiejskiego i małomiasteczkowego w powiecie radomskim, z tym, że podejście i metody pracy, stosowane w powiecie radomskim, miały posłużyć za wzór dla sąsiednich rolniczych powia-

tów. I tu również praca dała nadspodziewane wyniki, bo już z końcem grudnia 1932 r. założono 11 Oddziałów z 206 członkami rzeczywistymi, 143 poplerającymi, oraz 1108 — zbiorowymi. Do pracy na terenie wsi i miasteczek zachęcał organizatorów fakt, że na ogół społeczeństwo rolnicze i małomiasteczkowe z zapałem odniosło się do nowej organizacji.

Z kolei rozpoczęto pracę organizacyjną w powiatach opoczyńskim i kozienickim, z wynikiem nie gorszym niż na terenie powiatu radomskiego. Pierwsza faza organizacyjna objęła również i powiat łżecki; w powiecie tym zorganizowano Oddział macierzysty w Wierzbniku, oraz miejscowy w Iłży.

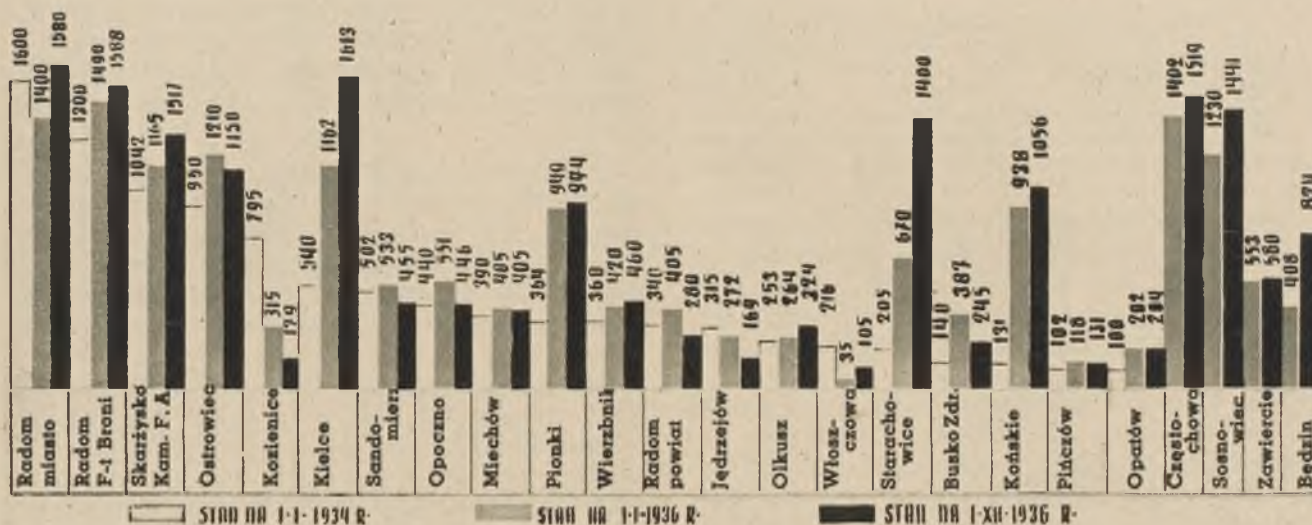
Działalność członków Delegatury Radomskiej LMK, przeprowadzona w miesiącu październiku i listopadzie 1933 r., pozwoliła na terenie miasta Radomia i miasteczek powiatów: radomskiego, opoczyńskiego, kozienickiego i łżeckiego, zorganizować przeszło 50 Oddziałów z liczbą około 10.000 członków. Stan ten pociągnął za sobą konieczność zorganizowania Okręgu Radomsko-Kieleckiego, który by, w myśl statutu LMK, obejmował województwo kieleckie. W tym celu dnia 27.XI 1932 r. odbyło się w Radomiu ogólne zebranie organizacyjne Zarządu Okręgu Rad.-Kiel. LMK, który to Zarząd na pierwszym zebraniu w dn. 8.XII 1932 r., opracował metody i plan działania na najbliższe miesiące 1932 r. Przyjęto zasadę, że praca będzie szła powiatami i w wypadkach, gdy społeczeństwo poszczególnych powiatów przejmie się hasłami, głoszonymi przez LMK, zostaną powołane „Delegatury Powiatowe“, które by łączyły Oddziały w jedną administracyjną całość i miały bezpośredni kontakt z Zarządem Okręgu. Aczkolwiek statut w owym czasie nie przewidywał tego rodzaju jednostki organizacyjnej, to jednak Zarząd Główny wyraził swą zgodę i postanowił innowację powyższą podać na najbliższym Walnym Zeździe Delegatów LMK do zatwierdzającej wiadomości. Na terenach, gdzie krzewienie hasła LMK szłoby opornie, zakładane Oddziały byłyby zależne wprost od Zarządu Okręgu.

W krótkim czasie po zebraniu Zarządu, postanowiono powołać Delegatury przy D. O. K. P. w Radomiu: opoczyńską i kozienicką. Równocześnie upoważniono Prezydium do mianowania pp. Delegatów powiatowych według swego uznania, — co kolejno, w miarę organizowania powiatów, następowało.

Zarząd Okręgu starał się o możliwie najsilniejszą propagandę tak hasła, jak i działalności LMK. Robił to bardzo intensywnie, przez możliwie najsprawniejszy kolportaż „Morza“, akcję odczytową, wydawniczą, publicystyczną, przez wypożyczalnie filmów, książek i przeźroczy o treści morskiej, oraz organizowanie obchodów, manifestacyj i akademii, przez akcję organizacyjną masowych wycieczek w okresie lata nad morze, oraz kursów dla działaczy LMK. Jednym z głównych środków propagandowych pozostał jednak miesięcznik „Morze“, któ-

W Y K R E S

ilustrujący stan organizacyjny w poszczególnych obwodach na podstawie pobieranych miesięczników „Morze”/ 1 egz. „Morza” odpowiada 2 egz. „Szkwału” — 10 egz. „Polski na Morzu”



ry, rozchodząc się szybko w teren, w wielu tysiącach egzemplarzy, urabiał społeczeństwo i pogłębiał jego wiedzę o morzu.

Ponieważ najlepszym wykładnikiem rozwoju LMK jest dotychczas ilość pobieranych egzemplarzy „Morza”, przeto będzie można wytworzyć sobie należyty obraz na podstawie niżej podanych cyfr. W miesiącu listopadzie 1932 r. Zarząd Okręgu zapotrzebował 1500 egzemplarzy, w grudniu już 2.100, w styczniu 1933 r. — 3.500, w lutym — 5.000, w marcu — 5.500, w kwietniu — 5.675, w maju — 6.033, w czerwcu — 7.307, w lipcu — 7.796, w sierpniu i we wrześniu — 7.796, w październiku — 8.000, w listopadzie — 8.195.

Dalszym ważnym rodzajem propagandy były odczyty, często ilustrowane przezroczami. Dla zorientowania, jak bardzo natężona była akcja odczytowa, niechaj posłuży fakt, że niżej podpisany w r. 1933 i 1934 wygłosił 167 odczytów oraz przemówień propagandowych.

Wielce szczęśliwym pociągnięciem Zarządu Okręgu było zorganizowanie dwudniowego kursu dla działaczy LMK w Radomiu w dniach 12—13 stycznia 1933 r., który to kurs cieszył się wielką frekwencją, liczył bowiem 112 słuchaczy. Dzięki odpowiednio dobranym tematom, słuchacze zapoznali się z całością zagadnień, związanych z LMK, i otrzymali dostateczne przygotowanie do pracy w terenie.

Bardzo poważną troską Zarządu były wysiłki nad opracowaniem wycieczek do Gdyni, jako bardzo dydaktycznego i pouczającego środka propagandy LMK, specjalnie wśród szerokich mas włościańskich i robotniczych na terenie województwa. W tym celu Zarząd poczynił starania u odpowiednich władz, celem pozyskania daleko idących zniżek kolejowych, przygotował Gdynię do masowego przyjęcia wycieczkowiczów, których w r. 1933 było

7.000. Cel akcji wycieczkowej określono ściśle i jasno. Zarząd Okręgu postanowił, by nad polskie morze jechały masy obywateli, pracujących fizycznie, przede wszystkim rolników, potem rzemieślników i robotników, wreszcie młodzież, kończąca szkoły. Inteligencja brała udział w wycieczkach jako element kierowniczy, względnie zespolony organizacyjnie. Dla uzyskania całkowitego rezultatu propagandowego, program wycieczek odchodził od dotychczasowego szablonu „świętecznego”. Za zasadę przyjęto jak najwięcej czasu spędzić na morzu — na statkach morskich, by jak najwięcej i najbezpośredniej wchłonąć w siebie wiedzy morskiej.

Reasumując dorobek i osiągnięcia Okręgu Radomsko-Kieleckiego LMK, — stwierdzić należy, że lata 1934, 1935, 1936 były latami konsekwentnej i wyteżonej pracy organizacyjnej. W chwili obecnej na terenie województwa kieleckiego znajduje się 23 Obwodów Powiatowych i Miejskich, 236 Oddziałów, 17 Kół LMK i 61 zarejestrowanych Kół Szkolnych. Członków wszystkich kategorii Okręg liczy obecnie 40.260.

Aczkolwiek stan organizacyjny Okręgu można by z powodzeniem nazwać zupełnie dobrym, gdyż w porównaniu z innymi Okręgami na terenie Rzeczypospolitej zajmuje obecnie, po Śląsku i Stolicy, miejsce trzecie,—to jednak Zarząd Okręgu jest zdania, że dalsza, nie mniej energiczna praca organizacyjno-propagandowa jest wprost koniecznością państwową, specjalnie w dobie obecnej, w której znaczenie morza i kolonij dla gospodarczej i politycznej potęgi Państwa nie ulega już żadnym wątpliwościom.

DR LEON MICHALSKI
Wiceprezes Zarządu Okręgu
Radomsko-Kieleckiego LMK.

PO „DNIACH KOLONIALNYCH“

Podjęta przez Ligę Morską i Kolonialną sprawa pogłębienia zagadnień kolonialnych znalazła swój mocny wyraz w „Dniach Kolonialnych“, zorganizowanych w okresie od 21 — 23 listopada r. ub. na terenie całego kraju.

Dnie te miały charakter powszechny: nieomal w każdym większym mieście, a nawet miasteczku Rzeczypospolitej, zorganizowane zostały specjalne zebrania i akademie, a wzięło w nich udział całe uświadomione społeczeństwo, wykazując w ten sposób, że idea, która jeszcze kilka lat temu wydawała się mrzonką, wysuniętą na widownię życia przez grupę „marzycieli“, zyskała już prawo obywatelstwa w całym narodzie, który gotów jest swoją mocną postawą poprzeć gorąco wystąpienia polskich mężów stanu na terenie międzynarodowym, wystąpienia, zmierzające do uzyskania dla Polski udziału w dobrach kolonialnych, odpowiedniego dla jej potrzeb gospodarczych i potęgi politycznych.

Jakkolwiek „Dnie Kolonialne“ pomyślane przede wszystkim jako moment uświadomienia o aktualności zagadnień kolonialnych, nosiły charakter obchodów zamkniętych, ograniczonych do szeregów członków i sympatyków Ligi, to jednak w wielu miejscowościach ramy te okazały się zbyt ciasne. Społeczeństwo, uzewnętrzniając w sposób bardziej dobitny swoją zdecydowaną postawę w sprawie polskich postulatów, nie ograniczyło się do zebrania, przemówień i rezolucyj, uchwalanych w zamkniętych lokalach i w ścisłym gronie członków LMK. W tych też miejscowościach ulicami miasta przeciągnęły pochody, w których, obok licznych zastępów członków Ligi, szli, jedną dążnością złączeni, przedstawiciele innych organizacji, przedstawiciele różnych klas i zawodów. Niesione w tych pochodach transparenty głosiły światu, że w Polsce rozbudziła się myśl kolonialna, że Polska pragnie wyjść na szersze tory, że nie tylko tego pragnie, ale musi to pragnienie zawrzeć w swoim programie działalności, jako podstawowy warunek normalnego rozwoju gospodarczego i ludnościowego.

O zrozumieniu dla doniosłości zagadnienia udziału w dobrach kolonialnych, udostępnienia Pol-

sce niezbędnych surowców, dania jej ujścia dla nadmiaru sił żywotnych narodu, — świadczy wielka ilość rezolucyj, które z całej Polski napływają nieustannie do Biura Zarządu Gł. LMK, zarówno od ogniw organizacyjnych LMK, jak i od wielu innych instytucji i zrzeszeń społecznych. Świadczy o tym również wzrost ofiar na Fundusz Akcji Kolonialnej, który w okresie „Dni Kolonialnych“ zwiększył się wydatnie. Wreszcie — o zrozumieniu dla polskiej idei kolonialnej świadczą również liczne artykuły i notatki, które, obok opisów przebiegu obchodów w poszczególnych miejscowościach, ukazywały się w okresie „Dni Kolonialnych“ na łamach całej prasy polskiej, bez względu na jej zabarwienie społeczne i polityczne.

W ciągu tych paru dni stało się jasne, że podnieśliśmy głowy z nad naszych warsztatów pracy, z nad zagonów, z nad biur, że wyszliśmy z ciasnego podwórka codziennych trosk i kłopotów, że spojrzeliśmy w rozległą dal, gdzie ujrzeliśmy możliwości stworzenia dla narodu polskiego lepszej, jaśniejszej przyszłości, dania obywatelom polskim warunków osiągnięcia dobrobytu, jakim się cieszą obywatele innych państw. To już nie było ubieganie się o lepsze czy gorsze załatwienie dziur, to było śmiałe i męskie wkroczenie na drogę, która wieść może tylko ku zasadniczemu załatwieniu naszych trosk gospodarczych.

W wyniku przeprowadzonej akcji „Dni Kolonialnych“ na terenie wszystkich prawie okręgów, już teraz daje się zaobserwować żywą działalność w kierunku organizowania nowych Oddziałów i Kół LMK.

W ostatnich czasach powołano do życia 42 nowe Oddziały i 15 Kół LMK. W związku z tym ostatnie przybyło przeszło 8.000 członków, zrzeszonych w nowozałożonych Oddziałach i Kółach. Okręgi nie nadesłały jeszcze sprawozdań

co do wyniku zjednywania nowych członków do Oddziałów już istniejących, przypuszczają jednak należy, że i tu ilość członków również poważnie wzrosła.

Nowe Oddziały LMK powstały w następujących Okręgach: Okręg Stołeczny — 3 Oddziały; Warszawski — 1; Wileński — 1 Oddział i 5 Kół; Jarosławski — 1 Oddział; Białostocki — 2; Krakowski — 2; Lubelski — 2; Lwowski — 5; Łódzki — 3; Nowogródzki — 11 Oddziałów i 3 Kół.

W czasie drugiej połowy listopada i pierwszej grudnia 1936 r. odbyły się zebrania Zarządów Okręgowych w następujących Okręgach: Stanisławowskim, Lubelskim, Pomorskim, Wołyńskim, Wileńskim, Stołecznym, Radomsko - Kieleckim, Jarosławskim i Lwowskim. Na większości zebrania Zarządów Okręgowych obecni byli delegaci Zarządu Głównego.

Zarząd Główny LMK, na podstawie stanu organizacyjnego w dniu 1.I 1937 roku, opracuje mapę organizacyjną LMK. W związku z powyższym, obecnie podajemy dla celów porównawczych stan z dnia 1.I 1936 r., który wykazuje następujące cyfry:

Ogólna ilość członków: 458.291 — 100%; zwyczajnych (1 zł): 124.159 — 27%; popierających (50 gr): 70.828 — 15,6%; zbiorowych (10 gr): 263.304 — 57,4%.

Wymienieni członkowie zrzeszają się w 4.493 ogniwach LMK, a mianowicie w 172 Obwodach, 1.730 Oddziałach, 509 Kółach LMK i 2.082 Kółach Szk. LMK.

Zestawienie powyższe niech będzie bodźcem dla nas wszystkich, by w roku 1937 stan ten był wyrównany w Okręgach i doprowadzony do znaczniejszego udziału społeczeństwa w działalności LMK.



Widok ekspedycji starych miodów znanej wytwórni H. Makowskiego w Kruszwicy, przeznaczonych na eksport do Ameryki.

K R O N I K A

Obroty towarowe portu gdyńskiego w listopadzie r. 1936 wyniosły ogółem 746.794,4 ton. Obroty zamorskie osiągnęły cyfrę 721.051 ton, z czego na przywóz przypada 160.454,9 ton, a na wywóz 563.597 ton. Obroty przybrzeżne, łącznie z W. M. Gdańskiem, wyniosły 3.375,1 ton, z czego na przywóz przypada 2.697,2 ton, a na wywóz 677,9 ton; wreszcie obroty z wnętrzem kraju drogą wodną wyniosły 19.367,4 ton, z czego na przywóz przypada 10.707,5 ton, a na wywóz 8.659,9 ton.

Jak wynika z tych cyfr, obroty towarowe portu gdyńskiego w listopadzie r. ub. osiągnęły wyjątkowo wysoką liczbę, przewyższając obroty poprzedniego miesiąca o przeszło 13.000 ton. W porównaniu z miesiącem październikiem r. 1936, zmalał jedynie wywóz zamorski. Natomiast wzrósł bardzo poważnie przywóz zamorski. Osiągnięte w tej pozycji blisko 160 i pół tysiąca ton jest najwyższą cyfrą przywozu, notowaną dotychczas w obrotach portu gdyńskiego. Wzrosły również niemal dwukrotnie obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem, jak również obroty z wnętrzem kraju.

W listopadzie r. 1936 ogólne połowy polskiego rybołówstwa morskiego dały 2.281.320 kg ryb, które przedstawiały wartość 835.384 złotych. Na połowy przybrzeżne przypada z tego 1.207.020 kg ryb o wartości 299.464 złotych, na połowy dalsze pod Bornholmem 4.100 kg ryb o wartości 820 złotych, a na dalekomorskie połowy śledzi na Morzu Północnym 1.070.200 kg o wartości 535.100 złotych. W porównaniu z listopadem r. 1935, ogólne połowy utrzymały się na tym samym poziomie, z tym jednak, że połowy bornholmskie zmniejszyły się czterokrotnie, odgrywając stosunkowo nieznaczną rolę w całości połowów. Natomiast połowy śledzi na Morzu Północnym wzrosły tak poważnie, że uzyskane do końca listopada 1936 r. 4.458.700 kg śledzi przewyższają już wyniki całego sezonu z r. 1935. W połowach przybrzeżnych wzrosły połowy łososi, mielnicy, płastugi, dorsza i siei, zmniejszyły się natomiast połowy troci, śledzików, szprotów, węgorzy, szczupaków, okoni, płoci i certów.

Z poszczególnych miejscowości na pierwszym miejscu znajduje się Hel, który jednak, uzyskując ponad 550 tysięcy kg ryb, nie osiągnął wyników z listopada r. 1935, na drugim miejscu idą miejscowości półwyspu od Jastarni do Wielkiej Wsi, które uzyskały w porównaniu z r. 1935 prawie dwukrotnie większe połowy; Gdynia znajduje się dopiero na trzecim miejscu. Stożące na czwartym miejscu miejscowości nad pełnym Bałtykiem od Chłapowa do Karwi wykazały dwukrotny wzrost połowów, a połowy miejscowości nad zatoką od Pucka do Obluża zwiększyły się aż czterokrotnie.

Z ostatnich obliczeń wynika, że największym portem rybackim wybrzeża polskiego jest Wielka Wieś. Powierzchnia wodna tego portu wynosi 14,5 ha, podczas gdy Helu tylko 10,5 ha, Jastarni 8 ha, a Pucka 0,25 ha. Dla porównania należy nadmienić, że powierzchnia portu gdyńskiego ma 950 ha.

W przeciągu miesiąca listopada r. ub. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze 917 statków o łącznej pojemności 882.211 t. r. n., z czego weszło 471 statków o pojemności 449.767 t. r. n., a wyszło 446 statków o pojemności 432.444 t. r. n. Pod względem tonażu pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka (141 statków — 165.484 t. r. n.), drugie polska — (109 statków — 139.279 t. r. n.), trzecie — niemiecka (126 statków — 95.911 t. r. n.), dalej kolejno szły bandery: duńska, norweska, angielska, Stanów Zjednoczonych, włoska, grecka, fińska, holenderska, estońska, Z. S. R. Łotewska, jugosłowiańska, gdańska, wreszcie węgierska (1 statek — 362 ton). Przeciętnie przebywało w porcie jednocześnie 51 statków o łącznej pojemności 954,9 ton. Średni postój statku wynosił 53 godziny.

W dniu 13 listopada r. ub., rozporządzeniem Ministra Skarbu, wydanym w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych, została wprowadzona w życie postanowienia protokołu z dnia 14 lipca r. 1936, podpisanego przez Rząd Polski i Senat W. M. Gdańska. Protokół ten dotyczy zasto-

sowania ceł wywozowych do wytworów produkcji gdańskiej na rok gospodarczy 1936/37. Do protokołu została dołączona lista, zawierająca wykaz artykułów, w odniesieniu do których mają zastosowanie przepisy o ulgach względnie o całkowitym zwolnieniu od ceł wywozowych, jak również podane są ich ilościowe kontygenty. Artykuły, wymienione w tej liście, mogą być wywożone za granicę na podstawie świadectw pochodzenia, wystawionych przez Izbę Przemysłowo-Handlową lub Izbę Rękodziel. W. M. Gdańska, a kontrolę nad ich wywozem sprawują Urzędy Celne.

Lista artykułów produkcji gdańskiej ustalana jest corocznie zgodnie z umową polsko-gdańską z sierpnia 1925 r. Umowa ta przyznaje towarom gdańskiego przemysłu, rękodzieła oraz rolnictwa — ulgi, polegające na obniżeniu względnie na całkowitym zwolnieniu od ceł wywozowych.

Według ostatnich obliczeń, podanych przez „Polskę Gospodarczą“, praca polskiej floty handlowej daje coraz lepsze wyniki. I tak w ciągu pierwszych 3 kwartałów r. 1936 ogólne przewozy polskiej floty handlowej wyniosły 1.024.092 ton, co w porównaniu z tym samym okresem r. 1935 oznacza wzrost o 181.987 ton. W tym 9-miesięcznym okresie r. 1936 wywóz i przywóz na statkach polskich wyniósł 968.689 ton i stanowił 10,3% ogólnych zamorskich obrotów przez porty polskie, przy czym w wywozie stosunek ten wyniósł 9,2%, a w wywozie 16,2%. Przywóz na statkach polskiej żeglugi nieregularnej, tzw. trampach, wyniósł w tym czasie ogółem 659.032 ton, wykazując w porównaniu z r. 1935 wzrost o 52.349 ton. Jeszcze znacznie wzrosły przewozy na liniach regularnych, gdyż osiągnęły one liczbę 365.060 ton, a zatem w porównaniu z r. 1935 wzrosły o 129.638 ton, czyli o 55,1%.

Wzrosły również bardzo znacznie przewozy pasażerów i emigrantów, które wzrosły z 28.793 pasażerów w ciągu 3 kwartałów r. 1935 do 38.526 pasażerów w tym samym czasie r. 1936, przy czym nie są tu uwzględnieni pasażerowie ruchu przybrzeżnego i turyści wycieczek. Należy przy tym podkreślić, że ruch pasażerski zwiększył się przede-

wszystkim na linii północno - amerykańskiej, która wykazała prawie dwukrotnie zwiększoną frekwencję. Znaczną część pasażerów stanowili tu cudzoziemcy. Dużym powodzeniem cieszyły się również wycieczki morskie. W ciągu okresu sprawozdawczego odbyło się 16 wycieczek morskich, w których wzięło udział 8.365 turystów.

Tonaż polskiej floty handlowej wzrósł w tym czasie do blisko 99 tysięcy ton rej. brutto jednostek o pojemności ponad 20 t. r. b.

Gdynia stała się ostatnio ośrodkiem importu skór surowych dla polskiego przemysłu garbarskiego, a także w dużym stopniu dla tranzytu skór, idących do krajów sąsiednich. W ciągu lat 1934 i 1935 import skór przez Gdynię przekraczał 30.000 ton rocznie, a w r. 1936, według obliczeń za 3 pierwsze kwartały, import tego artykułu przez Gdynię osiągnie prawdopodobnie liczbę około 35.000 ton. Jeżeli chodzi natomiast o port gdański, to w przywozie skór do Polski bierze on stosunkowo nieznaczny udział, gdyż w r. 1934 import skór przez ten port wyniósł zaledwie 760 ton, w r. 1935 — 294 ton, a w ciągu 9 miesięcy r. 1936 — 198 ton.

W drugiej połowie listopada r. 1936 zostały przerwane na okres zimowy prace przy budowie portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Roboty te, rozpoczęte w marcu r. 1936, dały już poważne wyniki i posunęły naprzód budowę portu rybackiego nad pełnym Bałtykiem. Wykonano dotychczas palowanie obydwóch mól o łącznej długości 1.050 metrów. Obydwa

mola zostały wybetonowane, a na molo zachodnim wybudowano ponadto 3-metrową ścianę, długości 60 metrów. Ściana ta ma dojść do 700 metrów długości, molo wschodnie otrzyma taką samą ścianę, długości 350 metrów. Niezależnie od tego wykonano ścianę betonową, długości 200 metrów, która ma zabezpieczyć nasadę Półwyspu Helskiego.

Mimo przerwania prac zasadniczych w porcie Wielkiej Wsi, nie ustaje praca nad wzmocnieniem wykonanych robót i zabezpieczeniem ich przed nawałnicami morskimi. W tym celu umacnia się głazami palisadę obu mól. Do budowanego portu zwożone są stale wagonami kamienie, które wysypuje się po zewnętrznej stronie mola.

W najbliższym czasie zostanie uruchomiony w porcie gdyńskim nowy elewator zbożowy. Gmach elewatora, wybudowany na Nabrzeżu Indyjskim nad Basenem im. Marsz. Piłsudskiego, został wzniesiony na specjalnej konstrukcji palowej i ma 30 m wysokości, a w części wieżowej 40 metrów. Jest to pierwsze w porcie gdyńskim nowoczesne urządzenie do masowego przechowywania i przeładunku zboża. Elewator posiada specjalne urządzenia do czyszczenia, ważenia i suszenia zbóż, jak również urządzenia, mające na celu walkę ze szkodnikami ziarna, tzw. wołkiem zbożowym. Poza tym wyposażony jest w nowoczesne pneumatyczne urządzenia do przeładunku, których zdolność przeładunkowa wynosi 300 ton zboża na godzinę przy przeładunku z wagonów do elewatora i 100 ton na

godzinę przy przeładunku ze statków. Zdolność przeładunkowa z elewatora na statki wynosi 200 ton na godzinę. Pojemność elewatora wynosi 10.000 ton, może być jednak w przyszłości powiększona do 30.000 ton. Budowa elewatora trwała półtora roku.

Próby zakupu przez Litwę kilku parowców dla litewskiej floty handlowej nie powiodły się, natrafiły bowiem na trudności finansowe. Obecnie istnieje na Litwie zamiar założenia towarzystwa żeglugowego z kapitałem 2 milionów litów, podzielonych na 100.000 akcji, których nabywanie byłoby dostępne dla szerokich mas, stąd przypuszczenie, że kapitał da się zebrać w ciągu kilku miesięcy.

Estońska flota handlowa zwiększyła się w tym roku o 17 statków, pojemności 18.272 ton brutto.

Obrót w portach Estonii w ciągu pierwszych 8 miesięcy był o 2% mniejszy, niż w tymże okresie roku poprzedniego. Wpłynął na to spadek wywozu drzewa.

Towarzystwo okrętowe norweskie „Norske - Amerika Linje” w Oslo, przystąpiło do modernizacji swego taboru pływającego. Stocznia Deschimag w Bremie otrzymała zamówienie na budowę transatlantyku o następującej charakterystyce: długość 176,9 m, szerokość 22,27 m, zanurzenie 8,31 m, moc maszyn 18.800 KM — szybkość kontraktowa 19 węzłów. Pasażerów 800.

Obok „Stravangerfjord” i „Bergensfjord” będzie to największy transatlantyk norweski.

HURTOWE SKŁADY PAPIERU

D O M H A N D L O W Y

"POLPAPIER"

WARSZAWA, DŁUGA 25

tel. Zarząd 11-96-86. Biuro 11-96-82

Pijcie herbatę „SZUMILINA”

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

1. REBUS

Z podanego na końcu dzieła rebusu należy odczytać pięć wyrazów zdamie.
„Kasta” (Dobre)

2. LOGOGRYF BRIDZOWY

Z podanych poniżej sylab należy utworzyć i wypisać w kolumnie porządkowej (bez różnicy — pionowej lub poziomej) 25 pięcioliterowych wyrazów, według znaczeń, umieszczonych w wierszu.

Litery krańcowe (t. zn. pierwsze i ostatnie) tych wyrazów, czytane w kolejności (1—25), dają rozwiązanie główne, które podać można bez wyrazów pomocniczych.

Sylaby wyrazów logogryfu:
A, AK, BA, BAJ, BER, CI, CU, ĆMI, DA, DE, DORSZ, DÓW, EL, PÓW, GA, GWA, IM, JA, KA, KRÓ, LA, LAR, LE, LEC, LET, LA, MÓW, NA, NA, NY, OM, PAS, RA, RE, RO, RY, SNO, STA, SZKIC, TAL, TEM, TRA, TRA, U, WA, WBREW, WIE, ZON.

Widziałam wiele pierwszych na scenie i w kinie,
Słyszałam już niejedną legendę i bajkę,
Wiem, jak dziewiłą smażyć z cukrem lub z cytryną,
byłam świadkiem, jak mała siedemnaście fajkę;
Wiem jak smakuje węgorz i dwudziesty drugi,
widziałam taniec płących oraz taniec gnomów,
widziałam tresowane myszy i papugi
i osiemnaście woli byłam w wędziny domu!
Widziałam jak czternaście wiozł jabłka po Wiśle
a wszystkie były złote, jedenasto śmiły.

I wszystko rozumiałam po dłuższym namyśle
choć to nieraz naprawdę dziwne rzeczy były.
Dopiero brzdź mnie zdziwił i przeraził srodze.
Cios zadał mi swym „szlmem” i dobił mnie „robrem”
i choć fantazji wszelkiej rozpuściłam wędze,
wszystko na nic! Przy bridżu zgłupiałam na dobre!
Dwudziesta trzecia jakaś dziwnaczna i obca,
przeniknęła mnie trwoga. Czułam się najgorzej!
Bo znam trzynastego, asa, damę, chłopca...
lecz „mamsza”, „wpust”, „zrzut”, „przeskok”... Co to jest? O Boże!
I któżby mógł pomyśleć że się w bridżu pomo „zgamia forty” lub „grę się nastawia na atak”
że można jakiś „honor położyć na honor”,
albo „wziąć kolor w kieszcze”! Ta pojęć sałata,
ten bigos słów — zupełnie przewrócił mi w głowie!
Straciłam zwykły szósty, którego mi nie brak!
Czułam, że myśl się śledem i już w gry potowie
dwudziesty pierwszy zmógł mnie! Zabręsta mną febra!
Dwudziesty pierwszy, który „dusi grę” —
przy „słynnych bokach”, atak był drugi i padłam.

Mimo dziesiątych różnych, już nikt mnie nie zmusił
ni do brzdza, ni nawet do picia i jadła,
Czułam się, jak blok gipsu, gdy piętnasty tkwił w nim,
lub jak dwudziesta piąta po występie słoni
Myśli jak wopak szesnasta zniezwieszona
najdziwniej rozum z trudem przed bzikiem maleńkim obronił.

O! Wspak dwadzieścia cztery mogłabym powiedzieć
o bridżowych przezyclach, ale ma tym cztery!
Ósmy to tylko mały nakreślony w biedzie,
w chwili trwogi pamiętnej, dla kompanii szczerzej!
A zresztą to trzy wsteczny! Lecz Wam przyrzecę muszę,
choć to jak dziewiętnasta przedziwna wygląda,
że mi się bridż tak wpoił i zaszczerpił w duszę,
że go dziś lubię... pragnę... wołam i pożądam!
Dwudziesty z dużym szlmem jest dziś mój manżeniem!
Kupiłam rozwiązanie! Czytam i pochłaniam!
Uczę się, wiem już dużo i wiozł więcej cenę
dzieło, które tajemki tak wielkie odsłaniał
Tym dwunastym uznania niech się autor cieszy,
tak, jak i ja się cieszę, że pojąłam wszystko!
już gram! Gram coraz lepiej i brzdżystów rzeszę
pokubiłam i będę wnet perfect brzdżystką!
„Junona” (Warszawa)

UWAGA! Za pomysły i najbardziej „reklamowe ujęcie” rozwiązanie „Logogryfu bridżowego” w formie wierszowanej lub rytmicznej — Zakł. Wyd. M. Arcta w Warszawie przeznaczyły specjalną nagrodę książkową z dedykacją Autorów.

Za bezbłędne rozwiązanie obu zadań Redakcja „Morza” przynajmniej 6 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań pod adresem Redakcji „Morza” z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe” upływa 28 stycznia 1937 r.



ROZWIĄZANIA
„MORZE” Nr. 11 — Listopad 1936.

28. ELIMINATKA

1. Trybel — ber = TYL. 2. Markotny — marny = KOT. 3. Lentryk — tryl = ENK. 4. Sterownik — sernik = TOW. 5. Roklet — kort = IE. 6. Comes — es = COM. 7. Ozydłe — dył = OZE. 8. Panowlec — opar = WIEC. 9. Domina — Nida = OM. 10. Suwak — salk = UW. 11. Bolas — bas = OL. 12. Tango — tag = NO — „TYLKO TEN, KTO WIE, CO MOŻE — WIE, CO MU WOLNO”.

29. KOŁÓWKA

Wyrazy kołówki: P.C.K., BÓB, ARU, OKA, PAJ, DEJ, RWA, HYZ.
Środkowe litery tych wyrazów dają rozwiązanie:

„Córka Ewy”...
(Tak — tak! Dzieło Bażaka!)

30. ROZKŁADANKA - LOGOGRYF

I. ROHATERSTWO—(wota, ster, Boh)=H.
II. EMANCYPACJA—(Capy, Jan, mace)=E.
III. KOSMOPOLITA—(Atom, osik, Poi)=L.

31. SZARADA — ODWOŁANIE

„Erosa nie upiśnie”.

Wszystkie zadania z Nr. 11 — na ogólną ilość 67 nadesłanych — bezbłędnie rozwiązało 29 osób; po 3 — 30; po 2 — 5 i po 1 — 3 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1) Gilewiczowa Zofia — W-wa, Hipoteczna 3. 2) Szafranka Stefania — Poznań, Nadbrzeźna 5 m. 6. 3) Kwiekowa Jadwiga — Cukrownia „Dobrzelin”, p. Zychlin. 4) Orzeszko Jerzy — Górków k. W-wy. 5) Szorc Zygmunt — Radom, Prosta 9, m. 6. 6) Rutkowska Zofia, W-wa, Wspólna 2 m. 7. Nagrodę autorską (18 główek za zad. Nr. 28) otrzymuje p. Kowalski Lucjan — W-wa, ul. S-to Krzyska 7.

„Słownik” z Nr. 10 „Morza” bezbłędnie rozwiązało 56 osób; z ustnikami 32 osoby. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.: 1) Braumanowa Hanna — Kraków, Sławkowska 3. 2) Mielczarkowa Maria — W-wa, Izba Skarbowa Grodzka, pl. Dąbrowskiego. 3) Klepurski Tadeusz — Wieluń, Krak. Przedmieście 2/3. 4) Lewandowski Henryk — W-wa, Bugaj 3/28. 5) Inż. Gadowski Felician — Chorzów I, Pl. Piłsudskiego 14. 6) „Podróżnik” — W-wa (prosimy o podanie dokładnego adresu).

Nagrody, niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

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

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 290-95, Administracji 698-86, P.K.O. Konto Nr. 367
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem

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



GINACA RASA

W stanie Arizona (St. Zj. A. P.) istnieją ogromne rezerwy rządowe, przeznaczone na siedziby szczepów indiańskich. Na zdjęciach naszych widzimy fragmenty życia Indian w Wielkim Kanionie:



2.



3.

- 1) Święty zegar, mieszczący się wewnątrz jaskini, będącej świątynią indiańską;
- 2) typ Indianina z Arizony w stroju narodowym;
- 3) starożytna pieczara z zabytkami sztuki Indian;
- 4) ruiny starej indiańskiej wieży wojenno-obszerniczej;
- 5) mały Indianin;
- 6) Indianie nad Wielkim Kanionem.



4.



5.



6.

