

MORZE



ZESZYT 10

PAŹDZIERNIK 1938



1



2

DOM RYBAKA



3



4

W dniu 4 września br. został poświęcony i otwarty „Dom Rybaka” w Wielkiej Wsi - Hallerowie. Zdjęcia przedstawiają: 1) Przemawiającego gen. St. Kwaśniewskiego, prezesa Zarz. Gł. LMK. 2) „Dom Rybaka” w dniu poświęcenia. 3) Ks. Biskupa Morskiego Okoniewskiego podczas celebrowania Mszy św. 4) Przedstawiciele władz, organizacji i społeczeństwa w czasie nabożeństwa. 5) Fragment deflady batalionów Obrony Narodowej. 6) Moment przed przecięciem wstęgi u wejścia do „Domu Rybaka”.

im. generała ORLICZ-DRESZERA



5



6

M O R Z E

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 10

Warszawa, październik 1938 r.

Rok XV

Zagadnienia ludnościowe w dyskusjach międzynarodowych

Od 5 do 8 września b. r. obradowała w Warszawie Międzynarodowa Parlamentarna Konferencja Handlowa.

Przy stole obrad zasiadły delegacje 21 narodów, delegacje reprezentujące sfery parlamentarne poszczególnych państw.

Odbywające się w gmachu Sejmu polskiego prace konferencji skupiły się w 4 komisjach, mianowicie transportowej, emigracji zamorskiej, handlowej i rolniczej.

Z tematów poruszonych podczas obrad zatrzymać się należy na interesującym nas problemie emigracyjnym oraz surowcowym, oba bowiem te zagadnienia znalazły swe odbicie w ożywionej dyskusji na komisji emigracji zamorskiej i zostały należyście oświetlone przez delegację polską.

Jest rzeczą zrozumiałą, że w czasie omówienia tego zagadnienia uwaga słuchaczy skupiła się przede wszystkim na enuncjacjach przedstawicieli tych mocarstw, które najbardziej są powołane do zarządzenia bolączkom państw przeludnionych, które rozporządzają największymi obszarami, nadającymi się do zagospodarowania i eksploatacji — mianowicie W. Brytanii i Francji.

Cóż nam powiedzieli delegaci tych mocarstw?

Przedstawiciel Anglii pułkownik Wickham rozwinął tezę, że zatrzymanie prądów emigracyjnych przypisać należy naturalnej ewolucji ekonomicznej państw, a nie zarządzeniom politycznym rządów. Jego zdaniem, jedynie powrót do liberalizmu ekonomicznego, powrót do nieskrępowanych obrotów międzynarodowych — pozwoliłby na wznowienie ruchów migracyjnych i uzyskanie równowagi ludnościowej w świecie.

Delegat brytyjski stwierdzał, że rząd angielski nie jest w mocy narzucać swym posiadłościom kontyngentów emigracyjnych, i podkreślił, że właśnie skutkiem presji na kolonię amerykańską było swego czasu wyemancypowanie się Stanów Zjednoczonych.

Jak z powyższego widać, wynurzenia brytyjskiego delegata nie robiły zbyt wielkiej nadziei na otworzenie Imperium Brytyjskiego, obejmującego $\frac{1}{4}$ globu ziemskiego, dla nadwyżek ludnościowych państw przeludnionych. Jest to tym dziwniejsze, że nie tak dawno, bo w lipcu r. b. dyskusja w Izbie Lordów parlamentu angielskiego ujawniła zupełnie odmienne nastroje.

Oto sięgnijmy do debaty w Izbie Lordów w dn. 20 lipca r. b. Na posiedzeniu tym dyskutowano z odcieniem wielkiej troski nie nad czym innym, jak nad grożącym Imperium Brytyjskiemu wyludnieniem. Wówczas to podsekretarz stanu dla dominiów Devonshire ujawnił, że dlatego, aby ludność Imperium nie zmniejszała się, urodzenia winny wynieść $1\frac{1}{2}$ na 1.000, gdy tymczasem osiągają obecnie tylko 15 na 1.000 w Anglii i nieco więcej w dominiach. Przy czym ludność angielska ma tendencję do koncentrowania się w Anglii, nie emigrując do posiadłości. Gdy jeszcze w 1913 r. — 285 tys. Anglików wyemigrowało do dominiów i tylko 61 tys. imigrowało do Anglii, w 1937 r. obraz ten zupełnie się odwrócił: 26 tys. zaledwie powędrowało na ziemie Imperium, zaś znacznie więcej bo 34 tys. imigrowało do Anglii.

A zatem z ujawnionego przez przedstawiciela rządu brytyjskiego stanu rzeczy wynika, że Anglicy nie chcą opuszczać swych wysp i zaludniać dominiów. Przyznane na cele emigracyjne znaczne kredyty zostały wyzyskane w minimalnym tylko odsetku.

Podsekretarz stanu Devonshire zwrócił również uwagę, jak niechętnym okiem patrzą inne narody na Anglię, która nie wyzyskuje swych posiadłości, nie udostępnia ich innym, i stwierdził, że nie prowadzi to do ułożenia się dobrych i pokojowych stosunków międzynarodowych, głównie z narodami, które odczuwają brak ziemi.

W dyskusji, która się wówczas wywiązała, wypowiedzieli się liczni przedstawiciele parlamentu.

Sprawa powrotu Śląska Cieszyńskiego do Rzeczypospolitej Polskiej poruszyła do głębi uczucia i wolę Narodu Polskiego.

W całym kraju odbywają się żywiołowe manifestacje, wyrażające żądanie powrotu Śląska Cieszyńskiego do Macierzy. W wystąpieniach tych bierze wybitny udział Liga Morska i Kolonialna, zrzeszająca 830.000 obywateli. Na wiecach i manifestacjach uchwalane są rezolucje, świadczące niezłomie o całkowitej zgodności Narodu, gdy idzie o rzeczy ważne i wielkie.

Do Zarządu Głównego napływają setki depeesz, odzwierciedlających nastroje i postawę członków naszej organizacji wobec przełomowych chwil, jakie Europa obecnie przeżywa.

Naród i Rząd Polski uznał, że nadszedł czas, kiedy krzywda wyrządzona Polsce w chwilach dla niej najcięższych musi być naprawiona — Śląsk zaolzański musi być Polsce zwrócony!

Oto lord Snell zajął stanowisko przychylne wobec ewentualnego dopuszczenia do dominiów imigrantów obcych, naprzykład Żydów, lord Stonehaven przypomniał swym kolegom, że raz na zawsze winni porzucić myśl zaludnienia rozległych dominiów nadwyżkami ludności Imperium. Lord Barnby zwrócił uwagę, że ciągły napływ imigrantów do Ameryki Północnej powoduje znamienity wzrost dobrobytu narodowego. Lord Elibank wypowiedział się bez zastrzeżeń za wpuszczeniem osadników obcych, co jedynie może pobudzić rozwój gospodarczy dominiów.

Lecz nie tylko na powyższym posiedzeniu Izby Lordów zadokumentowane zostały potrzeby imigracyjne Imperium Brytyjskiego. Miało to miejsce również i w debatach tejże Izby z okazji konferencji w Evian, w dniu 27 lipca b. r. Między innymi lord Chichester opowiedział się wówczas za wzmocnieniem ludności anglo-saskiej przez imigrację innych narodowości, naprzykład uchodźców z Austrii lub Niemiec. Podkreślił on, że imigracja obca miała doniosły wpływ na rozwój rolnictwa, przemysłu i innych gałęzi gospodarstwa angielskiego. Zdaniem lorda Chichester dopuszczenie imigracji osadników pochodzenia europejskiego do dominiów odbije się bardzo korzystnie na ich rozwoju. Wreszcie lord Samuel podkreślił, że imigracja nie powiększa bezrobocia, lecz je łagodzi.

Przedstawiona tu opinia parlamentu brytyjskiego jest chyba wystarczającym dowodem konieczności przełamania barier restrykcyjnych dla emigrantów, szkoda więc, że na omawianej konferencji delegaci W. Brytanii nie zrobili kroku naprzód i nie wysunęli sugestyj praktycznego rozwiązania sprawy tak koniecznego „doluźnienia“ Imperium.

Reprezentanci drugiego wielkiego mocarstwa kolonialnego — Francji, przezornie nie wypowiedzieli się na konferencji w sprawie emigracji zamorskiej, obrazując jedynie stan imigracji do metropolii francuskiej. Wiadomą jest jednak powszechnie rzeczą, że stan ludności Francji maleje. Któreż więc

mocarstwo kolonialne, jeśli nie Francja, drugie co do wielkości po brytyjskim — miałooby więcej do powiedzenia w sprawie ułatwień imigracyjnych, w sprawie zaludnienia bezludnych przestrzeni? Niestety i z tej strony żadne projekty nie zostały wysunięte.

Tak znaczne forum nadawało się do przedstawienia bolączek Polski. Stanowisko i potrzeby nasze wypowiedział senator Iwanowski. Zobrazował tak przykre zahamowanie naszej emigracji wobec przeludnienia kraju, wskazał na dążenie do uprzemysłowienia, lecz równocześnie na brak koniecznych kapitałów oraz surowców jako niezbędnych składników mającego wchłonąć nagromadzone ręce robocze przemysłu.

Przecież już trzy lata minęły od chwili, gdy sir Samuel Hoare podniósł sprawę sprawiedliwego dostępu do surowców, a dotychczas brak praktycznego rozwiązania tego zagadnienia. I delegat polski tłumaczył zebranym, że genezą polskiej idei kolonialnej, tak nierozzerwalnie związanej z problemem surowcowym, nie są dążenia imperialistyczne, wygórowane ambicje o pokroju wszechświatowym, lecz konieczność jak najszybszego rozwiązania problemu demograficznego, zapewnienia pracy nowym generacjom. Przedstawiciel Polski stwierdził przy tym, iż dla rozwiązania problemów populacyjnych niezbędna jest ścisła współpraca wszystkich narodów w skali światowej przy pomocy kapitału światowego, dla dobra nie tylko krajów przeludnionych, ale i krajów o rzadkim zaludnieniu.

Pragnienie realnych rozwiązań w sprawie populacyjnej, mianowicie drogą zatrudnienia w przemyśle nadwyżek ludnościowych, skłoniło jednego z delegatów polskich, posła Sapiehę, do wysunięcia wniosku, aby część Afryki oddana została do dyspozycji krajów europejskich, jako kondominium, co umożliwiłoby zaopatrywanie się w surowce niezbędne dla rozwoju ośrodków przemysłowych.

Aczkolwiek przedstawiciel brytyjski uznał pro-

pozycję tę za przedwczesną, co zresztą łatwe było do przewidzenia — zaproponował jednak powołanie do życia stałej komisji emigracyjnej przy Radzie Generalnej Międzynarodowej Konferencji Handlowej, która by rozpatrywała tego rodzaju wnioski.

Ożywiona dyskusja nad problemem emigracji zamorskiej, widoczna dla każdego konieczność jej ułatwienia — skłoniła zebranych do przyjęcia rezolucji, stwarzającej nowe możliwości zastanowienia się nad obecnym stanem rzeczy.

Rezolucja przyjęta przez plenarne zebranie głosi, że konferencja z uwagi na to, iż „studia przeprowadzone dotychczas w celu skutecznego rozwiązania sprawy emigracji doprowadziły do rozważań raczej teoretycznych, 1) postanawia wpisać zagadnienie emigracyjne na porządek dzienny najbliższych obrad konferencji, polecając zbadanie sposobu uzgodnienia praw i interesów państw emigracyjnych z interesami krajów, które mogłyby z pożytkiem przyjąć emigrantów, w ten sposób, aby rezultaty tych obrad mogły być wzięte pod uwagę w przyszłych układach dwustronnych i wielostronnych, 2) postanawia prosić Radę Generalną o powierzenie prac nad tym zagadnieniem stałej Komisji“.

Ten krótki zarys prac Międzynarodowej Parlamentarnej Konferencji Handlowej narzuca pytanie, co nam ona przyniosła w zakresie interesujących nas zagadnień emigracyjno-surowcowych?

Odpowiedź nie może być pocieszająca. Efektywnie konferencja nic nam nie dała, jedynie umożliwiła zapoznanie się przedstawicieli wielu narodów z naszymi potrzebami w dyskutowanym zakresie. Uwidoczniła przy tym, że rozwikłanie przeludnie-

nia drogą czy to emigracji czy to dostępu do surowców — może się odbyć tylko przez ułatwienia i koncesje ze strony mocarstw posiadających zarówno ogromne przestrzenie, czekające na zaludnienie, jak i obszerne niewyżyskane tereny bogate w surowce.

Jeśli omawiana konferencja była kroplą, która obok innych przyczyni się do uświadomienia mocarstw kolonialnych o konieczności współpracy i ułatwień w skali międzynarodowej — uznać ją należy za pożyteczną.

Przyszłość pokaże, czy nowy organ badań, jakim będzie stała komisja emigracyjna, potrafi wykrzesać jakieś myśli twórcze i przyczynić się do realnych rozwiązań. Tymczasem rzeczywistość każe snuć smutne refleksje.

Nie bez słuszności w dyskusji podniesione zostało zdanie wypowiedziane w pracy „Population Problems“ przez Amerykanina Warren S. Thompsona. Czytamy tam mianowicie, że należy zwrócić uwagę na nacisk ludnościowy uwydatniający się w kilku ośrodkach świata, i że „jeśli nie będzie on złagodzony przez cesję obszarów wolnych lub niedostatecznie zużytkowanych przez mocarstwa, które je posiadają, wówczas wojna jest nieunikniona“.

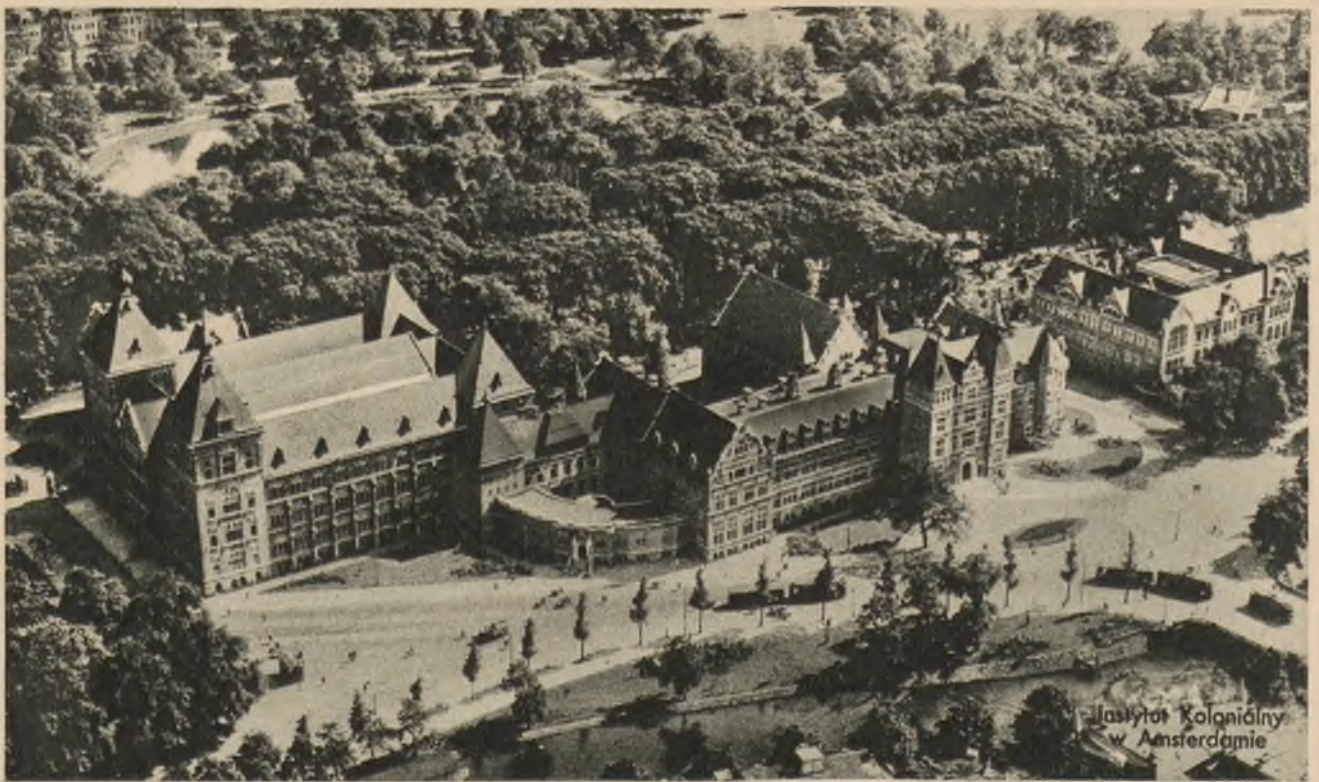
Istotnie dynamizm ludnościowy jest jak wezbrana rzeka, której żadne siły opanować nie mogą, skoro nie ujarzmi się jej i nie puści zawczasu właściwym korytem.

Pragnieniem społeczeństwa polskiego jest, aby rozwiązanie zagadnienia populacyjnego odbyło się przy współpracy międzynarodowej.

K. JEZIORANSKI



Krajobraz parański



J E S Z C Z E S U R O W C E...

W ubiegłym miesiącu odbył się w Hadze doroczny kongres Unii Międzyparlamentarnej, który obradował nad najbardziej aktualnymi problemami międzynarodowymi. Unia Międzyparlamentarna, jak wskazuje sama nazwa, jest organizacją jednoczącą w sobie parlamentarzystów — czynnych lub byłych całego świata (nieobecni byli tylko Niemcy), wśród których jest bardzo wielu obecnych lub byłych ministrów, premierów, polityków — i stąd też uchwały Unii nabierają specjalnego znaczenia, są bowiem uchwałami tych ludzi, którzy kierują, względnie mają duży wpływ na politykę poszczególnych państw.

Z ramienia Polski w konferencji haskiej uczestniczyła delegacja pod przewodnictwem wicemarszałka senatu prof. Makowskiego. Do delegacji należał też członek Rady Unii i przewodniczący jej komisji politycznej i organizacyjnej — b. wicemarszałek Sejmu, dyr. Jan Dębski.

— Na zjeździe haskim wygłoszono szereg referatów z różnych dziedzin życia gospodarczego i politycznego świata. Ze spraw ekonomicznych, najbardziej interesujących z naszego punktu widzenia, na uwagę zasługuje — mówił nam dyr. Dębski — referat Holendra p. Serrarensa na temat udziału poszczególnych państw świata w eksploatacji bogactw kolonialnych. Zresztą Unia Międzyparlamentarna już po raz drugi zajmuje się tą sprawą.

W roku ubiegłym na zjeździe paryskim debатовano nad tą sprawą na podstawie referatu dyr. Dębskiego o surowcach.

— Na podkreślenie zasługuje — mówi dyr. Dębski — że mimo, iż zjazd odbywał się w okresie bardzo silnego napięcia politycznego w świecie,

a szczególnie w Europie, mimo że uwaga wszystkich przybyłych do Hagi parlamentarzystów musiała być skoncentrowana na aktualnych wydarzeniach, mimo że nasłuchiowano pilnie wieści z Paryża, Londynu, Berlina, Pragi — to jednak problem kolonialny wywołał bardzo duże zainteresowanie, czego dowodem może być chociażby to, że po referacie p. Serrarensa zabierało głos w dyskusji 16 mówców i że dyskusja była miejscami nawet gwałtowna.

W pewnym stopniu i myśmy się przyczynili — stwierdza dyr. Dębski — do ożywienia tej dyskusji, wnosząc realne i wyraźne propozycje rozwiązań oraz jasno określając dążenia a nawet żądania Polski w sprawach kolonialnych.

— Jakież były tezy referatu i jakie stanowisko zajęli reprezentanci państw kolonialnych?

— Oczywiście, jak to było do przewidzenia, starali się oni udowodnić: 1) że kolonie to raczej kosztowna i deficytowa dla metropolii impreza, 2) że kolonie przedstawiają małą wartość jako źródło surowców, i wreszcie 3) że kolonie nie mogą być terenem masowej emigracji i nie przedstawiają przeto pod tym względem wartości dla państw przeludnionych.

— Któż bronił interesów Polski w dyskusji?

— Głos zabierał poseł Choiński-Dzieduszycki, który mówił o przeludnieniu polskiej wsi i ja. Nawet przemawiałem dwukrotnie. Muszę stwierdzić, że tezy te bez większego trudu mogłem obalić, względnie osłabić, wykazując na podstawie sprawozdań i cyfr publikowanych przez państwa kolonialne —

jak wielkie korzyści finansowo-gospodarcze przynoszą kolonie metropolii.

Dyr. Dębski zagląda do notatek i cytuje:

— Dla ilustracji powtórzę przykład, który wzięłem ze sprawozdania parlamentu jednego z najmniejszych państw kolonialnych, Belgii. Przytoczyłem słowa sprawozdawcy budżetu kolonialnego tego państwa, który stwierdził, że Kongo przynosi Belgii pół miliarda franków rocznie w postaci dywidend, dobrze płatne stanowiska dla 10.000 Belgów, dalej — surowce wartości półtora miliarda franków rocznie (nabywane nie za obce dewizy, lecz za własną walutę), wreszcie, że ta sama kolonia Kongo nabywa w Belgii towarów za przeszło 300 milionów franków rocznie, że stanowi główne oparcie dla rozbudowy marynarki handlowej belgijskiej itd. Od siebie dodałem jeszcze, że Kongo przynosi Belgii dewizy, względnie złoto za surowce, sprzedawane z tej kolonii innym państwom.

Tak wyglądają korzyści, jakie przynosi jedna z mniejszych kolonij, doskonale gospodarowana przez dzielnych Belgów, a cóż dopiero mówić o koloniach francuskich, angielskich i innych. Wystarczy stwierdzić, że Anglia przywiozła ze swych kolonij w 1936 roku 38% całego swego importu, a 49% swego wywozu skierowała do kolonij. Z satysfakcją stwierdzam, że szereg mówców przyznał mi, że nie jest dobrą taktyką ze strony państw posiadających

kolonie obrona status quo polegająca w głównej mierze na pomniejszaniu znaczenia i wartości kolonij.

Również teza druga o rzekomej małej wartości kolonij, jako źródła surowców, mogła być obalona na podstawie danych statystycznych, które stwierdzają, że eksploatacja bogactw kolonialnych stale wykazuje wzrost zarówno w zakresie surowców przemysłowych jak i konsumpcyjnych. Typowym przykładem tych dwóch rodzajów surowców jest np. miedź, kauczuk, rośliny oleiste, owoce kolonialne itd. Zresztą trzeba sobie jeszcze uprzytomnić, że pojęcie wartości danej kolonii jest zawsze pojęciem względnym; to co może mieć olbrzymią wartość dla państwa pozbawionego surowców i nie posiadającego kolonij, może przedstawiać małą wartość dla państwa, które ma rozległe obszary oraz rozliczne i różnorodne kolonie, nie eksploatowane choćby z tego względu, że dany surowiec posiada gdzieindziej i eksploatuje go taniej.

Wreszcie teza trzecia, że kolonie nie będą terenem masowej emigracji i nie przyczynią się do rozwiązania trudności demograficznych państw przełudnionych—była też wynikającą z nieporozumienia. Przeciwnie dlatego Polska interesuje się problemem kolonialnym, że chce w przyszłości uniknąć masowej emigracji i mieć możliwość zatrudnienia swych obywateli we własnym kraju, we własnym przemyśle, któremu właśnie potrzebne są surowce kolonialne i kolonialne rynki zbytu.



Zbiór kakao na Wyspach Antylskich

— Charakterystyczną jest rzecz, — objaśnia dalej dyr. Dębski — to, że np. referent p. Serrarens, poświęcając część swego referatu Polsce, przypisał Lidze Morskiej i Kolonialnej rozbudzenie w społeczeństwie polskim zainteresowań dla spraw kolonialnych, co było oparciem dla rządu polskiego w jego wystąpieniach na terenie wewnętrznym i międzynarodowym. P. Serrarens popełnił jednak dwa błędy: stwierdził mianowicie, że LMK, żądając kolonij dla Polski, wysuwa przede wszystkim momenty prestiżowe, mówiąc zaś o naszym przeludnieniu, powiedział, że przeludnienie to spowodowane jest przede wszystkim dużym przyrostem naturalnym ludności żydowskiej.

Oświadczyłem na to, że jakkolwiek naród polski posiada poczucie swej siły i roli, jaką odgrywa na pograniczu wschodu i zachodu Europy — to jednak nie względy prestiżowe decydują o naszych dążeniach kolonialnych. Nasz przyrost ludnościowy, w którym — trzeba tu nadmienić — przewagę posiada ludność chrześcijańska, wykazał, iż wśród wielkich państw Europy stoimy na pierwszym miejscu.

Jeśli bowiem obliczymy procentowo przyrost naturalny, to widzimy, że w okresie ostatnich lat piętnastu liczba mieszkańców w Polsce wzrosła o 27%, w Niemczech o 13,5%, w Italii o 13,4%, w Anglii o 7%, we Francji o 7%. To jest wymowa cyfr, z którą wszyscy odpowiedzialni za przyszłość kraju muszą się liczyć i która każe nam przewidywać, że za lat dwadzieścia będziemy państwem 45-milionowym. Właśnie ten nasz przyrost i te przewidywania decydują o coraz czynniejszym zainteresowaniu Polski sprawami kolonialno-surowcowymi. Ponieważ była poruszona sprawa ludności żydowskiej, skorzystałem z tego, by i na tym zjeździe uzasadnić konieczność i potrzebę emigracji Żydów z Polski, dla których państwa posiadające rozległe tereny i kolonie muszą zrobić miejsce.

Podkreśliłem również, że zainteresowania kolonialne, których rozbudzenie przypisał referent naszej Lidze Morskiej i Kolonialnej, nie są społeczeństwu obce ani nowe. Przecież czwarta część narodu polskiego żyje poza granicami kraju, w większych i mniejszych skupiskach. Chociaż nie jesteśmy imperium kolonialnym, to jednak jesteśmy od dawna narodem kolonizatorów, liczącym w dodatku tysiące zasłużonych odkrywców, badaczy, ba, nawet żołnierzy i zdobywców kolonialnych. Pozwoliłem sobie przypomnieć p. referentowi, który jest Holendrem, że na czele wojskowej wyprawy ho-

lenderskiej kompanii tzw. zachodnio-indyjskiej do Brazylii stał w XVII wieku jako generał i admirał królewski Krzysztof Arciszewski. W sprawach kolonialnych i kolonizatorskich nie jesteśmy przeto nowicjuszami, którzy wyciągają ręce po dobro i ziemie zdobyte i uprawiane cudzymi rękami. W świadomości całej Polski panuje stąd przekonanie, że czas już, by Polacy przestali pracować tylko na pożytek i cudzą chwałę.

Po długiej i gorącej dyskusji, podczas której, w wystąpieniach bardzo śmiałych i ostrych, sekundowali nam członkowie delegacji włoskiej, przyjęto bardzo ogólnikową rezolucję, domagającą się od prac komitetu surowcowego Ligi Narodów wyników

realnych i praktycznych. Rezolucja wypowiada się dalej za stworzeniem takich warunków, które by ułatwiły państwu nie posiadającym kolonij — eksploatację bogactw kolonialnych, za równością ekonomiczną wszystkich państw w koloniach, oraz za szerokim dopuszczeniem obywateli państw, nie posiadających kolonij, do pracy w koloniach.

— A więc — wtrącamy uwagę — również Unia Międzyparlamentarna uchwała rezolucje ogólnikowe podobnie jak Liga Narodów?

— Rezolucja ta — odpowiada dyr. Dębski —

oczywiście nas nie zadowolili. Na komisji uchwalono uprzednio nasz wniosek, zmierzający do tego, aby państwa nie posiadające kolonij, jak np. Polska, jako państwo, mogła uzyskać taką koncesję w koloniach, która by nam pozwoliła na eksploatację koncesji za pomocą własnego pieniądza i własnego aparatu administracyjno-robotniczego. Wniosek ten jednak upadł na plenum Unii. Nie ukrywam, że nieprzychylnie stanowisko większości Unii wobec tego wniosku podyktowane było względami taktyczno-politycznymi — nie tyle skierowanymi w naszą stronę, ile pod adresem nieobecnych...

Reasumując — kończy dyr. Dębski — muszę podkreślić, że waga i aktualność problemu kolonialno-surowcowego na terenie międzynarodowym nie słabnie. Przecież szereg bardzo poważnych organizacji o charakterze międzynarodowym od kilku lat omawia sprawy kolonialne. Na wszystkich tych zjazdach jesteśmy obecni. W dyskusjach zdobyliśmy już sobie pozycję „strony“, którą traktuje się coraz poważniej, z którą trzeba się liczyć w przewidywaniu przyszłych rozstrzygnięć.

Wywiad przeprowadził

K. BOBAK



Admirał Krzysztof Arciszewski



O WALORYZACJĘ GOSPODARCZĄ KOLONIJ AFRYKANSKICH

W ostatnio prowadzonych rozważaniach międzynarodowych nad problemem surowcowym został wyraźnie podkreślony fakt niedostatecznego wykorzystania gospodarczego większości terytoriów kolonialnych.

Olbrzymie przestrzenie ziemi urodzajnej i ukryte w niej bogactwa naturalne czekają cierpliwie na pionierską inicjatywę białego. W szczególności zainteresowanie opinii publicznej kieruje się ku koloniom (w ścisłym tego słowa znaczeniu) kontynentu afrykańskiego. Są one słusznie uważane za istotną podstawę przyszłego rozwoju stosunków gospodarczych między Europą a Afryką.

Niektóre z krajów Europy, zaliczonych do kategorii „ubogich w surowce, a zamożnych w siłę ludzką”, widzą jeden z koniecznych elementów osiągnięcia u siebie równowagi gospodarczej we wzmożeniu właśnie z Afryką stosunków handlowych, w podjęciu na tym terenie uzupełniającej produkcji rolnej i w jej eksploatacji surowcowej, a więc w pozyskaniu tu nowych rynków zbytu dla artykułów przetwórczych i w zdobyciu bezpośrednich źródeł surowcowych.

Pojmowana w rozumieniu gospodarczym waloryzacja terytoriów kolonialnych w Afryce nie dokonana się wyłącznie przy pomocy kapitałów krajów zamożnych. W procesie tym odegrać musi decydującą rolę pionierski, o wysokim poziomie kwalifikacyjnym, czynnik ludzki.

Wykorzystanie gospodarcze dziewiczych terytoriów kolonialnych zarysowuje się w trzech zwią-

zanych ze sobą działach przedsiębiorczości kolonialnej: w handlu, eksploatacji surowców i w produkcji kultur zwrotnikowych. W niektórych przypadkach, w zależności od warunków klimatycznych, z ekspansją gospodarczą będzie się łączyło w pewnym stopniu zagadnienie planowego osadnictwa w koloniach.

Zanim jednak terytoria kolonialne mogą się stać przedmiotem europejskiej penetracji gospodarczej, muszą być tu przeprowadzone wstępne prace inwestycyjne, jak budowa dróg, portów, uszlusowanie rzek, oczyszczenie terenów dziewiczych, przygotowanie robót irygacyjnych, budowa osiedli itp.

Nasuwa się pytanie — kto ma finansować te początkowe i bezpośrednio nie produkcyjne inwestycje?

W każdym razie na pewno ani nie kompanie handlu zagranicznego, ani zainteresowana produkcja kopalniana tzw. inicjatywa prywatna.

Jeżeli jednak waloryzacja obszarów kolonialnych nie ma być czczym frazesem, obowiązek sfinansowania tych zasadniczych inwestycji będzie obciążał w pierwszym rzędzie budżet metropolii, a więc kraju, sprawującego władzę suwerenną nad kolonią.

Z uwagi na taniość robocizny tubylczej, ogólne inwestycje w koloniach wymagałyby stosunkowo poważnych, lecz bynajmniej nie olbrzymich kapitałów. Punkt ciężkości przy podjęciu robót publicznych w koloniach leżałby raczej w umiejętnym rozwiązaniu organizacji tubylczej siły roboczej.

Waloryzacja terytoriów kolonialnych, przygotowanych do penetracji gospodarczej białego, jak już

wspominano, dokonywać się będzie poprzez organizację handlu, eksploatację surowców i wreszcie produkcję kultur tropikalnych. Oceniając ziemię, jako najwyższe bogactwo naturalne, zaspakajające potrzeby człowieka, logiczne i słuszne będzie stwierdzenie, że waloryzacja terytoriów kolonialnych jest nie do pomyślenia bez wykorzystania w całej pełni urodzajnej ziemi w koloniach, dostarczającej zarówno surowców konsumpcyjnych, jak i przemysłowych.

Trudnym zadaniem stanie się wówczas rozwiązanie zagadnienia produkcji rolnej w koloniach, które ma podwójny charakter: uprawy rolnej przez ludność tubylczą oraz planowej produkcji kultur tropikalnych w ramach gospodarki białego.

W dzisiejszym układzie stosunków w koloniach pozycja ludności tubylczej w dziedzinie produkcji rolnej jest korzystniejsza od pozycji białego. Głoszona jest teza negatywna, że gospodarka rolna białego w koloniach nie może być opłacalna. Rezultatem tej mało zachęcającej tezy jest fakt wyjątkowo niskiej wydajności rolnictwa tropikalnego w Afryce. Fakt ten został wyzyskany, jako powierchowny i subiektywny dowód, w celu stwierdzenia, że kolonie afrykańskie nie odgrywają prawie żadnej roli w światowej produkcji surowców.

Jeżeli tak jest w istocie, to tylko ze względu na trudną pozycję białego, w jakiej znajduje się pionier

akcji gospodarczej w koloniach. Właściciel farmy - plantator ma rzeczywiście przed sobą przeszkody prawie nie do zwalczenia. W usunięciu zaś tych przeszkód nikt się nie kwapi mu pomóc.

Klimat, nie pozwalający białemu na wykonywanie pracy fizycznej; niski poziom kwalifikacyjny tubylczej siły roboczej, jakkolwiek taniej, lecz trudnej do zorganizowania w ramach gospodarki białego; żywiołowe klęski, przede wszystkim w postaci całej masy szkodników, niszczących nieraz w ciągu krótkiego okresu czasu plon kilkuletniej pracy; specyficzne cechy gleby w koloniach; — oto trudności, które nie zachęcają białego do obliczonej na dłuższą metę gospodarki rolnej w koloniach. Plantacje kawy, kakao, bawełny, ryżu, rycynusu, kauczuku itp., skalkulowane według klasycznych reguł rentowności, okazują się często w praktyce przedsięwzięciami chybionymi, pochłaniającymi czas, zdrowie i kapitał białego, a nie dającymi — prócz doświadczeń — żadnych materialnych korzyści.

Przeszkodą jednak najistotniejszą w pracy białego pioniera rolnictwa tropikalnego jest brak organizacji i kredytu, przeznaczonego na cele rolnictwa kolonialnego. Brak ten tłumaczy się charakterystycznym dla większości statutów kolonialnych faktem niewłaściwego unormowania w stosunku do białego prawa własności w zakresie posiadania ziemi w koloniach.



Gwinea — punkt skupu orzechów ziemnych



Praca przy zbiorze bawełny

W koloniach nie zostało wprowadzone najprymitywniejsze choćby prawo hipoteczne. Użytkowanie ziemi przez białego opiera się przeważnie na prawie koncesji. Koncesja jednak każdej chwili może być cofnięta. W tych warunkach udzielanie kredytu, który nie ma zabezpieczenia hipotecznego jest sprzeczne z zasadami bankowymi.

Analogiczne przeszkody nasuwają się w związku z asekuracją. Gospodarka rolna białego nie może być poddana w koloniach ubezpieczeniu przed wypadkami.

Jednocześnie gospodarka ta wymaga nakładu kapitału w ciągu dłuższego okresu czasu. Dochodowość z plantacji daje się uzyskać dopiero po wielu latach od podjęcia gospodarki. Czy w tej sytuacji inicjatywa prywatna może być skłonna do aktywnej działalności na wielką skalę? Wydaje się, że tylko przy dostatecznym poparciu finansowym ze strony państwa.

Z analizy całokształtu zagadnień, związanych z waloryzacją gospodarczą obszarów kolonialnych w Afryce, można wyprowadzić kilka zasadniczych wniosków, a mianowicie:

1. Metropolia w stosunkach ze swą kolonią ma zdecydowaną przewagę gospodarczą nad krajem, nie sprawującym suwerennej władzy w kolonii; przewagi tej nie zdoła wyrównać nawet zasada „drzwi otwartych”.

2. W przedsiębiorczości kolonialnej, mającej na celu wykorzystanie urodzajnych obszarów ziemi i jej bogactw naturalnych, istotą zagadnienia jest rozwiązanie problemu rolnictwa kolonialnego, a więc uznanie prawa władania ziemią przez białego, wprowadzenie instytucji hipoteki, zorganizowanie kredytu rolnego, asekuracji itp.

3. Inwestycje o charakterze robót publicznych mogą być sfinansowane tylko z budżetu metropolii. Penetracja gospodarcza ze strony inicjatywy prywatnej winna znaleźć odpowiednie warunki, umożliwiające prowadzenie racjonalnej i planowej gospodarki rolnej w koloniach. Inicjatywa ta musi być poparta finansowo z funduszków publiczno - prawnych.

4. Waloryzacją terytoriów kolonialnych zainteresowane są w pierwszym rzędzie kraje, potrzebujące niezbędnych dla swego rozwoju ekonomicznego surowców, a jednocześnie rozporządzające elementem ludzkim, zdolnym do pionierskiej pracy gospodarczej w koloniach. Penetracja gospodarcza może nastąpić tylko w kierunku takiego terytorium kolonialnego, na którym wspomniane kraje będą sprawowały władzę suwerenną.

5. Minimalnym warunkiem penetracji gospodarczej kraju zainteresowanego do kolonii afrykańskiej, w której władzę suwerenną sprawuje obca temu krajowi metropolia, jest możliwość uzyskania obok całego szeregu uprawnień również i wolnego obiegu waluty kraju, zainteresowanego penetracją. Warunek ten może być osiągnięty w dwustronnym układzie. Taki stan prawny będzie miał charakter sui generis *coimperium* gospodarczego.

Wreszcie wniosek końcowy:

6. Stan dzisiejszego posiadania kolonialnego, jako słusznie zakwestionowany, winien być poddany rewizji i zmianom odpowiednio do potrzeb gospodarczych krajów zainteresowanych. Nowy podział stanu posiadania kolonialnego nie będzie wynikiem dążeń imperialistycznych, lecz konsekwencją potrzeby osiągnięcia minimalnej choćby równowagi w międzynarodowych stosunkach gospodarczych.

HUBERT SUKIENICKI

W-przew. Wydz. Kolonialnego LMK



Owoce i liście krzewu kawowego



Dom Rybaka w Wielkiej Wsi

Legenda staje się już dziś Gdynia - wieś; akordem mocy Polskiej odrodzonej tętni Gdynia-port, Gdynia-miasto.

Zimny, porywisty wiatr bałtycki, co ongiś pomykał opłotkami wioszczyzny, mierzwił strzechy rybackich checz, dziś łamie się o bloki wielopiętrowych kamienie, gwizdże w płataninie potężnych żelaznych konstrukcyj portowych dźwigów...

I tylko jak dawniej, smętnie zawodzi w igliwiu sosen helskich...

Ale i tam się wiele zmieniło. Oto gdy nadejdzie czas lata, przychodzi fala ludzkiego przyboju, przeliczna gromada młodzieży, dorosłych i dzieci, ludzi z głębi lądu, z całego polskiego zaplecza, by radować się morzem, powietrzem i słońcem, by czerpać zeń siłę i radość. Psuje to ustalony od wieków tryb życia Kaszubów, ale pożytki nowe daje. Zmienił się stary, morzem chłostany Hel. Wyrosły wzdłuż całej jego długiej kosi domy, wille i pensjonaty, rozrosły się dawne, od strony zatoki przystanie, bujniej tętnić poczęło życie. Miast dawnych rybackich łodzi, dziś kutry motorowe aż pod Bornholm i dalej chodzące, przywożą do domu obfity plon.

Wiele zmieniło się na polskim brzegu — tylko checze rybackie zostały na wybrzeżu te same, te same troski — o połów, o wiatry pomyślne, o tych, co na morzu...

Gdy przyjdą krótkie dni i zimne, wietrzne noce jesieni i zimy, pusto i smutno na pobrzeżu... Świa-

telka pełgają w oknach checz, pogwarki długie jak nieć kądzieli się snują... czas się dłuży...

Ale oto ci, od których tu latem rojno i gwarno, „letnioki z całej Polski“ w Lidze Morskiej i Kolonialnej zrzeszeni, pomyśleli o tych długich wieczorach jesieni i zimy, o potrzebach i troskach Kaszubów, o konieczności bliskiej lekarskiej opieki, o oświacie i zabawie, umysł poszerzającej, serce radującej — i złożyli ludności rybackiej wybrzeża dar hojny i szcudroblivy, całym sercem dany: „Dom Rybaka“ im. Gen. G. Orlicz-Dreszera.

Dnia 4 września 1938 roku ten akt się dokonał. Nawet niebo jesienne przepiękną pogodą mu błogosławiło. Było to wielkie święto dla ludności polskiego pobrzeża. Toteż tłumny był jej udział. Kto żyw, śpieszył na uroczystość.

Prężnym czworobokiem stanęły bataliony Obrony Narodowej; wewnątrz niego zasiedli na ustawionych rzędami krzesłach i ławach przedstawiciele Władz, Marynarki Wojennej, Ligi Morskiej i Kolonialnej, delegacje miast i organizacji i tłum rybackiej ludności.

A na tarasie lśniącego w słońcu białą ścian domu rozpoczęła się msza święta. Celebrował ją i „Dom Rybaka“ święcił J. E. Ksiądz Biskup Morski Okoniewski. Po nabożeństwie przemówił prezes organizacji, która dom ten ufundowała, gen. St. Kwaśniewski.

W swoim pięknym przemówieniu stwierdził, że

„Dom Rybaka“ ma być twierdzą i zbrojownią polskości na wybrzeżu, że o Kaszubach to śpiewamy „Nad Wisłą czuwa straż!“ Tu, u ujścia Wisły, na Pomorzu polskość musi się najmocniej utwierdzić i dlatego to Oddział Stołeczny LMK wystąpił z inicjatywą budowy na wybrzeżu „Domu Rybaka“. Inicjatywa ta poparta finansowo przez Zarząd Główny przy życzliwej współpracy budowniczych, a i miejscowej ludności, dała w rezultacie dzieło piękne i pożyteczne.

O roli „Domu Rybaka“ mówił generał Kwaśniewski:

„Dom pomyślany jest tak, by znalazł w nim polski rybak i każdy Kaszub zarówno pomoc dla ducha jak i dla ciała, zarówno pomoc kulturalno-oświatową, jak i pomoc zdrowotną. Na przyziemiu zatem będzie ośrodek pomocy lekarskiej, na pierwszym piętrze ośrodek świetlicowy. Piętro drugie — ze swym pięknym tarasem i dalekim widokiem na pełne morze, na port Władysławowo — ma być dostępne dla letników i ma przynosić piętru pierwszemu i przyziemiu pewne korzyści materialne“.

Dalej mówił generał o roli i zadaniach polskiego rybołówstwa i o wielkiej wadze, jaką do tych spraw przywiązuje Rząd oraz społeczeństwo, w szeregach Ligi Morskiej i Kolonialnej zorganizowane.

Z kolei wygłosili przemówienia: wójt gminy Strzelno p. Szukalski oraz — imieniem ludności wybrzeża — rybak, p. Dawid Pieper z Jastarni, który mówił:

„Możemy zapewnić Was, Panowie, że my rybacy potrafimy ostać Polakami tak, jak do dziś ninie jesteśmy, możemy Was zapewnić, że jak przyjdzie do obrony polskości wybrzeża, żaden z nas polskich rybaków nadmorskich nie pożałuje swego życia ani krwi. Dlatego też każdy objaw troski naszego Rządu czy też organizacji o polskiego rybaka spotykamy z wielkim entuzjazmem i uznaniem. Dziś, przy

poświęceniu „Domu Rybaka“, który ma być ostoją i odpoczynkiem polskiego rybaka po trudach dalekich podróży morskich, musimy przyjąć z wielkim uznaniem i gorącym podziękowaniem budowniczym i inicjatorom tego domu, Lidze Morskiej i Kolonialnej“.

Po przemówieniach nastąpiło otwarcie Domu, którego dokonał wojewoda pomorski Raczkiewicz, podnosząc przy tym z uznaniem inicjatywę Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Na zakończenie oficjalnej części uroczystości odbyła się przed władzami i zgromadzoną publicznością defilada batalionów Morskiej Brygady Obrony Narodowej.

Po defiladzie zwiedzano nowootwarty Dom, w godzinach zaś popołudniowych odbyły się popis chórów rybackich i kaszubskich grup regionalnych.

Wieczorem dom opustoszał. Wiatr tylko szeleścił flagami i sieciami, które dla ozdoby rozpięto.

Ale odtąd co ranka otwierać się będą gościnnie podwoje domu. Rozbrzmiewać w nim będą pieśni, radio głosić będzie wieści ze świata, szeleścić w nim będą odwracane karty ksiąg i czasopism — szeleścić będą słowa starych pomorskich rybaków, co tu na pogwarke przybywać będą, by dzielić wspólnie troski, radości, obawy, by wspólnie z rozumą i namysłem snuć plany, gdzie sieci zarzucać, jakie kutry nabywać, dokąd na połowy wyruszać. A nieraz, powagą nabrzmiałe, padać będą ważne słowa, jak tu trwać, jak wrogiemu naporowi się oprzeć, jak braciom zza miedzy granicznej pomóc. Nic z nimi nie dzieli — ni mowa, ni obyczaj, ni wiara — a łączą morze i wspólny trud rybacki.

Dnia 4 września otwarto „Dom Rybaka“; — odtąd promienieć będzie polskością i pracą, tętnić w nim będzie życie. Biegna ku niemu najlepsze życzenia tych wszystkich, którzy morze i pracę na nim rozumieją, miłują i cenią.

B. M.



Na uroczystość otwarcia Domu Rybaka licznie przybyła ludność wybrzeża

Skartelizowane morze

Wszystkim, którzy interesują się sprawami transportu morskiego, znane są międzynarodowe porozumienia tzw. konferencje żeglugowe. Mają one m. in. na celu regulowanie morskich stawek frachtowych, utrzymywanie tych stawek na poziomie dochodowości lub przynajmniej opłacalności, zwalczanie konkurencji linii żeglugowych i statków nie należących do konferencji (tzw. outsiderów*) itp. Krótko mówiąc, są to organizacje regulujące ceny usług morskich, stworzone przez armatorów i działające w interesie armatorów. Odpowiednikiem tych organizacji wśród przedsiębiorstw, operujących na lądzie są kartele, stąd „Skartelizowane morze”. Tylko gdy kartele o charakterze międzynarodowym są stosunkowo nieliczne, to konferencje żeglugowe są z reguły międzynarodowe, co zresztą wynika z charakteru i zasięgu ich pracy w dziedzinie transportu morskiego.

W miarę, jak sytuacja na rynku frachtowym staje się z punktu widzenia interesów armatorów mniej korzystna, rola konferencji żeglugowych rośnie i obejmuje ostatnio już nie tylko linie regularne na określonych szlakach, lecz i żeglugę nieregularną tzw. tramping.

W tym ostatnim zakresie, wobec nader różniczkowanych i rozdrobnionych interesów oraz środków transportowych, organizacje te napotykają w swojej pracy na liczne trudności, których jak dotąd nie udało się skutecznie rozwiązać, poza transportami produktów naftowych. Natomiast konferencje regularnych linii żeglugowych pracują na wielu najważniejszych szlakach morskich już od dawna i to bardzo skutecznie, mając do swojej dyspozycji egzekutywę wobec ewentualnych uchybień skonferowanych armatorów.

Polityka tych organizacji jest jednak różnie oceniana przez załadowców w różnych krajach, dla których ustalone stawki frachtowe wydają się często zbyt wysokie, lub nie dość sprawiedliwie zróżniczkowane w odniesieniu do poszczególnych towarów lub portów załadowania, względnie wyładowania. Zresztą jest tutaj istotnie dużo miejsca na krytykę, gdyż taryfa morskich stawek frachtowych z natury rzeczy nie jest i nie może być, wobec olbrzymiego często zasięgu działania, dużej różnorodności towarów pod względem objętości, wagi, opakowania, wartości itp., tak zróżniczkowana i wyspecyfikowana, jak to ma miejsce na przykład przy taryfach kolejowych.

Konferencje żeglugowe mają i swoich gorących zwolenników i obrońców, którzy upatrują w nich ostoję ładu i porządku na szlakach morskich, zapewniającą nie tylko racjonalną pracę i współpracę przedsiębiorstw żeglugowych — rozwój linii regularnych, rozwój i modernizację floty handlowej w ogóle, lecz i rozwój obrotów handlowych, dzięki pewnym, stałym i ciągle usprawniającym się połączeniom okrętowym.

Jednym z najgłośniejszych obrońców racji bytu

konferencji, konieczności popierania i współpracy w ramach tych instytucji jest prof. dr Paul Schulz-Kiesow, który w tym duchu napisał w r. ub. całą rozprawę p. t. „Freie Seeschiffahrt oder Konferenzen?“

Praca ta znalazła szerokie echo w fachowych sferach międzynarodowych, a i w Polsce była omawiana na łamach wydawnictw Instytutu Bałtyckiego w Gdyni przez Naczelnika Wydziału Żeglugowego mgra T. Ocioszyńskiego („Jantar“ nr 1/1938).

W Niemczech, gdzie praca Schulz-Kiesowa została wydana, wyczuwało się jej oddziaływanie na oficjalne sfery administracji morskiej, które w różnych enuncjacjach publicznych w ciągu roku 1937 i w początkach roku bieżącego dawały wyraz, zgodnie z tezami wymienionego ekonomisty, konieczności współpracy międzynarodowej w zakresie transportów morskich. W tym duchu wypowiedzieli się m. in. sekretarz stanu p. Koenig, radca stanu p. Essberger. Ten ostatni uwypuklił znaczenie konferencji w następujących punktach (patrz „Hansa“ Nr. 10 z dnia 5. III. 1938 r.):

1) Celem konferencji jest neutralizowanie ciągłej walki osłabiającej obie strony (armatorów i załadowców);

2) w każdej konferencji istnieje możliwość nadawania pewnego kierunku, reprezentowania i obrony interesów gospodarczych Niemiec, poprzez udział i wpływy wybitniejszych osobistości, a zatem:

3) niezbędna jest solidarność załadowców i armatorów w walce o udział i wpływy przedstawicieli niemieckich w konferencjach, bowiem zadaniem żeglugi niemieckiej jest „obrona, rozwój i wzmocnienie swojego stanowiska w wolnej grze sił“, w oparciu o solidarną postawę życia gospodarczego.

Tak ujęta sprawa popierania współpracy międzynarodowej nie sprzeciwia się w istocie panującej w Niemczech doktrynie nazistowskiej, która w odniesieniu do życia gospodarczego zmierza do całkowitej samowystarczalności we wszystkich przejawach tego życia. Z wymienionych enuncjacji wynika wyraźnie, że współpraca żeglugowa winna być wykorzystana w kierunku rozwoju własnej bandery oraz obrotów handlowych. Istotnie żegluga niemiecka rozwija się bardzo szybko i okoliczność tę, według opinii wymienionego prof. Schulz-Kiesowa, oraz innych ekonomistów niemieckich, zawdzięcza m. in. dobroczynnym wpływom zgodnej współpracy międzynarodowej, a więc konferencjom. Niemiecka marynarka handlowa ciągle zbyt duże korzyści z obsługi obrotów międzynarodowych, by można było ryzykować zakłócenie dotychczasowej współpracy.

Niezależnie od stanowiska czynników oficjalnych i, przynajmniej na pozór, wbrew temu stanowisku, prowadzona jest w Niemczech akcja propagandowa, zmierzająca do niekorzystania ze statków obcych i do zerwania współpracy z jedną

*) czyt. outsider tzn. pozostający z boku, na zewnątrz.

z konferencji żeglugowych. Wyrazem tej akcji, jest m. in. ulotka wydana i rozesłana wśród załadowców przez Związek Rozwoju Gospodarki Narodowej p.t. „Das Kartelierte Meer“, (drukowanej w Der „Wirtschaftsnachrichten des Bundes für Nationalwirtschaft“ Nr. 1 z dnia 1 stycznia 1938 r.). W ulotce tej wymieniony Związek występuje przeciwko polityce frachtowej Konferencji Wschodnio-Azjatyckiej, a że jest tam mowa i o naszych portach, przeto przytaczamy poniżej w miarę możliwości dosłowne tłumaczenie niektórych ustępów:

„...Istnieją dowody, że zagraniczne kierownictwo i uczestnicy Konferencji (Wschodnio - Azjatyckiej) nie są skłonni brać pod uwagę interesów eksportu niemieckiego...

Nie mówimy już wcale o dzisiejszym niemożliwym podziale (kwot, kontyngentów) interesów frachtowych i pasażerskich i nie mówimy również o tym, co znaczy, gdy Konferencja uznaje za bazy pewne porty północne i pomniejsza w ten sposób zaplecze Hamburga. Pomijamy również okoliczność, że Konferencja posiada oczywiście prawo wglądu w nasze najtajniejsze stosunki z zagranicą i w najtajniejsze dokumenty handlowe. Nie można jednak bagatelizować niebezpiecznej możliwości, że w ten sposób będzie działało przeciwko nam szpiegostwo gospodarcze...

Jedno niestety nie może ulegać dyskusji, że postanowienia Konferencji Wschodnio - Azjatyckiej miały w rezultacie na celu ochronę interesów angielskich na Wschodzie“...

Następnie podniesiono zarzut, że Anglicy wykorzystują swoje stanowisko w konferencji w celu przejmowania zamówień, że obniżają frachty na to-

wary ich interesujące, kosztem wyznaczania wyższych frachtów na wysokowartościowe towary, w obrocie których zainteresowani są Niemcy.

Niezależnie od tych zarzutów natury faktycznej, podniesiono szereg zastrzeżeń natury formalnej, że aparat konferencyjny jest zbyt zbiurokratyzowany, że załatwienie spraw trwa zbyt długo, a tymczasem „morze nie da się zbiurokratyzować“, że jest anachronizmem, by niemieccy armatorzy i eksporterzy mieli tracić czas w przedpokojach w Londynie itp.

Jak z powyższego widzimy, wytoczono przeciw Konferencji Wschodnio-Azjatyckiej działa wielkiego kalibru. Rzecz zrozumiała, że mniej więcej podobne zarzuty można podnieść przeciwko wszystkim innym konferencjom „kartelizującym“ morze.

Tej akcji przeciwstawia się prof. dr Paul Schulz-Kiesow w broszurze p.t. „Das Kartelierte Meer, ein neuer Beitrag zur Frage freie Seeschifffahrt oder Konferenzen?“ (przyczynek do zagadnienia wolna żegluga czy konferencje?), w której powołując się często na wyżej wymienioną swoją rozprawę, odpiera podniesione zarzuty, podkreśla pozytywną rolę konferencji i konsekwentnie wypowiada się za dalszą współpracą w ramach tych instytucji.

Co do zarzutu, że Konferencja Wschodnio-Azjatycka uznała „pewne porty północne za bazy“ przez co zmniejszyła zaplecze Hamburga Schulz-Kiesow oświadcza:

„Konferencja Wschodnio - Azjatycka nie jest tym pierwszym kartelem żeglugowym, który uznał Gdynię



Antwerpia — elewator zbożowy

za port bazowy. Polska już dawno uzyskała uznanie Gdyni, względnie Gdańska za porty bazowe przez różne konferencje i wcale nie najpierw w obrocie wschodnio-azjatyckim. Jeżeli chodzi o uznawanie portów za bazowe, to w ogólności wszystkie narody są traktowane odpowiednio do istotnych stosunków (obsługi zamorskich obrotów). Z reguły żaden kraj nie posiada więcej, jak dwa porty bazowe, którymi są u nas (w Niemczech) Hamburg i Brema“.

Możemy stwierdzić, że oświadczenie to jest słuszne, a w szczególności, że uznanie Gdyni-Gdańska, tego dwójportu polskiego za bazowy i to przez konferencje żeglugowe, w których Polska nie zawsze posiada bezpośredni głos wobec szczupłości tonażu polskiego, a zatem i braku udziału przedstawicieli polskich armatorów i interesów w wielu konferencjach, było powodowane względami na potrzeby obsługi zamorskich obrotów, których rozwój leży w obopólnym interesie wchodzących w grę krajów oraz linii żeglugowych obsługujących te kraje.

Gdynia i Gdańsk są istotnie jedynymi portami na Bałtyku uznanymi od niedawna w szeregu relacji za bazowe, to znaczy, że towary wywożone i przywożone opłacają na pewnych liniach dalekobieżnych fracht taki, jak do Hamburga, Bremy, Rotterdamu, Antwerpii, Londynu, Kopenhagi itp., ale osiągnięcie to nie może być przypisywane zakulisowemu wpływowi, lecz rzetelnym wysiłkom polskiej pracy na morzu — skierowaniu naszych obrotów przez porty polskie i odpowiedniej rozbudowie tych portów. Dzięki temu stały się one największymi portami na Bałtyku, z istnieniem i obsługą których musi się liczyć zarówno pojedynczy armator, jak i organizacje armatorów.

Toteż w tym zakresie zarzut podniesiony przez niemiecki „Związek Gospodarki Narodowej“ przeciwko konferencjom winien zaostrzyć czujność i aktywność naszych sfer gospodarczych w kierunku

ku ujmowania dyspozycji obrotów zamorskich pod względem handlowym w ogóle i transportowym w szczególności, w kierunku nie rozpraszania tych obrotów, co można osiągnąć przez dopasowywanie załadunku towarów do istniejących już warunków komunikacji morskiej, w kierunku dalszego ilościowego i jakościowego rozwoju obrotów portów polskich przez rozwój gospodarczy zaplecza, potaniecie i udoskonalenie komunikacji śródlądowej tego zaplecza z portami itd.

Najwięcej jednak uwagi należy poświęcić dalszemu rozwojowi własnej bandery, której bezpośredni udział w obsłudze obrotów morskich jest jedynym skutecznym środkiem oddziaływania na całokształt spraw i interesów w tym zakresie.

Musimy ciągle mieć na uwadze okoliczność, że w sprawach gospodarczych coraz częściej przewijają się motywy pozagospodarcze z wyraźnym pogwałceniem pięknej zasady, że „trzeba żyć i pozwolić żyć“, toteż i pod względem obsługi naszych obrotów morskich musimy wzmacniać nasze siły.

Dotyczy to nie tylko wymiany kierowanej na linie regularne, lecz w pierwszym rzędzie zaniedbanego u nas dotychczas obrotu masowego, którego obsługa winna się stać zasadniczym bodźcem w rozwoju własnej bandery. Nie można zapominać, że jak już wspomnieliśmy na wstępie, czynione są próby w kierunku skartelizowania obsługi transportów masowych. Dotyczy to również i transportów na Bałtyku, przy decydowaniu o których musimy być obecni. Tutaj zasięg i rozmiary naszych interesów są tak poważne i tak dla nas żywotne, że byłoby największą lekkomyślnością pozostawić je na opiece choćby najzyczliwszych dostawców usług — w interesach handlowych mimo sentymentów.

Poglądową lekcję mamy świeżo w pamięci w dziedzinie eksportu węgla do krajów Ameryki Łacińskiej. Wprowadzenie obowiązku dodatkowego ubezpieczenia węgla polskiego i statków uniemożliwia praktycznie ten eksport w niektórych porach roku.

Lekcja ta winna być dla nas przestroga, że znikomy udział własnego tonażu w obsłudze zamorskich obrotów stanowi poważne niebezpieczeństwo już nie tylko dla rozwoju, ale i dla utrzymania tych obrotów.

Bandera narodowa zapewnia wielostronne korzyści, w ocenie tych korzyści na pierwszym miejscu winna figurować nie łatwa do ujęcia liczbowa, ale bardzo ważka pozycja: niepodległość gospodarcza.



Fragment portu w Hamburgu

J. KOROLKIEWICZ

POWIĘKSZAMY NASZ STAN POSIADANIA



W pierwszym półroczu r.b. przyrost tonażu naszej narodowej floty handlowej wyniósł 3.204 t. r. b., przy czym przybyły tylko dwa statki morskie „Oksywie“ i „Rozewie“, oba po 766 t. r. b. Korzystniej wzrósł tonaż portowy, przeznaczony do zaopatrywania statków w węgiel bunkrowy, bądź paliwo płynne, a mianowicie: krypa ropowa „Polmin“ — 349 t. r. b., oraz statki bunkrowe węglowe „Robur VII“—897 t. r. b. i „Skarboferm“—606 t. r. b. Ogółem na dzień 1 lipca r.b. mieliśmy zarejestrowanych 113 statków o tonażu 101.890 t. r. b. Jeśli przypomnimy sobie, że w okresie 1931 — 1935, a więc w ciągu 5 lat tonaż nasz ustabilizował się na poziomie ok. 65 tys. ton i nie wykazywał tendencji wzrostu, to stan obecny, datujący się od r. 1936-go, gdy już stale poczyna wzrastać nasz tonaż, możemy określić jako bardzo pomyślny dla naszej floty handlowej.

Zwłaszcza lato roku bieżącego zaznaczyło się dodatnimi momentami w rozwoju narodowej floty handlowej.

Dnia 3-go lipca odbyło się uroczyste poświęcenie statku „Robur VIII“, stanowiącego własność firmy „Polskarob“. Jest to największy polski statek węglowy, o nośności 4.300 ton D. W.

Zaledwie 10 lat minęło od chwili, kiedy firma „Polskarob“ pokusiła się o próbę stworzenia w Polsce prywatnego pionierskiego przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, a już dziś 35 procent wszystkich przewozów towarowych pod polską banderą przypadło w udziale temu towarzystwu.

Następnie firma „Progress“ uruchomiła swój statek bunkrowy „Progress I“. Jest to statek stalowy, zbudowany w Rotterdamie. Statek „Progress I“ jest już trzecim statkiem bunkrowym dla węgla, pracującym w porcie gdyńskim.

W sierpniu nastąpiły dalsze wodowania. W dniach 25 i 26-ym sierpnia 1938 r. odbyło się w Anglii na stoczni Swan Hunter i Wigham Richardson Ltd. w Newcastle on Tyne spuszczenie na wodę 2-ch nowych jednostek polskiej floty handlowej, a mianowicie: m/s „Sobieski“, budowanego na zamówienie Towarzystwa Gdynia — Ameryka. Linie Żeglugowe, oraz s/s „Lida“ na zamówienie Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego. Statki m/s „Sobieski“ i będący jeszcze na stoczni w Danii bliźniaczy m/s „Chrobry“ są przeznaczone do obsługi linii do Ameryki Południowej. Zastąpią one obecnie kursujące na tym szlaku s/s „Pułaski“ i s/s „Kościuszko“. M/s „Sobieski“ jest motorowcem o pojemności około 11.500 t. r. b. i szybkością 17 węzłów, a więc b. zbliżony tonażem i szybkością do m/s „Piłsudski“ i m/s „Batory“. Statek „Lida“ jest trampem o nośności powyżej 2.100 ton specjalnie stosowanym do przewozu drzewa; obsługiwać on będzie porty zachodnio-europejskie.

Tak więc, chociaż nowy ten tonaż nie został jeszcze wciągnięty do rejestrów — już świadczy dobitnie o wzmożonym wysiłku Polski w rozbudowie naszej floty handlowej. Jeśli dodamy do tego pomyślnie wieści z zakresu własnego krajowego przemysłu budowy statków, to rok 1938 naprawdę będziemy mogli zaliczyć do przełomowych w

rozwoju naszej żeglugi morskiej. Oto „Stocznia Gdyńska“ zasilana kapitałem krajowym i techniczną pomocą angielskiej stoczni Samuel White w Co-ves wchodzi w nowy okres twórczej pracy. Ułożony został ścisły program i rozpoczęto rozbudowę stoczni, aby mogła zaspokoić potrzeby portu gdyńskiego i rodzimej żeglugi. Rozbudowa stoczni rozłożona została na 3 etapy. pomyślana jest przy tym w ten sposób, że już w dniu 28-ym sierpnia br. położona została stopka pod pierwszy pełnomorski statek. Będzie to statek towarowy o 1.250 ton nośności, wykonywany na zamówienie „Żegluga Polskiej“. W ostatnim etapie czynne będą 4 pochylnie o możliwościach równoczesnej budowy czterech statków.

Już w 1-szym etapie stocznia zatrudni do 400 robotników, wyprodukuje jeden statek rocznie i da obrotu ok. 4,5 mil. zł rocznie. Ten pierwszy etap prac ukończony będzie już na jesieni bieżącego roku. Kapitał zakładowy stoczni uległ podwyższeniu z 250.000 zł do 1 miliona złotych. Nowym właścicielem „Stoczni Gdyńskiej“ jest „Wspólnota Interesów“.

Objawem dodatnim, zasługującym na wyróżnienie, jest również stały wzrost polskiej floty rybackiej, tak dla połowów pełnomorskich (zwiększających swój tonaż przez budowę statków na Stoczni Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni), jak i dalekomorskich. Obecnie pracują 4 przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich: „Mewa“, — która posiada 15 motorowych ługrów śledziowych, „Pomorze“ pracujące 3-ma trawlerami parowymi (3 dalsze statki zostały ostatnio nabyte w Anglii), „Delfin“ — posiadający 2 nowe motorowe ługry, „Korab“ — 3 nowe motorowe ługry. Ostatnio Morski Urząd Rybacki w Gdyni ogłosił przetarg na budowę i dostawę 3 motorowych ługrów śledziowych, które znów powiększą tabor polskiej dalekomorskiej floty rybackiej.

Wreszcie wspomnieć należy, że w wykonywaniu programu rozbudowy floty handlowej, w budowie są jeszcze następujące statki: m/s „Łódź“ i m/s „Bielsko“ po 4.660 t. r. b. budowane na Stoczni Gdańskiej. Mają one obsługiwać tzw. linię bawelnianą Gdynia — porty Zatoki Meksykańskiej. Zastąpią one obecne dzierżawione statki obce, pracujące dla obsługi tej linii.

Jak widzimy, program rozbudowy narodowej floty handlowej jest realizowany konsekwentnie i bardzo energicznie. Z chwilą wykończenia wszystkich będących w budowie statków, — tonaż naszej floty handlowej powiększy się o około 35.000 t. r. b., co stanowić będzie zwiększenie obecnego tonażu (na 1. VII. 38 r.) o około 33 proc. — W lipcu br. stan załóg zatrudnionych na statkach morskich, obsługi przybrzeżnej i portowej oraz na statkach rybackich, wynosił ogółem 3.148 ludzi, w tym oficerów marynarki handlowej było 550 i marynarzy 2.598. W samym rybołówstwie zatrudnionych było 876 osób, w czym w dalekomorskim 276.

Oto krótki pozytywny bilans naszej pracy na morzu.

A jednak jeżeli chodzi o przewozy ogólne polskich przedsiębiorstw żeglugowych w pierwszym półroczu br. w porównaniu z analogicznymi okre-

sami r. ub., to przedstawiały się one następująco: (w tonach — w nawiasach dane za pierwsze półroczcie r. ub.): razem 749.885 (800.591), w tym wywóz 511.408 (513.811), przywóz — 215.913 (222.608).

Wywóz, dokonany przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe w pierwszym półroczu br. stanowi zaledwie niecałe 8,1 proc. ogólnego wywozu przez porty polskiego obszaru celnego, przywóz zaś — 13,4 proc. ogólnego przywozu, wreszcie wywóz i przywóz łącznie stanowią zaledwie 9 proc. ogólnego obrotu portów w pierwszym półroczu br. Zarówno zatem liczby bezwzględne, jak i stosunkowe przewozów kształtują się poniżej odnośnych danych z okresu porównawczego 1937 r., co zostało spowodowane mniejszą aktywnością w zakresie eksploatacji statków dzierżawionych.

Polские przedsiębiorstwa żeglugowe, jak to wynika z powyższego zestawienia, obsługują w minimalnej mierze zarówno obroty własne, jak również przewozy towarów obcych. Stąd pogłębiający się kryzys nie sięga naszych statków pod względem wykorzystania ich ładowności, a to właśnie jest coraz powszechniej traktowane, jako najbardziej istotne kryterium w ocenie pracy i znaczenia żeglugi morskiej z punktu widzenia interesów gospodarki narodowej.

W tych warunkach wykorzystanie bandery narodowej w obsłudze własnych obrotów staje się coraz bardziej oczywiste i nie ulegające żadnej dyskusji, nie tylko wśród dysponentów ładunku w danym kraju, lecz i w płaszczyźnie szerszej — międzynarodowej.

Dr Józef Borowik ogłosił śmiały artykuł pt.: „Antynomie w polskim gospodarstwie morskim“¹⁾. Stwierdza on, że „plan inwestycyjny na najbliższe 4 lata uwzględnią dziedziny rozbudowy marynarki raczej ze stanowiska normalnego, bardzo statecznego rozwoju istniejących przedsiębiorstw żeglugowych — zamkniętych w jakoby nasyconym zakresie potrzeb i możliwości, — a wcale nie ze stanowiska wyrównania w jakimś czasie dysproporcji istniejącej między pozycją i zadaniem Polski nad Bałtykiem, — a posiadanyimi w tej dziedzinie instrumentami faktycznego oddziaływania“.

Braki te w naszym programie morskim nie są zresztą zatajane przez nikogo. Już w 1937 roku nacz. T. Ocioszyński stwierdził²⁾, „że istnieje oczywista sprzeczność między morską orientacją naszego handlu, a stopniem związania obrotów towarowych z banderą narodową, czy też stopniem ilościowego udziału tej bandery w obsłudze obrotów portów polskiego obszaru celnego“. I tu właśnie dochodzimy do sedna sprawy, którą nacz. Ocioszyński wyjaśnia w sposób następujący³⁾.

„Trzeba dokładnie zdefiniować rzeczywistą treść pojęcia programu, trzeba ściśle zorientować się co do granic i metody realizacyjnej takiego programu. Trzeba dobrze uświadomić sobie szereg

1) „Gospodarka narodowa“ — nr 15/16, 1937

2) Wiadomości Literackie — numer morski z 27.II 1937.

3) W artykule pt.: „Zagadnienie programu rozbudowy floty handlowej“, tygodnik „Polska Gospodarcza“. Zeszyt 33 z 13.VIII 38 r.

istotnych elementów problemu programowości budowy floty handlowej.

W Polsce problem ten polega przede wszystkim na instrumentowaniu technicznym pozycji, które handlowo trzeba dopiero stwarzać. Za granicą, jest to sprawa odnowienia tonażu, — program polega na zastąpieniu nowymi statkami jednostek starzejących się, względnie zmodernizowaniu statków już istniejących i już pracujących pod banderami tych krajów. U nas w Polsce, gdzie przeciętna wieku naszych statków handlowych na razie nie przekracza 10 lat, — istotą inwestycji żeglugowo-morskich nie jest jeszcze konkretna wymiana tonażu starego na nowy, lecz tworzenie rzeczy nowych, wymagających przede wszystkim ustalenia możliwości handlowego wprowadzenia bandery narodowej do obrotów transportu morskiego, zdobycia, względnie przygotowania dla niej pola pracy, zapewnienia jej podstaw eksploatacyjnych. Układanie takiego programu rozbudowy jest zupełnie specjalnym, i to dość skomplikowanym problemem. Ale jest, zdaniem nac. Ocioszyńskiego i inny jeszcze moment — moment kształtowania się kosztów budowy statków na stoczniach, a więc moment koniunktury inwestycyjnej. Ten ostatni moment nie jest jednak decydujący.

„Bywają sytuacje, w których zdobycie tonażu będzie ważniejsze niż problem ceny statku. W wielkim i ciągłym łańcuchu etapów inwestycyjnych gorsze okresy niwelują się z lepszymi, a ciągłość ich stanowi moment najpoważniejszy, bo stwarzający trwałość pozycji gospodarczej“.

Sprawa zatem jest wyjaśniona — główną trudnością jest przygotowanie podstaw eksploatacyjnych, zapewnienie ładunków.

Ponieważ jednak nasza bandera narodowa obsługuje niewielki procent obrotów portów polskich w handlu zagranicznym — podstawy zapewnienia ładunków istnieją, zwłaszcza w eksporcie z Polski. Dodać należy, że państwo jest dzisiaj w Polsce głównym inwestorem na polu żeglugi morskiej, i tu powstaje problem inicjatywy prywatnej w żegludze. Znaczenie małotonażowej floty handlowej, jej opłacalność — oto nowe zagadnienia, które należy rozwiązać już w najbliższym czasie dla dobra dalszego rozwoju naszej marynarki handlowej.

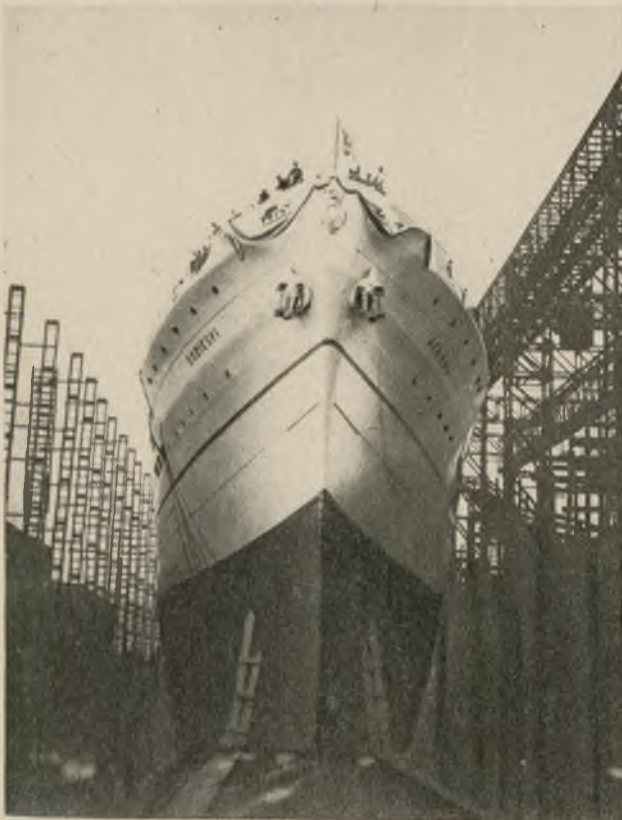
Spójrzmy na strukturę polskiej marynarki handlowej.

Wygląda ona w zarysie w sposób następujący: 1) żegluga regularna jest w 100% w rękach przedsiębiorstw o dominującej przewadze kapitału państwowego; 2) żegluga nieregularna — tramping — zaznacza się w niej duży udział inicjatywy prywatnej. Na przykład statki „Polskarob“ przewiozły w r. 1937 — 673.449 ton towarów w ciągu 237-łu podróży, co daje 34,9 proc. przewozów polskimi statkami.

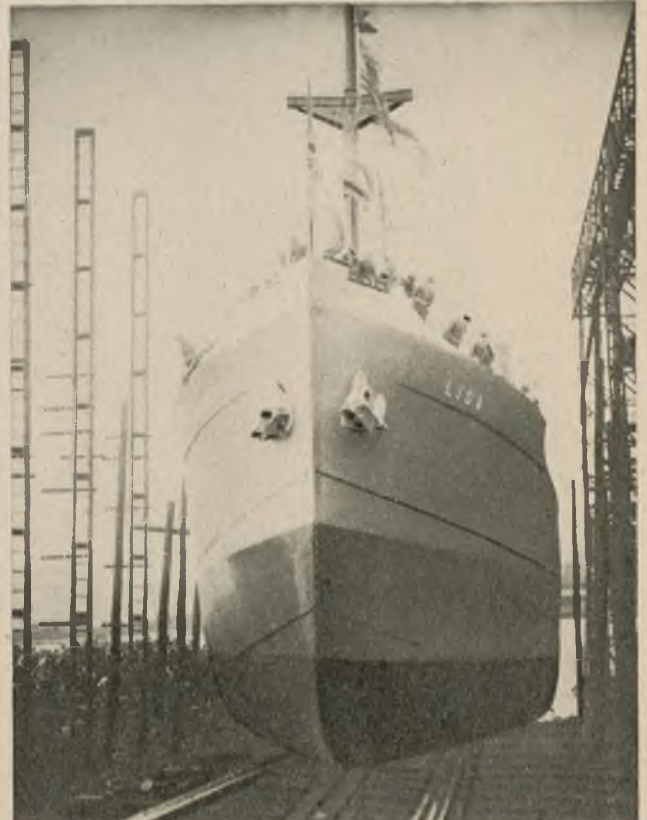
Szybka rozbudowa naszych stałych linii pasażerskich i towarowo - pasażerskich odsunęła chwilowo w cień rozbudowę tonażu towarowego. I tam także następuje poprawa. Wysiłek jednak jest za mały. Dotychczas główny ośrodek dyspozycji inwestycyjnej i finansowej spoczywa na czynniku publicznym — Skarbie Państwa. Inicjatywa społeczna i prywatna powinna ruszyć z miejsca.

Można z tego wysnuć wytyczne na przyszłość. Hasłem będzie „rozbudowa floty handlowej w oparciu o inicjatywę prywatną“!

Mgr. BENEDYKT KRZYWIEC



M/s „Sobieski“



S/s „Lida“



Duszne przedwieczere przewija się powoli nad stromymi górami Messyńskiej Cieśniny. Od Sycylii ciągną po morzu wspaniałe zszarpane cienie, wciśkając się ostro w rozmiętane odbicie ostatniej, gorącej czerwni zachodu — a Kalabryjskie Reggio stoi jeszcze oblane jej krasą i życiem. Z zatajonej gdzieś szybki w płaskiej, masywnej baszcie saraceńskiego zamczyska migocze pomarańczowo-krwawe światełko i zdaje się ślać ostatnie spojrzenie minionej tutaj już dawno, pirackiej potęgi.

Idziemy rejssem na wody libijskie, dokładniej na Derna - Bengasi. Mój szkuner „Maria”, posuwa się wolno, miarowym pyrkotem motoru mącąc bajeczną ciszę cieśniny. Na razie ma kurs na Etnę, jakby chciał z bliska zobaczyć jej zaskorupiony, masywny pancierz lawowy i bardziej podsunąć się pod baldachim wiecznie kuszącego dymem i pyłem potwornego krateru.

Tymczasem słońce chowa się całkiem za wyniosłe, sycylijskie garby i od rufy morze poczynia się marszczyć, płaskać i seplenić na sterze. Pomyślna, północna bryza nadchodzi z lekkim dełgiem falów i want. Stawiamy żaglowe płachty. Przewijają się przy maszcie i biorą na się wiatrową moc. Motor urywa swój pyrkot, prycha kilkakrotnie zatajonymi kroplami ropnego paliwa i cisza zalega dokoła. Od lądu tylko dochodzą mocno stłumione dzwonki ciągnących gdzieś po górach kłapouchych wierzchowców i tylko z kubrykowego luku wysmykuje się „sotto voce” mandolina do wtóru smętnej, kalabryjskiej „canzony”.

Obok mnie przy nadbudówce przysiadł się stary Angeli, sternik - rybak. Ułożył sobie na kolanach

garść dopiero co wziętych z lądu ostryg. Podważa zwinnie nożem każdą skorupę, wykrawa zeń jeszcze sprytniejszym, okrągłym ruchem śliskiego mięczaka, wyciska z góry parę kropel soku zielonej prawie cytryny i łyka całą tę obłą masę, aż grdyka mu chodzi z ucisku. W przerwach ostrygowych operacji mlaska z ukontentowania i patrzy na mnie pytająco.

Na sam widok niemal pół żołądka czuję w gardle. Wreszcie i na mnie przychodzi chwila, że muszę przyjąć z gościnnie wyciągniętej ręki przygotowaną skorupę. Robi mi się jeszcze ciaśniej w gardle, ale było nie było łykam. Czuję wyraźnie, jak w moim przetyku przewija się zimne ciało i jak wsmykuje się do żołądka. Nie na tym koniec! — bo mój Angeli podsuwa mi znowu i znowu następnego „gada”. łykam cieniutko, prawie mechanicznie i czekam, co będzie dalej. Ale próba jakoś przeszła pomyślnie: rzeczywiście można jeść na surowo morskie zwierzaki. Zresztą czego nie można jadać w słonecznym ogrodzie Italii?! Na kolację taszczy mi „kok” miskę węzowatych ośmiornic w sosie pomidorowym. Klepie się po brzuchu, łyka białkami i wciągając powietrze zachwala: — gustoso!

Już całkiem po polsku wsiadam na jego psi gust, ale próbuję. Jakoś tam poszły te „gustose” świnstwa, tylko dali Bóg dotąd nie bardzo wiem, skąd przychodzą im do głowy te kulinarne pomysły?...

Tymczasem wychodzimy pełną bryzą na otwarte wody Morza Śródziemnego. Od zachodu wiecznie się czerni przysiadła szeroko Etna i zdaje się nie mieć najmniejszej ochoty zniknąć nam z oczu.

Do Afryki jeszcze bardzo, bardzo daleko, oczywiście wedle żaglowych węzłów. Gorąco stale to samo. Nawet wiatrowe podmuchy zdają się tchnąć dziwnym ciepłem. W kubryku niesposób wysiedzieć, bo mimo jedynych króciutkich spodeniek potlepi się na skórze i w wygięciach stawów zbiera się w widoczne strumyki. Oliwna lampka kopci mocnym śwędem; odbłyski jej jarzą się na zapocynych twarzach i w wielkich lśniących białkach oczu czarnych Kalabryjczyków. Oeh! jak bardzo zdają się teraz podobni do zgrai piratów, czy innych saraceńskich opryszków.

Z trudem dociskam się do włazu. Po drodze rozgniatam nienajgorszy okaz karalucha. Inny niemniej osobliwy spada mi przy trapie na gołe plecy i przebiega szparko w dół. Gdzieś przy łuku szeleści ich spore stadko. Teraz przy mroku nastają ich łowy. Za żalogę sprzątają, co tylko da się strawić w ich wnętrzu. Mają być podobno użyteczne. Nawet niektórzy wyjadacze Południa twierdzą zupełnie poważnie, że „putrificazione” (próchnica), dzięki karaluchom nie postępuje tak szybko, a statki mogą bodajże ze dwadzieścia lat swój pracowity żywot przeciągnąć.

Mimo wszystko nie wyobrażam sobie na szwedzkich, czy norweskich stadkach podobnych, karaluchowych hodowli. Brrr... robię małpi skok z łuku na pokład, tak mi spieszc do godziwego powietrza. Wnet zaszywam się między świeżo złożo-

ne bryły brezentu i zapadam w mocny, prawdziwie pokładowy sen.

„Propria terra africana“ — konkluduje któregoś tam z rzędu dnia szyper.

Istotnie, hen na widnokręgu widnieje cieniuchna, szarawa smużka lądu bardzo jeszcze odległego. Zwłaszcza przy wpełzaniu statku na fale rysuje się wyraźnie.

Patrzę w nią długo, uparcie i myślę nad tym, dlaczego, ilekroć ukazuje mi się egzotyczny ląd, stają w wyobraźni mojej z przedziwną wyrazistością sceny z odkrywczych podróży pierwszych żeglarzy? Przecież ani odkrywca, ani nie specjalnie zawołany człowiek „spod żagli“.

Smużka afrykańskiego lądu pułnie coraz więcej, nabiera ząbieni i kształtów, ciemnieje.

Powietrze staje się bardziej duszne, lądowe i cięższej wchodzi do płuc. Nic dziwnego, wszak to sierpień, najgorętszy na tych wodach czas. Rozpalone od słońca metalowe części pokładu parzą w bosa stopy i trzeba na nich podskakiwać z sykiem, jak ongiś niedźwiedzie w smorgońskiej szkole.

Tak chciałoby się zmoczyć w morzu, a tu statek szoruje ostro i za rufą ciągnie stado rekinów, wywalając swoje srebrzyste, żarłoczne brzuszyśka. Toż to byłaby dla nich uciecha z moich gnatów!

Dzikimi, małymi ślepkami patrzą tępo i śledzą uparcie ruchy każdego zbliżającego się do przyburcia. W pewnej chwili wysuwa się z kubrykowego luku głowa okrętowego chłopca. Taszczy kubek z kuchennymi resztkami. Przechyla go przez reling i chłascze na zawietrzną. Stado podrywa się wnet i niemal jednym susem znajduje się przy chłopaku. Wszystko rozcieńczone słońcą wodą znika błyskawicznie w niewybrednych potworach. Nawet pustka od konserw przepada w zębatej paszczy. Ile przy tym stękania, a sapań! Brrr... nie zazdroścę perłopławnym nurkom i nie dziwno mi, że koło Cap Bon rekiny zżarły rybaka z łódki, zanim ktokolwiek zdążył przyjść z pomocą. Nie zawsze widocznie są tak napastliwe, bo tutaj, choć z dala od lądu, pełno snuje się rybackich żagielków. A ładnie wyglądają te małe płócienna żaglowe o zupełnie nieskomplikowanym trójkątnym kroju. Z daleka zupełnie do motyli skrzydeł podobne. Niektóre tym wyraźniej się ukazują, że zasnuwają swoje sylwetki na dość widoczny już ląd.

I rzeczywiście wykrawa się z dala gromada porozrzucanych, białych prostokątów, — to domki Bengasi. Po bokach szare kępki, pewnie roślin, ponad którymi tu i owdzie wystrzela mały wiechetek palmowy. Z dala, tak jakby wszystko, — całe Bengasi — mała, małeńka cząstka północna nieprzemierzonego „Czarnego Lądu“.

W dobrą chwilę łażę po porcie i okolicach. Wszę-

dy już widać rozsiadłą mocno Italię, czy to w pracach portowych, czy w budownictwie, czy w pododrzebywanych starych ruinach, czy wreszcie w pozdrowieniach Arabów, co ruchem z pewnej tresury wynikłym wnoszą rękę z fałdów burnusa „romanamente“, choć z czarnych oczu błyska półksiężycowa zawziętość i nakazana koranem zdąda „niewiernym“. Arab czy Berber nieswojo się czuje w bliskości italskiej, choć płynie doń jej kultura we wszystkich możliwych dziedzinach życia.

Z natury skryty, staje się jeszcze bardziej zamknięty i, powiedziałbym, nieprzyjemnie przyziemny. W mieście i porcie zwykle przybiera maskę uległego żebraka, dopiero za ostatnim, widomym znakiem fazyzmu staje się bardziej swój, bardziej pustynny.

Tych samych Libijczyków, których za dnia widziałem, gdy lekliwie omijali „camicie nere“, (czarne koszule), widziałem później wieczorem za miastem, jak rażno poganiiali wielbłądy i jak bardziej byli między sobą różni niż w porcie. Za nimi zostało jakby wszystko, co już nie ich, — przed nimi odwieczna swoboda i rozległe piaszczyska nieoponowanych ergów i hamad, aż hen po Hursuk — po Timmo i po francuskie Tibesti.

Stałem w ukryciu za wapiennym rumowiskiem i zazdrościłem wtedy „pustynnego rejsu“. A świerwsze, jak na złość rozszalały się całym swoim zgrzytliwym plemieniem i pachniały słodko jakieś olbrzymie czerwone kwiaty po krzaczach i słońce było czerwonoogorące i w jego czerwień daleką wsuwały się, z przysiadłymi na grzbietach kulbacznych Libijczykami, ich wierne pustynne zwierzaki.

Patrzyłem więc wciąż, jak sunęły przed się wyciągniętym szeregiem, jak spływały za jedne fałdy terenu, jak pięły się pod następne i jak wreszcie zabawnie małeńkie wsiąkały kolejno za najwyższą zasłonę. Więcej ich nie widziałem, przykryła je noc. Jednak niewidoczne dla mnie, gdzieś dreptały za nieomylnym kompasem potężnego instynktu zwierzat pustyni. A w pamięci mojej zostawiły po sobie skrawek prawdziwego, afrykańskiego oblicza, nie pomazanego europejską szminką.

BOGUSŁAW DOMANIEWSKI



Katania — port

P

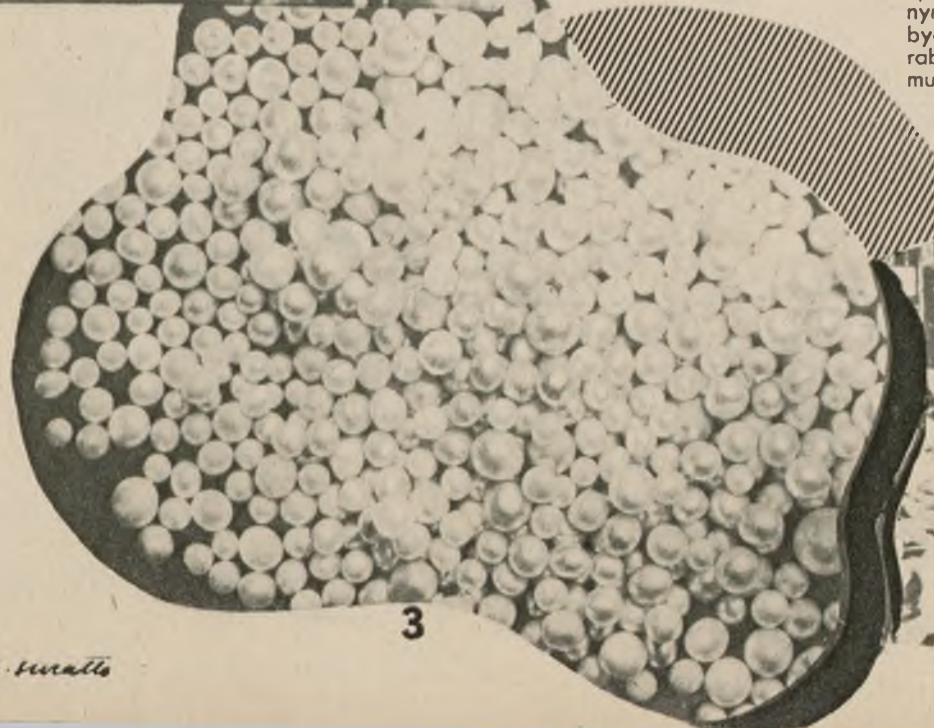
Perły — to tony, które roni perłoplaw na dnie morza. Wydzieloną tą bronią się przed obcym ciałem, które wtargnęło do muszli i działa szkodliwie na organizm mięczaka.

Wytwór ten jest niezwykle cenny, starają się więc ludzie wyhodować go w sztuczny sposób, tak jak to się dzieje w Japonii.

Eldoradem poławiaczy perel jest miasto Broome w zachodniej Australii. Mieszka tam 600 białych i 2.400 Chińczyków i Japończyków. Poławianiem perłoplawów, wymagającym wielkiej wprawy, ruchliwości i odwagi zajmują się nurkowie japońscy i chińscy na pełnym morzu, natomiast przy wydobywaniu materiału na perłową masę z płytkiej wody w zatoce, pracują Europejczycy (Anglicy, Francuzi, Hiszpanie i Niemcy).

Płów odbywa się przy pomocy flotyli statków 12-15 tonowych, przebywających całymi tygodniami na morzu i wracających ze zdobyczą do Broome.

- 1) Muszla z drogocenną perłą.
- 2) Słynnymi poławiaczami perel są Japonczycy.
- 3) Z puszki wyrabia się masę perłową.
- 4) Dopiero w muszli można się przekonać, czy jest perła.
- 5) Flota poławiaczy perel.



Ławiacze perel



nie złącz-
3) Zdo-
muszel wy-
otworzeniu
przyniósł
lebiny.



Macao — fragment portu



Macao

Od specjalnego korespondenta „Morza”

Wszędzie niemal na Dalekim Wschodzie, począwszy już od Cejlonu, poprzez Malaje (Malakka), Chiny (Macao i wiele innych miejsc pobrzeżnych po trosze), aż do Japonii (Nagasaki), widzimy dziś jeszcze wymowne ślady bytności i kultury najpierwszych i bodaj najsmielszych kolonizatorów z białego świata: Portugalczyków. Pozostawili oni w Azji nie tylko ruiny zamków i fortec, nie tylko rycerską legendę, lecz rzeczy po stokroć ważniejsze. Dali ludom azjatyckim pierwsze zarysy pojęcia o Europie i o rasie białej. Uczyli ich poznawać samych siebie i przechowywać racjonalnie wyniki tych badań, sklasyfikowane i uporządkowane. Stworzyli słowa i pojęcia, które do dziś dnia pozostały na Dalekim Wschodzie w użyciu, że wspomnę tylko o „mandarynie” lub „compradore”.

Przecież słowo „mandaryn” nie jest bynajmniej terminem chińskim, a pochodzi od łacińskiego „mandar”. Tym właśnie słowem nazwali misjonarze portugalscy rządzącą klasę Chińczyków, czyli tych, którzy „rozkazują” i nazwa ta zachowała się po dziś dzień. „Compradore” — dziwne słowo, które znajduje się na małej tabliczce w każdym banku Dalekiego Wschodu, jest nie tylko terminem czysto portugalskim, lecz oznacza funkcję, z którą dopiero Portugalczycy zaznajomili Daleki Wschód (głównie

Chiny) i która przyjęła się tam tak dalece, że trudno wyobrazić sobie bez niej tamtejsze życie gospodarcze.

„Compradore” jest to pośrednik chiński, zatrudniony przez każdą większą firmę europejską, finansową czy handlowo-przemysłową. Pracuje on na procent i reprezentuje swą firmę wobec klienteli miejscowej, z którą dokonywuje w imieniu firmy transakcyj, za które odpowiada w pełni wobec swych mocodawców. Tego rodzaju instytucja była absolutnie niezbędna domom zagranicznym, wobec zupełnej i swoistej odrębności klienteli, z którą miały one do czynienia na Dalekim Wschodzie. Na pomysł użycia „compradorów” wpadli Portugalczycy, wprowadzili go w życie i spopularyzowali tak dalece, że utrzymał się do dziś dnia.

O ile ślady kulturalne panowania portugalskiego na Dalekim Wschodzie są więc jeszcze liczne i głębokie, o tyle politycznie — niewiele pozostało z dawnej potęgi i znaczenia Portugalii w tej części świata. Jeśli pozostawimy na boku Goa i Timor, jako leżące poza obrębem właściwego Dalekiego Wschodu, zatrzymać się będziemy mogli jedynie na Macao, ostatnim bastionie mocarstwowej ongiś potęgi portugalskiej w Azji.

Dziwne i wyjątkowo urocze jest Macao. Ta stolica kolonii, obejmującej właściwie tylko samo miasto wraz z najbliższą okolicą i liczącej zaledwie 150 tysięcy mieszkańców, posiada swój odrębny i oryginalny styl, nie podobny do stylu żadnego spośród innych miast kolonialnych lub koncesyjnych na Dalekim Wschodzie. Macao nie przypomina ani Hong Kongu, ani Szanghaju, ani Singapuru ani Tientsinu. Nie dlatego, że miasto jest mniejsze od tamtych, lecz dlatego, że jest całkiem inne. Żadne z miast kolo-

niałych w tej części świata nie przesiąkło w takim stopniu stylem i charakterem macierzystego kraju, jak Macao. Gdy się widzi zębate mury i wieże jego fortów, spadziste uliczki, zabudowane zielonymi i błękitnymi domkami, na których barwią się majolikowe tablice ornamentacyjne, kościoły, do których wiodą strome schody, owe typowe kościoły iberyjskie bez wież, gdy się ogląda ciche, kolorowe i drzemiące wśród zieleni placzki i charakterystyczne kamienne krzyże i figury świętych, trudno oprzeć się wrażeniu, że jest się nie w Chinach, lecz raczej w jakimś portugalskim miasteczku prowincjonalnym. Portugalska prowincja, zaludniona przez Chińczyków — oto najlepsze chyba i najtrafniejsze określenie Macao.

Ten wybitnie portugalski charakter miasta przypisać trzeba w pierwszym rzędzie względem historycznym. Macao jest w rękach Portugalczyków od bardzo dawna. Już w roku 1557 opanowali Portugalczycy ten skrawek ziemi chińskiej i od tego czasu „bez przerwy“ pozostawał w ich posiadaniu. Rzecz ciekawa, iż przez lat przeszło trzysta posiadanie to opierało się właściwie na stanie „ex lex“, gdyż formalne uznanie suwerenności Portugalii nad jej obecną kolonią, nastąpiło dopiero w roku 1887. Byli tedy Portugalczycy posiadaczami kawałka ziemi chińskiej na trzysta lat prawie przed rozpoczęciem ekspansji innych państw europejskich na Dalekim Wschodzie, a nawet wówczas, gdy tym pozostałym państwom nie bardzo śniły się jeszcze projekty kolonialne w Azji. Mieli tedy czas i odpowiednie warunki, aby kolonii swej nadać piętno bardzo portugalskie i całkiem odmienne od tego, które charakteryzować miało jej późniejsze konkurentki.

Jeszcze stosunkowo nie dawno Macao posiadało bardzo złą sławę na Dalekim Wschodzie. „Monte Carlo“ Chin — oto była jego powszechnie używana nazwa. Miasto słynęło na cały Daleki Wschód ze swych spelunek gry i palarni opium. W nieludzki sposób wykorzystywano tu najbardziej pożałowania godne namiętności Chińczyków: pasję gry i opiumomanie. Z Kantonu i Amoy, ze Swatow i Foochow, nie rzadko nawet i z Szanghaju, zjeżdżali się tu bogatsi Chińczycy, aby przegrać ciężko zapracowane pieniądze. Zawsze „szykowniej“ było przegrać je w europejskich spelunkach Macao, niż w ich chińskich odpowiednikach, które mieli u siebie na miejscu. Nigdzie na Dalekim Wschodzie nie było tak luksusowo urządzonych palarni opium, nigdzie orgie i wyuzdanie nie święciły takich triumfów. Większa część budżetu kolonii oparta była na dochodach z domów gry i opium. A tymczasem, w miarę jak coraz bardziej kwitły spelunki, upadał coraz niżej port, marniał jego handel, zanikało znaczenie. Hong Kong, rozwijający się w błyskawicznym tempie, odbierał Macao coraz więcej klientów. Tam nie grano i nie palono opium, lecz pracowano usilnie i mądrze nad stworzeniem jednego z najważniejszych ośrodków portowo-tranzytowych Dalekiego Wschodu. W Macao administracja była innego zdania. Pociż zwracać sobie głowę portem, handlem i tranzytem, skoro złoto i tak płynęło ze wszystkich stron?

Ten stan rzeczy uległ natychmiastowej zmianie, gdy ster rządów w Portugalii objął dzisiejszy jej dyktator, dr Oliveira Salazar. Wielkie dzieło rekonstrukcji portugalskiej, które przeprowadził ten nieprzeciętny mąż stanu, objęło także i kolonie.



Ruiny starego kościoła portugalskiego w Macao



Macao — centrum miasta

W Macao rozpoczęto wielkie prace, które pochłonięły wprawdzie miliony, ale pozwoliły kolonii, choć w części odzyskać jej dawne znaczenie. Najwięcej wysiłku włożono w prace nad pogłębieniem i unowocześnieniem portu, który dawniej nie był wcale dostępny dla okrętów o większym tonażu. Pierwsza część tych robót ukończona została w roku 1926, druga zaś jest obecnie na ukończeniu. Port został całkowicie unowocześniony, przy czym część jego zarezerwowano dla hydroplanów „Pan American Airways Service“, co stworzyło z Macao nader ważne ogniwo w łańcuchu stacji światowego systemu komunikacji powietrznej. Koszty tej przebudowy sięgają już dotychczas 17 milionów dolarów, ale wynik prac jest imponujący. Wyrwano łądowi 300 akrów ziemi i użyto tego miejsca na powiększenie portu, zbudowano 6 kilometrów łamaczy fal, udostępniono port dla statków, posiadających do 20 stóp zanurzenia.

Nie mniejszych robót dokonano w innych dziedzinach, a przede wszystkim — w dziedzinie urbanistycznej. Zainstalowano rozgałęzioną sieć telefonów automatycznych. Zmodernizowano telegraf iskrowy. Zaprowadzono oświetlenie elektryczne na wyspach Taipa i Colowan, kompletując tym samym elektryfikację całej kolonii. Wyasfaltowano większość ulic i placów. Zorganizowano doskonałą komunikację autobusową. Rozpoczęto energiczną walkę z żebractwem i wspomaganie biednych, zbudowano setki domów dla ubogich. Wzniesiono piękny nowy gmach pocztowy, liczne budynki szkolne i municypalne. Na peryferiach miasta powstały całe dzielnice nowoczesnych domów mieszkalnych

i willi. Zrobiono wiele na polu higieny i szpitalnictwa.

W dziedzinie budżetowo-administracyjnej nowy reżim zerwał całkowicie z poprzednimi metodami. Budżet kolonii nie opiera się już więcej na dochodach z domów gry i z opium, lecz na wpływach i z podatków pośrednich i bezpośrednich, którymi obłożono niektóre gałęzie produkcji oraz pewne artykuły, jak wina, tytoń etc. Spory dochód przynosi podatek przemysłowy (od przedsiębiorstw handlowych), znaczki pocztowe i stemplowe, podatek gruntowy i różne licencje. Opium, które jeszcze nie tak dawno stanowiło główną podporę budżetu, jest brane pod uwagę w coraz to

mniejszym stopniu, a dochody preliminowane zeń, są w sumach coraz to skromniejszych. Niedługo pozycja ta zniknie zapewne całkowicie.

Oczywiście, obecna wojna chińsko-japońska przyczyniła się w znacznym stopniu do poprawy stanu interesów Macao. Napłynęły do miasta tysiące bogatych uciekinierów chińskich, miliony dolarów chińskich kapitałów schroniły się tu w cieniu portugalskiego sztandaru. Tranzyt wzrósł również, a i interesy wzmogły się. Macao przechodzi obecnie, podobnie, jak pobliski Hong Kong, okres wielkiej prosperity.

Nie ulega wątpliwości, że rządy dra Salazara dobrze zasłużyły się Macao, otwierając przed tą starą kolonią portugalską nowe perspektywy i możliwości, modernizując ją i, co najważniejsze, wreszcie przywracając jej dobre imię na Dalekim Wschodzie.

EDWARD CZERW



Macao — dzielnica willowa

„Sobieski“ i „Lida“ spłynęły...

Pesymiści, którzy przed ośmiu zaledwie laty, kiedy s/s „Polonia“ po raz pierwszy wyruszała do Nowego Yorku, snuli nić czarnych przepowiedni — zapewne zmienili już dziś swe zapatrywania. Stały rozwój polskich linii żeglugowych, z liniami transatlantyckimi — północną, południową i meksykańską na czele, — świadczy najlepiej, że nic nie usprawiedliwiała tego pesymizmu. Natomiast okazuje się, że mimo stałego przyrostu polska marynarka handlowa wciąż jest jeszcze zbyt mała w stosunku do zapotrzebowania na tonaż. Wprawdzie przybywa nam statków, ale w zbyt powolnym tempie.

„Sobieski“ — motorowiec transatlantycki spłynął 25-go sierpnia, parowiec frachtowy „Lida“ 26-go — oba w Newcastle-on-Tyne w Anglii. Buduje się w Danii „Chrobry“ — również, jak i „Sobieski“ dla linii południowo - amerykańskiej buduje się „Łódź“ i „Bielsko“ dla linii meksykańskiej, buduje się kilka mniejszych statków — a przecież z wszystkich mało. Mowa już o trzecim transatlantyku, o nowych statkach na linii bliskiego Wschodu, o mniejszych statkach towarowych; na gwałt trzeba zastąpić wysłużoną „Warszawę“.

Toteż każde wodowanie polskiego statku nabiera podwójnego znaczenia, jest to jeszcze rzadka, radosna uroczystość, a jednocześnie chwila o poważnym znaczeniu gospodarczym, doniosła dla całego kraju. Korzyść z posiadania marynarki handlowej czerpią bowiem zarówno Gdynia, jak Lwów, Warszawa, jak Wilno, Kraków, jak Poznań, od Bałtyku po Karpaty i kresy dalekie — cała Polska, jak długa i szeroka.

* * *

Newcastle spowite we mgłę i dymach widziało już niejedno wodowanie. Ale chyba przy żadnym nie były tak gorąco serca ludzi, przybyłych z dalekiej ojczyzny, aby w uroczystości wziąć udział. Entuzjazm ten udzielił się innym widzom, toteż gdy pani Wanda Sokołowska, małżonka wiceministra przemysłu i handlu, rozbiła tradycyjną butelkę szampana o stromo w górze sterczący, imponujący dziób nowego transatlantyka, a ten, jakby tylko na to czekając, drgnął i ruszył — gromkie, głośniejsze niż zwykle „hip, hip, hurra“ targnęło powietrzem, głuszac dźwięki obu hymnów narodowych.

A „Sobieski“ spłynął wspaniale, z szumem zanurzył się w żywiole, któremu będzie służył i wreszcie stanął w poprzek rzeki, olbrzymi, wysoki, perłowo-szary, jeszcze nie wykończony, a już piękny tym swoistym pięknem, które tylko okręty posiadać umieją, a którego jeszcze nikt i nic naśladować nie potrafiło; bo jakże oddać wdzięk i lekkość kilkunastotysięcznej masy ton żelaza i stali?

Toast za J. Kr. Mość Jerzego VI i za Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej rozpoczął drugą część uroczystości. Przemówienia znane są zresztą ze sprawozdań telegraficznych. Ale telegraficzne sprawozdania nie oddadzą serdecznego i podniosłego nastroju, jaki w czasie skromnej, stara-

niem stoczni „Neptune“ urządzonej „herbatki“ panował. Rzeczowy, poważny stosunek sfer brytyjskich do polskiego czynu morskiego — niestety, jakże często przez nas samych jeszcze nie docenianego, oraz przyjazne i wdzięczne za współpracę uczucia polskie, spłotyły się tu w nić szczerzej sympatii.

Charakterystyka „Sobieskiego“ w krótkim zarysie przedstawia się, jak następuje: długość 156,5 metra, szerokość 20,5 metra, wysokość od stępki do pomostu sygnałowego ok. 25 metrów, pojemność rejestrowa brutto 11 500 ton, dwa silniki ośmiocylindrowe o łącznej mocy 8.700 K. M., szybkość 16 mil morskich na godzinę.

Statek wyposażony będzie we wszystkie najnowsze urządzenia wentylacyjno-chłodnicze, nawigacyjne, przeciwpożarowe itd. Miejsc pasażerskich posiadać będzie w kl. I — 44, w II — 250, w emigracyjnej — 870.

Nazajmtrz na tejże stoczni „Neptune“ spłynęła „Lida“ — parowiec „Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego“, mającego w polskim ruchu okrętowym również chlubną kartę. Ochrzczona przez panią Merdingerową, małżonkę radcy handlowego poselstwa R. P. w Londynie — „Lida“, jest parowcem towarowym o pojemności 1.390 ton rej. brutto, szybkości 11 węzłów i nośności użytecznej 2.100 ton.

Jak podkreślił jeden z mówców — „Lida“, to trzynasty statek zbudowany dla Polski na stoczniach brytyjskich. Nieistniejący już dziś „Niemen“, identyczna „Wisła“, oraz przybrzeżne „Wanda“ i „Jadwiga“, to były początki w latach 1927—28. Po nich przyszły „Lublin“, „Lwów“, „Lech“, „Puck“, „Hel“, dwa okręty wojenne „Grom“ i „Błyskawica“ — wreszcie „Sobieski“.

Wymiana handlowa (obróć gospodarczy), między obydwoma krajami umożliwiła Polsce udzielenie zamówienia, bez szkody dla bilansu handlowego. Część sprzętu sprowadzono z wytwórni polskich.

* * *

Tak oto polski dorobek na morzu wzrósł poważnie. Ale potrzeby naszej marynarki wojennej, jak i żeglugi handlowej, zaspokoić będzie można dopiero wtedy, kiedy obie stocznie w Gdyni zaczną pracę w pełnym tempie, zastęp inżynierów, techników i robotników polskich rażno weźmie się do dzieła, a polska praca na morzu i obrona tego morza — największego skarbu narodu — będą tworzone bez przeszkód czy opóźnień naszymi własnymi rękoma.

Inż. J. G.



Krzywdza JANA CHMARY

Był ciepły, jesienny wieczór. W gęstej ciemności skrzyły się światła, wyciągnięte sznurem wzdłuż szosy, okrążającej port i wzdłuż ulic, które prostymi liniami lamp dobijały do portu. A tam z kolei migotały żółto, zielono i purpurowo małe, lecz dobrze widoczne pelgania latarni wejściowych; na wodzie czarno emalowanej szklily się odbłaskami boje świecące; statki, podziurawione kółkami iluminatorów szczyrzyły wypukłe, płowe oczy.

Jan Chmara jechał do domu. Wyszedszy z obrębu zabudowań portowych, podepchnął się kilkoma obrotami pedałów w górę ulicy, ku pomostowi, przerzuconemu żelazną konstrukcją ponad torami kolejowymi. U schodów pomostu zsiadł, wziął rower oburącz i uniósł go jak piórko. Nie dziwota, nie takie to ciężary Jan dźwigał. Znał przecież wagę pak olbrzymich, beczek, skrzyń i ball, które ładowano na statki i wynoszono z ich czeluści, to znów które poddawano pod uchwyt kranów i z łap ich stalowych odbierano, by je ułożyć jak najpojemniej, równo, przemyślnie w wagonach, gotowych do przyjęcia ładunku.

Kiedy jednak Jan stanął na platformie pomostu, zatrzymał się, jakby go coś żgnęło pod żebrami. Rozejrzał się z lewa w prawo, ponad splecione żyły torów, ponad posprzęgane ze sobą ich odgałęzienia, biegnące szerokimi pasmami ku portowi. Jan uszedł parę kroków, znów się zatrzymał. Pod nim i z daleka na wschód i zachód dudniły pociągi; lokomotywy syczały, dały powietrze ostrymi gwizdami, osłaniały się białą wata pary i pokrzykiwały ostrzegawczo. Ku basenom portowym toczyły się ze szczykiem gąsienice wagonów, ładownych węglem, nakrapianych po wierzchu białą wapnem.

Stąd miasto i port wyglądało jak olbrzymi, nieobjęty wzrokiem organizm. Rosło światłami w ciemność, poszerzało się wyogromnionymi sylwetami magazynów, statków, ginęło w ciemności cieniami nabrzeży, mól.

Jan przetarł zwilgotniałe oczy. Zwalistą postacią o szerokich, przylgłych nieco barach i o rękach mocno ciosanych targnął nieprzyjemny dreszcz. Jan zdjął czapkę i nagły wicher zmierzwił jego ciemne, zleplone potem włosy. Tak na wletrze, który chłodził gorące, śniade czoło i skronie, na wietrze, który przewiercał się na wskroś przez odzienie — Jan jakby żegnał się z portem, gdzie pracował przez kilka lat, gdzie pracował ciężko, z dala od kawałka ojcowej ziemi, ale z uczuciem zadowolenia, że siostrą i braciom, gniotącym się na skrawku ojcowizny, nie odejmuje od ust kawałka chleba. Jan patrzył na port, żalność w nim wzbierała, to znów klątwy przychodziły na język i znów wstyd przegromny garbił plecy, gdy wzrokiem, pociemniałym ze wściekłości, poszybował ku miejscu, gdzie, skryta za magazynami stała s/s „Greta”. Przed oczami Janowymi stanął znów — jak przed kilkoma godzinami — szczupły, żylasty Eryk Arensson, palacz z s/s „Grety”, ten serdeczny zawsze Szwed, a zacięty nagle, zniechęcony, gdy przyszło mu z siebie wyrzucić:

— Johan, okradł mnie...

Kiedyś, nim Jan chwycił się roboty ładowej, pracy robotnika portowego, gdy pływali jakiś czas razem na „Szwedzie”, zaszli razem „Pod Kotwicę”. Arensson rychło zwałił się z nóg i byłby został na biczu w obcym kraju, gdyby nie Jan, który wziął Skandynawa na plecy, jak zarżnięte jagnię i odniósł na statek. Tak zaczęła się przyjaźń Jana Chmary i Eryka Arenssona, wyrosła wśród rwanych, nieporadnych, koślawionych niemłosiernie słów dwu tak różnych języków, wspomaganych gestami i żargonem marynarskim, — przyjaźń, oparta raczej na uczynkach i spojrzeniach, mówiących niejednokrotnie więcej, niż zapewnienia życzliwości. Potem, gdy Jan zeszedł na ląd, a Arensson przypływał ze światła, zachodził Polak nie raz do Arenssonowego kubryka, gdzie łamanym językiem ugwarzyli sobie niejedną godzinę. Był i wczoro-

raj po pracy. „A dziś taki wstyd!” — przypomniał sobie Jan i nacisnął czapkę głęboko na oczy, jakby się bał spojrzeć otwarcie, w jasne, krystaliczne ślepie latarni portowych.

Jak to się stało? — Jan gwałtownie zapytuje siebie i szuka w pamięci zdarzeń i grzebie i szpera wśród nich i nie może odnaleźć tego, co trzeba. Był wczoraj na s/s „Grecie”, siedział niedługo, pewnie z godzinę. I dziś, gdy po zmianie czekał na Arenssona u trapu „Grety”, — Szwed schodził do niego, ale jakoś wolniej niż zwykle i bez tego swego uśmiechu w spokojnych niebieskich oczach. Staje przed Janem, patrzy mu prosto w uczciwe, mazurskie ślepie i rzecze krótko:

— Nie idę. Johan, okradł mnie...

Krew uderzyła Janowi na szadą twarz. Żal mu się zrobiło Arenssona i wstyd go jakiś ułapił za gardło, że to właśnie tu skrzywdzono Szweda. I że to właśnie Szweda, który nigdy nic nie ukradnie, który w swoim kraju może zostawić wszystko niemal na ulicy, a jeśli mu kto co sprzątnie, — wiadomo: obcy, „etranżer”.

Jan czerwienił się pod chłodnym, urażonym spojrzeniem Arenssona. A Eryk wzruszył tylko ramionami i — odszedł. Wtedy to, tak wtedy — Macioszek — ten, którego gdziebyś nawet nie posiał i tam wyrosnie — zmrużył porozumiewawczo oczy i gwizdnął:

— „Cwanoś go urządził, bracie!”

Jan zdębiał. Wyrzeszczył oczy na Macioszka, jakby go dopiero co zobaczył. A przecież pracowali już blisko rok ze sobą. I od pierwszego wejścia znieubił go Chmara. Są już tacy ludzie, na których ledwo spojrzysz, a już coś cię odpycha, kłuje, mierzi... Takim był i Macioszek: mały a krępy w sobie; z czerwonej twarzy patrzyło mu dwoje szparkowatych oczu, przez które wyciekał mu spryt, złe skrywany. I nic więcej z tej twarzy nie można było zapamiętać: ani czoła niskiego, ani lekko garbatego nosa,

ani ust wąskich a płaskich, — tylko te oczka i ten spryt.

Chmara patrzył na Macioszka — i nagle przyszło mu jakieś zrozumienie do głowy. No tak — był przecież wczoraj u Arenssona. Przecież to Eryk jego mógł posądzić o kradzież. I nagle zawiął się i rzucił Macioszkowi:

— Won, bo rozedrę!

Macioszek oddalił się szybko, śmiejąc się cienko jak mewa. Chmara powlókł się noga za nogą, ale dogonił go Arensson i wystękiwał powoli, żeby się Jan nie gniewał, ale że go żalność poniosła, bo to matce i siostrze obiecał... Chmara ledwo wykrztusił, że mu głupio, że to się stało tu właśnie, a nie gdzie indziej. Czuł, mimo wszystko, że coś się między nimi popsulo.

Ze zmartwienia poszli na piwo. „Pod Kotwicą” znów się przyplątał Macioszek. Przysiadł się i z przylepłym uśmiechem pocieszał to jednego to drugiego, częstował ich. Chmara pił poczęstunek, w złości, jak truciznę, lecz kiedy Macioszkowi zebrało się nagle na czułość i przypadł Chmarze ze łzami do kamizelki — Jan odsadził go od siebie krótko:

— Te, Judaszul!

Zaśmiali się obaj: Macioszek znów jak mewa, niby żalownie a chytrze, — Jan — hardo, że odważył się, chociaż tak pod piwo, rzecz, co o nim myśli. Przyszło do płacenia. Jan honornie, jako że prosił Arenssona, a znał Macioszkowe sknerstwo, sięgnął do kieszeni i wyciągnął stamtąd... portfel Arenssona. Oślupiał.

Szwed otworzył szerzej oczy, wyprostował się — trwał tak parę sekund, długich jednak jak konanie —



Chmara pił poczęstunek w złości...



Jan patrzy na port...

i prawie wyszarpnął Janowi portfel. Wstał z rumorem i szurgotem, zapłacił za siebie, splunął ogłupialemu Janowi pod nogi niedopałkiem papierosa i — wyszedł.

Tyle go Jan widział, zamroczony widokiem cudzego portfela w swoich rękach, próżnego już prawie, jak zdążył dojrzeć poprzez krótkie Arenssonowe szperanie. Smagany Macioszkowem „hi-hi-hi”, które przeplatało jego głośnie opowiadanie o dwóch przyjaciółach: Janie Chmarze i Eryku Arenssonie, Jan wymknął się z knajpy, uciekł przed złością bractwa ze statków, taką samą, jaka nim trzęsała w wiadomości o złodziejstwie. Jan nie pamięta, jak powlókł się do portu po rower, jak uciekł przed pamięcią tamtej chwili, jak odrywał się od własnego cienia niemal...

Teraz wie tylko, że oto stoi na moście i nie wróci już nigdy do portu, gdzie zwiedzają się wszyscy, kim jest Jan Chmara, gdzie przypląwać i odpływać będzie Eryk Arensson, wielu takich Arensso-

nów... W każdych chłodnych oczach Skandynawów widziałyby Jan pogardę Eryka, w każdym mewim pokrzyku śmiech Macioszka, gdy tak usłużnie rozpowiadał na lewo i prawo Janową przygodę.

Jan więc patrzy na port, po raz pierwszy od wielu lat. Takie to wszystko zwykle było, codzienne, niedostrzegane niemal, jak kamienie przy miedzy ojcowej, a przecież gdy przychodził to rzucić?... Jan wściekły jest sam na siebie i na wszystko razem: na mazgajstwo, które go dławi, na tępotę Arenssona (przecież mógł zrozumieć, że Jan by nie wziął tego). Nadewszystko jednak wściekły jest na Macioszka. Wie, to ten go tak urządził, bo któżby inny? Tylko kiedy i jak? Pewnie wtedy, gdy „Pod Kotwicą” garnął się po judaszowemu do pijackiego całowania, podetknął mu pusty już prawie portfel Szweda. Lecz jak o tym przekonać Arenssona, skoro z Janowych rąk odebrał swoje, z Janowej kieszeni wydobyte...

Opodal, nieco z boku krążyły łukami łapska kranów, nakłute szpileczkami świateł; podnosiły i opuszczały łby, obciążone olbrzymimi skrzyniami, pakami, wyglądającymi stąd, z pomostu, jak klocki, jak pudełka zapalek. Skądś, z ciemności nadpływały dwa światła i posapywanie holowników. Jan wie — to jakiś statek wchodzi do portu. Zawsze tak to wygląda — jakby duch płynął, świecąc tylko żółtymi oczami.

Jan rzucił portowi ostatnie wejście, ścisnął kierownicę roweru w krzepkiej garści. Pomyślał, że gdyby tak gdzie dopadł Macioszka, zgniółłoby go jak... jak pluskwę.

Chwycił za siodło i — ruszyć już miał za grupą takich, jak i on ludzi, z rowerami, ludzi też pewnie z Grabówka, może z Chylonii... I to było takie tutejsze, swojskie: nocą — jak robaki świętojańskie — płynęła fala za falą — nikiel światełka rowerowe stamtąd, lub tam — do lichych, robotniczych gnieździsk, do tanich osiedli podmiejskich...

Nagle chwyciło go coś: dołem, szosą, równoległą do torów kolejowych — chybotął się na krótkich nogach śmiech Macioszkowy. Jan zawrócił. Przechylił się przez poręcz: Macioszek chichotał sam do siebie, szedł z prawa w lewo. Musiał mieć dobrze w czubie. Chmara sprowadził rower ze schodów. poszedł za chybotliwym cieniem. Skręcili okrężno ulicą ku basenowi, skrytemu za rzędem magazynów.

Macioszek szedł zakosami, ale pewnie, widać było — do celu. Chmara zostawił rower w cieniu węgla, skradał się i przemykał, wielki, niezgrabny. Nagle zacichł stukot stóp Macioszkowych o drewniane podkłady. Jan przechylił się,

kucnął, patrzył jak Macioszek majduje coś pod wagonami, szuka. Znalazł! Tedy Jan zawrócił cichcem do początku węża wagonów, przyczał się i — gdy Macioszek był tuż, na trawersie — skoczył. Złapał za klapy marynarki. Syknął: — Oddaj to, złodzieju!

Macioszek zgubił oddech, zionący kwaśno piwem i wódką... Grubą, krótką łapą sięgnął do kieszeni i — nagle — szarpnął się do tyłu. Wy-rwał się z rąk Janowych, zawadził nogami o stalowy poler i runął z nabrzeża w dół! Plusk, krzyk zduszony, zdławiony bełkot, chrzęstliwy chłopot roztrącanej wody.

Macioszek dał rękami łyskliwą powierzchnię, łykał wodę, wypłukał ją i charczał: „Ratuj, ratuj!...” A wokół było ciemno, pusto i cicho. Ryknęła tylko z nagła gdzieś syrena, holownik zagwizdał; raz po raz dawał się słyszeć szurgot węgla, ładowanego w odległym basenie węglowym.

Jan patrzył jak Macioszek znika pod wodą i wypływa. Szerokie kręgi rozchodziły się po tłustej, zaoliiwionej wodzie; plusnęły o beton

Jan rzucił wściekle przez zęby: „Top się, zdechnij!” Macioszek charkotem żebrał: „Ratuj... ukradłem... oddam... ratuj!...” Chybnął się i po chwili z czarnej gęstej wody wychynęły już tylko skurczone, zacłśnięte palce.. Szedł do dna.

Jan Chmara zachnął się: „Topi się jak szczur, z kwikiem i piskiem”. Niech się topi! Jednego złodzieja mniej!” Chciał odejść. Nie mógł. Nienawidził — lecz te ręce... Ręce skurczone i skrzywiona twarz morskiej świnki... Zdjęty nagłą grozą, bez chwili namysłu, zrzucił kapotę, odszukał wzrokiem poprzeczek żelaznej schodni, biegnącej pionową drabiną z nabrzeża do wody i — skoczył. Na pomoc! Zanurzył się w lodowatej wodzie, po omacku, chwycił Macioszka za kapotę, kopnął go, gdy ten w strachu śmiertelnym ułapił się jego ręk, paraliżując ruchy. Z daleka załomotały czyjeś kroki...

Jan sapał, rozgarniał prawą ręką wodę, odpychał się nasiąkłymi, ciężkimi bucioremami. Chwycił wreszcie stopnia schodni. Płuł śmieciami i śliną, tłustą od smarów. Macioszek zwiślał bezradnie jak worek piachu. Ktoś, wychylony ponad wodę, podawał pomocną rękę.

Był to Eryk Arensson.

Macioszek dobywał pieniędzy mokrych, zniszczonych, podartych. Mokry i zziębnięty, szczekający zębami od strachu i zimna i trwogi, skamlał, przyznawał się i płaszczył jak pluskwa. Głupio i niepotrzebnie przekonywał Arenssona, że to nie Jan zabrał... Jan wzruszył ramionami. Nawet nie pytał, jak to Macioszek zdołał urządzić; wiedział — szczur okrętowy i złodziej zawsze potrafił się wślizgnąć na statek. Odrzekł tylko niechętnie:

— Wszystko jedno. Złodziej ty albo ja. Jednejśmy krwi. A on — wskazał oczami na Szweda — obcy...

Kiedy zaś Arensson nieśmiało zagadał, kładąc przyjaźnie rękę na ramieniu Jana: — Nie, Johan, nie... — Jan zdjął tę dłoń delikatnie, lecz stanowczo, uściśnął lekko — jakby dziękował za coś i przeproszał i — odszedł.

Port został za nim...

Latarnie kładły na wodę smugi żółte, zielone, purpurowe. Woda szklila się czarno. Z daleka wzdychała ciężko lokomotywa.

(w. J.)



Zanurzył się w lodowatej wodzie i chwycił tonącego za kapotę



Rozczochrane wiatrem plowe i ciemne włosy dziewcząt przybierają dziwne kształty. To spadają na czoło, to znowu je odstaniają i ukazują czarne, niebieskie, szare, a czasem i zielonkawe, jak toń naroczańska — oczy.

Osiemdziesiąt dziewcząt przybyło, by dowieść, że i one zniosą na równi z chłopcami wszelkie trudy, że nie tylko dorównają mężczyznom znad biurka, czy katedry, ale że też potrafią przelykać wielkie hausty gwałtem wdzierającego się do płuc powietrza i tak samo, nadstawia jasne czoła na nacierające szkwwały. Ze choć ręce będą paliły i choć pokryją się bąblami od prac przy szkotach, fałach i cumach, ale na cal nie wyluzują, jeżeli tak będzie trzeba.

Zapomniały, że tam, w domu, ktoś im nadskakiwał, czy wyróżniał; po prostu z miejsca wciągnęły się w istniejący porządek. Postanowiły przełamać famę, że z góry są do czegoś predystynowane lub nie. Postanowiły dowieść, że tylko wiekowy zwyczaj pod pewnymi względami uczynił je słabszymi, ale że

okres przełomowy już dawno nastąpił i że już są w dobrej formie.

... O, nie! — Nie przyszły z myślą stworzenia nowego zawodu kobietom. Nie! Przyszły, by zahartować na przyszłość duszę i ciało, by kiedyś zrozumieć własne dziecko, by go nie pchnąć na drogę, po której by iść nie chciało.

Wyglądają prawie tak samo, jak i chłopcy. Tak samo noszą białe drelchty, szorują pokłady, czyszczą zenzy i utrzymują jachty w idealnym porządku.

Na gwizd przeciągły załopotaly u masztów zwoje białego płótna.

— Fok w prawo! — Prawy baksztąg wybierz! — Fok w lewo! — I już szpicgaty płyną i bują się na tęgiej fali.

Lili, Marysia, Basia i ta, no... ta szarooka, wysmukła Ewa — śledzą u sterów. W opalonych, małych dłoniach mocno i pewnie trzymają rumple. W błyszczących oczach odzwierciadla się radość i piękno, którego tyle tu dookoła.

Jakże tu inaczej niż wszędzie, nawet inaczej niż sobie wyobraża-

ły. Nie ma symetrii kunsztownych klombów, ani nieskazitelnie równych alej parkowych. Wszystko jest tak bezpośrednie, tak proste, jak sosny przybrzeżne i jasne jak samo słońce.

Ludzie też są inni; są prawdziwi, jak prawdziwy jest zapach bezkresnych pól. Spokój wiejący od naroczańskiej fali mimo woli wkra-da się do serca i zostawia posmak wartości życia. Tyle niezbitych, ważkich argumentów podsuwa każdy dzień. Tak lekko płyną szpicgaty, wingboty i jolki; tak równo i bez wstrząsów biorą przeszkody zapory wodnej. Od wielkich ugorów wodnych wieje treść życia...

Od świtu do zmroku wre praca. Siedem godzin żeglowania, czas poświęcony zagadnieniom kolonialnym i wypoczynek — dopełnia dnia. W młodych, niespaczonych ózgach konkretyzują się mocne myśli, słuszne żądania nabierają właściwego ciężaru gatunkowego, — by kiedyś, w zdecydowanej formie uzewnętrznić się.

Ewa stoi na pomoście i wsluchuje się w szum fal. Jezioro nuci swą pieśń odwieczną i nigdy nieskończoną... Kaskadą bryzgów rozbija się fala. Na brązowej twarży Ewy błyszczą kropki wody. Woda spływa do ust i przynosi smak ryb.

Stoi wsluchana w siebie i zapamiętana w kołyszący się ugor.

Sprzed wzroku zniknął, ledwie widzialny, brzeg przeciwny. W nozdrza uderzył nieznaną zapach: magnolie... kopra... Zza atolu wypłynęła mała tubylcza łódź. Niski tembr głosu zawibrował ponad postrzępioną linią brzegu, spłynął na fale i rozwiął się w krainie słońca.

Chłodne kropki spryskały czoło. Miraż zniknął, ale pozostała pełna



Gen. St. Kwaśniewski wśród uczestniczek obozu LMK nad Naroczem.

świadomość. Na czulej emulsji duszy uwiecznił się telewizją nadany obraz i zapadł głęboko w jej wnętrze.

Na twarzy Ewy lśnią krople wody, w oczach lśni radość życia...

Porządek dzisiejszego dnia zakłócił gość niespodziewany. Do głównej bazy wyszkolenia śródlądowego LMK — przybył prezes Ligi. Wysoki, barczysty, o przyprószonej siwizną włosach — Generał młodą spojrzeniem ogarnął szeregi żeglarzek i kadrę techniczną. Uśmiechnął się, bowiem od ludzi biło zdyscyplinowanie i tężyzna.

Nie myślał, że dziewczęta, ponoć słabsze, taką moc i pewność okazyją. Na twarzy jego ukazał się uśmiech. Odprężyły się mięśnie. Uśmiech ten przeszedł na oblicza szeregu i rozlał się po wszystkich twarzach. Węzły subtelnej i obopólnej sympatii zadzierżgnęły się. Znalazła się płaszczyzna, na której człowiek, mający za sobą lata wojennego trudu — potrafił czuć się dobrze, tak samo dobrze, jak i te młode, po kilkanaście lat liczące, żeglarzki, które wprost z ławy szkolnej tu przyszły.

Stoi na wzniesieniu, pod banderą. W dole szumi Narocz i kołysze ród wikingów...

Różne esy, floresy robią jachty. To zbiegają się w gromadę, i chowają swe płótna, to znowu, niby

kwiat lilii rozwijają swe płatki. Zataczają koła, płyną w szyku torowym, by rozbiec się we wszystkie strony, jak stado rybitw płochliwych.

Nic dziwnego, że uśmiecha się Generał, bo czyn mówi za siebie, mówi więcej niż szumne słowa. To, co widzi, jest tak proste i tak wiele mówiące.

Raduje się marsowe oblicze Generała. Z czoła zniknęły bruzdy minionego. Zdjął czapkę i wystawił twarz na świeży powiew znad seledynowej wody. Na general-

skich dystynkcjach i we wzroku zaigrał promień słoneczny...

Z południowej części Ośrodka wystrzeliły ku górze czerwone języki ognia. Płomień chciwie i z trzaskiem zaczął lizać suche drwa i oświetlił siedzące w krąg uczestniczki i komendę obozu.

Na tle ogniska wolno uniosła się i wyolbrzymiła postać Generała. Z ust spłynęły słowa krótkie i mocne i wszyscy zrozumieli, że Narocz to próg, po którym zejść do morza, by stworzyć przyszłe dominia i wielką mocarstwową Polskę i że są budowniczymi Jutra...

Ogień przygasł... Ludzie i drzewa dziwne cienie kładły na ziemi. Wiatr poruszył konarami sosen, podchwycił i poniosł w dal słowa pieśni. „Idzie noc” — wyszła na spotkanie prawdziwej nocy... Gwiazdziste niebo kopuła otoczyło świat. Migotliwy Jowisz coś sygnalizuje... Konstelacja Wozu jarko odcięła się na tle granatowego stropu...

Szumi woda i fale wyglądają, jakby zastygnąć miały. Może szukują się do snu zimowego?... Coś szepczą... może o tym, czego były milczącym świadkiem?...

Kto wie, o czym dumają te kołyszące się ugory wodne?...

ALFRED MAYER



Ćwiczenia gimnastyczne w obozie nad Naroczem.

SPRAWY KOLONIALNE

Ciekawe dane o obrotach handlowych między metropolią francuską a jej imperium kolonialnym podaje „Journal officiel Français“.

Według statystyki opublikowanej przez to pismo, eksport z tych kolonij francuskich, których obroty handlowe są najpoważniejsze, zwiększał się w ciągu ostatnich 3 lat w sposób następujący:

	w latach 1935	1936	1937
	(w milionach franków)		
Algeria	2.613	3.469	4.185
Indochiny	1.928	1.708	2.589
Afryka Zachodnia	698	927	1.373
Marokko	621	781	1.144
Tunis	772	841	1.141
Madagaskar	308	433	590
Kamerun	98	168	263
Afryka Równikowa	174	162	256

Cyfry powyższe wskazują na ogólne poważne zwiększenie się eksportu, trudno jest jednak ściśle ustalić cyfrę ze względu na stałą dewaluację franka.

Z ogólnej cyfry eksportu za r. 1937 przypadło na Francję: z Algerii 35.7%; z Indochin 46.1%; z Tunisu 57.2%; z Madagaskaru 77.6%; z Kamerunu 53.3%; z Afryki Równikowej 84.6%.

Cyfry importu do kolonij francuskich wykazują również stały wzrost:

	w latach 1935	1936	1937
	(w milionach franków)		
Algeria	2.844	3.234	3.900
Indochiny	901	975	1.578
Afryka Zachodnia	662	903	1.535
Marokko	1.139	1.151	1.765
Tunis	1.231	1.014	1.324
Madagaskar	280	300	468
Kamerun	89	126	258
Afryka Równikowa	168	178	240

Udział Francji w powyższym imporcie w 1937 r. wynosił 78.2% dla Algerii; 53.6% dla Indochin; 44.2% dla Afryki Zachodniej; 31.6% dla Marokka; 59.9% dla Tunisu; 73.5% dla Madagaskaru; 13% dla Kamerunu; 35% dla Afryki Równikowej.

Minister obrony Unii Południowo-Afrykańskiej mr Pirow przedłożył w pierwszych dniach września b. r. w Parlamencie w Capetown trzyletni plan dozbrojenia Unii. Plan ten wywołał, jak donosi „African World“, ogromne zainteresowanie.

Przewidywane jest mianowicie wydatkowanie 5 milionów funtów szterlingów na ogólne dozbrojenie i 1 milion funtów szt.



Afryka Zachodnia — pakowanie bananów

specjalnie na zorganizowanie obrony wybrzeża. W szczególności ma być znacznie wzmocniona obronność portów Capetown i Durban. Wojska lądowe i siły lotnicze mają być wyposażone w nowoczesną broń i ekwipunek.

Zasługuje na uwagę, że w ogólnym planie dozbrojenia położono specjalny nacisk na obronę wybrzeża i uniemożliwienie wrogowi lądowania i opanowania strategicznych punktów zaplecza Unii.

Pisma niemieckie podają, że w Mbeya w byłej niemieckiej Afryce wschodniej została otwarta nowa szkoła niemiecka wybudowana staraniem Narodowej Federacji Kolonialnej Rzeszy. Federacja ta postawiła sobie jako jedną z pierwszych praktycznych prac do wykonania — wybudowanie powyższej szkoły.

Wynalezienie odpowiednich środków na budowę szkoły było polecone Oddziałem Federacji w Düsseldorfie i Essen, które w ciągu zaledwie 1 roku potrafiły zgromadzić potrzebne na ten cel pieniądze.

Szkoła ma być podobno najpiękniejszym budynkiem na całym płaskowyżu Tanganiki i już teraz jest centrum kulturalnym wszystkich Niemców z dystryktu Mbezi.

W Anglii po raz pierwszy została ogłoszona tzw. „Błękitna Księga“ ministerstwa kolonij. Fakt ten należy tłumaczyć spe-

cialnym zainteresowaniem, jakie obecnie budzą w Anglii sprawy kolonialne.

„Błękitna Księga“ składa się z dwóch części i omawia całościowo zagadnienia dotyczących całego Imperium brytyjskiego. Poza problemami czysto gospodarczymi omówione są tam również zagadnienia polityczne, jak np. zagadnienie obronności kolonii i protektoratów brytyjskich, a więc kwestie rozbudowy portu wojennego w Singapore, organizacja i wyszkolenie służby kolonialnej i t. p.

W dziale gospodarczym „Błękitna Księga“ omawia kwestie dotyczące produkcji i możliwości eksportowych Brytyjskiego Imperium Kolonialnego.

Rzymski korespondent „Manchester Guardian“ donosi w numerze z dn. 7.IX b. r., że rząd włoski przygotował specjalny plan osadnictwa Żydów w Abisynii. Ma być zarezerwowane w Abisynii specjalne terytorium, na którym Żydzi usunięci z Włoch lub z Libii będą otrzymywali koncesje na specjalnych warunkach.

Żydzi, którzy na skutek obecnej antyżydowskiej polityki, chcieliby z własnej woli opuścić Włochy, będą również mogli osiedlić się na wyznaczonym w Abisynii terytorium, o ile będą odpowiadać pewnym zasadniczym warunkom.

Terytorium wyznaczone w Abisynii ma posiadać podobno zna-



Targ w Dakarze

czne bogactwa i możliwości rolnicze i przemysłowe, jednakże dokładne jego granice nie są jeszcze podane do publicznej wiadomości.

Stypendia ustanowione na wiosnę b. r. przez francuskiego ministra kolonii, Georges Mandel'a, na odbycie kilkumiesięcznej podróży do kolonii francuskich, zostały obecnie rozdzielone.

Otrzymali je najlepsi uczniowie, kończący w b. r. uczelnie, którzy w przyszłości chcą poświęcić się karierze kolonialnej. Podróż ta da im przez bezpośrednie zetknięcie się z terenami przyszłej pracy — możliwość sprawdzenia, czy istotnie mają powołanie do poświęcenia się tej karierze.

Nieodzownym warunkiem ekonomicznego wykorzystania kolonii jest istnienie odpowiedniej sieci komunikacyjnej.

Ciekawy artykuł na ten temat znajdujemy w sierpniowym numerze „Deutsche Kolonial Zeitung“, który omawia warunki komunikacyjne w Afryce.

Autor artykułu stwierdza powiększenie się sieci kolejowej w Togo francuskim, jak również budowę nowych dróg w Kamerunie. Sygnalizuje również wiadomość podaną przez „Times“, w/g której autobusy, które do tej pory przez 5 miesięcy w ciągu roku zapewniały komunikację poprzez Saharę, mają obecnie docierać aż do Brazzaville poprzez Kamerun.

Na ogół, pisze dalej autor, można stwierdzić, że rozbudowa dróg komunikacyjnych w Afryce po wojnie nie została zaniedbana. Od 1917 r. do r. 1938 sieć kolejowa afrykańska zwiększyła się o

24.000 km; drogi zostały również znacznie rozbudowane. Przechodząc do szczegółów, autor wymienia następujące prace wykonane w tej dziedzinie: kolej Benguelską wybudowaną przez Anglików na przestrzeni 1.800 km od portu portugalskiego Lobito aż do Katangi; wybudowaną na przestrzeni 3.300 km sieć kolejową w Sudanie (niezależnie od sieci kolejowej egipskiej).

Belgowie udoskonalili również koleje w Kongo i wkrótce uda im się połączyć bogatą w miedź Katanę z portem Matadi.

Francuzi dysponują liniami od 800 do 1.200 km, idącymi od portów Senegalu i Gwinei aż do granicy Sahary.

Od końcowych stacji kolejowych komunikację zapewniają auta ciężarowe.

W dniu 15 października br. zostanie otwarty w Niemczech pierwszy Kurs Administracji Kolonialnej Rzeszy — o czym donosiliśmy już w numerze sierpniowym „Morza“.

W związku z tym w jednym z numerów „Voelkischer Beobachter“ z końca sierpnia br. ukazał się obszerny artykuł p. Leopolda Reck.

Artykuł powyższy omawia nastawienie, jakie będzie dane szkołom i w jakim duchu będą kształceni przyszli urzędnicy kolonialni Niemiec.

Autor stwierdza, że idea kolonialna jest głęboko zakorzeniona w sercach niemieckich urzędników i odrzuca z oburzeniem twierdzenie rozpowszechniane za granicą, że Niemcy przed wojną

okazały się niezdolne do administrowania koloniami.

Tym bardziej więc konieczne jest obecnie odpowiednie przygotowanie niemieckich administratorów kolonialnych — pisze dalej autor — że na skutek trwających w dalszym ciągu ataków przeciwko Niemcom — pierwsi niemieccy administratorzy zamorscy będą przedmiotem szczególnej uwagi, gotowej w każdej chwili do krytyki.

Polityka, która będzie stosowana w koloniach, będzie miała orientację nacjonal - socjalistyczną — pisze autor — i administracja będzie musiała dostosować się do celów, do jakich dąży ta polityka. Tak więc korpus funkcjonariuszy kolonialnych będzie musiał administrować w ten sposób, aby np. stosownie do rasistowskich zasad niemieckich — istniał rozdział między czarnymi i białymi zarówno w dziedzinie ekonomicznej jak i mieszkaniowej i codziennego życia. Produkcja kolonii będzie musiała być tak zorganizowana, aby zadość uczynić swoim podwójnym zadaniom, a mianowicie pokryć zapotrzebowanie swojej matki - ojczyzny i swoje własne.

Nowa szkoła będzie musiała więc stworzyć nowy typ funkcjonariusza kolonialnego, o wszechstronnych umiejętnościach, zaletach, sile charakteru i szybkiej decyzji.

Z początkiem nowego roku akademickiego, rozpoczęło 3 rok swego istnienia Studium Migracyjno - Kolonialne W. W. P.

Zapisy nowowstępujących studentów będą trwały do 15 października r. b. Słuchaczami Studium mogą być studenci wgl. absolwenci szkół akademickich.

Celem przyjęcia należy złożyć podanie o przyjęcie na specjalnym blankiecie (do nabycia u portiera) załączając:

- a) posiadany dyplom akademicki (absolwenci), wgl. maturę w oryginale i rejentalnym odpisie oraz zaświadczenie studiów swojej uczelni (studenti);
- b) metrykę urodzenia;
- c) dokumenty stwierdzające stosunek do służby wojskowej;
- d) 4 fotografie.

Organizację studiów szczegółowo omawia spis wykładów i skład osobowy Studium na rok akad. 1938/39, będący do nabycia w sekretariacie Wolnej Wszechnicy Polskiej, W-wa ul. Opaczewska 2a.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Polska. W wykonaniu planu kampanii letniej żaglowiec szkolny O. R. P. „Iskra” zawinął do Oranu, serdecznie przyjęty przez miejscowe władze i społeczeństwo; na specjalną uwagę zasługuje wycieczka do Sidi-bel-Abbes, miejsca postoju pułku Legii Cudzoziemskiej, w którym służy znaczna ilość Polaków. Następny etapami były Dubrownik i Korfu, potem Casablanca, gdzie zorganizowano dla podchorążych i załogi szereg ciekawych wycieczek w głąb kraju. W połowie sierpnia O. R. P. „Iskra” przybył na Wyspy Azorskie.

W ciągu bieżącego lata wodowano dwa dalsze traulery zbudowane przez Warsztaty Marynarki Wojennej w Gdyni i nadano im nazwy „Czapla” i „Żuraw”. Są one tego samego typu, co poprzednie 4 wykończono w ubiegłym roku: 185 ton, 15 węzłów, 1 działko. Obecnie odbywa się montowanie silników i uzbrojenia, tak że na przyszłą wiosnę obie te jednostki rozpoczną kampanię czynną.

Anglia. Próby nowego lotnikowca „Ark Royal” dobiegają końca, tak że w październiku okręt ten rozpocznie kampanię czynną. Charakterystyka jego jest następująca: 22.000 ton, ponad 30 węzłów, 16 dział 115 mm, koszty budowy około 90 milionów zł. Poza tym w budowie znajdują się jeszcze 4 okręty tegoż typu, lecz o 1.000 ton większe. „Victorious” i „Illustrious”, które będą wodowane jeszcze w ciągu bieżącego roku, oraz „Formidable” i „Indomitable”, rozpoczęte w jesieni ubiegłego roku. Pojemność każdego z tych okrętów wynosi około 70 samolotów różnego typu.

W ciągu sierpnia wodowano następujące okręty: okręt zagrodowy „Barlane” o 700 tonach, eskorter „Auckland” — 1.100 ton przeznaczony do służby hydrograficznej, przybrzeżny minowiec „Ringdove” przeznaczony dla bazy morskiej w Hong-Kong, oraz okręt-bazę dla łodzi podwodnych „Forth”, przeznaczony dla pomieszczenia załóg oraz zaopatrzenia flotyli w składzie 12 jednostek: 9.000 ton, 18 węzłów, aż 8 dział 115 mm, koszty budowy 50 milionów zł.

Poza tym rozpoczęto budowę 4 pozostałych krążowników tegorocznej transzy po 5.000 ton ty-

pu „Fiji”, oraz 2 traulerów po 690 ton „Comox” i „Nootka”, przeznaczonych dla marynarki kanadyjskiej.

Hiszpania. Kontrtorpedowiec rządowy „Jose Luis Diez” (z 1930 roku, 1.530 ton, 36 węzłów, 5 dział 120 mm), który na skutek działań wojennych został poważnie uszkodzony i zmuszony do zawinięcia do stoczni w Le Havre, opuścił w połowie sierpnia port francuski celem przyłączenia się do sił czerwonnych. Przechodząc jednak przez Cieśninę Gibraltarską, został on zaatakowany przez krążownik „Canarias” i zmuszony do schronienia się w bazie angielskiej. Według krążących pogłosek zostanie on internowany aż do ukończenia wojny domowej.

W dalszym ciągu trwają napady lotnicze na porty czerwone, w wyniku czego częste są wypadki zatapiania statków handlowych, dowożących żywność i sprzęt wojenny.

Jugosławia. W sierpniu wodowano w stoczni Split kontrtorpedowiec „Liubljana”, budowany tam pod nadzorem inżynierów francuskich. Został on rozpoczęty w 1936 roku i należy do serii trzech jednostek, z których jedna tylko była wykonana we Francji, to jest „Zagreb”, druga zaś „Beograd” wodowano w Split na wiosnę. Są to okręty po 1.210 ton i 36 węzłów, uzbrojone w 4 działa i 6 wyrzutni torped.

Włochy. W dniu 1-go lipca stan floty włoskiej był następujący: pancerników 4 (3 w budowie), krążowników 22, kontrtorpedowców i torpedowców 118 (24 w budowie), okrętów podwodnych 93 (12 w budowie). Gdy się do tego doda jeszcze 1 pancernik, 12 superkontrtorpedowców i 20 okrętów podwodnych tegorocznej transzy, globalna wyporność floty włoskiej wyniesie 678.000 ton. Jest to zespół silny i doskonale wyszkolony, mogący przy poparciu lotnictwa całkowicie zaszaćchować angielską eskadrę śródziemnomorską.

W ciągu sierpnia wodowano następujące okręty: kontrtorpedowiec „Bersagliere” (1.620 ton, 39 węzłów, 5 dział 120 mm, 6 wyrzutni torped i 40 min), torpedowiec „Circe” (680 ton, 34 węzły, 3 działa 100 mm i 4 wyrzutnie torped), okręt podwodny „Emo” (940/1.300 ton, 17⁹ węzłów, 2 działa 100 mm i 8 wyrzutni torped, rejon pływania 10.000 mil).

Poza tym rozpoczęło kampanię czynną awizo kolonialne „Eritrea”, przeznaczone do służby w Afryce Wschodniej: 2.000 ton, napęd dieslowy, szybkość 20 węzłów i duży rejon pływania, 4 działa 120 mm i 4 wyrzutnie torped, 40 min. Okręt ten posiada instalację do chłodzenia powietrza w pomieszczeniach mieszkalnych.



Ćwiczenia przeciwlotnicze na brytyjskim okręcie wojennym „Sheffield”

Turcja. W stoczni Krupp w Kilonii wodowano trzeci okręt podwodny typu „Gür“: 780/960 ton, 20/9 węzłów. Z tej notatki prasowej wynikałoby, że ilość okrętów podwodnych zamówionych w stoczniach niemieckich jest większa od dwóch podanych poprzednio w komunikatach urzędowych. Dwie jednostki tego typu budują się poza tym w stoczni tureckiej.

Francja. W sierpniu zdarzył się szereg wypadków, które spowodowały straty w ludziach i w sprzęcie. Przede wszystkim wchodzący nocą do Cherbourga parowiec szwedzki zderzył się ze starym pancernikiem z 1867 r. „Imprenable“ (służącym jako stacja torpedowa) i spowodował jego zatonięcie; zostanie on oczywiście wydobyty, ale część instalacji będzie zupełnie zniszczona. Następnie w pobliżu Gibraltaru kontrtorpedowiec „Basque“ zderzył się ze statkiem francuskim, który zaczął tonąć, tak że z trudem zdołano go odholować do Gibraltaru; okręt ma nadwyreżony kadłub i z eskortą odpłynął do Nantes dla remontu. Wreszcie na okręcie podwodnym „L'Espoir“ nastąpił poważny wybuch na skutek zapalenia się gazów wydzielanych przez baterie akumulatorów; pomimo ostrych przepisów i ścisłej kontroli, jest to wypadek zdarzający się okresowo we wszystkich marynarkach.

W sierpniu wodowano następujące okręty: kontrtorpedowiec „Fleuret“ (1.800 ton, 39 węzłów, 4 działa 138 mm, 8 wyrzutni torped, rejon pływania 6.000 mil); okręt podwodny „Pallas“ (600/790 ton, 14/9 węzłów, rejon pływania 3.000 mil); awizo-trauler „Elan“ (630 ton, 2 działa 100 mm, 20 węzłów), przeznaczony do służby hydrograficznej.

Poza tym minister marynarki podpisał rozkaz nakazujący arsenałowi w Brest rozpoczęcie budowy trzeciego pancernika o 35.000 ton, któremu nadano nazwę „Clemenceau“ (w budowie znajdują się „Jean-Bart“ i „Riche-lieu“). Będą to okręty bardzo szybkie (do 33 węzłów), potężnie uzbrojone (8 dział 381 mm, 16 dział 130 mm) i opancerzone (grubość pancerza do 380 mm).

Niemcy. Program oficjalnej wizyty regenta Węgier obejmował kilka punktów morskich godnych uwagi. A więc przede wszystkim regent i Hitler obecni byli przy wodowaniu krążownika „Prinz Eugen“, przy czym matką chrzest-



Codziennie ćwiczenia gimnastyczne marynarki brytyjskiej

ną była pani Horthy. Okręt ten jest tegoż typu, co wodowane w bieżącym roku „Blucher“ i „Admiral Hipper“: 10.000 ton, 8 dział 203 mm, 12 dział 105 mm przeciwlotniczych, względnie silny pancerz, szybkość około 36 węzłów. Następnie regent zwiedził wykończoną i zmodernizowaną bazę morską w Helgoland, po czym odebrał defiladę floty w liczbie 110 okrętów wojennych, prowadzonej przez nowy pancernik o 26.000 ton „Gneisenau“ oraz 3 pancerniki typu „Deutschland“; była to największa parada morską niemiecką w okresie powojennym.

Brazylia. Stocznie brytyjskie rozpoczęły budowę 6 kontrtorpedowców zamówionych na początku bieżącego roku. Będą to jednostki po 1.500 ton i 36 węzłów. Zapłata za nie ma być podobno uiszczona częściowo w produktach rolnych. Prawdopodobnie będzie to ostatnie oddane zagranicę zamówienie na małe okręty, gdyż szybka rozbudowa własnych stoczni pozwoli wkrótce na budowę ich w kraju. Uzbrojenie nowych okrętów będzie musiało jednak w dalszym ciągu być sprowadzane z zagranicy.

Stany Zjednoczone. Rozpisany został przetarg na budowę 4 pancerników, 4 kontrtorpedowców, 6 okrętów podwodnych, 1 okrętu bazy i 10 okrętów pomocniczych, objętych tegorocznym programem morskim. Znamienny jest fakt, że pancerniki będą wypierać tylko 35.000 ton, a nie 45.000, które w myśl ostatniego traktatu stanowią górną granicę; uzbrojenie jednak będzie się składać z dział kalibru 406 mm; koszty

budowy takiego okrętu mają wynieść około 350 milionów zł.

W Nowym Yorku wodowano krążownik „Helena“, rozpoczęty w 1936 r.: 8.550 ton, 35 węzłów, 12 dział 152 mm. Przyjęte już jednostki tego typu wykazały duże wartości bojowe i morskie.

Holandia. Ministerstwo Obrony Narodowej nakazało rozpoczęcie budowy 2 kontrtorpedowców, które mają być oddane do służby w ciągu 1940 roku. Będą to jednostki po 1.500 ton, 36 węzłów, uzbrojone w 5 dział 127 mm, 8 wyrzutni torped oraz pewną ilość min. Poza tym będą one miały na pokładzie po jednym wodnopłotowcu, rzecz niespotykana dotychczas w tej kategorii okrętów. Można z tego wynioskować, że będą one użyte do zadań raczej samodzielnych, jak patrolowanie lub eskortowanie konwojów.

Japonia. Koła morskie japońskie są podobno zaniepokojone pewnymi zasadniczymi wadami nowych okrętów. W wyniku przesadnego uzbrojenia oraz słabego na ogół zanurzenia, mają one słabą stateczność; przy najmniejszej fali mocno się kołyszą, uniemożliwiając celne strzelanie. Wypadek z torpedowcem „Tomozuru“, który się przewrócił w czasie manewrów, zmusił do gruntownych przeróbek całej serii. Obecnie wykonywana jest poważna przebudowa krążowników typu „Mogami“, również zbytnio obciążonych na górze; przy wyporności 8.500 ton mają one 15 dział 152 mm, 8 dział 127 mm i 12 wyrzutni torped, to jest o 30% więcej, aniżeli okręty tej kategorii innych państw.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

W krakowskim Pałacu Sztuki otwarto wystawę marynistyczną, zorganizowaną przez Zarząd Główny LMK, a odbywającą się pod protektoratem gen. broni K. Sosnkowskiego, w którego imieniu przemawiał kmdr Korytowski. Obecna wystawa marynistyczna jest drugą z rzędu wystawą tego rodzaju (pierwsza była w roku 1937 w „Zachęcie“ w Warszawie). Jest ona przeglądem prac 60 artystów, którzy obrali morze za temat swych obrazów.

Jury przyznało następujące nagrody: pierwszą nagrodę LMK za najlepszą pracę o charakterze wojenno - morskim w sumie zł 500. — p. Jerzemu Rupniewskiemu za „Lecha“.

Drugą nagrodę LMK w sumie zł 200. — p. Stefanowi Filipkiewiczowi za „Burzliwe morze“.

Nagrodę Interestantów Portu w Gdyni zł 200. — p. Stanisławowi Boryowskiemu za „Kawiarnię na Helu“.

Nagrodę okręgu LMK w Krakowie zł 100. — p. Mieczysławowi Serwin - Onackiemu za akwarelę „Fragment laguny weneckiej“.

Nagrodę Lilii Żegl. „Gdynia — Ameryka“ w postaci wyjazdu na bliski Wschód — p. Alfredowi Terleckiemu za „Bałtyk, port na Helu“.

Na czoło działalności propagandowej LMK na terenie Okręgu Lubelskiego wysunęły się prace lotnego ośrodka propagandy im. pułk. S. Iwanowskiego. Podstawę

działalności ośrodka stanowi dźwiękowy aparat filmowy z prądnicą (środek lokomocji — samochód).

W okresie 5 miesięcy ośrodek wyświetlił na terenie Obwodów 102 seanse połączone z krótką prelekcją instruktora, dla starszego społeczeństwa i taką samą niemal ilość dla młodzieży szkolnej.

Zorganizowano 3 wycieczki do Gdyni wyłącznie dla młodzieży szkolnej; wzięło w nich udział 2.214 osób; wycieczki te trwały po 3 dni (2 dni w Gdyni i 1 w Warszawie).

Podkreślić należy z uznaniem, że wycieczka z terenu pow. zamajskiego została zorganizowana samodzielnie przez miejscowy Obwód LMK.

Zarząd Okręgu Lubelskiego LMK ze względów propagandowych zamierza zorganizować w grudniu r. b. objazd większych swych ośrodków miejskich przez Orkiestrę Marynarki Wojennej, której koncerty cieszą się zawsze wielkim powodzeniem we wszystkich warstwach społeczeństwa.

Wiele wysiłków kosztowało urządzenie wycieczki włościan z Nowogródzyczyny do Warszawy i Gdyni; trudności jednak przezwyciężono i organizacja wycieczki zyskała uznanie uczestników. Z najdalszych zakątków Ziemi Nowogródzkiej przybyli włościanie, pragnący zobaczyć na własne oczy wielkość i potęgę Polski. Uroczyście żegnani, wyruszyli z Lidy pięknie udekorowa-

wanymi wagonami do Warszawy, gdzie na dworcu Gdańskim przywitali ich podoficerowie z Wojskowego Instytutu Naukowo-Oświatowego. Oficjalne powitanie odbyło się na placu pod Cytaadela. Przy zwiedzaniu stolicy uwzględniono zarówno zabytki przeszłości, jak interesujące obiekty współczesne. Włościanie zwiedzili zamek, kościoły staromiejskie, plac Teatralny, Belweder; delegacja wpisała się do księgi audiencjonalnej Marsz. Śmigłego Rydza.

Na dworcu w Gdyni odbyło się uroczyste powitanie wycieczki. W przemówieniach podkreślono ważną rolę Gdyni i Nowogródzyczyny w strzeżeniu granic Polski.

Objazd portu w Gdyni dał uczestnikom wycieczki bardzo wiele nowych wrażeń. Widok okrętów wojennych, „Pułaski“ obejrzany z bliska — wszystko wydawało się niezwykle i wspaniałe. W dalszym ciągu pobytu wycieczka zwiedziła Jastarnię i wybrzeże. Złożono wieniec na grobie gen. Orlicz - Dreszera, a delegacja zwiedziła okręt wojenny „Gryf“.

Poczucie łączności z Gdynią i wybrzeżem nabrało większego natężenia, pogłębiło się i oparło na realnych podstawach.

Działalność Oddziału LMK w Grodźcu k/Będzina daje coraz lepsze wyniki.

Oddział powstał przy kopalni i zakładach przemysłowych w



Kajakowcy z obozu Ligi Morskiej w Ameryce na jeziorze Erie



Wycieczka rolników z Nowogrodzyczyny składa wieniec na grobie gen. Dreszera

Grodźcu przy wybitnym poparciu Zarządu Towarzystwa Kopalń. Poparcie to zarówno pod względem materialnym jak moralnym gwarantuje Oddziałowi stały rozwój jego działalności. Nadmienić przy tym wypada, że Grodzieckie Towarzystwo Kopalń Węgla i Zakładów Przemysłowych Sp. Akc. w Grodźcu k/Będzina zostało członkiem protektorem LMK.

Ruchliwy i pełen inicjatywy Oddział Ligi Morskiej im. Stefana Żeromskiego w Detroit w Ameryce Płn. otworzył w dniu 15 lipca r. b. pierwszy w Ameryce instruktorski obóz w miejscowości Lagoona Beach nad jeziorem Erie w odległości 40 mil od Detroit.

Obóz podzielono na 2 dwutygodniowe turnusy (dla dziewcząt i chłopców) i złożono ogólne kierownictwo w ręce p. Edwarda Brzozowskiego, b. kapitana drużyny harcerskiej z Polski.

Zadaniem obozu jest w pierwszej linii wyszkolenie instruktorów wśród miejscowej młodzieży polskiej, którzy by w następstwie szerzyli zamiłowanie do sportu wodnego, ze specjalnym uwzględnieniem mało znanego i rozpowszechnionego w Ameryce, a tak spopularyzowanego w kraju kajakarstwa.

Cel w zupełności został osiągnięty, a młodzież licznie zebrana na obozie wyniosła dobrą zaprawę, która ujawniła się szczególnie pod koniec kursów w wycieczkach kajakowych sięgających do 30 mil morskich w głąb jeziora.

Po ukończeniu kursu odbyły się egzaminy i nadano niektórym

uczestnikom stopnie „sternika” i „żeglarza”.

Pod kierownictwem p. Hanny Skowrońskiej, stypendystki Światowego Związku Polaków, Sekcja

KRONIKA GOSPODARCZA

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za sierpień r. b. wyniosły 741.405.5 ton. Z cyfry tej na obrót zamorski przypada 732.730.3 ton, z czego na przywóz przypada 116.702.8 ton, a na wywóz — 616.027.5 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wyniosły 2.109.1 ton; obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 6.566.1 ton.

W porównaniu do miesiąca sierpnia r. ub. ogólne obroty towarowe za miesiąc sprawozdawczy zmniejszyły się o 26.941.5 ton; jeszcze większy spadek zaznaczył się w porównaniu do lipca r. b., bo o 139.614.9 ton, ale przypomnieć należy, że obroty towarowe portu gdyńskiego w lipcu osiągnęły cyfrę rekordową, nienotowaną dotychczas dla naszego portu.

W okresie styczeń - sierpień 1938 ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły 6.062.204.4 ton.

W ciągu sierpnia r. b. weszły do portu gdyńskiego i wyszły zeń na morze 1.123 statki o łącznej pojemności 1.171.307 t. r. n., z czego weszło 560 statków o łącznej pojemności 580.350 t. r. n., a wyszło 563 statki o łącznej pojemności 590.957 t. r. n.

Na pierwszym miejscu stała bandera szwedzka (245 statków — 178.244 t. r. n.), na drugim — pol-

Sportów Wodnych Oddziału LMK im. St. Żeromskiego w Detroit przystąpiła do wydawania miesięcznika p. t. „Przewodnik Techniczny”, który jest redagowany prawie wyłącznie przez młodzież, zgrupowaną w szeregach sekcji w ilości ponad 30 osób.

W czasie od 14-go do 16 września przebywał w Warszawie, przybyły z wycieczką byłych kombatantów belgijskich, generał Henry. Generał Henry, bohater walk o Kongo Belgijskie, jest jednym z twórców tej wspaniałej kolonii belgijskiej.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej oceniając okazaną przez gen. Henry sympatię w stosunku do przebywających w Kongo Polaków, wydelegował swego przedstawiciela celem przywitania go po przybyciu do Warszawy. Gen. Henry okazał zainteresowanie dla prac Ligi w dziedzinie kolonialnej i życzył Lidze powodzenia w jej działalności.

ska (152 statki — 159.950 t. r. n.), na trzecim — fińska (120 statków 141.522 t. r. n.), na czwartym — angielska (46 statków — 120.830 t. r. n.), na piątym — włoska (35 statków — 107.822 t. r. n.). Średni tonaż statku, przebywającego w porcie, wyniósł 1.036.3 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie 49; a średni postój statku 62.1 godz.

W przeciągu miesiąca sierpnia r. b. ogólny ruch pasażerów w porcie gdyńskim wyniósł 4.957 osób, z czego przyjechało 1.887 pasażerów, a wyjechało 3.070 pasażerów. Największy ruch pasażerski zanotowano między Gdynią, Stan. Zjedn. Am., Anglią, Francją, Danią, Argentyną, Szwecją i Finlandią. W wycieczkach morskich, organizowanych przez Linie Gdynia — Ameryka, brało udział 648 osób.

W sierpniu r. b. polskie połowy morskie dały ogółem 1.395.780 kg ryb o wartości 707.056 złotych, z czego na połowy dalekomorskie przypada 1.197.130 kg, wartości 598.411 złotych, na połowy dalsze — 122.180 kg, wartości 29.229 złotych, a na przybrzeżne — 76.470 kg wartości 79.416 zł. W połowach przybrzeżnych pierwsze miejsce zajęła Gdynia — 30.390 kg, drugie Puck i wioski zatoki — 25.930 kg ryb.

W porównaniu z lipcem r. b. morskie połowy ryb w miesiącu sprawozdawczym zwiększyły się o 1.095.050 kg ryb.

W końcu września odbyło się w Gdyni otwarcie arbitrażu bawełnianego. Otwarcie to miało charakter uroczysty. Przybyło na nie poza przedstawicielami władz i sfer gospodarczych około 150 gości z zagranicy i to nie tylko z krajów europejskich, ale i pozaeuropejskich. Otwarcie arbitrażu bawełnianego w Gdyni ma donieść znaczenie zarówno dla samego portu, jak i życia gospodarczego Polski w ogóle, gdyż umożliwi polskim firmom bezpośredni zakup bawełny u dostawców, a nie, jak dotychczas, za pośrednictwem Bremy lub Hawru; przyczyni się to niewątpliwie do powstania na terenie portu gdyńskiego firm handlowych i domów skladowych dla zakupu bawełny i rozprowadzania jej na rynku polskim, względnie jako tranzytu na dalsze rynki. Zadaniem arbitrażu jest rozstrzygnięcie sporów przez specjalnie powołanych do tego klasyfikatorów. Warto podkreślić, że już obecnie 5 firm polskich kupuje i sprzedaje bawełnę na własny rachunek, eliminując obce pośrednictwo i pokrywając około 35 proc. zapotrzebowania przemysłu polskiego. Import bawełny przez Gdynię wzrasta też z roku na rok, bo kiedy w r. 1930 przywieziono przez Gdynię 564 tony bawełny, to już w r. 1931 — 6.063 ton, a w r. 1937 — 95.516 ton.

W połowie września r. b. odeszła z Gdyni za granicę pierwsza partia mączki rybnej, wyprodukowanej w gdyńskiej Fabryce Rybnej i Olejów Rybnych. Fakt ten jest o tyle znamieny, że fabryka istnieje zaledwie rok. W ciągu tak krótkiego czasu zdołała zatem nie tylko zdobyć rynek krajowy, mimo dużych trudności, spowodowanych chociażby brakiem ochrony celnej na ten artykuł, ale dzięki dobrej jakości wytwarzanego towaru zdobywa już rynek zagraniczny. Fabryka Mączki Rybnej i Olejów Rybnych została wybudowana przez Morski Instytut Rybacki i jest prowadzona pod kierownictwem Hali i Chłodni Rybnej. Ostatnio zajęła się również produkcją mączki ze skorup jaj, wyrzucanych dotychczas bezużytecznie.

W porcie rybackim w Gdyni stanął nowy magazyn śledziowy. Jest to magazyn towarzystwa

połowów dalekomorskich „Korab”, wybudowany przy nabrzeżu Wilsonowskim. Ma on 1.192 m kw., licząc w tym właściwy magazyn, pakownię, biura i pomieszczenia gospodarcze.

Morski Instytut Rybacki w Gdyni postanowił przystąpić natychmiast do budowy fabryki lodu w porcie Władysławowo, co okazało się konieczne dla zaopatrzenia w lód statków i kutrów rybackich, wyjeżdżających na poławy pod Bornholm, na wody Skagerraku i Morza Północnego. Dotychczas statki te zaopatrywały się w lód w Gdyni, wobec jednak rozwoju połowów dalekomorskich gdyńska fabryka lodu jest już za mała, a ponadto zaopatrywanie się w zapasy lodu we Władysławowie ze względu na jego położenie będzie dogodniejsze, niż w Gdyni.

Do Urzędu Morskiego w Gdyni zgłoszona została nowa linia regularna, która ma łączyć Gdynię z Antwerpią. Na linii tej będą kursować statki jednego z belgijskich towarzystw okrętowych w odstępach 3 tygodniowych.

W dniu 28 sierpnia r. b. odbyło się uroczyste poświęcenie rozszerzonych zakładów Stoczni Gdyńskiej, połączone z położeniem stępki pierwszego transatlantyckiego statku polskiego, budowanego w kraju. Stocznia Gdyńska miała dotychczas charakter zakładów reperacyjnych, obecnie zaś dzięki rozbudowie może się podejmować wykonania wszelkich jednostek morskich do 3 tys. ton pojemności. W uroczystości poświęcenia wzięli udział liczni przedstawiciele władz i sfer gospodarczych, którzy w przemówieniach swych podkreślali, że Stocznia Gdyńska, przystępując do budowy transatlantyka polskiego, stwarza zaczątki budownictwa okrętowego w Polsce, co będzie miało duże znaczenie dla rozbudowy naszej floty handlowej. Kapitał zakładowy Stoczni Gdyńskiej, której 85 proc. akcji posiada Wspólnota Interesów,

wynosi obecnie milion złotych. Stocznia ma posiadać 4 pochylnie i wyposażona będzie we wszystkie niezbędne urządzenia techniczne, umożliwiające jej budowę czterech statków rocznie. Będzie miała również urządzenia do cięcia złomu, co pozwoli na racjonalne wykorzystanie sił roboczych przy przetwarzaniu do 3.000 ton złomu miesięcznie. Warto przy tym nadmienić, że ogólne zapotrzebowanie kraju na złom wynosi 40.000 ton miesięcznie.

W Gdyni istnieje również stocznia jachtowa. Stocznia ta wybudowała dotychczas 48 jednostek, w tym 7 jednostek pełnomorskich, 11 mniejszych, 9 łodzi motorowych, 8 szalup ratunkowych i kilka jednostek łodzi portowych i małego taboru pomocniczego. Poza tym w warsztatach stoczni dokonywano niejednokrotnie naprawy statków zagranicznych. Ostatnio warsztaty stoczni zostały znacznie rozszerzone, dzięki czemu stocznia otrzymała nie tylko zamówienia krajowe, ale wzbudziła zainteresowanie i za granicą; między innymi jedno z towarzystw okrętowych Ameryki Południowej zwróciło się do niej z zapytaniem w sprawie budowy łodzi ratunkowych dla statków handlowych tego towarzystwa.

Ogólne przewozy polskich przedsiębiorstw żeglugowych w pierwszym półroczu r. b. wyniosły ogółem 794.885 ton, z czego na wywóz przypada 511.408 ton, a na przywóz — 215.913 ton. W porównaniu do tego samego okresu r. ub. oznacza to spadek przewozów o blisko 6 tys. ton. Zmniejszył się też udział polskicich przedsiębiorstw żeglugowych w obsłudze ruchu przez Gdańsk i Gdynię — w wywozie wyniósł on zaledwie niecałe 8,1 proc., w przywozie — 13,4 proc., a zatem zaledwie 9 proc. ogólnych obrotów portów polskiego obszaru celnego jest obsługiwane przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe.



Rozrywki umysłowe

ZADANIA

28. LOGOGRYF STATECZNY
(Zad. konk. 10)



Do rzędów pionowych zamieszczonej figury należy wpisać kolejno 21 wyrazów według poniżej podanych znaczeń.

Litery w kratkach oznaczonych kropkami, czytane kolejno, dadzą zawsze aktualne rozwiązanie. Ponieważ logogryf jest wyjątkowo trudny podajemy spis liter wszystkich wyrazów: 28A, 3B, 2C, 1D, 9E, 1E, 2P, 9G, 3H, 7I, 2J, 8K, 11L, 1M, 6N, 6O, 2P, 8R, 6S, 8T, 7U, 1W, 6Z.

Znaczenie wyrazów: 1. Statek rzeczny. 2. Mały statek. 3. Statek jednomasztowy. 4. Lekki statek morski. 5. Statek wojenny. 6. Statek korsarski. 7. Statek jednomasztowy. 8. Statek dwu- lub trzymasztowy. 9. Mały trzymasztowy statek. 10. Mały statek. 11. Statek wojenny, trzymasztowy. 12. Mały statek. 13. Statek kupiecki. 14. Statek kupiecki. 15. Wielki statek żaglowy arabski. 16. Mały statek. 1. Mały statek na M. Czarnem. 18. Statek dwu- lub trzymasztowy. 19. Statek czworoboczny. 20. Mały statek wojenny. 21. Mały statek do przewożenia ludzi.

29. SZARADA
(Zad. konk. 11)

Jak raz-dwa-szosta, to raz-dwa-szosta!
Dama pod rękę, papieros w usta,
czuć się swobodnie w roli wybrańca,
obciągnąć kurtkę i „czwór“ pięć tańca!
A tu muzyczka jak na dwa-czwartym
różne „kawałki“ gra nie na żarty;
jest co zjeść, wypić, raz własne grosze,
tak się zabawie można, że prosił
Ludzki wspaniał czwarty szumi i brzęczy,
damy są strojne w kolorów tęczy,
wszyscy starają się rozweselić
jedni się kręcą na karuzeli,
drugich huśtawka unosi w górę,
inni chcąc rozwiązać myśl ponure
tykają sobie mietówkę z pieprzem
na dobre zdrowie, na czasy lepsze,
potem gość taki, trochę zawiany
ze swoją damą puszcza się w tany,
a tu mu krzyczą z każdego kąta:
„usuń się z drogi raz-trzećla-piąta!“
A to ci! frajda! A to ci heca!!!
Walczek na trąbce słodko podnieca...
przy tej okazji może się zdarzyć,
że los tam parę jakąś skojarzył
Dobra jest taka wesoła cała!
I ja bym na nią chętnie pójść miała,
lecz się przyznaje, bo jestem szczerą,
że... nie znalazłam jeszcze „fajera“!
„Junona“

30. REBUS
(Zad. konk. 12)

Z podanego na końcu działu rebusu należy odczytać radosny, sentencjonalny dwuwiersz.

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza“ przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania — zgodnie z warunkami Konkursu Autorskiego (vide Nr. Nr. 6 i 7 „Morza“) — należy nadsyłać do Redakcji „Morza“ w terminie do 1 listopada b. r. z dopiskiem: Rozrywki Umysłowe“.

ROZWIĄZANIA

„MORZE“ Nr. 8 — SIERPIEŃ 1938 r.

22. ELIMINATKA

(zadanie konkursowe 4)

Wyrazy eliminatki: Nic — lecz — umiła, kuter, jazon, tem, cór, faza, lot, grot, jama.

Klucz: fluktuacja.
Rozwiązanie zasadnicze: „Niezmierzone mórz ogromy“.

23. SZARADA

(zadanie konkursowe 5)

„OPALENIZNA“

24. REBUS WIROWY

(zadanie konkursowe 6)

— DZIK (dzi-k) — TOMASZ — CZĘŚCI „ET“ — EMU — WOŁ — CIELE u „RO“ — co na „gładko“ daje: „Kto ma szczęście — temu wół cięle urodził“.

Na ogół zadania wszystkie „rozgrzyzione“ zostały dość pomyślnie. Większe kłopoty mieli Sympatycy z „Eliminatka“. Oto co pisze jeden z „poległych“: Kto ma szczęście, temu wół cięle urodził, lecz, niestety, los mię często za nos wodził. Ot choć teraz: na urlopie dwa tygodnie już na plaży siedzę sobie dość wygodnie... Wokół morze, łodzie, strojów pstrokaczna, pań przepieknych brązowa „opalenizna“, ja zaś, obserwując tylko fal igranie, smutnie szukam synonimu falowania... Nie pomogło: „zaburzenie“ ni „wibracja“, termin minął — pozostała — rezygnacja...
I napisał to... prawie 100% rdzenny Kaszub! Ach, ta fluktuacja!

Różnie też było z rebusem wirowym, którego treścią jest przecieł „znane“ i dowcipne przysłowie. Wół częstokroć zamiast, cięleciem — „bóć“ bykiem, a nawet krową(!), a cięle jagnięciem(!). Drobiazgi!

Wszystkie zadania z Nr. 8 (na ogólną ilość 92 nadesłanych) — rozwiązało 72 osoby; po 2 — 18 i po 1 — 2 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1. CHRONOWSKA Zdzisława — Zielonka k. Warszawy, Szkołna 23.

2. ZALEWSKA Maria — Warszawa 9, dom kolejowy Nr. 26.

3. LANGE Zygmunt — Anin k. Warszawy.

4. MARKIEWICZ Idzi — Drohobycz, Młkiewicza 31.

5. CZABAN Anatol — Warszawa, Wrzesińska 2 m. 37.

6. JASKEK Rudolf — Janów Podlaski, pow. Biała Podlaska, Państw. Zakł. Chochwu Konil.

Nagrody niebawem przesyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

SPROSTOWANIE

W zad. Nr. 25 („Ślimaczka“) opuszczono w 2-im wierszu wyraz „litery“, nie podano godła „Yo-Yo“, autora zad. Nr. 27 i opuszczono omówienie w szaradzie gwizdki-odnośnika: *) „niebieskich“ wu.



CENY OGŁOSZEŃ
ZA TEKSTEM: cała strona 1600 złotych; 1/2 strony 850 złotych; 1/3 strony 600 złotych;
1/4 „ 475 „ i 1/5 „ 250 „

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 533-80, Administracji 699-66, P.K.O. Konto Nr. 367
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem

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



1



2

Rozwój typów statków morskich można zaobserwować najłatwiej u narodów ściśle związanych z morzem. Do takich państw należy Dania. Wiek XVI stał się początkiem rozkwitu floty duńskiej, której potęgą, mimo wojen ze Szwecją, przetrwała do początków XIX stulecia, kiedy w walkach z Anglią poniosła Dania klęskę, która zadała poważny cios jej potędze morskiej.

Po pewnym czasie flota duńska znów zaczęła się odbudowywać. W r. 1866 stworzono Zjednoczone Tow. Okrętowe w r. 1897 Towarzystwo Wschodnie, które obecnie współpracuje z linią Gdynia—Ameryka. Równocześnie udoskonalono port kopenhaski i powstała sieć portów na duńskich wybrzeżach. Dzięki wielkiemu doświadczeniu w budowie portów, firmy duńskie zaczęły budować porty i za granicą. (Firma Hojgaard & Schultz współpracowała przy budowie portu w Gdyni i Władysławowie). Obecnie Dania szuka nie — jak w okresie wojen — władzy nad sąsiadami, lecz współpracy z nimi. W tej współpracy tętni cała dawna siła i rozmach twórczy narodu duńskiego.

Flota duńska przeszła fazy budownictwa okrętów i urządzeń portowych od prymitywnych do najnowszych: 1) Okręt wikingów. 2) Największy most w Europie — jeden z tych, którymi mają być połączone wszystkie części Danii. 3) Okręt duński wyrusza na Daleki Wschód. 4) Prom międzymiastowy ułatwiający komunikację między Danią a Szwecją. 5) Jeden z doków w Kopenhadze.



3



4



5



SENEGAL — RYNEK W THIES