

# MORZE

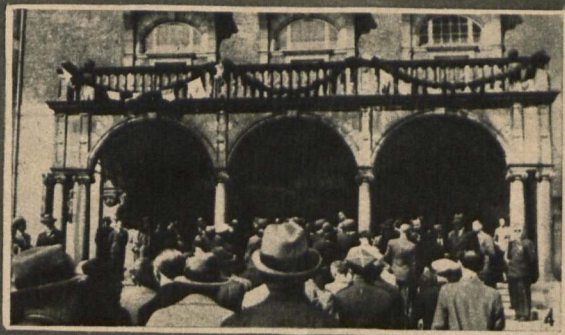


# Z VII WALNEGO ZJAZDU DELEGATÓW

# LMK



W dniach 7 — 8 maja br. odbył się w Poznaniu VII Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej. Oto kilka zdjęć ilustrujących poszczególne momenty Zjazdu: 1) Uczestnicy Zjazdu na sali obrad. W głębi stół prezydyjalny; 2) Pan wicepremier inż. E. Kwiatkowski w chwili wygłaszania przemówienia; 3) Fragment pochodu uczestników Zjazdu przez miasto; 4) Wejście do Uniwersytetu Poznańskiego, gdzie w sali Collegium Minus odbywały się obrady Walnego Zjazdu.



# MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ  
Nr. 6 Warszawa, czerwiec 1937 r. Rok XIV

## Po Walnym Zjeździe

„Bije od Was siła... jesteście zwartą gromadą, która świadoma jest celów i zadań...” — taką opinię na ostatnim Zjeździe wypowiedział jeden z wybitnych gości, dostojników państwowych. Zaszczytą opinia, — sądzimy: obiektywna, — charakteryzuje stopień rozwoju naszej organizacji, pozwala snuć myśli o przyszłości. Jeżeli jesteśmy zwartą siłą, to dlatego, że organizacja nasza powstała i rozwijała się na drodze doboru naturalnego, przez dobrowolny udział Polaków różnych środowisk, różnych warstw, poglądów społecznych i politycznych — ale o jednym dążeniu: — **Przez morze i pracę na morzu Polska stać się musi wielką siłą gospodarczą, polityczną i duchową.** Gdy Zjazd poznański podjął rzucone przez Zarząd Główny hasło podwojenia szeregów Ligi, — tą samą metodą, metodą doboru naturalnego powiększać będziemy liczebnie Ligę, pamiętając, że wszędzie, na wszystkich szczeblach organizacyjnych — zapal, oddanie się pracy Ligi, ideowość, — decydować winny o wyborze kierowników. Podwojenie liczby członków nie jest tylko zawołaniem, które wyrosło z naszych ambicji. Ligę stać już, by ogarnęła swoimi wpływami najszersze masy społeczeństwa polskiego, by mocno wrosła w środowiska wiejskie i robotnicze. Ligę stać już, i musi ona rzucone i propagowane hasła realizować dnia każdego przy pomocy wielkich zastępów i w oparciu o dobrowolne świadczenia nie setek tysięcy, ale miliona członków. Szeroki i głęboki musi być zasięg działalności Ligi, gdy wielkie sprawy wysunęły się na czoło zadań najbliższego jutra.

Ostatni nasz Zjazd, jednomyślnie, wprost żywołowo ujawnił stanowisko w sprawach kolonialnych i emigracji żydowskiej, w sprawach wychowania morskiego — wychowania w duchu ekspansji — młodych pokoleń, i zdecydowanie wypowiedział się o potrzebie naszej siły zbrojnej na morzu,

ustalił jasny pogląd na potrzeby Gdyni i na sprawę gdańską. Te i inne poruszone na Zjeździe sprawy wymagają planowej, systematycznej akcji i pracy, nie mogą być tylko hasłami, szerzonymi przez nas w społeczeństwie. Liga, — a zostało to już rozpoczęte, — musi planowo wykonywać swój program, nieustępliwie czuwać nad jego realizacją, nie poprzestawać na dorywczych, manifestacyjnych wystąpieniach w tej czy innej sprawie. Nadchodzi okres, w którym, jak przed decydującą bitwą, należy mniej mówić, a czynnie natomiast przygotowywać zwycięskie jutro. I dla Ligi skończył się w sprawach morskich i kolonialnych pierwszy okres pracy rozbudzania zainteresowań, urabiania opinii. Zarysowuje się coraz wyraźniej, potrzebom Polski nakreślony, program pracy i działań. Polska przystępuje do przebudowy swoich stosunków gospodarczych, społecznych — Polska chce nadmiar swojej ludności wiejskiej skierować do miast, do przemysłu i handlu. Tylko w oparciu o morze, o handel zamorski, o źródła surowców, o puste niezaludnione przestrzenie zamorskie, o rynki zbytu — ten program może być całkowicie wykonany.

Do tego programu i dla jego realizacji musi być dostosowana nasza praca wychowawcza, szkoleniowa, propagandowa i pionierska. Siła gospodarcza Polski — oto cel najbliższy w naszej działalności, któremu muszą być podporządkowane wszystkie nasze poczynania, cała nasza działalność.

Ostatni Zjazd obradował w stolicy Polski Zachodniej, która zawsze świeciła przykładem w rozumieniu znaczenia polskiej siły gospodarczej i roli tej siły w życiu narodu i państwa.

Poznański Zjazd będzie dla nas zawołaniem, aby przez wielką i sprawną organizację Ligi rozwiniąć na wszystkich polach naszej działalności pracę na rzecz gospodarczej siły Rzeczypospolitej.

# „...MORZE PRACY I MORZE ZADAŃ”

W drugim dniu obrad Walnego Zjazdu Delegatów LMK pan wicepremier inż. Eugeniusz Kwiatkowski, członek honorowy LMK, wygłosił przemówienie do uczestników Walnego Zjazdu. Przemówienie to zamieszczamy w całości poniżej.

Szanowni Koledzy i Współtowarzysze pracy morskiej! Możemy dzisiaj na siebie spoglądać już jako starzy działacze morscy i moglibyśmy niemal obchodzić w Polsce w tym roku jubileusz pracy twórczej, konkretnej, rzetelnej na naszym polskim wybrzeżu. Przed kilkunastu laty powstała idea budowy portu. Dziesięć lat temu w styczniu 1927 r., przybyło do Polski pierwszych 5 statków handlowych, prawdziwie polskich, pod polską banderą, opierających się na polskim państwowym kapitale. Przed kilkunastu laty postawiliśmy pierwsze zręby Marynarki Wojennej. Dziś, gdy oglądamy się wstecz, gdy patrzymy na to 10-cio czy 15-to lecie dzieła, to widzimy, w jak trudnych, w jak niezwykle trudnych czasem warunkach powstawały pierwsze zręby tej pracy.

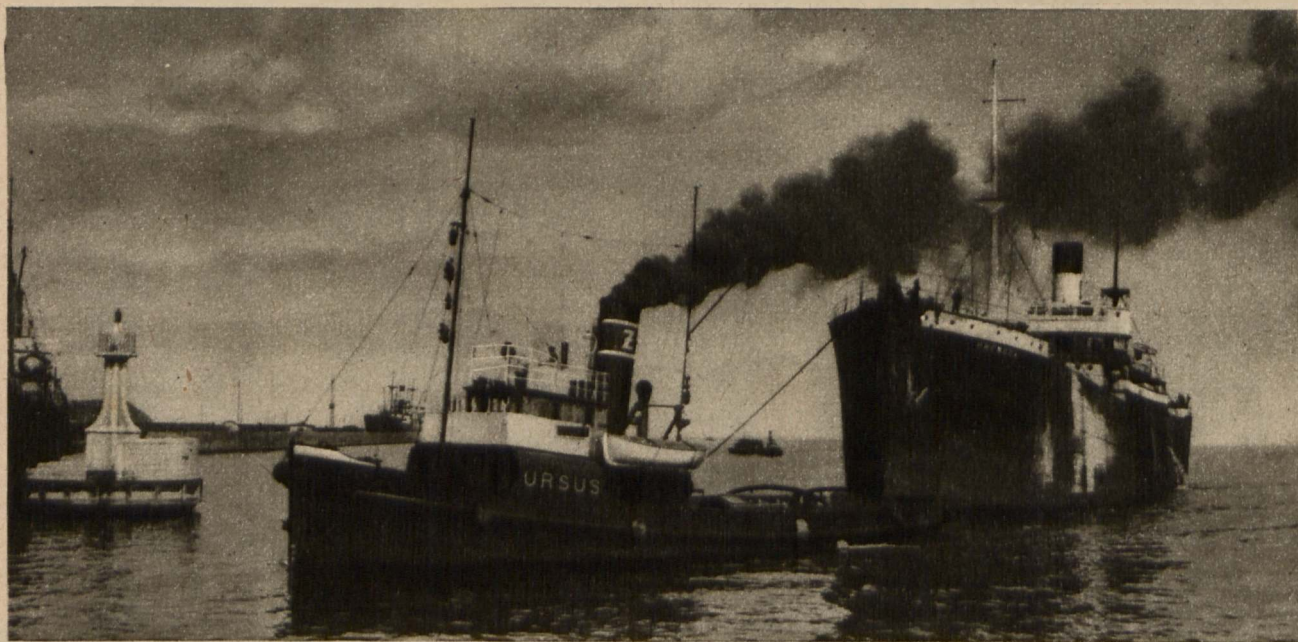
Nie w tym leżało zło, że trudno było zmobilizować pierwsze pieniądze na okręty polskie, ale trudność istotna leżała w tym, że naokoło nas, dookoła tej sprawy istniała wówczas jeszcze atmosfera niewiary. Jedni mówili, że to jest w ogóle nonsens, iż Polska porywa się na własną flotę handlową; inni mówili, że nie można zaczynać od pięciu okrętów, tylko od 150. W parlamencie dyskusja toczyła się na temat środka ciężkości okrętów. Ale przecież wszystkie trudności zostały przewyżczone, a Liga Morska i Kolonialna i ten człowiek, który jest wyrażony w tym portrecie (ś. p. gen. G. Orlicz-Dreszer — przyp. red.), a którego po raz pierwszy na Zjeździe Ligi Morskiej i Kolonialnej nie ma fizycznie, — dopomagali do rozbudowy programu morskiego. Dziś, gdybyśmy mieli odpowiedzieć na pytanie, czego Polsce brakuje, na co Polska cierpi.

nigdy bym nie odpowiedział, że Jej brak pieniędzy, brak fabryk, urządzeń, maszyn, że brak zjawisk materialnych. Odpowiedziałbym tylko, że brak jest przede wszystkim odpowiedniej duszy i zdolności do współdziałania. Brak nie pojedynczego człowieka, ale brak ludzi, którzy by w zbiorowym wysiłku i harmonijnym zespoleniu potrafili niezłomnie, jak nieznanymi żołnierze tworzyć wielkość i potęgę swej Ojczyzny.

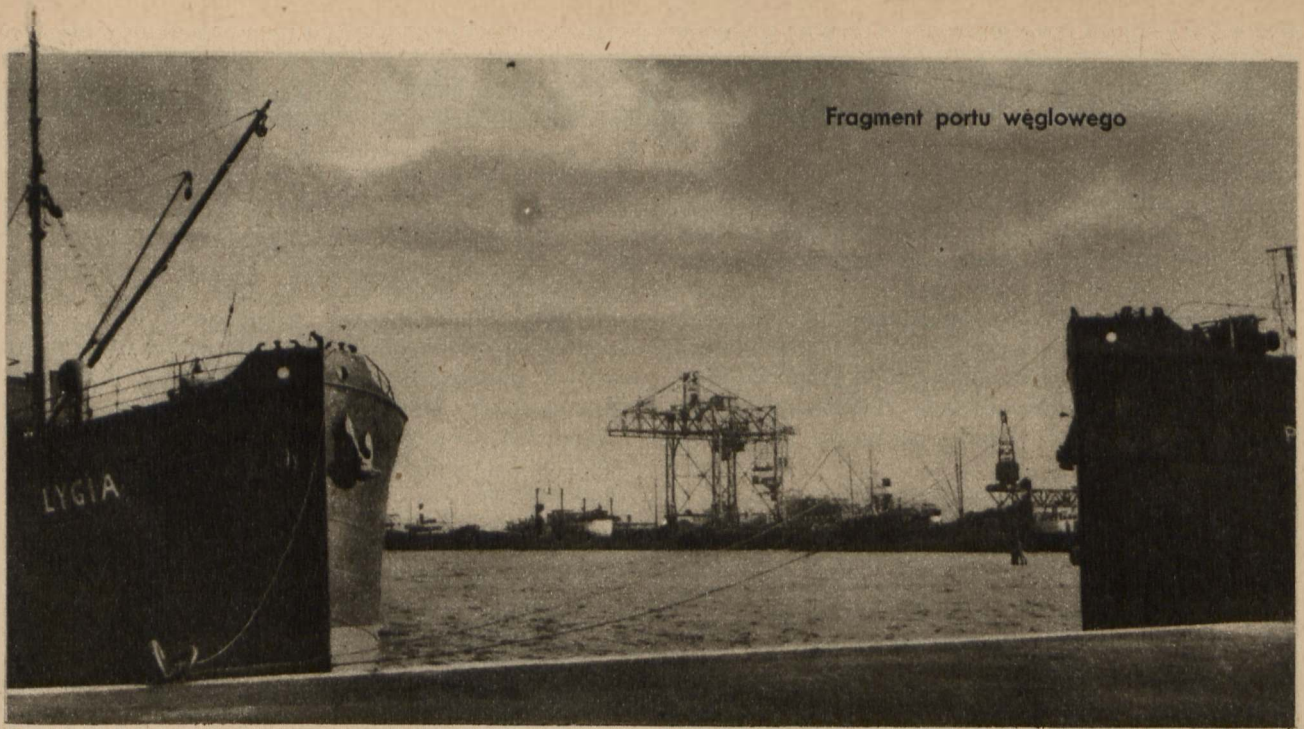
I oto w tych trudnych bojach i szarpaniach o każdy grosz, o każde sto tysięcy, o każdy milion, o każdy nowy okręt, molo, skład, nową linię kolejową i nowy dźwig w Gdyni, zjawiała się ku pomocy Liga Morska i Kolonialna. Ona tworzyła psychikę morską w Polsce, zaczęła przerabiać miliony mózgów ludzkich, nastawionych na sprawy lądowe, odwróconych od morza, nie rozumiejących wartości; mózgów, które nie były nastawione na trwałość wysiłku w kierunku morza. Właśnie ta organizacja zaczęła wszczepiać to przekonanie, że tam leży jeden z kamieni węgielnych bytu i przyszłości Polski. Zaczęła wszczepiać pogląd, że bez tego małego skrawka wybrzeża nie ma zjednoczonej Polski, że gdyby ktoś wyciągnął rękę po jeden metr ziemi, to cała Polska musi stanąć w jego obronie.

I wówczas powoli powstała ta właśnie atmosfera zrozumienia, że Gdynia to nie jest jakieś jedno ze setek miast Polski, to nie jakiś warsztat pracy i handlu, lecz symbol twórczości i woli całego społeczeństwa i Narodu polskiego, że jest to wykwit naszej kultury 20-to wiekowej, że jest to rzetelnie odzyskane prawo, które mieliśmy niegdyś na Bałtyku i które teraz skoncentrowane zostało w postaci słowa — Gdynia!

To wszystko przyczyniło się, że realizacja programu morskiego stawała się łatwiejsza. Znalazłem kiedyś jakąś opowieść z końca 18-go wieku, w której gromadka ludzi kłóci się i sprzeczka o rozmaite poglądy filozoficzne. Jedni są wyrazicielami opty-



Holownik „Ursus” wprowadza statek do portu



Fragment portu węglowego

mizmu, a drudzy pesymizmu. Jedni mówią, dlaczego jest tak źle, skoro jest tak dobrze; inni mówią, że ponieważ jest tak, jak jest i inaczej być nie może, przeto jest to najlepszy świat. Prowadzili spory i wpychali się wzajemnie w nieszczęścia i niedole. A gdy dochodzili do starości, zobaczyli, że życie im ucieka. Zwrócili się tedy do zwykłej, codziennej pracy. Zakupili sobie kawałek roli i zaczęli od rana do nocy pracować. Po pewnym czasie tej pracy wzajemnie spojrzeli sobie w oczy i powiedzieli: oto teraz odnaleźliśmy szczęście ludzkie. Leży ono w pracy i wysiłku, a nie w kłótniach i sporach teoretycznych.

Czyż ten obraz nie przypomina nam niejednokrotnie naszej współczesnej sytuacji? Gdziekolwiek się zwrócimy, pod stopami naszymi zobaczymy na przestrzeni całej Polski, od morza po Karpaty, i od Katowic do Wilna, morze pracy i morze zadań. Codziennie możemy harmonizować nasze wysiłki i tworzyć lepszą przyszłość, możemy pracować dla siebie samych i twórczo dla naszej Ojczyzny, możemy i musimy codziennie podciągać ją wzwyż.

Toteż gdy obserwujemy ten typ pracy, który wiąże się z naszym wybrzeżem i który w ciągu mniej niż jedno pokolenie, w ciągu kilkunastu lat, dał tak niezwykle wyniki, który pokazał nam, że społeczeństwo polskie jest zdolne do wysiłku i potrafi stworzyć warsztat pracy, wcale nie gorzej pracujący niż stare miasta hanzeatyckie — to dochodzimy do wniosku, że to wszystko może się stać rzeczywistością i w każdej innej dziedzinie naszego zbiorowego życia.

W jednym ze swych przemówień powiedział Mussolini, że chciałby, aby jego stronnikami byli ci, którzy umieją odmieniać słowo „chcieć“ w czasie teraźniejszym, a ci, którzy odmieniają to słowo w innych czasach, niech zostaną obojętnymi lub przeciwnikami.

Oto, co Polsce potrzebne, oto zagadnienie, jedno z największych. Przechodziliśmy wraz z całym światem wielki kryzys gospodarczy. Przeszedł on jak morowe powietrze przez kulę ziemską, jak wo-

da niszcząca, przede wszystkim niszcząc te kraje, których gospodarstwo było słabsze i związane z rolnictwem. A przecież w ciągu tego kryzysu mogliśmy obserwować, że były pewne warsztaty pracy, pewne organizacje i instytucje, w których uporczywy wysiłek człowieka umiał w tej walce przystosować się do warunków. Tylko człowiek, który walczył i nie wywieszał białego sztandaru poddania się — zwyciężał. Dziś, na jakiś okres czasu, wytworzyła się sytuacja znacznie lepsza dla całego świata i dla Polski. Wyzyskujemy ją dość intensywnie. Ale czy to jest istota zagadnienia? Czy, gdybym cytował tu legion cyfr, które by mówiły, że na jakimś odcinku poprawiło się o 10 czy 15 procent, czy to jest istota rzeczy? Mnie się wydaje, że najistotniejszym zagadnieniem i sprawą dzisiejszej Polski jest nastawienie psychiczne całego społeczeństwa. Wydaje się, że nadszedł szczególny moment, w którym Naród polski powinien podać sobie rękę i powinien wyczuć, że jest jakiś obowiązek szczególnej solidarności narodowej dla każdego, kto powiada: Jestem Polakiem!

Gdybyśmy więc chcieli wyciągnąć wnioski z Gdyni, morza, polityki morskiej, to wydaje się, że w pracy dookoła tych zagadnień istotnie można znaleźć pozytywne wskazania dla naszej przyszłości. Jeżeli wzbudzimy wiarę w siebie, we własne swoje wysiłki, jeżeli wzbudzimy przekonanie, że to, co polskie, to musi być dobre, a co jest złe w Polsce, to musimy poprawić, że to, co polskie, to już jest fundamentem i podstawą dla porozumienia się i współdziałania, jeżeli potrafimy przekreślić przed oczami tysiące drobnych szczegółów, które nas rażą i potrafimy zobaczyć jeden wielki, syntetyczny obraz, jeżeli w duszy własnej potrafimy przekreślić te elementy anarchii i indywidualizmu, które drzemią na dnie duszy polskiej, jeżeli je zdolamy opanować, to jestem przekonany, że nie miną dwa pokolenia, a cała Polska będzie tak wielka, tak pewna siebie, tak dumna ze swej pracy, jak dumni jesteśmy z tego wszystkiego, co mianujemy symbolicznym słowem: Gdynia!

# P O L S K A N A M O R Z U

W dniu 7 maja 1937 r. prezes Rady Głównej LMK, p. J. Kożuchowski, otworzył obrady VII Zjazdu Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej następującym przemówieniem.

Szanowni Państwo! Zjechaliśmy się tutaj, do zachodniej stolicy naszej Rzeczypospolitej, ażeby zrobić przegląd naszych prac, i przy mistycznym ognisku, jakim są sprawozdania i dyskusje zjazdowe, zdobyć nowe siły i nowe wytyczne dla dalszej pracy.

Zadania nasze są naprawdę wielkie:

Jesteśmy Ligą Morską, musimy więc pamiętać, jak wiele mamy do zrobienia na morzu.

Jesteśmy Ligą Kolonialną, nie wolno nam więc rezygnować z naszych celów i zadań, dlatego, że tu i tam, na szerokim świecie widzimy drzwi zamknięte i wywieszzone ogłoszenia: wszystkie miejsca zajęte!

Jesteśmy organizacją młodą, niech więc to nas nie zniechęca, że w ciągu kilkunastu lat pracy naszej Ligi — nie mogliśmy odrobić wiekowych zaniechań. Pracujemy nad zorganizowaniem i zdobyciem opinii polskiej dla sprawy morskiej, w myśl testamentu Chrobrych i Krzywoustych.

Poglądy ludzkie na ten czy inny szczegół polityki morskiej mogą się zmienić, jak zmienna są pory roku, jak zmienna jest natura człowieka, ale są jednak prawdy stałe, które rządzą stosunkiem naszym do morza, które są kamieniem węgielnym wolności politycznej i gospodarczej narodu i państwa: takie prawdy niezłomne, które są racją i podstawą wszelkiego rozumienia, czym jest morze w rozwoju i dziejach wszystkich narodów.

Pierwszą prawdą jest stwier-

dzenie, że morze to wiecznie żywy czynnik przybliżenia towaru do rynku, człowieka do źródła produkcji, konsumenta do wytworu pracy ludzkiej.

Takie komunikacyjne pojmowanie morza rozbudziło dążenia narodów do poszukiwania nowych rynków, nowych surowców, stało się pobudką do największych odkryć geograficznych, rozbudziło i dotąd budzi dążenie do zorganizowania handlu bez cudzego pośrednictwa i bez kontroli politycznej obcych państw.

Jeżeli morze ma spełnić tę specjalną rolę wolnego środka komunikacji w życiu narodów, jeżeli ma stać się rzecznikiem polityki drzwi otwartych w międzynarodowych stosunkach gospodarczych, to tylko wtedy, gdy naród pracuje na morzu, gdy pracy tej przyświeca myśl wykorzystania morza jako nieograniczonego przez obcą kontrolę warsztatu, organizującego przewóz towarów, połowy ryb, utrzymywanie bezpośrednich stosunków z całym światem...

Symbolem tej pierwszej prawdy o wolnej pracy na morzu jest własna bandera handlowa.

Toteż, gdy Polska postanowiła urzeczywistnić prawo do handlu na morzu, to z żelaza i betonu wybudowała Gdynię, która stała się gniazdem dla pracy polskiej na morzu.

Drugą prawdą jest stwierdzenie, że Polska ma swoje dobrze legitymowane sprawy na świecie, poza kontynentalnymi granicami kraju, że wyrazem tych interesów jest polski handel, są statki polskie, są interesy i osoby obywateli polskich, — że państwo jest odpo-



Dworzec morski w Gdyni

wiedzialne za bezpieczenstwo moralne i majatkowe obywateli, ze symbolem tej odpowiedzialnosci jest polska bandera wojenna.

Trzecia prawda w stosunku narodu do morza jest stwierdzenie, ze realizatorem wszelkiej pracy na morzu jest czlowiek. Ten czlowiek, ktorego nie mozna wynajac u obcych, lecz ktorego trzeba wychowac jako kupca, marynarza, rybaka, jako plantatora, jako badacza, geografę, przyrodnika, czy wreszcie jako osadnika-pioniera.

Ten czlowiek, który jest wyrazem przecietnej opinii dzisiejszej czy jutrzejszej, a ktorego trzeba zdobyć dla powodzenia pracy na morzu!

Czwarta prawda jest koniecznosc utrzymania kontaktu zywego z rozszanymi po swiecie srodowiskami polskimi, jest koniecznosc wspolpracy pomiedzy emigracja a starym krajem, koniecznosc baczenia, aby to, co jest maluczkie nieraz, rozdrobnione i pozostawione sobie samo, nie zmarnialo.

Gdybym mial szukać symbolu tej czwartej prawdy, to bym go znalazł chyba w oplatku religijnym, jaki niejedna steskniona matka ze starego kraju posyla swym dzieciom, pracujacym na emigracji.

Piata wreszcie prawda jest obrona posiadanych praw.

Na tych wlasnie prawdach opiera się praca Ligi Morskiej i Kolonialnej: Banderia handlowa, — Fundusz Obrony Morskiej, — wychowanie czlowieka do pracy na morzu, — solidarnosc emigracji z Macierza, — obrona posiadanych praw.

Ale w ostatnich latach rzucilismy jedno slowo — pelne jeszcze niezrozumialej tresci — kolonie.

Jest to program organizacji

pracy nad rozwiazaniem sprawy surowcow dla Polski przy pomocy wlasnych srodkow, wlasnych sil i w imie wlasnych interesow.

Rzad polski dobrze się zaslužyl, stawiając w roku zeszlym ten postulat na porzadku obrad. Realizacja tego postulatu wymaga zwartej postawy calego spoleczenstwa.

Liga Morska i Kolonialna, jej liczne kadry, pół miliona liczące szeregi, stoją przed zadaniem decydującym dla zorganizowania spoleczenstwa.

Możemy stwierdzić, że w ciągu kilkunastu lat, które ubiegły, dzieło zorganizowania spoleczenstwa dla pracy na morzu zostało daleko posunięte.

W tym wielkim dziele mają swój udział przede wszystkim Ci, co odeszli... S. p. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, prezes Zarządu Głównego, na zawsze związał swoje świetne i niezapomniane Imię z polskim programem morskim i kolonialnym, z morzem, z Ligą Morską i Kolonialną... Poruszył nasze sumienia, zatargał niepokojem o przyszłość i spokój tysięcy obywateli, powiększył nasze szeregi, uwielokrotnił nasze wysiłki, uczynił Ligę wielką armią morza...

Wzywam Panów do uczczenia pamięci Członków Rady i Zarządu, Edmunda Kłopotowskiego, profesora Rybczyńskiego, prof. Sochy i Stanisława Zielińskiego oraz wszystkich Zmarłych członków Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Obrady nasze mają na celu skontrolowanie do-robku i wytyczenie zadań dla pracy w chwilach trudnych, w okresie, którego znamieniem są międzynarodowe rozmowy surowcowe i emigracyjne. Składam życzenia Panom, aby dały bogaty plon.



Szkółka kakao i kawy na polskiej plantacji w Liberii

# VII Walny Zjazd Delegatów LMK

Już po raz siódmy delegaci Ligi Morskiej i Kolonialnej zjechali na Walny Zjazd, który w roku bieżącym został wyznaczony na dzień 7 — 8 maja w Poznaniu.

Walne Zjazdy Ligi Morskiej i Kolonialnej — możemy to z dumą podkreślić — pełne są zawsze twórczej inicjatywy, a stwarzając możliwość bezpośredniego kontaktu wszystkich elementów organizacyjnych, pozwalają z jednej strony szerokim rzeszom delegatów zapoznać się dokładnie z całością kształtem działalności organizacyjnej, z drugiej zaś ludziom, których obowiązkiem jest kierować organizacją, wskazują drogę, po której mają iść, aby realizowane przez nich postulaty tętniały żywą krwią istotnych potrzeb i konieczności, jakie narzuca terażniejszość i przyszłość narodu. Dlatego też Walne Zjazdy LMK oczekiwane są zawsze z zainteresowaniem przez wszystkich członków organizacji i dlatego też przybywa na nie większość uprawnionych delegatów. W roku bieżącym na 1117 uprawnionych zjechało do Poznania 817 delegatów.

Zjazd rozpoczął się uroczystym nabożeństwem w kościele św. Marcina, w czasie którego ks. biskup morski Stanisław Okoniewski wygłosił podniosłe kazanie, podkreślając znamienitą rolę Ligi Morskiej i Kolonialnej, której „działalność stanowi jeden z najbardziej żywotnych i twórczych odcinków życia Polski“, a nad której poczynaniami unosi się technienie Wskrzesiciela Polski, Marszałka Józefa Piłsudskiego. Uczciwszy pamięć gen. Orlicz-Dreszera, który w ciągu ostatnich lat swego życia był duszą Ligi, ks. biskup Okoniewski mówił o służbie społecznej takiej, jak ją winien pojmować prawdziwy chrześcijanin. Taką służbę spełnia również i Liga — pionierka Polski mocarnej, pod której zre-

by kładzie podwaliny. Kończąc kazanie, kaznodzieja wezwał zebranych, aby rozbudzili w społeczeństwie umiłowanie morza — tego bezbrzeżnego żywiołu, który ma być symbolem bezbrzeżnych obowiązków pracy dla ogółu.

Po nabożeństwie przez ulice miasta ruszył pochód, będący manifestacją wszystkich warstw społeczeństwa dla doniosłości zagadnień morskich i kolonialnych w życiu dzisiejszej Polski.

W wielkiej auli Collegium Minus Uniwersytetu Poznańskiego, wypełnionej po brzegi, prezes Rady Głównej LMK p. Józef Kożuchowski zagał VII Walny Zjazd Delegatów, skreślając w krótkim przemówieniu prawdy niezłomne, na których opiera się program Ligi i sens jej istnienia. A potem w krótkiej chwili cichego skupienia zebrani uczcili pamięć tych, co pracowali dla wielkości Polski na morzu, a którzy już odeszli z szeregów. Uczczono pamięć gen. Orlicz-Dreszera i innych zmarłych członków Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Następnie przystąpiono do wyboru prezydium Zjazdu. Zgodnie ze zwyczajem, na przewodniczącego obrad powołano prezesa okręgu miasta, w którego murach Zjazd się odbywa — prof. Stanisława Pawłowskiego; obok niego zasiedli przy stole prezydialnem: pos. dr Leon Surzyński, wicewojewoda Tadeusz Saloni, inż. Wacław Gierdziejewski, kmdr. Józef Poznański i dr Stanisław Kosiba.

Po wysłaniu szeregu depesz odbyło się przyjęcie regulaminu Zjazdu i wybory przewodniczących komisji, po czym p. o. prezesa Zarządu Głównego LMK gen. Stanisław Kwaśniewski wygłosił dłuższe przemówienie, w którym, scharakteryzowawszy działalność Ligi w latach sprawozdawczych 1935—



Czoło pochodu LMK na ulicach Poznania





Uczestnicy Walnego Zjazdu Delegatów na sali obrad podczas drugiego plenarnego posiedzenia

1936, przeszedł do wszechstronnego i dokładnego nakreślenia programu pracy na lata następne, zaznaczając na wstępie, że ujęcie w program realny zagadnień tak bardzo doniosłych, ale też tak bardzo dalekich w swym wykonaniu do ostatka, jak dobrojenie Polski na morzu, rozbudowa floty wojennej i handlowej, rozbudowa dróg wodnych śródlądowych i żeglugi śródlądowej, zdobycie dla Polski kolonij, wychowanie morskie młodzieży, nie jest łatwe, są to bowiem zadania, których stopnia realizacji w czasie określonym nie sposób przewidzieć. Program ten będzie aktualny tak długo, aż nareszcie my, czy też nasi synowie, czy wreszcie wnukowie doczekają się — Polski silnej na morzu i za morzem. Wykreśliwszy następnie podział pracy pomiędzy poszczególnymi władzami Ligi, a mianowicie Radą Główną, jako źródłem inicjatywy, Instytutem Naukowym, jako komórkę naukowo - badawczą, Zarządem Głównym i jego Biurem, jako czynnikami wykonawczymi z jednej strony, a z drugiej Okręgami, jako czynnikiem, na którym ma się oprzeć wysiłek organizacyjno - propagandowy i Oddziałami, którym przypadnie główna rola w werbowaniu nowych członków, gen. Kwaśniewski zaznaczył, że dla wszystkich ogniw hasłem naczelnym tego programu będzie z jednej strony, jak największy wysiłek organizacyjno-propagandowy, z drugiej zaś jak najdalej idące oszczędności finansowe, tak, aby jak najwydatniejsze fundusze można było zużytkować na najważniejsze cele: obrony morskiej, akcji kolonialnej i wychowania morskiego młodzieży. Wsuwając te trzy działy na czoło programu, prezes gen. Kwaśniewski omówił także szczegółowo pozostałe działy programu: morski w znaczeniu handlowym i żeglugi śródlądowej jako równie ważne i sta-

nowiące obok tamtych zasadnicze cele działalności Ligi.

Na tym rzeczowym przemówieniu prezesa Zarządu Głównego, pełnym jasnych, konkretnych linii wytycznych na przyszłość, zamknięte zostało pierwsze plenarne posiedzenie, a rozpoczęły się prace w poszczególnych komisjach Zjazdu, prace nieefektowne, ale tym niemniej bardzo istotne, bo tu właśnie na podstawie starannie opracowanych referatów, obejmujących całość poszczególnych zagadnień, w rzeczowej dyskusji członków komisji, formował się program działalności i opracowywano szereg wniosków, które miały stać się podstawą obrad plenarnych w drugim dniu Zjazdu.

W sobotę zrana obrady rozpoczął odczyt prof. Pawłowskiego na temat polskiego, problemu kolonialnego, w którym prelegent na podstawie rzeczowych argumentów i dowodów podkreślił doniosłe znaczenie zagadnień kolonialnych dla rozwoju gospodarczego Polski, wykazując, że właściwe rozwiązanie tego problemu jest konieczne dla oparcia gospodarki narodowej na mocnych podstawach.

Z kolei rozpoczęły się obrady nad sprawozdaniami poszczególnych komisji, rozwinęła się ożywiona dyskusja, zakończona przyjęciem szeregu wniosków i rezolucyj.

Z ogólnym zrozumieniem spotkały się wnioski komisji emigracyjnej. Stwierdzono, że Polska — kraj oddawna emigracyjny, którego układ społeczny, zarówno w miastach, jak i na wsi, wymaga, niezależnie od innych środków, nowych terenów dla ekspansji ludności, — zmuszona jest żądać terenów emigracyjnych, dogodnych dla osadnictwa rolniczego, na których mogłaby umieścić część przyrostu naturalnego ludności wiejskiej. W związku

z tym zaproponowano, aby Walny Zjazd uchwalił swoją podkreślił, że podniesiona przez Rząd Polski na terenie międzynarodowym sprawa emigracji i jej finansowania musi być w dalszym ciągu prowadzona, gdyż tylko swobodna wymiana ludzi, kapitałów i towarów przyczynić się może do uzdrowienia międzynarodowych stosunków gospodarczych i politycznych na całym świecie. Dalej, wychodząc z założenia, że polska kolonizacja zagraniczna winna być uzupełniana racjonalnie zorganizowanym osadnictwem wewnętrznym, szczególnie na kresach wschodnich i zachodnich, Zjazd zwrócił uwagę na upośledzenie żywołu polskiego przy przeprowadzaniu, zwłaszcza na kresach wschodnich, reformy rolnej, co może zagrozić polskości na ziemiach wschodnich.

Biorąc również pod uwagę, że na ziemiach polskich znajduje się jedno z największych skupień żydowskich i że ponadto Polska w ostatnich już latach przyznała żydom, wyrzuconym z Rosji Sowieckiej, prawo obywatelskie, że więc Polska ma prawo i musi domagać się rozstrzygnięcia kwestii emigracji żydowskiej z Polski w oparciu i przy pomocy instytucji i kapitałów międzynarodowych, Walny Zjazd polecił Zarządowi Głównemu wystąpić do Rządu Polskiego z propozycją zwołania w tej sprawie konferencji międzynarodowej.

Zważywszy wreszcie konieczność ujęcia masowego ruchu emigracyjnego ludności polskiej w świadomą i celową, zgodną z interesami Narodu i Państwa Polskiego akcją kolonizacyjną, Zjazd wezwał Radę Główną i Zarząd o wystąpienie do kompetentnych czynników państwowych i społecznych celem opracowania zasad polityki emigracyjnej i kolonizacyjnej.

Wielki nacisk Zjazd położył również na sprawy kolonialne. Stwierdziwszy z uznaniem pionierskie prace, dokonane przez naszych plantatorów, Zjazd podkreślił, że Polska, której przyrost naturalny musi znaleźć ujście przede wszystkim w rozwoju miast, przemysłu i handlu, staje dzisiaj wobec ko-

nieczności wystąpienia na forum międzynarodowym z żądaniem rozwiązania problemów surowcowo-kolonialnych tak, aby, będąc zmuszoną przywozić surowce, niezbędne do normalnego życia gospodarczego, miała możliwość bezpośredniego udziału w eksploatacji bogactw kolonialnych, jak również mogła prowadzić nieskrępowaną wymianę tych bogactw na towary polskiego pochodzenia, a także aby na rozległych terenach kolonialnych, a przedewszystkim na terenach t. zw. kolonii mandatowych, mogli znaleźć zatrudnienie polscy fachowcy. Podkreślono również konieczność praktycznego szkolenia przedsiębiorców, kierowników i urzędników plantacyjnych, kolonialnych przez zorganizowanie plantacji doświadczalnych na terenie kolonii. Zwrócono także uwagę na konieczność podjęcia propagandy hasła kolonialnych wśród polskich zrzeszeń gospodarczych na rzecz tworzenia poza Europą własnych baz produkcyjnych surowców i towarów kolonialnych oraz polskich placówek handlowych i składów konsygnacyjnych towarów polskich.

Zjazd uchwalił także jednomyślnie wnioski i rezolucje z dziedziny obrony morskiej. Stwierdzając z zadowoleniem poważne rezultaty dotychczasowej zbiórki na FOM, dzięki której już w r. 1938 zostanie wykończona łódź podwodna im. Marszałka Piłsudskiego, Walny Zjazd podkreślił jednocześnie, że w zbiórce na FOM widzi nie tylko realne korzyści w postaci powiększenia siły zbrojnej na morzu, ale przede wszystkim skuteczny środek propagandy dla ugruntowania w Rządzie i społeczeństwie przekonania o konieczności stworzenia programu obrony morskiej, dostosowanego do potrzeb naszego kraju, a którego realizacja musi znaleźć wyraz tak w budżecie normalnym, jak i inwestycyjnym Państwa. Dlatego też działalność Ligi na tym odcinku nie może ograniczać się do zbiórki, lecz musi dążyć do pogłębiania zrozumienia dla konieczności rozbudowy Marynarki Wojennej, lotnictwa morskiego, fortyfikacji wybrzeża i szybkiego wykończenia stocz-



Morska Wola — pole gryki wśród bananów



Prezydium Walnego Zjazdu — gen. St. Kwaśniewski w chwili wygłaszania programowego przemówienia

ni, która winna być wcielona wraz z budownictwem okrętów do ogólnego planu gospodarczego Rządu. Podkreślono przy tym, że konieczne jest wyjednanie przez Zarząd Główny oficjalnego oświadczenia ze strony Rządu o równorzędności FOM i FON, co umożliwi współpracę Ligi z władzami lokalnymi i ugruntuje w społeczeństwie pełne zrozumienie znaczenia wojenno-morskich potrzeb Rzeczypospolitej, która tylko wówczas będzie mogła wyjść zwycięsko ze zbliżającej się, być może, próby, gdy będzie silna nie tylko na lądzie, ale i na morzu. Wyrażono również przekonanie, że ze względu na specjalną wagę spraw, związanych z obroną Polski na morzu, winno być utworzone samodzielne Ministerstwo Marynarki Wojennej. Podkreślono także konieczność jak najszybszego rozwoju przemysłu okrętowego w Polsce, co pozwoliłoby budować i naprawiać okręty wojenne i statki handlowe na własnej stoczni.

Wreszcie Zjazd, stwierdzając, że dotychczasowe wpływy roczne z FOM wynoszą prawie 5% naszego budżetu morskiego, zalecił, aby Zarząd Główny uważał zbiórkę na FOM za naczelną zagadnienie Ligi w ciągu najbliższych lat, przy czym wezwał wszystkie Okręgi i Oddziały LMK do jak najenergiczniejszego upowszechnienia zbiórki na ten fundusz.

Komisja Żeglugi Śródlądowej wysunęła konieczność uwzględnienia przy realizacji robót wodno-komunikacyjnych zarówno regulacji Wisły dla celów żeglugi na całym obszarze od Zagłębia do Gdańska, jak i budowy kanału, który by połączył Wartę z Wisłą. Dalej, zwracając uwagę, że wobec stale rosnącego ruchu na Wiśle służą w Einlage, która stanowi obecnie jedyne nasze ujście do morza, nie zapewnia dostatecznego bezpieczeństwa ciągłości ruchu naszym statkom, Walny Zjazd wysunął konieczność zbadania innych możliwości do-

stępu do morza bądź przez wyzyskanie odnóg Wisły, bądź przez bezpośrednie połączenie dolnej Wisły, względnie Kanału Bydgoskiego, z Gdynią poprzez obszar wyłącznie polski.

Stwierdzono także konieczność skierowania wschodnich dróg wodnych pod względem handlowym na Wisłę, a nie na wschód, jak również dokładnego zbadania sprawy połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym przez Wisłę, San, Dniestr, Prut i Dunaj.

Dla rozpatrzenia tych spraw, związanych z żegluga śródlądową, należałoby stworzyć, jak podkreślił to już VI Walny Zjazd, Komitet Techniczny przy Prezydium Rady Ministrów.

Niezmiernie doniosłe zagadnienia, o ogólnopaństwowym znaczeniu, wysunęła komisja morską, która, stwierdzając, że w ciągu ostatnich lat tempo rozbudowy portu gdyńskiego znacznie osłabło, co zaczyna odbijać się ujemnie na sprawności pracy portu, jak również, że dotychczas port gdyński nie jest należycie związany z zapleczem polskim połączeniami kolejowymi czy też siecią dróg wodnych i bitych, zwróciła uwagę na konieczność dalszej planowej i intensywnej budowy Gdyni-portu i Gdyni-miasta, jak również stworzenia lepszych połączeń między Gdynią a wnętrzem kraju.

Dalej, mając na względzie stale powtarzające się wypadki teroru, stosowanego wobec Gdańszczan-Polaków, powtarzające się usiłowania wynarodawiania ich oraz upośledzania elementu polskiego przez gdańską administrację, zwłaszcza szkolną i skarbową, Walny Zjazd zwrócił się z prośbą do Rządu Polskiego, aby z całym naciskiem wyzyskał przysługujące mu prawa, celem stworzenia dla Polaków skutecznej gwarancji bezpieczeństwa osobistego i korzystania ze stanowiska, jakie na terenie stanowiącym dostęp Polski do morza, winno być im zapewnione. Walny Zjazd powitał przy tym

z radością zjednoczenie polskich organizacji społecznych w W. M. Gdańsku oraz przesłał rodakom, pracującym w Gdańsku, zapewnienia swych uczuć bratnich, aby ich zachęcić do wytrwania na gdańskim przedpolu polskośći.

Jednocześnie Walny Zjazd stwierdził z niepokojem, że część ludności niemieckiej w Wolnym Mieście pozwala się coraz bardziej wciągać w sferę zewnętrznych wpływów politycznych, co stanowi niebezpieczeństwo dla interesów Polski w Gdańsku. Tym niemniej Zjazd wyraził przekonanie, że znaczna część Gdańszczan świadoma jest potrzeby zachowania niezależności od tych wpływów, aby wiernie trwać przy tradycji wielowiekowej wolności, która łączy się z czasami świetnego rozwoju Wolnego Miasta.

Ze względu na doniosłość sprawy gdańskiej, Zjazd porucił Wydziałowi Morskiemu Zarządu Głównego stałe badanie rozwoju zagadnień polsko-gdańskich i stworzenie w tym celu odpowiedniego działu w ramach Instytutu Naukowego Ligi.

Walny Zjazd podniósł również konieczność wydatniejszego poparcia żywołu polskiego na Pomorzu i to zarówno w rolnictwie, jak i w rzemiośle, handlu, spółdzielczości i przemyśle.

Dalej stwierdzono jednogłośnie, po wyczerpującym wyjaśnieniu prezydium komisji morskiej, że władze Ligi Morskiej i Kolonialnej nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za awarię s/c „Elemka“ i przyjął do wiadomości udzielenie pełnomocnictwa Zarządowi Głównemu przez Radę Główną do ostatecznego załatwienia sprawy „Elemki“, uznając tym samym sprawę tę za wszechstronnie wyjaśnioną.

W zrozumieniu, iż przyszłe mocarstwo sta-



Widok na część zabudowań na jednej z polskich plantacji w Liberii

nowisko Polski na morzu, jej potencjał polityczny i gospodarczy oraz pomyślnie rozwiązanie problemu kolonialnego będzie ściśle uzależnione od przysposobienia naukowego i technicznego, wartości moralnej, hartu ducha i mocy fizycznej dzisiejszych najmłodszych członków organizacji, Walny Zjazd uchwalił, aby przy pogłębianiu zapoczątkowanej przed kilku laty pracy wśród młodzieży nadal specjalną troską otaczać sprawę wychowania morskiego młodzieży, nie szczędząc na to wysiłków i środków. Celem pogłębienia prac nad wychowaniem wodnym młodzieży oraz skoordynowania działań wszystkich organizacji w Polsce, które wychowanie wodne i morskie młodzieży mają w swym programie, postanowiono utworzyć przy Lidze Radę Wychowania Wodnego Młodzieży.

Stwierdzając dalej, że tylko bezpośredni kontakt z morzem i wodą wiąże na stałe społeczeństwo z zagadnieniami LMK, Zjazd uchwalił, że mają być możliwie jak najrychlej zorganizowane specjalne obozy i wycieczki dla drobnych rolników oraz robotników miejskich i wiejskich za minimalnymi opłatami.

W zakresie działalności wydawniczo-prasowej Zjazd wyraził Zarządowi Głównemu podziękowanie za doskonale redagowane periodyki i coraz bardziej estetyczną ich szatę zewnętrzną, jak również i wydawnictw nieperiodycznych.

Stwierdzając celowość wydawanych dotychczas wydawnictw książkowych, dotyczących spraw, związanych z działalnością LMK, Zjazd zalecił, by w wydawnictwach tych były uwzględniane w jak najszerszym stopniu prace o charakterze naukowym, które mogłyby stanowić podstawowe źródła dla badaczy naszej przeszłości i pio-



Plantacja trzciny cukrowej na polu doświadczalnym na Morskiej Woli w Paranie

nierów przyszłości morskiej; jednocześnie Zjazd podkreślił, że w działalności wydawniczej należy otoczyć specjalną opieką regionalne, traktowane naukowo, opracowania zagadnień, warunków bytu, typów gospodarki oraz metod handlowych na terenach zamorskich, co winno stanowić materiał przygotowawczy dla poczynań indywidualnych w pracach pionierskich. Ze względu na to, że propaganda spraw, związanych z ideologią Ligi, nie dotarła jeszcze do wszystkich i że znaczna część społeczeństwa jest nadal dla spraw morskich i kolonialnych obca i obojętna, przyjmując jawną i otwartą propagandę często wręcz niechętnie, Walny Zjazd zaleca szerzenie znajomości spraw morskich i kolonialnych wśród tych kół za pośrednictwem odpowiedniej beletrystyki, która by, nie mając tendencji propagandowych, już przez sam temat z dziedziny morskiej czy kolonialnej stanowiła narzędzie propagandy.

Dalej, wyrażając uznanie dla propagandy spraw morskich i kolonialnych w programach Polskiego Radia, Walny Zjazd stwierdził konieczność jak najszybszego zbudowania rozgłośni radiowej w Gdyni. Jednocześnie Zjazd wyraził ubolewanie, że polskie radiostacje krótkofalowe nie odpowiadają potrzebom emigracji za oceanem i mniejszości polskiej poza granicami, nie spełniając swych zadań jako broń w walce z wynarodawianiem i w wiązaniu emigracji z Macierzą.

W odniesieniu do czasopism Walny Zjazd, stwierdzając stały wzrost ich poczytności, zalecił dalsze ich wydawanie. Ustalono, że mies. „Szkwał”, ma być oparty wyłącznie na prenumeracie i stanowić przede wszystkim pismo dla młodzieży wyższych klas gimnazjalnych, szkół licealnych i akademickich, — mies. „Polska na morzu” winien być przystosowany zarówno do potrzeb ludności wiejskiej i robotniczej, jak i dla młodzieży, i dlatego powinien być redagowany w dwóch odmianach.

Następnie Zjazd przeprowadził szereg zmian i poprawek do statutu, przy czym, zważywszy to, iż charakter i założenia programowe Ligi wymagają niezależnego działania, postanowiono zrezygnować z przywilejów instytucji wyższej użyteczności, kasując tym samym uchwałę poprzedniego Zjazdu,

nawołującą do rozpoczęcia starań o zaliczenie LMK do rzędu instytucji wyższej użyteczności.

Na wniosek komisji budżetowo-finansowej, która zapoznała się ze sprawozdaniem finansowym Zarządu Głównego LMK na lata 1935 i 1936 oraz z odnośnym protokołem Głównej Komisji Rewizyjnej, Walny Zjazd udzielił absolutorium Zarządowi Głównemu, a następnie zatwierdził preliminarz na r. 1937, jako budżet, obowiązujący Zarząd Główny na r. 1937. Wobec tego zaś, że ze względu na przewidywany rozrost organizacyjny nie można już obecnie ustalać budżetów na lata następne, do najbliższego Walnego Zjazdu, upoważniono do ich zatwierdzenia Radę Główną.

Wreszcie dokonane zostały wybory do Rady Głównej LMK, która na najbliższym swym posiedzeniu wyłoni ze swego grona Zarząd Główny, i jego prezesa.

Jak widać już z tego pobieżnego przeglądu, VII Walny Zjazd, podobnie jak i poprzednie zjazdy Ligi, poruszył szereg niezmiernie ważnych i żywotnych zagadnień, z których niejedno ma doniosłe znaczenie nie tylko dla dalszego rozwoju organizacji, lecz również dla pomyślnego rozwoju politycznego i gospodarczego Państwa Polskiego.

Że Liga ma prawo wierzyć w zrealizowanie tych zagadnień, świadczy przemówienie p. wicepremiera Kwiatkowskiego, który, zabierając głos w drugim dniu obrad, stwierdził na wstępie, że członkowie Ligi mogą, jako prawdziwi starzy działacze morscy, obchodzić jubileusz pracy twórczej i konkretnej na polskim wybrzeżu, i który następnie podkreślił, że jeżeli udało się przezwyciężyć trudności, a przede wszystkim brak wiary w społeczeństwie, z jakim trzeba było walczyć wówczas, gdy powstawała Gdynia, to w lwiej mierze przyczyniła się do tego Liga Morska i Kolonialna i ś. p. gen. Orlicz-Dreszer. To Liga podjęła się urobienia w Polsce psychiki morskiej i wszczęcia przekonania, że tam nad morzem leży kamień węgielny bytu i przyszłości Polski.

Spoglądając z dumą na ogroni prac dokonanych, możemy i musimy ufać bezwzględnie, że i obecnie zdołamy zrealizować w całej pełni zagadnienia, które wysuwają się na czoło programu naszej działalności.

J. L.



Dom mieszkalny na polskiej plantacji w Liberii



# PODCIĄGNAĆ WZWYŻ

Przeciętny obywatel jest święcie przekonany, że Gdynia rośnie jak na drożdżach, że jest sto powodów, ażeby z Gdyni się cieszyć, ażeby z Gdyni być dumnym, ażeby na Gdynię wskazywać jako na stały przykład godny naśladownictwa. Nic też dziwnego, że taka opinia zyskała u nas prawa niezaprzeczonego obywatelstwa. Istotnie, ogłaszane co jakiś czas krótkie wzmianki w dziennikach podają coraz to nowe i nowe „rekordy” przeładunku towarów w Gdyni. Liczby te wzrastające rok rocznie wywołują uczucie dumy u czytelnika.

Spójrzmy jednak na „odwrotną stronę” tego medalu! Ze sprawozdań i dyskusyj, które miały miejsce podczas VII Zjazdu Delegatów LMK w Poznaniu, wyszły na jaw momenty całkiem niepokojące, jeżeli chodzi o Gdynię i jej wyposażenie.

Nie można i nie należy operować cyframi statystycznymi w oderwaniu od tematu. Nie można więc poprzestać na podawaniu gołych liczb, świadczących o stałym wzroście przeładunku w Gdyni, nie podając jednocześnie liczb porównawczych z innych portów morskich pierwszorzędного znaczenia. Jeżeli zajmiemy się porównywaniem pracy portu gdyńskiego z pracą portów zachodnio-europejskich, to dostrzeżemy, w zestawieniu liczb charakterystycznych, znamiona takie, które właściwie zainteresowanym sferom przede wszystkim musiałyby spędzić błogi sen z oczu i zadowolenie z własnej pracy.

Jeżeli zaczniemy od wzrostu powierzchni magazynów portowych, to wzrost ten maleje w sposób zastraszający. Biorąc stosunek w procentach,

widzimy, że w latach 1928/29 przyrost powierzchni magazynów portowych wynosił 352,23 proc. Ten sam przyrost w latach następnych wynosił 1929/30 — 83,82 proc., 1930/31 — 64,75 proc., 1931/32 — 45,09 procent, 1932/33 — 48,16 proc., 1933/34 — 19,47 proc., 1934/35 — 5,31 proc. Niestety dalszych cyfr jeszcze nie ogłoszono, ale każdy kto częściej bywa w Gdyni wie, że tych magazynów portowych w ciągu ostatnich lat nie przybyło.

Jeżeli chodzi o pracę urządzeń mechanicznych do przeładunku towarów, to w roku 1935 wypadło rocznie na jedno urządzenie w Hamburgu 15.682 ton, w Antwerpii — 32.667 t, w Rotterdamie — 66.504 t, w Szczecinie — 51.017 t, w Królewcu — 57.137 t, i w Gdyni — 124.574. Widzimy więc, że w porównaniu do Hamburga mechaniczne urządzenia Gdyni są obciążone 8-krotnie, w porównaniu do Antwerpii 3,7 razy.

Na 1 km nabrzeża przypada w Hamburgu 201 NRT statków, które wyladowywały, względnie załadowywały w tym porcie swoje towary; w Kopenhadze 196, a w Gdyni 825. Świadczy to, że nabrzeże w Gdyni jest 3 — 4 razy bardziej intensywnie wykorzystywane niż nabrzeża największych portów europejskich.

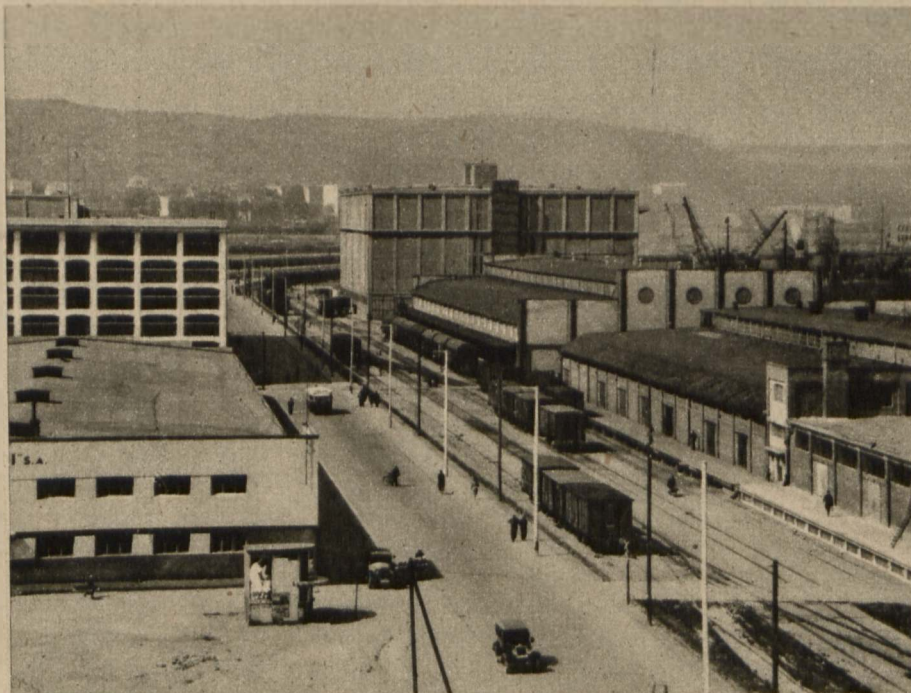
Sytuacja, którą przytoczone wyżej liczby charakteryzują znalazła również swój dobitny i wiele mówiący wyraz w opinii Rady Interesantów Portu w Gdyni, która w komunikacie swoim z dnia 18. I. 1937 r. pisze, że „okres ostatnich 2-ch miesięcy wykazał zupełną niemożliwość racjonalnej pracy portu przy obecnym uposażeniu. Wystar-

czyło małe zresztą ożywienie w obrocie drobnicowym. aby magazyny portowe zostały wypełnione po brzegi, tak, że większa partia towaru nie może być dzisiaj złożona w Gdyni na skład długoterminowy. O każdy dźwig odbywa się walka pomiędzy statkami i pomiędzy ekspedytormi, przy czym za podstawienie dźwigu płacone są wzajemnie poważne odszkodowania. Szczególnie jednak niewystarczalność urządzeń portowych dała się we znaki obrotowi towarów masowych, gdzie czekanie statków na miejsce w porcie oraz na dźwigi, stało się niestety zasadą, a nie jest wyjątkiem“.

Dodajmy jeszcze, że osiągnięty przez Gdynię w r. 1935 prymat na Bałtyku był bardzo krótki. Już w 1936 r. pierwszeństwo wśród portów na Bałtyku ustąpiła Gdynia — Szczecinowi!

Dobrze się stało, że niezależna opinia publiczna zapoznała ogół społeczeństwa z tą „odwrotną stroną medalu“ jeżeli chodzi o Gdynię!

A więc stwierdzamy, że Gdynia nie może podjąć zadaniom już dziś, kiedy o jakimkolwiek bądź koniunkturalnym natężeniu ruchu zamorskiego nie ma mowy. Urządzenia techniczne Gdyni są w porównaniu z urządzeniami technicznymi portów zachodnio - europejskich wielokrotnie przeładowane.



Gdynia — magazyny

skazane więc są na odpowiednio szybsze zniszczenie. Magazyny nie mogą dać kupcowi taniego i wygodnego miejsca dla przechowania towarów aczkolwiek port nie jest tylko miejsce przeładunkowym, lecz również i składowym. Statki muszą czekać w kolejce bądź na dźwig, bądź na miejsce przy nabrzeżu — za to wszystko płaci towar.

Cóżby się stało, gdyby naprawdę zaświtała nad nami długotrwała koniunktura? Na skutek warunków pracy w Gdyni notujemy już dziś przerzucanie się towarów polskich z Gdyni na inne porty. Zjawisko to przybrałoby charakter masowy w wyniku czego utracilibyśmy bezpośrednio stosunki handlowe z zamorzem. Między nami a naszymi odbiorcami względnie dostawcami stanęłoby znowu widmo niepotrzebnego pośrednika — obserwatora, często kontrolera, a jeszcze częściej i dyspozytora.

Bądźmy uczciwi względem siebie i nie zakłamujmy się wzajemnie. Przestańmy wypisywać tylko pomyślne wieści o Gdyni. Spójrzmy prawdzie w oczy. Uderzmy się w pierś i stańmy do roboty, aby stracony czas jak najprędzej dogonić. Gdynię doinwestować i podciągnąć ją wzwyż.



Gdynia — wewnątrz jednego z magazynów

# ROZBUDOWĘ FLOTY HANDLOWEJ

W numerze marcowym „Morza“, w artykule pod powyższym tytułem, wskazaliśmy m. in. na dobrą koniunkturę, jaka zaznaczyła się w żegludzie międzynarodowej od drugiej połowy r. 1936, w związku z ogólną poprawą gospodarczą i wzmożeniem się wymiany towarowej, zwłaszcza obrotów surowców. W tym rytmie rozwojowym, jeśli chodzi o obroty, bierze udział i Polska, czego dowodem są następujące liczby przywozu surowców hutniczych: złom w r. 1935 — 341.688 ton, w r. 1936 — 453.723 ton, wzrost przeszło 32%; rudy i piryty w r. 1935 — 545.457 ton, w r. 1936 — 663.278 ton, wzrost ponad 21%; fosforyty w r. 1935 — 99.894 ton, w r. 1936 — 178.926 ton, wzrost około 80%. Zaznaczył się również wzrost w przywozie bawełny, a z drugiej strony w wywozie — drzewa i t. p.

Zwiększa się i różniczuje obrót towarów wartościowych, półfabrykatów i wyrobów gotowych, które pod względem transportowym objęte są krótkim mianem **drobnicy**.

Dla zapewnienia współdziałania w obsłudze wrażliwych obrotów zamorskich należy zwiększyć **tonaż naszej marynarki conajmniej o 100.000 b. r. t.** w przeciwnym bowiem razie będziemy zbyt uzależnieni od obcej, nie zawsze życzliwej dla nas, bandery. Pomijając zresztą motywy poza gospodarcze, bandera ta z natury rzeczy usiłuje odrobić lata chude, za które najwięcej zapłacimy, bezpośrednio lub pośrednio, właśnie my, Polacy, bowiem wśród wszystkich morskich narodów świata zmuszeni jesteśmy w stosunkowo największej mierze korzystać z usług obcej bandery. Wystarczy uświadomić sobie, że o wiele mniejsze od nas państwa, wy-

kazujące mniejsze obroty zamorskie, posiadają bez porównania większą flotę handlową. Gdy polska bandera na dzień 1 stycznia r. b. reprezentowana była przez 96 statków, o tonażu 97.440 b. r. t., w tym zaledwie 27 statków — 86.264 b. r. t. wchodzących w grę przy obsłudze zamorskiego ruchu towarowego i pasażerskiego, to Finlandia posiadała w tym czasie 412 statków o tonażu 550.670 b. r. t., Łotwa 102 statki — 181.105 b. r. t., Estonia 400 statków — 168.019 b. r. t.

Te i inne państwa, pomijając oczywiście potęgi morskie i urodzonych żeglarzy jak Anglia, Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Japonia, Szwecja, Dania, Holandia, Norwegia i t. p., wykorzystują wszystkie możliwości i środki dla ożywienia inicjatywy prywatnej w kierunku rozbudowy floty handlowej.

Dobrym przykładem może być mała Łotwa, której Minister Skarbu wydał ostatnio (kwiecień r. b.) zarządzenie udzielania dogodnych kredytów hipotecznych dla statków handlowych. Warunki tych kredytów zmierzają wyraźnie do rozwoju i modernizacji tonażu, bowiem dla nowych i nowoczesnych statków kredyt ma być udzielany na okres do lat 20, przy oprocentowaniu 2%.

Wysoce pouczającym jest również rozwój floty sowieckiej. Flota ta w ostatnich kilku latach wzrosła o około 150% i w końcu roku 1936 przekroczyła 1.300.000 b. r. t. W jednym tylko roku 1935 Sowiety zakupiły za granicą 50 statków handlowych o tonażu około 220.000 b. r. t., a niezależnie od tego krajowe stocznie pracują pełną parą, budując okręty wojenne oraz miłejsze statki handlowe i tabor



Gdynia — wyladunek ryżu ze statku





Ładowanie bawełny do wagonów

portowy. Jest rzeczą charakterystyczną, że Sowiety świetnie wykorzystały koniunkturę, zakupując najwięcej statków używanych w tym czasie, kiedy ceny kształtowały się najbardziej korzystnie dla kupujących.

W zestawieniu rozwoju naszej floty z rozwojem floty handlowej w innych państwach oraz z rozwojem naszych zamorskich obrotów, dochodzimy do oczywistego wniosku, że położenie nasze pod tym względem jest wysoce niekorzystne. Sytuacji tej nie zmienia okoliczność, że posiadamy w budowie 4 statki o łącznej pojemności około 25.000 b. r. t., jest to bowiem w większości tonaż zastępczy, przeznaczony na zastąpienie dotychczasowych statków obsługujących głównie ruch migracyjny. Projektowane zamówienia dalszych dwóch jednostek o tonażu około 10.000 b. r. t. na obsługę linii do portów Ameryki Środkowej, powiększy efektywnie nasz tonaż, ale jest to kropla w morzu naszych potrzeb.

Wydaje się, iż dotychczasowe 10-cio letnie, na ogół udane doświadczenie w zakresie żeglugi morskiej, pozwoliło na rozszerzenie zainteresowań, pogłębienie sztuki żeglarskiej, poznanie tej ciekawej gałęzi życia gospodarczego, na częściowe odrobienie pod tym względem zaniedbań przeszłości i konsekwentnej polityki zaborców. Można by się więc pokusić o pobudzenie na tym polu inicjatywy prywatnej, bez której proces narastania tonażu trwałby zbyt powoli, co niewątpliwie utrudniałoby naszą pozycję w rozwoju handlu zagranicznego, w rozwoju gospodarki narodowej w ogóle.

W dotychczasowych, wielostronnych wysiłkach ożywienia gospodarczego kraju, znalazły się często poważne środki i sposoby na budzenie inicjatywy prywatnej w różnych dziedzinach, że wymienimy tylko budownictwo mieszkaniowe, gdzie nie zachodziła potrzeba pokonywania kompleksu przeci-

wieństw natury psychicznej i niekorzystnej tradycji, na które wydatkowaliśmy bezpośrednio lub pośrednio z funduszy państwowych około 700 mil. złotych, a nadto stworzyliśmy cały szereg faktycznych przywilejów i ulg w zakresie podatków i t. p. Nie budzi wątpliwości fakt, że w całości kształcie gospodarki inwestycje żeglugowe mają charakter bardziej produkcyjny i bardziej ożywczy, aniżeli budownictwo mieszkaniowe i z tego względu inicjatywa prywatna zasługuje tutaj na tym większe poparcie. Zaryzykujemy twierdzenie, że stosunkowo nieznaczny procent tej kwoty, przeznaczony w międzyczasie na omawiany cel, mógłby zmienić konfigurację i rozmiary naszej floty handlowej i kto wie czy dziś nie moglibyśmy już dotrzymać kroku naszym najbliższym morskim sąsiadom na Bałtyku. A wszak nie o te porównania i ambicje tu chodzi, lecz o najżywotniejsze interesy naszej niepodległości gospodarczej, naszego samostanowienia o sobie w tym zakresie. Trzeba bowiem sobie uświadomić, że fakt skoncentrowania naszych obrotów na granicy morskiej, w wysokości około 80% handlu zagranicznego, nie świadczy bynajmniej o naszym niezależnieniu się i może być traktowany tylko jako początkowy etap w tym kierunku. Tymczasem obcy armator obok zysków, które czerpie z naszych obrotów, wciąga za sobą obcego maklera, a ten obcego spedytora it. p., w rezultacie w zamian kontroli, która się odbywała dotychczas poza naszymi granicami, jesteśmy obecnie kontrolowani na naszym własnym terenie. Istotna różnica tej kontroli jest bardzo nieznaczna, a pod niektórymi względami może okazać się bardziej wnikliwa, dokuczliwa i wręcz niebezpieczna, w dodatku operująca na naszych własnych inwestycjach, poczynionych w urządzeniach portowych. Pod kątem widzenia rozwoju samodzielnego handlu za-

morskiego i ogólnogospodarczych interesów kraju, inwestycje te mogą być w pewnej mierze traktowane jako niedokończone, o czym obrazowo mówił wicepremier i minister Skarbu Eugeniusz Kwiatkowski w dn. 5 lutego r. b. na Komisji Budżetowej Sejmu. Pełne wyzyskanie zainwestowanego kapitału można osiągnąć tylko przez rozbudowę własnej floty.

Trzeba stwierdzić, że pod tym względem zrobiliśmy stosunkowo bardzo niewiele. Wydana w r. 1925 ustawa (z dn. 25 listopada Dz. U. R. P. Nr. 125 poz. 891) o popieraniu polskiej żeglugi morskiej, przewidująca wszechstronną pomoc dla żeglugi i budownictwa okrętowego, pozostała jak dotąd nie wykonana, w najistotniejszej części, dotyczącej zapewnienia dogodnych kredytów dla armatora. Również i przewidziane tam zwolnienia i ulgi podatkowe w dotychczasowej praktyce były nie łatwe do uzyskania. Znalazło to swoje rozwiązanie dopiero ostatnio w noweli przepisów o popieraniu rozwoju Gdyni (Dz. Ust. R. P. Nr. 27/1937 poz. 190 z dn. 29/III r. b.), która to nowela przewiduje zwolnienie od podatków między innymi i przedsiębiorstw żeglugowych z mocy samego prawa.

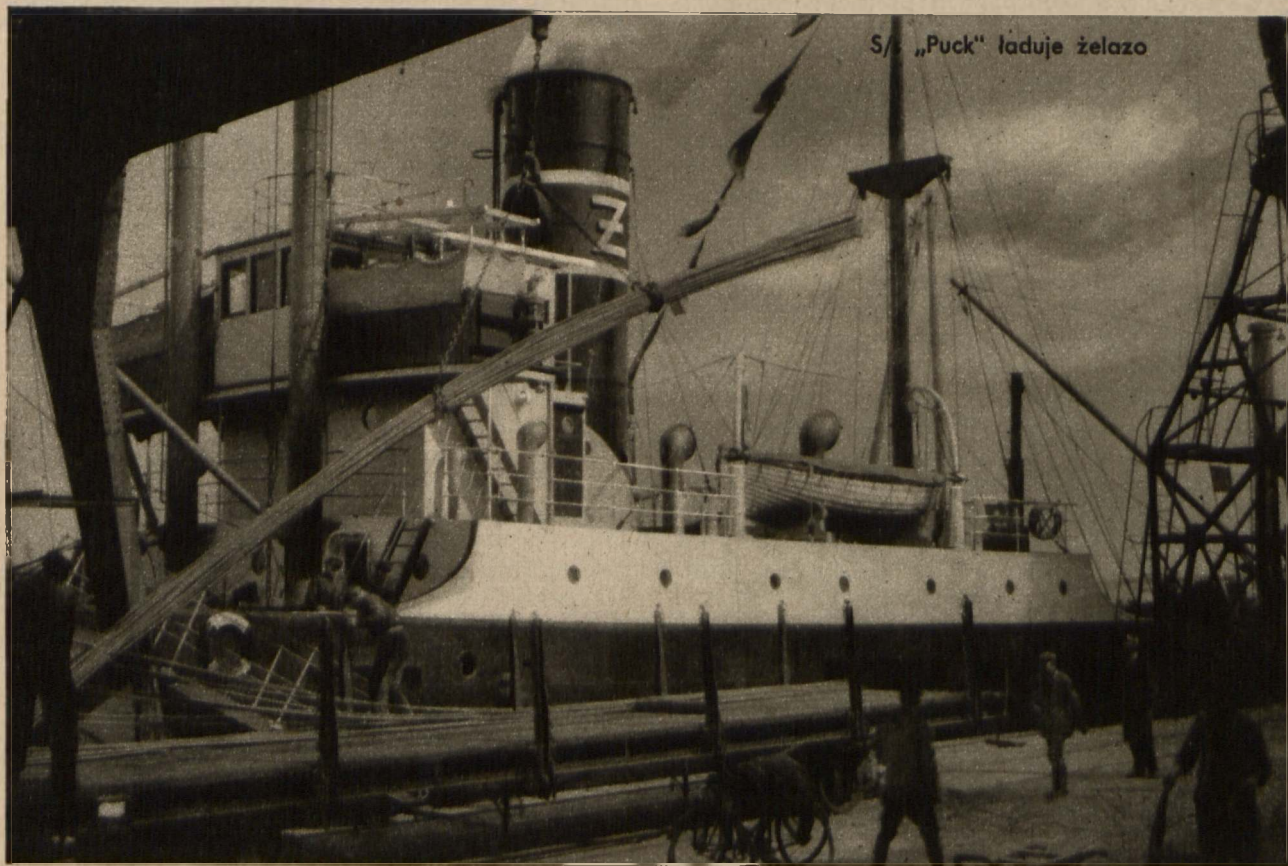
Utraciliśmy, niestety, wyjątkową okazję, w ciągu bowiem ostatniego roku, a ściślej półrocza, ceny statków używanych wzrosły mniej więcej trzykrotnie, tak, iż każdy milion złotych wydatkowany na ten cel przed rakiem reprezentowałby obecnie o wiele poważniejsze wartości w naszej gospodarce. Nie wykorzystaliśmy tej okazji zarówno z braku wolnych kapitałów, jak i, co ważniejsze, z braku inicjatywy prywatnej. Nie można się oprzeć wrażeniu, że w dotychczasowej polityce morskiej za mało

uwagi poświęcono **wychowaniu ludzi**, na co wypadałoby zwrócić uwagę baczną.

Trudno jest przewidzieć jak długo będzie trwała obecna haussa na tonaż, utrudniająca nabywanie statków — tak czy inaczej winniśmy w wykonaniu ustawy z 1925 roku zapewnić każdej zdrowej inicjatywie prywatnej na tym polu **jak najdalej idące poparcie na warunkach conajmniej nie gorszych od tych, jakie są zapewnione w innych krajach morskich**; warunki te jednak winny być u nas bardziej atrakcyjne, niż gdzie indziej, by zdołały przełamać niekorzystny kompleks tradycji i by stały się praktyczną szkołą dla ludzi przedsiębiorczych.

Wszelkie inne zabiegi, propaganda i t. p. nie odniosą tutaj żadnego rezultatu w najbliższym okresie, w którym niezbędny jest efektywny bezpośredni współudział własnej bandery.

Obok pobudzania małej lub większej inicjatywy czysto prywatnej, wydaje się konieczne powołanie do współpracy w rozwoju floty handlowej większych zespołów gospodarczych. Na wstępie wymieniliśmy wzrastające liczby przywozu surowców hutniczych, które objętościowo stanowią około 60% ogólnego przywozu. Surowce te to zapotrzebowanie naszego przemysłu hutniczo-metalurgicznego, który jest przemysłem najbardziej skoncentrowanym, a równocześnie najbardziej uzależnionym od państwa zarówno pod względem kapitałów (około 70% kapitałów państwowych) jak i produkcji. Państwo jest największym odbiorcą tej produkcji i to głównie przez resorty związane bezpośrednio z obroną kraju, a zatem odnośny przemysł winien w pierwszym rzędzie dążyć do uniezależnienia się od obcej kontroli zarówno przy zaopatrywaniu się w niezbędne





surowce, jak i przy sprzedaży swoich produktów na rynkach zagranicznych.

Ostatnio dowiadujemy się z prasy o nawiązaniu międzynarodowego porozumienia nabywców złomu, które zostało podjęte wobec zaznaczającego się braku podaży tego surowca. Okazało się przy tym, że braki te były spowodowane spekulacją dostawców, to też zainteresowani postanowili zmienić m. in. warunki transakcyj. Dotychczas złom był nabywany na warunkach\* cif<sup>1)</sup> port przeznaczenia, a niekiedy nawet franco wagon-huta. Było to wygodne dla odbiorców, bo nie mieli oni kłopotów związanych z kontrolą, odbiorem i transportem, ale z drugiej strony nie mieli żadnego wpływu na transport. Obecnie ma to ulec zmianie w tym sensie, że złom będzie kupowany FOB<sup>2)</sup> port załadowania i ładunkiem będzie dysponować nabywca, toteż w jego obsłudze będzie mógł obecnie partycypować polski makler i polski spedytor, a nadto jakiś własny rzeczoznawca-agent lub t. p. i to nie tylko na terenie naszych portów, ale i w portach załadowania.

Pozostaje ten niewątpliwy sukces wykorzystać przez postawienie własnej floty dla obsługi odnośnych transportów, w przeciwnym razie sukces ten może okazać się bardzo iluzoryczny, wobec coraz częściej sygnalizowanych trudności w zakontraktowaniu tonażu nawet pod lepiej płatne ładunki. Flota taka, w oparciu o ładunki importowe tego i innych surowców hutniczych i obsługę eksportu towarów masowych, których mamy pod dostatkiem, będzie miała wszelkie dane całkowitego zatrudnienia, a co zatem idzie będzie przy należytej organizacji pracować rentownie. Zbędne wydaje się uzasadnienie, jak olbrzymie i wszechstronne znaczenie miałoby stworzenie floty transportowej w całokształcie naszej gospodarki narodowej. Dzie-

<sup>1)</sup> Cif = koszt (cost), ubezpieczenie (insurance), fracht (freight), a więc cena cif obejmuje wszystkie koszty, związane z dostawą towaru do portu przeznaczenia; zrozumiałą jest rzeczą, że w tych warunkach dostawca wybiera sobie statek według swego uznania, gdyż on płaci za przewóz i odpowiada za stan towaru w czasie transportu.

<sup>2)</sup> FOB = wolny (free) do (on) burty (board): tutaj sprzedawca zobowiązuje się dostarczyć towar tylko na statek, dalszymi zaś jego losami, a więc wyborem statku i transportem zajmuje się nabywca.

dzina ta jest dotychczas prawie całkowicie zaniedbana w oczekiwaniu właśnie na inicjatywę prywatną, której jednak w naszych warunkach należy dać a najwyższy czas po temu, konkretne impulsy.

Fundusz kilku czy nawet kilkunastu milionów złotych, potrzebny na nabycie odpowiedniego tonażu, nie może zbyt zaciążyć na całokształcie interesów kredytowych i finansowych naszego przemysłu hutniczego, a przyczyni się znakomicie zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio w pierwszym rzędzie do ożywienia przemysłu hutniczego.

Wymienimy tylko nagłą sprawę stoczni okrętowej, która przede wszystkim jest odbiorcą produkcji hutniczej, a do której powstania i rozwinięcia przyczyni się tylko odpowiednio powiększona flota trampowa.

Obok przemysłu górniczo-hutniczego, do współpracy w rozwoju marynarki handlowej winien być powołany, skoncentrowany w dużej mierze polski przemysł drzewny, który wykazuje znaczne zapotrzebowanie tonażu w obsłudze swojego eksportu.

Niejednokrotnie podkreślaliśmy, że dobra koniunktura w „shippingu” nie jest korzystna dla tych wszystkich, którzy w braku własnego tonażu zmuszeni są korzystać z usług innych.

O ile bowiem uprzednio w okresie złej koniunktury, za zaoferowane temu lub innemu armatorowi do przewozu ładunki, z których wyszukaniem nie było najniższych trudności, mieliśmy zapewnione nie tylko tanią i staranną obsługę, ale przy skoordynowanej polityce mogliśmy uzyskać w zamian pewne przywileje, co znajdowało konkretny wyraz w traktowaniu naszych portów na różnych szlakach komunikacyjnych na równi z portami zachodnio - europejskimi, położonymi o kilkaset mil bliżej, — o tyle obecnie sytuacja uległa zmianie i musimy się liczyć z trudnościami uzyskania tonażu w ogóle. Na rynku frachtowym i na konferencjach żeglugowych w interesie obsługi naszych obrotów może skutecznie przemawiać tylko i wyłącznie własna bandera narodowa.

W tej dziedzinie, bardziej niż w każdej innej, „Polska musi własnym wysiłkiem tworzyć i budować codziennie i z uporem, ze świadomością celu własną nowoczesną organizację gospodarczą, zdolną do życia, do rozwoju i do wytrzymania wszystkich ciśnień zewnętrznych i wewnętrznych”.

J. KOROLKIEWICZ

# OKRĘT RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ „GROM”

Okręt wojenny jest niezawodnym i najlepszym agentem propagandy, świadczącym zawsze o hierarchii państwa i żywotnej wartości narodu, jest elementem potęgi, z którą przyjaciel czy wróg zawsze liczyć się będzie.

Nic więc dziwnego, że społeczeństwo angielskie, przyzwyczajone wartość narodów mierzyć morską miarą, nabrało do nas przekonania, kiedy naczynie przekonało się, że naród polski zdobywa się na poważne narzędzie obrony morskiej, tym samym zaś daje dowód swej prężności, energii i znaczenia światowego. Niewątpliwie dużą rolę odegrało tu zamówienie na stocznich angielskich dwóch kontrtorpedowców polskich. Przekonanie to wzmocniło się jeszcze, kiedy niektóre części wyposażenia i oporządzenia nowych okrętów, wykonane z inicjatywy Kierownictwa Marynarki Wojennej w Polsce, nadeszły do Anglii wzbudzając podziw i szacunek dla pracy polskiego inżyniera, rzemieślnika i robotnika.

Dzień 16 maja, dzień Zielonych Świątek, był więc dla Polski dniem podwójnie radosnym. Albowiem około południa, wachtowy na latarni rozewskiej dostrzegł pierwszy długie, szare wrzeciono, zbliżające się do polskiego brzegu. Zaś nieco później Okręt Rzeczpospolitej Polskiej „Podhalanin”, mający na pokładzie kilku wyższych oficerów morskich i kilku sympatyków a pionierów wielkiej sprawy obrony morza, podniósł powitalny sygnał flagowy: „Serdecznie winszujemy przybycia do Ojczyzny”.

Tak oto na wprost Jastarni, starej wsi kaszubskiej, opodal twierdzy Władysławowa, gdzie niegdyś wielki król myślał o tworzeniu odpowiedniej do potrzeb i stanowiska Polski — „Armaty Wodnej” — spotkały się dwa okręty polskie: „Podhalanin”, weteran z czasów pierwszych naszych na morzu poczynań, oraz „Grom” — najnowszy, najpiękniejszy i najsilniejszy kontrtorpedowiec, jaki kiedykolwiek po falach Bałtyku pływał.

Jeżeli to prawda, co pisał Conrad, że okręty wiodą nieraz między sobą ciekawe rozmowy, to tutaj właśnie rozmowa taka miała chyba miejsce. I podczas gdy „Podhalanin” z „Gromem”, z rozkazu swych dowódców, wymieniali przepisowe sygnały, — poprzez fale płynęła inna niedosłyszalna dla zwykłego ucha, wymiana zdań:

— Dobrze, że jesteście — rzekł „Podhalanin” — boim już też trochę zmęczony. Wychowałem przecież kilkanaście pokoleń marynarzy polskich. No i Polska na morzu tak się rozrosła, że ja i moi starzy bracia obronie jej już nie podolają.

— I ja cieszę się, — odpowiedział „Grom”, — że nareszcie oglądać mogę polski Bałtyk i Gdynię, że przypadnie mi w udziale strzec — już nie tylko, jak ty, polskiego wybrzeża, ale dróg morskich do Gdyni wiodących, wolności morskiej — tego dziś niezaprzeczenie największego skarbu narodu. Jeśli zaś naród to zrozumie i Polska posiadzie niebawem dużo takich jak ja, a nawet większych okrętów, tedy o byt, dobrobyt i pokój będzie mogła być spokojna.

— Społeczeństwo polskie zaczyna już rozumieć potrzebę obrony morskiej, — meldował „Podhala-

nin”. — Dowód, że w ciągu kilku ostatnich lat złożyło około ośmiu milionów złotych na budowę łodzi podwodnej imienia Marszałka Piłsudskiego. Co do mnie, to chciałbym, zanim mnie na szmelc oddadzą, dowiedzieć się o uchwaleniu prawdziwego programu morskiego. Chciałbym dożyć tworzenia silnej marynarki wojennej z powiększonego znacznie budżetu, rozbudowy obejmującej nie tylko łodzie podwodne i kontrtorpedowce, ale też większe okręty — krążowniki i pancerniki.

— No to trzymaj się, stary, — odparł „Grom”, — bo masz już z górą lat dwadzieścia. Myślę jednak, że sprawa stworzenia odpowiedniej do stanowiska i potrzeb Polski morskiej siły zbrojnej wejdzie wkrótce na tor właściwy. Inaczej bowiem wszystkie te cuda, które Polacy nad morzem i na morzu stworzyli — wszystko to gotowe pewnego pięknego poranka lec w gruzach. Ja zaś, nawet z siostrą moją „Błyskawicą”, kuzynem „Gryfem” i resztą podwodnego rodzeństwa, potrafię tu zginąć z honorem, ale zwyciężyć nie zdołam. A przecież w narodzie polskim dość już było wielkich, bohaterskich męczenników. Pora teraz abyśmy wychowali pokolenie zwycięzców — nie tylko na lądzie, ale też na morzu.

Skończył „Grom” i jakby podkreślając te słowa, już w obliczu Gdyni wypowiedziane, ogniem i dymem się okrył. Jedenaście grzmiących kropek — jedenaście strzałów ze swych dział — postawił na zakończenie rozmowy. Tym razem była to już wymowa armat, salut dowódcy floty głoszących. Okręt Rzeczpospolitej Polskiej „Grom”, najmłodszy z rodziny, karnie i sumiennie oddawał się pod dowództwo polskiego admirała.

Była godzina 16.30 kiedy dwa silne holowniki ostrożnie wślizgowały go do portu, gdzie zebrany tłum patrzył nań z radosnym wzruszeniem. A nieco później, jakby w odpowiedzi na salut „Gromu”, jakby na powitanie imiennika — inne gromy rozpoczęły ogień od stropu niebieskiego. Na dobry omen przeszła nad Gdynią burza elektryczna o znacznej sile, a deszcz splukał z pokładu „Gromu” resztki „angielskich naleciałości”, czyniąc zeń okręt rdzenia polski.

★

O. R. P. „Grom”, spuszczonej na wodę w roku 1936, w stoczni J. S. White w Cowes, podniósł banderę polską 11 maja 1937. Wykonany pod nadzorem komisji, na której czele stał kmdr inż. Rymszewicz, odebrany przez komisję kmdra-por. Steyera, dowodzony jest przez kmdra-por. Hryniewieckiego. Wypiera 2144 tony, ma długość 114 metrów, a uzbrojony jest w trzy baterie: dziobową (3 działa), rufową (4 działa) i przeciwlotniczą (4 działa), oraz dwie potrójne wyrzutnie torpedowe. Miny i granaty głębinowe dopełniają uzbrojenia, załoga liczy zaś ponad 200 ludzi.

Tak oto przybył Polsce okręt jakich mało — w podwójnym tego słowa znaczeniu: dodatnim i ujemnym. Albowiem typu tego winniśmy posiadać co najmniej tuzin.

Inż. J. GINSBERT



# KOLONIZACYJNE DOŚWIADCZENIA ITALII



Doświadczalny Instytut Rolniczy w Sidi Mesri

Zainicjowana przed paru laty i konsekwentnie przeprowadzana italska akcja kolonizacyjna i osiedleńcza w Libii, jest jeszcze zbyt świeżej daty, aby móc wszechstronnie i całkowicie ocenić jej różnorodne osiągnięcia. Nie można ich poddać na razie tylko gospodarczej ocenie, ponieważ początkowy okres doświadczeń osiedleńczych, oraz ogólne przygotowania podstaw dla szerszych poczynań kolonizacyjnych, pociągnęły za sobą z konieczności olbrzymie nakłady, które nie mogą być oczywiście zamortyzowane osiągnięciami pierwszej fali kolonistów, lecz muszą być rozłożone na długie lata, obejmujące przynajmniej dwa pokolenia. W obliczeniach tych nie wolno również pominąć faktu, że rozpoczęta kolonizacja osadnicza stawia sobie nlewniejsze zadania społeczne i polityczne, których ocena usuwa się z pod normalnej kalkulacji gospodarczej.

Zadania społeczne i polityczne, stawiane tej kolonizacji, są może nawet bardziej imperatywne niż jej cele gospodarcze. Mają bowiem one przyczynić się do zmniejszenia populacyjnego ciśnienia w metropolii i stworzyć tym samym łatwiejsze możliwości wyżywienia jej pozostałej ludności, oraz bardziej racjonalne demograficzne zagospodarowanie całości jej terytoriów imperialnych. Zasiedlenie włoskim elementem emigracyjnym rozległych przestrzeni tej kolonii ściślej ją zwiąże z metropolią, oraz wzmocni jej międzynarodową pozycję polityczną na Śródziemnomorzu. Podnosząc walory demograficzne i gospodarcze, oraz lojalność ziem, leżących w najbliższym sąsiedztwie z Sycylią i wysuwających się daleko ku Suezowi i Egiptowi, akcja kolonizacyjna ułatwi niewątpliwie tak zamknięcie wód tego morza w jednym z najważniejszych jego

przejęć, jak i prowadzenie operacji wojennych w jego wschodnim basenie.

Nie mogąc jeszcze obecnie oceniać istotnej gospodarczej wartości italskich kolonizacyjno-osiedleńczych poczynań w całej ich rozciągłości, możemy, opierając się na szczegółowych i konsekwentnie prowadzonych doświadczeniach, oszacować poszczególne ich fragmenty i wysnuć przybliżone bodaj wnioski. Spośród tych doświadczeń, najważniejsze znaczenie posiada niewątpliwie zagadnienie nawodnienia, pochłaniające największe koszty w rolniczym zagospodarowaniu tej kolonii. One też właśnie wykazują, że najbardziej nawet skromne zastosowanie tego systemu uprawy udzięcio-krotnia zbierane plony. O ile bowiem hektar, obsiany zbożem w warunkach normalnej suchej uprawy, wydaje przeciętnie od 2,5 do 3,5 kwintala, zbiory z hektara pól nawodnionych przynoszą średnio od 20 do 40 q. Rezultaty otrzymane w dziedzinie kultur sadowniczych są jeszcze lepsze, ponieważ prócz uwielokrotnienia zbiorów, nawadnianie terenów znacznie przyspiesza okres owocowania drzewek, wymagających normalnie na terenach suchych dłuższego szeregu lat oczekiwania.

Stąd też kwestia urentownienia libijskiej produkcji rolniczej staje się zagadnieniem obniżenia kosztów urzędów nawadniania oraz ich maksymalnej rozbudowy. Poszukując teoretycznych uzasadnień dla konieczności kosztownych urzędów użytkowania wód podskórnych, przytacza się przykład Kalifornii i Indii, gdzie system ten znajduje szersze zastosowanie i wydaje wspaniałe gospodarcze rezultaty. Uzasadniając te konieczności podkreśla się ponadto, że użytkowanie wód pod-

skórnych, wymagając urządzeń indywidualnych w każdym gospodarstwie niezależnie od pozostałych, nie pociąga za sobą skomplikowanych postępowań prawnych i olbrzymich kosztów, związanych z urządzeniami rozprowadzającymi wodę w systemie irygacji naziemnych, ciągnącymi się niekiedy przez setki kilometrów.

Opierając się więc na rolniczych osiągnięciach doświadczalnych, na udowodnionych przesłankach teoretycznych, oraz na badaniach geologicznych, stwierdzających istnienie w kolonii obfitych, chociaż głęboko położonych, wód podskórnych, władze kolonialne zdecydowały się ostatnio przystąpić do intensywnych poszukiwań wodnych i budowy urządzeń artezyjskich, zakupując w tym celu szereg najbardziej nowoczesnych studzien wiertniczych. Poszukiwania te i budowy przeprowadzane są na gruntach prywatnych z tym jednak warunkiem, że koszty urządzeń wodnych ponoszą ich właściciele jedynie w razie pozytywnych rezultatów.

Zmierzając do rozszerzania powierzchni pól nawodnionych, oraz obniżenia kosztów nawadniania, władze kolonii prowadzą niemiernie systematyczne badania nad zastosowaniem najbardziej odpowiadającej dla ich zagospodarowania kultury roślinnej. Badania te prowadzone są intensywnie, bo tylko zjednoczony wysiłek nauki, oparty na systematycznych doświadczeniach wpływu rozmaitych naturalnych warunków Libii na kultury, z uporczywą pracą kolonisty włoskiego może podnieść opłacalność

tej osadniczej kolonizacji i pozwolić jej na zwycięskie wyjście z próby. Doświadczenia te wykazały, że rośliny użytkowe o wczesnym kwitnięciu, odporne na długi bardzo okres bezdżdżysty i gwałtowne zmiany temperatury, odpowiednio zabezpieczone od działań wiatrów pustyni, dają możliwe gospodarcze rezultaty nawet przy wysokich kosztach eksploatacyjnych. Ponieważ badania te wykazały ponadto, że osiągnięcia takie są możliwe, tak w kulturach sadowniczych, jak i w zbożowych, przeto można twierdzić, że wynik badań stwarza solidne podstawy dla rozwoju masy samowystarczalnych, małych gospodarstw rolnych, żywiących liczne rodziny, a w miarę swego doskonalenia i organizowania się produkujących także i na eksport.

Maksymalne powiększenie przestrzeni nawodnionych, wzmagając produkcję środków żywności i umożliwiając wyżywienie większej ilości obywateli, wprowadza ponadto bardziej intensywną gospodarkę, ułatwia jej uprzemysłowienie, a tym samym umożliwia zatrudnienie większej ilości rąk roboczych. Udostępniając dostatnią egzystencję masie drobnych gospodarstw rolnych, system gospodarki irygacyjnej spełni bardzo ważką misję społeczną, przysporzy bowiem państwu warstwę obywateli, najbardziej zainteresowanych w jego trwaniu. Przyczyniając się do tworzenia majątku narodowego i dzierżąc w swych rękach część jego substancji, obywatele ci tym ściślej łącząc będą swe losy z metropolią i tym intensywniej współpracować nad zagwarantowaniem jej bezpieczeństwa.



Targ bydłocy w Trypoli

Możliwości osiągnięcia dodatnich rezultatów w przeprowadzanych obecnie włoskich doświadczeniach osadniczych, radykalnie zmieniając populacyjną sytuację Italii i stwarzając wzór dla podobnych działalności na przestrzeni całego imperium, poważnie mogą zaważyć również i na ogólnych międzynarodowych założeniach kolonizacyjnych. W świetle bowiem tych doświadczeń stracą swą wagę argumenty posiadaczy kolonialnych, sprzeciwiających się dotychczas nowemu podziałowi kolonij, opierając się na rzekomej ich małej użyteczności jako wytwórców surowcowych, oraz całkowitej bezużyteczności jako terenów osiedleńczych. Braki odczuwane przez te państwa w ich potencjale emigracyjnym nie pozwalały dotychczas na praktyczne obalenie tych twierdzeń, ani też na zainicjowanie przez nie prób w tej dziedzinie, mimo że szereg poważnych badaczy kategorycznie udowadnia szerokie możliwości osiedlenia Europejczyków na rozległych przestrzeniach kolonialnych. Znaczenie tego włoskiego eksperymentu staje się zwłaszcza ważne dla państw, dysponujących potężną emigracyjną siłą rolniczą i szukających dla niej ujścia na terenach kolonialnych, lub do nich upodobnionych. Zainteresowanie to wzrastać winno tym bardziej, że udanie się tego włoskiego eksperymentu nie tylko dostarczy im poważnego argumentu teoretycznego, uzasadniającego słuszność ich żądań kolonialnych, lecz uczyni ich współpracę bardziej cenną dla państw, posiadających słabo zagospodarowane i zaludnione kolonie, zagrożone ponadto najściem bar-

dziej politycznie dla nich groźnego, rasowo — obcego elementu osadniczego.

Uwzględniając całość zagadnień, związanych z rozgrywającym się obecnie włoskim doświadczeniem kolonialnym na ziemiach Afryki, przypuszczamy, że się nie pomylimy jeżeli zwrócimy na to uwagę polskiej opinii kolonialnej, jako na jedną z ważniejszych spraw, przygotowujących przyszłe rozstrzygnięcia nowego podziału kolonij, jak również i nowego systemu ich zagospodarowania. Z naszej strony musimy wyznać szczerze, że oglądając całą masę rozmaitych innych włoskich usiłowań i osiągnięć w Libii, dotyczących tak dziedziny urbanistycznej, komunikacyjnej, jak i morskiej, bardzo poważnie rozwijających rybołówstwo morskie, najczęściej interesowało nas i najbaczniejszą poświęciliśmy uwagę oględzinom właśnie małych rolnych gospodarstw włoskich. Przebiegając wzdłuż całej libijskiej drogi nadmorskiej, znużeni monotonnym nieco entuzjazmem Arabów, witających szefa rządu Italii, cieszyliśmy się na widok pozytywnych osiągnięć twardej i uporczywej pracy kolonisty włoskiego, umiającego z kilku niekiedy hektarów nawodnionych pól wydobyć masę obfitych i różnorodnych plonów, dających utrzymanie zazwyczaj bardzo licznej rodzinie. Dla tego również najbardziej uroczystym momentem dla nas była dekoracja jednego z kolonistów, który potrafił doskonale zorganizować swe rolne gospodarstwo afrykańskie.

R. PIOTROWICZ



Libia — drzewa pomarańczowe



# „Ludzie spod żagli”<sup>\*</sup>

Swoich „Ludzi spod żagli” wprowadziła niespodziewanie do literatury polskiej Wanda Karczewska, uzyskując nagrodę literacką im. J. Szareckiego, przyznaną ostatnio przez Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich.

Ludzi pióra nieco oszołomił ten już nie wiatr, a prawie szkwał od morza, bo ludzie spod żagli przemówili do nich surowym i burzliwym językiem polskim, podobnym raczej do skandynawskich w swej teźyżnie i prostocie, ale tak niepodobnym do języka, którym mówią nagie dusze w warszawskich dancinach.

Jakim sposobem Wanda Karczewska opanowała twardą mowę żeglarską barku, tajemnicze nazwy wszystkich masztów, rej, bombramsli i bramsli grota, foka czy bezana, i wszystkie żywe okrzyki, komendy i wyzwiska, którymi w szumie fal ciskają w siebie sztormani, sternicy, bosmani, matrosi?

Nie inaczej, jak przez dziwny atawizm ta autorka odnalazła w sobie podświadomy nordycki typ dawnej kobiety połabskiej czy pomorskiej, gdy żeglarze polscy spływali z Bałtyku na ocean, a może wraz z Norwegami zapuszczali się pod Islandię i Labrador.

Od czasów króla Olafa Bałtyk stał się chrześcijańskim, a na jego wybrzeżach stanęły wszędzie szczerze katolickie gotyki, strzelające ku niebu jak maszty, i ciężkie kamienne fary. Z tych ośmiu czy dziewięciu narodów, które Bałtyk obsiadł, tylko jeden po reformacji pozostał katolickim, ten polski; i tylko jedna norweska pisarka, Sigrid Undset, wróciła do katolicyzmu. I właśnie te dwie pisarki — Undset i Karczewska — są sobie zbliżone stylem morskim.

Opowieść o ludziach spod żagli maluje nam dzisiejszych Skandynawów, borykających się z morzem i ze sobą na barku, na którym jest także jeden Polak, Doliwa, a poza tym sami ludzie północy: Hopkinsy, Stocki, Olafsony. Tak właśnie jest na Bałtyku, gdzie wśród wielu setek szwedzkich, niemieckich, duńskich i fińskich statków handlowych kursują narazie tylko dziesiątki polskich.

Ale istnieje przecież tylko jeden Bałtyk, który tych ludzi czyni podobnymi do siebie. Wanda Karczewska przez swoją niespodzianą opowieść podkreśliła równość i podobieństwo naszej mowy morskiej z ich mową. Poprostu język polski wszedł sam na Bałtyk w brzmieniu, w niczym nie ustępującym klangowi języków nordyckich na morzu.

Mieliśmy legendowy język „Wiatru od morza”; mieliśmy piękne baśnie powieściowe o polskich rycerzach morskich z XVII wieku, a nawet z epoki św. Olafa; mieliśmy nowele z dzisiejszej marynarki; mieliśmy rymy asonansowe w nowych poezjach o polskim morzu; mieliśmy żywe, niekiedy serdeczną tęsknotą opływające wspomnienia naszych marynarzy, którzy powrócili z obcych flot wojen-

nych do polskiego brzegu. A teraz mamy już wykończony i zarazem surowy język morskiej powieści, jak gdybyśmy kształcili go bez przerwy od IX wieku aż do dziś dnia. Tak prędko dopędziliśmy Skandynawów ku podziwowi lądowych ludzi pióra.

Twarde życie żaglowego barku, takie odmienne od życia jachtu wycieczkowego, sięga w głąb wieków. Przychodzi więc nam na myśl historia Bałtyku, gdy korsarze ścigali siebie i w krwawej walce wydzielali sobie łupy oraz jeńców i gdy całe floty duńskie, szwedzkie, polskie topiły siebie w fałach morza, aż wreszcie germańska pantera i lew brytyjski stoczyły straszliwą i nierozegraną walkę na toniach Skagerraku. Nie dziwimy się tym okrutnym ludziom morza.

Redaktor pewnego wielkiego dziennika wyraził lekką obawę, że skoro Wanda Karczewska zdobyła sobie laury, o które kusić się mogli tylko silni mężczyźni, to chyba kobiety polskie opanują morze i marynarkę, a mężowie będą z utęsknieniem oczekiwać na brzegu ich powrotu z dalekich fal.

Nie miejmy tego lęku. Wszak opowieść tę pisała prawowita spadkobierczyni teźyżny dawnych kobiet nadmorskich. Odbijała podróże na jachtach pełnomorskich, związała żagle i walczyła z burzą. I dla tego posiadała tak dobrze mowę morską, podobnie jak te dawne kobiety, które wybornie znały i odczuwały język i życie burzliwe swych mężów i braci, a czasem brały udział w ich wyprawach. Ale dom ich był zawsze na brzegu i tam była ich rodzina. Trzeba tylko przeczytać uważnie przepiękną stronicę „Ludzi spod żagli”, gdy Lars Olafson przytulił do siebie osieroconą córeczkę niemilego mu Hopkinsa.

I jeszcze jedno. Twarde stronicę odsłaniające życie twardych ludzi, często przerywane są doskonałymi, barwnymi i nieraz delikatnymi opisami morskiego słońca i morskiego nieba, rytmicznego ruchu fal, sinogranatowych obłoków, purpurowego zachodu, bezkresnych nocy i drgających gwiazd. Takie bogactwo palety, ten haft barw tworzyć zdolna jest raczej kobieta, niż mężczyzna.

Ludzie spod żagli widzieli oczywiście Morze Angielskie, La Manche, Biskaję i nawet Australię, i zabłąkali się do Gdyni. „Taki port jak inne, tylko go przedtem tutaj nie było, a teraz jest” — tę niezwykle prostą uwagę czyni jeden z nich, rozumiejąc, że od małego skrawka polskiego brzegu można opłynąć 40 tysięcy kilometrów dokoła kuli ziemskiej i zwiedzić wszystkie porty świata.

Są więc „Ludzie spod żagli” i jest polski język morski, który z nich powiał w twarz ludziom polskiego pióra.

Jeżeli w tej bardzo jeszcze młodej autorce odżył surowy duch pomorski, to jakąż mową będziemy mówić, gdy na Polskę nalecą dziejowe burze i w błyskawicznym tempie komendy trzeba będzie związać żagle, rąbać maszty? Oczywiście, mówić będziemy twardą mową ludzi spod żagli, a tę mowę poznamy z trudnej i pięknej opowieści Wandy Karczewskiej.

ST. HŁASKO

<sup>\*</sup>) Wanda Karczewska: „Ludzie spod żagli”. Powieść. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej i Instytutu Wydawn. „Biblioteka Polska”. Warszawa, 1937. Stron 220.

# BUNT NA „ORIZIE”

Był niemożliwie upalny wieczór. Wszystko kleiło się dosłownie, powietrze było parne, duszne; koszule, mimo że byliśmy bez marynarek, przylegały do ciał jak mokre kompresy. Nad całym New-Yorkiem unosił się parny wilgotny całun: obrzydliwa mgła, którą wiatr przynosi z oceanu w miesiącach letnich i rozściela nad tym olbrzymim wielomilionowym miastem.

Siedzieliśmy w lunch - roomie na 10-ej Avenue, przy 23 ulicy.

Grzelak pociągnął pół procentowe piwo ze szklanki (było to jeszcze w czasie prohibicji), postawił szklankę na stole i rzekł:

— Jeżeli nie dostaniemy się na statek jutro, będzie bardzo źle... Ile ty masz pieniędzy?

— Mam dwadzieścia pięć centów — powiedziałem.

Grzelak odrzekł: — Ja mam dolara. Starczy nam najwyżej na jeden dzień. Potem już będziemy na „bomach”.

Zapłaciliśmy za piwo i wyszliśmy z lunch - roomu. Lepka mgła otuliła całe miasto; ledwo można było oddychać. Grzelak był w złym humorze; ja też czułem się bardzo niedbry. Przez cały dzień łaziliśmy po przystaniach w New-Yorku i Brooklynie; byliśmy zmęczeni jak psy. Grzelak nadomiar złego zgubił wszystkie swoje świadectwa okrętowe. Byliśmy właściwie na biczu.

Noc spędziliśmy w obskurnym hotelu Trzeciej Avenue, gdzie było czuć karbolem, tanim tytoniem i potem ludzkich ciał.

Z rana pojechaliśmy do Hoboken. Grzelak był głodny; ja też. Byliśmy bez śniadania, pozostało nam kilka centów. Gdy wysiedliśmy z promu, Grzelak powiedział: — Jeśli dziś nie dostaniemy się na statek, będziemy musieli nocować w parku... Czyś ty kiedy nocował w parku? — spytał mnie.

Skinąłem głową — Sure Majk.

Lecz Grzelak dodał optymistycznie: — No, ale może nie będzie tak źle.

Wszystko jednak zwracało się przeciw nam. Mimo że była godzina ósma, przed biurem shipping-master'a na Front street, stało już ze stu ludzi — marynarze, stewardzi, me-

chanicy, palacze — zbieranina z całego świata — jak zwykle.

— Diabli — powiedział Grzelak. Chodź stąd, stu ludzi czeka na pracę, a ja nie mam ani jednego świadectwa. Shipping master w ogóle nie zechce gadać ze mną. Chodź...

Odwrócił się, żeby iść, lecz ja powstrzymałem go za ramię — zaraz — spytałem go. — Dokąd chcesz iść?

— Wszystko mi jedno gdzie — powiedział Grzelak zniechęcony. — Nawet na trampa. Wszystko mi jedno teraz. Byle dostać pracę.

Był zniechęcony tym wszystkim.

Nie dziwiłem mu się wcale. Byliśmy w rozpaczliwej sytuacji, — głodni, bez pieniędzy, przemęczeni kilkudniową bezowocną wędrówką po przystaniach New-Yorku i Brooklynu i nic innego nam nie pozostawało jak tylko to, żeby jak najprędzej zaciągnąć się na jakiś statek, byle jaki statek, chociażby nawet i tramp.

Wsiadliśmy na prom, pojechaliśmy do New-Yorku, a potem tam, skąd odchodzą statki trampowe, t. j. na Staten Island.



S/s „Oriza” był to stary statek

S/s „Oriza” był to stary statek, o kominie koloru siarki i rozłożystym kadłubie, pokrytym plamami rdzy i czerwonej minii i na ogół miał wygląd raczej podejrzany. Nie wiem dlaczego, ale z chwilą, gdy wgramoliliśmy się na jego brudny pokład, pomyślałem sobie, że tu nas czeka jakaś niespodzianka. Była to przelotna refleksja, wątek myśli, który zagubił się od razu w natłoku innych wrażeń, lecz gdy po zamustrowaniu się, wyszliśmy z kabiny kapitana Andersena, nie omieszkałem podzielić się z Grzelakiem moimi podejrzeniami.

— Tu coś się święci, — powiedziałem mu od razu, chociaż sam nie wiedziałem dobrze, na czym oprzeć

to moje twierdzenie. Sądzę, że wygląd kilku ludzi załogi, których napotkaliśmy przy wejściu na statek, wzbudził we mnie te myśli, a może była to po prostu intuicja, czy coś w tym rodzaju. W każdym razie, dałem Grzelakowi do zrozumienia, że lepiej by było zrezygnować z tej podróży. Ale on nie chciał o tym słyszeć.

— Zawracanie głowy — powiedział zdenerwowany. — Poto szukałem pracy przez trzy dni, a żeby teraz znów usiąść na biczu? Nie. Jak chcesz. Ale ja tu zostanę.

Nic mu na to nie odpowiedziałem; pocieszyłem się tylko myślą, że podejrzenia moje są niesłuszne.

Z New-Yorku odplynęliśmy na drugi dzień z ładunkiem do St. Kitts. „Oriza” od razu wzięła kurs na południe i robiąc osiem węzłów sunęła po gładkim spokojnym morzu, jak duża nadgniła trumna. Nie wiem dlaczego, ale nie mogłem pozbyć się tej natrętnej myśli, która mnie opnowała od pierwszej chwili. Czulem po prostu jakieś wiszące nad nami niebezpieczeństwo. Jeszcze raz zwierzyłem się Grzelakowi ze swoich myśli, lecz on jak zwykle obruszył się na mnie, mówiąc, że jestem chory, mam halucynacje. Rzecz prosta, że po tym nie wspominałem mu ani słowem o dręczących mu podejrzeniach, chociaż wszystko to zaczęło przeradzać się po prostu w jakąś chorobliwą manię. Ani przedtem, ani potem nie doznałem tak dziwnego i nieuzasadnionego uczucia obawy.

Wszystko jednak zdawało się być w najlepszym porządku.

— No i widzisz — mówił Grzelak zadowolony. Wszystko jest dobrze. Dzięki Bogu wyrwaliśmy się nareszcie z tego przeklętego New-Yorku.

Na trzeci dzień po wyjściu z New-Yorku zdarzyło się małe, lecz wielo mówiące zajście. W kubryku wybuchła awantura. Załoga nasza składała się z mieszkańców Indyj Zachodnich, Hiszpanów z dużą domieszką krwi murzyńskiej, którzy w gwarze amerykańskiej noszą nazwę „spicks”. Jest to element burzliwy, niespokojny, pochopny do kłótni i awantur i zupełnie niezdiscyplinowany. Nie wiem gdzie kapitan Andersen zwerbował tę załogę, ale sądzą, że gdyby w pie-

kle szukał ludzi na swój statek, nie mógłby znaleźć nic gorszego. Byli to alkoholicy, narkomani, ludzie obciążeni dziesiątkiem zgubnych nalożów — włóczędzy, których na innym statku wyrzucono by po jednej podróży. Lecz „Oriza” była statkiem wyjątkowym, oczywiście w najgorszym znaczeniu tego słowa.

Kłótnia, o której mówiłem, wybuchła podczas obiadu. Marynarz nazwiskiem Lopez, o błędnych oczach alkoholika, pierwszy wszczął awanturę. Siedząc przy stole, zaczął rap-



Rzucił się nagle na swego sąsiada...

tem wrzeszczeć na cały głos (po dziś dzień nie wiem o co mu chodziło), i gdy doprowadził siebie wreszcie do stanu wrzenia, rzucił się nagle na swego sąsiada, również Hiszpana, który pochwycając nóż, ciął nim na oślep i rozplatał ramię napastnika. Gdyby w kubryku była biała załoga, wszystko zakończyło by się prawdopodobnie pokojowo, lecz tu, na tym przeklętym statku, rzeczy przedstawiały się całkiem odmiennie; oprócz bosmana Tillera, było tylko nas dwóch białych, reszta, jak już wspominałem, stanowili ci Hiszpanie, „spicks”, radzi tylko wziąć udział w bijatyce, szczególnie jeśli nadarzy się sposobna okazja.

Nie wiem, czym by się to wszystko skończyło; widok krwi podziałał na nich podniecająco, widziałem rozwarłe oczy, rozdęte nozdrza, wykrzywione twarze, brakowało tylko jednego słowa, iskierki, ażeby wszystko zamieniło się w ogólną rzeź, gdyby nie bosman Tiller, który z rewolwerem w ręku wpadł do kubryku i uśmierzył tę hołotę.

— Shut up, you spicks! — wrzasnął na cały głos, wymachując olbrzymim Colttem. — Jedno słowo, a wystrzelam was jak króliki, goddam. Shut up!

Był to wysoki, rozrostły mężczyzna,

o twarzy boksera i potężnych szczękach — ponury i nieprzystępny.

Do St. Kitts przybyliśmy na siódmy dzień po wypłynięciu z New-Yorku i wzięliśmy nowy ładunek do Rio. Załoga uspokoiła się trochę, lecz był to tylko spokój pozorny. Obserwując baczniej tych ludzi, można było wyczuć ferment jakiś, niepokój, zdawało się że coś knują.

Po dwu dniach postoju wypłynęliśmy z Rio. Grzelak niczego jeszcze nie podejrzewał, lecz ja, będąc podejrzliwie nastawiony od samego początku, w każdym najdrobniejszym szczególe węszyłem jakieś niebezpieczeństwo.

Pamiętam było to w przeddzień odjazdu z St. Kitts. Stałem przy burcie, patrząc jak robotnicy załadowują dwie nie duże skrzynie do przedniego luku i przypominam sobie, że zastanawiałem się przelotnie nad ich tajemniczą zawartością. Wyglądały bardzo dziwnie. Musi to być jakiś niezwykły ładunek, pomyślałem sobie, chociaż nie miałem pojęcia co mogą zawierać. I właśnie w chwili, gdy starałem się dociec, co to jest, usłyszałem z tyłu po hiszpańsku wypowiedziane słowo „złoto” — cichy tajemniczy szept. Nie wiem, czy odwróciłem się od razu, czy zrobiłem to trochę później, pamiętam tylko, że ciarki niczem iskry elektryczne przeszły po moim grzbiecie i zatrzymały się boleśnie w piętach. Tuż za sobą ujrzalem dwóch „spicks”, szepczących coś tajemniczo i rozpalonymi pożądliwymi oczyma spoglądających na te dwie nie duże skrzynki z cenną zawartością.

Tego dnia widziałem kilkakrotnie jak ludzie zbierali się grupami, dyskutując o czymś gorąco i z przejęciem, lecz z chwilą gdy Tiller, Grzelak, albo ja zbliżyliśmy się do nich, rozchodzili się od razu, każdy w swoją stronę. Nawet Grzelak, którego nie można było posądzić o przeczuwanie, też dostrzegł, że na statku dzieją się rzeczy niezwykłe i przyznał mi się, że ma pewne obawy.

— Czy widziałeś ten przedni luk? — spytał mnie, gdy już zwierzył się ze swoich podejrzeń — cały luk o-pieczętowano; nawet wentylatory. Poza tym jeden marynarz stoi na wachcie przy luku. Co tam może być? Poco to wszystko?

Wyglądał jak człowiek, który przed chwilą spadł z księżycy; zupełnie nie orientował się w sytuacji, wszystko

dlań było dziwne i niezrozumiałe. Powiedziałem mu o skrzyniach z tajemniczą zawartością, o tym co słyszałem z ust tych dwóch Hiszpanów i o ich podejrzanym zachowaniu się. Grzelak wytrzeszczył swe duże oczy.

— Lecz człowieku — rzekł przejęty. — Złoto na pokładzie i ta załoga! Przecież tu zanoszą się na bunt!

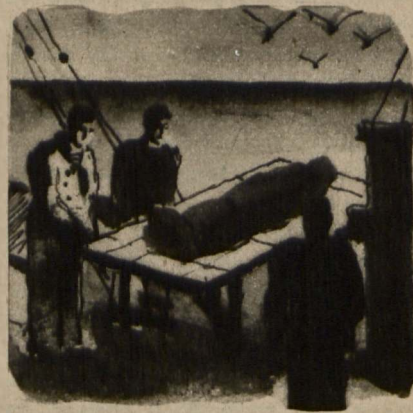
— Uh-hu — powiedziałem jak najspokojniej, chociaż jeden Bóg wie jak się czułem w tej chwili.

Ferment wśród załogi nie ustawał. Coraz częściej słyszałem w kubryku i na pokładzie to przeklęte słowo „złoto” — wypowiedzane szeptem, po cichu, ukradkiem, dość jednak wyraźnie aby mogło dolecieć moich uszu.

Bosman Tiller chodził po pokładzie z Colttem, którego rękojeść sterczała groźnie z tylnej kieszeni i miał wygląd człowieka, który za chwilę popelni masowy mord. Pamiętam, że drugiego dnia po wyjściu w St. Kitts, wieczorem, podszedł do nas i rozejrzawszy się dokoła i rzekł: Bardzo możliwe, że wkrótce będziecie potrzebni. Gdy usłyszycie dwa krótkie, urwane gwizdki biegnijcie od razu na mostek. Understad?

Skinęliśmy głowami. Sure bos!

Na trzeci dzień po wyjściu z St. Kitts zdarzyła się rzecz, której nikt nie mógł przewidzieć. Kapitan Andersen, komendant „Orizy”, podczas swojej porannej przechadzki po mostku padł rażony apopleksją i skonał po kilkunastu minutach. Pochowali-śmy go tegoż dnia z przedniego po-



Pochowaliśmy go tegoż dnia...

kładu i ruszyliśmy w dalszą podróż. Dowództwo nad statkiem objął starszy oficer Monahan.

Po śmierci kapitana Andersena, cały autorytet władzy spoczął w rękach tego dwudziestokilkuletniego młodzieńca i dwóch oficerów, chłop-

ców prawie, zupełnie nieprzygotowanych na taką odpowiedzialność.

Załoga wyczuła to od razu. O ile przedtem ludzie kryli się ze swoimi zamiarami i szeptali po cichu o swoich planach, to teraz rozprawiano o tym zupełnie głośno, nie krępując się zupełnie.

Jeszcze tego wieczora zauważyłem na pokładzie kilku pijanych marynarzy, a gdy zajrzałem do kubryka zobaczyłem kilku „spicks” wydzierających się na całe gardło i ciągnących rum z butelek, które walały się na podłodze kubryku.

— No — powiedziałem sobie. — Nie wiem, czy dojedziemy do Rio, ale wiem, że będziemy mieli ciężką drogę, all right.

I jakby na potwierdzenie tych moich myśli, o godzinie dziesiątej, gdy stałem przy sterze, wydarzył się wypadek, który już zupełnie wyraźnie świadczył o rozprężeniu i braku dyscypliny na tym statku. Miałem właśnie oddać ster Grzelakowi, gdy usłyszeliśmy raptem głuchy trzask, odgłos strzału, potem szybki tupot nóg po schodniach prowadzących na mostek. Drugi oficer Wilson wpadł wzburzony na górę i trzymając w ręku rewolwer zaczął mówić szybko jak katarynka: — Zabiłem człowieka! My, God! Zabiłem człowieka...

Patrzyliśmy na niego w osłupieniu, czekając aż się uspokoi, lecz on był zupełnie roztrzęsiony i ze słów jego, chaotycznych i niepowiązanych mogliśmy wynioskować że jeden z marynarzy potrącił go na pokładzie i na zwróconą mu przez Wilsona uwagę o niewłaściwym zachowaniu, pchnął go i uderzył w twarz.

— Wyjąłem rewolwer i strzeliłem od razu — mówił Wilson. I potem — My God, that's terrible! Terrible! —

Gdy wróciłem z wachty do kubryka, wrzało tam jak w ulu. Marynarze i palacze, podnieceni alkoholem, wygrażali pięściami w stronę mostku, mówili o zemście i o tym jak powystrzelają wszystkich oficerów i następnie zrabowawszy złoto z przedniego luku w łodziach dostaną się na ląd.

Wszystko to trwało dość długo, słowa stawały się coraz gorętsze, temperamynty coraz burzliwsze, zaczęto ciskać butelkami rumu o podłogę kubryku i wreszcie ktoś wykrzyknął na cały głos:

— Dość tego gadania, goddam! Chodźcie wszyscy! My im pokazemy



Widziałem jak jeden z ludzi na pokładzie zachwiał się...

z kim mają do czynienia. My im pokazemy, goddam!

Wszyscy zdawało się tylko czekali na te słowa. Wrzeszcząc i krzycząc cała ta hałastrza wypadła na pokład i ruszyła w stronę mostku. Ja, nie czekając, rzecz prosta, na sygnał Tillera, co tchu pognalem na mostek.

Grzelak sterował, uzbrojony w potężny rewolwer. Wszyscy byli uzbrojeni. Na deskach mostku dostrzegłem kilka skrzyń z amunicją, a bosman Tiller wcisnął mi dwa Colty do rąk — olbrzymie, jak karabiny maszynowe.

Z dołu było słychać głosy zbuntowanej załogi. Widziałem jak kilku marynarzy zaczęło zrywać pieczęcie z opieczętowanego luku i brezent, który pokrywał deski. Olbrzymi księżyc oświecał tę scenę; wszystko było widać wyraźnie i wszystko wyglądało niesamowicie.

Pierwszy oficer Monahan wychylił się poza poręcz mostku i krzyknął do ludzi na dole.

— Hey you, sonafabitchest! — wrzasnął nerwowym głosem. Odejdź od luku! Ostrzegam tylko raz. Za drugim razem będę strzelał.

Lecz z dołu dały się słyszeć drwiące głosy, kpiny i śmiechy — widać było, że nie biorą go na serio.

Monahan spojrzął po nas bezradnie. Był młody i niedoświadczony i nie bardzo wiedział co robić w tak krytycznej sytuacji.

Wtedy bosman Tiller trzymając rewolwer w pogotowiu podszedł do „pierwszego” i skinął głową w stronę pijanej załogi.

— Za pozwoleniem, Sir — rzekł dyplomatycznie. Chciałbym wypróbować mój rewolwer. Nie strzelałem już od sześciu miesięcy, Sir.

Nie wiem, czy „pierwszy” zgodził się na to; musiał widać się zgodzić, gdyż Tiller, celując w tę zgraję, pociągnął za cyngiel i powietrze prze-

szło odgłos gwałtownej eksplozji. Widziałem jak jeden z ludzi na pokładzie zachwiał się na nogach, potoczył się i padł twarzą na pokład.

Nastąpiła chwila grobowej ciszy. Nikt nic nie mówił. Zgraja na pokładzie przestała wrzeszczeć; było słychać jedynie plusk drobnej fali o przerdzewiałe burty „Orizy” i miarowy huk maszyn u dołu.

Lecz drugi oficer Wilson, który stał na prawym skrzydle mostku, odwrócił się nagle w stronę rufy i wskazując trzęsącą się ręką na szczyt tylnego masztu, krzyknął nieludzkiem głosem: — Hej, co tam jest u stu pioru... — i urwał.

Dwa krwawe punkciki błysnęły u góry, dwa strzały padły ze szczytu tylnego masztu, Wilson schwył się rękami za głowę i runął bez czucia na deski mostku.

Wszyscy rzuciliśmy się z pomocą Wilsonowi i to był właśnie błąd. Załoga, widząc chwilową dezorganizację, zaczęła zrywać deski luku, a kilkunastu „spicks” rzuciło się na przód i po schodniach dostało się na śródkręcie. Chwila, i już wpadliby na mostek, gdyby nie Grzelak.

Pamiętam, że klęcząc schylony nad zranionym Wilsonem, usłyszałem nagle całą serię strzałów i uniósłszy głowę ujrzałem Grzelaka, który uklękłszy przy schodniach na prawym



Ujrzałem Grzelaka, który uklękłszy palił z ukrycia

skrzydle, palił z ukrycia w nacierających ludzi.

Bosman Tiller pochwycił mnie za ramię i krzyknął: — Zablokować drogę przejście! Hurry up! Prędeży!

Razem z bosmanem rzuciliśmy się ku schodom, lecz już dwóch Hiszpanów wpadło na mostek, rewolwer bosmana błysnął, padły dwa strzały, kilka kul bzyknęło nad głowami, dwaj nastnicy potoczyli się po schodniach w dół. Wszystko to trwało bardzo krótko, lecz nawet tych kilku minut wystarczyło ludziom na dole, aby otworzyć luk i dostać się do środka.

Nie mogłem posądzać Monahana i trzeciego oficera, o tchórzostwo — nie, to nie było to; widziałem jednak, że znajdując się u góry na osłoniętym mostku i uzbrojeni w rewolwery mogli przecież odpędzić załogę od luku, gdyby zdobyli się na bardziej stanowczą postawę. Nie mogłem przeto pojąć, dlaczego, mając tak wygodną pozycję, pozwolili marynarzom na to wszystko. Lecz wtedy nie mogłem jeszcze zrozumieć wielu rzeczy.

Tymczasem maszyny u dołu przestały pracować i statek stanął, kłyszając się zlekka na długiej ołowianej fali. Znajdowaliśmy się o 100 mil od i najbliższego portu. Gdyby na statku było radio, można by było zaalarmować okręty wojenne lub strażnicze, lecz „Oriza” była starym trampem i taki luksus jak radio był tu zupełnie nieznanym.

Plany załogi były już całkiem wyraźne. Po zrabowaniu cennego ładunku, mieli widać zamiar opuścić łódzie i w nich dostać się na ląd, który znajdował się zresztą dość blisko.

Marynarze nie ponawiali już ataku na mostek. Widocznie uważali to za bezcelowe, tym bardziej że nie spotykali się z żadnym oporem z naszej strony i mogli grasować bezkarnie. Dziwowałem się niepomiernie Monahanowi i „trzeciemu”; Tillera również nie mogłem zrozumieć. Dlaczego nie stawiali oporu? Co to było? Jaki mieli w tym cel?

Załoga rozzuchwiała się do tego stopnia, że wyciągnięto dwie skrzynie na pokład, ażeby rozbić je i przystąpić do podziału. Z pokładu dochodziły wrzaski, ludzie skakali jak dzikusy, ciesząc się z tak łatwej zdobyczy, a myśmy stali u góry z rewolwerami w rękach; uzbrojeni, patrząc na tę makabryczną scenę.

W pewnej chwili Grzelak uniósł nawet rewolwer, żeby dać strzał na

postrach, lecz Tiller powstrzymał go ruchem ręki. — Newer mind.

Co to wszystko miało znaczyć?

Pamiętam, że różne myśli cisnęły mi się wówczas do głowy; posądzając nawet oficerów i Tillerę o to, że pozostają z załogą w jakiejś tajemnej zmowie. Wszystko przecież było możliwe na takim statku. Lecz skoro spojrzałem na młodzieńczą twarz Monahana i na tych dwóch chłopców — „trzeciego” i Wilsona, który leżał teraz na deskach mostku z opaską na czole, powiedziałem sobie od razu, że jest to niemożliwe.

Tymczasem załogę opanowała jakaś gorączka, opętanie po prostu. Wyrwano sobie skrzynie z rąk, walono się pięściami, ludzie krzyčeli jak maniacy, ohydne przekleństwa dochodziły naszych uszu. Jeszcze nie otwarto skrzyń, a już wśród załogi wkraśl się duch nienawiści, chęć posiadania, wyłącznego posiadania tego cennego ładunku.

Widziałem jak z kubryka przyniesiono siekiery i dwóch marynarzy zabrało się do rozbijania skrzyń. Ludzie stali dokoła oniemiałi.

Marynarze walili siekierami w deski skrzyń, obaj jednocześnie. Słyszałem łomot siekier, skrzyp, trzask łamiącego się drzewa. Ludzie otoczyli skrzynie ciasnym pierścieniem; każdy chciał dostać się pierwszy do cennego ładunku, każdy chciał zdobyć jak najwięcej. Wieko uniosło się po-



*Okropny, niesamowity, mroźący krew w żyłach wrzask...*

woli, coś błysnęło, skrzynie runęły z luku na pokład, ludzie z radosnym krzykiem rzucili się na deski pokładu i raptem usłyszeliśmy okropny, niesamowity, mroźący krew w żyłach wrzask.

Z początku nie mogłem zorientować się co się stało. Widziałem tylko jak jeden marynarz skakał po pokładzie jak opętany, a ta cała zgraja, ta sama zgraja, która przed chwilą z ta-

ką bezczelnością i odwagą atakowała mostek rozpięchła się nagle po całym statku, jak stado płochych królików. Słyszałem paniczne okrzyki, ludzie wspinali się po wantach przy drzwiach kubryku utworzył się zatór, walono się pięściami, każdy chciał uciec jak najdalej, schronić się w bezpieczne miejsce.

Monahan mruknął pod nosem: — Miał rację kapitan Andersen, świeć Panie nad jego duszą.

Nic nie rozumiałem. Spojrzałem na pusty pokład, coś łyskało w poświacie księżycy jak złoto — lecz jeśli to było złoto, więc dlaczego?...

Tiller przerwał moje rozważania — All right boys — rzekł szybko — Let's go!

Trzymając rewolwery w pogotowiu, ruszyliśmy na dół. Na schodniach bosman szepnął po cichu: — Nie obawiajcie się. Nie są jadowite. Lecz nie dajcie nic do poznania ludziom — i gdy znaleźliśmy się na przednim pokładzie ujrzeliśmy koło rozwalonych skrzyń coś skłębionego, wijącego się, łyskającego w poświacie księżycy — dwa kłębowiska dużych, oślizgłych żmij.

Mieliśmy oczywiście sporo roboty, ażeby wyciągnąć ludzi z kubryka. Grzelak strzelał na postrach aż trzy razy i dopiero gdy Tiller zagroził, że wszystkich ich wyprawi na tamten świat, wyszli ze swoich kryjówek i bardzo niechętnie udali się na pokład. Rozbroiliśmy ich jak małe dzieci; byli tak przerażeni że nie sprawiło to najmniejszej trudności. Zapędziliśmy ich wszystkich do roboty i „Oriza” znów ruszyła w dalszą drogę do Rio.

Gdy przybyliśmy do portu, spytałem Tillerę: — I jak z tym złotem? Czy naprawdę było na pokładzie?

— Sure — odrzekł Tiller. — Dwie podobne skrzynie ze złotem załadowaliśmy w St. Kitts; przez cały czas były w kabinie kapitana.

— Więc poco tamte — z węzami. I poco pieczętowano luki?

Bosman uśmiechnął się. — Stary Andersen był ostrożnym człowiekiem — rzekł powoli. — Domyślał się, że załoga wie za wiele i dlatego kazał dwie podobne skrzynie umieścić w przednim luku. Był to trick, który się udał. Odwrócił w ten sposób ich uwagę i zdeorganizował w krytycznym momencie. Świeć Panie nad jego duszą. Był to mądry kapitan, all right.

LEONARD CWALINA

# SPRAWY KOLONIALNE

## O ZWIĘKSZENIE OBROTÓW HANDLOWYCH Z ARGENTYNĄ

Argentyna jest krajem, z którym nasze obroty handlowe rozwijają się względnie pomyślniej, niż ze wszystkimi innymi krajami Ameryki Łacińskiej.

Obroty te jednak uwarunkowane są z obu stron kontrolą dewiz i dlatego mogą odbywać się tylko w myśl zasady: jak Kuba Bogu — tak Bóg Kubie.

Biorąc za podstawę obliczenia, obustronne dane co do importu w dłuższych okresach czasu, można stwierdzić, że przy uwzględnianiu kosztów transportu, wartości naszych wzajemnych przywozów z Argentyny i do Argentyny mają tendencję do wzajemnego równoważenia się, co dla nas jest o tyle korzystne, że Argentyna dostarcza niezbędnych nam surowców, a tylko z niewielu krajami surowcowymi mamy i możemy mieć zrównoważony bilans handlowy.

Przy tej tendencji musimy nieraz dbać o zwiększenie importu z Argentyny, aby móc więcej wywozić.

Powstaje przy tym zagadnienie wyboru artykułów przywozu, gdyż oczywiście niechętnie widziany byłby na przykład przywóz owoców, zwiększając zaś stale np. import skór lub wełny, zmniejszamy tym samym możliwości utrwalenia importu, a zatem i eksportu w stosunku do innych krajów.

Jest natomiast jeszcze jeden surowiec, którego produkcja w Argentynie stale wzrasta, a który dotąd nie był prawie importowany do Polski.

Mam na myśli bawełnę.

Wobec nieudania się koncepcji skompensowania przywozu bawełny z Brazylii, powstaje pytanie, czy nie słusznie by było iść po linii sprowadzania części naszego zapotrzebowania bawełny z Argentyny, gdzie nie ma prawie żadnych uciążliwości przywozowych, ani obowiązku odsprzedawania po niższym kursie 35 proc. dewiz na potrzeby państwa.

Pomimo wszelkich wysiłków (m. in. układu w sprawie kawy) zdołaliśmy w ciągu 11 miesięcy 1936 r. pokryć wywozem tylko około 1/3 przywozu z Brazylii, podczas gdy analogiczny stosunek z Argentyną (zawsze według naszej statystyki) wyraża się cyfrą 1/2. Mianowicie w 11 miesiącach 1936 r. przywieźliśmy z Brazylii za 12.807 tys. zł, a wywieźliśmy za 4.407 tys., a z Argentyny przywieźliśmy za 25.419 tys. zł, a wywieźliśmy za 13.430 tys. złotych.

Przywóz jest obliczany oczywiście wraz z kosztami transportu, czyli cif Gdynia lub Gdańsk, a wywóz częściowo bez kosztów transportu, czyli iob Gdynia lub Gdańsk, a porównując naszą statystykę ze statystyką argentyńską — dostrzeżemy, że koszty transportu pochłaniają prawie bez reszty wzmiankowaną różnicę między kwotą przywozu a wywozu.

Statystyka argentyńska za 9 miesięcy 1936 r. wykazuje w przywozie z Polski 11.181.720 pezów, a w wywozie 10.011.500.

Suma 11.181.720 pezów odpowiada kwocie 17.108.032 złotych, a w tym samym czasie przywóz z Argentyny do Polski, według naszej statystyki, wynosił około 19,5 milionów złotych, czyli ujemność naszego bilansu z Argentyną (która jest krajem par excellence surowcowym) jest stosunkowo niewielka, a w niektórych miesiącach równoważy się niemal zupełnie i to jest właśnie przyczyna, że chcąc wywozić do Argentyny — musimy szukać artykułów przywozowych.

Jeżeli chodzi o bawełnę, to jej produkcja wzrosła ostatnio dość znacznie i wynosiła w r. 1935/36 około 65 tys. ton, z czego Argentyna mogła w tym roku wyeksportować ponad 36 tys. ton włókna, co w porównaniu nawet z Brazylią jest ilością niewielką.

Ponieważ jednak produkcja bawełny w Argentynie zdradza tendencje przyspieszonego wzrostu — istnieje zatem możliwość stopniowego zwiększania importu bawełny z Argentyny do Polski.

Import ten w latach 1935 i 36 wynosił zaledwie 340 i 289 ton.

Jako kompensata tego przywozu wchodziłaby w rachubę możliwość zwiększenia wywozu naszych tkanin bawełnianych.

Argentyna przywozi tych tkanin około 30 milionów kilogramów rocznie, wartości przeszło 160 milionów złotych, a z tego Polska dostarcza zupełnie nikłej ilości (w roku 1936 za 121 tys. zł).

Ważnym jest także ten wzgląd, że wywóz do Argentyny może następować automatycznie za wzrostem przywozu z tego kraju i nie wymaga żadnej specjalnej organizacji kompensat.

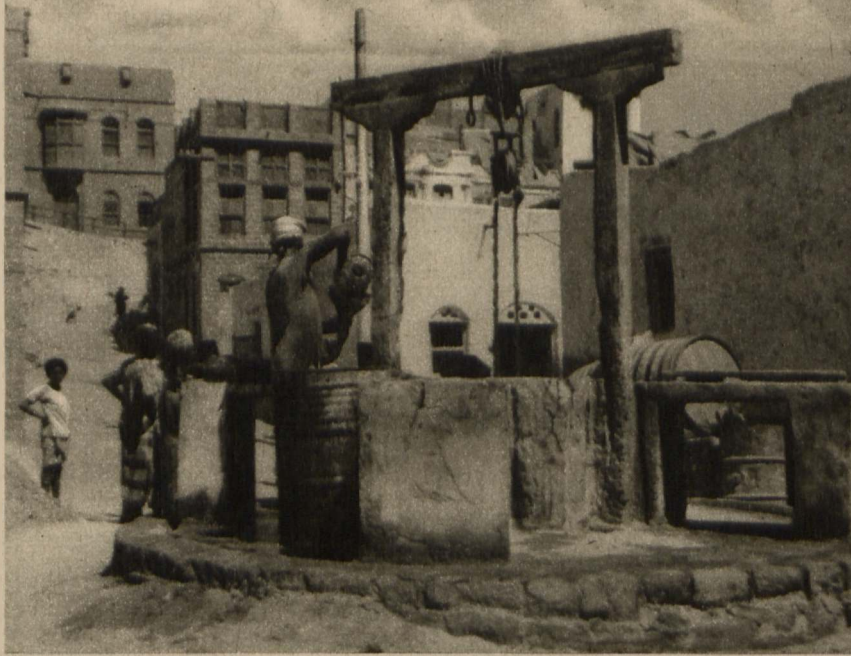
Wreszcie na marginesie tych uwag nasuwa się jeszcze jedna, ogólniejszej natury. Idea przestawienia importu bawełny ze Stanów Zjednoczonych na rynki Ameryki Południowej wynika na tle naszego wybitnie ujemnego salda obrotów ze Stanami Zjednoczonymi. Tymczasem w ostatnich 2-ach latach saldo naszych obrotów ze Stanami Zjednoczonymi poprawiło się znacznie i wartość eksportu dochodzi już do 50 proc. wartości importu, przy czym możliwości dalekie są jeszcze od ostatecznego wyzyskania.

Jest zatem możliwe, że podobne rezultaty moglibyśmy osiągnąć również i w stosunku do innych rynków surowcowych. To wskazuje na konieczną ostrożność w traktowaniu spraw surowców oraz na to, że prawdopodobnie lepsze rezultaty dadzą się osiągnąć przy wzmoczeniu starań o eksport na rynki, które są naszymi naturalnymi dostawcami surowców, niż przy nie rokujących większych nadziei „przestawieniach”.

Wracając do kwestii Argentyny — należy jeszcze przypomnieć, że istnieje dobra komunikacja bezpośrednia między Gdynią i Buenos Aires i że towary polskie na rynku argentyńskim korzystają, z niewielu wyjątkami, z dewiz nabywanych po kursie oficjalnym, który jest o 20 proc. niższy od wolnego.

Z. Ł.

# KRONIKA KOLONIALNA



Studnia uliczna w Adenie

Wydany przez kilku tygodniami przez rząd południowo-afrykański — dekret, zabraniający obywatelom nie-brytyjskim wszelkiej działalności politycznej na terytorium mandatowym — wywołał żywą reakcję ze strony Niemiec.

W poprzednim numerze pisaliśmy już o tym konflikcie, którego dalszy rozwój, przyniósł w odpowiedzi na niemiecką notę protestacyjną pojednawcze oświadczenie premiera Herzoga, zapewniające, że ogłoszony dekret spowodowany był jedynie koniecznością zagwarantowania pokoju na terytorium mandatowym, a bynajmniej nie wrogimi uczuciami wobec Niemiec, z którymi jego rząd pragnie kontynuować przyjazne stosunki.

W nazistowskim „Angriff“ znajdujemy na ten temat artykuł p. t. „Pojednawcza odpowiedź Południowej Afryki“. W oficjalnym organie niemieckiego M. S. Z. z zadowoleniem powitano gotowość rządu Południowo-Afrykańskiego do zlikwidowania nieporozumień wynikłych na tle wydanej przez ten rząd proklamacji.

Według wyżej wymienionego pisma, proklamacja ta jest „zwałceniem podstawowych zasad statutów mandatowych, które nie przewidują żadnych różnic między obywatelami brytyjskimi a obywatelami innych na-

rodowości. Zarządzenie to wprowadza właśnie te różnice, gdyż rozdziela ono ludność na grupy, mające większe i mniejsze uprawnienia“.

Wyrazna nieufność rządu Unii Południowo-Afrykańskiej, malująca się w proklamacji dotyczącej politycznych partij w Afryce Płd. wywołała w Niemczech szybką reakcję w postaci nowego stowarzyszenia, nazwanego „Korporacja Patriotów“.

Jak donosi „Manchester Guardian“ z dn. 23.IV b. r., około 600 młodych Niemców z Afryki Po-

łudniowo-Zachodniej zorganizowało się w powyższym stowarzyszeniu, chcąc stworzyć w ten sposób podstawę dla „wspólnoty niemieckiej ludności w Afryce Płd.-Zachodniej“.

Celem stowarzyszenia ma być opieka nad wszystkimi młodymi Południowo - Afrykańczykami przyjeżdżającymi do Niemiec, aby uświadomić ich o zadaniach, czekających ich za granicą.

Nowe to stowarzyszenie w swojej deklaracji oświadcza, że nigdy nie mieszało się ani nie będzie się mieszać do wewnętrznych spraw Unii Afrykańskiej — spodziewa się jednak w zamian, że będą uszanowane jego interesy i jego niemieckość.

★

Na dorocznym posiedzeniu Francuskiej Akademii Nauk Kolonialnych w dniu 27 kwietnia b. r. p. L. St. Amery, b. sekretarz kolonij Wielkiej Brytanii, wygłosił odczyt o niemieckich żądaniach zwrotu kolonij.

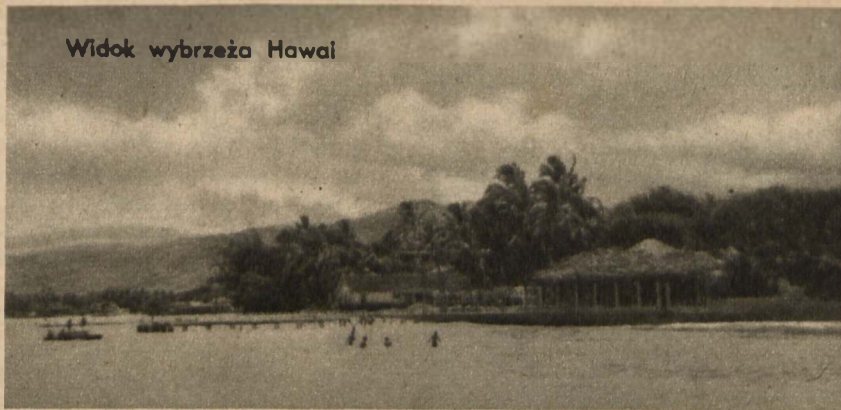
Prelegent, po obszernym omówieniu argumentów, motywujących niemieckie żądania kolonialne, stwierdził, że Anglia, odmawiając odstąpienia czegokolwiek ze swoich obszarów kolonialnych, kieruje się przede wszystkim troską o spokój ogólny, nie dając wiary zapewnieniom, że Niemcy, otrzymawszy swoje dawne kolonie, byłyby całkowicie zaspokojone.

„Niemcy domagają się swoich praw do udziału w korzystaniu z surowców kolonialnych. O-tóż w 1935 r. — stwierdza prelegent — importowały one więcej



Wykute w skale domy tubylców na Wyspach Kanaryjskich

Widok wybrzeża Hawaj



tych surowców niż w 1929 r. Gdyby nie poświęcały ich na zbrojenia, byłyby Niemcy w tej chwili w lepszej sytuacji ekonomicznej.

Mając do wyboru masło lub armaty — gen. Goering wybrał armaty. Dlatego też nie daje mu to obecnie prawa, aby się uskarżać“.

★

Pismo francuskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej „Mer et Colonies“ podaje ciekawe szczegóły, dotyczące stanu nauczania i oświaty wśród tubylców w koloniach francuskich.

Mianowicie w koloniach, protektoratach i krajach pozostających pod mandatem francuskim, istnieje (wg. statystyki z 1935 r.) 8.922.700 dzieci w wieku od 6 do 13 lat, z czego tylko 926.515 dzieci uczęszcza do szkół publicznych lub prywatnych.

Jak z powyższego wynika, około 7.996.000 dzieci nie uczęszcza do szkół wcale.

Są dwie przyczyny tego stanu rzeczy — stwierdza francuskie pismo — brak kredytów i brak normalnych szkół średnich.

Za wyjątkiem Algieru, Tunisu, Maroka i krajów Lewantu, na wszystkich innych obszarach daje się odczuwać ogromny brak odpowiednich szkół. Istnieją tam zazwyczaj tylko różnorodne kursy o stosunkowo niskim poziomie, lub szkoły administracyjne, które nie zaspokajają wcale istniejących potrzeb.

★

Ukazała się w Anglii książka dr Mc Cleary p. t.: „The menace of British depopulation“, której treść omawiana jest na łamach prasy tamtejszej z pewnym zaniepokojeniem.

Dr Mc Cleary pracował poprzednio w ministerstwie zdrowia, od wielu już lat studiował zagadnienia populacyjne i podróżując w dominiach, zebrał wiele cennych materiałów.

W książce, która się obecnie ukazała popiera on swoją tezę przekonującymi statystykami, dowodząc, że o ile dotychczasowy stan rzeczy nie ulegnie zmianie, to ludności angielskiej zarówno w kraju, jak i w dominiach grozi zupełne wymarcie w ciągu najbliższych stu lat. Według tego, co pisze dr Mc Cleary — Kanada jest jedynym krajem, który posiada pewien przyrost naturalny, a i tam nawet liczba urodzin ciągle spada.

Australia i Nowa Zelandia, które mogłyby utrzymać dużo liczniejszą ludność, wykazują niższą jeszcze cyfrę, a w metropolii, która uprzednio zasilala swoimi ludźmi dominia, linia przyrostu w ciągu najbliższych 2 — 3 dekad lat opadnie gwałtownie w dół i nie będzie już — pisze dr Mc Cleary — tej dotychczasowej „nadwyżki eksportowej“.

★

Pismo „The Crown Colonist“ z maja r. b. notuje znaczny rozwój skautingu w angielskich dominiach.

W Brytyjskim Imperium łącznie z Wielką Brytanią istnieje o-

becnie ponad 1 milion skautów — z czego w dominiach znajduje się 563.738.

W ostatnim roku daje się zauważyć szczególnie silny rozwój tej organizacji na Ceylonie na wyspach Fidżi i Złotym Wybrzeżu. Naczelnym skautem lord Baden Powell, w czasie swojej zeszłorocznej podróży w koloniach afrykańskich, skonstatował wszędzie ożywioną działalność skautingu, który znajduje szczególnie entuzjastycznych adeptów między samymi Afrykańczykami.

Jak stwierdza angielskie pismo, skauting w połączeniu ze zdrowym ruchem sportowym, wywiera szczególnie dodatni wpływ na rozwój młodej generacji w koloniach.

★

Celem zbadania możliwości emigracyjnych na Madagaskarze udała się tam specjalna komisja polska pod przewodnictwem dyr. M. Lepeckiego, w skład której wchodzi p.p.: Leon Alter, dyrektor żydowskiego towarzystwa emigracyjnego J. E. A. S. oraz inżynier agronom Salomon Dick, specjalista od spraw rolniczo-osadniczych.

★

Targi Poznańskie, w których brało udział również i Kongo Belgijskie wywołały w Belgii duże zainteresowanie. „L'Indépendance Belge“ podkreśla wielkie znaczenie Targów dla rozwoju stosunków nawiązanych już między Kongo Belgijskim a Polska.

„Import produktów naszej kolonii do Polski staje się coraz poważniejszy — disse wyżej wymienione pismo — i jest rzeczą przede wszystkim naszych firm kolonialnych aby te możliwości wykorzystać“.

ST. BOD



Rynek w Port Gentil



# Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ



O.R.P. „Grom” widziany z pokładu O.R.P. „Podhalanin”

**Polska.** W uroczystościach koronacyjnych w Anglii polska Marynarka Wojenna wzięła wybitny udział, ponieważ w składzie delegacji Rzeczypospolitej znajdował się Dowódca Floty, kontradmirał Unrung, a na rewii floty brytyjskiej w Spithead wydelegowany został O. R. P. „Burza”.

★

Okręt szkolny O. R. P. „Iskra” opuścił Gdynię, udając się w czteromiesięczną podróż. Załoga okrętu wraz z podchorążymi Marynarki Wojennej — dla których podróż ta jest niejako chrztem w służbie morskiej — wynosi 58 marynarzy i oficerów. Trasa O. R. P. „Iskra” przewiduje porty: Le Havre (Francja); Lisbona (Portugalia); Cagliari — Sardegna (Włochy); Casablanca (Maroko Francuskie); Funchal (Madeira); Ponta Delgata (Portugalia) i Gravesend (Anglia).

Powrót do Gdyni O.R.P. „Iskra” przewidywany jest na dzień 23 września 1937.

**Hiszpania.** W ciągu kwietnia obie wojujące strony wykazały żywą działalność na morzu. A mianowicie po ostrej wymianie

ognia artyleryjskiego z krążownikiem „Canarias”, pancernik rządowy „Jaime I” osiadł na skałach w pobliżu Kartageny i uważany jest jako stracony. Z drugiej zaś strony po zbombardowaniu umocnień nadbrzeżnych nad Zatoką Baskijską, pancernik powstańczy „España” najechał na minę i zatonął. (Zginęło kilkaset osób).

Pancerniki te, jedyne jakie marynarka hiszpańska posiadała, zbudowane były w roku 1914: 14.000 ton, 20 węzłów, 8 dział 305 mm.

★

W wykonaniu umowy o nieinterwencji w wojnie domowej, rozpoczęła się kontrola wybrzeży hiszpańskich, mająca na celu uniemożliwienie dowozu zarówno sprzętu wojennego jak i ochotników dla obu stron walczących. Wybrzeże podzielone zostało na szereg odcinków i powierzone dla kontroli okrętom wojennym angielskim, francuskim, niemieckim i włoskim.

**Francja.** W dniu 19-go kwietnia spuszczone na wodę torpedowiec „Incomprise”: 80 m. długo-

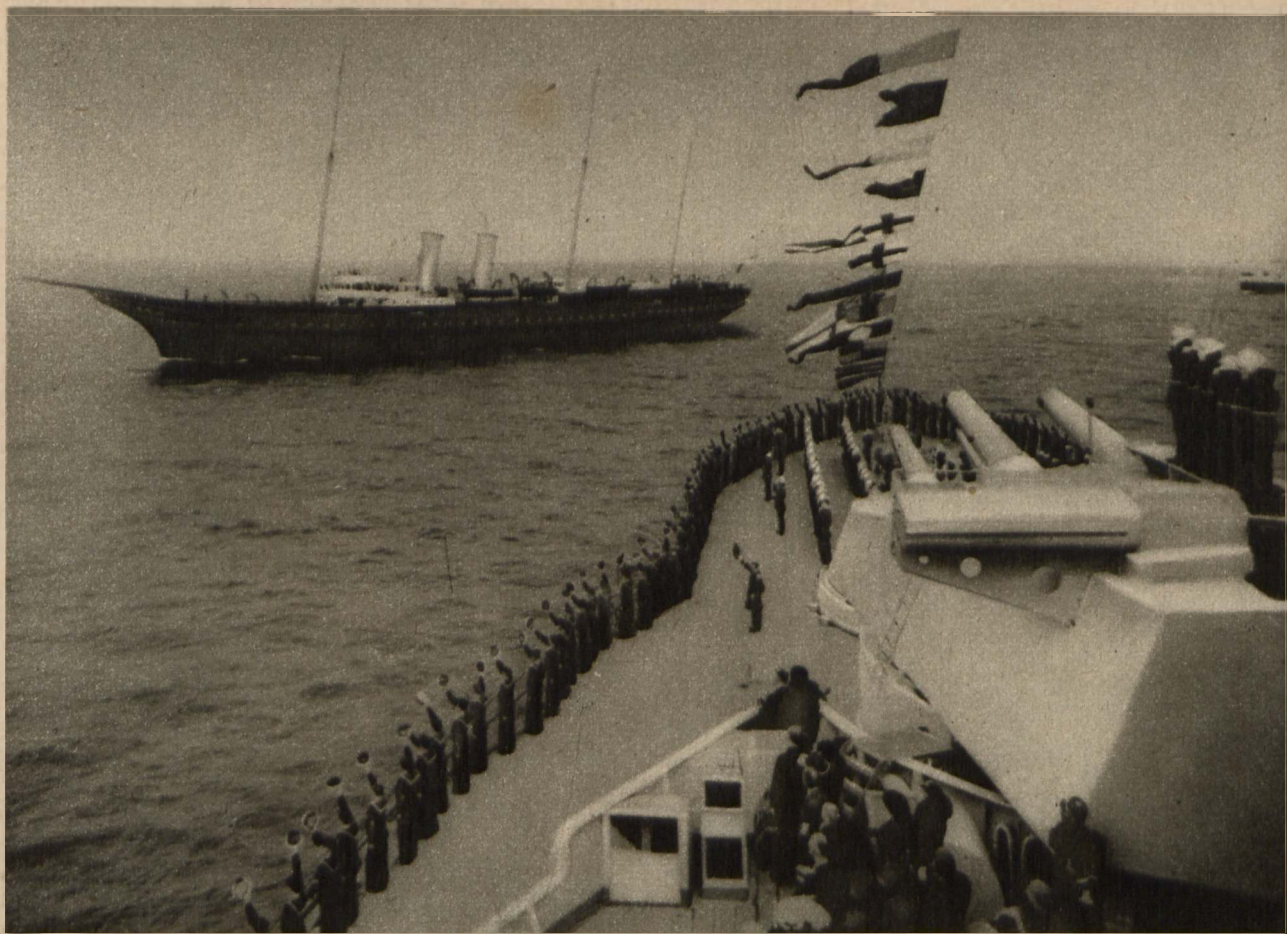
ści, 610 ton, 34 węzły, 2 działa 100 mm i 4 wyrzutnie torpedowe. Cała seria okrętów tego typu przeznaczona jest do służby na wodach Morza Śródziemnego, gdzie warunki atmosferyczne pozwalają na użycie jednostek mniejszego typu.

★

W ciągu maja odbyły się w Zatoce Biskajskiej wielkie manewry morskie z udziałem obu eskadr. Celem tych ćwiczeń było przestudiowanie zagadnienia ochrony morskich dróg komunikacyjnych pomiędzy metropolią i koloniami francuskimi w północnej Afryce.

Poza tym znaczna ilość okrętów wojennych zatrudniona była wzdłuż wybrzeży hiszpańskich dla kontroli dowozów.

**Anglia.** Spuszczone zostały ostatnio na wodę dwa krążowniki po 9000 ton, zamówione w 1936 r., „Liverpool” i „Manchester”; uzbrojenie ich składa się z 12 dział 152 mm., 4 dział 102 mm. i 4 dział 75 mm. przeciwlotniczych. 8 wyrzutni torpedowych i 2 samolotów. Obecnie już 7 jednostek tego typu znajduje się na wodzie, a 3 dalsze są jeszcze na staplu.



Jacht królewski podczas koronacyjnej rewii floty wielkobrytyjskiej w Spithead

Poza tym admiralicja zamówiła w stocznjach prywatnych 7 krążowników po 5000 t.

★

19-go kwietnia spuszczone na wodę lotniskowiec „Ark-Royal”, pierwszy z serii 3 zamówionych w 1936 r. Jest to potężna jednostka o wyporności 22.000 ton i długości 208 m., uzbrojona w działa przeciwlotnicze i rozwijająca szybkość 32 węzłów. Samoloty różnego typu w liczbie 75 poroziemszcane będą w szeregu wielkich hal, połączonych z pokładem górnym za pomocą potężnych wind. „Ark-Royal” rozpocznie kampanię czynną na początku przyszłego roku.

★

W dniu 1-go maja stan rozbudowy floty brytyjskiej był następujący (okręty zamówione, w budowie i w trakcie wykonywania prób odbiorczych): 5 pancerników po 35.000 ton, 5 lotniskowców po 22.000 ton, 13 krążowników po 9000 ton i 8 po 5000 ton, 16 kontrtorpedowców po 1850 ton, 24 po 1650 ton i 9 po 1350 ton, 19 łodzi podwodnych po 630 — 1500 ton, 3 okręty - bazy dla torpedowców i 12 łodzi podwodnych, 27 kanonie-

rek i awizo oraz 19 jednostek pomocniczych — ogółem 149 okrętów o wyporności ponad 600.000 ton. Jest to oczywiście rekordowa cyfra w dziejach marynarki brytyjskiej.

★

Wobec rozwoju lotnictwa morskiego i konieczności usprawnienia jego wyszkolenia, postanowiono przerobić stary torpedowiec „Sabre” na okręt - cel dla bombardowań powietrznych. W tym celu, na miejsce kotłów i turbin, okręt otrzymał silniki napędowe oraz instalację pozwalającą na manewrowanie z oddali za pomocą fal magnetycznych. Jak wiadomo szereg marynarek posiada takie okręty, poruszające się zmiennymi szybkościami i wykonywujące wszelkie wymagane ewolucje bez jakiegokolwiek obsługi ludzkiej, lecz za pomocą szeregu radioodbiorników, działających na poszczególne mechanizmy okrętowe. Instalacje te są do tego stopnia wypróbowane i dokładne, iż pozwalają na wchodzenie tych okrętów do portów oraz dobijanie do nadbrzeży bez żadnego człowieka na pokładzie.

★

Admiralicja ogłosiła wykaz obcych okrętów wojennych, które wzięły udział w uroczystościach koronacyjnych w Spithead: pancerniki „Dunkerque” (Francja), „Marat” (Z. S. R. R.), „New York” (Stany Zjednoczone), „Moro” (Argentyna), pancerniki obrony wybrzeża „Vainamoinen” (Finlandia), „Drottning-Victoria” (Szwecja), krążowniki „Ashigara” (Japonia), „Cuba” (Kuba), „Admiral - Graf - Spee” (Niemcy), „Niles Juel” (Dania), „Georgios Averof” (Grecja), „Java” (Holandia), kontrtorpedowce „Burza” (Polska), „Kocatepe” (Turcja), „Regina - Maria” (Rumunia), awizo „Bartholomeus Diaz” (Portugalia) i łódź podwodna „Kalev” (Estonia).

★

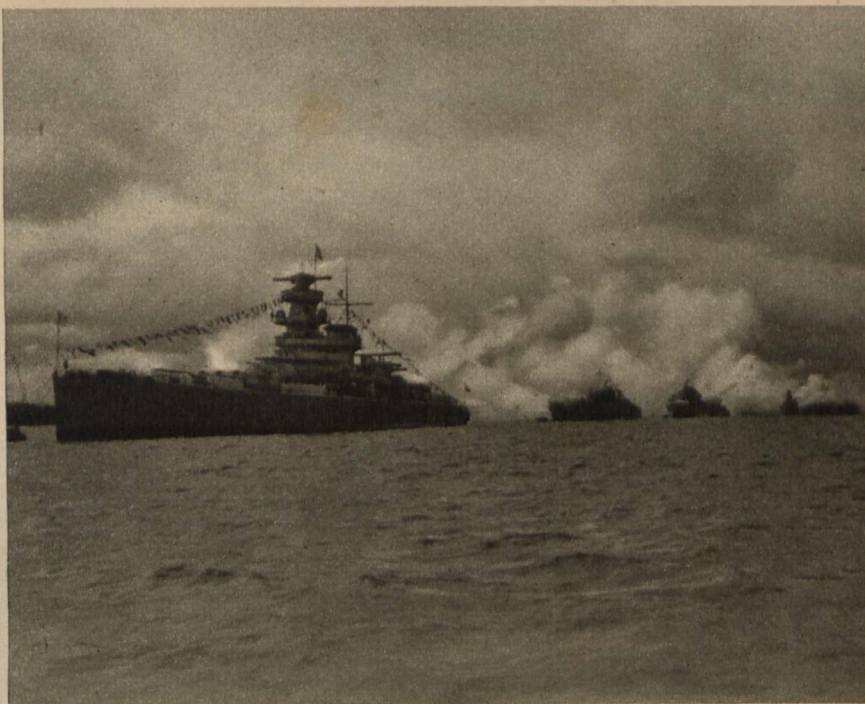
Rozpoczęto budowę okrętu bazy dla łodzi podwodnych typu „Medway” oraz łodzi podwodnej „Triumph”, 5-tej z serii zamówionej w 1935-36 roku. Jednocześnie wzmociono tempo budowy szybkobieżnych kutrów torpedowych, których flota posiada obecnie 25; są to jednostki po 15 ton, rozwijające szybkość ponad 40 węzłów i uzbrojone w dwie torpedy — koszt ich budowy wy-

roszą około 600.000 zł. za sztukę. \*

**Włochy.** Ze względu na podeszły wiek i nieopłacalność kapitalnego remontu, postanowiono skreślić ze stanu floty krążowniki: „Pisa“, „Ancona“ (ex-Graudenz), „Libia“, „Brindisi“ (ex-Helgoland), „Venezia“ (ex-Saida), kanonierkę „Campania“ i torpedowiec „Ardente“. Wszystkie te okręty pochodzą z okresu 1907-1914 roku.

**Stany Zjednoczone.** Flota Oceanu Spokojnego w składzie 139 okrętów i 475 samolotów oraz personelu w liczbie ponad 40.000 opuściła w połowie kwietnia San Pedro, udając się na wielkie manewry, które potrwać będą około 10 tygodni. Następnie część tej siły zbrojnej uda się na Wyspy Aleuckie i na Alaskę, gdzie jak wiadomo admiralicja postanowiła stworzyć potężną bazę morską.

**Niemcy.** Pancerniki i krążowniki są obecnie intensywnie wykorzystywane wzdłuż wybrzeży hiszpańskich. Patrolują one bez przerwy tamtejsze wody, powracając na krótkie postoje do portów macierzystych dla odpoczynku załóg, odnowienia zapa-



Niemiecka marynarka wojenna w porcie Kilonii

sów i drobnych remontów. Na wodach hiszpańskich znajdują się poza tym stale 4 torpedowce oraz dwie łodzie podwodne, którym do pomocy przydzielono specjal-

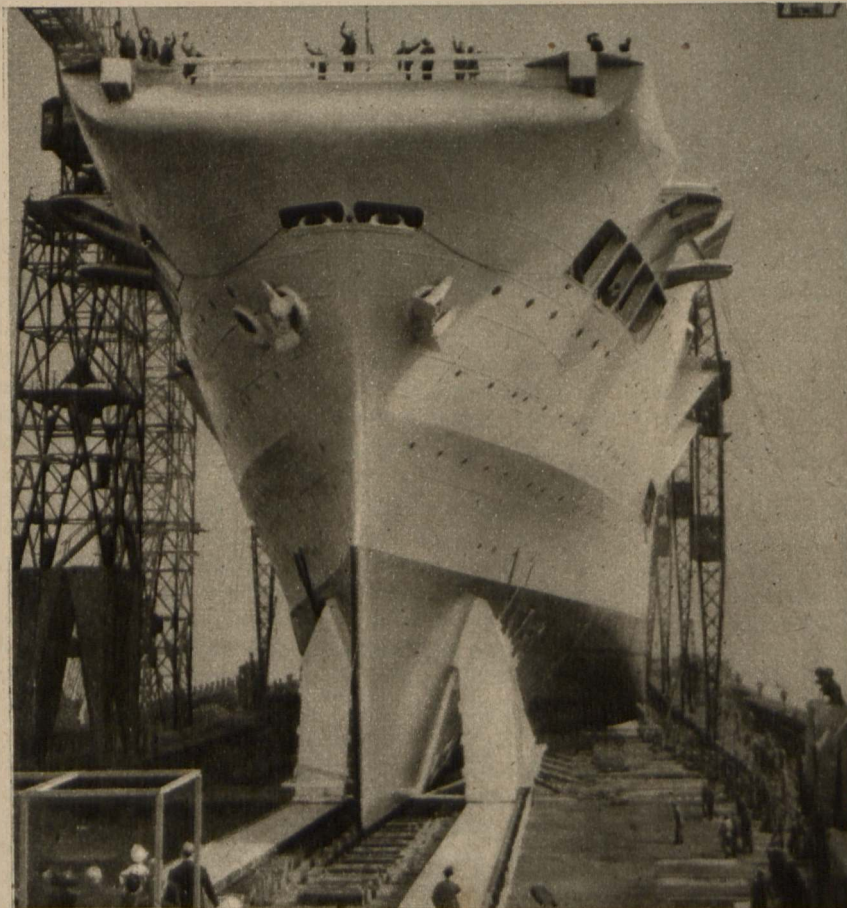
ny oddział sformowany ze zmobilizowanych statków rybackich.

W kwietniu powróciły do portów macierzystych pancerniki „Schlesien“ i „Schleswig - Holstein“ z wód amerykańskich, krążownik „Emden“ z Dalekiego Wschodu, oraz żaglowiec szkolny „Deutschland“, który w ciągu 6 miesięcy przebył 14.000 mil morskich.

★

Rozpoczęły kampanię czynną drugi i trzeci kontrtorpedowiec po 1625 ton, „Erich Giese“ i „Max Schulz“, budowa których rozpoczęta była w końcu 1935 roku. Bardzo dokładnie przeprowadzone próby odbiorcze wykazały, iż okręty te posiadają wybitne zalety morskie i bojowe, są bardzo stateczne i odporne na talę. W najbliższym czasie sformowany zostanie 1-y dywizjon składający się z trzech jednostek.

**Japonia.** Po trzyletniej pracy ukończono modernizację pancerników: „Fuso“, „Ise“, „Yamashiro“, „Hyuga“, „Mutsu“ i „Nagato“, pochodzących z okresu 1914 — 1921. Modernizacja tych jednostek polegała na zwiększeniu donośności artylerii głównej przez zwiększenie kąta podniesienia dział, na zamianie kotłów węglowych na ropowe, na wzmocnieniu i usprawnieniu artylerii przeciwlotniczej. Uzyskano szybkość 26 węzłów.



Spuszczenie na wodę angielskiego lotniskowca „Arc-Royal“

# Ś.P. JULIUSZ DRESZER

Stało się ciężkim udziałem Ligi Morskiej i Kolonialnej, że w okresie ostatnich kilkunastu miesięcy, w okresie najlepszego rozwoju naszej Organizacji, z szeregu pionierów idei morskiej i kolonialnej ubywają najlepsi. Staje się to zjawiskiem tak częstym, że aż nieomal dziwnym. Można by wysnuć przesądne przypuszczenie, że każdy ciężki i nowy trud, nowe zdobycze dla zbiorowości polskiej muszą być okupione najistotniejszymi ofiarami, ofiarami życia. Jeden po drugim w ostatnim czasie ubywają najbliżsi towarzysze naszej pracy, zmęczeni nie ciężką chorobą, nie starościami—padają nieomal wprost przy warstacie pracy.

Ostatnią stratą jaką poniosła Liga Morska i Kolonialna jest nagle zachorzenie podczas naszego ostatniego Zjazdu Delegatów w Poznaniu, a w parę dni potem śmierć członka prezydium Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, mec. Juliusza Dreszera. W dziesięć miesięcy po śmierci gen. Gustawa Orlicz - Dreszera opuścił On na zawsze placówkę pracy, którą tak długo dowodził Jego wielki brat. Odszedł jak cały szereg poprzednich działaczy: nagle, nieoczekiwanie.

Wytworzona przez śmierć pustka dotąd zadziwia swoją nagłością, nie pozwala poprostu pogodzić się z faktem, że zaszło coś, czego cofnąć, lub odwrócić się nie da.

Podobnie jak brat Zmarłego, nie miał Juliusz Dreszer w sobie nic z zarodków zbliżającej się śmierci. Pełen planów życiowych, inicjatywy, energii, stawał do pracy, mniemając, że jest to dopiero początek, że dane Mu będzie kończyć wraz z innymi dzieło, tak potężnie rozpoczęte przez naszego zmarłego Prezesa. Stało się inaczej. Znikł nagle, zaledwie w 44-tym roku życia wypełnionego nieprzerwaną służbą dla sprawy. Szlak Jego życia, podobny jest do drogi Jego całego pokolenia.

Walka utajona, lecz zuchwała w tajnej Organizacji Młodzieży Narodowej w szkole rosyjskiej od 14-go roku życia, w rodzinnym mieście Częstochowie, gdzie urodził się i spędził czasy szkolne, dalsza walka już jawna ze szkołą rosyjską o szkołę polską w 1905-ym roku, praca konspiracyjna wśród młodzieży na gruncie szkoły średniej, taka sama praca od roku 1911-go wśród młodzieży akademic-

kiej w Warszawie, kiedy studiował w Wyższej Szkole Handlowej, czynna akcja bojkotowa w stosunku do szkoły rosyjskiej i organizowanie młodzieży w imię ideologii zbrojnej walki o Niepodległość, były ciężkim, trudnym, przerwany tylko wzięciem, przebojem jawnej, orężnej walki i Niepodległość, w której wziął udział od pierwszych strażników Wielkiej Wojny, jako szeregowiec 1-go pułku ułanów 1-ej Brygady Legionów Polskich. Wyszedł

z Legionów jako wachmistrz, by znów wyruszyć w 1918-ym roku na wojnę ukraińską. Przetrwiał wszystkie potrzeby Rzeczypospolitej i przeszedł do rezerwy w 1921-ym roku jako rotmistrz szwoleżerów. Armia nagrodziła Jego cnoty żołnierskie i cnoty dowódcy Krzyżem *Viruti Militari*, Krzyżem *Walecznych*, Państwo obdarzyło Go Krzyżem *Niepodległości* i *Oficerskim Krzyżem Polonia Restituta*. Po ukończeniu wydziału prawnego na Uniwersytecie Warszawskim poświęcił się adwokaturnie. Szybko wybił się na czoło warszawskiej palestry, jako wybitny obrońca kryminalny. Nie odchodzi nigdy od pracy społecznej. W środo-

wisku swoim, wśród adwokaturny, narzucał konieczność pracy społecznej. Był prezesem „Karpia“, otoczony szacunkiem i zaufaniem kolegów. Z życiem Swojego pułku, z korporacją legionową utrzymywał do końca jak najżywszy i serdeczny kontakt. Na przełomie 1930 r. wraz z bratem Swoim Gustawem wszedł w szeregi Ligi Morskiej i Kolonialnej i stał się wkrótce jednym z jej czołowych działaczy. Był w słowie i czynie zwolennikiem dynamicznego programu Ligi Morskiej i Kolonialnej i jej wielkiego rozwoju. Pragnął z Organizacji tej uczynić przedmiot swego najistotniejszego zainteresowania życiowego. Prace te zostały przerwane nieomal u wrót. Żył krótko. Walczył i pracował całe życie. Pracę społeczną uważał za żołnierski obowiązek podczas pokoju. Był typem obywatela - żołnierza, który w orężnej potrzebie Rzeczypospolitej stawał zawsze do apelu, a podczas pokoju tworzył nowe wartości, rozumiejąc, że formy państwowe trzeba wypełnić nową treścią, by wywalczone granice zapelnąć elementem nie tylko siły zbrojnej, ale siły moralnej i gospodarczej. Cześć Jego Pamięci!



# Z RUCHU WYDAWNICZEGO

**Zbigniew Jasiński:** „Morze w poezji polskiej”. Antologia. Wydawn. Głównej Księgarni Wojskowej, 1937 r. Opracowanie graficzne atelier Girs-Barcza. Stron 324.

Utalentowany poeta, autor dwu tomików wierszy „Rejs do Rygi” i „Papierowym okrętem”, sumienny zarazem krytyk, oddał obecnie naszej literaturze marynistycznej wielką bezsprzecznie przysługę. Warto wskazać na rzecz szczególnej wagi: — przy ogromnym, żywiołowym wprost zainteresowaniu się społeczeństwa Gdynią i morzem, znajdzie oto każdy w antologii Jasińskiego potwierdzenie ciekawej prawdy, że właśnie i że bodaj przede wszystkim twórczość poetycka w naszej literaturze marynistycznej jest chyba dotąd największym i najsilniejszym odbłyskiem zwierciadła naszych morskich czasów.

Autor antologii mimo wszelkie zastrzeżenia w przedmowie, że musiał się ograniczyć do szczupłych ram książki, zebrał, a raczej wybrał z twórczości poetyckiej plon doprawdy obfity. Wszakże na plon ów składa się przeszło 150 wierszy pióra z górą 60 autorów, stanowiąc twórczość na ogół najnowsza, najświeższa, — istotny sprawdzian i wyraz budzącego się w Polsce instynktu oraz ducha morskiego.

Ciekawie ułożył też Jasiński swoją antologię. Jest ona pracą na wskroś oryginalną w tej dziedzinie. Można się sprzeczać z autorem o trafność w wyborze wierszy, lub o całkowite pominięcie twórczości marynistycznej z ubiegłych stuleci, za to jednak trzeba z uznaniem podnieść wartość samego pomysłu autora, a mianowicie sposób zebrania przez niego w antologii wierszy w cykle tematyczne, jak np. „Pieśni portu”, „Morze dzieciństwa”, „Sny o dnie morza”, lub „Miłość — i miłość morza” itd. Jest to — jeśli chodzi o wzory dotychczasowych antologii, dość na ogół schematycznych i szablonowo utrzymujących się zasad głównie chronologii w twórczości poetyckiej autorów, — pomysł całkiem nowy na rozwinięciu tematów przez obrazy zagadnień.

Autor, krytyk, zdaje sobie sprawę z możliwych zarzutów czytelnika, toteż tę sprawę podporządkowania poetów pod wymowę tematyki ich wierszy, wyjaśnia w b. ciekawej przedmowie. To słowo wstępne zawiera m. inn. także jego przekonania, np. czym jest

i na czym polega twórczość marynistyczna, jak istotną w poezji odgrywają rolę przede wszystkim elementy żywiołu morskiego, wartość terminologii itd. Czy ów tematyczny zbiór antologiczny jest doskonały, to rzecz raczej dyskusji nad twórczością bardzo różnych i rozmaicie utalentowanych poetów. W każdym razie wiersze ich są tutaj wolne od błędów marynistycznych.

Książka, jako podręczny materiał do recytacji, stanowi bogaty wybór. Użyteczność jej może być zresztą wielostronna, czy to przy zainteresowaniach literackich, czy też publicystycznych. Stuprocentowy walor antologii, to jej sumienność w opracowaniu różnorodnych działów, niezwykle przydatnych, a ze wszech miar interesujących, — jak (poza przedmową) źródłowa rozprawka krytyczna na temat polskiej poezji marynistycznej, jak skrętnie przypisy, lub doskonałe objaśnienia z zakresu słownictwa marynarskiego. Dzieło zawiera przegląd bibliograficzny poetów, objętych antologią, źródła utworów w niej zawartych, oraz skorowidze w krzyżowym ujęciu treści tak, że przejrzystość książki jest po prostu wzorowa. (S. J.)

**Stanisław Zadrozny:** „Na gdyńskim szlaku”. Wyd. M. Arcta w Warszawie, 1937 r. Str. 176.

Z całym uznaniem dla intencji autora, znanego publicysty marynistycznego, powitać trzeba jego książkę: — analitycznie, a pomysłowo opracowany podręcznik z zakresu wiedzy fachowo-morskiej, traktujący obrazowo o obiektach pracy i wykresach działań życiowych naszej marynarki handlowej. Już dawno dawał się odczuć w naszym czytelnictwie brak tego rodzaju lektury, która by w sposób znawczy, a zarazem i zapoznawczy umiała zbliżyć społeczeństwo tak dziś zainteresowane Gdynią, do istotnej treści życia morskiego, do obrazu jego pulsującego w dniu poprzednim, do wszystkich przy tym nurtów organizmu portowego w związkach wspólnych z pracą statków handlowych i służbą marynarskiego resortu.

Życiowy ów obraz marynarki handlowej w reportażowych analizach St. Zadroznyego jest tym cenniejszy, że dobre znawstwo tematu łączy się w jego książce z przejrzystą plastyką i przystępnością formy opisowego reportażu.

Autor, spełniając rolę przewodnika, wiedzie czytelnika przez poszczególne etapy fachowych wiadomości. Poznajemy więc zarys historii najnowszej naszej marynarki handlowej, dzieje przedsiębiorczych wysiłków na polskich liniach żeglugowych. Jesteśmy potem z kolei przy chwilach narodzin statku w stoczni, zwiędzamy jego konstruktywne, techniczne urządzenia, maszyny, kotły, silniki, urządzenia sterowe, kotwiczne itd.

Ale to sprawy odtwórczego raczej na rzecz spojrzenia. Wobec wielu wydawnictw elementarnych byłibyśmy w kłopotcie, gdyby autor tylko na reprodukowaniu takiej wiedzy poprzestał. Jednak, w miarę rozwijania tematyki opisowej w książce, — żywotność statku na morzu w współdziałaniu z pracą ludzi morza, wchodzi w zakres głębszych zagadnień. Autora interesuje strona wychowawcza. Pod kątem tego wychowawczego zasięgu, podejmuje on w następnych rozdziałach swej książki najistotniejsze przejawy twórczego dzieła morskiego. Zwraca więc np. uwagę czytelnika na genealogiczne związki żagli i maszyn, i poświęcając temu tematowi osobne omówienie, wskazuje następnie na ważne wpływolegie, które z duchem czasu zaważyć musiały na charakterystycznych specjalnościach dawnej i dzisiejszej służby marynarzy. Dzisiejszym ludziom morza (poza przedstawieniem ich czynności na statkach, na morzu, czy też w porcie), przeznaczają autor dwa rzeczowe, a serdecznie napisane rozdziały o Szkole Morskiej i jej systemie wychowawczo naukowym pt. „W gnieździe morskich pionierów” i „Uczniowie i ich statki”.

Książka treściwa, mimo przeładowania fachowymi wiadomościami, żywo interesuje. Przyczynia się do tego w dużej mierze styl obrazowy. Autor, opisując poszczególne tematy, pozostawia ponadto czytelnikowi pole do snucia wdzięcznych wniosków. Odnoszą się one przede wszystkim do uznania przedsiębiorczości młodego pokolenia w pracy morskiej i wykazania w tym pokoleniu świetnych walorów twórczych przy obecnym rozwoju Polski na morzu.

Dodać osobno też trzeba, że książka St. Zadroznyego została wydana niezwykle pięknie w opracowaniu graficznym atelier Girs-Barcza i mieni się bogactwem artystycznie wykonanych reprodukcji. (S. J.)

Kwiecień r. b. przyniósł rekordową cyfrę obrotów portu gdyńskiego, a mianowicie ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły 819.455,9 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 795.078,5 ton, na obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem — 3.961,1 ton, a na obroty z zapleczem drogą wodną — 20.406,3 ton. W obrocie zamorskim na przywóz przypada 161.782,5 ton, a na wywóz — 633.296 ton. Jak wynika z tych cyfr wzrost obrotów towarowych portu gdyńskiego w kwietniu r. b. jest bardzo znaczny: w porównaniu z rokiem ubiegłym obroty te wzrosły o 32,3%, w porównaniu z marcem r. b. zwiększyły się o 50.000 ton.

★

W przeciągu mies. kwietnia b. r. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 931 statków o łącznej pojemności 914.063 t. r. n., z czego weszły 462 statki o poj. 456.855 t. r. n., a wyszło 469 statków o pojemności 457.208 t. r. n.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni wyniósł 988,9 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie 68, a średni postój statków 58,6 godz.

★

W przeciągu miesiąca kwietnia r. b. ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 2921 osób, z czego przyjechało 582 osób, a wyjechało 2339 osób. Największy ruch zanotowano między Gdynią a Płd. Ameryka, Anglią, Stanami Zjednoczonymi i Francją.

★

W ciągu kwietnia 1937 r. polskie połowy morskie dały ogółem 962.270 kg ryb wartości 196.428 złotych. W porównaniu z rokiem ubiegłym stanowi to spadek ilościowy o 473 tony, na-

tomiasz wartość połowów wzrosła o 33 tysiące złotych. Charakterystyczne jest przy tym, że wzrosły połowy dalekomorskie, bo z 229.720 kg. wartości 28.914 złotych na 855.310 kg wartości 101.903 złote, a więc blisko czterokrotnie tak pod względem ilości, jak i wartości osiągniętych wyników, zmalały zaś połowy przybrzeżne z 1.205.000 kg. wartości 134.000 złotych na 106.960 kg. wartości 94.525 złotych, a więc pod względem ilości prawie dwunastokrotnie. Świadczy to o przeobrażaniu się naszego rybołówstwa z przybrzeżnego na dalekomorskie.

Należy przy tym nadmienić, że połowy w kwietniu były ograniczone wskutek niedostatecznego zbytu w kraju, jak również braku miejsca w chłodni i zamrażalni rybnej w Gdyni.

Jeżeli chodzi o zbyty ryb, to do wędzarni nadbrzeżnych sprzedano zaledwie 48.190 kg. (w roku ubiegłym 730.000 kg), do Gdańska wywieziono 7.690 kg, do Szwecji wyeksportowano 1.240 kg. lososi, na rynku miejscowym odebrano 905.150 kg, z czego przerobiono w zamrażalni gdyńskiej około 70% ryb, co świadczy

o wielkim znaczeniu tej zamrażalni dla rozwoju rybołówstwa morskiego.

★

Udział gdyńskich aukcyj owocowych w ogólnej obsłudze rynku polskiego w owoce południowe, jak pomarańcze, mandarynki i grejpfruty, w sezonie bieżącym wyniosło około 33%, a około 10%, jeżeli chodzi o cytryny. W sezonie ubiegłym udział aukcyj w pierwszej grupie owoców wyniósł około 25%. Poza tym na przetargach gdyńskich sprzedawane były również inne owoce, jak jabłka kalifornijskie i owoce suszone.

★

Ciągły rozwój miasta Gdyni przyczynia się do wzmocnienia ruchu budowlanego. W pierwszym kwartale r. b. rozpoczęto budowę 55 nowych budynków, których koszt budowy wyniesie ogółem blisko 700.000 złotych. Jednocześnie wykończono w tym okresie 53 budynki, których koszt budowy wyniósł 5 milionów złotych. Mimo to dotychczas około 30.000 ludności w Gdyni musi mieszkać w prowizorycznych barakach.

★

## DO CZYTELNIKÓW „SZKWAŁU”

Miesięcznik „Szkwał” powstał jako pismo, które miało szerzyć wśród młodzieży propagandę spraw jachtingu morskiego i wychowania morskiego w ogóle.

W tym celu zostało przejęte przez Ligę Morską i Kolonialną od Akademickiego Związku Morskiego.

Tymczasem mimo tego zasadniczego przeznaczenia, mimo specjalnego charakteru — pismo to zaczął otrzymywać bezpłatnie prawie wszyscy członkowie popierający, o różnej skali zaintereso-

sowań — w dodatku w olbrzymiej większości nie młodzież.

Uchwalony przez VII Walny Zjazd Delegatów budżet na rok obecny, jak również uchwała Komisji Wydawniczo - Prasowej tego Zjazdu ustaliły, że jedynie „Morze” i „Polska na morzu”, jako pisma o charakterze ogólnym, będą otrzymywane przez członków bezpłatnie.

Pisma natomiast o charakterze specjalnym, jak „Sprawy Morskie i Kolonialne”, — „Szkwał”, „Gazetka Morska” — wydawane będą dla prenumeratorów.

Stosownie przeto do tych uchwał „Szkwał” już od następnego numeru nie będzie przesyłany Członkom LMK bezpłatnie, lecz jedynie tym, którzy opłacą prenumeratę roczną w wysokości 6 zł.

Członkowie popierający, opłacający 50 gr. miesięcznie, będą mogli natomiast otrzymywać bezpłatnie po 1 egz. „Morza” na 2 członków lub po 1 egzemplarz „Polski na morzu” — zależnie od wyboru.

DO DNIA 1 MAJA 1937 R.

ZEBRANO NA

**F.O.M**

W GOTÓWCE  
I PAPIERACH  
WARTOŚCIOWYCH

4.797.360.30  
489.248.25

Na bieżący sezon przewiduje się wykonanie na wybrzeżu następujących robót inwestycyjnych: w Wielkiej Wsi-Hallerowie dalsza rozbudowa portu, a mianowicie: końcowy odcinek mola zachodniego o głębokości około 6 m na długości około 170 mb., budowa betonowych ścian nadwodnych na molo zachodnim i wschodnim.

Na bieżący sezon przewiduje się wykonanie na wybrzeżu następujących robót inwestycyjnych: dalsza rozbudowa portu rybackiego w Wielkiej Wsi, rozbudowa portu w Jastarni, odbudowa wybrzeża w Pucku na długości około 50 m, wykonanie wzmocnień faszynowych na odcinku Karwia — Kuźnica na łącznej długości około 600 mb. W dziale robót leśnych i wydmych projektuje się zalesienie około 600 ha lasu i obsianie trawą około 10 ha wydmy piaszczystych oraz ustawienie płotków faszynowych dla zatrzymania piasków lotnych na przestrzeni

około 5.000 m b. W Gdyni przy Kamiennej Górze przedłużony będzie bulwar betonowy i zostanie unocniony brzeg na długości około 160 m b.

★

Zaledwie jeden procent ogólnych przewozów Polski wewnątrz kraju jest transportowany śródlądowymi drogami wodnymi. Przyczyną tego jest przede wszystkim niedostateczne przystosowanie do potrzeb żeglugi naturalnej sieci dróg wodnych, z drugiej zaś za małą ilość kanałów, niezbędnych, jako połączenie oddzielnych odcinków sieci wodnej w jedną całość. W czteroletnim planie inwestycyjnym przewiduje się też budowę szeregu kanałów, a między innymi kanału Gopło — Warta, który będzie zakończeniem drogi wodnej, łączącej Kanał Bydgoski i Wisłę z Wartą przez Gopło. Dzięki wyzyskaniu jezior budowa 20 km. kanałów stworzy drogę wodną długości 40 km. Prze-

widziana jest dalej przebudowa Kanału Królewskiego na długości 190 km. oraz budowa Kanału Kamiennego z Klesowa do Starzych Koni nad Styrem. Kanały te wraz z dogodną dla żeglugi częścią Prypeci i Styru stworzą 350 km. drogi wodnej, która ułatwi i obniży koszty transportu kamienia wolińskiego. Ponadto przebudowa Kanału Królewskiego umożliwi odwodnienie 350.000 ha zabagnionej ziemi, co już samo przez się jest bardzo znaczącym dorobkiem gospodarki narodowej. Budowa Kanału Roboczego Małkinia — Zegrze i zbiornik na jeziorze Świtiaż koło Włodawy pozwoli na wyzyskanie energii wodnej rzeki Bug dla elektryfikacji kraju. Podobne znaczenie będzie miał kanał Wisła — Bug (Żerań — Zegrze), stanowiący jakby przedłużenie Kanału Roboczego. Ponadto kanał ten umożliwi budowę i rozszerzenie portu przemysłowego w Żeraniu, a także będzie miał pierwszorzędne znaczenie dla odwodnie-

## Pijcie herbatę „SZUMILINA”

Używajcie

perfumy, wody kolońskiej,  
Coctell, Opium — Puder  
witaminowy

„OROSA”

ZAKŁADY  
PRZEMYSŁOWE  
„ETERNIT”  
Spółka Akcyjna

Wyjeżdżając nad morze  
nie zapomnij zabrać z sobą  
KREMU I OLEJKU

„NIVEA”

Dom Przemysłowo - Handlowy  
JÓZEF FETTER SP. AKC.  
GDYNIA

Import towarów kolonialnych,  
owoców surowych i świeżych  
z krajów południowych

„SAMOPOMOC  
INWALIDZKA”

Spółka z o. o.

Generalne przedstawicielstwo sprzedaży  
MAP WOJSKOWEGO INSTYTUTU  
GEOGRAFICZNEGO

### Automat „PIORUN”

ściśle wg. rysunku z bezpiecznikiem to sensacja 1937 r.! Fason belgijski! Typ 8-cio mm. i Strzela do celu spec. metal. kulkami, i automat. wyszuka wyszalone łuski! Huk kolosalny! Idealna obrona przed napadem! Wykonanie luksusowe: lufa pięknie brunirowana, ręczki kryte lśniącym bakelitem! Waga 250 gr., dług. 10 cm. szer. 7 cm. — Cena tylko zł. 8.95. 2 sztuki 13.50. Setka naboji 3.65. Płaci się przy odbiorze. Adres: Przedst. „PERFEKTWATCH”, WARSZAWA 1, ul. MARIANŃSKA 11 - 1. Dz. M 2.

U w a g a: Wystrzegajcie się taniej, lecz bezwartościowej tandety!



**SAM**  
TEPI MOLE,  
PLUSKWI  
i ROBACTWO

Opis książki „DOBROLIN”



nia najbliższych okolic Pragi, co wpłynie na podniesienie jej zdrowotności.

★

W ciągu ostatnich dwóch lat obserwujemy stale polepszenie na rynku frachtowym. Tak np. według indeksu, sporządzonego przez Chamber of Shipping wskaźnik frachtów trampowych dla r. 1935 wynosił w porównaniu z r. 1929, rokiem najlepszej koniunktury, 76.28, dla r. 1936 już 90.70, marzec r. 1937 wykazuje dalszą poważnąwyżkę, bo 132.29.

Nic też dziwnego, że przeżywamy obecnie okres intensywnej rozbudowy floty handlowej na całym świecie. W pierwszym kwartale r. b. tonaż światowej floty handlowej powiększył się ogółem o 479 tysięcy ton. rej. brutto, co stanowi pięciokrotną całkowitą tonaż floty polskiej. Najwięcej bo 178.000 t. r. b. przybyło Anglii, dalej Niemcom— 98.000 t. r. b., Japonii — 84.000

t. r. b., Holandii — 39.000 t. r. b., Stanom Zjednoczonym — 25.000 t. r. b., Danii — 14.000 t. r. b., Norwegii — 7.000 t. r. b., Francji — 2.000 t. r. b., Szwecji — 30 t. r. b. Polska, niestety, w tym czasie nie powiększyła zupełnie tonażu swej floty handlowej.

Należy nadmienić, że rozbudowę światowej floty handlowej hamowała w pewnym stopniu znaczna wyżka cen budowanego tonażu, zwłaszcza stali i żelaza, spowodowana rozbudową zbrojeń poszczególnych krajów.

★

Ostatnio podjęte zostały rokowania między Rządem Polskim a Senatem W. M. Gdańska, mające na celu zrealizowanie deklaracji Senatu, złożonej Rządowi Polskiemu w dniu 19 stycznia r. b., a dotyczącej praw i interesów Polski oraz ludności polskiej w Wolnym Mieście. W dniu 13 kwietnia delegacja polska przedstawiła zasadnicze postula-

ty, odnoszące się do opodatkowania firm w Gdańsku, bankowości, samorządu gospodarczego, spółdzielczości i ubezpieczeń społecznych. Na następnym posiedzeniu w dniu 30 kwietnia wysunięte zostały przez delegację polską postulaty, dotyczące pozostałych tematów, a mianowicie rynku pracy, żeglugi śródlądowej, narodowości i obywatelstwa gdańskiego. Senat Gdański ma zaznajomić się bliżej z tezami delegacji polskiej, po czym podjęte zostaną dalsze rokowania, które prawdopodobnie w pierwszych dniach czerwca r. b. zakończone będą podpisaniem specjalnego protokołu.

Zamiast wieńca na trumnę ś. p. Tadeusza Zubrzyckiego, składają inżynierowie wodni Krakowskiego Wojewódzkiego Wydziału Dróg Wodnych, podległych Zarządowi Kierownictw Budowy — kwotę 67 zł na Fundusz Obrony Morskiej.

## Wzrost eksportu soli

Sól była od najdawniejszych czasów artykułemżywionego handlu lub wymiany pomiędzy poszczególnymi krajami. Wiele ze starożytnych traktów handlowych — to drogi solne, a wiele miejscowości, przy tych traktach położonych, od soli wzięło swoją nazwę.

Pomimo swych olbrzymich bogactw, Polska w międzynarodowym handlu soli nie odgrywała nigdy poważniejszej roli. Złożyło się na to wiele przyczyn. Przede wszystkim jednak — przysłowiowa niechęć szlachty do handlu, potem — specjalne warunki, w których życie Polski kształtowało się w epoce zaborów. W rezultacie — Polska nie weszła w odpowiednim czasie na międzynarodowy rynek soli i musi go dopiero zdobywać. W obecnych czasach autarchii i dumpingu, umów kompensacyjnych i kontyngentów, nie jest to bynajmniej zadanie łatwe. Pomimo to udało nam się ostatnio wejść na rynek szwedzki i belgijski, a już dawniej eksportowaliśmy sól do Czechosłowacji, Holandii, Danii, Jugosławii, i w sól polską zaopatrują się częściowo okręty, zajmujące się połowem ryb.

Z krajów zamorskich — eksportuje Polska sól do Afryki Zachodniej i ma liczne zapytania o sól z Australii, Wysp Filipińskich i Japonii. Na wszystkich tych rynkach sól polska uznana jest za wysokowartościową, rozwojowi jednak eksportu przeszkadza w znacznym stopniu brak własnych linii okrętowych, co podraża przewóz.

Należy się spodziewać, że w miarę rozwoju ideal kolonialnej w Polsce i nawiązaniu trwałych stosunków z krajami zamorskimi i eksport soli będzie się mógł równolegle rozwijać.

POLSKI MONOPOL SOLNY

Posłuchajcie, co poleca **Claudette Colbert** dla osiągnięcia pięknej cery:



CLAUDETTE COLBERT (Paryżanka)

„Mydło toaletowe Lux to najlepszy kosmetyk. Jemu zawdzięczam, że cera moja jest delikatna, czysta i świeża.”

**LUX** MYDŁO TOALETOWE

UŻYWANE PRZEZ 9 NA 10 GWIAZD FILMOWYCH

WYRÓB FIRMY SCHICHT-LEVER S.A. WARSZAWA





**IDZIEMY Z POLSKĄ PRODUKCJĄ  
NA RYNKI ZAGRANICZNE**  
**„Kompania Handlu Zamorskiego”  
PRZODUJE**

Spśród naszych placówek eksportowych, na czoło wysuwa się w obecnej chwili — Kompania Handlu Zamorskiego, która pomimo stale pogarszającej się koniunktury w obrotach międzynarodowych, a zwłaszcza w roku ubiegłym, wywołanej zarówno trudnościami walutowymi, jak i ogólną dążnością każdego państwowego organizmu gospodarczego do samowystarczalności, nie zmniejszyła własnej ekspansji na rynkach zamorskich.

Eksport „K. H. Z.” wyniósł w roku 1936 przeszło 5.000.000 złotych, z czego największą pozycję stanowi eksport metalurgiczny (około 2.000.000 zł). Na drugim zaś miejscu znajdują się chemikalia (około 1.000.000 zł).

Rozwój eksportu chemikalii, tej naszej młodej gałęzi przemysłu wzrósł znacznie w roku 1936, pomimo trudności na rynkach zagranicznych, wywoływanych silną konkurencją znanych i wprowadzonych firm, mających wyrobione marki i drogi.

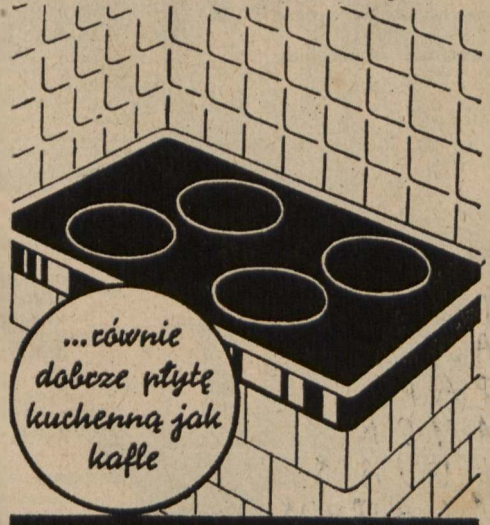
Toteż Kompania Handlu Zamorskiego może w tej dziedzinie eksportu, uważać swą pracę za duży sukces.

Eksport innych eksporterów, dokonywany przy współudziale K. Z. H. spadł w stosunku do roku ubiegłego więcej niż dwukrotnie, i wynosi tylko około 2.000.000 zł.

Z rynków zamorskich, na których K. H. Z. pracowała, pierwsze miejsce zajmuje Ameryka Środkowa i Południowa.

Nie ulega zatem najmniejszej wątpliwości, że przy systematycznej i wytężonej pracy, jaką w dziedzinie eksportu prowadziła K. H. Z., eksport jej w latach następnych wzrastać będzie stale.

**VIM** czyści wszystko



Vim czyści delikatne przedmioty, nie niszczy ich i nie rysując. Bez trudu usuwa wszelki brud.

Cena puszkki 40 gr., paczki 20 gr.

Wyrób firmy SCHICHT-LEVER S.A.

## Biała, bo idealnie czysta!

Dopiero gdy z bielizny usunięty zostanie wszelki brud, będzie ona rzeczywiście biała. Przy gotowaniu bielizny w Radionie wytwarzają się miliony pęcherzyków tlenu, które przenikają tkaninę i usuwają z niej gruntownie brud.

1. Rozpuścić Radion w zimnej wodzie
2. 15 minut gotować
3. Płukać najpierw w gorącej potem w zimnej wodzie.



... i jest lepszy

„NIECH ŻYJA PRZYJACIELE MORZA!  
Nielicznym, którzy rozwiązali szaradę:  
„TAK żyją przyjaciele morza...” — zaapli-  
kowałismy po grubym minusie. Ho, właści-  
wie, jak żyją?... Nakłonił spór dość roz-  
wiązań świetnie zrymowanych — skłasyfi-  
kowaliśmy bardzo dodatnio, tzn. przerna-  
czyliśmy do druku. Dlaczego nie drukuje-  
my? Oczywiście — brak miejsca. A winien  
toniu — „zamierający” kryzys!?

Hezblędnie rozwiązało szaradę 113 osób.  
W rezultacie nagrody otrzymują pp.:

- 1) HUBERT ZOFIA — W-wa, Jerozolim-  
ska 29 — 12.
- 2) Dr RUDNICKI MIKOŁAJ — Ruda Pabia-  
nicka, Aleksandra 38
- 3) SIDOROWICZ ANTONI — Pionki P.W.P.
- 4) MAKOWIECKI STEFAN — Jaktorów p.  
W-wa, Pomorska 8.
- 5) BORYSLAWSKI LUCJAN — Gdynia, Mo-  
ścickich 53 — 9.
- 6) BIAŁY JOZEF — Pińsk, Flotylla Rzecz-  
na.  
Nagrody niebawem wysyłamy przez pocz-  
tę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

ODPOWIEDZI

- 1) Zadania nadesłane chętnie zamieszcza-  
my — o ile są dobre.
- 2) Rysunki winny być wykonane tuszem  
i na białym papierze.
- 3) Miło jest nam i zakomunikować Szan.  
Sympatykom i Czytelnikom działu, że nie-  
zbędna i nieoceniona przy rozwiązywaniu  
zadań jest M. Arcta Nowoczesna Encyklo-  
pedia Ilustrowana

# Rozrywki umysłowe

## ZADANIA

### 11. BIAŁA KRZYŻÓWKA



człowiek tryumf odnosi siłą piętej-szóstej,  
lecz musi go opłacać ciężkich ofiar mnó-  
stewin...)

Te refleksje mi widok nasunął wspaniały,  
gdym widział, jak w najdalej kraje docie-  
rały

stałki... Ani ich cisza ni cykłon nie straszyl...

Wtem myśl mię tknęła: Me z nich jest  
wszystko naszej?

Poczekam, aż raz-cztery ostrza grotów Feba  
climur opony i jasność rozleje się z nieba  
na przestwór wód...

Ach! co za widok upragniony!

Widzę ich wszystko Polskiej szereg nieskoń-  
czony.

Płyną, wlokąc za sobą czarne dynów smugi,  
podpływając raz Andy, raz Dziewiły-drugi...  
Płyną — płyną, że trudno odjąć od nich  
oczy...

Cudny sen miałem — prawda? Wierze, iż  
proroczy.

„John Ly” (L.wów)

### 13. REBUS PROPAGANDOWY

Z podanego na końcu działu rebusu należy  
odczytać sledniowrazowy pewnik.

„Kasta” (Dobrc)

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja  
„Morza” przewiduje 6 wartościowych na-  
gród książkowych. Rozwiązania zadań nale-  
ży nadsyłać do Redakcji „Morza” do dnia  
28.V. b. r. z dopiskiem „Rozrywki umysto-  
we”.

Rzędy poziome: 1) Spółgłoska. 2) Tuz.  
3) Wyrzaz szachowy (wspak). 4) Szal pala-  
czy baszynszu. 5) Człowiek o rudych włosach.  
6) Przywódca związku achajskiego (271 r.  
przed Chr.). 7) Roślina baldaszkowata.  
8) Herb polski. 9) Wódka kaminkówka.  
10) Potas. 11) Zero. 12) Inicjały generała,  
który w roku 1812 odznaczył się pod Smo-  
leńskiem. 13) Oznaczenie cyfry 9 u staro-  
żytnych Greków.

Rzędy pionowe: 1) Ajer. 2) Szlachcic ja-  
poński. 3) Prezent. 4) Wyznawca wiary ka-  
tolińskiej. 5) Imię sultanów tureckich. 6) Ma-  
darz czeski. 7) Sekretarz ociemniałego Szaj-  
nochy.

Edmund Miłowski (Poznań)

### 12. SZARADA — WIZJA

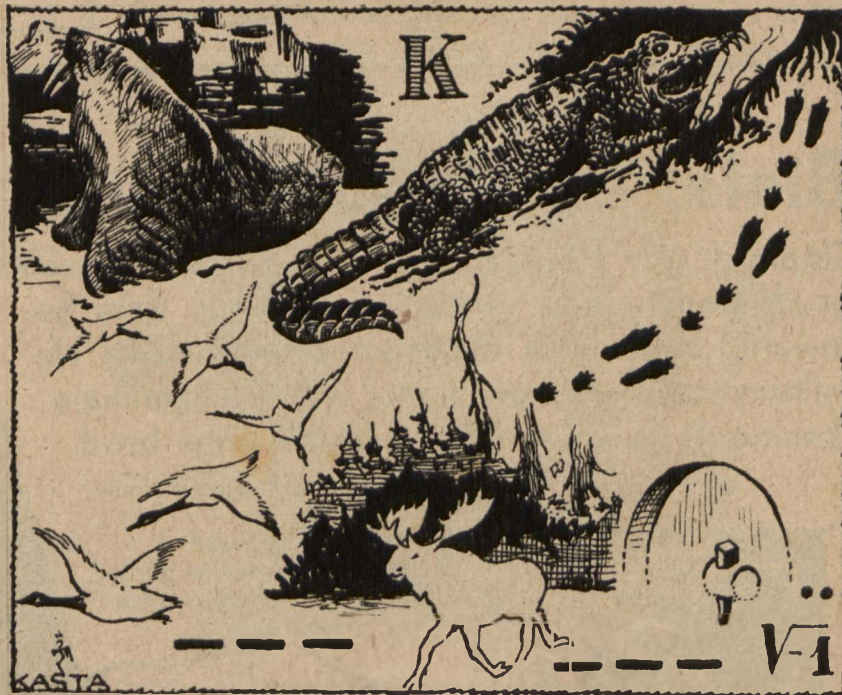
Widziałem oceanów przestwór niezmierny,  
a siedem nim rój stałków parł w wsze świa-  
ta strony,  
że ich nie siedem-dziewięć-sześć oko niczyje.  
Chociaż ocean gniewny sroży się i wyje,  
choć niebo skryte burą trzęcia-czwartą

chmurzysk:  
błeg ich czwór-szósty, pewny, jakby na złość  
burzy...

Srubami ich czwór-drugi zwał wód — prycha  
pianą

z wściekłości, że uragać śmie ktoś oceanom...  
(W tym ósmym-piątym wiecznym, w dzie-  
słatej zaciekłej

walce człowieka z wrogim mu żywiołem  
ciekłym —



## CENY OGŁOSZEŃ

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

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 280-85, Administracji 689-66, P. K. O. Konto Nr. 367  
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

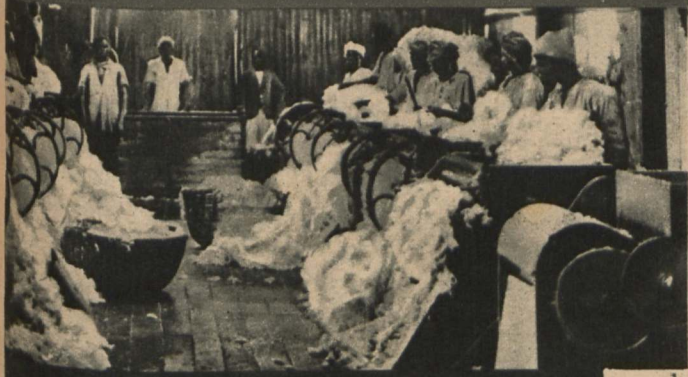
Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem

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

# PRODUKCJA BAWELNY W NIGERII



1



2



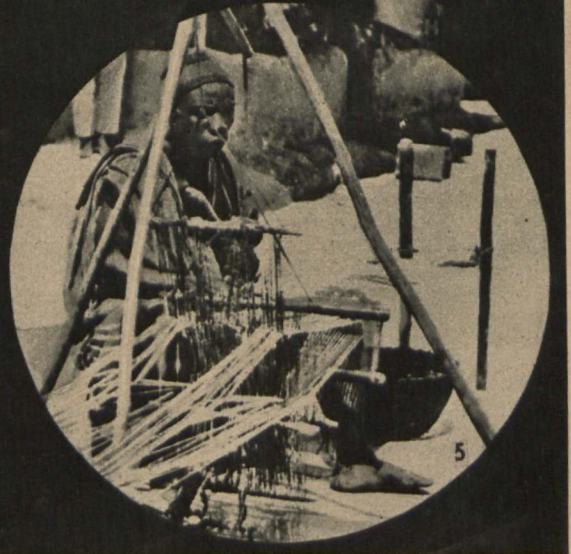
3



4

Produkcja bawełny w Nigerii istnieje już od dawna. Początkowo produkowano tam gatunki bawełny, nadające się tylko dla miejscowego użytku. Produkcja natomiast ulepszonych gatunków eksportowych datuje się od niedawna. Roczny eksport bawełny z Nigerii przekracza obecnie 50.000 bel.

Na naszych zdjęciach:  
1) Oczyszczanie bawełny; 2) Transport bawełny; 3) Jeden z punktów sprzedaży bawełny; 4) Pola bawełny; 5) Tkanie bawełny.



5



M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ  
w Lublinie

2595 793

CZASOPISMA

