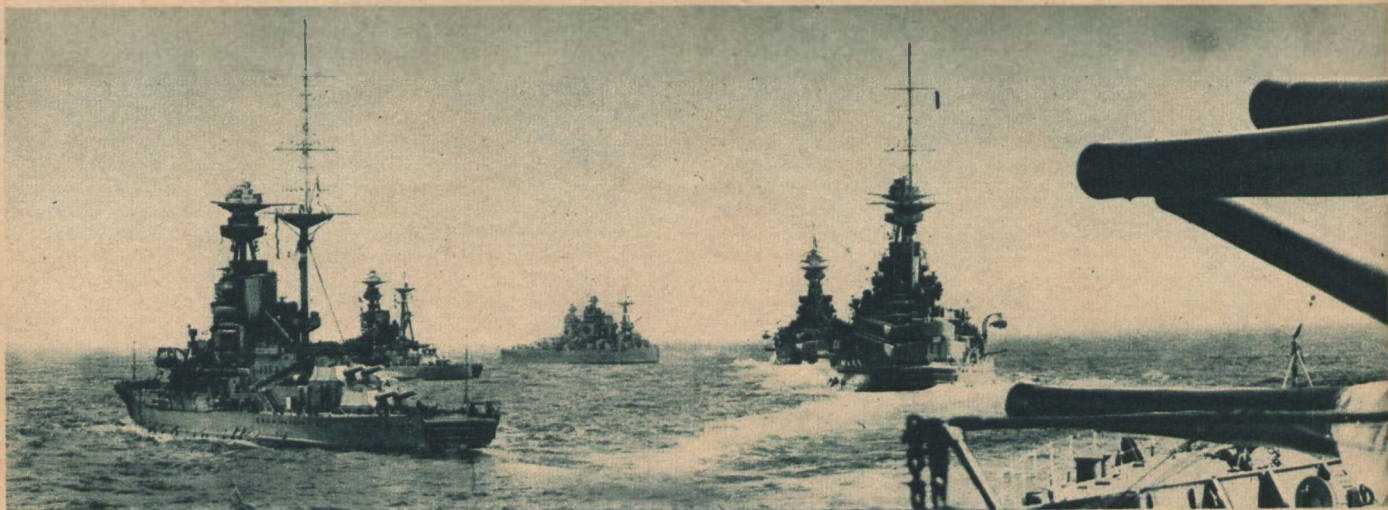


MORZE





Mimo zawieranego z Włochami porozumienia, Anglia zbroi się pośpiesznie. Niedawno na stoczni w Barrow in Furness spuszczone na wodę trzy okręty podwodne, które będą się odznaczać wyjątkową szybkością. Personel brytyjskiej marynarki wojennej nieprzerwanie zajęty jest ćwiczeniami i manewrami, zarówno u wybrzeży Anglii, jak na Morzu Śródziemnym. W ćwiczeniach marynarki bierze udział wielka liczba samolotów, a potężne pancerniki i lotniskowce ćwiczą się w obronie przeciwlotniczej. Współpraca marynarki z lotnictwem i walka tych dwóch rodzajów broni — oto dominujący rys nowoczesnej wojny na morzu.



cm. 2595/1938/5.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr 5

Warszawa, maj 1938 r.

Rok XV

W nowej sytuacji Europy

Przeżyliśmy niedawno okres o dużym historycznym znaczeniu. Przez kilka dni czuliśmy — według wyrażenia Naczelnego Wodza — powiew historii nad Europą. Bieg wypadków był niezmiernie szybki. Dnia 10 marca konflikt austriacko - niemiecki wszedł w stadium decydujące. Tegoż dnia na pograniczu polsko - litewskim padły strzały, które w nastroju podniecenia politycznego Europy w sposób szczególnie jaskrawy uwidoczniły nonsens i niebezpieczeństwo utrzymywania dotychczasowego stanu stosunków na tym pograniczu. W ciągu mniej więcej tygodnia obie te sprawy zostały załatwione. Pokój Europy nie został zaburzony w sposób gwałtowny i nieobliczalny w skutkach. Niemniej została wytworzona nowa sytuacja polityczna, której znaczenie dla całego układu stosunków europejskich jest wybitnie doniosłe. Sytuacja ta zasługuje na nieco szczegółowszą analizę z punktu widzenia jej skutków dla politycznego położenia Polski w tym nowym układzie stosunków i to już po załatwieniu sprawy Anschlusu oraz sprawy ostrego zatargu polsko-litewskiego.

Jak sprawa Anschlusu wygląda z polskiego punktu widzenia?

W czasie konferencji wersalskiej Polska była jednym z nielicznych państw, które nie wypowiedziały się przeciwko Anschlussowi. Przeciwnie, z punktu widzenia polskiego zjednoczenie Austrii z Niemcami mogło być zupełnie uzasadnione. Dodać jednak należy, że stanowisko Polski ówczesne wiązało się ściśle z projektem zupełnie innego rozwiązania sprawy zarówno Gdańska, jak Prus Wschodnich.

Niezależnie jednak od tego historycznego już punktu widzenia Polska nie należy do państw, które by sprawą Anschlusu były w sposób szczególnie ostro zainteresowane. Przeciwnie, z naszego punktu widzenia Anschluss posiada zarówno ujemne, jak i dodatnie strony. Anschluss wzmacnia siłę państwową Niemiec, podnosi dzisiejszą liczbę ludności Rzeszy z około 68 milionów na około 75 milionów, daje Niemcom szczególnie wygodną pozycję geograficzną w środku Europy. Wszystko to są czynniki nie bez poważnego znaczenia.

Równocześnie jednak Anschluss zmienia nieco całość sytuacji Europy, całość układu sił politycz-

nych w bezpośrednim sąsiedztwie Niemiec. Niemcy przed Anslussem były państwem 68 milionowym, posiadającym w bezpośrednim swym sąsiedztwie 9 państw o łącznej liczbie 125 milionów mieszkańców. Niemcy dzisiejsze są państwem 75 milionowym, posiadającym 11 sąsiadów o łącznej liczbie około 190 milionów mieszkańców, przy czym w liczbie nowych sąsiadów znajduje się państwo o tak poważnej sile i energii rozwojowej jak Włochy. Toteż zagadnienie wzrostu sił niemieckich przez Anschluss nie może być rozpatrywane w sposób nadmiernie uproszczony i z pominięciem tego ważnego faktu, że wzrost sił jest w danym wypadku poważnie zrównoważony przez wzrost ewentualnych trudności politycznych.

Niemcy są w Europie dzisiejszej państwem bezsprzecznie najsilniejszym — to prawda. Różnica siły jednak nie jest w tym wypadku bynajmniej tak wielka, by uzasadniała konieczność pojawiającego się tu i ówdzie przekonania, że w wyniku tej różnicy Niemcy będą miały niejako możliwość dyktowania wszelkich warunków innym państwom Europy. Przeciwnie, z rachunku sił wynikają wnioski bynajmniej nie tak proste. Jak już podaliśmy wyżej, matematyczny rachunek sił niemieckich i rachunek sił państw sąsiadujących bezpośrednio z Niemcami wyraża się stosunkiem niemal 3:1 na korzyść zbiorowej siły państw - sąsiadów. Rachunek ten przecież nie uwzględnia jeszcze szeregu tego rodzaju pozycji jak Anglia, czy szereg państw drobniejszych Europy, których wspólnym dążeniem i interesem musi być, by warunki przewagi siły materialnej państwa niemieckiego nie szły tak daleko, by w konsekwencji dały Niemcom stanowisko państwa o charakterze niejako nadrzędnym w stosunku do innych państw Europy.

Rachunek ten, oczywiście, wymaga pewnego zastrzeżenia i uzupełnienia. Punktem zasadniczym jest w nim przekonanie, że imię państwa Europy, poza Niemcami, będą w najogólniejszych przynajmniej i najważniejszych liniach zdolne do prowadzenia polityki solidarnej ochrony swej istotnej samodzielności. Otóż czynnik zamanifestowanego przez Anschluss wzrostu sił państwowych Rzeszy Niemieckiej może tu mieć bardzo istotne znaczenie. Niewątpliwie z faktem tym liczył się Mussolini, kiedy po

Anschlussie podkreślił z dużą stanowczością, że włoska aprobata Anschlussu opierała się o przekonanie, że pięćdziesięciomilionowe w niedługiej przyszłości Włochy spokojnie mogą pogodzić się z faktem bezpośredniego sąsiedztwa z osiemdziesięciomilionowym w przyszłości państwem niemieckim.

Tak więc skutki polityczne Anschlussu nie mogą być mierzone tylko jedną miarą: wzrostu sił militarnych i politycznych Niemiec. Zagadnienie to jest bardziej skomplikowane i bardziej różnorodne niż by to wynikało tylko z tej powierzchownej oceny. Nowa sytuacja Europy jest bardziej różna od poprzedniej, niżby to wynikało tylko z oceny matematycznej sił niemieckich, czy też tylko ze spojrzenia na nową mapę Europy, jednym już kolorem zaznaczającą dwa do niedawna odrębne państwa — Austrię i Niemcy.

Sprawa Austrii — jak wspomnieliśmy na wstępie — zbiegła się w czasie ze sprawą likwidacji dotychczasowego ostrego i zapalnego stanu stosunków polsko - litewskich. Zbieg okoliczności, które spowodowały równoczesność obu spraw, był natury przypadkowej. Nie znaczy to jednak, by nie było również i pewnej politycznej łączności w znaczeniu obu tych spraw z punktu widzenia normalnego, pokojowego rozwoju stosunków europejskich.

Wspomnieliśmy już, że w dzisiejszych warunkach politycznych Europy wzmaga się niejako znaczenie możliwości solidarnego działania wszystkich państw, które są istotnie zainteresowane w tym, by nie wywarzały się w Europie warunki nadrzędności, hegemonii jednych państw w stosunku do drugich.

Z punktu widzenia polskiego sprawą niezmiernie ważną jest wytworzenie warunków odpowiedniego współdziałania państw położonych przede wszystkim w najbliższym naszym sąsiedztwie, czy też w szczególnie ważnych z naszego punktu widzenia częściach Europy. Taką szczególnie dla nas ważną strefą jest przede wszystkim strefa drobniejszych państw bałtyckich. Możliwość zdrowego i naturalnego współdziałania z Polską wszystkich tych państw, a więc Litwy, Łotwy, Estonii i Finlandii — jest sprawą zupełnie zasadniczego znaczenia zarówno dla Polski, jak też dla wszystkich państw tu wymienionych, jak wreszcie dla całej Europy i dla sprawy pokoju europejskiego. Stan dotychczasowy, którego ciemną plamą był opór Litwy przeciwko utrzymywaniu stosunków z Polską, jak też tendencja do prowokowania zatargów litewsko - polskich, był w danych warunkach szczególnie szkodliwy. Stan ten musiał się skończyć, i to musiał się skończyć nie tylko w interesie Polski, lecz przede wszystkim w interesie Litwy. Sztuczna izolacja Litwy od Polski była czynnikiem pewnego utrudnienia polityki polskiej, równocześnie jednak była czynnikiem niezmiernego osłabienia samej Litwy. Pozornie mogło to nas niewiele obchodzić. W istocie byłoby wielkim błędem, gdybyśmy dopuścili do tego, by Litwa — przez prowadzenie polityki sprzecznej z własnymi interesami — wytworzyła tego rodzaju warunki, za które mogłaby w pewnym momencie zapłacić nawet własną egzystencją, lecz równocześnie doprowadzić do zasadniczego i niekorzystnego prze-

kształcenia dzisiejszego stanu sił nad Bałtykiem przez wytworzenie warunków dla niemieckiej czy rosyjskiej ekspansji wzdłuż wybrzeży Bałtyku. W warunkach, kiedy w Europie nie brakuje, jakemy się nieraz przekonali, materiału łatwopalnego, nie mogliśmy patrzeć spokojnie, jak ktoś w naszym sąsiedztwie igra z ogniem, choćby ofiarą pożaru musiała naprzód i nieuchronnie paść chata igrającego.

W tych warunkach wyjaśnienie stanu spraw polsko - litewskich, wyjaśnienie ostre, choć pozbawione cienia niechęci i nieżyczliwości w stosunku do narodu litewskiego, było koniecznością. Z dużym zadowoleniem przyjąć należy, że wyjaśnienie to nastąpiło, chociażby w formach na razie tylko częściowych, bez przelewu krwi i bez wkroczenia wojsk naszych na teren państwa litewskiego.

Momentem zasadniczej wagi jest sprawa roli, jaką w nowej sytuacji Europy może i powinno odegrać Państwo Polskie w całości układu stosunków Europy.

Jedno jest pewne. Europa dzisiejsza musi liczyć się z faktem, że układ stosunków i sił, wytworzony w momencie zawierania pokoju, podpisywania traktatu wersalskiego, uległ ogromnym zmianom. Podstawą pokojowego rozwoju stosunków europejskich nie mogą być już tylko dawne porozumienia, dawne układy, dawne oceny sił i znaczenia poszczególnych państw Europy. Nowa sytuacja polityczna Europy wymaga nowych metod, przede wszystkim zaś opiera się już na poważnie zmienionym układzie sił i znaczenia państw poszczególnych.

Przy ocenie tych nowych sił punktem szczególnie istotnym jest zupełnie inna rola Polski w Europie, niżeli przed laty dwudziestu. Wtedy na Polskę patrzano jeszcze z pewną nieufnością, z tendencją do ogromnego i nieuzasadnionego pomniejszania jej istotnej roli i znaczenia. Dzisiaj sytuacja uległa już poważnej zmianie. Dużego znaczenia czynnikiem — obok uporządkowania szeregu spraw i stosunków wewnętrznych — jest tu sprawa naszego przyrostu naturalnego, liczebności naszych roczników urodzin, wreszcie ogólnej liczby mieszkańców państwa. Trzydziestopięciomilionowa Polska, posiadająca coroczny przyrost ludności około 400.000, mająca przeciętny rocznik urodzin około 900.000, a więc o paręset tysięcy więcej, niżeli Francja czy Anglia, ta Polska dzisiaj nie może już być uważana za państwo małe, państwo o tak zwanym ograniczonym kręgu interesów.

Jedną z najbardziej istotnych i realnych prawd dzisiejszego układu stosunków europejskich musi być pełna świadomość faktu, który zresztą jest niewątpliwie doceniany w sposobie prowadzenia polskiej polityki zagranicznej, że skończył się już niejako terminatorski okres naszej roli w całości życia politycznego Europy. Dzisiaj nie ma już cienia przesady, jeśli mówimy, że w nowej sytuacji Europy jednym z decydujących czynników jest już i będzie coraz bardziej polska siła, polska myśl polityczna, polska inicjatywa. Dzisiaj już nie tylko my potrzebujemy Europy, lecz i Europa potrzebuje nas w stopniu nie mniejszym, niżeli miało to miejsce w roku 1920.

B. S.

Fragment portu
w Kłajpedzie



K Ł A J P E D A

W odległości paru kilometrów od Połagi, w kierunku północnym, tuż niemal nad granicą łotewska leży u ujścia rzeki Świętej mała wioska rybacka. Powoli zmienia ona swe oblicze, przekształcając się w miasteczko przystosowane do celów handlowych. Ma tu z czasem powstać port — „litewska Gdynia“.

Mimo niewątpliwych zdolności gospodarczo-handlowych naszych północnych sąsiadów jest to oczywiście muzyka przyszłości. Wzrost zainteresowań litewskich małą wioską rybacką dowodzi jednak, że Litwini o tej przyszłości myślą stale, oceniając realnie układ stosunków politycznych na terenie tzw. kraju kłajpedzkiego, który od 1923 roku należy do Litwy. Na jesieni bieżącego roku odbędą się w kraju kłajpedzkim wybory do autonomicznego sejmiku. W prasie litewskiej wyrażane są coraz częściej obawy, że — jeśli nie zostanie zmieniona obecnie obowiązująca ordynacja wyborcza, rezultat ich będzie taki, iż w nowoobranym sejmiku nie zasiądzie ani jeden Litwin. Po kilkunastu latach przynależności kraju kłajpedzkiego do Litwy — perspektywa, narzucająca konieczność intensywnego myślenia o przyszłości.

Kraj kłajpedzki posiada dla Litwy pierwszorzędne znaczenie. Obejmuje on terytorium stanowiące $\frac{1}{20}$ część całego obszaru państwa litewskiego. Na terytorium tym znajduje się port kłajpedzki z Kłajpedą, drugim po Kownie pod względem liczby mieszkańców miastem w Litwie. Przez port ten idzie obecnie około 80% całego obrotu handlowego Litwy. Cyfra ta usprawiedliwia całkowicie określenie,

że port kłajpedzki — to płuca Litwy, bez których państwo litewskie nie byłoby w stanie oddychać.

Litwini w ciągu minionych lat kilkunastu nie żałując pieniędzy zrobili wszystko, aby z wegetującego małego portu niemieckiego nad Bałtykiem, uczynić z Kłajpedy port zmodernizowany, zdolny do konkurencji z innymi portami. Zaplecze litewskie okazało się naturalnym rezerwuarem gospodarczym, który sprzyjał tej ewolucji. Rządy litewskie nie umiając w sensie duchowym zbliżyć kraju kłajpedzkiego (tzw. Małej Litwy) z resztą państwa (Wielką Litwą), gospodarczo wiązały konsekwentnie życie portu z życiem całego kraju. O rezultatach tej pracy świadczą cyfry. Gdy jeszcze w 1925 roku przeszło przez port kłajpedzki 748 okrętów o tonażu 438.000, w 1937 roku liczba okrętów wzrosła do 1.414 o tonażu 1.370.000.

Przez ten właśnie port z dorzeczy Niemna i Prypeci, należących dziś do Polski, szło przed wojną naturalnymi drogami wodnymi drzewo. Udział drzewa, idącego wówczas z tych terenów był największy, gdyż wynosił 55%. Nic więc dziwnego, że Polska w pierwszych latach powojennych walczyła o przyznanie jej praw szczególnych w porcie kłajpedzkim. Litwa jednak widząc w polskim zapleczu surowca drzewnego czynnik sprzyjający rozwojowi na terenie kłajpedzkim tendencji ugodowych w stosunku do Polski, w tym samym okresie czasu zmierzła konsekwentnie do zniszczenia kłajpedzkiego przemysłu drzewnego. Toteż do 1930 roku kłajpedzki przemysł drzewny kurczył się stale. Dopiero pod

wpływem konieczności przeprowadzenia walki o samodzielność taryfową portu kłajpedzkiego z niebezpieczeństwami, grożącymi w tej sprawie zarówno od strony Niemiec, jak ewentualnie i od strony Polski, Litwini zdecydowali się na wprowadzenie do portu ładunków masowych. Pomogły im w tym walnie Sowiety. Po siedmiu przeszło latach kłajpedzki przemysł drzewny został zorganizowany, zdobywając sobie pierwszorzędną pozycję, zarówno w porcie kłajpedzkim, jak też w całej litewskiej gospodarce eksportowej. $\frac{1}{3}$ litewskiego przemysłu eksportowego ześrodkowane jest w kraju kłajpedzkim. Lecz mimo zagwarantowania Litwie przez Sowiety dostawy surowca w poważnych rozmiarach sprawa zapewnienia przemysłowi drzewnemu w Kłajpedzie wystarczającej bazy surowcowej jest nadal aktualna.

Fakt ten należy podkreślić w momencie, gdy po obu stronach granicy zaczyna się dyskusja na temat przyszłej gospodarczej współpracy polsko-litewskiej. W dyskusji tej stale na plan pierwszy wysuwa się zagadnienie Kłajpedy. Głosy litewskie, rozważające ewentualnie korzyści gospodarce z normalizacji stosunków polsko-litewskich twierdzą, iż należy spodziewać się ich przede wszystkim z tranzytu drzewa polskiego oraz spławu po Niemnie. Zdaniem tych głosów, wzrósłby wówczas obrót portu kłajpedzkiego oraz wzmógłby się obrót kolei litewskich, gdyż Wileńszczyzna i cały północno-wschodni obszar Polski stanowią dla portu kłajpedzkiego zaplecze naturalne. Tak piszą Litwini.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że „odcinek kłajpedzki“ w rozwoju gospodarczych stosunków polsko-litewskich odegra rolę pierwszorzędną. Lecz czy zainteresowanie portem kłajpedzkim ze strony

Polski ograniczy się do sprawy tranzytu surowca polskiego, czy też pójdzie w innym kierunku — to dopiero przyszłość pokaże. Odpowiedź na to pytanie będzie mogła dać sobie Polska dopiero po dokonaniu gruntownej analizy stosunków, panujących w Kłajpedzie, między innymi po zapoznaniu się z zupełnie specyficznym zainteresowaniem, jakie portowi kłajpedzkiemu okazywały i okazują Sowiety.

W grudniu 1935 roku zawiązał do portu kłajpedzkiego polski statek handlowy „Pionier I“. Był to pierwszy statek polski, który w okresie przynależności Kłajpedy do Litwy został w tym porcie normalnie przyjęty. Zainteresowanie małym statkiem o pojemności 546 trb., który zawiązał pod polską banderą, aby zabrać drzewo do Dunkierki, było bardzo duże. Zjawienie się „Pioniera“ zwróciło już wówczas uwagę litewskich sfer portowych na kwestię zorganizowania regularnej żeglugi pomiędzy portem kłajpedzkim i Gdynią. Zagadnienie to napewno rozważane jest obecnie przez litewskie sfery portowe. Proces normalizacji stosunków polsko-litewskich odbywać się więc będzie nie tylko drogami lądowymi, rzeczynymi, lecz również — drogą morską. Do paru stałych linii komunikacyjnych, które łączą port kłajpedzki z portami innych państw przybędzie linia Kłajpeda — Gdynia.

Litwini zawsze ze szczerym uznaniem mówili i pisali o Gdyni. Gdy wyrażali chęć zwiedzenia Polski, zawsze podkreślali swe szczególne zainteresowanie naszym portem. Mówili tak oczywiście zwłaszcza ci, którzy pragnąc przestawić mentalność litewską z lądowej na morską marzyli i zapewne marzą dziś nawet o tym, aby stolicę państwa litewskiego przenieść z Kowna do Kłajpedy. T. K.



Widok Kowna



PORT RYBACKI W WIELKIEJ WSI

O porcie rybackim w Wielkiej Wsi mówiło się sporo jeszcze przed podpisaniem w dniu 28. XII. 1935 roku umowy o jego budowę z Konsorcjum Francusko-Polskim dla Budowy Portu w Gdyni. Po rozpoczęciu budowy spotykało się częstsze o nim wzmianki nie tylko na łamach prasy morskiej, lecz i we wszystkich naszych pismach, dla których sprawa rozwoju Polski na morzu nie mogła być obca.

Zainteresowanie portem w Wielkiej Wsi dotyczyło w pierwszym rzędzie roli i zadań, do jakich go tworzone, następnie zaś technicznego rozwiązania oraz przebiegu jego budowy. Pomimo, że ze względu na warunki sytuacyjne przeprowadzenie tej inwestycji było dość trudne, pomyślne zakończenie wodnych konstrukcyj portu, wykonanych w ramach wspomnianego wyżej Konsorcjum kosztem około 3.200.000 zł przez znaną ze swej fachowości i wysoce cenioną firmę duńską „Højgaard i Schultz“ z Kopenhagi, nastąpiło zgodnie z planem budowy w ciągu niespełna dwóch lat. Udział Duńczyków w budowie portu w Wielkiej Wsi jest też nowym dowodem naszej bliskiej współpracy morskiej ze Skandynawami.

Po dokonaniu odbioru i uroczystym oddaniu do użytku obszernego basenu portowego, o 14 ha powierzchni wodnej, port w Wielkiej Wsi wchodzi obecnie w następną, tym razem lądową fazę swego rozwoju. Ponieważ faza ta wymaga nie mniej ważnych i daleko idących rozstrzygnięć, cele i racja bytu portu wysuwają się znów na czoło wszystkich, związanych z nim spraw.

Pozwolę sobie przytoczyć tutaj usłyszana niedawno opinię, że twórcy portu w Wielkiej Wsi, ograniczając się tylko do spraw rybackich, zbyt skromnie wyobrażali sobie rolę, jaką port ten w naszym życiu gospodarczym odegra. Wydaje mi się,

że stwierdzenie, czy tak istotnie było i co mogło spowodować powstanie tego rodzaju mniemania, jest rzeczą w danym wypadku nie tylko ciekawą, lecz bardzo istotną, której wyjaśnieniem warto i należy się zająć.

Pierwszym i głównym celem budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi było podniesienie stanu naszego rybołówstwa, a ściślej biorąc, poprawa położenia naszego rybactwa morskiego i jego bytu.

Wielka Wieś jest osadą, położoną niemal w środku 55-kilometrowego pasa polskiego wybrzeża, przyległego do wód otwartego morza. W pasie tym, na całej jego przestrzeni, zamieszkałej przez blisko 40 proc. całej naszej ludności rybackiej, nie było ani jednej przystani, która pozwoliłaby rybakom zaopatrzyć się w statki motorowe i prowadzić połowy na pobliskich żyznych terenach zachodniego Bałtyku i wód przyległych. W przeciwieństwie do tego stanu rzeczy, rybacy z Gdyni, Helu i Jastarni, rozporządzali coraz to silniejszymi kutrami i uprawiali połowy przy pomocy nowoczesnych, wysoce wydajnych metod i narzędzi, nawet na dalekich dla nich wodach.

Masowe wyłowy spowodowały z kolei spadek cen na ryby, wykraczający daleko poza granice, niezbędne dla osiągnięcia przez przybrzeżnego rybaka chociażby minimum egzystencji. Taki obrót sprawy był dla rybaków znad pełnego morza dotkliwym ciosem, przed skutkami którego mogła ich uchronić tylko niezwłoczna budowa portu, dającego im wyrównanie z warunkami pracy innych miejscowości wybrzeża.

Realizacja portu Wielkiej Wsi, wpływająca z socjologiczno-ekonomicznych dysproporcji rybackiego życia, oparła się zatem o odwieczne dążenie przywrócenia zachwianej równowagi; rybackie po-

Port rybacki w Wielkiej Wsi w lipcu 1936 r.



dłoże tej tendencji sprawiło, że znalazła ona swój wyraz w pracach Morskiego Instytutu Rybackiego, jako bezosobowego inicjatora budowy wielkowiejskiego portu. Planując budowę tego portu pod kątem widzenia rybackich głównie potrzeb, jego twórcy nie przeoczyli faktu, że stanie się on również przedłużeniem dotychczasowych szlaków naszej żeglugi przybrzeżnej oraz oparciem dla statków z całego wybrzeża, tak rybackich, jak komunikacyjnych i sportowych.

Podjęte na zlecenie Morskiego Instytutu Rybackiego studia nad budową portu nad otwartym morzem sięgają swym początkiem okresu 1928 — 29. W owym czasie, przed 10-ciu prawie laty, nie łatwo było jeszcze orzec, kiedy i w jakich okolicznościach budowa ta nastąpi. Dlatego też, trudno było już wtedy przewidzieć, że zakończenie portu w Wielkiej Wsi zbiegnie się z faktem zamknięcia dla rybołówstwa okręgu helskiego, i że port ten, jako schronisko dla wysiedleńców z Helu, tym większego nabierze znaczenia. Poza tym, nie tylko wówczas, ale i dzisiaj, nie można konkretnie traktować takich np. pomysłów, jak uruchomienie w oparciu o Wielką Wieś połączenia promowego ze Szwecją, albo brać poważnie pod uwagę wysuwanego tu i ówdzie hasła — „rozładowania“ Gdyni, mocą którego przemysł i handel rybny, a zwłaszcza złotonośny lecz „cuchnący“ ponoć przemysł i handel śledziowy, musiałyby być nie zwlekając z portu gdyńskiego rugowane i osadzone w Wielkiej Wsi.

Poglądy tego rodzaju i koncepcje są oczywiście nie tylko bezzasadne, ale nawet szkodliwe. Przemysł i handel rybny, a importowy i tranzytowy obrót śledziami w szczególności, idą tylko szlakami, dającymi dogodnie dla ich rozwoju warunki. Wymagają one nie tylko kosztownych inwestycji w postaci magazynów, chłodni, warsztatów, środków transportowych itp., ale i szerokich rynków



Kutry rybackie w porcie

zbytu, które osiąga się tylko przez duże środowiska portowe, rozporządzające łatwymi kontaktami, wysoką techniką i sprawną kupiecką obsługą. Brak tych warunków jest wodą na młyn konkurencji, która w zakresie akwizycji portowych jest dziś, jak wiadomo, niezwykle silna.

Jeśli chodzi o port w Wielkiej Wsi, to posiada on, jak widzieliśmy, swoje własne i dość liczne za-

dania. Jako baza intensywnego rybołówstwa i przystań bliskiej żeglugi, port ten winien stać się rychło znacznym ośrodkiem przemysłu rybackiego oraz przemysłów pomocniczych, idących z rybołówstwem i żeglugą w parze. W związku z tym wypada nadmienić, że dalsze możliwości rozwojowe tego portu są w pełni zabezpieczone. W miarę potrzeby port w Wielkiej Wsi da się w każdej chwili rozszerzyć, najpierw przez dobudowę awanportu następnie zaś przez możliwość tworzenia basenów, przerzuconych na wewnętrzną stronę mierzei helskiej, do zatoki puckiej.

Widać z tego, że wbrew przytoczonemu na wstępie mniemaniu wybór Wielkiej Wsi pod budowę portu nad pełnym morzem był dostatecznie dalekowzroczny. Mniejsza o to, czy trafność tego wyboru była w stu procentach wyrozumowana, czy też częściowo nawet wyczuła; poza świadomością, że rozumienie spraw morskich nie jest nam obce, daje ona możliwość rozwijania do bardzo szerokich granic, tak samych urządzeń portowych, jak i rozbudowy związanych z tym przemysłów, mieszkalnictwa, obsługi osiedla, ruchu turystycznego itp.

Fakt zaś, że tak szeroko ujęta impreza wykwitła na gruncie potrzeb rybackich, dowodzi raz jeszcze, że rybactwo morskie zasłużyło się szczerze mianem — kolebki potęg morskich świata.

TADEUSZ DZIESZKO

Poniżej zamieszczamy w tłumaczeniu polskim pismo J. E. Ministra Peter Schou, Pośła Nadzwyczajnego Danii, nadesłane do naszej redakcji.

„Otrzymawszy łaskawe zaproszenie redakcji „Morza” do wypowiedzenia się w sprawie nowego portu rybackiego w Wielkiej Wsi, chętnie korzystam z okazji, aby wyrazić swoje najlepsze życzenia pomyślności dla tego nowego wielkiego dzieła, jakiego Rzeczpospolita tutaj dokonała.

My, Duńczycy, zawsze z radością i zadowoleniem śledzimy rozwój Polski, jako narodu morskiego, wiedząc, że powstają przez to coraz bliższe więzy między narodami polskim i duńskim.

Witamy nowy port w Wielkiej Wsi jako jeszcze jedną rękojmię przyjaznej polsko-duńskiej współpracy.

(—) P. Schou



I Anledning af Indvielsen af den nye Fiskerihavn i Wielka Wies benytter jeg mig gerne af den venlige Opfordring fra Redaktionen af "Morze" til at udtale mine bedste Lykønskninger til det nye Storværk som den polske Republik hermed har gennemført. For os Danske er det altid en Glæde og Tilfredsstillelse at se Polen udfolde sig som søfarende Nation, og dermed skabe stadig mere intime Bånd mellem det polske og det danske Folk. Vi hilser den nye Havn i Wielka Wies som et fornyet Paat paa venskabeligt polsk-dansk Samarbejde.



Obecny widok portu w Wielkiej Wsi



O konsekwencję w zamiarach morskich

Potężną masą swoich morskich obrotów towarowych Polska ciąży wydatnie na rynku frachtowym, przede wszystkim bałtyckim, stwarzając dodatkowe w porównaniu z czasami przedwojennymi zapotrzebowanie na tonaż. Z tego punktu widzenia

można mówić o nacisku, wywieranym przez Polskę na rynku frachtowym. W tym jednak występowaniu w charakterze strony stwarzającej popyt na tonaż przebija cecha bierności w stosunku do kształtowania się frachtów.

Jeżeli natomiast chodzi o aktywną w tym względzie rolę, to sprowadza się ona do bardzo ograniczonych ram. Ten stan rzeczy jest następstwem systemu przeprowadzanych transakcji towarowych. Przeważająca ich większość opiera się bowiem o klauzule, oddające zagranicy możliwość dysponowania ładunkiem. W rezultacie więc aktywny czynnik, jakim jest frachtowanie tonażu, działa poza nami. Operacje tonażowe odbywają się „po tamtej stronie“.

Na naszą niekorzyść w tym względzie wpływa decydująco stan rzeczy na odcinku morskiego ruchu eksportowego, który stoi do importu w stosunku, jak 4 do 1. Najpoważniejszy bowiem ładunek wywozowy, jakim jest węgiel (70 proc. całości morskiego wywozu), opiera się o kontrakty f. o. b. *) Klauzula c. i. f. należy w węglu do sporadycznych wypadków i ma jedynie zastosowanie do dostaw na odległe rynki. Toteż w ogólnej skali — pozytywne osiągnięcia nasze w zakresie zmiany utartych zwyczajów handlowych na poszczególnych odcinkach ruchu importowego, nie mogą wpłynąć na radykalniejszą zmianę ogólnej sytuacji w tym względzie. Pewną „rehabilitację“ dla naszego masowego eksportu stanowią kontrakty c. i. f. na drzewo. W oparciu o tę zasadę sprzedaje zarówno „Paged“, jak też i eksporterzy prywatni. Klauzulą f. o. b. objęte są jedynie ładunki, idące do Niemiec na podstawie umów clearingowych, oraz w niektórych wypadkach bazują się na niej transporty do Afryki Południowej.

Kontrakt oparty o klauzulę c. i. f. oddaje w ręce sprzedawcy możliwość dysponowania ładunkiem aż do portu przeznaczenia. Frachtowanie tonażu leży w jego ręku. Poza obowiązkiem opłacenia kosztów przeładunku oraz premii asekuracyjnej, do eksportera należy opłacenie frachtu. W zasadzie winno być ono uskutecznione przezeń bezpośrednio na ręce kapitana z chwilą dostarczenia towaru do portu

*) Klauzula C. i. f. = koszt (cost), ubezpieczenie (insurance), fracht (freight) oznacza, że sprzedawca bierze na swój rachunek wszystkie koszty, związane z dostawą do portu przeznaczenia. Klauzula F. o. b. = — wolny (free) do (on) burty (board) oznacza, że sprzedawca zobowiązuje się dostarczyć towar tylko na statek, dalszymi zaś jego losami, a więc wyborem statku i transportem zajmuje się nabywca.

wyładowania, nabywca natomiast powinien uiścić ogólną sumę faktury, w której mieszczą się m. in. właśnie koszty kontrahenta, dotyczące frachtu.

Praktyka jednakże wytworzyła odmienną, dogodniejszą dla eksportera formę manipulacyjną. Założenie, że nabywcy, zadowolonemu o miejscowe sfery finansowe, łatwiej jest opłacić cenę przewozu, pociągnęło za sobą utarcie się zwyczajów wyreeczania w tym względzie sprzedawcy przez nabywcę, który opłaca wysokość faktury odpowiednio zmniejszoną o sumę wyłożonego frachtu. Obniżenie wysokości faktury uskuteczniane jest już albo z góry przez sprzedawcę, albo też dokonuje tego niezależnie od sprzedawcy sam importer, rozrachowując się z nim z kolei.

Wykładanie przez nabywcę zapłaty za fracht można uważać do pewnego stopnia za przeciwwagę poważnej wygody, jaka wypływa dlań z umowy c. i. f. Przy tym bowiem systemie transakcji importer ma możliwość oparcia swej kalkulacji co do kosztów własnych na określonych i pewnych podstawach. Jest on uwolniony od konieczności śledzenia za fluktuacjami w dziedzinie frachtów i stawek asekuracyjnych, od badania wysokości kosztów przeładunku w porcie wyjścia towaru, oraz od trudu zdobywania tonażu, która to kwestia — jak wykazała nam ostatnia koniunktura — może stać się niezwykle trudna do rozwiązania. Troska o towar rozpoczyna się dlań dopiero od momentu dostarczenia go do portu przeznaczenia.

Jednakże pomimo tych wszystkich atutów, które transakcje c. i. f. dają kontrahentowi rynku odbiorczego, nie łatwą rzeczą jest uzyskanie przez eksportera bazy c. i. f. Istota trudności tkwi w tym, że o posunięcia importera ząębają się ściśle interesy ogólnie gospodarcze i żeglugowe.

Korzyści bowiem, które czerpie kraj importowy, sprowadzając towary na podstawie umowy f. o. b., a które pragnie uzyskać dla siebie kraj eksportowy przez wywalczenie klauzuli c. i. f., są w ogólnym wyniku zbyt doniosłe, by względy prywatno - gospodarcze mogły je łatwo przekreślić. Osiągnięcie pozytywnych rezultatów na drodze do zmiany metod sprzedaży uwarunkowane jest zatem albo wykorzystaniem dogodnej do tego sytuacji ogólnogospodarczej, albo specjalnie mocną własną pozycją, dającą możliwość stawiania żądań, albo też stosowaniem à la longue odpowiednich pociągnięć, okrażających partnera z cierpliwym odczekaniem ich konsekwentnego wyniku.

Skuteczna walka o bazę c. i. f., którą w swoim czasie przeprowadziła Rosja przy eksporcie drzewa na rynek angielski i niemiecki, oraz kolejna reakcja krajów odbiorczych w kierunku przywrócenia status quo — należy do faktów charakterystycznych w tym względzie. Sprawa dla Rosji była o tyle ułatwiona, że importerzy byli sami ściśle zainteresowani w przechodzeniu na zasadę c. i. f., ponieważ Rosjanie wynajmując tanio obcy tonaż, uskuteczniłi przewozy po bardzo niskich frachtach. Dobra koniunktura, dająca pełne zatrudnienie trampowemu tonażowi państw odbiorczych, nie stwarzała prze-

szkód ze strony świata armatorskiego. Przyszedł jednak kryzys i z nim brak zatrudnienia dla własnych statków. Koniecznością stawała się reforma sytuacji na odcinku drzewnym. Pomimo wysiłków Anglii nie udało się jednak wydrzeć raz oddanej w rosyjskie ręce dyspozycji ładunków drzewnych. W rezultacie musiała ona pójść po linii zagwarantowania sobie na drodze traktatowej udziału własnego tonażu w ogólnej liczbie dokonywanych przez Rosję czarterach. Kontrakcja Niemiec zakończyła się radykalniejszym rezultatem. Presja trampowych armatorów niemieckich, wywarta na importerach drzewnych, doprowadziła do poważnego wyeliminowania klauzuli c. i f. i powrotu do klauzuli f. o. b.

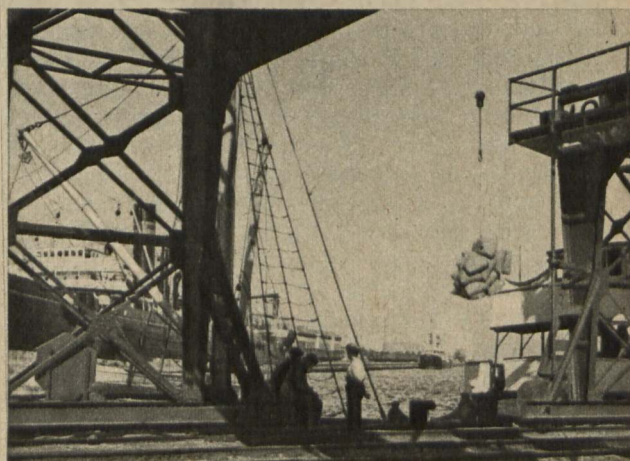
Polska rzeczywistość eksportowa wymaga, podobnie, jak w wypadku rosyjskim, podjęcia wyjątkowych wysiłków w kierunku jej zmiany. Przejście na bazę c. i f. przede wszystkim w węglu ma cechy narzucającej się konieczności. Od stanu rzeczy bowiem na tym odcinku uzależnia się w decydującej mierze zarówno rozwój naszej floty trampowej, jak też i wzmocnienie własnej organizacji maklerskiej. Chcąc realizować ambicje na obu tych odcinkach, trzeba — zrozumiałym potrzebę przeobrażenia dotychczasowych metod naszego eksportu morskiego — nastawić się w tym kierunku i wywalczyć konsekwentnie krok po kroku klauzulę c. i f. tak, jak wywalczyło się klauzulę f. o. b. w imporcie najważniejszego artykułu wwozowego, jakim jest złom.

Sprawa jednak nie jest łatwa. Węglowi importerzy skandynawscy bez walki nie wypuszczają dyspozycji frachtowej ze swych rąk. Jest to jasne i proste, są oni bowiem od dawna związani bardzo ścisłą współpracą i uzależnieni od miejscowych firm armatorskich i maklerskich, stojących na bardzo wysokim poziomie organizacyjnym i dających pewność jak najbardziej solidnego i korzystnego załatwienia powierzonych im spraw. Znajdowanie się w centrum bardzo rozwiniętego rynku frachtowego, doskonała znajomość przez maklerów stosunków i sytuacji na Bałtyku i w blisko położonych rynkach dostawy, własny tonaż pod ręką — wszystkie te względy pozwalają importerom skandynawskim bez specjalnych obaw na przejmowanie ryzyka i uskutecznianie transakcji zakupu na klauzuli f. o. b. umniejszając w poważnej mierze kwestię wygody, płynącej z oparcia umów na bazie c. i f. Poza tym z problemem pozostawiania przy klauzuli f. o. b. wiąże się nader istotny dla lojalnej natury Skandynawa względ: dostarczenie pracy własnemu tonażowi i wzmocnienie podstaw gospodarki narodowej.

Z drugiej strony — z tych samych względów narodowo - gospodarczych — my zasadniczo z klauzuli c. i f. rezygnować nie możemy. Już w samej zatem istocie sprawy tkwi moment walki i bezwzględniego ścierania się. Rozwiązanie tego drastycznego zagadnienia ułatwić może umiarkowanie w programie naszych żądań i poprzestanie w przyszłości na pewnym procencie zdobytych umów c. i f. owych. W każdym razie obecny stan rzeczy jest dla nas nie do przyjęcia. Przy umowach f. o. b. czarterowaniem tonażu, będącego własnością firm eksportowych zadowolnić się nie możemy, a tam gdzie są umowy c. i f. (rynk dalsze) i tak statki nasze ze względu na rozmiary i typ nie mogą być zatrudnione.

Wydaje się, że — ponieważ dla eksporterów węglowych klauzula f. o. b. jest wygodniejsza, nie nakładając na nich dodatkowych kłopotów transportowych i uwalniając ich od przejmowania ryzyka — akcja pionierska w kierunku zmiany utartych zwyczajów będzie trudna do podjęcia i już w żadnym razie cech entuzjazmu posiadać nie będzie. Toteż wywarcie pewnego nacisku na sfery przemysłowo-kupieckie będzie, zdaje się, z czasem konieczne, jak konieczne będzie również zwrócenie uwagi na racjonalne ułożenie się stosunków w dziedzinie naszej młodej maklerki. Bez równoległego zapewnienia „strawy“ maklerskiej przez centralizowanie w naszych rękach dyspozycji frachtowej, ilościowy wzrost organizacji maklerskich przy dzisiejszym układzie warunków i bardzo ograniczonych możliwościach działania, odbyć się może jedynie kosztem już istniejących maklerek. Inwazja nowych firm maklerskich pociąga za sobą ogólną pauperyzację w tej branży, obniżenie się poziomu organizacyjnego, zwięźlenie się zakresu działania i osłabienie instrumentu pracy, oraz odsunięcie istotnego momentu preradzania się ośrodków maklerskich w przedsiębiorstwa armatorskie. Nadmiar kłód pod nogami osłabić może w rezultacie końcowym najbardziej nawet wyostrożoną energię. W istocie — położenie samodzielnych firm maklerskich nie jest łatwe. O moment bowiem wzajemnej konkurencji ząbą się w nieproporcjonalnie dużym stopniu ograniczenie potencjalnych możliwości maklerskich przez konkerny przemysłowo - eksportowe. Posiadane przez nie wydziały maklerskie, bądź też ekspozytury, zagarniają dla siebie pracę, która jest w zasadzie osiłą specjalnych, temu poświęconych organizacji maklerskich. Do wytworzonego pomieszczenia kompetencji mogłoby się odnosić dowcipne powiedzenie Uptona Sinclaira, by bank nie gotował zupy, a restauracja nie udzielała kredytu. Przy dzisiejszym stanie rzeczy wywalczenie nawet klauzuli c. i f. w eksporcie węgla nie da żadnych atutów rozwojowych firmom czysto maklerskim, których to działalność stanowi właśnie o istocie ducha maklerskiego. Tylko przez przedsiębiorczość i nerw kupiecki samodzielnych maklerów możliwe było osiągnięcie obecnego poziomu organizacji maklerskiej w portach świata, bez której żegluga międzynarodowa nie doszłaby do obecnego jej stanu.

H. BUXELL



Gdynia — Nabrże Roterdańskie



Zbiór orzechów kokosowych

MALAJE BRYTYJSKIE

(Od specjalnego korespondenta „Morza“)

Singapore, któremu poświęciliśmy ostatnio specjalny artykuł i na które, w związku z konfliktem na Dalekim Wschodzie, zwrócone są obecnie oczy całego świata, jest stolicą terytoriów angielskich na Półwyspie Malajskim, zwanych powszechnie (a także oficjalnie) „Malaje Brytyjskie“. Jest to organizm niezwykle skomplikowany i złożony z części, różniących się między sobą w wysokim stopniu, zarówno co do swej historii jak i stosunku prawnego do Korony Brytyjskiej. Terytoria te, stanowiące jedność geograficzną i etnograficzną, przyłączone zostały do Imperium w różnych okresach czasu i w rozmaitych formach, stąd też ich skomplikowana struktura prawno-administracyjna, o której wspomnieliśmy przed chwilą.

Zasadniczo „Malaje Brytyjskie“ składają się z dwojakich terytoriów: kolonii w ścisłym tego słowa znaczeniu, do których zaliczyć można spośród nich jedynie tzw. „Posiadłości Cieśnin“ (Straits Settlements), oraz państwek malajskich, pozostających pod protektorem (właściwie, mówiąc stylem urzędowym, pod „opieką“) W. Brytanii. „Posiadłości Cieśnin“ są stosunkowo drobne. Obejmują one samą wyspę Singapore, wyspę Penang oraz miasto portowe Malakka. Jak widać z mapy, owe trzy „Posiadłości Cieśnin“ są oddalone od siebie o setki kilometrów i porozdzielane przez różne państwka Protektoratu. O takim właśnie, dość dziwnym na pierwszy rzut oka, stanie rzeczy zadecydowały okoliczności, w jakich terytoria te zostały przyłączone do Korony.

Państwka malajskie, pozostające pod protektorem W. Brytanii, podzielić musimy znowu na dwie

części: sfederowane i niesfederowane. Pierwsze, a jest ich cztery: Perak, Selangor, Pahang i Negri Sembilan, należą do Brytyjskiej Federacji Malajskiej dłużej, niż drugie, a mianowicie od konwencji z r. 1896. Liczą one 27.623 mil kw. powierzchni i około 1 miliona 650 tysięcy ludności. Drugie, niesfederowane, wchodzą w skład Malai Brytyjskich dopiero od 10 marca 1909 roku, kiedy to podpisana została odnośna konwencja ze Siamem. Należą do nich państwka: Johore, Kelantan, Trengganu, Kedah i Perlis. Liczą one łącznie 23.355 mil kw. powierzchni i około 1 miliona 700 tysięcy mieszkańców.

Oczywiście, owe różnice prawne, zachodzące między poszczególnymi terytoriami Malai Brytyjskich, są natury raczej formalnej i uzewnętrzniają się przeważnie w niejednakowej organizacji lokalnych władz brytyjskich i w różnym stosunku władców poszczególnych państwek do Wysokiego Komisarza brytyjskiego. Są jednak także niektóre różnice poważniejsze, jak np. w prawodawstwie celnym. Singapore jest więc wolnym portem, cło opłaca się tu tylko od alkoholi, tytoniu, opium i nafty. Nie inaczej jest w Malacce i Penangu, czyli w całych „Posiadłościach Cieśnin“. Natomiast państwka malajskie, zarówno sfederowane, jak i niesfederowane, nie korzystają z tej swobody celnej i nakładają na rozmaite towary cła, często dość różnorodne. Zewnętrznie jednak różnice te nie rzucają się w oczy przeciętnemu turyście, który co najwyżej przekona się ze zdziwieniem, że między Singapore, a odległym od niego o pół drogi samochodem Jahore Bahru, istnieje granica celną.

Same „Posiadłości Cieśnin“ składają się właściwie z trzech dużych miast, największych na Półwyspie Malajskim, a mianowicie z Singapore (550

tysięcy mieszkańców), Penangu (200 tysięcy mieszkańców) i Malakki (200.000 mieszkańców). Oczywiście, w skład trzech jednostek administracyjnych, których jądra stanowią te trzy wielkie miasta, wchodzi także ich najbliższe okolice, (np. w wypadku Singapore — jednostką administracyjną, jako „Posiadłość“, jest nie tylko samo miasto, lecz cała wyspa), jest to jednak szczegół bez znaczenia. Rozmieszczenie owych trzech „posiadłości Korony“ w tak znacznych odległościach od siebie oraz dziwny na pozór fakt, że obejmują one same tylko miasta, a więc terytoria bardzo niewielkie, wytłumaczyć się da łatwo, jak to już powiedzieliśmy, okolicznościami, w jakich „Settlements“ przyłączone zostały do Korony. Posiadłości te należą do Anglii znacznie dłużej niż pozostałe państewka malajskie i zostały w swoim czasie po prostu nabyte, w celach głównie handlowych. O nabyciu Singapore przez Sir Stamforda Raffles mówiliśmy już w ostatnim artykule. Wspomnijmy tedy jeszcze, że najstarszą posiadłością brytyjską na półwyspie jest wyspa Penang, zwana inaczej „Wyspą Księcia Walii“, odprzedana w roku 1786 Kompanii Wschodnio-Indyjskiej przez radzę Kedahu, za równowartość 6 tysięcy dolarów, oraz że trzecia „Posiadłość“, Malakka, jest najstarszą w ogóle osadą europejską na półwyspie i zarazem jedną z najdawniejszych na Dalekim Wschodzie, została ona bowiem zdobyta już w roku 1511 przez Portugalczyków pod dowództwem księcia Albuquerque, następnie — w roku 1641 opanowali ją Holendrzy, którzy z kolei odstąpili ją W. Brytanii w roku 1824.

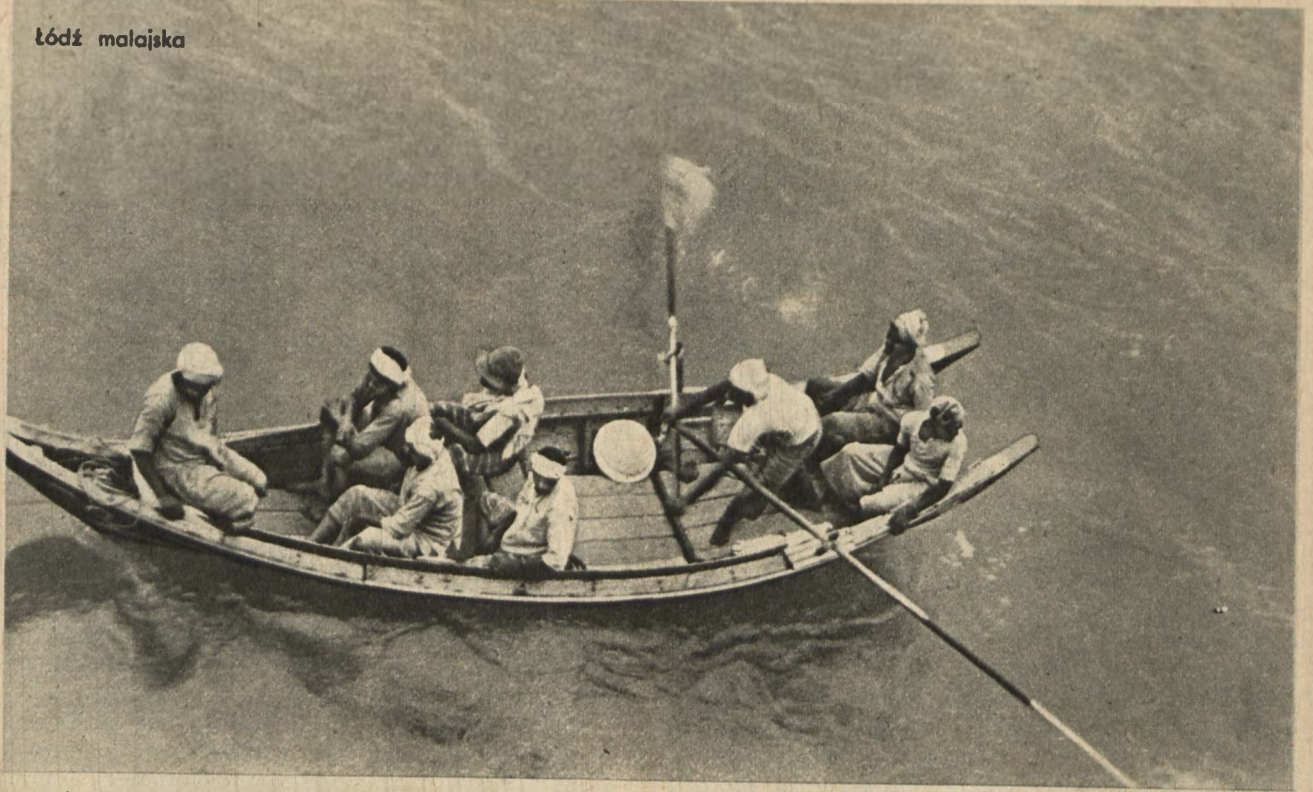
Ludność Półwyspu Malajskiego jest bardzo mie-

szana, co zresztą widzi się od razu, po przebyciu jakiegoś czasu w którejkolwiek z jego okolic. Na pierwszym miejscu pod względem liczebności stoją Malajczycy, jako autochtoni, jednakże wyprzedzają oni o bardzo niewiele Chińczyków, a więc element czysto napływowy, który w stosunkowo niedługim czasie zdołał zapewnić sobie na półwyspie dominującą materialnie i niemal przodującą pod względem liczebności pozycję. Malajczyków jest tedy na półwyspie około 2 milionów, a Chińczyków — już teraz około 1 miliona 600 tysięcy, przy czym liczba tych ostatnich zdaje się wzrastać w szybszym tempie, niż Malajczyków. Rzadki to wypadek, aby element imigracyjny, przybyły z daleka, całkiem obcy ludności autochtonicznej, bez wojny i bez zastosowania represyj, zdołał osiągnąć w jakimś kraju liczebność niemal równą liczebności elementu autochtonicznego, materialną zaś pozycją — wyraźnie przodującą. Fenomenowi temu, który w krajach Dalekiego Wschodu nie ogranicza się bynajmniej do samych tylko Malajów, poświęcimy specjalny artykuł. Reszta ludności półwyspu stanowią Hindusi (między nimi Tamilowie i Telugu), będący na trzecim miejscu pod względem liczebności, metysi, czyli tzw. Eurazjaci, oraz Europejczycy.

Malaje są pozycją niezmiernie cenną w brytyjskim Imperium kolonialnym. Abstrahując już nawet od ich wyjątkowego położenia handlowego i politycznego, są one krajem niezwykle bogatym. Ich głównym bogactwem jest kauczuk i cyna. Produkcja malajska kauczuku wynosiła w czasach normalnych 47% produkcji światowej (obecnie obowiązująca, jak wszędzie zresztą, ograniczenia kartelowe).

Wieś malajska





co już samo przez się może dać wyobrażenie o jej potędze i znaczeniu. Produkcja cyny sięga 35% produkcji światowej. Dalszymi produktami Malaj są: kopra, wszelkie orzechy palmowe i ich pochodne (oleje, włókna etc.), ananasy w najwyższym gatunku, guma, pieprz, sago. Miarą bogactwa tego kraju, liczącego zaledwie cztery i pół miliona mieszkańców, są cyfry jego obrotów handlowych z zagranicą (włącznie ze Zjedn. Królestwem) za rok 1934. W roku tym, którego na pewno nie można było nazwać rokiem dobrobytu, Malaje importowały za 467 milionów Straits-dolarów (około 1 miliarda 400 milionów zł), eksport ich zaś wyniósł 566 milionów Straits-dolarów, czyli blisko 1 miliard 700 milionów zł. W sumie, rok 1934 zamknięty został zatem nadwyżką eksportu w wysokości prawie 100 milionów Straits-dolarów czyli 300 milionów zł. W stosunku do 4 i pół milionowej ludności półwyspu są to liczby zawrotne.

Malaje są jednym z najpiękniejszych, najbardziej malowniczych krajów świata. Wstawione są one zresztą przez pióra największych mistrzów literatury w wielu językach. Conrad-Korzeniowski, Somerset Maugham, Kipling, Croisset i wielu innych poświęciło całe tomy lub przynajmniej liczne stronicie temu prawdziwie rajskiemu zakątkowi świata. Wystarczy przejechać się samochodem z Singapore do Kuala Lumpur, do Malakki lub jeszcze lepiej do Penangu, aby ulec urokowi tych nieporównanych

krajobrazów, przepysznej roślinności, malowniczych i pełnych poezji wsi tubylczych, ukrytych wśród olbrzymich palm kokosowych, radości i piękna, emanujących z każdego zakątka tej ziemi. Trudno dziwić się potem białym, którzy wolą pozostać tam aż do śmierci, niż wracać do Europy. Ten świat nęci, wciąga, odurza i czaruje.



Anglicy, ze swej strony, uczynili wszystko, aby komunikację w Malajach jak najbardziej ułatwić. Liczne i doskonale zorganizowane linie kolejowe, niezmiernie rozgałęziona sieć dróg kołowych, znakomicie utrzymanych, asfaltowanych po większej części i obejmujących blisko 10 tysięcy kilometrów, przyczyniły się w znacznym stopniu do wybitnego podniesienia kultury i dobrobytu kraju. Stan dróg, konserwowanych pieczołowicie, sprzyjał rozwojowi automobilizmu, drugim zaś czynnikiem pozytywnym w tej dziedzinie była i jest wielka zamożność, toteż motoryzacja Malaj przedstawia się imponująco.

Posiadają one w chwili obecnej około 40 tysięcy samochodów, czyli tyleż samo mniej więcej, przy 4 i pół miliona ludności, co cała Polska — przy 35 milionach.

Malaje są krajem, którym ze wszech miar warto się zainteresować. Ekonomicznie i turystycznie. W żadnej dziedzinie nie przyniosą one nikomu rozczarowania.

EDWARD CZERW



MISJA POLSKA W RODEZJI

Po szeregu lat pracy w polskiej misji o. o. jezuitów w półn. Rodezji przyjechał do Polski na krótki odpoczynek ojciec Tomaka. Pragnąc poinformować Czytelników o działalności tej polskiej placówki, przeprowadziliśmy z o. Tomaką rozmowę na temat jego pracy misyjnej.

Patrzę na ojca Tomakę. Jest mały, szczupły i dziwnie wrażliwy wobec wszystkich — nawet tych najdrobniejszych, najmniej godnych uwagi — przejawów życia cywilizowanego.

Ojciec Tomaka przybył wprost z północnej Rodezji, gdzie spędził 12 lat na pracy misyjnej.

Rozmawiam z o. Tomaką. O roli misjonarzy katolickich w dziele cywilizacyjnym świata. O skuteczności pracy misyjnej wśród czarnych.

Ale to wszystko jest raczej zagadnieniem ogólnym — mnie natomiast w tej chwili interesuje praca polskiej placówki misyjnej w Rodezji. Pytam o nią o. Tomakę.

— Z największą chęcią panu o tym opowiem — mówi misjonarz. — Otóż w roku 1913 powstała w Rodezji północnej misja polska o. o. jezuitów.

Bo trzeba panu wiedzieć, że każde zgromadzenie dąży do tego, aby zdobyć dla swego zakonu możliwość szerzenia słowa bożego nie tylko wśród ludzi swego kraju, lecz także w krajach pogańskich. Tam również każdy z misjonarzy pragnie pracować nad wydobyciem skarbów, jakie znaleźć można w duszy każdego człowieka.

Mimo tego pięknego zadania wyjazd na pracę misyjną nie jest sprawą łatwą. Należy przecież wyrzec się wszystkiego, co składa się na normalne życie człowieka cywilizowanego, atmosferą którego nasłaka każdy od pierwszych dni swego życia.

Ów trud poświęcenia się każdego misjonarza jest jednak sownie wynagrodzony. Bo największą nagrodą dla misjonarza jest jego pracowity dorobek.

— A jak przedstawia się dorobek polskiej placówki misyjnej w Rodezji?

— Po kilkunastu latach pracy mamy obecnie 9 głównych stacyj misyjnych, rozrzuconych po całej północnej Rodezji. Pracę misyjną spełnia 14 ojców, 16 braci i 12 siostr ze Zgromadzenia Sióstr Służebniczek Najśw. Marii Panny (ze Starejwsi w Małopolsce). Ale właściwym dorobkiem tego okresu jest 14.000 chrześcijan, gdy przedtem oczywiście nie było żadnego. Pomocni są nam przy tym Murzyni, wykształceni już przez nas. Na stacji w Chikuni mamy seminarium nauczycielskie. Nauka w owym seminarium trwa 6 lat, po czym odbywa się egzamin przed specjalną komisją rządową. Słuchacze seminarium otrzymują świadectwa — i idą uczyć do wiosek murzyńskich. Oprócz bowiem szkół misyjnych na stacjach są również szkoły po wsiach.

— Jak się przedstawia program nauki dla czarnych?

— Uczymy wszystkiego, co może podnieść prymityw życia Murzyna do pewnego stopnia cywilizacji.

Przede wszystkim uczymy czytać, pisać, rachować oraz dajemy ogólne wiadomości z historii ich kraju i wiadomości geograficzne. Nauka odbywa się w ich narzeczach. W szkołach dzieci przyzwyczajane są do porządku i higieny. Mówi się im stale i uczy, że należy utrzymywać czystość we wsiach, zamykać chaty. Toteż w każdą sobotę zamiast lekcyj dzieci robią we wsi generalne porządki. Zamiatają chaty, drogi. Słowem, wieś cała aż lśni od czystości... niestety, nie na długo.

W programie nauki jest także gimnastyka. A muszę powiedzieć, że gimnastykują się bardzo chętnie. Jest to dla nich prawdziwa zabawa i rozrywka.



Misjonarze przygotowują Murzynów do pracy na plantacjach



W drodze...



Praca na terenie misji

Znacznie szerszy zakres nauki istnieje w szkołach misyjnych, gdzie nauczanie ma jednocześnie na celu praktyczne przygotowanie Murzyna do pracy.

Przy szkołach misyjnych istnieją specjalne pola, ogrody, gdzie chłopcy przed nauką szkolną pracują, ucząc się orać, siać — słowem wszystkiego, co może być potrzebne przy pracy na plantacjach. Praca ta odbywa się codziennie rano od godz. 7.30 do 10-ej. W porze suchej tj. od maja do sierpnia pracują w ogrodach, zaś w porze deszczowej przy uprawie kukurydzy, ryżu lub mapiry. To praktyczne przygotowanie w szkole misyjnej daje im później możliwość znalezienia lepszego zarobku.

Zdolniejsi po skończeniu szkoły misyjnej są wysyłani do seminarium nauczycielskiego, mniej zdolni wracają do wsi, skąd najczęściej wyruszają w poszukiwaniu pracy. Pracują potem w farmach, kopalniach.

— Jaki jest stosunek Murzynów do białych? Czy umiejętność czytania słowa drukowanego, które nie zawsze niesie miłość i prawdę, lecz sieje czasem nienawiść — nie obraca się przeciwko białym?

— Zasadniczo — odpowiada mi o. Tomaka — stosunek Murzynów do białych, a w szczególności do misjonarzy katolickich jest bardzo życzliwy. Murzyn umie przecież ocenić te wszystkie dobrodziejstwa, jakie otrzymuje z rąk człowieka białego. „Dobrze nam z wami“ — mówią często Murzyni. „Myśmy deptali po wielu bogactwach, nie wiedząc, czym one są naprawdę. Wyście nas nauczyli inaczej patrzeć na wszystko“. Ale to są Murzyni mieszkający po wsiach. Obcowanie z naturą uszlachetnia człowieka. Toteż Murzyn ze wsi jest prosty, na swój sposób serdeczny, a co najważniejsze życzliwy.

Inaczej jest w miastach, w środowiskach życia przemysłowego, w kopalniach. Tam podsycana jest często nlechęć do człowieka białego. Najbardziej popularne jest wśród czarnych hasło, które przyszło tutaj z Ameryki: **L a d C z a r n y d l a c z a r n y**.

Niektórzy uważają, że jest to swego rodzaju odłam akcji komunistycznej, prowadzonej na Czarnym Łądzie.

Czarni ci zorganizowali się w sektę „patrzących z góry“. Sekta rozporządza dużym materiałem propagandowym, umiejętnie kolportowanym wśród Murzynów. Rząd wprawdzie konfiskuje tego rodzaju „bibułę“, srogo karze za posiadanie tych broszur i książek, ale kto wie, jakie rezultaty może dać

w przyszłości podobna akcja. Toteż w istocie miał pan rację, twierdząc, że znajomość czytania, jaką zdobył Murzyn, może stać się jednym z czynników, który obrócić się może czasem przeciw człowiekowi białemu. Ale to są sprawy nienawiści ludzkiej. My, szerząc wiarę i cywilizację wśród czarnych, dajemy im to wszystko, co miłość dać może. Nie mamy w tym innego wyrachowania ponad świadomość dobrze spełnionego obowiązku religijnego i humanitarnego.

— Jaki jest stosunek Anglików do pracy polskiej placówki misyjnej?

— Bardzo pozytywny. Spotykamy się z jak największym uznaniem ze strony władz rządowych oraz z pomocą materialną.

— A warunki klimatyczne? Czy są bardzo wyczerpujące?

— Raczej nie. Ja przynajmniej już się jakoś przyzwyczaiłem. Jedynie niektóre pory roku są uciążliwe. W Rodezji są 3 pory roku Pierwsza tzw. nthawi ya mvula — pora deszczowa. Okres ten trwa 3 do 4 miesięcy. Rozpoczyna się w grudniu, a kończy w pierwszych dniach marca.

Druga pora — to nthawi ya mpepo — czyli pora chłodna — trwa przez maj, czerwiec, lipiec. W porównaniu do klimatu, jaki panuje w Polsce, nie jest ona porą znów tak bardzo chłodną. W okolicach położonych niżej temperatura w nocy wynosi 8° Celsjusza, w górach nawet 0° C.

Zato w dzień w tej „chłodnej“ porze w okolicach niżej położonych temperatura wynosi 20° do 26° C. w cieniu.

Po porze chłodnej przychodzi pora upałów, przypadająca w miesiącach: sierpniu, czerwcu, październiku i listopadzie. Pora ta nazywa się równie dźwięcznie jak poprzednie: — nthawi ya kaluma. Wtedy dopiero człowiek przekonywa się, co to jest życie w gorącym klimacie. Temperatura w cieniu w dolinach dochodzi nawet do 46° C. Każdy wysiłek wtedy jest podwójnie wyczerpujący. Między godziną 10-tą rano a 4-tą wszelka praca w ogóle ustaje. W kopalniach i biurach ludzie wprawdzie pracują, ale nie ma mowy o jakiegokolwiek czynności w miejscu niezacienionym.

Poza tym warunki życia podobne są do warunków w innych krajach o zbliżonych cechach klimatycznych. Jednym z największych wrogów człowieka białego jest tu malaria — najbardziej groźna w porze deszczowej i gorącej.

Toteż wszyscy biali codziennie biorą chininę. Środek całkowicie skuteczny. Zresztą chininy używają nie tylko ludzie biali, lecz także daje się ją wszystkim zwierzętom pochodzenia europejskiego, jak: kury, psy, krowy.

— Jak się przedstawiają bogactwa naturalne Rodezji?

— Na bogactwa naturalne składają się przede wszystkim olbrzymie złoża miedzi w północnej Rodezji, na pograniczu Konga Belgijskiego. W Broken Hill istnieją znów olbrzymie kopalnie cynku, ołowiu.

Poza tym ziemia w Rodezji jest bardzo urodzajna. Doskonałe rezultaty daje tutaj przede wszystkim uprawa kukurydzy. Niejeden farmer sprzedaje jej rocznie około 10 tysięcy worków.

— Oczywiście wszystkie te bogactwa są już skrupulatnie podzielone?

— Tak. Cała Rodezja podzielona jest między poszczególne towarzystwa, posiadające koncesje eksploatacyjne. Część terenów jest specjalnie przeznaczona dla czarnych, są to tereny mniej urodzajne.

Minio, iż wiadomo jest, że w kopalniach zaangażowane są kapitały amerykańskie i angielskie — to jednak sprawa własności, sprawa organizacji pracy eksploatacyjnej poszczególnych towarzystw otoczona jest wielką tajemnicą. Nikt nie może dojść, jak naprawdę wygląda mechanizm tutejszej pracy.

— Nic dziwnego. Każdy zazdrośnie strzeże swoich skarbów i zdobyczy. Świat jest już podzielony, pościartowany. Na inlejscu niedawnych pustkowi człowiek biały zatknął znaki swej władzy, naznaczył drogi swych wędrowek w poszukiwaniu bogactwa i sławy niezwyciężonego władcy.

Tak — wszędzie zaczyna się już robić ciasno, mimo, iż istnieje bezludzie, obszary urodzajnej ziemi, niewydatne bogactwa ziemi. Dziwny paradoks, coraz bardziej niebezpieczny, że istnieje przeludnienie i puste obszary, że żyją nasyćeni i głodni. Ale to są już inne sprawy. Chciałbym jeszcze zapytać o bardziej osobiste wrażenia z pracy misyjnej.

Dobre oczy o. Tomaki uśmiechnęły się. — Jestem bardzo zadowolony ze swej pracy. Daje mi ona tyle przyjemności. Murzyni są dobrzy — są wielkimi dobroduszonymi dziećmi, którymi mamy kierować. A kierować nimi łatwo, bo odnoszą się do nas z wielką ufnością.

— Kiedy ksiądz wraca z powrotem do Rodezji? — pytam.

— Za kilka miesięcy. Po dwunastu latach pracy w Afryce chcę trochę odetchnąć Polską. Ale wróć z przyjemnością. Bo przyjemnie jest pracować dla Polski właśnie tam, prawie w samym środku Afryki. Jesteśmy tam przecie polską kolonią duchową.

ST. Z.



Uczniowie misjonarzy bywają w różnym wieku



Murzyni lubią ćwiczenia gimnastyczne



W cieniu palmowego mirażu

niem warunków bytowania, zakładania nowych placówek gospodarczych — i w ten sposób przyczynić się do gruntowania choćby tylko ekonomicznych wpływów państwa w krajach zamorskich.

Nie ludźmy się, że sprawa wychowania przyszłych pionierów kolonialnych jest łatwa. Idea kolonialna jest wielka. Horyzontalnie przekracza ona nawet ideę morską: mieści ją bowiem w sobie. Przecież morze jest drogą do kolonii, nie na odwrót. I dlatego, jak trudne jest wychowanie prawdziwych ludzi morza, tak nieporównanie cięższe jest stworzenie typu tak zwanego „kolonialisty“. Dopiero z trudności i wyników prac nad budzeniem w nas ducha morskiego widać, jakich wysiłków wymagać będzie kształtowanie tego przyszłego typu kolonialnego, dla którego zwrotnikowe lub tropikalne kraje Afryki, Ameryki nie będą ani ucieleśnieniem romantycznych wizji egzotycznych, ani krańcowo — miejscem tragicznego zesłania, lecz tylko — warszatem pracy.

Już w pędzie naszego społeczeństwa do morza, w pragnieniu ogromnej części naszej młodzieży poświęcenia się zawodowi marynarskiemu, prócz — być może — tego utajonego nerwu żeglarskiego, jest dużo romantyzmu, który ma wiele wspólnego z marzycielską wrażliwością i sentymentem. Skutki takich romantycznych porывów nie dają na siebie długo czekać. W szeregach pływających dziś marynarzy nie brak jest takich, którzy szukali na morzu nie tyle zarobkowania, ile przygód z Conrada, Kiplinga, Londona... Ci tworzą dziś grupę rozczarowanych malkontentów o pesymistycznym travenowskim spojrzeniu na sprawę morską. Śniły im się zapewne białe fregaty, barki, barkentyny — w seledynowym blasku poświaty księżycowej, o żaglach, złożonych promieniami „Krzyża Południa“, koralo-we atole, porty stulezyczne. A morze okazało się inne: statki są pływającymi hotelami motorowymi albo parowymi tramwajami regularnymi; w egzotycznych portach jednakowo woda zanieczyszczona jest smarami i odpadkami okrętowymi. Ci rozczarowani malkontenci sięją nie tylko zamęt wśród braci marynarskiej, ale i nowemu pokoleniu pokazują morze w barwach czarnych, mocno przeszarżowanych.

Jeżeli chodzi o krzewienie problemów kolonialnych, to jesteśmy jeszcze w tym punkcie, kiedy w sprawie kolonialnej odbywa się werbunek, kiedy wytycza się dopiero drogi dla wychowania kolonialnego, kiedy zapobiec można tworzeniu się fałszywej psychozy kolonialnej, prostować dzikie ścieżki, po których w każdym z nas błakały się od dzieciństwa pojęcia o życiu i pracy na kontyentach egzotycznych.

Nie sięgając już nawet do naukowych metod psychoanalizy, wiemy sami, z własnego doświadczenia, jak bardzo na psychice człowieka, na sposobie jego patrzenia na świat, zaważyć mogą skojarzenia z lat młodych. Ale mniejsza z tym. Zostawmy na uboczu naiwne wyobrażenia krajów egzo-

Tak się stało, że nim zdążyliśmy się przeobrazić z narodu nawskroś lądowego na naród morski, nim zdążyliśmy wytworzyć typ prawdziwego człowieka morza, w którym by nie pokutowało przywiązanie do spokojnego życia na lądzie — stanęło przed nami nowe, ważne zagadnienie: potrzeba wychowania kolonialnego. Dążenia kolonialne istnieją w szeregu państw. Żywotność i prężność tych dążeń potęgowana jest do granic możliwości szybkim a fachowym przygotowywaniem kadr specjalistów, kadr, dla których kształcenia stworzono, jak np. w Rzeszy, na wyższych uczelniach specjalne katedry kolonialne, powołano do życia wiele szkół zawodowych, związków, instytucji, — słowem zbudowano cały aparat wychowawczo-naukowy dla szerzenia wiedzy i propagandy kolonialnej.

Polska domaga się udziału w bogactwach zamorskich na równi z innymi państwami. Upomina się i czeka. To oczekiwanie nie jest jednak bierne. Praca nad szerzeniem wiedzy i uświadczenia kolonialnego i u nas zatacza coraz szersze kręgi — dość że wspomnę tutaj choćby tylko Studium Migracyjno-Kolonialne przy Wolnej Wszechnicy w Warszawie, stypendia Ligi Morskiej i Kolonialnej do szkół kolonialnych francuskich, czy też praktyki na plantacjach i w przedsiębiorstwach kolonialnych.

Istota wychowania kolonialnego, jak zresztą i morskiego, dotyczy oczywiście przede wszystkim młodzieży, która, już dziś przygotowująca, objąć może placówki kolonialne po rozwiązaniu walki o dostęp do surowców, a nawet już obecnie pracować może na emigracji nad jej zespoleniem, podniesie-

tycznych, zrodzone z awanturniczej lektury dziecinnej. Nie jest to tak ważne, jeśli i młodzież dorastająca, właśnie tę, którą już zdolne są porwać zdobywcze myśli kolonialne, karmi się także zazwyczaj banalnym egzotyzmem, nie wiele mającym wspólnego z prawdziwym obrazem bytowania kolonialno-emigracyjnego. I tak np. w kinie na młodzież czeka kilkanaście trawestowanych aż do znużenia wersji z przygód Tarzana; jeśli zaś krótkometrażowy reportaż z życia „kolonialistów” — no to znów: chłm tropikalny, białe ubranie i na ozdobę — małpka „Cziki” na ramieniu. Witryny księgarń wabią młode oczy barwnymi okładkami tak modnych dzisiaj reportaży kolonialnych, opartych przecież często na powierzchownej obserwacji, na pobieżnych wrażeniach wzrokowych i przypadkowych nastrojach. W tradycji naszej, w historii polskich przedsięwzięć kolonialnych, do której coraz częściej się wraca, — znów bodaj największą uwagę zwraca się na pierwiastki emocjonalne.

Niestety: skończyły się już czasy Benlowskich, Mierosławskich. Nie można się już ogłosić królem murzyńskim, ani zatknąć bandery na wyspach niezdobytch. Czarnym sprzedaje się najprozaiczniej mydło, świece, jaskrawe perkale; na ziemiach Brazylii, Argentyny słyszy się rodzime polskie przekleństwo, gdy wykarczowane poletko, wydarte dżungli — znów dżunglą porasta. Zamiast wędrować sobiepańsko po preiach i puszczech z księżycem pod rękę — w dłoń trzeba wziąć „fojse” czy „fakon”, nie zaś strzelbę, inkrustowaną srebrem; trzeba chłopca polskiego uczyć kramarzyć, aby go nie wyzyskali obcy pośrednicy; trzeba zbrazylianizowane dzieci uczyć języka polskiego, niezadko im nosa ucierając.

Bledną palmowe miraż: rzeczywistość kolonialna może okazać się dla niektórych cięższa od tej, przeklinanej przez malkontentów, rzeczywistości morskiej. Taki, tak zwany „kolonial” nie może przecież nawet zawiązać co tydzień, dwa, do ojczystego portu. Rzucił na długo, niekiedy na zawsze, nie tylko rodzinę i bliskich, ale kraj cały. Znajduje się wśród obcych: narodowością, wyznaniem, językiem, kulturą, obyczajami, a niekiedy i rasą. Inny dokoła niego, nieraz trudny do zniesienia dla białego, klimat tropikalny: upały, deszcze półroczne, — wilgoć, choroby: malaria. Nie ma spodziewanego nieróbstwa, nie ma łatwych, przysłowiowych kokosów. Jest praca, czasem ciężka praca, która — prawda — poprzez wytrwałość i upór może doprowadzić do dobrobytu. Z romantyzmu, z nadziei zrobienia kokosów — rodzi się tylko rozczarowanie; rodzą się, szkodliwe dla kolonialnej przyszłości i teraźniejszości, typy Gireszczyszynów z owianego krańcowym pesymizmem „Żyta w dżungli” Unłowski, typowego reportażu, powstałego właśnie z chwilowych, przypadkowych nastrojów.

Czyżby więc należało z metod wychowania kolonialnego wyłączyć zupełnie czynnik emocjonalny; zniszczyć romantyzm lat młodych i w ten sposób zapobiegać możliwości stwarzania ludzi rozczarowanych, zawodowych pesymistów. Ale w takim razie dziwiłoby się należało, dlaczego młodzież trzęwego narodu niemieckiego karmi się opowieściami o „bohaterskich” podróżach zdobywczych Karola

Petersa, filmem, powieścią egzotyczna, tak silnie przemawiająca do młodej wyobraźni. Widać niebezpieczeństwo nie w samym romantyzmie się kryje. A więc gdzie? Chyba tylko w braku kierowania odpowiednich ludzi do odpowiednich zawodów.

Nasze dotychczasowe fachowe kształcenie kolonialne objęło na razie warstwę inteligencką. I słusznie, bo na razie w koloniach zatrudnienie otrzymać może przede wszystkim fachowiec-inteligent. Ale przecież lżejsze od kolonialnych — morskie warunki pracy, łamią niejednokrotnie młodzież z warstw inteligenckich. Okazuje się, że niezawsze wytrzymałość fizyczna idzie w parze z wytrzymałością psychiczną.

Jeśli więc młodzieńcze uniesienia cieniem palmowego mirażu przesłonić mają przyszłym działaczom kolonialno-emigracyjnym rzeczywisty obraz ich pracy i obowiązków — to trudno, trzeba obojętnie wychowawczą myśl kolonialną z banalnego egzotyzmu filmowego, z łezki kolonialnej, mogącej przynieść więcej szkody niż pożytku. Tworzyć egzotyzm nie sielankowy, ale zdrowy, pobudzający chęć zmierzenia sił z trudnościami w krajach zamorskich i zacięcie kolonizatorskie.

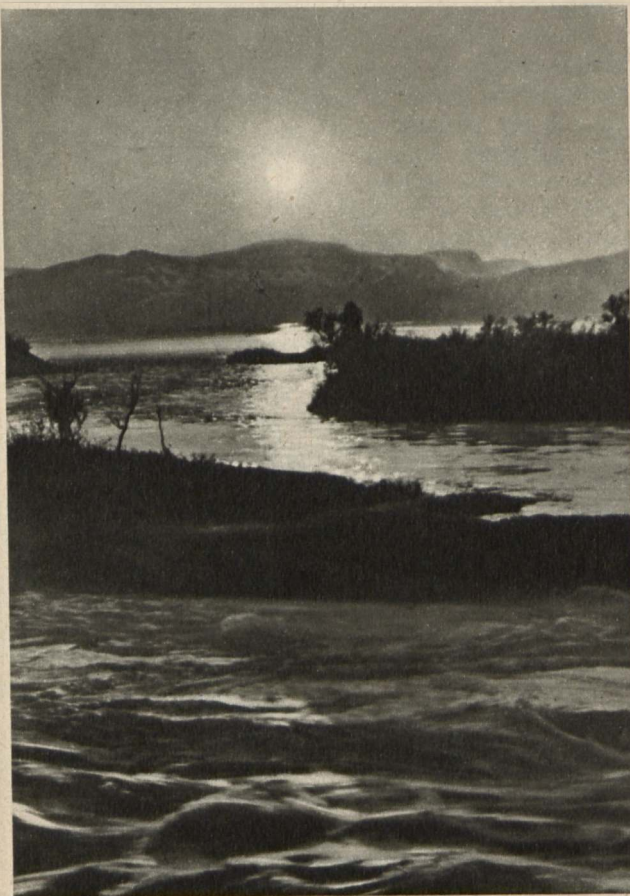
Należało by także objąć wychowaniem kolonialnym ludzi, których charaktery kształtowały się w trudnych warunkach życiowych; młodzież, która chowa się często w niedostatku, znalazłszy na zamorskim warsztacie kawałek chleba, łatwiej przetrwa i przewycięży przeszkody codziennego trudu.

Udostępnić kształcenie kolonialne tej młodzieży — znaczyłoby także i w pewnej mierze stworzyć szkołę kolonialną niższego typu, licealną, czy w zakresie dzisiejszych gimnazjów, do których wstępują mniej zamożne starają się i są jeszcze w stanie posyłać swe dzieci. Może byłyby to praktyczne szkoły przyszłych emigrantów, czy kolonistów, czy też dla dzieci dzisiejszych emigrantów, przysyłanych na naukę do Polski. Może byłyby to szkoły na wzór niemieckich w Radensburgu, czy — wyższego już typu — w Witzenhausen, gdzie, pomijając oczywiście teorię, — nauka gospodarowania, chowu bydła, higieny tropikalnej, uprawy roślin właściwych krajom kolonialnym, ciesielstwa, murarstwa, szoferowania — przygotowuje dziewczęta do roli farmerek, a chłopców — do roli plantatorów i krzewicieli niemieckości; oczy ich zwraca na ziemię kolonialne, jako na rynek pracy, której brak w starym kraju i — jako na przyszłą zdobycz dla narodu niemieckiego. Oczywiście, że prozaiczność praktycznych zajęć, jak np.: dojenia krów, czy obróbki belek pod budowę domu, dając inny, zgoła niepowieściowy obraz kolonialnego życia, wyklucza przyszłe zawody życiowe.

Z wyszkolonym fachowo elementem działaczy emigracyjno-kolonialnych, przyszłych kolonizatorów, — możemy nie tylko oczekiwać spokojnie rozwiązania toczącej się walki o podział bogactw zamorskich, — ale już teraz gruntować wpływy w skupiskach emigracyjnych i w koloniach, gdzie tereny i placówki zajmują także przedstawiciele państw kolonii nie posiadających, a gdzie nas nie ma.

WANDA KARCZEWSKA

W POGONI ZA DORSZEM



Z epchnąwszy do chłodni w Szczecinie ładunek norweskiego dorsza, wychodziliśmy w morze.

Na nabrzeżu zebrała się spora grupka rybaków i gawiedzi portowej. Z rękami głęboko, aż po łokcie w kieszeniach, z czapką na uszy wciśniętą, pogadywali z rzadka wpatrując się w bakburtę i rzezaną w dębie stewę „Johannesa”. Ot! — po prostu zwykłe pożegnanie garści obojętnych, w obcym porcie. Pogada to, postęka, czasem, jeśli nietrzeźwe, to poklnie, a kiedy statek zbierze cumy i odsunie się, rozlażą się wolno i w portowym życiu nika.

Z trudem przeciskaliśmy się wąskim przejściem rybnego basenu, między uwiązany na głucho kutrami.

Ciasno w tym roku w rybackich portach!

Odkąd szproty przepadły, kutry zwały się gęsto do portów bałtyckich i zległy sennie w swoich spokojnych leżach.

I niepokój ogarnął mnie, gdym patrzył na tę ciążbę statków nieczynnych, boć i moje wołowate dorsze też zawiodły. Szczęście, że nie wszędy, a jeno na południowych wodach Norwegii. Ogarnął je też zimy jakiś przedziwny pęd ku północy, hen w krętę i zaciszne komysze Lofotów, w fantastycznie pokrzywione fiordy Tramsø, Håmmerfestu i dalekiego Varanger'u.

Sunęły więc za nimi co mocniejsze statki norwe-

skie, sunął teraz również mój „Johannes”, stary, stateczny rybacki trawler, trzymając się z dala od zszarpanych skalnych brzegów skandynawskiego ładu. Pykał miarowo niezawodny Diesel, od czasu do czasu jeno gniewnie fukając zapchany wydechem i do powolnego rybackiego rejsu doklejał coraz to nowe mile i coraz to szybciej zaszywał się w północny mrok. Zimowy dzień przygnieciony ogromem nocy kurczył się, a nie czując już w sobie siły wolał nie ukazywać się na długo. Toteż gdyśmy za Alstahoug minęli koło polarne, ciemności już jakby królowały. Do Narwik wpłynęliśmy po wodę.

Było późno, około północy, to znaczy zegarowej, bo inaczej śmiało można by tam zmienić godzinyienne na godziny nocy.

Sam port zaszyty daleko w fiordzie i otulony wspaniałymi, stromymi skałami spoczywał zadumany i wydawał się drzemać. Jeno ta drzemka była pozorna. Stworzyły to zazdrosne zimowe ciemności. Bo Narwik to port-żarłok, co tyką olbrzymie transporty żelaznych rud ze szwedzkiej Kirunv i setkami statków wyrzuca je na równie żarłoczne rynki zbytu.

Właśnie liny cumowe zostały rzucone na nabrzeże, gdy w ciszę fiordu wpełzł jakiś przedziwny, odległy zgrzyt, jakieś miarowe ciachanie, niczym szum wody strumienia na toczonych kamieniach dna. Chwilami zdawało się, że nadbiega z najbliższych ciemności, chwilami, że gubi się za masą czarnych, jak smoła skał. Wbijałem oczy w ciemność, lecz zdawało mi się, że napróżno. Nagle, niby spod ziemi wytrysły dwa snopy światła i długi chrzęszczący korowód elektrycznych, kopalnianych wozów wypadł z impetem, a sprytnie hamowany wrył się na miejscu i od razu nadstawił posłuszenie czeluście swych pudeł pod chciwe łapy dźwigów.

Zawrzała praca. Narwik przemówił.

Tymczasem bak już pełen i czas wychodzić z portu. Nagle wyłączył od motoru szyper i zły mamrocze przez prymkę, że tam defekt w cylindrze i że trzeba czekać, bo w porcie nie mają części wymiennych do starych typów.

Hm! Łatwa okazja do zejścia w ład. Byłem już w tamtych stronach w maju i czerwcu roku ubiegłego. Podobały mi się ogromnie. Zwłaszcza niezatarte wrażenie zrobiły okolice Kimny i Abisko, już w Szwecji, a właściwie szwedzkiej Laponii. Załadowałem się do wagonu onej kuruńskiej kolei i w niespełną godzinę znalazłem się po szwedzkiej stronie, w Abisko, tym najbardziej na północ wysuniętym schronisku. Dobrze składało się, bo zastałem tu lapońskich myśliwych, którzy po wymianie wybierali się w rodzinne strony. Po długich tłumaczeniach zgodzili się wziąć mnie z sobą w tundrę, do jurty. Z początku nie mogłem dorównać w marszu Lapończykom, choć byli o wiele mniejsi ode mnie. Co krok niemal zarzynały się moje narty w nisko rozłożone nad samą ziemią gałązki skarłatych brzoźek polarnych, ale już w kilka godzin zacząłem się przyzwyczajać. Monotonna tundra prze-

chodziła w równinę, porośniętą łaskami brzoźek polarnych, nie sięgających wyżej pasa. Jak okiem sięgnąć te same brzożki i brzożki. Czasami tylko, jakby dla okraszy, piętrzyły się zwały gruzów skalnych. Noc spędziliśmy w małej opustoszałej jurcie myśliwskiej. Była przykryta czapą śniegu, ciepła i zaciszna. Moi Lapończycy rozgospodarowali się z wielkim sprytem i wprawą.

Na środku wnet zapłonęło ognisko, a nad nim zawisło naczynie z wodą śniegową na herbatę. Posililiśmy się szynką rena z owsianymi plackami. Napiliśmy się herbaty i zaszydzieliśmy w futrzane wory zasnęliśmy natychmiast. Nazajutrz okazało się, że cała jurta zasypana jest świeżo spadłym śniegiem.

Lapończycy szybko przebili otwór w śniegu. Wypełziliśmy na zewnątrz. Pierwsze wejrzenie oślepiło mnie od nadmiaru czerwieni, która spłynęła z zorzy polarnej i odbijała się pysznymi barwami od równej powierzchni śniegu, od misternych okistek na gałązkach brzoż, od wspaniałych, siwych, a jakże patriarchalnie rozwianych bród mchów.

Niedaleko w tundrze rozległ się bulgot polarnego cietrzewia, stawał się coraz to bliższy, bliższy — nagle na polankę wybiegł wspaniały biały ptak o niezrównanie pasowej szyi, przetoczył się po śniegu tuż, tuż, koło samej jurty i zapadł gdzieś niedaleko, w owych brodatych mchach. Stałem i oczom nie wierzyłem.

Niemal natychmiast zrodziła się chęć pozostania w tym kraju śniegów, zorzy polarnej, pocziwego rena i bezbrzeżnej swobody rozległych tundr, po których jeno hula nordowy wicher i gna z nim w zawody rogaty ren. Wstrząsnąłem się. Przecież i na morzu dość gnają wichry. Nie! — nie zostałem.

Wnet po powrocie wyszliśmy w morze. Tuż za portem Narwik, bo obok wyspy Senjen wleźliśmy na niebywale liczną ławicę. Akurat mgła zasnęła wszystko dokoła i przygniotła ciężkim płaszczem cały pokład. Trudno było dojrzeć cokolwiek za burtą, a jednak czuło się tam w dole masę ryby, co ustawicznie sunęła przed siebie, przed siebie. Stale naprężone liny traula dawały znać, że dzierża w swej matni nie byle jaką zdobycz. Chwilami, kiedy mgła odsuwała się od kadłuba statku i kiedy przenikliwy snop reflektora wżerał się w słoną toń, widać było, niby w ogromnym akwarium bez ścian, cichy podwodny rybi czambuł. Nastaly więc dni gorączkowej pracy, ciężkiej aż do zapamiętania, boć przecież ryby mogły przejść nie pozostawiając po sobie ni śladu nawet. Ten i ów sunął się pojedynczo jeno po trapie do kubryku, by skrócić papierosa, nabicić fajkę, wypić duszkiem kawę, lub porwać pajdę chleba i niemal po drodze jeszcze dogryzać kawałkami, jak pięść wielkimi. Gdy winda częściowo przestawała dychać i ciągnąć liny, ludzie nieruchomieli, zdawało się, że stoją pośnięci, ale sen na pokładzie nie przychodził, spędzała go przenikliwa mgła, wciskając się uparcie pod olejne ubrania, osiadając na polepionych łuskami brodach, sącząc się kropelkami po szyi za kołnierz. Wzdrygał się

jeden po drugim, przeciągał i zabijał z rozmachem, po dorożkarsku, zziębnięte ręce. Ale to były tylko małe chwile, bo winda z nagłą ruszała i znowu wszczyniała się bieganina do rumu chłodniowego z kosztami pełnymi ryb. Już zdawało się, że ładunek rybi dobiega końca jak najpomyślniej w świecie, gdy w państwie Neptuna stało się coś nieoczekiwanego. Dorsze po prostu z nagłą zapadły.

Pelzła więc na pokład jedna sieć po drugiej, zupełnie pusta, z garściami jeno lichych, z dna ruszonych śmieci roślinnych. Równocześnie także poczęło ciągnąć od Nord-Westu. Mgły pierzchały prawie w oczach, a morze zrazu zmarszczone tylko, skłębilo się i rozdziło znacząco. Szedł nieunikniony sztorm, jeno jakoś dziwnie zimny, a nawet wręcz lodowaty.

Po kilku godzinach dziobowe zachlusty powylepiały najwspanialsze kombinacje z sopli i soplek, czyniąc z dziobu istne grzywiaste czupiradło, wściekle walące o fale. Zrazu obtłukiwało się siekierami, ale to nic nie pomagało, bo i burty wnet obwisły listwami i soplami lodu, a i rufa obrosła nimi aż po samą szalupę. Żebyż choć uciec do Andfiordu za stromą ścianę wyspy!

„Johannes“ sztormował najwyraźniej dryfując na cypel skalny. Sternik to widział. Ba! wszyscyśmy widzieli. Kurczowo trzymał się szprych, plecami przyparł się do nadbudówki i trwożnie zerkał na rufę. A fale praskały raz po raz przez pokład. Bębniły po bekach z ropą i trzęsły nadbudówką. Do skały jeszcze kilkadziesiąt metrów. Coraz to bliżej, bliżej!

O! właśnie olbrzymia fala leci z ukosa! Przyprze do skały, czy nie przyprzel? Jeszcze jeden moment — nie! — Pognała przed dziobem. Targnęła o ścianę całą Niagarą słonego taranu, odbiła się odeń z furją, może właśnie to wściekle odbicie zamiast zepchnąć na cypel cisnęło Johannesem na spokojną wodę fiordu. Był ocalony! Labiryntem fiordów przemykał się teraz między Lofotami na południe, do Trondhiemu, unosząc tłuste, północne dorsze i jeszcze jedną pogrózkę północy.

BOGUSŁAW DOMANIEWSKI





Tromsø — obóz Lapończyków

(Fragment z wycieczki m s „Batorym”)

Gdy po tej nocy, która nocą nie była, obudziliśmy się o 5-ej rano, „Batory” stał już na kotwicy w cieśninie Tromsø Sund tuż obok miasta i portu Tromsø. Miasteczko to, liczące przeszło 10.000 mieszkańców, jest największym osiedlem ludzkim za północnym kołem polarnym. Leży na wysepce tejże nazwy, wciśniętej między dużą wyspę Kvalø i norweski ląd. Wyspa Tromsø jest otoczona wysokimi górami, wznoszącymi się na osłaniających ją od północy i zachodu wyspach Ringvadsø i Kvalø oraz na lądzie. Miasteczko rozsypane jest na południowo-wschodnim zboczu wyspy i zbiega tarasami do poziomu morza. W lecie dzień trwa tutaj przeszło dwa miesiące (od 21 maja do 23 lipca); tyleż czasu trwa zimowa noc. Kiedy w styczniu po raz pierwszy ukazuje się tu na minutę słońce, odbywają się wielkie zabawy i uroczystości. Ludzie szaleją z radości na widok powracającego z królestwa nocy i podziemi promienistego boga. Tromsø leży nieco poniżej 70° szerokości północnej, ale dzięki bliskości Golfstromu i szczęśliwemu osłonięciu od wiatrów północnych i zachodnich posiada dość bogatą roślinność. Wprawdzie niektóre gatunki drzew, jak np. brzoza, nie wychodzą poza karłowate formy rozwoju, ale jeśli się patrzy na całokształt tamtejszego krajobrazu, to odnosi się wrażenie, jakbyśmy byli w normalnych warunkach umiarkowanego pasa klimatycznego. Toteż życie tutaj w lecie zapewne do przykrości nie należy. Inna sprawa z okresem zimowym. Słyszałem z ust jednego z Norwegów, który w charakterze pilotów znajdowali się na pokładzie „Batorego”, że żaden człowiek, który się tam na miejscu nie urodził i od dzieciństwa nie wychował, nie wytrzymuje psychicznie dwumiesięcznej nocy. Mieszkańcy pół. Norwegii, przeniesieni na tak daleką północ, uciekają w swoje rodzinne strony, żeby nie dostać pomieszania zmysłów.

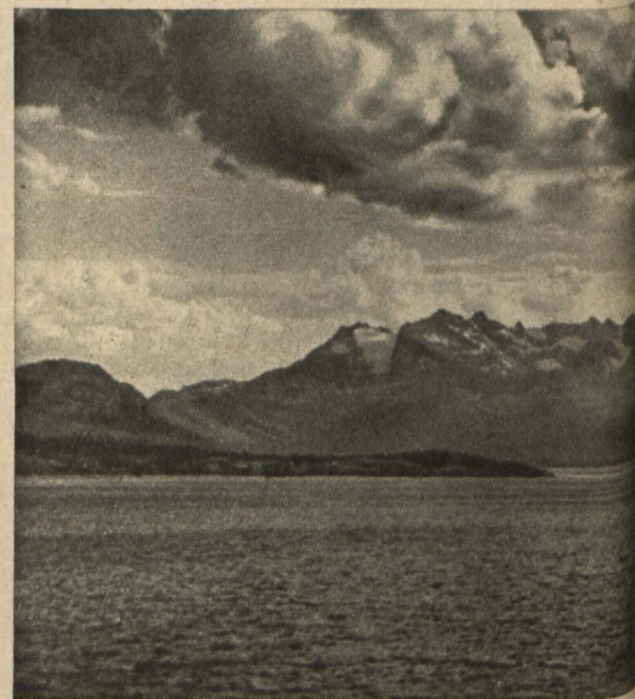
Największą atrakcją dla turystów w Tromsø jest obóz Lapończyków, leżący w okolicy miasta. Trzeba jednak udać się do innej części portu, przeprawić promem przez Tromsø Sund na stały ląd i jeszcze ze trzy kilometry pojechać autem w głąb doliny Tromsødal, gdzie znajduje się obóz.

Lapończycy znaleźli się tutaj nie całkiem z własnej woli. Po prostu sprowadzono ich jako osobliwość do oglądania, jako obiekt turystyczny, pociągający dla podróżnych, i dzięki temu obóz ich ma charakter muzeum etnograficznego na świeżym powietrzu. Mieszka tu zaledwie kilka rodzin, gnieźdzących się w nędznych ziemiankach. Chata lapoń-

FIORDY NORWEGII

ska to coś pośredniego między kurną chatą i szałasem. Na fundamencie z luźno ułożonych odłamków skalnych, kamieni, cegieł, wznosi się okrągła, kopiała buda z desek i gałęzi, obrzucona gliną, pokryta murawą. Drzwi drewniane na zawiasach, wstawione wraz z framugą w pochylą ściłą budę, robią wrażenie typowego w naszej zagrodzie chłopskiej wejścia do dołu od kartofli. Na środku lepianki rozpalony jest ogień; dym wznosi się do góry i przez szczeliny górnego sklepienia przedziera na zewnątrz. Na podłodze (o ile to można nazwać podłogą) rozłożony jest cały kram, będący obrazem życia Lapończyków. Barłogi do spania, naczynia do jedzenia i pokarmy na różnych miszkach; obok zwinięty w kłębek leży kudłaty pies.

Lapończycy wylegli na nasze spotkanie, ciesząc się nadzieją zarobku. Pokazują nam swoje wyroby:



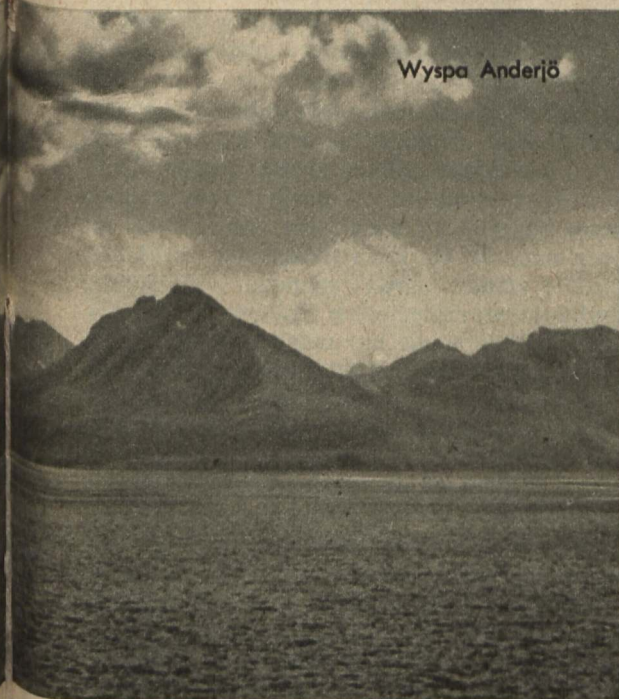
nożyki z kości rena do przecinania kartek albo lalki, ubrane według mody lapońskiej w barwne sukienki, obrzeżone białym futerkiem niedźwiedzi. Barwy lapońskich ubiorów przypominają swym zestawieniem żółtego i czerwonego koloru tkaniny łowickie.

Fotografuję na pamiątkę widok szalaów lapońskich i ciekawsze typy ludzkie. Mały chłopiec, sprzedający lalki, a sam ustrojony w olbrzymi barwny pompon przy zakrywającym mu całą głowę kapturze, nie nauczył się jeszcze cenić swej osoby i pozuje mi bez ceregieli do zdjęcia. Ale gdy zapragnąłem utrwalić na kliszy starego wygę, który wyglądał akurat ze swojej budy, przypatrując się gościom, nie poszło mi tak łatwo. Stary schował się momentalnie do domostwa, a gdy mu pokazywałem aparat i tłumaczyłem gestami, że nie chce mu zrobić żadnej krzywdy, tylko sfotografować, zaczął machać rękami i powtarzał jedno słowo

— Moni, moni...
Domyśliłem się, że to strawestowane angielskie: money, money i dałem mu zrazu 20 öre. Ale stary wołał dalej:

— Lit, lit... (little, little).
No, ten się umie cenić. Dostał drugie 20 öre i wreszcie raczył ukazać na światło dzienne jowialne i chytre oblicze starego wyjadacza. Pozwolił się sfotografować tylko mnie. Od innych amatorów żądał nowych świadczeń za okazywaną łaskę utrwalenia i popularyzowania jego szlachetnej figi i znanym w obcych i nieznanym mu krajach.

Przypatrzawszy się wszystkiemu, co było godnym widzenia u Lapończyków (reny pasły się, nie-ety, głęboko w górach), zawróciliśmy do Tromsø. Szliśmy teraz piechotą, chcąc użyć spaceru w pięknej, rozległej dolinie, pokrytej obfita roślinnością.



Wyspa Anderjō

w kłębi widać było cieśninę morską i miasto Tromsø, malowniczo świecące ścianami drewnianych domostw, a jeszcze dalej na horyzoncie wznosiły się ośnieżone szczyty granitowe wyspy Kvalø. Przeprowadzając się z powrotem do miasta, mogliśmy obejrzeć dokładnie jego panoramę. Nad miastem brzegiem, na drewnianych palach, wbitych w wodę, wznosiły się stare portowe magazyny, do których mogą przybijać bezpośrednio rybackie barki i mniejsze statki. Port nie jest przystosowany do przyjmowania dużych okrętów, toteż widzieliśmy nim stojące przeważnie kutry i niewielkie parowce. Śmiesznym zwyczajem zawodowego pedanta wyzyskałem resztę czasu, ażeby obejrzeć muzeum w Tromsø. Niewielkie jest to muzeum, ale bardzo ciekawe i piękne. W dziale etnograficznym znajdują się sporo przedmiotów kultury materialnej Lapończyków, a także prymitywy ich sztuki, np. sceny z życia z kości rena, przedstawiające różne sceny z ży-

cia Lapończyków, polowanie na białego niedźwiedzia, zaprzęg z psów itp. Dział sztuki zawierał także drewniane rzeźby kościelne, tryptyki, ołtarze, wykonane niezmiernie prymitywnie, ale zgodne w zasadniczej linii ze średniowieczną i barokową sztuką kościelną Europy środkowej. O ile muzeum okazało się dość ubogie w przedmioty z zakresu historii kultury, o tyle zaimponowało mi, jeśli chodzi o zbiory zoologiczne. Wszystkie gatunki fauny polarnej można było tam spotkać: białe niedźwiedzie, fokę, morsy, reny, różne rodzaje ptaków i ryb, szkielety wielorybów! — Zupełną nowością były dla mnie dwa stworzenia: biała sowa (*Nyctea scandiaca*) o prześlicznym upierzeniu nieźródlanej białości, oraz polarny bawół grenlandzki o bardzo oryginalnym kształcie głowy i rogów. I nie bacząc na wszystko, co każdy z nas słyszał od dzieciństwa i wie o wymiarach wielorybów, gdy się stanęło przed 20-metrowym przeszło szkieletem wieloryba (sama głowa 6 metrów), trudno było się powstrzymać od zdumienia.

Wracając na statek główną ulicą miasta (Storgade), biegnącą równolegle do cieśniny Tromsø Sund narzekaliśmy na upał, który tu pod 70° szerokości północnej po raz pierwszy w ciągu całej wycieczki dał nam się we znaki.

O godzinie 12-tej w południe „Batory” podniósł kotwicę i przedelfilował wzdłuż cieśniny przed frontem domów miasta Tromsø. Do tej pory posuwaliśmy się wciąż na północ; teraz nastąpił zwrot: z krainy polarnego dnia mieliśmy powracać na południe, do strefy, gdzie rytmem upływającego czasu jest codzienna wymiana nocy i dni.

Umieściłem się na przedniej galerii pokładu łodziowego, znajdującej się tuż pod mostkiem kapitańskim i z mapą w ręku obserwowałem każdy ruch statku.

Z obu stron cieśniny Gisund, do której dotarliśmy przez cieśniny Tromsø Sund i Ryström, wznoszą się wzgórza, sięgające do 1000 m n. p. m., pokryte śniegiem, lub czerniejące nagością groźnych skalistych ścian. Mniej więcej na połowie wysokości zbocza zaczyna się skąpa, im niżej tym obfitsza, ale wciąż karłowata roślinność. Na samym dole, nad brzegiem morza zielenieją maleńkie uprawne poet-



Stary Lapończyk we drzwiach swej chaty

ka; wśród nich sterczą samotnie z rzadka rozstawione domki. Są to siedziby ludzkie, pozbawione jakiegokolwiek otoczenia; nie widać żadnego ogródka, ani obejścia gospodarskiego. Przy skąpym zaludnieniu tych stron kilka takich domków stanowi już miejscowość, godną wymienienia na mapie o skali 1:1.500.000.

Pytam stojącego obok mnie Norwega, skąd ci ludzie czerpią wodę do picia; przecież studni w granitowym podłożu, które się zaczyna pod cieniutką warstwą rodzajnej gleby, nie mogą wykopać. Może piją więc wodę deszczową, zbieraną w cysterny, jak to muszą czynić mieszkańcy zachodniego wybrzeża Bretanii, zwanego „końcem ziemi“ (Finistère). Nie, obywatele miejscowości kilkudomkowych, jak Finlandsnes, Kastnåshorn, Kvalnås i tym podobnych wiosek na wybrzeżu fiordów mają dość strumieni i źródełek, zbiegających po zboczu, a wypływających spod szczytu ośnieżonych gór. Pod tym względem są szczęśliwsi od Bretończyków.

Z Solbergfiordu wjechaliśmy w cieśninę Dyrösund, u której wylotu wznosi się na lądzie wspaniały szczyt Faxtind, przypominający nieco ukształtowaniem grani nasz Giewont.

Pozostawiając z lewej strony malowniczą wyspę Anderjō, wylaniającą się z morza olbrzymią ośnieżoną masą granitu, znaleźliśmy się znów na wodach Vaagsfiordu w pobliżu wymienionego wczoraj z bliska miasta Harstad. Krocząc po śladach przebytej już trasy, „Batory“ zapuścił się w cieśninę Tjällsund i wypłynął na rozszerzający się ku południowi olbrzymi przestwór Vestfiordu. Znów zarysowały się na horyzoncie fantastyczne baszty i budowle skalne przylegającej do lądu wyspy Hammerō i półwyspu Tynesodden, a z drugiej strony skalista ściana Lofotów. Koło godziny 20-ej „Batory“ skreślił ostro na zachód, aby dopłynąć do jednego z najmniejszych fiordów, zwanego Trollfiordem.

Jest to wąski korytarz skalny, wrzynający się zaledwie na kilka kilometrów w poszarpany masyw wyspy Östvaagō, należącej do grupy Lofotów. Wylot fiordu znajduje się w zachodnim odgałęzieniu cieśniny Raftsund. Trollfiord ma miejscami niespełna 100 m szerokości i jest niedostępny dla statków tej wielkości, co „Batory“, toteż jedyną rzeczą, którą kapitan Borkowski mógł zrobić, było dopłynięcie do samego wylotu i umożliwienie pasażerom, aby rzucili okiem w głąb tajemniczego zakątka. Zbliżając się do Raftsundu, „Batory“ płynął z normalną szybkością, ale gdy znaleźliśmy się już na wodach cieśniny, zmniejszył bieg, a w miarę zapuszczania się w ślepa uliczkę, której boczną jest Trollfiord, posuwał się naprzód coraz wolniej, przechodząc stopniowo do ruchu prawie niedostrzegalnego.

Mimo godziny 9-ej wieczorem nie było tak jasno, jak innych dni o tej samej porze, bo niebo pokryło się szarymi, ciemnymi chmurami. Ponure, groźne ściany otaczały nas zewsząd, „Batory“ posuwał się naprzód prawie niewidocznym, ale nieustającym ruchem, mierząc dziobem w skalisty mur, co wyrósł w poprzek kierunku naszej jazdy. Ludzie milczeli lub rozmawiali półgłosem w instynktownym poczuciu, że ta chwila ma w sobie coś osobliwego.

— Jeszcze sześćdziesiąt siedem — mówi głuchy ochrypy głos z kapitańskiego mostku.

Co to znaczy? — Nie wiadomo! „Batory“ posuwa się wciąż na spotkanie granitowego wroga.

— Jeszcze czterdzieści trzy!

I znów wyczekujące milczenie, tylko odsuwające się wolniusieńko boczne kotary skał świadczą, że statek nie stoi w miejscu.

— Jeszcze trzydzieści!

Aż wreszcie z lewej strony statku odsunął się ostatni występ skalny i „Batory“ znalazł się na wprost wejścia do Trollfiordu. Zahurkotała na przędzie statku machina, obracająca na wale potworny łańcuch kotwiczny, buchnął do góry obłok rdzawego kurzu i zamigotały wykrzesane iskry; olbrzymia kotwica spadła na dno morskiej cieśniny. Stańliśmy w miejscu. Wszystkie oczy zwróciły się teraz ku tajemniczemu fiordowi. Widać doskonale, jak jest krótki; głąb jego wypełnia amfiteatralny masyw górski, ośnieżony pod szczytem (Higravstinder). Jesteśmy w krainie baśni, we fiordzie króla gór, rozstawionego muzyką Griega, w królestwie elfów i gnomów, zamieszkujących niedostępne dla człowieka podziemne groty.

Teraz stało przed nami nowe pytanie: jak stąd wyjedziemy? Czy „Batory“ zacznie się cofać rufą co najmniej ze cztery kilometry ku wodom Raftsundu? Przecież tu nie ma co marzyć o normalnym wykręcaniu za pomocą steru; nie można skręcać sterem bez nadania statkowi określonej szybkości, a tu nabranie słabego nawet rozpędu skończyłoby się niechybnym wyrżnięciem o skalistą ścianę. Kapitan Borkowski zapewne nie zadawał sobie podobnych pytań, tylko przystąpił do manewru, który był zdumiewająco prosty i jednocześnie olśniewająco nowy dla większości szczerów lądowych, podróżujących „Batorym“.

— Lewa bardzo wolno wstecz, prawa bardzo wolno naprzód, lewa o dwa obroty mniej — słyszymy znów głuchy głos z kapitańskiego mostku.

Co to jest „lewa“ i „prawa“? — Aha, to śruby, których „Batory“ posiada dwie. Będą się obracać każda w inną stronę; prawa ma popychać statek, lewa cofać, ale cofanie będzie słabsze, bo lewej dano o dwa obroty mniej. Co z tego wszystkiego wyniknie?

Za chwilę przekonaliśmy się, co miało wynikać. „Batory“ zaczął się obracać koło osi pionowej, którą stanowił jego dziób, przytrzymywany na miejscu za pomocą spuszczonej kotwicy. Rufa statku zakreśliła na wodzie szerokie półkole, jakby narysowane olbrzymim cyrkle, i „Batory“ miał przed sobą wolną drogę do wyjścia ze skalnego więzienia.

Ruszyliśmy z powrotem, pozostawiając z prawej strony fantastycznie ukształtowaną ścianę Lofotów. Na wodach Vestfiordu rzuciłem jeszcze ostatnie spojrzenie wstecz ku granitowym basztom Tynesodden i Hammerō. W miarę posuwania się na południe ginęła z oczu zygzakowata sylweta Lofotów, roztopiając się w półmroku i w oddaleniu. Świat baśni przestawał być rzeczywistością i miał za chwilę przejść w dziedzinę wspomnień i snów.

KONRAD GORSKI



PO „DNIACH KOLONIALNYCH”

Kulminacyjnym punktem organizowanych przez Ligę „Dni Kolonialnych” stała się niedziela 10 kwietnia, ale już w pierwszych dniach, 7, 8 i 9 kwietnia, na obszarze całego kraju — w zakładach pra-

cy, w fabrykach, biurach, w szkołach, w instytucjach publicznych i społecznych — organizowane były Apele Kolonialne. Wygłaszano liczne pogadanki i odczyty, które, ujmując rzeczowo zagadnienie kolonialne, wykazywały jego doniosłość dla Polski na podstawie ścisłych danych i cyfr, licznych wykresów i tablic, popularyzując to zagadnienie wśród najszerzych warstw społeczeństwa, zdobywały nowych „pionierów kolonialnych”.

W dniu 10 kwietnia ta powszechność manifestacji stała się tak wielka, że nie było chyba na terenie Rzeczypospolitej dosłownie miejscowości, gdzie by na większą czy mniejszą skalę — w zależności od warunków lokalnych — nie zorganizowano imprezy, gdzie by nie podjęto z zapalem rzuconego przez Ligę hasła „Żadamy dla Polski kolonij”, gdzie by to hasło nie znalazło należytego zrozumienia wśród wszystkich odłamów społeczeństwa. Ze wszystkich też stron kraju napływały do Zarządu Głównego LMK liczne depeche, uchwalane rezolucje, opisy przebiegu uroczystości, a wszystkie świadczyły o niebywałym wprost entuzjazmie, o udziale milionów obywateli w „Dniach Kolonialnych”.

Przebieg uroczystości w Warszawie wykazał w całej pełni obywatelskie uświadomienie jej ludności, której przedstawiciele ze wszystkich warstw i ugrupowań wzięli tłumnie udział w imprezach organizowanych w mieście przez Stołeczny Komitet Dni Kolonialnych. Obok stolicy wykazały duży entuzjizm w manifestacjach Górny Śląsk, Poznań, Toruń, Lublin, Radom, Kraków, Lwów, Białystok, Łuck, Brześć n/B., wszystkie miasta i miasteczka Rzeczypospolitej. W dniu tym, jak Polska szeroka i długa, wszystkie jej miejscowości przybrały wy-

gląd niecodzienny, odświętny. Gmachy i domy przystroili się w chorągwie narodowe, w sztandary LMK; z murów wołały plakaty i afisze „Żadamy dla Polski kolonij”, barwiły się tysiączne nalepki; z przestworzy spadał deszcz miliona ulotek, rozrzucanych przez samoloty. Na placach, skrzyżowaniach ulic wielkie transparenty domagały się dla Polski wolnego dostępu do surowców, domagały się terenów dla ekspansji. W niektórych miastach bardzo pięknie zostały udekorowane wystawy i okna mieszkań prywatnych, a dekoracja samego miasta miała w sobie wiele symboliki. W Poznaniu ustawiono wśród zieleni maszty 10-metrowej wysokości, z których każdy miał reprezentować jeden milion Narodu Polskiego, a umieszczone na szczycie ich litery głosiły hasło „Dni Kolonialnych”, hasło całego Narodu Polskiego, żądające dla Polski kolonij. Opodal zaś 9 masztów, strojnych również we flagi barwy narodowej, z napisem „Emigracja” wyobrażało 9 milionów Polaków, rozsianych poza granicami kraju, a którzy, jak głosił zawieszony poniżej transparent, stanąć muszą do wspólnego czynu z Macierzą.

Od rana we wszystkich miastach odbywały się uroczyste nabożeństwa, w czasie których wygłaszane były podniosłe kazania okolicznościowe. Ulicami miasta przeciągały wielotysięczne tłumy w imponujących pochodach. Szli przedstawiciele władz państwowych i samorządowych, przedstawiciele wojska, organizacje społeczne, zawodowe, szła młodzież, kupiectwo, rzemiosło, szły liczne delegacje, przybyłe ze wsi. Nie brakowało przedstawicieli żadnego odłamu społeczeństwa. Niesiono liczne transparenty z postulatami kolonialnymi. Nie rzadko pochód imponował doprawdy niebywałymi rozmiarami, gdyż np. w Poznaniu ilość uczestników doszła do 40.000, a w Toruniu do 20.000, a jednocześnie pochody budziły zainteresowanie swoją malowniczością, którą zawdzięczały pomysłowości organizatorów. Jechały wozy, strojne w tropikalną roślinność, wiozące towary kolonialne, jak kauczuk, bawełnę i kakao; w Radomiu harcerze uformowali malowniczą karawanę kupców arabskich.

A gdy ulicami miast przeciągały pochody, na



Pochód manifestacyjny we Lwowie



Fragment pochodu w Piotrkowie Tryb.

placach i w lokalach zamkniętych odbywały się tłumne akademie. W Warszawie na wielkim zebraniu obywatelskim w gmachu Cyrku, jasne, głęboko rzeczowe, a zarazem porywające przemówienie wygłosił Prezes Zarządu Głównego LMK gen. St. Kwaśniewski, który, omówiwszy akcję, jaką od lat rozwija Liga w dziedzinie kolonialnej, zarysował obraz świata dzisiejszego, „gdzie toczą się walki, które zdecydują o losach ludzkości i zapewnią przodujące miejsce państwu, gotowym do rzucenia na szalę rozstrzygnięć międzynarodowych całej swej mocy i woli wywalczenia tego, co im się słusznie należy. Takim właśnie najbardziej słusznym prawem Polski — mówił gen. Kwaśniewski — i nieodzowną dla niej koniecznością jest posiadanie własnych kolonij. Zbudowaliśmy sobie własny dom, mocny i niewzruszony, zdobyliśmy krwawym trudem wojennym wielką, zjednoczoną Polskę Niepodległą z dostępem do polskiego morza, z dwoma portami polskimi, Gdańskiem i Gdynią. Brak nam jednak bogactw naturalnych, bez których nie mogą się obyć państwa, przodujące w rodzinie narodów, a Polska do takich państw zalicza się w pierwszym rzędzie. Brak nam najpotrzebniejszych surowców, których dostarczyć nam mogą tylko tereny zamorskie, tylko kolonie, zarządzane i eksploatowane przez Polaków. Społeczeństwo nasze dusi się w terytorialnych granicach Państwa, nie mogąc dostarczyć pracy i zabezpieczyć bytu rzeszom dzielnych synów Ojczyzny, rozporządzających energią, która za wszelką cenę musi być zachowana i wyzyskana dla kraju. W tym celu musimy jak napędziej szeroko otworzyć nasze okno na świat, to znaczy wyzyskać w całej pełni nasz dostęp do morza i przez tę drogę morską skierować zastępy rodaków, skierować potężne moce polskiej pracy, tężyzny, energii, przedsiębiorczości ku polskim terenom kolonialnym“. Wśród niemiłkających oklasków wołał gen. Kwaśniewski: „Gdy staje się zbyt duszno, trzeba otworzyć okno, którym jest nasz dostęp do morza, trzeba szeroko otworzyć okno, jakim jest Gdynia“. Entuzjastycznie oklaskiwali zebrani i dalsze ustępy przemówienia, podnosząc z zapalem rzucone na zakończenie hasło „Żądamy Polski kolonialnej“. Z równym entuzjazmem, w żywym, solidarnym odzewie słuchano przemówień innych mówców na obszarze całego kraju, wznosząc gromkie okrzyki na rzecz postulatów kolonialnych, uchwalając

w wielkim, spontanicznym porywie rezolucje, domagające się dla Polski swobodnego dostępu do surowców, rozwiązania spraw emigracyjnych.

Na akademiach tych i zebraniach czuło się wyraźnie, że społeczeństwo polskie zdaje sobie coraz bardziej sprawę z tego, że dziś nie wystarcza dobrze gospodarować na swoim podwórku, że dziś trzeba wyjść na szerszą widownię, że zresztą tylko dzięki temu wyjściu w szerszy świat można dobrze zagospodarować się u siebie. Czuło się, że Naród Polski zdaje sobie coraz bardziej sprawę, iż musi domagać się należnego mu stanowiska wśród innych narodów świata. Nikt nie prosił o pomoc, o poparcie. Wszyscy żądali normalnych warunków rozwoju, w których sami potrafimy dostatecznie wyzyskać nagromadzone w nas siły i zdolności. Chcemy nadal pozostać pożyteczną jednostką w wielkiej rodzinie narodów, biorąc w jej życiu czynny udział, wnosząc doń i teraz i w przyszłości dodatnie, pozytywne wartości, podobnie jak dodatnią i pozytywną była nasza rola w przeszłości. Taką to właśnie postawę wyczuwało się w tych tysiącnych tłumach, biorących udział w manifestacjach „Dni Kolonialnych“ i to też pozostanie najpiękniejszym, najtrwalszym ich wyrazem. Ten nastrój ogólny udzielił się wszystkim, nawet ludziom dawnego pokolenia i światopoglądu. Niejednokrotnie też dawały się słyszeć słowa, świadczące o głębokim wstrząsie wewnętrznym, jaki się dokonał pod wpływem entuzjazu zebrania, entuzjazu, wywołanego rzeczowym, mocnym przemówieniem.

Szczególnie znamienne było stanowisko świata pracy. Na rzecz hasel kolonialnych manifestowała żywiołowo nie tylko ludność górnicza i robotnicza Ziemi Śląskiej, która swym licznym udziałem w szeregach członków LMK wykazywała oddawna swe zrozumienie dla doniosłości zagadnień morskich i kolonialnych, lecz i rzesze pracownicze innych dzielnic kraju stanęły zwarcie do apelu kolonialnego. Wszędzie niemal pracownicy poszczególnych fabryk i zakładów przemysłowych na licznych zebraniach postanawiali jednogłośnie popierać stale akcję kolonialną Ligi zarówno przez zapisywanie się na jej członków, jak i przez doraźne opodatkowanie się na rzecz Funduszu Akcji Kolonialnej. W tych samorzutnych uchwałach rzesze robotnicze wykazały, że ugruntowało się wśród nich głębokie zrozumienie dla palącej aktualności zagadnień kolo-



Ludność okolicznych wsi wzięła żywy udział w Dniach Kolonialnych w Janowie Podlaskim



Zebranie manifestacyjne w Chmielniku



Wystawa kolonialna w Rumii-Zagorzu

niałnych, których rozwiązanie pozwoli na wyście z wielu obecnych trudności gospodarczych, na zatrudnienie przede wszystkim łaknących pracy rąk, a przez to samo usunie sprzed milionów ludności wsi i miast widmo głodu i nędzy.

Z tego przekonania o doniosłości zagadnień kolonialnych wypływał entuzjastyczny udział ludności wiejskiej w manifestacjach, przejawiający się nie raz w doprawdy wzruszających odruchach, kiedy to siedzący na zapadłej wsi małorolny gospodarz krzyżkiem tylko podpisywał uchwaloną rezolucję, kładąc w ten swój niezgrabny krzyżyk całą mocną wiarę w celowość haseł i postulatów rezolucji.

I nic dziwnego, bo wieś nasza nie potrzebuje się zastanawiać nad przyczynami swego ciężkiego położenia, aż nazbyt jaskrawo styka się z skutkiem tych przyczyn. Niechby część ludzi ze wsi znalazła pracę w miastach, niechby w ostateczności mogła za kawałkiem chleba wywędrować daleko w świat! Dlatego też hasła Ligi Morskiej i Kolonialnej, muszą znaleźć na wsi żywy, bezpośredni oddźwięk dlatego też „Dni Kolonialne” spotkały się z najistotniejszym zrozumieniem wsi.

Podobnie i młodzież swym licznym i czynnym udziałem w organizowaniu uroczystości, entuzjastyczną postawą wobec wygłaszanych przemówień i uchwalanych rezolucji wykazała, że przyszłość Polski i swoją widzi na szerszej, niż dawne pokolenie platformie, że w swych planach życiowych wybiera myślą nie tylko ku morzu, ale i poza odległe oceany, że gotowa jest „sprawie kolonialnej poświęcić swoje gorące serca, uczucia, wolę i rozum”.

Wreszcie uchwalona powszechnie rezolucja świadczy, że zagadnienia kolonialne w Polsce przybrały już realną formę konkretnych postulatów i haseł. W rezolucji tej uczestnicy „Dni Kolonialnych” po stwierdzeniu, że Polska:

„I. połowę całego swojego corocznego przywozu z zagranicy — sprowadza w surowcach i towarach kolonialnych, co w roku 1937 stanowiło olbrzymią sumę przeszło 600 milionów zł,

II. sprowadza surowce, które są niezbędne dla istnienia i rozwoju swego gospodarstwa narodowego, a tym samym dla rozbudowy w kraju warsztatów pracy i w celu zatrudnienia u siebie milionów gotowych do pracy rąk — z obcych źródeł produkcji i w przeważającej mierze za pośrednictwem obcego

kupca i przywozi je w przeszło 80% na obcych statkach. Tracimy na tym obcym i zbędnym pośrednictwie przeszło 200 milionów złotych rocznie na rzecz obcych gospodarstw narodowych, domagają się, aby:

1) polityka gospodarcza Polski została nastawiona na bezpośredni dostęp do źródeł niezbędnych dla kraju surowców i towarów kolonialnych;

2) kupiectwo polskie, które zdoła nawiązać bezpośrednią łączność ze źródłami zakupów i rynkami zbytu — korzystało w miarę możliwości z ułatwień i opieki władz;

3) przemysł Polski dla swoich potrzeb surowcowych zakładał w krajach zamorskich i kolonialnych własne bazy surowcowe (własne plantacje bawełny, karczuku, kakao, kawy, nasion oleistych, oraz własne kopalnie rud etc.);

4) powołane do tego czynniki przemysłowe i kupieckie łożyły niezbędne środki na szkolenie przyszłych kupców i przedsiębiorstw kolonialnych.

Witają również z uznaniem fakt podjęcia już przez Rząd Rzeczypospolitej sprawy potrzeb surowcowo-kolonialnych Polski oraz domagają się dalszej stanowczej akcji na forum międzynarodowym o przyznania terenów kolonialnych w Afryce, celem zapewnienia Polsce naprawdę niczym nieskrępowanego dostępu do surowców.

Entuzjastyczna postawa manifestantów, ich kilkumilionowa cyfra świadczy, że realizacja tych postulatów znajdzie mocne oparcie w społeczeństwie.

„Dni Kolonialne”, głośnym echem odbiły się w prasie zagranicznej, która zasadniczo zajęła stanowisko przychylnie, podnosząc, jak np. włoskie pismo „La Stampa”, słusność żądań kolonialnych Polski. Spośród wielkich dzienników zagranicznych, które zajęły się obchodem „Dni Kolonialnych”, wymienić należy „The Times” (Londyn), „Observer” (Londyn), „Le Temps” (Paryż), „Nieuwe Rotterdamse Courant” i t. d. Tak więc powoli polskie dążenia kolonialne uzyskują coraz szersze, coraz pewniejsze podstawy, zarówno w kraju, jak i zagranicą.



Wielka akademie w gmachu Cyrku w Warszawie

Polacy na Dalekim Wschodzie

Artykuł niniejszy omawia życie Polaków na Dalekim Wschodzie na podstawie współczesnej literatury.

Jedną z najbardziej wzruszających zdobyczy naszej młodzieży marynarskiej, która pierwsza na „Darze Pomorza” żeglowała dokoła świata — było niewątpliwie zetknięcie się z rozproszonymi po całym globie Polakami. Gdzie ich bowiem nie ma? Nawet na zagubionych gdzieś po wielkich oceanach wyspach bije jakieś polskie serce, odnajdujemy ślady bytności polskich inżynierów, lekarzy, rolników, kupców, — niespokojnych duchów, których pragnienie przygód lub wypadki polityczne zagnały w daleki świat. Gdy który z nich się dowiedział, że żaglowiec pod polską banderą, reprezentant niepodległej Rzeczypospolitej Polskiej, zawija do portu, starał się choćby ucisnąć rękę komendanta żaglowca, pogwarzyć bodaj chwilę o dalekiej, nieznanej mu już prawie ojczyźnie. Przynosił jakiś skromny dar, dowód szczerej miłości ojczyzny, swego niesłabnącego przywiązania do narodu, który nareszcie — po długiej i bolesnej niewoli — własne okręty, statki handlowe, żaglowce szkolne wysyła w świat rad i szczęśliwy, że Polak powrócił do morza i od razu poczuł się na nim pewny, jakby od wieków z nim się nie rozstawał. Podróż naszego „Daru” stała się pod tym właśnie względem wręcz odkrywczą, pokazała, że kraj macierzysty nie objął jeszcze wszystkich rozproszonych synów swą opieką, ale także, że większość Polaków nawet w beznadziejnych warunkach nie wyrzeka się swej narodowości, z dumą myśli o wskrzeszonej, krzepnącej z każdym dniem ojczyźnie. Okazało się np., że na Dalekim Wschodzie: w Chinach, Japonii, Indiach, w Mandżurii, na Sachalinie — wszędzie spotkać można naszych rodaków. W Nankinie wita marynarzy polskich spora kolonia polska w liczbie 300 osób, nie raz z dalszych miejscowości Chin przybyłych do Nankinu, by własnymi oczyma widzieć polski statek¹⁾, by usłyszeć żywą polską mowę, dowiedzieć się o tym, co się dzieje w ojczyźnie. Jedni siedzą tam od dawna, inni dopiero od czasów wskrzeszonej Rzplitej. Gdzie tylko znajduje się większe skupisko Polaków powstają stowarzyszenia polskie, organizuje się domy narodowe, skromne szkoły, utrzymuje się bezpośredni kontakt z Polską. Wielu jednak pracuje na dalekiej obczyźnie samotnie, rzadziej styka się z nielicznymi rodakami mieszkającymi na niezmiernych niemal obszarach Dalekiego Wschodu. Niektórzy, zorientowawszy się w możliwościach wprowadzenia na rynek azjatycki polskich towarów, nawiązują stosunki handlowe z metropolią i — spotykają się z przedziwnym niezrozumieniem swych usiłowań. Tak zdarzyło się młodemu i przedsiębiorczemu kupcowi Widerze, który poznawszy w Poznaniu doskonale rozwinięty przemysł, pragnął wprowadzić na rynek chiński polskie kołdry. Cóż, kiedy tym razem kupcy poznańscy okazali

dziwną nieruchliwość i niezrozumiałą opieszałość. Zamiast zamówionych kołder kwadratowych, jakich używają Chińczycy, przysłano prostokątne, i to po długich pertraktacjach. Trzeba je było oczywiście odesłać, gdyż na takie kołdry nie byłby pan Widera znalazł nabywców. Za próbki polskiego mydła, które zamierzał wprowadzić na chiński rynek, żądano od niego opłaty. Długo jeszcze czekać będziemy, zanim dobry i tani polski towar zaprowadzi się wśród Chińczyków lub Japończyków!

Wśród tych samotników polskich na Dalekim Wschodzie zasłużoną sławą cieszy się inżynier Zwierzycy, Wielkopoleś z pod Krobi, który od wielu lat zajmuje w Holenderskich Indiach stanowisko urzędowego geologa. Jego prace naukowe publikowane w różnych pismach fachowych zagranicznych i polskich wzbudziły podziw i szacunek świata nauki. Cudzoziemcom w Japonii żyć dość trudno, wobec niesłychanej nieufności, jaką Japończycy otaczają wszystkich obcych mieszkańców. Toteż Polacy mieszkający w Japonii nie bardzo mają możliwość rozwinięcia szerszego życia narodowego. Książd polski, który przybył dla celów misyjnych do Japonii, lęka się wziąć od Polaka przybysza polskie gazety, bo nie byłoby to dobrze widziane przez wywiad japoński²⁾. Swobodniej kształtuje się życie Polaków w Chinach, ale i tam się zmieni sytuacja, skoro Japończycy rozciącać będą nad życiem w Chinach swą kontrolę.

Większe skupiska polskie na Dalekim Wschodzie znajdujemy jedynie w Mandżurii i na Sachalinie. Kolonia polska w Mandżurii powstała w samym końcu XIX wieku, gdy zaczęto budować kolej wschodnio-chińską. Kierownikiem budowy był polski inżynier Adam Szydłowski, a wraz z nim — i nieco później znalazło pracę przy tej budowie wiele innych polskich rodzin. W ten sposób powstała w Charbinie poważna kolonia polska, która już w roku 1901 utworzyła „Komitet Kościelny”. Miał on coprawda przede wszystkim starać się o wybudowanie kościoła dla Polaków, ale poza tym skupiał całą ówczesną Polonię. W miarę wzrostu kolonii — wzmogło się także życie towarzyskie i stowarzyszeniowe. W dwa lata później „Rzymsko-Katolickie Towarzystwo Dobroczynne” zaczęło myśleć o organizowaniu polskiej szkoły i intensywniejszego życia narodowego, tak że powstała wreszcie „Gospoda Polska” (1907), w której skupiało się całe życie mandżurskich Polaków. Uruchomiono polskie szkoły, sekcje towarzyskie i naukowe, a w roku 1917 zaczęło wychodzić pierwsze polskie pismo na Dalekim Wschodzie: „Listy Polskie z Dalekiego Wschodu”. Pismo to utrzymało się do roku 1928. Według relacji Antoniego Alexandrowicza³⁾, któremu zawdzięczamy obszerny zarys życia polskiej kolonii w Mandżurii, najświetniejszy okres rozwoju kolonii przypada na lata 1917 do 1924. Wydawano pismo codzienne, zorganizowano

¹⁾ Fryderyk Kullerschitz: Rejs dokoła świata — Tow. Wyd. „Rój” — 1936 str. 352.

²⁾ Aleksander Janta-Połczyński: Ziemia jest okrągła — „Rój” — 1936 str. 310.

polskie gimnazjum, które otrzymało prawa państwowe, wydawano polskie podręczniki, założono także szkoły na „prowincji“. W czasach rewolucji rosyjskiej kolonia polska w Mandżurii stała się prawdziwą opatrnością dla polskich uchodźców, ułatwiała im repatriację, możliwość zdobywania sobie nowej egzystencji. Próbowano nawet zorganizować oddział polskiego wojska, ale dzięki typowym swarom polskim pomysł ten przyczynił się raczej do rozbicia niż zcementowania Polonii mandżurskiej.

Ten bolesny objaw spotykamy na każdym kroku — z jaką zazdrością myślę wypada w tym wypadku o Niemcach, którzy właśnie za granicą stanowią element zwarty, nie dopuszczając pod żadnym pozorem do jakiegos wewnętrznego rozbicia. Wracając jednak do Polaków w Mandżurii należy stwierdzić, że przyczyną rozbicia byli „czerwoni“ pod wodzą jakiegoś Goldberga(1). Objęcie rządów w Mandżurii przez „czerwonych“ położyło też kres rozwojowi polskiej kolonii. Polacy bowiem byli ściśle związani z koleją wschodnio-chińską, od której ich odsunęto. Toteż pewna część opuściła zupełnie Mandżurię, inni starali się stworzyć sobie nową egzystencję. Liczebnie stanowili teraz Polacy małą garstkę. Próbowano jeszcze osiedlenia na wsi, ale podjęte w tym kierunku wysiłki nie dały spodziewanych rezultatów wobec braku odpowiednich funduszy. Powstałe w roku 1934 Towarzystwo Rolnicze robiło starania u władz polskich o fundusze na osiedlenie Polaków w Mandżurii na roli, wychodząc ze słusznego założenia, że można by tu stworzyć doskonałą egzystencję dla wielu rodzin polskich i przygotować materiał dla podtrzymania stosunków handlowych Polski z Dalekim Wschodem. Szkolono by ludzi w tym kierunku, ludzi obznajmionych z terenem, językiem — gdyż tylko ci mogli stanowić odpowiedzialnych pośredników w handlu pomiędzy Polską a Dalekim Wschodem. Niestety, usiłowania te spełzły na niczym. Należy tu jeszcze podkreślić, że kolonia polska w Mandżurii w okresie swej świetności rozwinęła żywą działalność naukową, że w Gospodzie Polskiej stworzono muzeum o dużej wartości naukowej i zabytkowej. Liczyło ono przeszło 1.000 eksponatów i było jedynym na świecie polskim muzeum poza granicami Macierzy. Gdy jednak „wyeksmitowano“ muzeum z Gospody — upadło ono, a zbiory w większej części zniszczały z powodu braku należytego pomieszczenia.

Nie bez żalu czytamy dziś świetne i smutne zarazem dzieje polskiej kolonii w Mandżurii, która mogła być zostać poważną bazą wypadową Polski na Dalekiej Wschód.

Nie wszystko jednak tam stracone. Należało by zbadać, jak się obecnie przedstawia sytuacja Polaków w Mandżurii i przedsięwziąć energiczne kroki celem uchronienia resztek Polaków od całkowitej zagłady. Być może, że da się jeszcze coś zrobić w związku z „Koncesją Grochowskiego“, która wynosi 40.000 km kw., położona pomiędzy stacją Mandżuria i Hailar-Chingan. Przedtem nim wpływy japońskie w Mandżurii przybrały charakter oficjalny, szanowano kontrakt koncesyjny, który opiewa do roku 1966, od tej chwili jednak wywiązały się po-

ważne trudności, które dałyby się może uregulować na drodze dyplomatycznej. Rzecz, którą zająć się powinien Światowy Związek Polaków.

Drugie poważniejsze skupisko Polaków na Dalekim Wschodzie znajduje się na Sachalinie. Różni się ono jednak poważnie od kolonii mandżurskiej. Na Sachalin przybyli Polacy w końcu XIX wieku, wcześniej jednak niż do Mandżurii. Pierwsi Polacy na Sachalinie — to wysiedleńcy przymusowi, „przestępcy“ polityczni, którzy tutaj starali się znaleźć nowe warunki bytowania z dala od zniechędzonej Rosji. Inni przybyli tu później na skutek rewolucji rosyjskiej. O Polakach na Sachalinie pisano już niejednokrotnie. Od wskrzeszenia państwa byli oni pod opieką polskich władz, które interesowały się ich życiem. Tu spędził wśród Ainów szmat czasu brat Marszałka, Bronisław Piłsudski, do dziś dnia jeszcze zachowany w dobrej pamięci tamtejszych Polaków i tubylców. Przebywał tu także jakiś czas w celach naukowych Waclaw Sieroszewski. W roku 1930 zjawiała się na Sachalinie niewielka misja polskich franciszkanów z ojcem Piotrowskim na czele. Aleksander Janta-Polczyński, który zwiedzał Sachalin, starał się dotrzeć do wszystkich niemal polskich rodzin. Znaczna część ich żyje na roli, która jednakże nie stanowi ich własności i nigdy nią być nie może, wobec praw japońskich, bardzo rygorystycznych w stosunku do cudzoziemców. I to jest główną bolączką naszych emigrantów: pracować na ziemi, wydierać jej plon, a nigdy nie być właścicielem tej ziemi.

Inni znów są piekarzami i sprzedają swe pieczywo na stacjach kolejowych. Muszą oni nosić zielone czapki japońskich funkcjonariuszy kolejowych, a znajdują pewną osobistą satysfakcję w tym, że noszą na czapce napis w języku japońskim: „Polski Chleb“. Życie tych emigrantów odeszło daleko od nurtu narodowego i są oni dziś na drodze do wynarodowienia, wobec konieczności przystosowania się do wymagań władz. W wielu rodzinach, jak u Rzewuskich, Ciechańskich i innych, dzieci z rodzicami rozmawiają wyłącznie po japońsku, nierzadko w ogóle już po polsku się nie mówi. Są jednak pomiędzy nimi i tacy, którzy wytrwali przy polskości i wyrzekać się jej nie zamierzają. Do takich należy Adam Mroczkowski, którego dziwną i groźną historię opowiada w swej książce Polczyński²⁾.

Oto garść wiadomości o naszych rodakach na Dalekim Wschodzie, wiadomości zebranych z współczesnej polskiej literatury podróżniczej. Mogę na zakończenie tylko powtórzyć swój apel z poprzedniego artykułu swego o Polakach w Ameryce Południowej, by kompetentne władze zainteresowały się intensywniej losem tych Polaków, którym grozi wynarodowienie, i by czym prędzej przystąpiono do naukowego opracowania dziejów polskiego wychodźstwa na świecie.

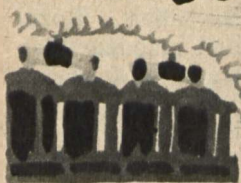
ALFRED JESIONOWSKI

²⁾ Antoni Alexandrowicz: Mandżuria — Biblioteka Polska — 1937 — str. 172.

nadto: Wielawski i Winiarz: Gdzie ludzie żyją 25 lat (Bibl. Polska — 1936 str. 325)

i Stanisław Kosko: Przez trzy oceany (L. M. K. — 1936 — str. 224).

"Drucik" ze ścigacza



(Epizod z przyszłej wojny)

Franek poprawił słuchawki na uszach i zaparł się silnie w swym obracanym fotelu, nogi rozstawiając szerzej. Ręce wcisnął po łokcie pod poręczę fotela i tak trwał.

Straszliwe rzucanie i przechyły zdawały się zwiększać z godziny na godzinę.

Sterczeli już tak całą dobę, teraz zapadła bardzo ciemna, bezgwiezdna i bezksiężycowa druga noc.

Jego mała, całkowicie izolowana kabinka dziobowa zdawała się być puszką od konserw rzuconą w nurty Niagary. Od dawna odnosił już nieodparte wrażenie, że te straszliwe uderzenia masy wodnej o kadłub, ten ciągły potok omywający w piekielnym pędzie dno, burty i sufit jego celki, wypłuczą lada chwila żywy metal nieszczęsnego kutra i wedrą się w końcu do tych trzech metrów sześciennych... Najprzód puści sufit kabiny, cienki i wibrujący jak membrana pod naporem przewalających się przezeń rozszalałych fal.

Każde, szczególnie silne „rąbnące dzlewiątej” znaczyło się deszczem osypującej się farby korkowej.

Sily opuściły go już dawno. Gdyby nie świadomość, że przecież dla niego, dla tego, co on może w każdej chwili usłyszeć, męczy się również cała dzlewiątka załogi kutra, zerwałby dawno te wrogle słuchawki, aby choć na chwilę dać odpoczynek zboliałym uszom i pozbyć się tego huku, który rozsadzał mu głowę, a oczy chciał wypchnąć z oczodołów.

Ale to jeszcze nic. Coś innego dodawało mu bodźca i przemożną swą siłą kazało nie oszaleć, nie wyrznąć pięścią w stojącą przed nim aparaturę, a przede wszystkim, nie zrzucić tych straszliwych, dręczycielskich słuchawek. Już kil-



kakrotnie chwycił za giętką końcówkę rury głosowej łączącej go z dowódcą ścigacza, aby poprosić go choć o chwilę zastępstwa. Wiedział, że porucznik zrobi to chętnie... ale... — może on pierwszy usłyszy to, czego Franek wyczekuje od trzydziestu kilku godzin, a może, co stokroć gorsze — może właśnie porucznik nie usłyszy... Wszak ma prawo nie usłyszeć — nie on kończył długotrwały dokuczliwy kurs ciągłego podstuchu głębi morskiej, nie jemu kazano z najodleglejszych pięciu dźwięków wyławić ten właściwy — najsubtelniejszy.

To Franek był „pierwszą lokatą” w zeszłorocznej klasie podstuchu, Franek w nagrodę za to dostał „honorowy” przydział na pierwszy w kraju zbudowany ścigacz wraz z dwoma „belkami” i strzałą pod odznaką radiotechnika na lewy rękaw granatowej bluzy.

Jego obecne gospodarstwo zawarte jest tu w około, w szczupłej celce ścigacza, rozmieszczone zmyślnie i misternie, tak aby najmniej miejsca zajmowało, a on przy tym do wszystkiego miał dostęp: nadajnik, odbiornik, przetwornice, baterie awaryjne akumulatorów oraz aparat podstuchowy z namiernikiem w kabinie, a oscylatorami w dnie okręciku. Te oscylatory właśnie były bezpośrednią przyczyną umęczenia jego uszu ciągłym hukiem tłukących o nie coraz silniejszych fal.

Sztorm wzmagił się ciągle... dmuchała już murowana „ósemka”.

Na zegarze przymocowanym do gumowej przeciwwibracyjnej poduszki, duża wskazówka dochodziła już do małego niebieskiego sektoraka zaznaczonego na obwodzie tarczy. Gdy strzałka i sektorak pokryją się, upłył moment przeznaczony na nawiązanie wzajemnej łączności kutrów dozoru. Może będą mieli coś dla niego. Wie, że te ewentualne trzy, cztery lakoniczne znaki będą miały wielkie znaczenie. Teraz gadulstwo jest zbrodnią. Bezdrut milczy. Wszędzie milczą i słuchają, słuchają... Słucha Janek, Marcin — słucha milczący zawsze Piotruś, szczególnie teraz pewnie rad, że ma prawo, że musi nawet milczeć.

Odezwą się wszyscy dopiero wtedy, gdy naprawdę będzie potrzeba. Z urywanych kilku dźwięków dowie się, że nareszcie słyszają, podrzucą mu namiar tajemniczego szumu usłyszanego w głębiach.

Ale kto pierwszy poda?

Strzałka minęła sektorak już wiele, wiele razy, a odbiornik milczy, szaleje tylko podstuch, fale tłuką w oscylatory a dźwięki wzmocnione płyną do oszalałej głowy.

Niestety nie stoją na miejscu i ta okoliczność również przeszkadza Frankowi w jego pracy. Wszak przecież słycać nerwowo jazgot własnych śrub, słyca również głuche dudnienie motorów, które wprawdzie tylko na krótkie momenty pracują większą mocą w chwili zwrotu i posuwania się z falą, zmniejszając zaś swe obroty do minimum na powrotnej drodze, aby tylko utrzymać kuter dziobem do fall.

Na tym powrotnym kursie można mieć tylko małą nadzieję usłyszenia czegoś.

Podporucznik-dowódca na zmianę z bosmanem manewrują wprawnie i zręcznie. Na moment stosowny do zwrotu czają się jak lisy i gdy tylko go ułapią, jeden ruchem obu rąk przekłada ster, drugi ciśnię na manetki gazu, aby wywrwać kuter zaraz po uderzeniu największej fali. Wtedy sufit robi się ścianą, ściana podłogą, a ta ostatnia awansuje do stopnia ściany i tak bez końca.

— Właściwie nikła korzyść z naszej udręki — myśli Franek. — Przypuśćmy, że usłyszę podwodnego wroga, że uda mi się nawet wziąć namiar, czy jednak będzie możliwe wykonać nań atak, lub nawet rzucić bomby, jeżeli będzie w zanurzeniu? — Czy wreszcie i to będzie skuteczne przy jednym tylko namiarze? — Zresztą to rzecz porucznika — on niech się martwi! — Ja, byłem pierwszy usłyszał!

Wskazówka zwolna zbliża się do czerwonego sektora — łączność z lądem. Tak! Jest tylko jeden na całym obwodzie tarczy.

Nastawił odbiornik na fale podłuchu stacji na lądzie i przyjął szereg urywanych ruchów... szyfr, ale te kilka liter zna na pamięć.

— Panie poruczniku! — melduję sygnał z lądu: „wracać do bazy”.

— Wracać do bazy! — odkrzyknął podporucznik z przeciwnego końca w rurę głosową.

W chwilę później Franek wyczuł zmianę kursu przez odmienny sposób przechyłów ścigacza. Jednocześnie dobiegł go głuchy warkot zwiększonych obrotów własnych motorów.

Wyłączył podsłuch!

Bioga cisza, która zapanowała w słuchawkach po kilkunastu godzinach nieprzerwanego huku świdrującego mózg, wydała mu się najszczerzejszym błogostawieństwem niebios. Zapomniał o dzikiej chwalebnej, o łomocie fal w cienki kadłub, o głuchym wreszcie warkocie motorów tuż za grodzią.

Słuchawki jednak zostawił jeszcze na głowie, pomimo bolesnego ucisku. Wszak mógł jeszcze zagadać bezdrut. Może zechcą cofnąć rozkaz i każą im dalej trwać w potępienecznych płasach. Czas nieżył na jakąś dywersję przeciwnika...

W miarę jednak nabierania szyb-

kości, uderzenia fal stawały się tak gwałtowne, że trzeba było znowu co prędzej zmniejszyć obroty do minimum, aby nie narazić kadłuba na rozbitcie.

Franek usłyszał na pokładzie metaliczny ostry dźwięk, a wprawne jego ucho rozróżniło wyraźnie jakąś awarię w ogólnym łomocie.

Gdy ścichły znowu motory, wypadło wszcząć podsłuch z powrotem, chociaż wracali już z dozoru. Przez chwilę wahał się, czy to uczynić — wszak ma już pełne prawo przerwać słuchanie, przecież opuścili już swą nakazaną linię.

Wahanie było jednak bardzo krótkie. Przemogła w nim ambicja. Włączył kontakt.

Popłynęła znowu lawiną kaskada dźwięków: najsilniejszy łomot i plusk fali, potem bliski jazgot własnych śrub, wreszcie głuchy pomruk motorów. Znowu zatrzeszczał w mózgu świdrujący ból.

Lecz cóż to?!

Franek drgnął i obłema rękami przycisnął słuchawki. W ciżbę natrętnych, zbyt głośnych dźwięków, wplotło się jeszcze coś, czego z razu nie usłyszał, a jakby wyczuł. Coś, co zmieniło tylko ledwie wyczuwalnie barwę ogólnego bulgotu!

— Panie poruczniku, stop! Proszę o zatrzymanie wszystkiego! Prośbę spełniono w najkrótszym czasie. Czas ten wystarczył Frankowi na przełączenie radiostacji i aparatu podsłuchowego na baterie.

Poruszył pokrętełm namiernika i teraz już był pewien, że słyszy.

W huku i plusku fal przebijał ciętki subtelny poszum podobny do głosu dalekiego kamertonu.

Franek znał ten dźwięk aż nadto dobrze!

Chwycił rurę głosową: — Panie poruczniku! — W sektorze dziobowym słyszę tylko śruby. — Obracając się wolno, to okręt podwodny^{*)} w zanurzeniu. — Namiaru jeszcze nie wziąłem!

Ścigacz, który w tej chwili utracił już swą szybkość, począł się kłaść po kilkadziesiąt stopni na burty, dążąc do groźnej dlań bocznej pozycji do fali.

— Nie słucha steru! — ryknął bosman i pierwszy sternik w jednej osobie.

Dowódca zorientował się szybko w sytuacji:

— Radiostacja określić swe miejsce!

— Pokładowi, na dziób, do założenia dryfotwy!

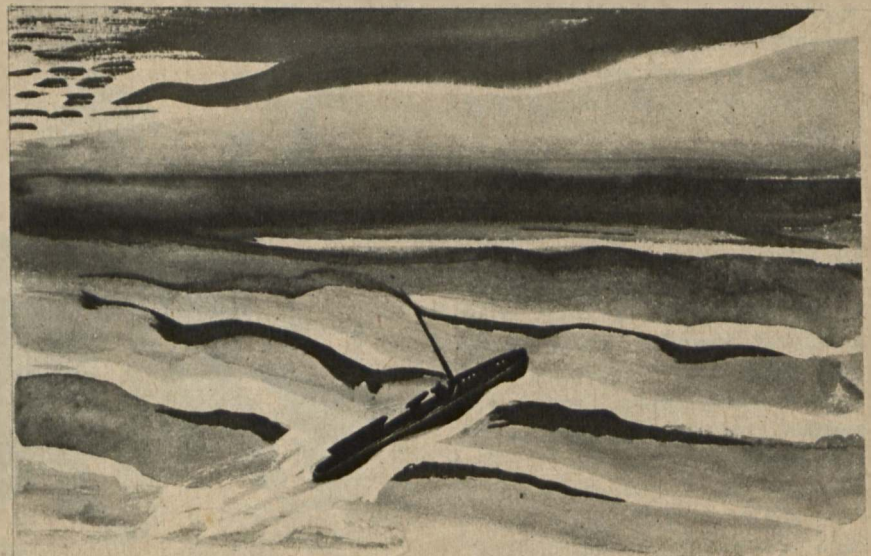
— Siłownią, zapuścić lewy motor i wolno naprzód!

— Ster, dziobem do fali!

Franek w międzyczasie wywoływał bezskutecznie inne kutry dozoru. Widocznie zbiedzone straszliwym sztormem, przerwały już podsłuch, staczając walkę z rozszalałym żywiołem w drodze powrotnej.

Teraz na rozkaz dowódcy Franek wywołał jednocześnie dwie stacje na lądzie i kazał im wziąć na sie-

^{*)} Termin „łódź podwodna“, jako anachronizm, został skasowany urzędowo w najnowszym słownictwie morskim i zastąpiony przez właściwy „okręt podwodny“.



Sztorm wzmagą się ciagle



Począł wolno manipulować pokrętem
namiernika

bie namiary. Gdyby mógł jeszcze wziąć swój na dźwięk podwodny, mieliby ustalone już jako tako miejsce tajemniczego intruza.

Jednak znowu zawarczał motor — to porucznik ustawia kuter dla założenia dryfkotwy.

Za chwilę odstawiono motor ponownie i nastała względna cisza. Pewnie założyli... Franek nadłuchiwał chwilę i znowu uchwycił tajemniczy dźwięk. Cichy, cichutki.

Począł wolno manipulować pokrętem namiernika. Dźwięk był tak słaby, tak nieuchwytny, że trudno było wymacać jego największe natężenie.

Franek zebrał się w sobie. Wszystkie nerwy skupił w jedynym zmysle słuchu. Zamarł w bezruchu i tylko lewa ręka lekko i niedostrzegalnie wolno poruszała nikłowym pokrętem mechanizmu. Pracował raczej na wyczucie nerwów.

Ścigacz tymczasem tańczył „zbójnickiego”.

— Melduję namiar trzydziści, trzydziści pięć stopni!

— Łąd wziął na nas dwa kierunki!

Meldując przez rurę, usłyszał urywki rozmowy na rufie. Ktoś meldował dowódcy: ...nikt nikogo pod wodą nie widział... ..reling z lewej burty zdjęło... został, aby związać rozluźniony pokrowiec na enkaemach **)...

**) N.K.M. — skrót od zbyt długiej nazwy „najcięższy karabin maszynowy”.

Odłożył rurę na bok i słuchał dalej.

Już powinien otrzymać dalsze rozkazy. Dlaczego dowódca milczy,

— Przecież atakować ścigaczem na taki sztorm chyba nie myśli. Tylko ich wypłoszy, a swoich ludzi pogubi. Szybkości też w taką pogodę nie osiągnie tak, aby rzucić bezpiecznie te parę posiadanych bomb...

Do kabiny wszedł mat Zawada, chwytając się na szeroko rozstawionych nogach i chwytając wszystkie po drodze. Był bardzo blady. W rękę trzymał kartkę z szyfrem od dowódcy. — Na kontrtorpedowce — rzekł, a potem dodał — Feltek utonął, zmyło go przy zakładaniu dryfkotwy.

Wyszedł, zataczając się od burty do burty.

...

Świtało, gdy ostatni z grupy cumowali do bazy. Po drodze wymienili dyskretne sygnały niebieskim światłem z kontrtorpedowcem, całą parą wychodzącym z awanportu.

Dowódca ponury jak noc, poszedł zameldować przybycie i wypadki ostatniej nocy.

W przedziale podoficerów Franek ostatkiem sił znalazł wążutkie podnoszone łóżko i zwałił się na nie jak kłoda.

Nie mógł jednak zasnąć — bolała go głowa, a wzrok mimo woli z sufitu przenosił się na jedyne opuszczone łóżko. Łóżko Felka!

...

Nad południem wpadł na wyomarłą grupę z radosnym krzykiem ktoś z załogi bazy: — Chłopaki,

pobudka, święto! — „Orkan” zatopił okręt podwodny wykryty przez Jedynekę! — Gdzie Jedyneka ostatnia?

— Niech żyje Jedyneka!

Zaroiło się wokół zwiastuna dobrej wieści.

Ze wszystkich ścigaczy grupy wynurzały się blade, lecz rozpromienione postacie i otaczały go kołem.

Franek dopadł jeden z ostatnich. Przez kilka rzędów pleców słyszał piąte przez dziesiąte: ...na dzień widocznie legli na dno, ale „popuszczali” ropę... małą płamkę zobaczyli na powierzchni, a podobno też wykazała elektryczna sonda... ..ścigacz podał kurs bardzo dobrze... sypali bomby jak groch... ..zmacili wodę do dna... stracił równowagę... ..a jak się na chwilę pokazał, to „pieprzu”... ..ze wszystkiego tylko „pierze” przyskało... „naparziali” jedną minutę, ale wystarczyło...

— Chłopaki, Franka z górę, to jego zastuga!

— W górę druczka***) z Jedyneki! Radości kolegów i wiwatom na cześć Franka nie było końca.

...

Wieczorem służbowy telefonogram ze Sztabu Floty przyniósł Frankowi Krzyż Walecznych i awans na bosmanmata.

Łóżko po Felku zajął jakiś nowo przydzielony mat-kanonier. Przed następnym wyjściem załoga musiała być w komplecie.

S. A. M.

***) — przezwisko radiotechników w marynarce.

„W górę druczka z Jedyneki!”



SPRAWY KOLONIALNE

Szereg ciekawych informacji o możliwościach plantacyjnych w Kongo Belgijskim znajdujemy w artykule p. J. Van Lancker, umieszczonym w „Dépêche Coloniale”.

Autor artykułu, który — jak podaje wyżej wymienione pismo — jest znawcą zagadnień plantacyjnych, informuje, że w Kongo Belgijskim istnieją obecnie okoliczności sprzyjające dla zakładania plantacji.

Kolonisci — pisze autor — muszą być odpowiednio do tej pracy przygotowani i winni być nastawieni przede wszystkim na zakładanie plantacji kultur długoletnich, gdyż takie plantacje mają większe szanse powodzenia.

Dla założenia plantacji o kulturach kilkoletnich potrzebny jest jednak znaczny kapitał, przygotowanie fachowe i dość długi okres czasu, nim plantacja zacznie przynosić dochody.

P. Van Lancker podaje np., że założenie 50-hektarowej plantacji kawy kosztuje około 100.000 fr. i trzeba czekać około 3 — 4 lat, nim plantacja zacznie owocować. Dochody z takiej plantacji wystarczają kolonistom na dostatek utrzymania.

Założenie plantacji selekcjonowanych palm kosztuje około 500.000 fr. i potrzeba 6 — 10 lat, nim plantacja zacznie przynosić dochody.

Autor artykułu nie ukrywa, że nim plantacje wejdą w okres produkcji i dochodowości, plantatorzy będą musieli niejednokrotnie okazać dużo hartu i siły charakteru, dla zniesienia szeregu trudności, które ich czekają w tym okresie.

Pewną pomocą w tym czasie będzie mogło być dla nich np. prowadzenie małej faktorii, wykonywanie pewnych robót dla rządu, zorganizowanie małej eksploatacji leśnej itp.

Między rządem niemieckim a rządem Unii Południowo - Afrykańskiej, nastąpiła wymiana not, spowodowana enuncjacją premiera Unii Południowo - Afrykańskiej gen. Hertzoga.

Przedstawiciele ludności Południowo-Zachodniej Afryki, która jako teren mandatowy dostała się w posiadanie Anglii, zażądali wcielenia do Unii Południowo - Afrykańskiej, jako piątej prowincji.



Targ w Bamako

Gen. Hertzog oświadczył delegacji, która doń przybyła, że uważa realizację włączenia terenu mandatowego do Unii za niepożądaną w obecnej chwili, tym bardziej, że sprawa ma być w najbliższym czasie rozstrzygnięta.

Przeciw tej enuncjacji premiera, jak donosi „Frankfurter Zeitung” — zaprotestowała Trzecia Rzesza, oświadczając, że Niemcy nie pogodziły się z wprowadzeniem systemu mandatowego do dawnych swych kolonii afrykańskich i domagają się w dalszym ciągu ich zwrotu.

Sprawę powyższą omawia również „Börsen Zeitung” z dn. 12. III. b. r. i „Voelkischer Beobachter”.

Nowym krokiem naprzód w dążeniu do całkowitego wyzwolenia się od postanowień traktatu wersalskiego jest aneksja Austrii przez Niemcy.

Klauzule wojskowe, finansowe, morskie, polityczne tego traktatu należą już do przeszłości, anulowane systematycznym i cierpliwym wysiłkiem Niemiec.

W obecnej chwili istnieją jeszcze tylko klauzule kolonialne.

Ten stan rzeczy, jak i dotychczasowe metody postępowania Niemiec, stawiających nieustannie Europę wobec faktów dokonanych — skłaniają prasę francuską do sygnalizowania niebezpieczeństwa, jakie z dnia na dzień może zagrozić francuskiemu imperium klauzule kolonialne.

„La Presse Coloniale” z dn. 23. III. b. r. zamieszcza alarmujący artykuł na ten temat, w którym czytamy: „Jutro bez wątpienia

Niemcy zażądają zwrotu Togo Kamerunu, Południowo - Zachodniej i wschodniej Afryki.

Na to żądanie, które tym razem może przyjąć formę oficjalną, co odpowie Francja, Anglia, Belgia i Japonia? Czy rządy tych państw porozumiały się dla zajęcia wspólnego stanowiska?...“ i dalej: „Poza rządem francuskim, którego decyzja wyrazi się kategorycznym „nie“ — stoi cały naród; cały naród, bez względu na różnice wyznań i prądów politycznych”.

W chwili, kiedy Niemcy domagają się zwrotu swoich dawnych kolonii, dla poparcia swojej tezy używają wszelkich możliwych argumentów, między innymi wysuwają również nieudolność niektórych mocarstw w administrowaniu terenami kolonialnymi — w związku z tym w pismach francuskich podkreśla się specjalnie wielkość dzieła, jakiego dokonała Francja w swoich terytoriach mandatowych.

Senator Jean Odin w piśmie „Le Midi Colonial” z dn. 17. III. b. r. zapytuje: „Czy Francja wypełniła w Kamerunie zobowiązania wypływające z piastowanego przez nią mandatu?” — i w odpowiedzi przytacza opinię dziennika włoskiego „Italla d'Oltremare”:

Według opinii tego pisma stosunki w Kamerunie między władzami administracyjnymi a tubylcami są godne pochwały. Dzięki temu panuje tam atmosfera spokoju; która pozwoliła na przeprowadzenie obszernego programu prac w dziedzinie higieny, nau-

czania i gospodarczego podniesienia kraju.

W ciągu ostatnich 3-ech lat na budowę i organizację szpitali, ambulatoriów, domów opieki nad matką i innych zakładów sanitarnych została zużyta suma 17 milionów fr.

Równocześnie prowadzono akcję nad zorganizowaniem nauczania tubylców. W r. 1935 liczba uczniów, uczęszczających do szkół oficjalnych i subwencjonowanych szkół misyjnych sięgała około 82.000.

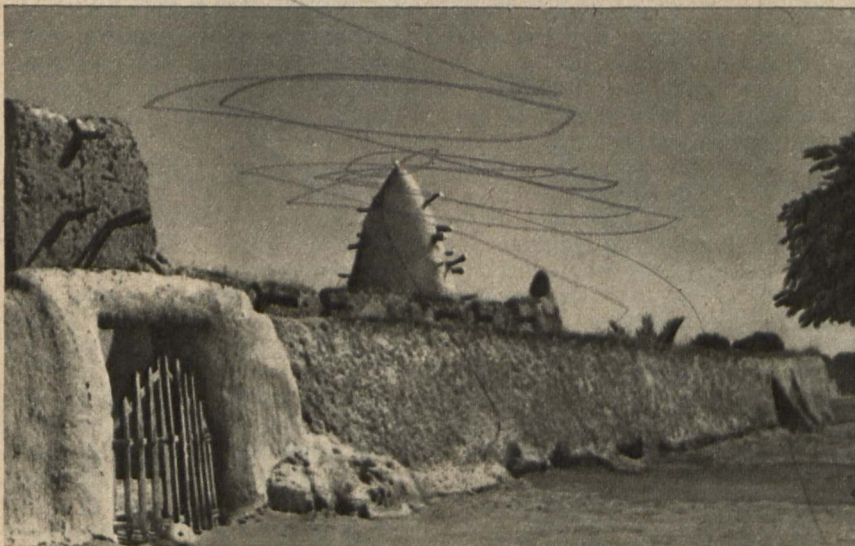
Dla polepszenia warunków materialnych tubylców rząd francuski popierał rozwój rolnictwa. W r. 1936 eksportowano z francuskiego Kamerunu około 44.000 t. ziarn palmowych, 10.000 t. oleju palmowego; 11.000 t. orzechów ziemnych, 24.000 t. kakao.

W dziedzinie inwestycji i robot publicznych — dziennik włoski podaje, że administracja francuska w Kamerunie zbudowała po wojnie 127 km dróg żelaznych w najtrudniejszych rejonach kraju. Dróg zwykłych, których początkowo było tylko 467 km jest obecnie 4.800 km.

Ponadto został całkowicie przebudowany port w Duala, otrzymując szereg urządzeń i instalacji, pozwalających na obsłużenie ciągle wzrastających obrotów towarowych.

Te wszystkie rezultaty osiągnięte przez Francję w Kamerunie — kończy włoski dziennik — są dowodem jej zdolności kolonizatorskich.

Minister Rolnictwa Południowej Rodezji p. Harris rozpoczął obecnie realizację obszernego programu osadnictwa białych w tym kraju.



Wieś murzyńska w Sudanie

Jak donosi „Le Soir“ z 31. III. b. r. min. Harris miał umieścić w ciągu pierwszej połowy kwietnia b. r. na kilkunastu farmach 10-ciu Rodezjczyków, jako praktykantów rolniczych.

Farmerzy, którzy przyjmą praktykantów i będą ich szkolić do przyszłego zawodu, będą otrzymywać jako zwrot kosztów utrzymania i mieszkania praktykanta, £ 3. — miesięcznie.

Z chwila, kiedy praktykant będzie dostatecznie przygotowany, aby prowadzić samodzielny warsztat, otrzyma od rządu bezprocentową pomoc finansową w wysokości £. 400.— Suma ta będzie zwrotna w ratach w ciągu 15-tu lat, począwszy od 3-go roku od objęcia farmy. Początkowe splaty będą minimalne, potem progresywnie będą się zwiększać z roku na rok.

Powyższa akcja jest, jak oświadczył min. Harris, na razie tylko małą próbą i wstępem do rozpoczęcia akcji na większą skalę.

„The African World“ z dn. 12. III. b. r. podaje:

„W Johanisburgu wystawiono ostatnio na licytację 31 farm o łącznym obszarze ponad 95.260 morgów. Ma to być podobno największy obszar ziemi, jaki kiedykolwiek był na sprzedaż w Afryce Południowej.

Urządник prowadzący licytację zwrócił specjalnie uwagę kupujących na następujący fakt:

Mianowicie, farmy wystawione na sprzedaż, były w r. 1934 skropione z polecenia Rządu trucizną przeciwko szarańczy, co miało takie skutki, że było pasące się następnie na tych farmach zostało zatrute arsenikiem.

Wielka ilość tego bydła zdechła. Sprzedawcy sądzą, że skutki tego zatrucia ziemi ciągle jeszcze trwają i niebezpiecznie jest paść tam bydło. Sprzedawcy nie mogli również ustalić, kiedy można się spodziewać, że trucizna przestanie działać.

Za ziemię wystawioną w tych warunkach na sprzedaż ofiarowywano śmiesznie niskie ceny, wahające się od 1 do 15 sh. za morgę.

Sprawa emigracji z Polski na Madagaskar od pewnego czasu zajmuje dużo miejsca na łamach prasy polskiej i zagranicznej. Słyszysz się głosy przychylnie i krytyczne. Ostatnio do Zarządu Gł. LMK nadszedł w tej sprawie list od niejakiego p. Marcel Caro, członka Francuskiej Ligi Morskiej zamieszkałego na wyspie Réunion, położonej jak wiemy, obok Madagaskaru. Píše on: „Od kilku lat przebywam na Madagaskarze, gdzie prowadzę pewne interesy w południowej części wyspy w rejonie Fort - Dauphin. Jestem entuzjastycznym wielbicielem waszej dzielnej Ojczyzny (Polski), i z największym zainteresowaniem i przychylnością widziałbym zarówno ja, jak i wielu Europejczyków z Madagaskaru, imigrację waszych współobywateli, którzy by nam dopomogli do zaludnienia i podniesienia wartości tej pięknej kolonii, która swoim olbrzymim obszarem i bogactwami mogłaby żywić 50 milionów mieszkańców, dla większej chwały obu naszych krajów“.

Ostatnio została znacznie powiększona ilość wykładów kolonialnych na Studium Migracyjno-Kolonialnym W. W. P.

W r. ak. 1938/39 zostaną wprowadzone następujące przedmioty.

Historia i geografia kolonialna — prof. J. Czekalski — z-ca dyrektora Instytutu Naukowego LMK.

Ekonomika kolonialna i osadnictwa — prof. J. Dębski.

Geografia gospodarcza, kolonialna i krajów imigracyjnych — prof. J. Loth.

Polityka kolonialna — dr. W. Rosiński.

Poza wykładami stałymi zostaną zorganizowane cykle wykładów specjalnych w językach obcych, na które zostali zaproszeni wybitni uczeni francuscy i belgijscy, znawcy zagadnień kolonialnych.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ



Okręty angielskiej marynarki wojennej w Gibraltarze

Jugosławia. W końcu lutego wodowano na stoczni w Split kontrtorpedowiec „Zagreb“, a w marcu w Nantes „Ljubljana“, tak że cała seria z trzech jednostek, zamówiona w 1936 roku znajduje się na wodzie: 1.200 ton, 44.000 KM., 4 działa po 12 i 4 po 40 mm, 6 wyrzutni torped.

Poza tym w toku są pertraktacje co do budowy nowej serii okrętów tego typu, przy czym zamówienie to zostanie prawdopodobnie powierzono stocznicom niemieckim.

Grecja. W stoczni Yarrow wodowane zostały dwa kontrtorpedowce zamówione przed dwoma latami, „Król Jerzy I“ i „Królowa Olga“: są to jednostki typu starszych kontrtorpedowców angielskich, wyporność 1.350 ton, szybkość 35 węzłów, uzbrojone w 4 działa 120 mm i 6 wyrzutni torp.

Rumunia. Stocznie włoskie otrzymały ostatnio zamówienie na budowę dwóch okrętów podwodnych typu „Delfinul“: 650/900 ton, 14/9 węzłów, 1 działko i 8 wyrzutni torp. Okręt-baza dla jednostek podwodnych „Constanta“ służy obecnie jako okręt szkolny dla podchorążych i odbywa w ciągu lata pływanie na wodach Morza Czarnego.

Francja. Po zakończeniu podróży szkolnej do Dakaru i do Antyl, w ciągu której wszystkie mechanizmy zdały pomyślny egzamin, pancernik „Dunkerque“ rozpoczął służbę w eskadrze Morza Północnego, poważnie wzmacniając ten

zespół składający się z trzech starych pancerników. Zbudowany w odpowiedzi na jednostki niemieckie typu „Deutschland“. „Dunkerque“ jest pierwszym pancernikiem zbudowanym po dłuższym okresie „Wakacji morskich“, które nastąpiły na skutek traktatów morskich. Przy pojemności 26.500 ton i szybkości 30 węzłów posiada on potężne uzbrojenie w postaci 8 dział 330 mm ustawionych na dziobie, 16 dział 130 mm przeciwtorpedowych, dużej ilości działek przeciwlotniczych. Szczególnie zwrócono uwagę na opancerzenie, poświęcając mu przeszło 10.000 ton wagi: grubość pancerza bocznego wynosi do 225 mm, pokładowego zaś do 175 mm.

Idąc śladem innych wielkich marynarek postanowiono przystąpić do budowy dalekierowanego okrętu - celu dla strzelań artyleryjskich, długości 100 m i wyporności 2.400 ton. Taki okręt, poruszający się z dużą szybkością i nie skrepowany holownikami, pozwala stworzyć warunki boju bardzo zbliżone do rzeczywistości, a tym samym podnieść stan wyszkolenia artyleryjskiego. Do tego typu należą „Agamemnon“ marynarki amerykańskiej, „Zaringen“ marynarki niemieckiej, „San Marco“ włoskiej, „Centurion“ angielskiej, „Setsu“ japońskiej.

Stany Zjednoczone. W dniu 21 marca Kongres uchwalił dodatko-

wy program morski, podwyższający globalną wyporność sił morskich o 20 proc., i przeznaczył na ten cel kredyt w wysokości 1.083 milionów dolarów, z tego 731 na 46 nowych okrętów bojowych, 246 milionów na 21 okrętów pomocniczych i 106 na budowę 950 nowych samolotów dla marynarki. W czasie dyskusji poruszona była sprawa nowych pancerników, przy czym zapadła decyzja, iż będą one miały po 43.000 ton w przybliżeniu, z potężnym uzbrojeniem w postaci co najmniej 10 dział 406 mm: koszty budowy takiej jednostki obliczają na 400 milionów złotych, to jest prawie połowę rocznego budżetu wszystkich sił zbrojnych Polski.

W ciągu marca wodowano krążownik „Phoenix“ (10.000 ton, 15 dział po 152 i 8 po 127 mm, 4 samoloty) oraz kontrtorpedowiec „Maury“ (1.500 ton, 38 węzłów, 5 dział 127 mm i 8 wyrzutni torped).

Turcja. Zamówionym 4 okrętom podwodnym (2 w stoczni niemieckiej Krupp'a i 2 w stoczni tureckiej Guemlik nad m. Marmara) nadano nazwy „Atılay“, „Batıray“, „Saldıray“ i „Yıldırım“: 650 ton, 6 wyrzutni torpedowych. Według jednak ostatnio powziętych decyzji zamówiona zostanie nowa seria okrętów podwodnych, przy czym jednostki te będą budowane w stocznich krajowych pod nadzorem inżynierów niemieckich.

Poza tym w budowie znajdują się 4 kontrtorpedowce po 1.300 ton i 4 traulery po 1.000 ton.

Japonia. Według doniesień prasy anglo - amerykańskiej w budowie znajdują się krążowniki po 15.000 ton, szybkość ponad 32 węzły, uzbrojone w 6 dział 305 mm. Pojawienie się takich jednostek na wodach Dalekiego Wschodu naruszy niewątpliwie panujący stan względnej równowagi i spowoduje duże zaniepokojenie, gdyż krążowniki typu waszyngtońskiego po 10.000 ton, którym powierzona jest obrona angielskich linii komunikacyjnych, nie będą w stanie stoczyć z nimi walki.

Anglia. Postanowiono, że budujące się pancerniki po 35.000 ton będą uzbrojone w działa 356 mm ze względu na zwłokę, jaką spowodowałaby konstrukcja nowych dział większego kalibru. Natomiast pancerniki transzy 1938 be-

da już uzbrojone w kaliber 406 mm, przy czym wyporność ich przekroczy 40.000 ton. Co się tyczy 4 krążowników transzy 1938, Admiralicja nie wypowiedziała się jeszcze, ale możliwé jest, że 1 one również będą znacznie większe od dotychczasowych.

Budżet marynarki na okres 1938 — 39 wyniesie 124 miliony funtów, to jest o 18 milionów więcej niż obecnie, przy czym nie obejmuje on wydatków na tegoroczną transzę, koszty której pokryte zostaną z kredytów nadzwyczajnych. Na dokończenie poprzednich zamówień i na remonty przewidziano 40 milionów, na uzupełnienie zapasów amunicji, torped i inln 10 milionów, stanv osobowe zwiększono znowu o 7.000 do cyfry 119.000. Plan remontów przewiduje kapitalną przeróbkę pancernika „Renown” i przewiduje na ten cel kwotę zbliżoną do pierwotnych kosztów budowy tej jednostki, to jest 70 milionów złotych.

W ciągu tego okresu budżetowego spodziewany jest odbiór i wcielenie w skład floty następujących okrętów: 1 lotniskowca, 5 krążowników po 10.000 ton, 24 kontrtorpedowców, 12 okrętów podwodnych i 2 okrętów-baz, co stanowi w sumie 150.000 ton.

Rząd australijski przeznaczył kwotę 8 milionów funtów na rozbudowę floty w ciągu 3 lat, postanawiając: 1) Odkupić od Anglii krążowniki „Apollo” i „Sydney” po 6.850 ton z 1934 roku, odstępując w zamian transportowiec lotniczy „Albatros” z 1928 roku, 4.800 ton. 2) Przebudować i przezbroid krążowniki „Camberra” i „Australja” z 1927 roku po 9.900 ton. 3) Zamówić we własnym arsenale 2 kanonierki i 3 statki strażnicze.

W marcu wodowano oba krążowniki transzy 1936 „Belfast” i „Edinburgh”. Są to okręty po

10.000 ton, moc maszyn 80.000 KM., 33 węzły, uzbrojone w 12 dział po 152 i 12 po 102 mm przeciwlotnicze, 6 wyrzutni torpedowych i 4 samoloty. Ostateczny odbiór tych jednostek nastąpi w ciągu przyszłego roku.

Postanowiono, że 6 krążowników typu „D” i „C” zostanie przerobionych na pływające baterie przeciwlotnicze dla obrony eskadr na morzu. W tym celu obecne uzbrojenie zostanie usunięte, a na jego miejsce zainstalowane będą liczne działa kalibru 102 mm oraz znaczna ilość broni maszynowej.

Niemcy. Urzędowe komunikaty głoszą, że w ciągu 1937 roku rozpoczęto budowę następujących okrętów: 1 pancernik 35.000 ton, lotniskowiec 22.000 t, 2 krążowniki, 15 okrętów podwodnych, 18 trawlerów, 4 patrolowce i 6 stawiaczy min. W dniu 1-go stycznia 1938 znajdowały się w budowie: 4 pancerniki, 6 krążowników, 2 lotniskowce, 15 kontrtorpedowców, 18 torpedowców i eskorterów, 25 okrętów podwodnych oraz znaczna ilość okrętów pomocniczych, co czyni razem 260.000 ton.

Rozpoczął kampanię czynną trzeci z rzędu żaglowiec szkolny, nazwany „Leo Schlagetter” dla upamiętnienia Niemca rozstrzelanego przez Francuzów w Ruhr’ze w 1932 r. za zbrodnie stanu. Jest to trzymasztowy bark o wyporności 1.750 ton, powierzchnia żagla 2.000 m², zaopatrzony w silnik pomocniczy o mocy 750 KM. Okręty te, przeznaczone do szkolenia podchorążych marynarki, rozpoczęły w marcu doroczną podróż po wodach Bałtyku.

Włochy. Podczas wizyty Hitlera na początku maja odbędzie się w Neapolu wielka rewia morska z udziałem ponad 200 okrętów (w tym 90 okrętów podwodnych w stanie wynurzonym), oraz znacznej ilości jednostek lotnictwa i ścigaczy. Następnie siły te wez-

ma udział w specjalnie na cześć gościa zorganizowanych manewrach. Będzie to niewątpliwie największa w dziejach włoskich koncentracja i manifestacja morskich sił zbrojnych.

Ze sprawozdania budżetowego za rok 1937 wynika, że w budowie znajdują się następujące okręty: 2 pancerniki po 35.000 ton, 12 kontrtorpedowców po 1.600, 16 torpedowców po 700, 4 awizo po 800, 12 okrętów podwodnych po 940/1260 i 8 po 650/850, 2 podwodne stawiacze min po 1100/1530, nie wliczając oczywiście okrętów transzy 1938 r. Z obliczeń wynika, że w roku 1941 globalna wyporność floty włoskiej wyniesie 700.000 ton, z tego 240.000 przypada na pancerniki, 160.000 na krążowniki i 190.000 na kontrtorpedowce i torpedowce.

Uchwalony budżet marynarki na rok 1938 wynosi ogółem 2.013 milionów lir, to jest o 155 milionów więcej, aniżeli w poprzednim okresie. Do tego dojdą dodatkowe kredyty, które zostaną przyznane w okresie późniejszym. Budżet przewiduje przebudowę starych krążowników „Bari” (ex-Pillau) i „Taranto” (ex-Strassburg), oba po 3.200 ton; po wymontowaniu wyrzutni torpedowych, zainstalowaniu szyn dla min, dostosowaniu pomieszczeń do ciepłych klimatów i remoncie maszyn, okręty te będą przeznaczone do służby na wodach kolonialnych.

Hiszpania. W dniu 6-go marca w nocy eskadra powstańcza w składzie krążowników „Canarias”, „Baleares” i „Almirante Cervera” została zaskoczona przez grupę 3 torpedowców rządowych, które wykorzystały ciemną noc, podeszły na małą odległość i wypuściły 12 torped, trafiając w „Baleares”, który natychmiast stanął w płomieniach i przechylił się na burtę. Następnego ranka samoloty niszczycielskie stwierdziły, że płonący okręt jeszcze pływa i rzuciły kilka bomb. Zaledwie część tylko załogi została wyratowana przez kontrtorpedowce angielskie „Boreas” i „Kempenfelt”, gdyż wybuchy bomb uniemożliwiły zbliżenie się do tonącego okrętu i spowodowały poranienie kilku ludzi na „Boreas”. W ten sposób zginął najnowocześniejszy okręt hiszpański, zbudowany w 1932 r.: 10.000 ton, 8 dział po 203 mm, i 8 po 120 mm.

DO DNIA 1. IV. 1938 R.
ZEBRANO NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ
W GOTÓWCE I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH
6.572.970.43

WIEŚ BUDUJE ŚCIGACZ



Przedstawiciele wsi na Zamku

Spośród wielu zdarzeń ostatnich dni wyróżnia się jeden, szczególnie znamienity i ważny: oto dnia 9 kwietnia b. r. wieś polska przez swoich przedstawicieli, złożyła Panu Prezydentowi R. P. oświadczenie, że wspólnym wysiłkiem ufunduje dwa ścigacze dla marynarki wojennej.

W kraju odwiecznie rolniczym, lądowym głos wsi, nie domagający się, nie nawołujący, ale oznajmiający czynne, bezpośrednie podjęcie rozbudowy naszej floty wojennej szczególnie musi napawać otuchą, dowodzi bowiem, że i ci, od morza rodzajem pracy i psychiką najodleglejsi, znaczenie jego rozumieją i w swej niełatwej doli jeszcze jeden trud na siebie biorą.

Deklaracja ta została złożona przez p. Szczepana Ciekota podczas audiencji na Zamku w Warszawie, w czasie której delegacja, złożona ze stu osób przedstawiła P. Marszałkowi Rydzowi - Śmigłemu, zastępującemu P. Prezydenta, niemogącego przyjąć osobiście delegacji, potrzeby wsi i jej stosunek do szeregu zagadnień państwowych, ze sprawą obrony państwa na czele. Przemówienie p. Sz. Ciekota brzmiało następująco:

„Panie Marszałku!

Wieś polska z dumą nosi w sobie poczucie współodpowiedzialności za rozwój potęgi Rzeczypospolitej.

Miłością i przywiązaniem darzą serca wiejskie zbrojne ramie narodu.

Wieś polska wciąż czuje potrzebę materializowania swych uczuć. Niemal każda rodzina wiejska z radością daje żywą część swego rodu do zaszczytnej służby w szeregach naszej świetnej armii.

W spontanicznym odruchu w roku zeszłym szły ofiary z najbiedniejszej chaty na Fundusz Obrony Narodowej.

Przeżycia ostatnich dni nową dumą wezbrały w sercach i duszach Polaków, każą chłopom znów dać widomy przejaw ich tęsknoty do dalszego rozwoju potęgi Rzeczypospolitej.

Kółko rolnicze „Siew“ w Kluczkowicach, powiat Puła-

wy, rzuciło myśl, by zbiorowym wysiłkiem wsi ofiarować ścigacz dla naszej marynarki wojennej.

Rada Naczelna Centralnego Towarzystwa Organizacji i Kółek Rolniczych, mając zażalenie walnego zjazdu uczczenia w sposób godny 20-lecia odzyskania niepodległości, na posiedzeniu w dniu 9. 4. 1938 podejmuje inicjatywę kółka rolniczego „Siew“ w Kluczkowicach i uchwala wezwać organizacje rolnicze do ufundowania wspólnym wysiłkiem wsi dwu ścigaczy w tej świadomości, że aktem tym daje wyraz czynnej postawie wsi polskiej wobec zagadnień obrony i świadomości potrzeby rozwoju siły Polski na lądzie, w powietrzu i morzu“.

Na przemówienie to w imieniu Pana Prezydenta odpowiedział Marszałek Rydz-Śmigły, oświadczając, że głębokim pragnieniem Pana Prezydenta jest, aby Polską w swym dążeniu do potęgi nie zmarnowała ani nie straciła żadnego elementu swej siły. Ze szczególnym uznaniem wita Pan Prezydent każdy twórczy wysiłek, podejmowany w imię dobra ojczyzny. Każda nowa wartość materialna, kulturalna i ideowa wsi, jest pomnożeniem bogactw całej Polski, której wszak wieś stanowi część największą.

Następnie, jako zwierzchnik sił zbrojnych, w imieniu własnym podziękował P. Marszałek Rydz-Śmigły za cenny daf wsi, która nie tylko dostarcza dzielnego żołnierza armii, ale i w tej formie manifestuje swój stosunek do sprawy obrony Państwa.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Przygotowania do uroczystości „Dni Morza“ urządzanych dorocznym zwyczajem w czerwcu, zapoczątkowane zostały dn. 12 kwietnia na posiedzeniu Głównego Komitetu Wykonawczego, który obradował pod przewodnictwem prezesa Zarz. Gł. LMK p. gen. St. Kwaśniewskiego w lokalu Zarządu Gł. LMK w Warszawie.

W rezultacie kilkogodzinnych narad, po załatwieniu wstępnych prac organizacyjnych i wyboru przewodniczącego Komitetu w osobie p. Leonarda Możdżeńskiego dyr. Dep. Morskiego Min. P i H., Główny Komitet Wykonaw-

czy „Dni Morza“ ustalił pogląd, że wzmocnienie sił zbrojnych na morzu, wzmoczenie ekspansji gospodarczej i mobilizacji członków do szeregów LMK stanowią cele, które w okresie „Dni Morza“ winny dzięki odpowiedniej propagandzie wywołać zainteresowanie i pobudzić do działania całe społeczeństwo polskie w kraju i za granicą.

Wszystkie Komitety „Dni Morza“ organizowane w miastach i gminach wiejskich winny przeto swą działalność propagandową w okresie „Dni Morza“ przygotowywać w tych samych kierunkach, w myśl uchwał Głównego Komitetu Wykonawczego.

Rada Główna, interpretując nowy Statut LMK, uznała za konieczne przeprowadzenie w roku bież. zwyczajnych walnych zjazdów okręgowych, na których odbędą się wybory nowych władz. Zjazdy te mają być zwołane na podstawie starego statutu. W związku z powyższym Okręg Wojew. Warszawskiego odbył swój zjazd dn. 27 marca, Stanisławowski i Nowogródzki 24 kwietnia. Inne Okręgi zgłosiły zjazdy w następujących terminach: Lubelski — 8 maja, Radomsko-Kielecki i Pomorski — 15 maja, Śląski — 29 maja.

Oprócz zjazdów okręgowych odbywają się obecnie zjazdy obwodowe i walne zebrania Oddziałów. Niektóre ognia organizacyjne, w trosce o rozwój działalności, zsumowały swój dorobek pracy i podały go do ogólnej wiadomości. Do takich należy Obwód Rybnicki Okręgu Śląskiego. Obwód ma zorganizowanych 16 Oddziałów oraz 17 Kół Szkolnych zarejestrowanych.

Na FOM Obwód przekazał w ciągu 1937 roku 9.557 zł 69 gr, a na FAK — 384 zł 05 gr.

Równie czynnie obecnie pracuje Obwód Gdyński, który w dniu 30 marca odbył swoje sprawozdawcze zebranie. Obwód ten w ostatnich miesiącach wykazał niezwykle aktywność rozwijając pracę na terenie samej Gdyni, organizując w ostatnim roku 7 nowych Oddziałów i 29 Kół, z których prawie wszystkie zasługują na to, aby zostać Oddziałami oraz szeregiem Kół Szkolnych o ogólnej ilości nowych członków 4.413 osób. Niezależnie od tego działa jeszcze Oddział kolejowy złożony z 2.000 członków, podlegający organizacyjnie kolejowemu Obwodowi LMK w Toruniu.

Specjalną placówką pracy Obwodu Gdyńskiego jest Klub Żeglarski „Gryf”.

Zdawałoby się, że Ogniwa Gdyńskie LMK — ze względu na warunki pracy w Gdyni, gdzie mają bliski kontakt ze sprawami floty wojennej i floty morskiej, a więc głównych elementów programowej pracy LMK — powinny stanowić nieprzebraną skarbnicę inicjatyw dla naszych początników programowych. Do niedawna Oddział w Gdyni nie spełniał tej roli, obecnie jednak notujemy poważny ruch organizacyjny w terenie i mamy nadzieję, że ten stan zmieni się.

Okręg Stołeczny LMK zorganizował odczyt na temat gospodar-

czego znaczenia żeglugi na Wiśle. Odczyt wygłosił dyrektor Warsz. Oddz. Lloyd Bydgoskiego p. Bruno Luniak, który omówił najważniejsze zagadnienia, wykazujące znaczenie żeglugi rzecznej i potrzebę uporządkowania Wisły. W przemówieniu swoim uwzględnił cyfry, świadczące o tym, jak pracuje żegluga i czym jest dla nas Wisła, jako droga wodna. Nieuregulowane koryto Wisły, brak odpowiednich portów na rzece, brak wyszkolonej załogi (prywatną szkołę zawodową dla żeglugi otwarto przy poparciu władz szkolnych i LMK dopiero w r. 1937), wreszcie niskie stawki kolejowe w tych rejonach — oto trudności, jakie ma do pokonania żegluga rzeczna. Temat ten jest bardzo aktualny i słusznie został poruszony przez Okręg Stołeczny.

Oddział LMK przy Straży Ogniowej m. st. Warszawy podjął pożyteczną akcję. Mianowicie — w zrozumieniu obowiązku dopomożenia rodakom na obczyźnie — postanowił zaopiekować się jedną rodziną na wychodźstwie. Wybór padł na rodzinę Leopolda Starczewskiego, znajdującego się od 30 lat na obczyźnie. Z rodziną tą utrzymywana jest stała korespondencja, wysyłane są do niej pisma polskie itp. Oddział LMK przy Warszawskiej Straży Ogniowej liczy ponad 350 członków (w ostatnim roku przybyło 240), 103 pracowników Straży opodatkowało się 1/2% poborów netto, podoficerowie przeznaczili na LMK cały dochód z balu. W świetlicach urządza „kaciki morskie”, akcja propagandowa rozwija się bardzo dobrze.

Kresowe ziemie Polski garną się w dalszym ciągu do pracy ligowej. Przoduje tu Okręg Wołyński, który w marcu założył nowe Oddziały w następujących miejscowościach: Turzyska, Kupiczów, Lubitów, Hołoby, Stare Koszary, Maciejów, Zabłocie, Krymno, Siedliszcze, Niesuchoiże, ponadto w 30 gromadach wlejskich zawiązano Koła; — ogółem przybyło w tym okresie 742 członków w jednym tylko Okręgu Wołyńskim.

Z radością możemy podzielić się z czytelnikami pomyślnymi wiadomościami z terenu naszej działalności w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Delegat Zarządu Głównego dr Leon Michalski niedługo powróci z Ameryki — rezultaty jego pracy

dziś już są widoczne i świadczą o tym, że robota ligowa w Stanach Zjedn. wchodzi na właściwe tory. Niezwykle czynna postawa d-ra Michalskiego zjednała mu wielkie uznanie. Hasła głoszone przez Ligę Morską i Kolonialną znalazły zrozumienie.

W Chicago dr Michalski odbył szereg konferencji, wygłosił przemówienie przez radio, brał udział w szeregu wieców i zebrań. W okresie od 17 lutego do 5 marca wysłuchało dr Michalskiego przeszło 4.000 osób. Dodatnią opinię o pracy dr Michalskiego wydał również konsul R. P. w Pittsburgu, omawiając okres jego pracy na tamtym terenie od 12 do 17 marca. Na końcu raportu konsul zaznacza, że przemówienia dr Michalskiego wysłuchiwane były wszędzie przez liczną zgromadzoną publiczność z wielkim zainteresowaniem i powiększyły zasób wiadomości wychodźstwa polskiego o rozwoju ekonomicznym Polski.

Liczne konferencje, jakie dr Michalski odbywał w poszczególnych osiedlach polskich z Zarządami Okręgów i Oddziałów Ligi Morskiej przyczyniają się niezawodnie do usprawnienia organizacyjnego tych zrzeszeń.

Z okazji 18-ej rocznicy zaślubin Polski z morzem Oddział Ligi Morskiej im. St. Żeromskiego w Detroit zorganizował wielką akademię, na której powzięto rezolucję następującej treści:

„My Polacy, zamieszkali w Detroit Michigan, Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej zgromadzeni w dn. 30 stycznia 1938 r. w Domu Polskim na wschodniej stronie miasta na uroczystej akademii urządzonej przez Ligę Morską, Oddział im. St. Żeromskiego stwierdzamy jednogłośnie, że doceniamy ważność tej epokowej chwili, w której przez objęcie dostępu do morza Polska stała się państwem morskim na równi z innymi mocarstwami świata.

Jako synowie i córki wielkiego i sławnego Narodu Polskiego przyrzekamy, że nie naruszając naszej lojalności, jako obywatele Stanów Zjednoczonych, zawsze popierać będziemy rozwój potęgi Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej i Jej floty handlowej, do czego dąży też Liga Morska w Ameryce.

Niech żyją Stany Zjednoczone i nasz Prezydent Franklin D. Roosevelt, niech żyje i rozwija się armia i flota polska, jedyna gwarancja pokoju i rozwoju Polski,

niech się rozwija Liga Morska na pożytek Narodu Polskiego i naszego wychodźstwa“.

W Lionie powstało Stowarzyszenie Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonialnej, które postawiło sobie za cel krzewienie wśród emigracji idei Polski morskiej i kolonialnej. Prezesem Stowarzyszenia jest p. Stefan Malewski, który dokłada wszelkich starań, by praca organizacji zatoczyła jak najszersze kręgi.

KRONIKA GOSPODARCZA

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc marzec r. b. wyniosły 740.737.3 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 732.846.7 ton. Z tej ostatniej cyfry na przywóz przypada 128.434.4 ton, a na wywóz 604.412.3 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wyniosły 1.344.7 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną 5.545.8 ton.

W porównaniu do marca r. ub. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc sprawozdawczy utrzymały się - mniej więcej na tym samym poziomie, wykazując tylko nieznaczną zniżką o 8.865.1 ton; natomiast w porównaniu do lutego r. b. obroty portu gdyńskiego w marcu r. b. zwiększyły się i to dość poważnie, bo przeszło o 63 tysiące ton.

W przeciągu miesiąca marca r. b. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 949 statków o łącznej pojemności 949.024 t. r. n., z czego weszło 472 statki o pojemności 471.382 t. r. n., a wyszło 477 statków o pojemności 477.642 t. r. n.

Na pierwszym miejscu pod względem tonażu stała bandera szwedzka (158.129 t. r. n. — 235 statków), na drugim — polska (119.813 t. r. n. — 111 statków), na trzecim — duńska (114.816 t. r. n. — 136 statków), na czwartym — fińska (86.814 t. r. n. — 74 statki), na piątym — niemiecka (80.677 t. r. n. — 112 statków), dalej szły bandery: grecka, włoska, angielska, norweska, Stanów Zjednoczonych A. P., estońska, lotewska, holenderska, sowiecka, panamska, rumuńska, litewska i wreszcie gdańska.

Średni tonaż statków zawijających do portu, wyniósł 298.7 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie 55, średni postój statków — 52.7 godz.

Na ostatnim swoim zebraniu członkowie Stowarzyszenia powzięli następującą uchwałę:

„postanawia się przekazać na Fundusz Obrony Morskiej w Warszawie sumę fr. 560, co równa się zł 100.— na budowę floty polskiej“.

Zarząd postanowił odpowiedzieć na apel LMK w Cleveland, Ohio i na organizowane tam Dni Morza wyśle podarki z Lionu i St. Etienne.

W marcu r. b. zamorski ruch pasażerski przez port gdyński wyniósł ogółem 2.341 osób z czego przyjechało 404 pasażerów, a wyjechało 1.934. Największy ruch pasażerski zanotowano między Gdynią a Stanami Zjednoczonymi A. P., Argentyną, Urugwajem, Anglią, Brazylią, Francją, Kanadą oraz Danią. W porównaniu do miesiąca lutego r. b. ruch pasażerski za miesiąc sprawozdawczy utrzymał się mniej więcej na tym samym poziomie, wykazując tylko bardzo nieznaczną zniżkę o 8 osób.

W tym samym czasie ruch pasażerski przez port gdański wyniósł ogółem 69 osób, z czego przyjechało 13, a wyjechało 56 pasażerów.

Polskie połowy morskie w marcu r. b. dały ogółem 198.590 kg ryb wartości 99.974 złotych, z czego na połowy przybrzeżne przypada 103.450 kg wartości 70.903 złotych, na połowy dalsze 76.230 kg wartości 15.226 złotych, a na połowy dalekomorskie zaledwie 18.910 kg wartości 9.452 złote. Stosunek ten zmieni się jednak w najbliższym czasie, bo już w dniu 9 kwietnia wyjechało z Gdyni do Scheveningen 6 lugrów rybackich Towarzystwa „Mewa“, które już w pierwszych dniach maja mają rozpocząć połowy dalekomorskie. Lugry te zabrały z sobą 250 ton soli przemysłowej, 5.000 pustych heczek oraz trochę smarów i węgla bunkrowego.

Firma „Skarbopol“ zakupiła w Holandii statek bunkrowy, który po odpowiednich udoskonaleniach i próbach w Stoczni Gdańskiej przyholowany został w połowie kwietnia do Gdyni. Statek ten został nazwany „Skarboferm“. Ma on 50.83 m długości, 11.34 m szerokości, zanurzenie 4.48 m, pojemność brutto 606.24

ton, pojemność netto 359.27 ton, nośność do maksymalnego zużycia 1.012 ton. Na statku tym znajduje się wysięgnik z urządzeniem transportowym do ładowania węgla bunkrowego na statki. Zbiornik węglowy podzielony jest na 6 komór, co umożliwia ładowanie różnych gatunków węgla. Statek wyposażony jest w 2 maszyny parowe o sile 125 KM każda; maszyny te mogą pracować jednocześnie na dwie śruby, a w czasie postoju i ładowania bunkru włącza się jedną z maszyn do napędu transportera. Maksymalna zdolność przeładunkowa statku wynosi 400 ton na godzinę, zaś zdolność przeciętna 250 ton na godzinę. Pod taśmą transportową zbudowana jest waga automatyczna, która służy do ustalenia wagi załadowanego węgla bunkrowego. Nowy statek ułatwi jeszcze bardziej obsługę przepływających okrętów przy zaopatrywaniu ich w polski węgiel.

Według ogłoszonych ostatnio danych Głównego Urzędu Statystycznego, żegluga śródlądowa w porcie gdańskim wykazuje na przestrzeni ostatnich pięciu lat stopniowy spadek, przy czym spadek ten zaznaczył się szczególnie silnie w ciągu ostatniego roku. W r. 1937 mianowicie przybyło do Gdańska ogółem 5.153 statków o łącznej pojemności 532.990 ton, podczas gdy w r. 1936 zawinęło 6.458 statków o pojemności 795.138 ton, w r. 1935 — 6.870 statków, w r. 1934 — 7.443. Odpłynęło z Gdańska w roku ubiegłym ogółem 5.125 statków o pojemności 543.199 ton wobec 6.304 statków o łącznej pojemności 778.438 ton w r. 1936.

Równocześnie ze zmniejszeniem ruchu w żegludze śródlądowej portu gdańskiego zaznaczył się spadek przewozu towarów statkami rzecznyymi. W r. 1937 przywieziono do Gdańska na statkach ogółem 182.762 ton, czyli prawie dwa razy mniej, niż w r. 1936, kiedy przywóz towarów statkami rzecznyymi wyniósł 383.237 ton. Natomiast wzrósł bardzo nieznacznie wywóz statkami z portu gdańskiego, a mianowicie ze 123.637 ton w r. 1936 do 147.652 ton w r. 1937. Mimo to wywóz w r. 1937 jest mniejszy, niż w r. 1935, kiedy wywieziono statkami 148.929 ton, jak również mniejszy, niż w r. 1934, kiedy wwieziono 155.531 ton.

Według ostatnio ogłoszonych danych przez służbę Einlage w porcie gdańskim przeszło

z Gdyni do kraju w ciągu marca 1938 r. 4.603 ton towarów, w przeciwnym zaś kierunku 3.702 tony. Ponieważ i w lutym r. b. ruch tranzytowy z Gdyni do kraju przez Gdańsk był ożywiły, ilość przewożonych w tym kierunku towarów w ciągu pierwszego kwartału r. b. wyniosła ogółem 5.378 ton, a więc w porównaniu z tym samym okresem r. ub. wzrosła o 103%. Główną przyczyną tego był przewóz ryżu, który wyniósł w ciągu omawianych trzech miesięcy 2.327 ton, podczas gdy w pierwszym kwartale r. ub. osiągnął zaledwie 50 ton.

Ruch w przeciwnym kierunku wyniósł w ciągu pierwszego kwartału r. b. ogółem 4.613 ton, co oznacza w porównaniu do tego samego okresu w r. ub., kiedy wywieziono tą drogą 4.484 ton towarów, wzrost o 2,8%. Wzrost ten jednak zawdzięczamy ożywionemu ruchowi w lutym r. b., gdyż w marcu r. b. wyniósł on tylko 3.732 ton, a zatem w porównaniu z marcem r. ub. spadł o 527 ton; przyczyną tego jest spadek przewozów cukru, którego wywieziono w tym miesiącu przez Gdańsk do Gdyni 3.48%

ton wobec 4.139 ton w marcu r. ub.

KONKURS MUZYCZNY

Przypominamy, że Zarząd Główny LMK ogłosił w prasie codziennej 3 konkursy kompozytorskie.

Konkurs I na piosenkę dla młodzieży szkolnej na jeden głos z fortepianem, odpowiadająca następującym warunkom:

1. Piosenka ma formę zwrotkową;
2. Nadaje się do wykonania przez młodzież szkolną;
3. Jest tak ułożoną, że może być wykonana także bez fortepianu. Nagrody: I — zł 100; II — zł 80; III — zł 70; IV — zł 50.

Konkurs II na piosenkę dla marynarzy — na jeden głos z fortepianem — odpowiadająca warunkom:

1. Piosenka ma formę zwrotkową;
2. Przeznaczona jest do wykonania przez marynarzy. (Może być wykonana także bez fortepianu). Nagrody: I — zł 100; II — zł 80; III — zł 70; IV — zł 50.

Konkurs III na pieśń chóralną — chór mieszany lub męski a capella. — Forma dowolna. Czas trwania powyżej 5 minut. Nagrody: I — zł 200; II — zł 100; III — zł 75.

Warunki ogólne dla wszystkich konkursów:

1. Utwory winny być napisane do ustalonych tekstów pióra Z. Klesz-

czyńskiego, K. Makuszyńskiego, J. Stępowskiego, które można otrzymać w Biurze Zarządu Głównego LMK w Warszawie, ul. Widok 10 — II p.

2. Utwory nagrodzone stają się własnością LMK, która posiada wszelkie prawa ich wydania.

3. Utwory zaopatrzone w godło należy przysłać do Biura Ligi Morskiej i Kolonialnej w Warszawie z dołączeniem zamkniętej koperty z imieniem, nazwiskiem i adresem kompozytora.

4. Ostateczny termin nadsyłania utworów upływa dn. 15 maja 1938 r.

Skład Jury:

Profesorowie Konserwatorium Warszawskiego: S. Kazuro, J. Lefeld, W. Maliszewski, K. Sikorski.

Wyniki konkursu będą ogłoszone podczas „Dni Morza” 1938 r.

PODZIĘKOWANIE

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej składa podziękowanie następującym przedsiębiorstwom:

F-mie „Geyer” Fabr. Koców w Łodzi	za 10 koców
„Gampe i Albrecht” Fabr. Koców w Łodzi	„ 20 „
„Schebler i Grohman S. A. w Łodzi	„ 50 „
„Olza” — Młkaszewickie Zakłady Wyrobów Drzewnych	za 495 arkuszy dykty
„Paged” w Gdyni	za 200 złotych,
złożonych jako dary na rzecz akcji wypożyczynkowej dla pracowników fizycznych i robotników w Obozach Nadmorskich Ligi Morskiej i Kolonialnej.	

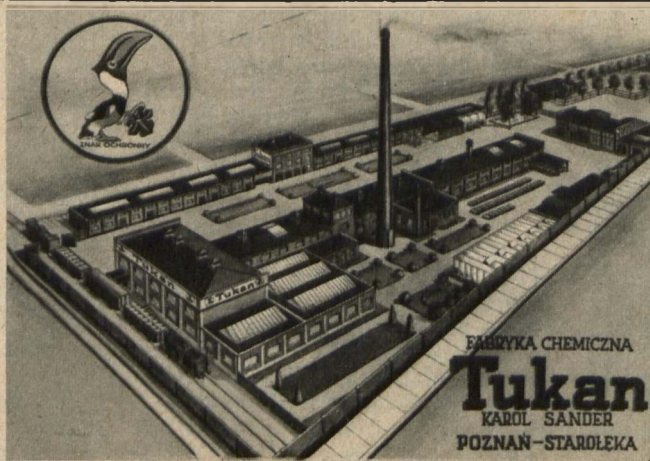


O eksporcie polskich miódów pitnych

Wspaniałe tradycje polskich miódów pitnych odżyły w Niepodległej Polsce. Powstał szereg wytwórni i miodosytni, w których produkują się świetne dwójniki i trójniki z patoki miodowej zbieranej z kwiecistych łąk i pól naszego kraju. Z rozwojem miodosytnictwa powstały widoki eksportu naszych miódów za granicę, a przede wszystkim na wielki rynek amerykański, gdzie wielomilionowa rzesza naszych rodaków może się przyczynić do rozproszenia polskich miódów pitnych wzmiaran napojów wysokowych.

Na czoło miódów pitnych produkcji krajowej o wysokiej jakości wysunęły się miody największej wytwórni Henryka Makowskiego z prastarej Kruszwicy, gdzie legendarny król Piast już w zaraniu państwowości polskiej częstował swych gości miodem własnego wyrobu. Toteż miod „Piast” i inne gatunki wytwórni H. Makowskiego już od kilku lat utarowały sobie drogę do Ameryki Północnej, gdzie wyłączne zastępstwo tych miódów objęła firma Austin, Nichols & Co., Inc. Brooklyn, New York, posiadająca swoje oddziały: Albany, N. Y., Genewa, N. Y. Newark, N. Y., Miami, Florida. Chicago, Ill, Washington, D. C. New Haven Conn.

Fabryka
Chemiczna
TUKAN



KAROL SANDER

POZNAŃ-
STAROLEKA

ŻYRARDÓW

Towarzystwo Zakładów Żyrardowskich, S. A.

Zarząd w Warszawie, ul. Traugutta 8

Najstarsze i największe zakłady lniarskie
w wyroby LNIANE i BAWELNIANE

Własny sklep w Warszawie, Pl. Małachowskiego 2

Centralne Biuro „CENTROPRZEWÓD”
Sprzedaży Przewodów

Warszawa, ul. Królewska 23
Tel 340-31, 32, 33, 34

Sp. z o. o.

Wkłady i lokaty na książeczki wkładkowe
imienne i na okaziciela przyjmuje

Polski Bank Komunalny Spółka Akcyjna
Warszawa, Pl. Napoleona Nr. 7 (gmach własny)

ZAKŁADY SOLVAY W POLSCE

Sp. z o. o.

WARSZAWA I, Czackiego nr 14

Fabryki sody: w Matwach pod Inowrocławiem i w Borku
Fałęckim, stacja Kraków-Bonarka

Fabryka cementu portlandzkiego „Grodzlec”, stacja Ząbkowice

CHLOREK WAPNIA w bębnoch po 50 i 170 kg
dodawany tylko do cementu portlandzkiego „Grodzlec” skraca
czas wiązania i twardnienia betonu, podwyższa jego wytrzymałość
w pierwszych dniach o 50 do 100%, po 28 dniach
i później — do 20%. Obniża temperaturę zamarzania wody,
powiększa ilość ciepła wydzielanego przez beton przy wiązaniu,
a więc pozwala betonować nawet przy mrozach.
Chlorek wapnia, używany do wyrobów betonowych
zwiększa produkcję i obniża jej koszt.

Adres dla zamówień: ZAKŁADY SOLVAY W POLSCE, Sp. z o. o.
WARSZAWA I, Czackiego 14. Tel: 5-32-44, 5-32-30, 5-32-11
Adres dla depesz: SOLVAYKA WARSZAWA

PORCELANA

STOŁOWA: biała i dekorowana
APTECZNA I LABORATORYJNA

ELEKTROTECHNICZNA:
izolacyjna jak: izolatory, rolki,
tulejki, fajki, rozetki sufitowe, itp.

MONTAŻOWA, jak:
gniazdka, wyłączniki, oprawki,
bezpieczniki, armatury hermetyczne itp.

IZOLATORY DO WYSOKIEGO NAPIĘCIA
DO 35.000 V.

GIESCHE S. A.

Fabryka Porcelany Katowice — Bogucice

Browning „PIORUN”

ściśle wg. rysunku z bezpiecznikiem!
Sensacyjna nowość 1938!! Fason belgijski! Typ 6-cio mm. Repetuje się przed
każdym strzałem i automatycznie wyrzuca łuskę!
Huk opuszczający! Idealna obrona przed napa-
dami! Wykonanie luksusowe! Lufa pięknie oksy-
dowana, rękojeści kryte lśniącym bakelitem!
Waga 280 g, dług. 10 cm. szer. 7 cm. — Gwa-
rancja fabryczna na 5 lat. Cena tylko zł. 6.95.
2 szt. 13.50. Setka naboł ayt. „Floberit” zł. 3.65. Płaci się przy
odbiorze. Adres: Przędzi.
„PERFECTWATCH”, Wydz. M/2 WARSZAWA I, ul. Mariańska 11-1
U w a g a ! Wyszczególnia się taniej tandety, polecanej przez
pakietnych sprzedawców!
Żądajcie wszędzie w sklepach tylko automatów „PIORUN” z bezpiecznikiem!



TOWARZYSTWO
SOSNOWIECKICH FABRYK
Ruri Żelaza, Sp. Akc.

poparło

L. M. K.

Następujące firmy popierają L. M. K.

Zakłady Mechaniczne
„TŁOCZNIKI I MASZYNY POMOCNICZE”, Sp. z o. o.
w Warszawie

ZRZESZENIE PRODUCENTÓW DROZDZDY, Sp. z o. o.

ZRZESZENIE POLSKICH PRZEMYSŁOWCÓW LOTNICZYCH

ZAKŁADY METALURGICZNE
L. Kranc i T. Łempiński, Sp. z o. o.

Biuro Ewidencyjne
POLSKICH FABRYK KABLI ZIEMNYCH, Sp. z o. o.
Warszawa, Wojciecha Górskiego 6/3

FABRYKA KRAWATÓW A. PIEKARSKI I S-KA, Sp. z o. o.

MOKOTOWSKA ODLEWNIA ŻELAZA T. GOLEBIEWSKI
Warszawa, Madalińskich 67

FABRYKA APARATÓW ELEKTRYCZNYCH
K. SZPOTAŃSKI I S-KA, SP. AKC.

Rozrywki umysłowe

		RY	ŹRÓ	CIECH	CA	ZDRÓJ	ZA		
	MY	CA	PRA	SZYCH;	DŁO	NA	SKNO	WSZY	
TO	KTÓ	NAJ	OB	TO	PO	STKIE	NY	WO	TY.
SWIE	PRA	WA	PRA	NYCH;	SŁAB	SI	WSZY	TE	ŚCI,
NAJ	CHRZESI	TSZY,	WZMA	DZIEJ	CA	PA	LE	WY	DY
	RE	BAR	KA	NAJ	ŁY,	NIE	I	STKIE,	
		CNIA	KTÓ	TO	ZBRU	BO	CZER		

ZADANIA

13. KONIKÓWKA

Ruchem konika szachowego należy odczytać sentencję E. Orzeszkowej. Początek od sylaby podkreślonej.

Zygmunt Nysler (Zagórów)

14. SZARADA

Niech nikt z nas nie czwór-raz-trzy, że jakiś kraj bogatszy jest od naszego w całe. I nasze pierwsze-wtóre mają niezłą strukturę, są liczne i niemałe... Ale ślinkę się pięć-trzy na myśl o jak najgęstszej sieci żył wodnych sztucznych... Znamy je z wtór-czwartego i z map... kraju je ucemy... My się tworzyć je obcy!

„John Ly” (Lwów)

15. CIĄGÓWKA LABIRYNTOWA

Do podanej na końcu działu figury należy wpisać, poczynając od strzałki, jednym ciągiem dwadzieścia wyrazów o podanych niżej znaczeniach; ostatnia litera każdego wyrazu jest pierwszą następnego; poszczególne wyrazy krzyżują się ze sobą w odpowiednich miejscach. Dwanaście liter (w kółkach tłustych) czytane kolejno po obwodzie figury w klerunku „zegarowym” dadzą zasadnicze rozwiązanie.

U w a g a. Liczby w nawiasach oznaczają ilość liter danego wyrazu.

Znaczenia wyrazów:

1. W dawnej Polsce odmiana psów myśliwskich, największej siły i odwagi, używanych do szczwania niedźwiedzi i dzików. (8)
2. Dawna nazwa tlenu. (8)
3. Uczucie przygnębienia fizycznego. (8)
4. Wiatr północny. (7)
5. Uważaj dobrze! (8)
6. Wyższy stopień zachwytu. (7)
7. Uprawa roli. (11)
8. Gromada wysp jednej formacji. (10)
9. Odwar z owoców paułnii, jako środek leczniczy przeciw migrenie. (7)
10. Niedorzeczność, nonsens. (6)

11. Dmuchanie. (5)
12. Dziewica hoża, młoda w raju Mahometta. (6)
13. Podlewa zwierciadłana. (9)
14. Operacja chirurgiczna rozcięcia ścięgna. (9)
15. Włara w zbliżanie się nowej epoki dziejów. (9)
16. Fenicki bożek słońca wiosennego, żegluga. (7)
17. Miejscowość grecka we wschodniej Beocji, słynna wykopaliskami. (7)
18. Bożek miłości. (4)
19. Trąd, zdarzający się w krainach podbiegunowych. (8)
20. Umiejętność przyjęcia punktu widzenia innej osoby. (10)

Lucjan Kowalski (Warszawa)

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza” przeznaczą 6 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z nr 5 upływa 28 maja br. Rozwiązania zadań należy nadsyłać do Redakcji „Morza” z dopiskiem „Rozrywki umysłowe”.

ROZWIĄZANIA

„MORZE” nr 3 — marzec 1938 r.

7. KWADRAT MAGICZNY
MORS — OAZA — RZEP — SAPA
8. SZARADA KARNAWAŁOWA
„Pora zabaw”
9. KRZYŻÓWKA SYLABOWA

Wyrazy poziome: 1. MARYNARKA. 4. OSTRAWICA. 7. KOWAL. 8. TARNOGRÓD. 10. NARO. 11. DONATOR. 13. TACJANA. 14. NACJA. 15. DOZA. 17. LISTOPAD. 19. TORPEDA. 22. MAPA. 23. RUTA.

Wyrazy pionowe: 1. MAKOTRA. 2. RYWAŁ. 3. KATAR. 4. OGRÓD. 5. WINA. 6. CAROGRÓD. 9. NOMINACJA. 11. DOTACJA. 12. TORNADO. 14. NAPAD. 16. ZATOR. 17. LIMA. 18. STOPA. 20. PERU. 21. DATA.

Wszystkie zadania z n-ru 3-go (na ogólną ilość 85 nadesłanych) rozwiązało 66 osób; po 2 — 15 i po 1 — 4 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

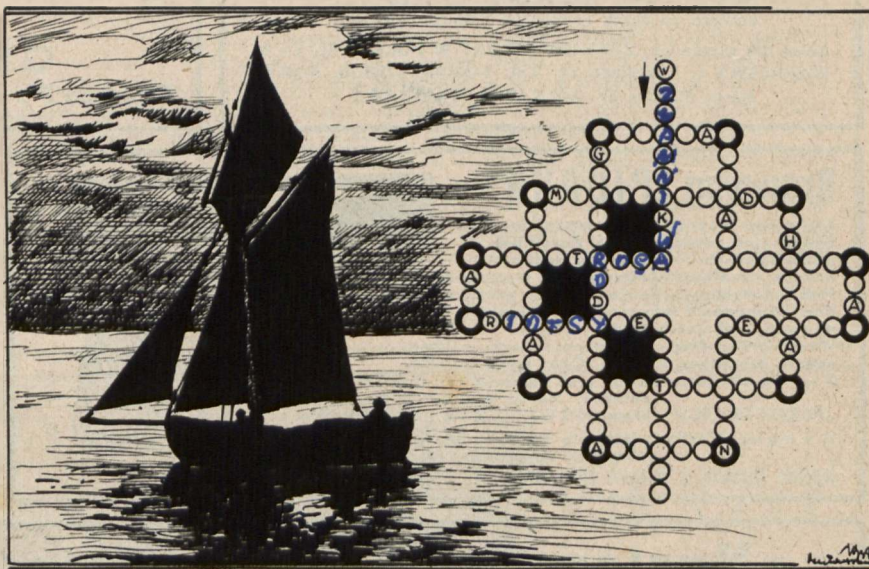
- 1) POŁOMÓWNA Jadwiga — Gdynia, Starowiejska 22/1 ptr.
- 2) BARTOLEWSKA Halina — Lublin, Okopowa 10—4.
- 3) LEBKOWSKI K. — p. Rachanie, cukrownia Wozuczyn.
- 4) DRZYŻGA Walerian — Katowice, Stelmacha 20—6.
- 5) Mat WODYK Tadeusz — Gdynia 3, O.R.P. „Zbk”.
- 6) ISZCZENKO Aleksander — W-wa 26, Kobleńska 70 — 144.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

ODPOWIEDZI

M. ZALEWSKA, A. BUDRYK (Warszawa), S. PANAS (Płock), R. TYBLEWSKI (Płastów). Witamy, witamy! kpt. lek. K. SZULC (Rokitno). Wle Sz. Pan, że doprawdy nie wlemy od kłedy Odra zmieniła klerunek blegu. Może „Anschluss”? A wszystkiemu jednak winna „Opawica” — prawda? A. JAROSZKOWSKI (Sosnowiec). Nie — nie popełniono błędu, o czym tacno się Pan przekona, rzucając okiem na rozwiązania. „Opawica” — Opawicą. W porządku? W. SZUMANSKI (Bitków). Przyjmujemy Waćpana „czym chata bogata” i z otwartymi ramionami. Pozdrowienia! Dr. N. DĄB (Biecz). Zapytujemy uprzejmie, a co będzie, gdy — może... nie przyjąć?

wu



CENY OGŁOSZEŃ

ZA TEKSTEM: cała strona 1600 złotych; 1/2 strony 850 złotych; 1/3 strony 600 złotych; 1/4 „ 475 „ i 1/8 „ 250 „

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

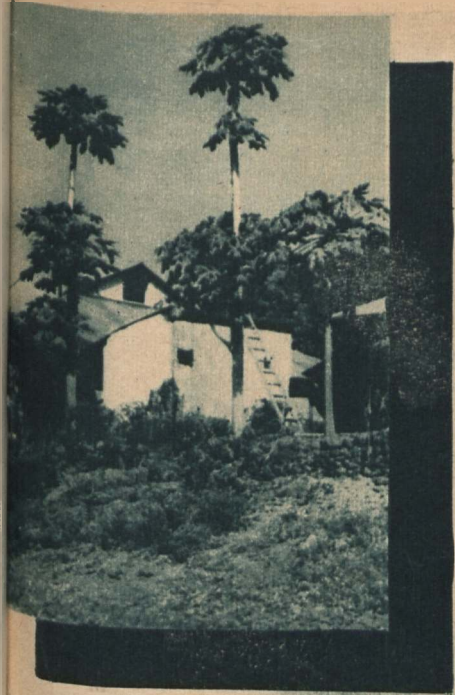
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 533-90, Administracji 699-66, P. K. O. Konto Nr. 378
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem

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



○ czy narodu polskiego skierowane są dziś na Afrykę Murzyńską — nieprzebrane źródło surowców. Gdziekolwiek już i dziś polskie ręce gospodarują na Czarnym Lądzie. Widzimy na ilustracjach: domek jednego z plantatorów polskich — pioniera kultury wśród prymitywizmu czarnych, oraz szereg obrazków z życia wsi murzyńskiej.

Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

czw

2595

1938
5

CZASOPISMA

