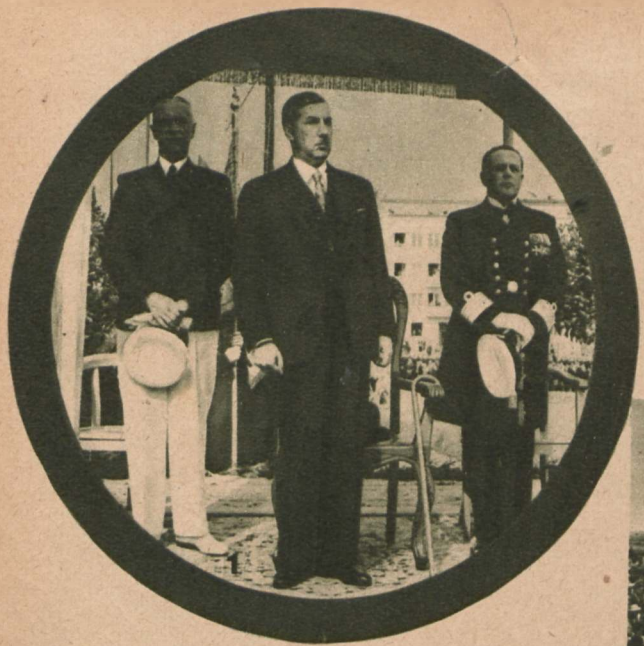


MORZE

A vintage photograph of a sea with many seagulls flying in the sky. The title 'MORZE' is overlaid in large orange letters at the top. The sea is dark with white foam from a boat's wake in the foreground. The sky is filled with clouds and several seagulls are captured in flight.

ZESZYT 8

SIERPIEŃ 1939



Tegoroczne „Dni Morza”, obchodzone w całym kraju pod hasłem stałych powszechnych świadczeń na rozbudowę floty wojennej miały szczególnie uroczysty przebieg. Na zdjęciu fragmenty obchodu „Dni Morza” w Gdyni. 1. Wicepremier inż. E. Kwiatkowski w czasie nabożeństwa. 2. Msza święta, celebrowana przez ks. biskupa morskigo Okoniewskiego. 3. Tłumy widzów na wybrzeżu przyglądają się rewii floty wojennej. 4. Okręty wojenne podczas defilady. 5. Defilują delegacje wszystkich Okręgów LMK. 6. 1 Batalion morski defiluje przed panem Wicepremierem.

em. 2505/1938/8.

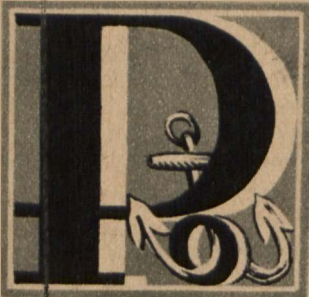
MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 8

Warszawa, sierpień 1938 r.

Rok XV



kilkunastu latach pracy zdołaliśmy pogłębić szeroko w społeczeństwie polskim światopogląd morski.

Jesteśmy dziś — w zasięgu tego zagadnienia — zupełnie innym narodem, niż w r. 1920, gdy obejmowaliśmy polski skrawek Bałtyku w posiadanie.

Znamy realną wartość wybrzeża morskiego, spojonego wysiłkiem pracy i świadomością narodową z całym państwem. Znamy realną wartość Gdyni-portu i Gdyni-miasta, wiemy, jakie usługi oddaje Polsce flota handlowa i morska siła zbrojna. Ambicje morskie naszego narodu przerastają już dziś Gdynię, obejmują całe polskie wybrzeże morskie, wszystkie nasze prawa bałtyckie i biegają ku tym milionom Polaków, którzy w szerokim świecie pełnią honorową straż przy sztandarze, na którym widnieje symbol orła polskiego.

Zdajemy sobie — jakże dokładnie i jasno — sprawę z tego, że nie może minąć ani jeden rok bez nowego wysiłku i nakładu w Gdyni, bez nowego podmurowania i rozszerzenia patriotyzmu morskiego w Polsce. Nie powinien minąć ani jeden dzień, w którym nie pogłębiłaby się świadomość, że nasze prawa bałtyckie równoznaczne są z prawem do niepodległości politycznej i gospodarczej i muszą być zawsze przez każde pokolenie bronione z takim zapałem i z taką wiarą, jak sam był państwa i narodu.

Obecnie — w dwudziestolecie odzyskania niepodległości — niechże wolno będzie stwierdzić jeszcze jedno.

Wysiłek Polski na morzu, wysiłek skonkretyzowany w imponującej rozbudowie Gdyni, w rozkwicie całego wybrzeża, w uruchomieniu floty handlowej i pasażerskiej, w rozwoju bandery wojennej, w zwycięskim osiągnięciu praw państwa morskiego w świecie, stał się wielkim walorem moralnym współczesnego pokolenia Polski.

Po stuleciu niewiary we własne siły, odzyskaliśmy bezcenny skarb — świadomość, że nie tylko możemy bić wroga na polu bitwy lepiej i skuteczniej niż niejeden „stary” naród w Europie, ale również możemy rozwiązywać pomyślnie wielkie zadania gospodarcze i kulturalne.

Toteż jestem najgłębiej przekonany, że bez Gdyni — nie skonkretyzowałaby się w Polsce idea Centralnego Okręgu Przemysłowego.

Legiony pionierów polityki morskiej — budzą i budzić będą nadal do nowych czynów nowe generacje, tak samo, jak pierwsze walki o niepodległość Polski prowadziły konsekwentnie do dziejowego zwycięstwa Piłsudskiego i do „cudu nad Wisłą”.

(Oświadczenie P. Vicepremiera E. Kwiatkowskiego z okazji „Dni Morza”)

Nakład 210.000

BIBLIOTEKA UMCS LUBLIN

K. 420/60/47 Cena pojedynczego numeru zł 1.20

„Dni Morza” — etapy pracy

Przemówienie P. Ministra Antoniego Romana wygłoszone przez Radio w da. 29 czerwca b. r.

„Dni Morza”, których obchody rokrocznie od wielu już lat skupiają i jednoczą w Polsce szczerę, gorące i silne uczucia całego narodu — mają szczególnie głęboką treść ideową.

Dziś wszystkie miasta polskie na podobieństwo jednostek morskich zaciągają wspaniałą gałę różnobarwnych flag, wszystkie myśli i uczucia Polaków garną się ku jasnej, tętniącej życiem Gdyni, maszerujące w defiladach szeregi marynarzy budzą rzęście wzywaty i płomienny entuzjazm. Serca nasze pozdrawiają tych, którzy na dalekich szlakach morskich płyną w tej chwili pod banderą narodową, pozdrawiają ich i łączą się z nimi w ich troskach i nadziejach, z uznaniem dla ich trudnej, a owocnej pracy. W tych dniach widzi się i czuje wyraźnie, że „Dni Morza” to już nie jedynie jakiś akt hołdu dla dalekiej przeszłości, nie poklask dla doraźnych sukcesów dnia bieżącego. „Dni Morza” to przede wszystkim wielki doroczny apel realnego czynu narodowego, to manifestacja wiary w przyszłość, to mobilizacja twórczej, śmiałej, świadomej woli rozwoju, pracy, ekspansji i wielkości.

Jesteśmy narodem, któremu los dziejowy nie pozwala żyć inaczej, jak jeno w skali mocarstwowej — w stałym wyścigu wielkości z innymi narodami świata. Tak uczył nas Wielki Odnowiciel Wolności, Józef Piłsudski, bo tak wskazuje nam nasza tradycja historyczna, tak układają się geograficzne i polityczne warunki naszego bytu. Naród polski musi więc umieć wykorzystywać, umieć zrealizować w pełni dla tych swoich celów dziejowych każdy element przyrodzonych warunków: nic nie może w tym wyścigu pozostać bezpłodne, bierne, martwe — ani człowiek, ani gleba, ani kapitał, ani morze. Wszystkie te czynniki muszą sumować się, potęgować, wzajem uzupełniać i stale współzawodniczyć w twórczych procesach dziejowych kształtowania naszej wielkiej przyszłości państwowej i narodowej.

Z tych przesłanek wywodzi się śmiała i owocna aktywność współczesnej Polski na morzu. Praca na tym polu jest i zawsze będzie najistotniejszym przyczynkiem do umacniania podwalin naszej rzeczywistej niezawisłości politycznej i gospodarczej, do rozszerzania horyzontów naszego rozwoju narodowego, do podnoszenia naszej międzynarodowej wartości cywilizacyjnej, do pomnażania naszych zdobyczy duchowych i materialnych, do zbogacania psychiki polskiej w nowe wielkie wartości siły, zdrowia i wiary.

Zaledwie parę lat temu poczęła rosnąć na wybrzeżu polskim radosna młodocia swoja, prężna i zdobywcza Gdynia. Dziś jest to już potężny port — pierwszy port na Bałtyku, jeden z pierwszych w Europie: wspólnie ze starym Gdańskiem, który w oparciu o Polskę rozpoczął nową erę swej świetnej egzy-

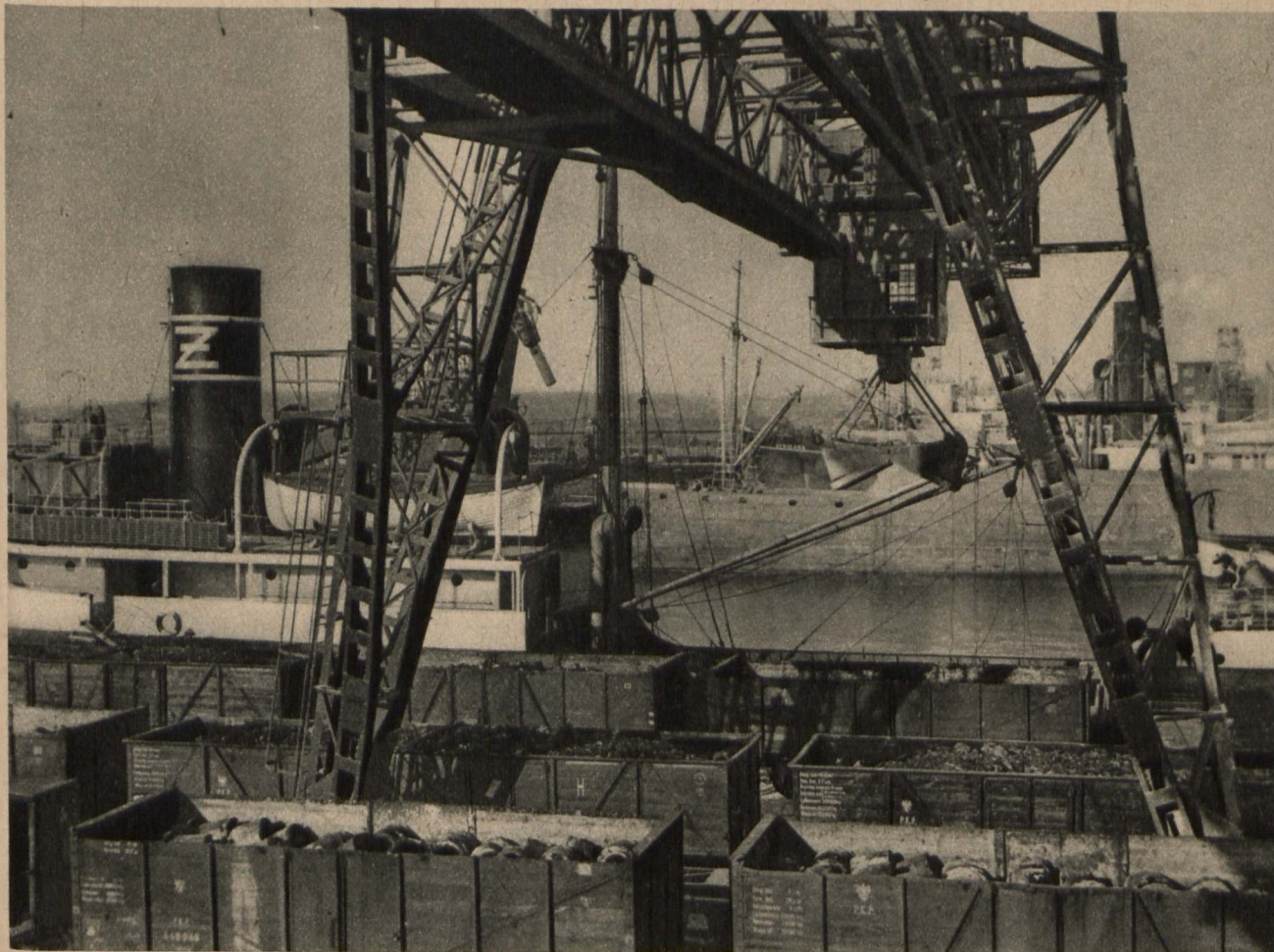
stencji — stały się te dwa porty węzłowym punktem wielkiej wymiany towarowej, która milionami ton obrotu stwierdza wielkie znaczenie morza dla Polski i wyznacza etapy nieodwracalnego zrastania się Ojczyzny naszej z morzem.

I nie ma, bo być nie może na tym odcinku zastój czy bezwładu. Każdy rok, niemal miesiąc każdy niosą nowe osiągnięcia, nowe zdobycze, które wykazują rosnącą prężność Polski na dostępnym dla niej wybrzeżu morskim. Ostatni okres także nie mija bez znaczących sukcesów. Resort, którym mam zaszczyt kierować, uruchomił nowy port rybacki Władysławowo, stwarzający nowe warunki rozwoju rybołówstwa morskiego — w Gdyni podjął budowę nowej części portu, gdzie niedługo będzie mógł osiedlać się i pracować przemysł portowy — powiększył flotę handlową o 4 nowe jednostki, sześć dalszych i to przede wszystkim dużych jednostek transatlantyckich zlecając do budowy.

Równocześnie położono podwaliny i posunięto naprzód realizację dwóch stoczni morskich w Gdyni. Flota wojenna wzrosła o trzy nowoczesne, wysoką sprawność bojową posiadające okręty, a dalsze jednostki są w budowie.

Na czele tego wyścigu wysiłków stoi ciągle Państwo. Ministerstwo Przemysłu i Handlu — świadome olbrzymiej roli morza w kształtowaniu naszej przyszłej struktury gospodarczej — nie szczędzi wkładów pieniężnych w port, w marynarkę handlową i rybołówstwo morskie, oraz nie ustaje w pogłębianiu, umacnianiu i konsolidowaniu świadomości morskiej narodowego organizmu gospodarczego. Praca ta, w której obok wkładów materialnych wielką rolę gra wszechstronne szkolenie ludzi pracy morskiej — znajduje pełne zrozumienie i stałe poparcie całego Rządu, ciał ustawodawczych, czynników życia gospodarczego, prasy i opinii publicznej. Doniosłe zadania realizuje Liga Morska i Kolonialna, która przez wytrwałe uświadamianie społeczeństwa, wychowywanie młodzieży w duchu morskim i wpajanie w najszersze masy społeczne światopoglądu morskiego i kolonialnego stwarza konieczne szerokie podstawy społeczne do dalszych prac i osiągnięć na wybrzeżu polskim i na szlakach ekspansji morskiej.

Równoległe z powiększaniem się dorobku handlowo-morskiego i rozszerzaniem się perspektyw naszej ekspansji zamorskiej rośnie naturalny, konieczny odpowiednik tych nowych wartości państwowo-narodowych — rośnie poczucie i zrozumienie wagi obrony orężnej morskiego stanu posiadania Rzeczypospolitej, rośnie i konsoliduje się zarówno w efektywach tonażowych, jak i w poczuciu ogólnonarodowego i politycznego znaczenia wojenna flota Rzeczypospolitej, zbrojne ramię narodu, sprawujące czujną straż nad naszym wódarstwem morskim. Ofiarność społeczna wspomaga to dzieło, wskazując na obywatelskie wyczucie wagi tych nowych potrzeb obronnych Państwa i Narodu.



Dźwig mostowy w Gdyni przy pracy

Zaczęliśmy nasze prace morskie z wielce nierównego startu dziejowego — wyprzedzeni znakomicie przez liczne narody świata. Mimo wielkich osiągnięć lat ubiegłych, które dobrze legitymują nas w obliczu dziejów, mamy na tym polu ciągle jeszcze niezmiernie wielkie zadania do wypełnienia. Wielkim sukcesem jest Gdynia i wszystko, co się z nią wiąże — lecz historia uczy, że zwycięstwo jest tylko wtedy pełne, a skutki jego trwałe, gdy zostanie ono należycie wykorzystane, a zdobyte pozycje niezłomnie utrwalone.

Nie może więc na tym odcinku być zastoju, bezwładu, znużenia, sceptycyzmu, przesytu lub gnuśności. Morze tworzyło w dziejach świata mocarstwa, tworzyło epoki cywilizacji — musi ono i w naszym życiu odegrać twórczą, wyzwalającą, ożywczą rolę. Musi ono nas zbliżyć ze światem, związać wszechstronnie i trwale z jego życiem, spotęgować nasz udział w międzynarodowej wymianie gospodarczej, dać nam surowce i rynki zbytu, umożliwić celową migrację ludności, zacieśnić nasze węzły z wychodźstwem polskim, zatrudnić w żegludze i w handlu zamorskim naszą młodzież — musi ono dać nam w należytej skali te wszystkie walory i korzyści, jakie daje zawsze narodom, umiejącym kochać morze, pracować na morzu — żyć morzem.

Jesteśmy na tej drodze. „Dni Morza” jak kolejne etapy pracy pozwalają co roku mierzyć przebyte przestrzenie i spoglądać w przyszłość. Patrzymy więc w tę przyszłość naszych zadań na morzu: na jej drogowskazach widzimy wyraźne nakazy — więcej tonażu, nowe i dalsze szlaki żeglowne, nowe pozycje w pracy i inwestycjach portów, więcej ludzi do pracy morskiej, głębiej w zamorskie rynki, śmiałej na szeroki świat.

Te drogowskazy mówią prawdę. Te nakazy trzeba wcielić w życie. Tak trzeba pracować dla wielkiego jutra Rzeczypospolitej. Ta praca — przypomnę słowa Wodza Naczelnego, Marszałka Śmigłego-Rydza — nie może być odświętnym jedynie pacierzem: to musi być codzienny, wytrwały, wszechstronny, świadomy trud zarówno na rzecz bandery wojennej, jak i bandery handlowej naszej Ojczyzny.

Ta praca nasza ma i chce mieć zawsze charakter szczerze pokojowy, dążąc do powiększenia ogólnoswiatowych wartości cywilizacyjnych, jakie stwarza praca gospodarcza i wymiana międzynarodowa. Dla jej utrwalenia i zabezpieczenia niezbędna jest jednak odpowiednia siła zbrojna na morzu i rozwój tej siły, budzącej tak gorące uczucia w sercach całego narodu, musi iść tempem równoległym do rozwoju naszych zainteresowań morskich.

O Polskę silną na morzu

Przemówienie gen. St. Kwaśniewskiego transmitowane przez Polskie Radio z uroczystości „Dni Morza” w Gdyni w dn. 29, VI. b. r.

Z 26 państw europejskich obszarem swoim — szóstą, a z 23 korzystających z dostępu do morza — ostatnią! Na 5.534 kilometry granic, tylko 72 kilometry granicy morskiej!

Gdy Polska stolica leży prawie w samym środku Europy, jest więc jakby jej sercem, gdy Polska odgranicza Europę zachodnią od wschodniej, stanowi pomiędzy jedną a drugą jak gdyby pomost, czy mur graniczny, gdy Polska leży na odwiecznych szlakach, łączących najkrótszą drogą Wschód z Zachodem i Północ z Południem, Bałtyk zarówno z Morzem Czarnym, jak i Adriatykiem, gdy ziemia polska to najznaczniejsza część obszaru Międzymorza Bałtycko-Czarnomorskiego, narzuca się pytanie, czy sprawiedliwym jest taki skąpy Polski w dostępie do morza udział.

Nie czas odwoływać się do historii, jednak przypominać trzeba, że Polska dzisiejsza to tylko jedna trzecia Polski z XV wieku, że nasz dostęp do morza sięgał ongiś daleko na zachód i północny - wschód.

Dzisiaj — nie dość, że z tak szerokiego ongiś dostępu do morza, tylko 72 kilometry Polsce przyznano, nie dość, że graniczyć musimy aż z sześcioma sąsiadami, z których — wiadomo — nie wszyscy są nam bezwzględnie życzliwi, to jeszcze tam, gdzie dotykamy morza, jedynej granicy otwartej, wolnej, bezpiecznej, tam gdzie — z tytułu geograficznego położenia — winniśmy poszukiwać naszej głównej w Międzymorzu Bałtycko-Czarnomorskim roli, u ujścia do morza jedynej naturalnej, przez Boga stworzonej drogi, jaką jest droga wodna, u ujścia do morza królowej polskich rzek, u ujścia Wisły — stwarza się nam coraz to więcej trudności.

Gdy o naszą współpracę morską na Bałtyku chodzi, zwrócić wypada szczególną uwagę na nawiązanie ostatnio sąsiedzkich stosunków z Państwem Litewskim, stosunków, które niewątpliwie pozwolą nam w przyszłości niedalekiej rozszerzyć podstawy wzajemnej współpracy morskiej, stanowiącej naturalną więź naszego sąsiedztwa bałtyckiego. Wiąż taką utrzymujemy już z Łotwą i Estonią, Niemem z Willią i Dźwiną z Dźwiną — oto naturalne drogi, łączące i nigdy nie dzielące nas — w naszych wspólnych działaniach śródlądowych i morskich — z Litwą i Łotwą. Oto możliwości rozszerzenia — przez współpracę z naszymi sąsiadami — tego skąpego naszego do morza dostępu.

Ale gdy chodzi już nie tyle o naszych sześciu sąsiadów, ile o Gdańsk, z punktu widzenia prawnego — ściśle z nami związany, miasto wolne, ale leżące w polskim obszarze celnym, z polskiego żyjące zaplecza, Gdańsk w stosunkach zewnętrznych pozostający w kompetencji polskiego resortu spraw zagranicznych, Gdańsk, do którego obrony na zewnątrz nie kto inny powołany jest, jak Polska, to współpraca ta jest trudna, gdy — przy najlepszych zapewnie-

niach czynników oficjalnych — raz po raz rzuca się tam zawołanie „Zurück zum Reich”! Już w uroczystym dniu 3 maja miałem honor zapewnić w imieniu Ligi Morskiej i Kolonialnej, tam, na miejscu, Polonię Gdańską, że Naród czuwa, że Naród za nic nie dopuści do umniejszenia swych uprawnień u ujścia Wisły. Żywioł Polski na terenie Wolnego Miasta Gdańska musi mieć swobodę pracy i nieskrępowanego życia, jego losem bowiem będziemy zawsze się interesować i nie będziemy mogli patrzeć obojętnym okiem na czynione mu utrudnienia.

Gdy rok temu w tej samej Gdyni, z tej samej okazji mówiłem — w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej — o potrzebie rozbudowy floty wojennej, zapytywano wówczas z zewnątrz, przeciwko komu to Polska zamierza zbroić się na morzu. Pragnę dziś odpowiedzieć, odpowiedzieć tymi samymi słowami, którymi niedawno przemawiałem w Gdańsku:

„Idą czasy osobliwe, czasy wyścigu pracy u jednych, wyścigu zbrojeń u drugich, czasy walki o lepsze jutro, czasy, w których narody upominają się o pełnię warunków rozwojowych, o to wszystko, co jest im potrzebne do życia i do walki, walki nigdy nie dającej się z życia narodów wykluczyć. Im więcej znaczenia nabiera zagadnienie obrony stanu posiadania, a w Polsce, tej twierdzy Europy, jest ono chyba zagadnieniem najdonioślejszym, tym silniej występuje potrzeba posiadania także wolnego do źródeł tych wszystkich bogactw dostępu, których w granicach kraju nie ma, a których nieprzebrane zasoby posiadają kraje zamorskie, kraje opanowane przez niektóre tylko narody — prawem silniejszego. Gdy w Polsce przy zawrotnym przyroście ludności — okrążyło 400 tysięcy ludzi rocznie — ziemia sama nie jest w stanie wyżywić wszystkich, gdy dlatego trzeba nadmiernym rzeszom dać pracę przy takim czy innym warsztacie przemysłowym, a dla warsztatu tego brakuje surowca, Polska musi upominać się o te lepsze warunki, które są udziałem możniejszych tego świata, o dostęp — bez kosztownego pośrednika — do surowców, o kolonie. Dostęp Polski do kolonii — oto hasło dnia!

Za tym to hasłem idzie nasza potrzeba morska, potrzeba silnego oparcia się o Bałtyk, potrzeba pełnego wykorzystania morza, rozwinięcia w pełni morskiej pracy handlowej i ubezpieczenia jej — silną flotą wojenną.

Nie na ostatnim dlatego miejscu znaleźć się musi także praca około rozbudowy sieci dróg wodnych śródlądowych, łączących nas z morzem, jednym i drugim, pogłębienie w dosłownym i poszerzenie w przenośnym słowa znaczeniu ujścia do morza Wisły, o której stara piosenka mówi, że: „Polska nigdy nam nie zginie, póki Wisła rzeźwi nas”! Inna znów piosenka fliśacka przypomina nam ten szczęśny czas, jak to z „nami łaska Pańska wracała do chaty, gdy wieźliśmy od Gdańska za zboże dukaty”, bo tam za granicą urodzaje były lichsze i polską pszenicą napełniano spichrze.

Dziś, jeżeli już nie pszenica, to nasze czarne diamenty, nasze najlepsze polskie drzewo niechaj idzie Wisłą w morze, niechaj idzie w świat — po dukaty, po lepsze jutro — właśnie tamtędy, przez wolny, ale ściśle z Polską, a nie z kim inny związany Gdańsk”!

Choć burza huczy wkoło nas, choć wichry żagle rwie, nie o wojennej mowa u nas potrzebie, a o potrzebie pokojowej.

Państwa małe — dzięki swej pracy pokojowej na morzu i za morzem — urastają do państw wielkich, urastają do potęg, państwa biedne wzbogacają się — dzięki zamorskim zdobyczom. W kwietniowych Dniach Kolonialnych motywowaliśmy jasno potrzebę posiadania przez Polskę dostępu do kolonii, obecnie — w czerwcowych Dniach Morza — pragniemy już nie tyle potrzebę naszej pracy morskiej i zamorskiej uzasadniać, ile mówić o potrzebie jej — ubezpieczenia.

Ubezpieczeniem tym może być tylko silna flota wojenna. Nie tyle obrona wybrzeża, choć to bardzo ważne, nie myśl stacjana w wypadku wojny wielkich bitew morskich na Bałtyku, czy na innych morzach, nie zachcianka potęgi wojenno-morskiej, ale potrzeba zapewnienia naszej cywilnej, pokojowej, handlowej pracy morskiej i zamorskiej zbrojnego poparcia i ubezpieczenia — powoduje w nas zamiar rozbudowy floty wojennej. Przeciwno komu? Przeciwno korsarzom pragniemy być zbrojni, przeciwno wszystkim tym, którzy kiedykolwiek zechcieli zakłócić naszą pokojową pracę, zmierzającą do wzbogacenia się na morzu i za morzem. Dla ochrony polskiej bandery handlowej — polska bandera wojenna musi być powiększona co najmniej o tyle jednostek bojowych, ile ich wymaga zakres i zasięg naszych przyszłościowych zamierzeń handlowych, morskich i zamorskich.

Jest więc rozbudowa polskiej siły zbrojnej na morzu nie tyle udziałem w wyścigu zbrojeń europejskich, bo na ten wyścig pozwolić sobie nie możemy, ile wyścigiem pracy, pracy pokojowej, nakazanym nam przez Wskrzęsiela Państwa Polskiego, Marszałka Józefa Piłsudskiego, zmierzającym do zapewnienia narodowi polskiemu lepszego jutra.

Stan rzeczy dzisiaj jest dopiero początkiem tej rozbudowy. Każde dziecko w Polsce wie, że posiadamy dopiero 17 tysięcy tonażu bojowego, gdy sąsiad nasz zachodni przekracza już 450, gdy w Genewie zgłosiliśmy zamiar rozbudowy do 150 tysięcy, a więc tylko do jednej trzeciej tonażu obecnego naszego sąsiada z zachodu, gdy z

potężną Anglią podpisaliśmy układ wojenno-morski, posiadamy tylko 17 tysięcy ton bojowej floty wojennej

Nasza zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej daje przeciętnie rocznie 1½ miliona złotych. Jeden tyśiąc tonażu kosztuje okrągło osiem milionów złotych. Gdybyśmy więc pragnęli w ciągu najbliższych lat pięciu podnieść nasz tonaż z 17 tylko do 50 tysięcy, co byłoby dopiero jedną trzecią tonażu zgłoszonego w Genewie, a jedną dziewiątą tonażu naszego sąsiada zachodniego, musiałaby nasza Marynarka Wojenna rozporządzać corocznie 53 milionami złotych, przeznaczonymi wyłącznie na celową rozbudowę jednostek bojowych, nie mówiąc o potrzebach innych, wegetacyjnych, konserwacyjnych itp.

Okrągło pięćdziesiąt milionów rocznie — oto kwota niezbędna! W budżecie Państwa, przy coraz to wyraźniej ustalającej się kolejności potrzeb, o kwotę taką nie jest łatwo. Gdy dobrowolny wysiłek społeczeństwa daje tak małe kwoty tej odsetek, Liga Morska i Kolonialna, w pełnym poczuciu odpowiedzialności przed historią, woła dziś na cały kraj — o powszechnie, obowiązkowe świadczenia na rozbudowę polskiej floty wojennej!

Obecny tu, Czcigodny Panie Wicepremierze i Ministrze Skarbu, nasz Członku Honorowy, Ty, który tyle dla początku naszej pracy morskiej tutaj, w Gdyni uczyniłeś, gdy reprezentujesz Rząd Rzeczypospolitej, słuchaj, jak z głęboką wiarą w wysłuchanie tego wołania, trzy czwarte miliona obywateli zrzeszonych w szeregach Ligi Morskiej i Kolonialnej, pozostającej pod mocnym protektoratem Pana Generała Broni Sosnkowskiego, pionierów z pod sztandaru nie odżałowanej pamięci Generała Dywizji Orlicz-Dreszera, wznosi za mną gromki, serdeczny okrzyk: ubezpieczona silną flotą wojenną, potężna na morzu i za morzem — Najjaśniejsza Rzeczpospolita Polska, Jej Prezydent Profesor Ignacy Mościcki i Naczelnny Wódz Marszałek Polski Edward Smigły-Rydz — niech żyje!



W uroczystościach „Dni Morza” w Gdyni wzięła liczny udział Polonia Gdańska

O racjonalną politykę morską

Przemówienie dyr. Depart. Morskiego M. P. i H. p. Leonarda Mołdłońskiego wygłoszone przez Polskie Radio dn. 22. VI. b.r.

Gdy w „Dni Morza”, jako przewodniczący Głównego Komitetu mam mówić o znaczeniu tej tradycyjnej już uroczystości Narodu Polskiego, muszę stwierdzić przede wszystkim, że uroczystość ta przekroczyła już dawno granice Państwa. „Dni Morza” obchodzone są nie tylko w Rzeczypospolitej, ale także wszędzie tam, gdzie najmniejsza choćby garstka Polaków, rzucona wśród obcych w świat daleki, poczuwa się do duchowego związku z Macierzą.

Święto nasze tworzy nową dobrą tradycję narodową. Jest ono bilansem narodowego wysiłku za okres ubiegły, rachunkiem sumienia, czy sprościliśmy wymogom życia, uprzytomnieniem obowiązków na przyszłość.

Nasza morska przeszłość historyczna była mała. Niewiele z tej przeszłości możemy wziąć do skarbnicy naszej obecnej ideologii morskiej; wprowadziło wiele było nam dane od zarania dziejów, byśmy mogli stać się narodem morskim, ale nie staliśmy się nim jednak. Potrafiliśmy być również mężni pod Grunwaldem, Kircholmem, Kluszyńcem, czy Chocimem, jak i na morzu pod Oliwą, a jednak Wodna Armata Władysława IV nie stała się zaczynem naszej trwałej potęgi wojenno-morskiej. Produkty rolne, wytwory pracy rąk polskich, przez całe wieki płynęły do Gdańska, lecz szły w świat pod obcą banderą, na obcych statkach i z rąk obcych kupców. Nie pomnożyliśmy chwały bandery polskiej, nie stworzyliśmy na morzach materialnego bogactwa dla Narodu Polskiego.

Pokolenie obecne może powiedzieć jednak o sobie, że ze złej tradycji nie korzystało, że nie zechciało powtórzyć błędów przeszłości. W wielkim wysiłku zapragnęło pokonać ogromne luki dziejowe w naszym dorobku morskim, choć tylko skrawek do-

stępu do morza otrzymaliśmy z szerokiego niegdyś dziedzictwa.

Nie może się nikt ludzić, że odrobienie tych luk dziejowych i sprośanie obecnym wymogom, było, jest i będzie sprawą łatwą. Spada na nas obowiązek nie tylko odpracowania okresu ogólnego zastoju we wszystkich dziedzinach, spowodowanego przerwą w naszym życiu państwowym, ale odkupienia poprzednich wiekowych morskich zaniedbań; spada on na pokolenie, które takie luki i trudności pokonać musi w ogromnej nieraz ilości dziedzin, jako konieczność dorównania i prześcignięcia innych.

Stając do pracy morskiej z nierównego startu, musimy jednak dojść do mety naszego programu morskiego.

Jakiż jest ten nasz program morski? Nie będę mówił o tych zadaniach, które opracowuje się w poszczególnych resortach Rządu Rzeczypospolitej. Chcę mówić o tym programie, znacznie ogólniejszym, który jednak jest zaczynem wszystkich innych, bardziej konkretnych, — o programie, który zarysował się wyraźnie w świadomości obywatelskiej.

Kiedy nasz obywatel, patrząc w siną dal Bałtyku, myśli o przeznaczeniach morskich Rzeczypospolitej, snują mu się przed oczami realne obrazy i wizje przyszłości pracy pokojowej. Widzi ciągnące po szlakach morskich statki handlowe i pasażerskie, służące do pomnażania i wymiany dóbr ekonomicznych, służące, jako łącznik kulturalny Polski z narodami całego ziemskiego globu. Statki, płynące pod polską banderą po wszystkich morzach świata, są dla niego widomym udziałem Polski w ogólnym pochodzie cywilizacji ludzkości. Ideał morski obywatela jest w tym, co dyktuje istotna jego psychiczna potrzeba, chęć służby pokojowej dla Narodu i świata.

Nasze jednak zamiłowanie do pokoju, dążenie do przyjaznej współpracy gospodarczej i kulturalnej z innymi, nie może być przez niego utożsamione ze słabością; wszak dobro i szlachetność powinny i mogą zrastać się w jedną całość z męstwem i siłą. Nasza obrona silniejszą być musi od jakiegokolwiek napaści na nasz pokój na lądzie, w powietrzu i na morzu. Sprawa naszego dostępu do morza, sprawa realizacji naszych morskich przeznaczeń, musi spoczywać na niezłomnym fundamencie siły zbrojnej na morzu. Siła ta musi być wielka, zdecydowana, spokojna, groźna dla tych, którzy w jakikolwiek sposób



Ż ćwiczeń marynarki wojennej — miny przygotowane do ustawiania na wodzie

chcieliby nie tylko uszczuplić nasz stan posiadania, ale zagrażać naszym rozwojowym perspektywom.

Inicjatywa społeczna i prywatna musi garnąć się do morza we wszystkich jego dziedzinach. Ale inicjatywa pracy organicznej, inicjatywa kulturalna i ekonomiczna, musi czuć i wiedzieć, że nie grozi jej ani teraz, ani na przyszłość jakiegokolwiek niebezpieczeństwo, że swobodnie może inwestować we wszystkich urządzeniach morskich, bo na straży spokojnej i uczciwej pracy stoi opiekuńcza siła marynarki wojennej.

Stało się radosną rzeczywistością, że jakkolwiek dalecy jesteśmy od mety naszych prac morskich, to z roku na rok, coraz więcej dziedzin życia Rzeczypospolitej związanych jest z morzem; coraz więcej nici kulturalnych i gospodarczych wiąże nas z Bałtykiem; coraz częściej szlak morski jest drogą bezpośredniego porozumienia między Macierzą a 8-mio milionową rzeszą Polonii zagranicznej; coraz więcej milionów ludzi rozumie, że pojęciem Ojczyzny jest dla nas nie tylko pojęcie lądu, ale również i pojęcie morza.

Mały jest nasz odcinek morski, winien się jednak stać fundamentem naszej potęgi. Musimy pokazać światu, że potrafimy zrobić z niego wzór narodowego gospodarstwa, że wykorzystaliśmy każdy cal ziemi, każdego człowieka, każdą możliwość, by stworzyć dla Polski na tym miejscu wszystko to, co inne narody stworzyć mogą na gruncie znacznie większego władania morskiego. To jest naszym najogólniejszym programem morskim, który zmusza nas do ciągłego i czynnego myślenia o przyszłości. Zbudowaliśmy Gdynię, ale musimy ją nadal stale rozszerzać. Mamy flotę handlową, ale chcemy ją wielokrotnie powiększyć. Mamy linie żeglugowe, docierające już daleko, ale chcemy opasać nimi całą kulę ziemską. Zbudowaliśmy elewatory, śpichrze, dźwigi, ale chcemy budować dalej. Tworzymy Okręg Centralny, który musi być związany jak najściślej z naszymi portami, ale może to się stać przede wszystkim poprzez uregulowany bieg Wisły. Cieszymy się z budowy nowych portów rzecznych, z rozszerzenia zasięgu portów morskich i rybackich, z podjętej budowy kanału między Gopiem a Wartą, ale dążyć nieuchronnie musimy do powiązania systemem wodnym całego pomostu między Morzem Czarnym a Bałtykiem. Chcemy przez Gdynię i Gdańsk jeszcze bardziej wzmocnić nasz obrót handlowy z zagranicą, zwłaszcza eksport wzrastającego przemysłu, chcemy rozwinąć naszą produkcję rybną, chcemy poprzez morza dojść do bezpośrednich źródeł surowca, chcemy realizować nasze jak najbardziej uprawnione dążenia kolonialne, chcemy w każdej dziedzinie morskiej powiedzieć światu, że jesteśmy, że pracujemy i że nic, co z morzem jest związane, nie jest nam obce. Chcemy, aby (owar polski pod polską banderą dostał się wszędzie tam, gdzie dociera towar innych państw, chcemy, by był szanowany i poszukiwany tak, jak na to zasługuje.

U podstaw tych wszystkich zagadnień morskich leży psychiczna przebudowa narodu. W tej mierze dokonaliśmy już wiele. Stopniowo przestajemy być



Zaladunek jaj w Gdyni

gospodarczo i politycznie narodem lądowym. Jeśli zaś chodzi o młode pokolenie, o bezpośrednich naszych następców, to będzie ono całkowicie pozbawione tej „wyłączności” lądowej, którą w gorzkiej tradycji otrzymaliśmy od naszych przodków.

Minął już czas pieśni o morzu. Najpiękniejszą pieśń morską słyszymy dzisiaj w głosach syren naszych statków, w skrzyplie dźwigów, w nawoływaniach robotników ładujących okręty, budujących nowe urządzenia, stwarzających coraz to nowe dzieła rąk i myśli polskiej. Posiadamy już skarby, które pomnażać chcemy w nieskończoność. Będziemy ich strzec: strzec dumy naszego pokolenia — Gdyni, strzec Gdańska, zawartego w naszym obszarze gospodarczo celnym, Gdańska tak mocno związanego z nami, że ktokolwiek chciałby te węzły rozciąć, natopka na niezwłoczny opór całego narodu.

Nad ujściem Wisły i nad brzegiem Bałtyku czuwać musi straż, wsparta potęgą naszej woli trwania i rozwoju. Materialnym jej wyrazem jest polska bandera wojenna, otoczona miłością całego kraju, patrolująca naszej codziennej pracy na pobrzeżu.

Miłość nasza do niej nie była i nie będzie bezpłodną. Społeczeństwo dało wyraz nie tylko w okresie „Świąt Morza”, ale przez szereg lat, że wołając o silną flotę, chce na nią dawać środki. Zbudowaliśmy wysiłkiem społecznym okręt podwodny „Orzeł”, budujemy teraz ścigacze, szybkoobrotowych strażników morza. Czynem tym nie chcemy wskazać, aby tylko tą drogą powstawała silna flota wojenna, ale wskazujemy, że naród dojrzał do zrozumienia obowiązków morskich, że żąda upowszechnienia stałych świądzeń, na których oprócz się musi rozbudowa floty wojennej, tej najmłodszej w Polsce, ale najbardziej ukochanej broni.

Po „Dniach Morza“



Są obchody, które blaskiem swoim, bogactwem barw i efektów świetlnych, natężeniem i rozpiętością skali uczuć gaszą wiele innych uroczystości. Takim obchodem — odświętnym obchodem są „Dni Morza“. Jeśli inne święta tylko hołd oddają czasom dawnym, chwalebnyemu wspomnieniu, — to „Dni Morza“ są spojrzeniem w przyszłość, dają wyraz tęsknocie do wielkości narodowej. Tegoroczne zaś hasło, w którym społeczeństwo, zorganizowane w szeregach LMK w o l a o p o w s z e c h n e, o b o w i a z k o w e ś w i a d c z e n i a n a r z e c z s i l n e j p o l s k i e j f l o t y w o j e n n e j — jest już najbardziej wyraźnym żądaniem tej wielkości, o morze opartej i na morzu strzeżonej.

Rozbarwiły się wsie, miasteczka i miasta kolorowymi, mocnymi w swym wyrazie plakatami. Szeregi społeczeństwa posłusznego wołaniu „Dni Morza“ stanęły w karnym ordynku, by zwartością swoją i niezłomną postawą dać wyraz gotowości ponoszenia ofiar na rozbudowę własnej siły na morzu, której ledwo skromny zaczątek istnieje.



Zwane szeregi wojska i Nury ludności cywilnej zgromadzone na nabożeństwie podczas „Dni Morza“ w Gdyni

Wszędzie, jak Polska długa i szeroka, dokąd dotarła już zdrowa, krzepiąca myśl morska — załotały na znak solidarności morskiej dwubarwne bandery, wzniosły się ku górze niezliczone transparenty z wołaniami o siłę na Bałtyku. Wszędzie — na Śląsku, tak ściśle związanym gospodarczo z Gdynią, w dalekich miastach kresowych, w Wilnie i Lwowie, w Poznaniu, Łodzi, Toruniu, Bydgoszczy i Grudziądzu, Lublinie i Częstochowie i tylu, tylu innych miejscowościach całej Polski, że nie sposób je wymienić; w wielkich miastach, gdzie w uroczystościach brało udział wiele tysięcy ludności i w małych osadach, gdzie ledwie kilkaset osób przybywało, aby zadokumentować swój stosunek do spraw morskich — wszędzie odbywały się uroczyste nabożeństwa, akademie, obchody i zabawy. I wszędzie cechował je entuzjazm i głębokie zrozumienie ważności sprawy.

Podniecenie i ożywienie panowało w szeregu miast pomorskich. Większe niż przy zwykłych, corocznych przygotowaniach do „Dni Morza“. Oczekiwano gości. A mieli to być widocznie bardzo miłi goście, skoro w wielu domach czyniono specjalnie staranne przygotowania. Z dalekich stron mieli przybyć, aby poznać pomorskich braci i ziemię pomorską, aby potem wziąć udział w obchodach na „Dni Morza“ w Gdyni. W tym roku bowiem z inicjatywy Ligi Morskiej i Kolonialnej, delegacje ludności zrzeszonej w LMK z prawie wszystkich województw Rzplitej miały przyjechać w gościnę do miast pomorskich. I tak: delegacja z Okręgu Radomsko - Kieleckiego udała się do Kościerzyny, Okręg Stołeczny Warszawski — do Chełmna, Lubelski do Wejherowa, Nowogródzki — do Starogardu, Krakowski — do Kartuz, Lwowski — do Torunia, Jarosławski — do Chojnic, Wojewódzki Warszawski — do Brodnicy, Poleski — do Pucka, Wołyński — do Lubawy, Stanisławowski — do Świecia. Delegacje składały się z 25 — 40 osób z różnych sfer społeczeństwa.

Zmęczeni długą podróżą goście odzyskiwali siły na widok przyjęcia, jakie zgotowały im miasta pomorskie. Pierzchała senność. Oczekujące na dworcu delegacje miejscowej ludności wytwarzały atmosferę serdeczności i bliskości. W wyznaczonych kwadrach i w czasie zwiedzania zabytków, zakładów przemysłowych itp. przyjezdni mogli zapoznać się z poziomem życia i kultury ziemi pomorskiej i z jej pięknem. Goście i gospodarze zasypywali się wzajemnie pytaniami. Tematów do długich rozmów nie brakło: chcieli wiedzieć wszystko o życiu braci dotychczas nieznanym, a tak bliskim, a widząc wzajemną życzliwość, bar-



Rewia floty w czasie „Dni Morza” w Gdyni

dzo łatwo nawiązali przyjazne stosunki. Coraz jaśniej, wyraziściej, już nie tylko rozumowo, lecz i uczuciowo zdawali sobie sprawę z tego, że są synami jednej ziemi polskiej.

Po wzięciu udziału w miejscowych uroczystościach „Dni Morza”, delegacje udały się do Gdyni.

Któż zna lepiej te „Dni Morza”, jak nie Gdynianie, przyzwyczajeni od lat do masowych sptywów z całej Polski, do coraz nowych fal ludzi, którzy zachwyconymi oczami po raz pierwszy może w swym życiu oglądają miasto, port, morze, statki, okręty...

Na ich przyjęcie, na chwile, gdy u „wielkiej bramy na świat” odbywały się parady świąteczne, — ustroiła się sama Gdynia w białe - czerwone wstęgi bander i w świerkowe girlandy. Witryny wystawowe ściągały spojrzenia kontrastem barw narodowych, modelami statków, okrętów wojennych, jachtów, kotew olbrzymich...

Właściwe uroczystości rozpoczęto w Gdyni w dniu 28 czerwca. Na Placu Grunwaldzkim, u stóp majestatycznej w swej ciemnej zieleni Kamiennej Góry, dokoła wysokiego masztu, zebrały się oddziały wojskowe i Obrony Narodowej, organizacyj kombatanokich, delegacje stowarzyszeń i związków. Przybyli przedstawiciele władz, stawili się licznie reprezentanci LMK. Po przemówieniu Komisarza Rządu, przy dźwiękach hymnów: państwowego i Bałtyku — zafurkotała, wciągnięta na maszt, bandera z emblematami LMK. Rozpoczął się kulminacyjny punkt „Dni Morza”.

Z Placu Grunwaldzkiego delegacje udały się na Oksywie — gdzie na skarpie nadmorskiej legł na wiekistej straży Polski morskiej jej orędownik niezłomny, tragicznie zmarły gen. dyw. Gustaw Orlicz - Dreszer. Na grobie złożono wieniec; opodal rozpalono znicz. Oto dwa symbole: pierwszy — wieniec — symbol doczesnej powłoki, która ulega zniszczeniu i drugi — znicz nieśmiertelnej idei, która przetrwa poza zniszczenie.

Wieczorem na niebie położyły się potężne, ostre jak klingi, światła reflektorów. Krzyżowały się

w gwiazdy wieloramienne, szachownice, trójkąty. Omiatały granatowy firmament. Oświetlały jaskrawą białą gdyńskie masywy, czarne krany portowej — przypadłe do wąskich ulic dzielnicy portowej — hale, składy, magazyny. Rozpyły się we mgle wieczornej ponad cichymi wodami zatoki; wyszperały w oddali trójkątny klin żagla, oblany nagle śnieżną białością; na redzie pochwytyły wspaniałą sylwetkę „Daru Pomorza”, by nagle wpaść w ulice miasta i znieruchomieć na korowodzie dekorowanych wozów i postaci alegorycznych, ciągnących pochodem po Gdyni. A potem ruchem wiatraka odkręciły się śmigły świetlnych ramion znowu na niebo.

Rankiem dnia następnego wstała Gdynia z puchów białej mgły. U podnóża Kamiennej Góry zgromadziło się nieprzebrane morze głów: nabożeństwo. Nad morzem głów — morze sztandarów i gości organizacyjnych, wśród których liczebnością były w oczy odznaki delegacji Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz Polonii z Gdańska, przybyłej w grupie 3.500 osób. W słońcu tyskały lufy karabinów;



Marynarze mają przyjaciół w różnym wieku

szarym murem stanął batalion piechoty morskiej; granatową krecią, upstrzoną centkami białych czapek, wyciągnął się dwuszereg marynarzy. Popod bulwarem stały okręty wojenne. „Dar Pomorza“ tonął w barwnych znakach K. O. D-u. Stały w modlitewnej ciszy statki handlowe w gali, kutry rybackie i wysnukłe jachty. Nad placem smużyły się na lekkim wietrze flagi białe - czerwone. Ponad wszystkim królował ekstatycznie wzniosły krucyfik.

Przybyli: vice-premier Eugeniusz Kwiatkowski, woj. Rączkiewicz, Komisarz Gen. R. P. w Gdańsku, min. Chodacki, prezes Zarządu Gł. LMK gen. Kwaśniewski, dyr. dep. mor. M. P. i H. L. Możdżeński, Komisarz Rządu m. Gdyni Fr. Sokół i wielu innych dostojników. Po nabożeństwie i kazaniu wypowiedzianym przez ks. biskupa morską Okoniewskiego, płomienne przemówienie, przerywane gromkimi oklaskami wygłosił generał Kwaśniewski, po czym biskup Okoniewski udzielił błogosławieństwa flocie polskiej.

Tymczasem tłumy publiczności gromadziły się już na bulwarze i molo reprezentacyjnym, gdzie udał się niebawem vice-premier Kwiatkowski w otoczeniu dostojników. Zerwał się mocny wiatr wschodni; białe baranki skudliły się na zielonej roztoczy. O kamienne ściany falochronów jęły się tłuc pienne bryzgi. Między łamacz fal a występ reprezentacyjnego mola wpłynął torpedowiec „Mazur“, otwierając rewię floty wojennej.

Na pokładach okrętów przeżyły się granatowe szeregi mundurów. Spod dziobów szły na wodzie śnieżne odkosy. Tłum bił niemilknące brawo. Wznosił radosne okrzyki. Entuzjazm doszedł do szczytu, gdy przed oczami przesuwały się nasze największe jednostki — „Gryf“, „Grom“, „Błyskawica“, „Wi cher“ i „Burza“. Uniesienie patriotyczne rosło proporcjonalnie do rozmiarów okrętów.

Odplynęły jednak. Skończył się ten — dla wielu pierwszy, niemal egzotyczny — film, realniejszy jednak od ekranowych wdziań żywymi, na ma-
hoń spalonymi marynarzami, dotykalnymi niemal

okrętami i najprawdziwszym morzem, którego słona wilgoć czuło się na twarzach.

Megafony pod Kamienną Górą wzywały na defiladę lądową.

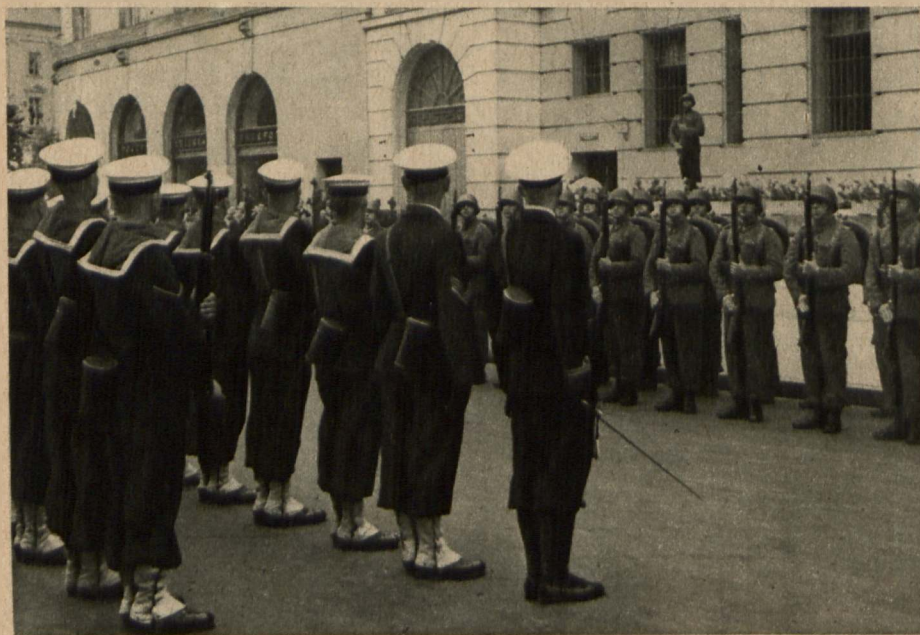
Szła ulicą Świętojańska, napęczniała w mgnieniu oka nieprzebranym tłumem: zapchane chodniki, oblepione mrowiem ludzkim ploty, okna, dachy kamienic i aut. Pierwsi wybijali takt — marynarze. Okrzyki, kwiaty: na karabiny, na białe czapki, na sprężone ramiona, na uśmiechnięte, brązowe twarze. Strzelcy batalionu morskiego, oddziały Obrony Narodowej — i wciąż — oklaski, kwiaty z chodników, z wysoka, z okien. I tak przez dwie godziny ciągnęły szeregi za szeregami: policja, rezerwiści, b. ochotnicy powstańcy, kaniowczycy, hallerczycy, Związek Strzelecki, organizacje i uczestnicy zjazdów do Gdyni.

Gdy rozniosły się wreszcie po krańcach miasta oddziały, gdy zginęły z oczu ostatnie szeregi pochodu, tłum, wiedziony serdecznym instynktem witał na cześć p. vice-premiera Kwiatkowskiego. Odpowiedział im niestrudzony budowniczy Gdyni hasłem radosnym: „Niech żyje Gdynia, dziesięć razy większa od dzisiejszej!“. A więc Gdynia milio-
nowa, o milionie tonażu floty handlowej, o 150.000 tonowej flocie wojennej!

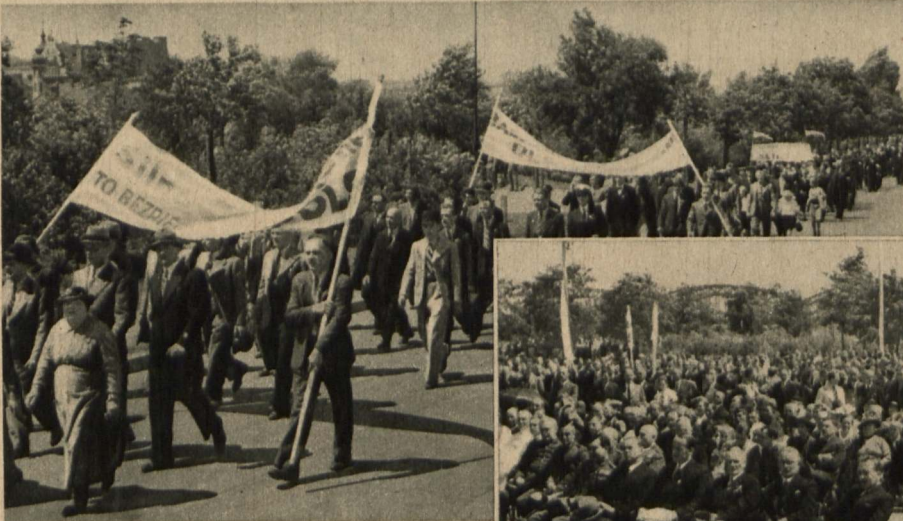
Popołudniu na ulicach i placach megafony jęły wyrzucać z siebie melodie taneczne. Zamarła w tych punktach wszelka komunikacja. Czerwone, potworne autobusy, niezliczone, o pięknych sylwetkach auta, — musiały po raz pierwszy ustępować tłumom z drogi, omijać je bocznymi ulicami. Na jezdniach asfaltowanych, na chodnikach tańczono od brzegu do brzegu ulicy. Gdy patrzeć z góry — dostrzegało się wirujące białe denka czapek i błękitne kołnierze: marynarze. Nastrój przypominał sceny z filmów francuskich, w których charakterystyczną bez troskę wprowadzają uliczne zabawy ludowe.

Przy nabrzeżach znowu tłumy. Zaczumowane okręty wojenne przyjmowały zwiedzających na swe pokłady i do wnętrza. Cisnęli się ludziska z dalekiego Podhala, Wileńszczyzny, Śląska, Sandomierszczyzny, Mazowsza, by choć dotknąć tych morskich cudów, otrzeć się o groźę dział, słów kilka zamienić z bohaterami „Dni Morza“ — marynarzami z wojennych okrętów.

Wieczorem, gdy spłynęła już w dół bandera LMK na znak zakończenia oficjalnych uroczystości „Dni Morza“ — cała niemal Gdynia udała się do Orłowa. Na redzie mrok rozświetlały zakotwiczone tam, iluminowane bogato okręty; dekorowane łodzie blaski świetlane różnosiły po wodzie. A w nie-



Marynarka obejmuje wartę przed Komendą Miasta w Warszawie



Transparenty z hasłami LMK powiewały nad pochodem

W Warszawie nabożeństwo odbyło się na Wybrzeżu Kościuszkowskim



bo znów były snopy reflektorów.

Późną nocą odpływał tłum; w ciemności bezkسیężycowej przemykały dziesiątki limuzyn.

Podobny nastrój — wzniosły, a jednocześnie pełen radości — zrodzonej ze zrozumienia hasła „Dni Morza“, zapanował w stolicy Polski, Warszawie, dalekiej od morza na pozór, a przecież bliskiej poprzez związek z Bałtykiem rdzeniem ziemi naszej — Wisłą. I tu w przeddzień 29 czerwca — miasto spowiło się w bandery. Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego i Wybrzeże Kościuszkowskie płomieniało barwami narodowymi. Morskość uroczystości podkreślały marynarskie mundury warty, ustawionej przed Grobem Nieznanego Żołnierza i Komenda Miasta.

W dzień 29 czerwca na Placu Piłsudskiego odbyło się zebranie obywatelskie, na którym w przemówieniach podkreślono doniosłość „Dni Morza“ i wysunięto rezolucję: „Chcemy silnej floty wojennej, chcemy surowców i własnych kolonij, chcemy powszechnych stałych świadczeń na rozbudowę floty wojennej“. Wokół trybuny, ponad którą powiewała na wysokim maszcie bandera LMK, zgromadziły się niezliczone delegacje: władze LMK, oficerowie Kierownictwa Marynarki Wojennej, poczty sztandarowe związków, stowarzyszeń i organizacji społecznych, młodzież szkolna, akademicka, harcerska, związki zawodowe. Ponad głowami las sztandarów i transparentów.

Z Placu Józefa Piłsudskiego — pochodem, przy dźwiękach orkiestr, przemaszzerowano na Wybrzeże Kościuszkowskie, gdzie przybył również min. A. Roman. Wysłuchano mszy św. polowej i kazania, wygłoszonego przez miejscowego proboszcza, który słowami Dawidowego psalmu począwszy: „Na morzu droga twa i ścieżki twe na wodach wielkich“, pouczał o klęskach naszych dawnych zaniedbań morskich i naszych dzisiejszych zadaniach na morzu.

Przebrzmiały słowa kazania, mszy św., chóralnego „Boże coś Polskę“ i przemówień okolicznościowych. Gotowano się do swoistej defilady, defilady wodnej, która odbyła się na Wiśle. Przyjął

ją min. Roman z zakotwiczonego przy brzegu statku „Kościuszek“. Publiczność zalała pokład innego statku „Bajka“ oraz nadwiślańskie bulwary. Defiladzie przyglądały się zakotwiczone, o ciemnych kadłubach, berlinki wiślańskie, z których duże transparenty wołały głosem fachowym — głosem ludzi Wisły, o regulację i uszlusowanie tej wielkiej rzeki, wiążącej cały kraj z Bałtykiem.

Pierwsze w szyku defilady prześliznęły się w siwych wąsiskach odrzuconej piany — ślizgowce. Potem zaterkotały łodzie motorowe. Wąskie brzozy rasowych łodzi sportowych przekroili szybko trasę sprawnym, rytmicznym ruchem brunatnych ramion. Masywne, o kaczych kadłubach łodzie turystyczne podążały za nimi, unykając zwinnym kajakom.

Na wodę, na piany odkosów, na zwinne pochyły wioślarzy — biegły, — roznoszone echem po falach — oklaski. Biegły w kilwatrach łodzi, śladem wodnych ludzi, którzy, jak głosił transparent, wytyczyli sobie kurs: „Wisłą do morza — morzem na cały świat“.

Popołudniowe zabawy w parkach i przedstawienie dla dzieci w Łazienkach, festyn w Młocinach itd. kończyły uroczystości. Wieczorem, wraz z neonami wielkiego miasta, rozblęły iluminacje. Jaskrawe światło reflektorów rzeźbiło kontury gmachów i pomników, bielilo biel i czerwienilo czerwień flag narodowych. „Dni Morskie“ kończyły się. Przeszły.

Rezolucje jednak rzucone podczas nich nie mogą przejść do zbioru innych hasła. Muszą przeorać psychikę naszą, — abyśmy nie słowem, lecz czynem gotowi byli w każdej chwili podjąć powszechne, obowiązkowe świadczenia na rozbudowę floty wojennej.

Umocnić społeczeństwo w tym przekonaniu, zapewnić Rząd o gotowości naszej — oto sens minionych „Dni Morza“.

W. K.

Położenie osadnictwa polskiego w Brazylii

Od szeregu miesięcy dochodzą nas alarmujące wieści ze skupisk polskich w Brazylii. Rząd brazylijski dokonał pod wpływem pewnych skrajnych prądów ideologicznych szeregu posunięć i wydał dekrety, mające na celu całkowite zatarcie kulturalnej odrębności wszystkich Brazylijan (ludzi urodzonych w Brazylii) pochodzenia innego niż portugalsko-brazylijskie, a między innymi i pochodzenia polskiego. Uniemożliwiono skupiskom polskim naukę w duchu kultury kraju pochodzenia rodziców, czy dalszych przodków, zmieniono statuty stowarzyszeń kulturalnych, jak np. „Junaka“, a inne rozwiązano.

Wobec wytworzonej sytuacji redakcja naszego pisma zwróciła się z prośbą o rzeczową opinię do długoletniego posła R. P. w Brazylii, dra T. St. Grabowskiego, który, spełniając nasze życzenie przesłał nam następujący artykuł o aktualnym zagadnieniu polsko-brazylijskim, jego przyczynach i skutkach, oraz drogach ku jego zlikwidowaniu.

REDAKCJA

Naród, posiadający około ośmiu i pół milionów wychodźstwa, rozmieszczonego po całym świecie, w czym trzy czwarte w większych skupieniach osadniczych, nie może przejść do porządku dziennego nad losem tak wielkiej liczby swych synów. Stanowi ona piątą część całego narodu i jest niejako jego społeczną ekspozyturą zagraniczną.

Utraciwszy na rzecz obcych państw i narodów tak olbrzymi odsetek swej siły społecznej i gospodarczej, w następstwie przeszło wiekowej zależności od zaborców i wypływających z tego stanu rzeczy krzywd i niedoli, — naród polski nie może sobie pozwolić na zapomnienie o ośmiu - milionowej rzeszy wychodźstwa, w olbrzymiej części najsilniejszych, najzdrowszych i najbardziej twórczych żywiołów, skoro porwały się, nieraz i przeciw nadziei, na nierówną walkę z przeciwnościami życia, przyrody, warunków gospodarczych i nastrojów politycznych obcych krajów, obcych gospodarzy.

Wychodźstwo polskie stanowi dla narodu potężny kapitał, złożony niejako do banków zagranicznych, do użytkowania i eksploatacji przez obce czynniki państwowe i społeczne, jako wysokowartościowy element twórczy do pomnożenia siły potencjalnej, wzrostu i bogactwa, cywilizacji i kultury obcych państw i narodów. Jeżeli tak jest, naród

polski, jak każdy depozytor bankowy, ma prawo przynajmniej do ciężko wypracowanych procentów, tym bardziej, że ten kapitał ludzki włożony w zagranicę, — w przeciwieństwie do normalnych obliczeń finansowych, — w 90% przestaje być z czasem własnością kraju pochodzenia, przechodzi na wyłączne posiadanie „przedsiębiorstwa“, nowej ojczyzny naszego wychodźstwa.

Czymże powinien być ów procent, słusznie nam się należący?

Ilościowo jest on niewątpliwie znikomy; pod względem jakości jednakże jest on, a przynajmniej powinien być, wysoko- i wielowartościowy. Znaczenie jego raczej moralne, niżeli materialne, rozciąga się głównie w trzech kierunkach: 1) łączności duchowej pomiędzy krajem pochodzenia a krajem osiedlenia, do czego, w normalnych warunkach, wychodźstwo służy jako pewny i trwały pomost, z latami wzmacniający się tylko i pogłębiający w solidności swej rozbudowy, 2) promieniowania kulturalnego na nowo powstające ośrodki osadnicze i ich otoczenie, a w dalszym ciągu, w mniejszym lub większym stopniu, na całe nastawienie państwa i narodu, korzystających z naszego wychodźstwa, do zagadnień życia i kultury polskiej, do wskrzeszonego Państwa Polskiego; 3) udziału we współpracy gospodarczej pomiędzy krajami wychodźstwa

i osadnictwa, do czego emigracja nasza jest powołana, jako naturalny pośrednik i przedstawiciel, oczywiście w zależności od rozbudowy swego stanu posiadania, od życiowych i gospodarczych warunków bytu, od racjonalnego i sprawiedliwego ustosunkowania się politycznych i gospodarczych czynników danego kraju do polskiego osadnictwa.

Ten postulat posiada najbardziej materialne znaczenie, jest jednakże najtrudniejszy do osiągnięcia, zależy bowiem od dwu zasadniczych warunków: od odpowiedniego poziomu moralnego, intelektualnego i gospodarczego naszego wy-



Uczyszczenie pola za pomocą traktorów w kolonii Morska Wola w Paranie



Kościół w portugalskim stylu kolonialnym w porcie Parany Paranagua

chodźtwa, oraz od dobrej woli i rozumienia własnego interesu państwa imigracji i osadnictwa.

To jedna strona medalu.

A druga? — Drugą stanowi coraz bardziej absorbujący Brazylię narodowy i państwowy problem tej olbrzymiej federacji stanów.

Brazylia przeżywa obecnie gorączkę krystalizacji państwowej i narodowej. Z tego chaosu, jakim był jeszcze przed piętnastu laty zlepek dwudziestu stanów, jednego dystryktu federalnego i jednego „terytorium“ prowizorycznego (Acre), wylania się dzisiaj coraz konkretniejsza idea „zjednoczenia narodowego“, rozbudowy i utrwalenia „mocarstwowej potęgi“ Stanów Zjednoczonych Brazylii. Zewnętrznym symbolem tego dążenia — rządu i państwa — było uroczyste, manifestacyjne spalenie, w listopadzie ub. r., 20 sztandarów 20 stanów brazylijskich, oraz entuzjastyczne wyniesienie ponad wszystkie i złożenie przysięgi na jedyny sztandar narodowy i państwowy, sztandar federalny Republiki Brazylijskiej, przez prezydenta Rep. i rząd, przez reprezentacje poszczególnych stanów i delegacje wszystkich klas społecznych narodu. Przed dwudziestu, piętnastu, ba — dziesięciu jeszcze laty, taki pomysł byłby wyśmiany, spotkałby się z najgwałtowniejszym potępieniem i oporem ze strony społeczeństwa. Dzisiaj manifestacja ta zjednoczenia państwowego przeszła bez głosu protestu nawet ze strony najzagorzańszych do niedawna — jeżeli nie zwolenników — to politycznych szermierzy hasłem „separatyizmu“ lub daleko idącej autonomii poszczególnych stanów federacji. Przyczynił się do tego nie tylko wielki autorytet i niezłomna wola szefa

państwa, ale i pewne niebezpieczeństwa, zagrażające Brazylii z dwu, jeśli nie z trzech stron: komunizmu, obcych totalizmów, przeniesionych na grunt brazylijski i obcych imperializmów państwowych.

W tych też niebezpieczeństwach zewnętrznych należy szukać przede wszystkim genezy rodzimego nacjonalizmu brazylijskiego, pod nazwą tzw. ruchu integralistycznego.

Idea jedności narodowej i państwowej nie jest w Brazylii rzeczą nową. Kolatała się ona tam od zarodków niemal powstania samodzielnego państwa, początkowo jako „pium desiderium“, marzenie romantyczne, od czasu powstania Republiki, w raz po raz powtarzających się i coraz silniejszych paroksyzmach walk wewnętrznych o silną władzę państwową, o autonomię stanów, o reformę zbyt liberalnej konstytucji. Od ostatniej zaś wielkiej rewolucji 1937 r. ujawnia się w formie stałego, konsekwentnego i zorganizowanego działania w kierunku zgniecenia raz na zawsze wszelkich ruchów i tendencji odśrodkowych, w kierunku stworzenia jednej, silnej, dyktatorskiej władzy prezydenta Republiki i rządu, w kierunku zlikwidowania jałowych, a szkodliwych i demoralizujących walk partyjnych i gier parlamentarnych, w kierunku wreszcie — co jest rzeczą dzisiaj najtrudniejszą, — wyrównania wszelkich różnic rasowych, etnicznych, językowych i kulturalnych między poszczególnymi grupami obywateli wielkiej mozaiki etnicznej i kulturalnej Brazylii, w kierunku zniwelowania wszystkiego, co wyrasta ponad poziom i poza ramy tradycyjnie brazylijskiego standardu, z zatraceniem



Plac gen. Ozorio w Kurytybie

wszelkich językowych, obyczajowych i tradycyjnych właściwości, naniesionych do kraju wraz z napływem różnoplemiennej rzeszy emigrantów i osadników.

Dzięki przeprowadzeniu pierwszego postulatu, w postaci żelaznej władzy dyktatorskiej, w osobie zwycięskiego wodza rewolucji 1930 r., stłumiciela kontrrewolucji 1932 r. oraz zamachów stanu 1935 i 1938, prezydenta republiki, Getulio Vargasa, wydała się przywódcom nacjonalizmu brazylijskiego chwila obecna dostatecznie dojrzała i odpowiednia do rozpoczęcia wielkiego ataku koncentrycznego na tę niezdobytą jeszcze twierdzę, wytworzona przez odrębność kultu przeszłości i odczucia teraźniejszości poszczególnych grup urodzonych Brazylijan pochodzenia etnicznego innego niż luzo-brazylijskie. Skoro nie pomogły dotychczasowe, sporadycznie się powtarzające, polityczne walki podjazdowe, zabiegi administracyjne, obostrzenia prawne, zmierzające powolnymi etapami do celu, postanowiono przeprowadzić plan „zjednoczenia” przemocą, jednym zamachem, który by gwałtownością uderzenia i pozbawienia środków samoobrony, w okresie stanu wojennego w kraju, ułatwił to zadanie i przynajmniej formalnie i zewnętrznie przeprowadził upragnione zlikwidowanie indywidualnych cech życia poszczególnych etnicznych skupisk Brazylii.

Zamach się udał. Formalnie likwidacja została

przeprowadzona i „zjednoczenie” narodowe zostało osiągnięte.

Czy osiągnięto jednak to, co leży, co leżeć powinno niewątpliwie, w dobrze rozumianym interesie brazylijskiej racji stanu, jaką uznać muszą i uznają wszyscy zainteresowani w losach wychodźstwa polskiego i samej federacji brazylijskiej? Czy osiągnięto porozumienie, czy doprowadzono do trwałej i owocnej harmonii istotę i treść tych dwu stron medalu polsko-brazylijskiego zagadnienia, o jakim wyżej mówiliśmy?

Opierając się na dotychczasowych, zbyt skąpych jeszcze wiadomościach, jakie dochodzą z terenu, takiego porozumienia jeszcze nie ma i być nie może. Bo osiągnąć się ono da jedynie na drodze wzajemnego zaufania, dobrej woli i uwzględnienia słusznej racji obu stron.

Słuszne i chwalebne z punktu brazylijskiej racji stanu, dążenie do zjednoczenia narodu i utrwalenia potęgi państwa, natknęło się na potencjalny szkopuł w zasadzie poszanowania tradycji kultur odrębnych od luzo-brazylijskiej, samych w sobie równie słusznych i chwalebnych, choćby w imię nieśmiertelnej dewizy, że nie potrafi prawdziwie ukochać swej nowej ojczyzny ten, kto nie umiał kochać i szanować ziemi i narodu, z jakich wyszedł.

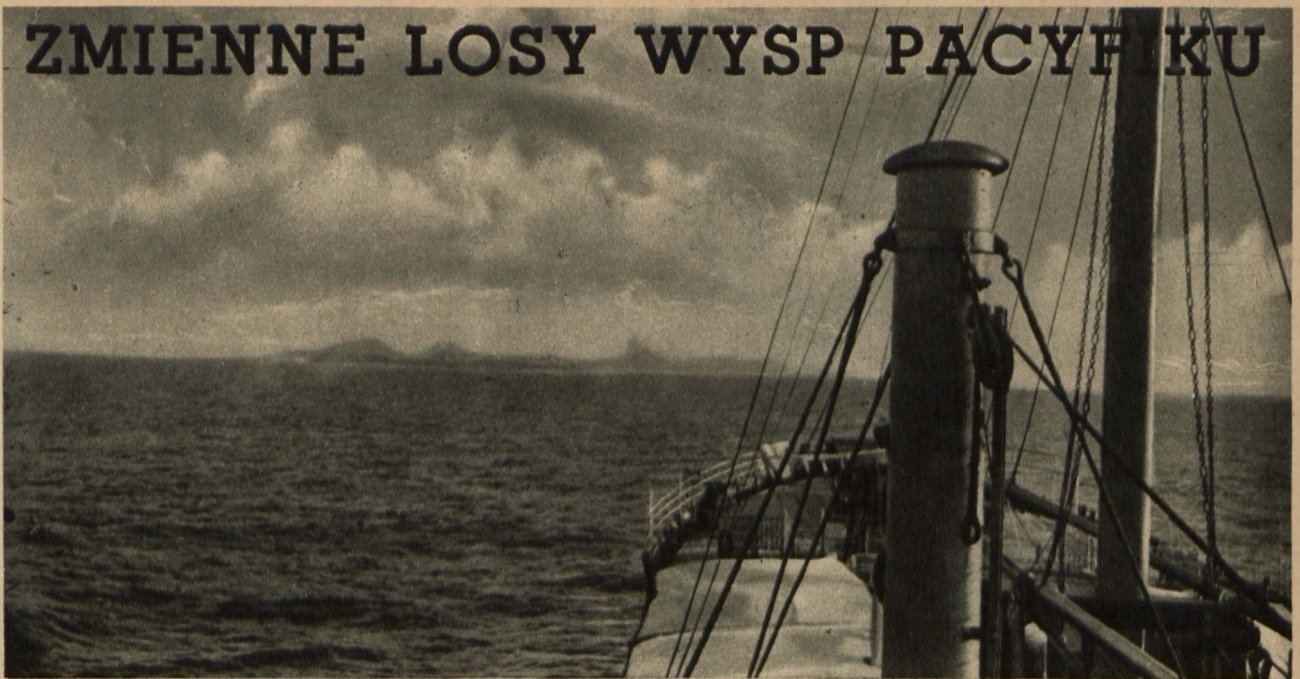
Przed rządem brazylijskim przeto, jak i przed wychodźstwem polskim w Brazylii, otwiera się dzisiaj, niełatwe w obecnej chwili, ale wdzięczne i płodne w następstwa zadanie: znalezienia porozumienia na platformie wzajemnego zaufania, dobrej woli i respektowania żywotnych interesów obu stron. Jedynie na tej drodze da się osiągnąć rozwiązanie polsko-brazylijskiego problemu, jaki zaistniał od niedawna za oceanem, przybierając formy nie tylko dramatycznego nieporozumienia, ale i bolesnej, krzywdzącej niesprawiedliwości.

Dr TADEUSZ STAN. GRABOWSKI



Jedna z licznych plantacji kukurydzy w Paraná

ZMIENNE LOSY WYSP PACYFIKU



Wyspa na horyzoncie

W dzień Wielkiej Nocy roku 1722 ujrano z fregaty, żeglującej pod komendą Roggeveena po południowo-wschodnim Pacyfiku, na horyzoncie siłą sylwetkę wyspy, dotychczas nieznaną. Nic szczególnego nie znaleźli odkrywcy na tej ledwie 118 km kw. liczącej, skalistej Wyspie Wielkanocnej. Pozostałaby ona pewnie pariasem, jak i milion innych nic nie znaczących wysepek, zasiewających największy z oceanów, gdyby nie dokonane na niej później odkrycie. Napotkano przedziwne, monumentalne, 5 metrów wysokości liczące, posągi pokryte niezrozumiałymi napisami i resztki przedhistorycznego warsztatu kamieniarskiego.

Znalezione zabytki pradawnej kultury, zdradzające pokrewieństwo z wyspiarskimi kulturami zachodniej połaci Oceanu Spokojnego, są bez wątpienia rezultatem dokonanych ongiś wielkich, zbiorowych wysiłków. Przez swój ogrom wskazują, iż dzisiejsza Wyspa Wielkanocna była pewnie jakimś ważnym ośrodkiem życia owych wędrujących plemion, które kolonizowały przed wiekami archipelagi Melanezji, Mikronezji, Polinezji i Sandwich, przeniknęły na wyspy dzisiejszej Japonii i nawet, wedle wszelkiego prawdopodobieństwa, brały udział w zaludnieniu Ameryki. Była więc kiedyś Wyspa Wielkanocna jednym z ośrodków światotwórczego życia — dziś tylko zagubiona na Pacyfiku skalista góra bez gospodarczego i politycznego znaczenia. Tak zmienny jej los nie jest jednak w świecie wysp Pacyfiku czymś odosobnionym. Przeciwnie, wiele z nich służyło gospodarczym lub politycznym blaskiem, by z kolei przejść nawpół lub doszczętnie w zapomnienie i znów zajaśnieć, w innych czasach i dla innych ludzi, światłem nowej sławy.

Przeszły takie koleje losu Hawaie (Sandwich). Skolonizowane przez Polinezyjczyków w X stuleciu, stały się w roku 1795 metropolią rozległego imperium tubylczego, obejmującego północną część Polinezji. W roku 1860 państwo to sięgało nawet

po władzę nad wyspami Palmyra i Samoa — istne mocarstwo oceaniczne ciemnoskórych malajów. Potem jednak — gdy miejscowe stroje ustąpiły miejsca ubraniom z bawełny, sprowadzanym ze Stanów Zjednoczonych, a zamiast odwiecznych śpiewów zaczęły się rozlegać piosenki z Broadwayu — z chwilą zaniku rodzimej kultury, państwo malajsko-hawajskie obumarło. Nawet ludność Hawaie zmniejszyła się w ciągu drugiej połowy ubiegłego stulecia z 200 do 30 tysięcy. Wyspy spadły do roli małej posiadłości amerykańskiej, wywożącej cukier trzcinowy. Niedługo wszakże trwał ten okres politycznego zaćmienia. W czasie wojny światowej Japonia, bogacąca się z roku na rok, rozbudowująca przemysł i flotę handlową, stanęła w szeregu wielkich potęg gospodarczych i zaczęła przypisywać sobie przodujące stanowisko w Azji oraz na Pacyfiku. Na Hawajach zaczęły się osiedlać dziesiątki tysięcy kolonistów japońskich. Mimo układu, podpisanego przez mocarstwa w Waszyngtonie w roku 1922, mającego zapewnić wieloletni pokój na Pacyfiku, Stany Zjednoczone poczuły się zagrożone przez ambitne, rosnące w siłę państwo Wschodzącego Słońca. W sytuacji tej Hawaie, położone na pół drogi między Kalifornią i japońskimi mandatowymi wyspami Marshall, Karolinami i Marianami, zajęły kluczową pozycję strategiczną. Baza morska Pearl Harbour na wyspie Oahu, położonej w archipelagu hawajskim, jest dziś głównym filarem potęgi Stanów na Pacyfiku. Niegdyś metropolia rozległego mocarstwa tubylczego, potem politycznie mało ważna posiadłość Stanów, dziś Hawaie znów żyją pełnią mocarstwowego znaczenia.

Jeszcze większą zmienność losu przeżyły dwie wysepki z grupy Phoenix, położone w połowie drogi z Hawaie do Nowej Zelandii. Są to wyspy Canton i Enderbury, jedna — atol koralowy, okalający lagunę szerokości 50 — 600 metrów i długości 15 km, druga — 15 km długa i nieco więcej niż półtora ki-



Na takich statkach — „Lakatoi” — podróżują od wieków Polinezyjczycy od wyspy do wyspy na Pacyfiku

lometra szeroka. Całe ich materialne bogactwo stanowi, dosłownie... 67 palm kokosowych, zarośla krzaków scaevola i resztki dawno wyczerpanej kopalni guano. Mimo to prezydent Roosevelt uznał za stosowne podpisać 3 marca b. r. dekret, na mocy którego poddano kontroli i jurysdykcji sekretarza stanu dla spraw wewnętrznych U. S. A. te dwie wysepki koralowe. Mimo też swego ubóstwa, posiadają one długą, obfitą w wydarzenia historię. W dwudziestych latach XIX stulecia Canton i Enderbury odgrywały rolę baz dla wielorybników z Nantucket, miasta na wyspie tejże nazwy, leżącej w pobliżu Bostonu, u wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Wielorybnicy żeglowali z rodzinnego miasta słynnym szlakiem na południe, okrążali burzliwy przylądek Horn i docierając aż tu, pod równik, o tysiące mil od Nantucket, polowali miesiącami, aż mieli na pokładzie beczki pełne tranu. Z wymarciem wielorybów na równikowych wodach Pacyfiku, Canton i Enderbury popadły — w latach trzydziestych i czterdziestych XIX wieku — w zapomnienie. W latach pięćdziesiątych miał miejsce nowy, dla ich historii ważny fakt gospodarczy: wprowadzenie w rolnictwie Stanów Zjednoczonych guano, jako nawozu i powstanie towarzystw dla jego eksploatacji. Politycznym tego następstwem było przyjęcie przez Kongres w roku 1856 tak zwanego Guano Act. Na mocy jego prezydent Stanów uzyskał dyskrecyjne prawo aneksji wysp, na których obywatele amerykańscy znaleźliby guano. Z prawa tego Stany skorzystały, biorąc m. in. w posiadanie Canton i Enderbury. Lecz — jak wszystko — tak i wydobywanie guano na tych wyspach miało swój koniec. Z wyczerpaniem pokładów ptasiego nawozu w latach siedemdziesiątych wyspy znikły z politycznego i gospodarczego horyzontu Stanów Zjednoczonych. Obojętność Stanów była nawet tak wielka, że gdy

w latach osiemdziesiątych Wielka Brytania ogłosiła swój protektorat nad wyspami Phoenix, rząd waszyngtoński nie uznał za potrzebne protestować. Dopiero dziś, gdy katastrofy samolotów, utrzymujących komunikację między Hawaiami i Nową Zelandią, ujawniły konieczność uzyskania nowych baz na tej długiej trasie, departament stanu U.S.A. przypomniał sobie, iż Canton i Enderbury odkryli obywatele Stanów Zjednoczonych i że były one w swoim czasie objęte aneksyjnym działaniem Guano Act'u. Dziś Waszyngton uznaje brytyjski protektorat za bezprawny i odnawia ustalone osiemdziesiąt lat temu własne prawa. Nazwy Canton i Enderbury zjawiają się na łamach pism, interesują żywo koła lotnicze, jak sto lat temu były na ustach wielorybników z Nantucket, a przed siedemdziesiąciu laty pochłaniały uwagę handlarzy guanem.

Kiedy już mówimy o lotnictwie, które wydo było z zapomnienia drobne, zagubione w nlezmierzzonej dali Pacyfiku wyspy Canton i Enderbury, to wspomnijmy tak samo o wysepkach Wake, Midway i Guam. Któż się nimi interesował kilkadziesiąt lat temu, kiedy lotnictwo stawiało pierwsze kroki, a tarć mocarstwowych między Stanami i Japonią nawet nie przeczuwano? Wyspa Wake, położona między Hawaiami i Filipinami, oznaczona została na mapie po raz pierwszy w roku 1796. W roku 1899 weszła w posiadanie Stanów Zjednoczonych, jako nic nie znacząca bezлюдna grupa trzech atoli koralowych. Lecz w roku 1922 figuruje już wspólnie z Midway i Guam w traktacie waszyngtońskim, objęta zakazem fortyfikowania. W trzynastym lat później — 17 sierpnia 1935 — wykończono na Wake port lotniczy i w tym samym miesiącu wodował w nim samolot linii regularnej San Francisco — Manila — Kanton. Dziś nazwy Wake, Midway i Guam znają wszyscy, co choć trochę interesują się komunikacją lotniczą lub sprawami Pacyfiku. Czytaliśmy nawet przed dwoma laty w gazetach polskich sensacyjną wiadomość, podaną za prasą amerykańską, że pustelnicy — pracownicy portu lotniczego na Wake, poszukują żon towarzyszek samotnego życia wśród oceanu.

Kto z nas słyszał — poza lekoją geografii — o wyspie Hainan? Paręset lat temu była ona dobrze znana z opowieści marynarzy żeglarskim kołom w Europie. Położona na ciasnym Morzu Południowo - Chińskim, na drodze między cieśniną Malakka i południowymi Chinami, panowała w XVI stuleciu nad ożywionym handlem morskim. W wieku tym Portugalczycy, po zdobyciu z rąk tubylców i maurytańskich kupców Malakki, ówczesnego Singapore, wyroili się na wody Dalekiego Wschodu w poszukiwaniu złota, szlachetnych kamieni, jedwabiu i korzeni, sprzedawanych w Europie na wagę złota. Żeglowały w tych stronach również niezliczone kupieckie dżonki i stateczki wschodnich ludów. W „Wędrowce“ Fernama Mendez Pinto, — wspomnieniach portugalskiego awanturnika z XVI w., — czytamy o wyspie Hainan, jako siedlisku słynnego maurytańskiego korsarza Coje Acem, który był postrachem wszystkich kupców-żeglarzy.

Ze zmlerzchem korsarstwa na Dalekim Wscho-

dzie przestano opowiadać o Hainanie w portach Europy, które odbierały wschodnie ładunki. Mówiono jednak o tej wyspie w ministerstwie spraw zagranicznych w Paryżu, gdy w roku 1897 Francja spisywała z Chinami tajny układ, na mocy którego Państwo Środka zobowiązało się nie odstępować Hainanu żadnemu obcemu mocarstwu. Jak w czasach rozkwitu korsarstwa, tak i w końcu XIX stulecia, kto miał Hainan, ten mógł kontrolować żeglugę na Morzu Południowo - Chińskim, a w szczególności — kontrolować i nawet zamknąć żeglugę do północnych Indo - Chin, kolonii francuskiej. Francja musiała więc dbać, aby Hainan, która w ręku bezwładnego kolosa chińskiego nie odgrywała żadnej roli strategicznej, nie dostała się czasem w ręce jakiegoś potężnego mocarstwa. Ponieważ w końcu ubiegłego i w początku bieżącego stulecia żadne wydarzenia nie zachmurzyły horyzontu politycznego na Morzu Południowo - Chińskim, więc i o Hainanie lata całe wiedzieli i mówili tylko specjaliści. Lecz oto przed rokiem wybuchła wojna japońsko - chińska, w której mocarstwa zachodnie też odgrywają pewną rolę. Hainan — panująca przez swe położenie nad liniami komunikacyjnymi, wiodącymi z Europy do Hong - Kongu, oraz do Hanoi, połączonego koleją z chińską prowincją Yunnan — staje się nagle głośna. Powolność działań armii japońskiej na północy Chin stwarza dla Japonii konieczność przyspieszenia końca wojny przez rozpoczęcie działań zbrojnych na południu, choćby celem odciążenia armii Cziang-Kai-Szeka, skoncentrowanej w rejonie Han-kou, od portów, przez które otrzymuje materiał wojenny. Konsekwencją tych działań może być zajęcie przez Japończyków Hainanu, jako świetnej bazy dla floty, blokującej porty — wrota do Chin południowych. Już raz podczas obecnej

wojny próbowała Japonia zająć Hainan. Lecz ponieważ oznaczało to zagrożenie Indochin, Francja zarządziła demonstrację swej eskadry indochińskiej i Japonia się cofnęła. Wojna ma jednak pewne prawa, od których często nie można się — mimo najszczerzej chęci — uchylić; stąd sprawa Hainanu znów powraca na widownię i to w postaci zaostrożonej. W Tokio oznajmiono oficjalnie w połowie czerwca, że gdyby nie dało się inaczej pokonać Cziang - Kai - Szeka, to Japonia Hainan zajmie. Francja, oraz Anglia, — dla której zajęcie przez Japończyków Hainanu oznacza zbliżenie się ich do Singapore — oznajmiły znów w Tokio, że jeśli siły zbrojne Japonii wylądują na Hainanie, to one ze swej strony również wysadzą desant. Taki obrót sprawy postawiłby oczywiście Anglię, Francję i Japonię wobec możliwości konfliktu zbrojnego.

Tak to Hainan znów przemówiła wyrazem swego położenia strategicznego. W XVI — XVIII stuleciu położenie to było wyzyskiwane przez korsarzy, którzy napadali i obrabowywali okręty tubylców oraz białych, zrazu Portugalczyków, potem Holendrów. Był to zresztą nie tylko rabunek, lecz i zapamiętała walka dwóch światów — islamu i chrześcijaństwa. Po stu kilkudziesięciu latach zapomnienia, Hainan zjawia się na widowni, jako pożądana baza dla akcji nie tyle korsarskiej, ile kaperskiej, choć nie w wojnie między islamem i chrześcijaństwem to jednak tak samo między kulturami Wschodu i Zachodu. W ten sposób Hainan staje w rzędzie tych wysp Oceanu Spokojnego, które, w świetle zmiennych potrzeb i form życia, ukazują się oświetlone reflektorem aktualności, to znów giną w cieniu zapomnienia, by znów zajaśnieć na politycznej czy też gospodarczej widowni świata.

ZBIGNIEW DOMANIEWSKI



Malajska wieś rybacka nad brzegiem Oceanu

H O N G - K O N G

(Od specjalnego korespondenta „Morza”)

Szereg wysepek, rozrzuconych wzdłuż wybrzeża południowych Chin. Dwie największe spośród nich zwa się Hong-Kong i Lan-Tau. Miniaturowy półwysep, zwany Kowloon'em (z angielska) i przylegające doń niewielkie zaplecze, ograniczone dwiema zatokami: Hau - Hoi - Wan od zachodu i Mirs — od wschodu. Dużo skał granitowych, wznoszących się czasem do wysokości 500 metrów. Niewielkie kawałeczki ziemi uprawnej, rozrzucone po dolinach, dzielących wzgórze. Najeżone armatami blokhauzy, schrony, galerie podziemne, wieżyczki pancerne pozycji obronnych, wieńczące każde niemal zbocze górskie. Wspaniały port między wyspą Hong-Kong a półwyspem Kowloon, port w cieśninie i w zatoce Kowloon, a w nim białe cielska dalekomorskich olbrzymów. Nieco dalej — sześć podłużnych, zielonkawych cygar łodzi podwodnych, z brytyjskimi chorągiewkami, tułących się do olbrzymiego kadłuba szarego okrętu macierzystego. Obok — zwinne, ruchliwe sylwetki kilkunastu torpedowców. Jeszcze dalej — groźne wieże awiomatki i krążowników. Poza tym — olbrzymie, bogate, nowoczesne miasto o milionie mieszkańców, o wspaniałych ulicach, smukłych drapaczach chmur, luksusowych hotelach i potężnych bankach. Wreszcie — jedyny na świecie widok wieczorny, gdy zdaje się, że miliony światel zawieszono są w powietrzu, a drugie miliony — spadły do morza i pozostały w nim. Oto Hong-Kong.

W Europie (poza Anglią) panuje na ogół błędne mniemanie, jakoby pojęcie kolonii Hong-Kong pokrywało się w zupełności z pojęciem wyspy o tej samej nazwie. Nic fałszywszego. Całość kolonii obejmuje 390 mil kwadr., z których sama wysepka Hong-Kong wykazać się może zaledwie 32 milami kwadr. powierzchni, a więc nawet nie 10%. Owa całość podzielić zresztą trzeba wyraźnie na dwie odrębne części. Pierwsza, obejmująca wysepki oraz półwysep Kowloon stanowi własność Korony i ustąpiona jej została przez Chiny mocą dwu traktatów: z 1842 i 1860 roku. Reszta, czyli tzw. „Nowe terytoria“, położone na północ od półwyspu Kowloon i ograniczone dwiema wspomnianymi już zatokami, Hau-Hoi-Wan i Mirs, została tylko wydzierżawiona W. Brytanii na lat 99, mocą konwencji z roku 1898, a więc nie stanowi wcale jej własności.

Jeszcze przed dziewięćdziesięciu laty dzisiejsze miasto Hong-Kong (a raczej dwa miasta: Victoria i Kowloon) nie istniało wcale. Dziś jest to trzecie z rzędu pod względem liczby mieszkańców miasto Chin (rywalizuje z nim Nankin), jeden z najważniejszych ośrodków handlowych i finansowych tego olbrzymiego kraju, a przy tym jeden z największych portów świata. Ilość statków, które przeszły przez port w Hong-Kongu wynosiła w 1936 r. 83.571, zaś w r. 1935 — 85.000. Obroty towarowe portu w r. 1936 wynosiły 41.731.016 ton, co stawia port ten obok szanghajskiego, na szóstym miejscu świata,

zaraz po Nowym Jorku, Londynie, Kobe, Rotterdamie, Osace a przed Hamburgiem i Antwerpią.

Ale port — to przecież jeszcze nie wszystko. Pozostaje do omówienia rola Hong-Kongu, jako ośrodka finansowego, gospodarczego oraz jego znaczenie w tym względzie dla Chin. Otóż, rola ta jest olbrzymia. Przez całe cztery ostatnie dziesiątki lat ub. stulecia oraz w początkowych latach bieżącego, gdy Szanghaj tworzył się dopiero i gdy daleko mu było do tego, czym stać się miał po wojnie światowej, Hong-Kong był głównym pośrednikiem handlowym i finansowym między Chinami i światem zewnętrznym. Przez jego potężne banki płynęły miliardy europejskich i amerykańskich kapitałów inwestycyjnych, które szukały w Chinach zyskowej lokaty i wolały znaleźć ją za pośrednictwem solidnych i znających teren chiński banków hong-kongskich, niż ryzykować samemu i stracić. Przez domy handlowe Hong-Kongu przechodziły do Chin partie europejskich i amerykańskich towarów o miliardowej wartości. A nie trzeba zapominać, że ów schyłek dziewiętnastego i początek bież. stulecia były wszakże okresem najbardziej intensywnej i zyskowej, najbardziej obiecującej ekspansji rasy białej w głąb Chin, że w tych właśnie latach zdawało się, iż rynek chiński zastąpi przemysłowi Europy i Ameryki coraz bardziej przeinwestowane ich rynki macierzyste i że właśnie Chińczycy zapłacą chętnie odsetki od olbrzymich kapitałów, które, gdyby nie zapotrzebowanie na nie ze strony „państwa Środka“, leżałyby prawdopodobnie bezczynnie w europejskich i amerykańskich... pończochach.

Przez pół wieku bez mała był Hong-Kong jedynym lejkiem, przez który wlewały się do olbrzymich Chin potoki złota i towarów. Na tej to właśnie koniunkturze wyrosły takie kolosy finansowe, jak „Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation“, posiadający dosłownie w swej kieszeni znaczną część dobra narodowego Chin. Zyski tego banku były wręcz fantastyczne. Wystarczy stwierdzić, że on wyłącznie obsługiwał przez długie lata angielskie, a czasem i nie tylko angielskie transze licznych chińskich pożyczek zagranicznych, przy czym, jak to zwykle w tego rodzaju pożyczkach długoterminowych bywa, odsetki te stanowiły w końcu sumy większe od kapitału. Tenże bank przechowywał w swym skarbcu miliardowe sumy, pochodzące z chińskich cel, służących, jako zabezpieczenie pewnych pożyczek. Ten wreszcie bank jest zainteresowany we wszystkich chyba poważniejszych przedsiębiorstwach przemysłowych, ubezpieczeniowych i transportowych Kwantungu. Jeśli dodamy jeszcze ponadto, że ma on na terenie kolonii prawo emisji banknotów, będziemy mieli jakie takie pojęcie o jego możliwościach i zasięgu.

Zatrzymaliśmy się nieco dłużej na tym ciekawym banku, gdyż jest on symptomatyczny dla wpływów i znaczenia, jakie w tej części Chin zdobyła sobie Brytania. Ale zyskała ona, dzięki Hong -

Kongowi, jeszcze znacznie więcej. Gdy się jedzie z Hong - Kongu do Kantonu, uderza na każdym kroku niezwykła ilość angielskich fabryk, zakładów elektrycznych i statków, przy czym ilość ta nie zmniejsza się bynajmniej po przekroczeniu granicy chińskiej. Wszystkie linie komunikacji wodnej między Hong - Kongiem a Chinami południowymi są angielskie. Angielska jest też słynna dziś kolej Kowloon — Kanton, bombardowana nieustannie przez lotnictwo japońskie, a stanowiąca najkrótszą dziś i najlepszą komunikację Chin południowych i środkowych ze światem zewnętrznym.

Oto do jakich wpływów i bogactw doprowadzić może maleńka posiadłość kolonialna, obejmująca właściwie tylko niewielką skalistą wysepkę i bezwartościowy, zdawało by się, półwysep. Oto do czego prowadzi tradycja kolonialna, doświadczenie w tej dziedzinie i żelazna konsekwencja. Twórcy Hong - Kongu byli uznani za szaleńców i fantastów. Któż to słyszał — pchać setki milionów w skalistą, bezużyteczną wyspę, bez dostatecznej ochrony militarnej, bez żadnych zadatków na przyszłość?! Bo, zdaniem tych krytyków, zadatki takie istnieć mogłyby jedynie w tym wypadku, gdyby W. Brytania zdecydowała się na dalszą ekspansję terytorialną w głąb Chin, a z tą możliwością nie chciano się nawet liczyć.

Te wszystkie manifestacje „panikarstwa“ nie przstraszyły jednak, na szczęście dla Anglii, twórców Hong - Kongu. Zdawali oni sobie sprawę, że przyszłość ich dzieła leży na zupełnie innej płaszczyźnie, niż ta, na której gwałtem umieszczają chcieli przeciwnicy tej imprezy kolonialnej. Wiedzieli, a raczej przeczuwali, że pogrążające się w coraz większej anarchii Chin, niezmiernie bogate i dające szanse olbrzymich zysków, ale nie mogące zapewnić bezpieczeństwa kapitałom i pracy, potrzebują takiego właśnie ośrodka, jak Hong-Kong, który, znajdując się geograficznie na terytorium Chin byłby równocześnie poza zasięgiem chińskich „gubernatorów“. Pojęli oni, że tego rodzaju twór kolonialny, może i nic nie wart sam przez się, okazać się winien bezcenny, jako dodatek do olbrzymich Chin, jako coś w rodzaju angielskiej głowy przy kolosalnym, chińskim korpusie. Rozumowali oni, że wobec istniejących warunków, z jednej strony napływać będą do rządowego i spokojnego Hong-Kongu znaczne kapitały chińskie, nie mogące znaleźć pewnej lokaty w swej ojczyźnie, z drugiej zaś strony — przewidywali masowy odpływ kapitałów europejsko-amerkańskich, które, kierując się ku rynkom chińskim,

chętnie użyją w tym wypadku solidnego brytyjskiego maklera, a to tym bardziej, że same nigdy nie poznają naprawdę olbrzymiego rynku chińskiego i nie będą mogły mieć doń zaufania. Widząc wreszcie coraz wyraźniejszy, choć powolny jeszcze wówczas zmierzch Pekinu i północy Chin, przy równoczesnym wzroście znaczenia i prężności południa, dyskutowali twórcy Hong-Kongu już z góry tę przyszłą ewolucję na rzecz swego dzieła.

I okazało się niebawem, że rozumowanie ich i przewidywania były słuszne. Hong-Kong przeszedł wkrótce najśmielsze nadzieje. Tą drogą przedostały się do wnętrza Chin wpływy angielskie i usadowiły się tam mocno. W szybkim tempie postępował rozkład północy, w jeszcze szybszym może — zaznaczał się postęp i uwydatniała coraz wybitniejsza rola południa, z Kantonem na czele. Południe wydało Sun Yat Sena i Cziang Kai Szeka, stworzyło republikę i Kuomintang, stało się stopniowo ośrodkiem chińskiej myśli nacjonalistycznej, po przejściu przezeń czerwonej fali komunizmu. Równocześnie Pekin zastygał w coraz większym bezwładzie, na gruzach odwiecznej monarchii cesarskiego smoka. I w tej dziedzinie również mieli twórcy Hong-Kongu rację.

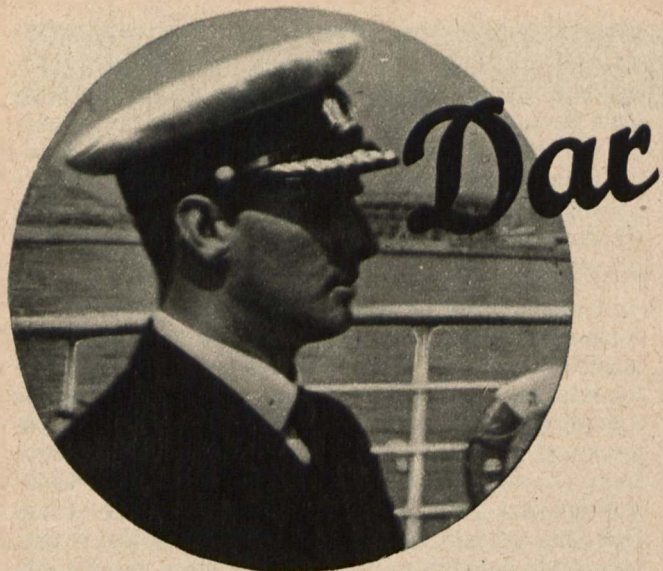
Ostatnio, po wzięciu Szanghaju przez Japończyków, stał się Hong-Kong niejako nieoficjalną stolicą republiki Kuomintangu. Tędy wiedzie jej droga komunikacji ze światem zewnętrznym, tutaj na terytorium wielkobrytyjskim, przebywają często chińscy ministrowie i inni dygnitarze, tutaj pertraktują z czynnikami zagranicznymi, tutaj znajduje się dziś najważniejsza bodaj baza operacyjna (oczywiście, w znaczeniu politycznym i gospodarczym) Cziang Kai Szeka. Od paru miesięcy Hong-Kong odgrywa w organizmie Chin rolę tak doniosłą, że nie przewidywali jej chyba nawet jego twórcy.

Milionowe miasto na skale nadmorskiej, stolica bez kraju, prorocza wizja przyszłości w swym założeniu i przesłankach, jest Hong-Kong na pewno jednym z najbardziej przekonujących dowodów brytyjskiego daru przewidywania, głębokiej znajomości świata zamorskiego oraz angielskiej myśli kolonialnej.

EDWARD CZERW



W dzielnicy chińskiej
Hong - Kongu



Nowomianowany kapitan statku szkolnego „Dar Pomorza”
K. Kowalski

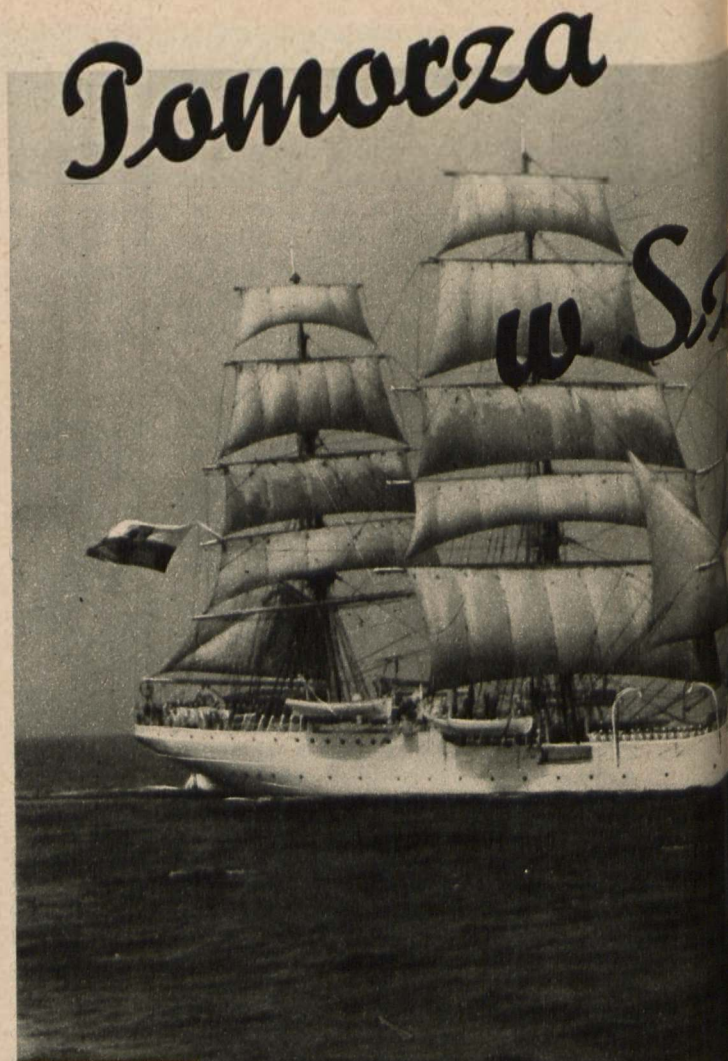
Jeszcze dnia 20 maja stał „Dar Pomorza” w Strefie Wolnocłowej, opuszczony przez urlopowaną załogę i uczniów, pozbawiony lin i żagli, z pokładami zapiaszczonymi i farbą pożółkłą i zrudziałą od rdzawych zacieków, — a już 10 czerwca płynął z Gdyni do Sztokholmu z pełną obsadą i w takim stanie, że nawet krytyczne oko dyrektora departamentu morskiego nic nie znalazło takiego, co stałoby na przeszkodzie, by kinooperator PAT'a uwiecznił na filmie naszą piękną fregatę.

Szwedzi zapraszali na rendez - vous z kilkoma innymi statkami szkolnymi, które miały odwiedzić Sztokholm z okazji 80-letniej rocznicy królewskich urodzin.

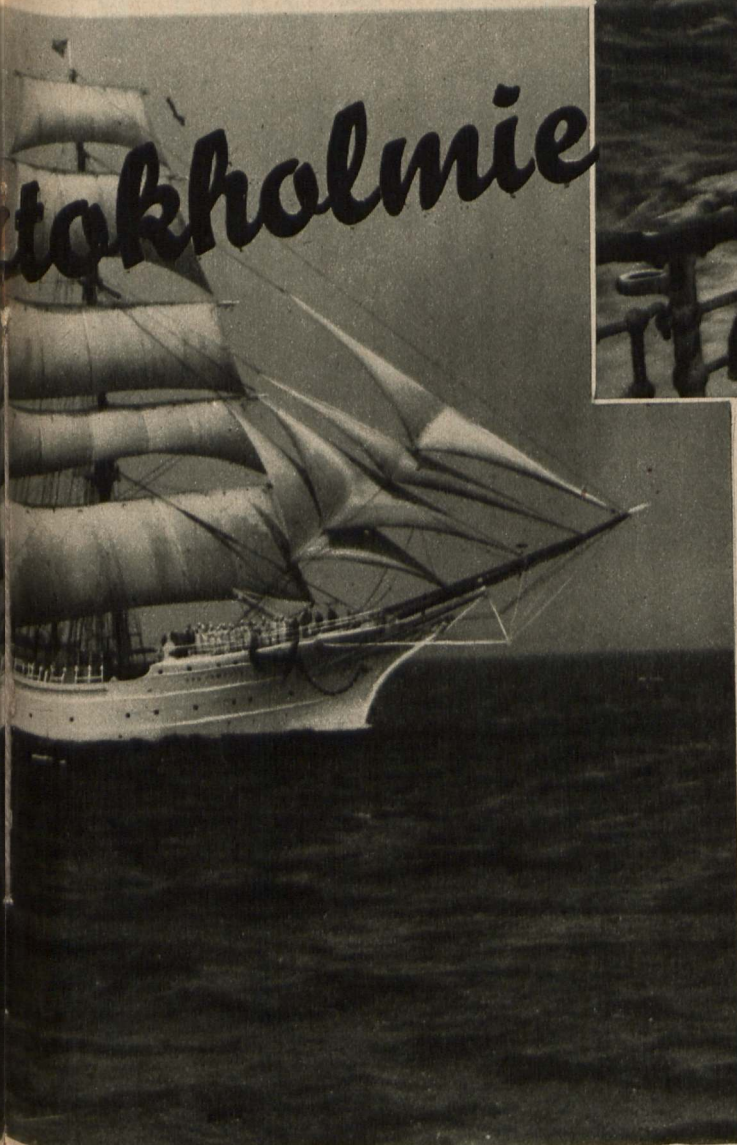


Szkolenie uczniów na „Darze Pomorza”

Kilkaset mil do Sandhamn, wejścia do szkieł, upłynęło na żegludze dość niekłopotliwej — na pracy jednak żmudnej, bo kpt. Kowalski i I oficer Borchardt uważali za punkt honoru utrzymać statek w takiej kondycji, w jakiej był on stale za kapitana Maciejewicza, który sprzeniewierzywszy się po raz pierwszy od wielu lat morzu — pozostał na



Dar Pomorza w Sztokholmie



Pod pełnymi żaglami „Dar Pomorza” opuszcza polskie wody

ładzie, obierając sobie inny dział nauczania w Państwowej Szkole Morskiej. W Sandhamn kpt. Kowalski dowiedział, że i w sposobie bycia z obcymi władzami naśladuje swego poprzednika. Chciano nam zamknąć pod plombę niektóre zapasy, przywiezione z Polski — zgodnie zresztą z przepisami celnymi. Postąpiono jednak wbrew przepisom, a zgodnie z życzeniem kapitana. W Sand Domingo i w Australii było to warunkiem sine qua non ze strony kpt. Maciejewicza co do zatrzymania się „Dar Pomorza”. Kapitan Schumburg, który w imieniu Związku Załóg Północno-Europejskich Statków Szkolnych zaprosił nas do Sztokholmu, a który przybył do Sandhamn, by powitać statek, był wyraźnie zdumiony takim sukcesem, gdyż poprzednicy nasi, Norwegowie, zostali „odprawieni” według wszelkich reguł postępowania celnego.

Stali w odległości kilku kabli od „Dar Pomorza”

obserwując nas, jak ostrożnie manewrując, zbliżaliśmy się do miejsca, gdzie miała być rzucona kotwica. Salut banderami i gromkie obustronne powitalne okrzyki były pierwszymi aktami obustronnej kurtuazji i nawiązujących się koleżeńskich stosunków. W Sztokholmie postawiono nas z dala od siebie. „Dar” znowu został wyróżniony. Przycumowano go rufą do nabrzeża, w jednym z najpiękniejszych miejsc miasta i portu, gdy nasz współkolega, „Christian Radich” stanął dość daleko, przy Skeppersbrogatan. Nie przeszkodziło to jednak nawiązaniu żywszych między nami stosunków. Zresztą gospodarze już postarali się o to, aby zarówno oficerowie, jak i uczniowie poznali się bliżej. Wspólne wycieczki, wzajemne odwiedziny — zacieśniły węzły przyjaźni tak dalece, jak to było możliwe przy krótkim dostoju, znacznej odległości, a co najważniejsze — różnicy wieku pomiędzy młodzieżą. Tej też różnicy należy w głównej mierze przypisywać, że nasi chłopcy, powiedzmy to otwarcie, górowali nad sąsiadami, chociaż i inne zewnętrzne, a także fachowe cechy przemawiały na korzyść naszych. Dość wspomnieć, że projektowane regaty



Olbryzia fala

wiosłowe nie doszły do skutku. Widać twarde, trenowane dłonie uczniów Państwowej Szkoły Morskiej nie usposabiały do konkurencji.

Wyraz tym przewagom dał zresztą kpt. Christensen, komendant „Christian Radicha”, kiedy przyjmowany na pokładzie „Daru”, powiedział mi bez ogródek: „Mam 65 lat, sporo statków już widziałem, dużo umiem, ale u was też jeszcze czegoś mógłbym się nauczyć, a mój I oficer nawet wiele”. Na taki komplement trudno coś odpowiedzieć i przyznaję, że usprawiedliwienie moje na temat: „Christian Radich” liczy tylko 2 lata, gdy „Dar Pomorza” ma 30”, — było tylko skierowaniem rozmowy na inne tory.

W stolicy Szwecji byliśmy 6 dni. Asystowaliśmy uroczystościom królewskim na pięknym olimpijskim stadionie, zdumiewaliśmy się na widok osiemdziesięcioletniego króla — konno w galopie objeżdżającego długie szeregi wojska przed paradą, obejrzelśmy wiele osobliwości tego pięknego miasta i przyjęliśmy na pokładzie „Daru” wiele setek obywateli Sztokholmu, którzy w godzinach zwiedzania statku płynęli przez trap nieprzerwanym sznurem.

Głosy prasy szwedzkiej, a mieliśmy wizytę jej 17 reprezentantów, były bez wyjątku miłe dla naszego wzroku, zresztą na złą opinię nie zasługiwaliśmy, a ponadto głównym informatorem współkolegów był jeden z redaktorów „Socialdemokraten” *) — p. Gösta Melin, kpt. rezerwy armii szwedzkiej i były obrońca Lwowa! Kiedy w serdecznym przemówieniu wspominał, że stracił w tej kampanii swego najlepszego przyjaciela i kiedy doszedł do konkluzji, że także i jego właściwe miejsce to — miejsce na cmentarzu Obrońców Lwowa — kpt. Kowalski podszedł do ściany męsy, zdjął z niej piękną fotografię „Daru Pomorza” i wręczył ją Melinowi. Szczerze przemówienia i szczerze gesty mogły wzruszyć ludzi nawet bardziej chłodnych, niż Szwedzi...

Należy przypuszczać, że wizyta naszego statku szkolnego była pozytywnym fragmentem zacieśniających się stosunków naszych z północnym sąsiadem, — należy także się spodziewać, że w czasie niedługim, Gdynia będzie świadkiem gościny większej, niż Sztokholm flotyli szkolnych statków żaglowych, które należą do Związku, łączącego statki szkolne Danii, Estonii, Finlandii, Niemiec, Norwegii, Polski i Szwecji.

S. K.

*) Pismo prorzadowe

Na pokładzie s/s Cezary

Wśród flotylli rybackich prawie wszystkich państw europejskich, połowiających ryby na wodach dalekiej Północy, pojawiają się już stale nasze statki, przystosowane do połowów ryb morskich wszelkich gatunków. Wyruszając z Gdyni stateczki te, zwane traulerami ze względu na charakterystyczne cechy połowu za pomocą sieci-włóków czyli trauli, zapuszczają się aż na daleką Północ, na wysokie szerokości geograficzne aż po Ocean Lodowaty. Zdawać by się mogło, że w tych zimnych regionach ziemi, gdzie co chwilę przewalają się groźne burze, a lodowaty wichur mrozi krew w żyłach, nie może istnieć żadne życie organiczne. I nawet człowiek myśli tak w chwili, kiedy sam znajdzie się w tych okolicach. Są one bowiem nad wyraz smutne. Na nieboskłonie wałęsają się ponure, ciężkie chmury, wyglądające jak kosmate skrzydła ducha ciemności; czasem tylko trupio blady księżyc wyziera spośród nich, przyglądając się powichrzonemu morzu. To znów szaruga zamaże linię horyzontu, że światła bożego nie widać...! Niekiedy jednak zabyłśnie wysoko na niebie nadziemskie zjawisko — zorza polarna. Wykwita w górze snop światła i błyszczą wszystkimi kolorami tęczy. Ale już po chwili wszystko zamiera. Żywe promienie znikają jakby w popłochu, potwórna pustka i ciemność obejmują z powrotem nielitościwe władztwo. Wtedy w mózgu przybysza poczyna nurtować myśl: „Pocom tu przyżeglował?” Skoro jednak pobędzie dłużej w tych regionach ziemi, widzi jak bardzo się mylił sądząc, że nie ma tu żadnego życia. Widzi, w jakim był błędzie, podobnie jak wielki podróżnik świata starożytnego, Pytheas, który na kunsztownie zbudowanej galerze dotarł przed wiekami aż do skutej lodami Islandii. W swym dziele zatytułowanym „W krainie tajemnicy“ pisał on o północnych lądach i morzach: „Są to obszary ciemne i puste. Przed sobą nie widziałem nic, jeno groźny przestwór oceanu. Dalej jechać nie podobna, bo ocean „stęzał“, ale sędzę, że gdybym mógł żeglować jeszcze dzień na północ, dotarłbym do kresu świata. Pewnie jednak nie ma tam już dalej ani powietrza, ani wody, tylko jakaś mieszanina jednego i drugiego i wszystko się unosi w górze. Myślę przeto, że tam jest kres świata i żadnego życia być nie może“.

Nie ma się co dziwić starożytnemu żeglarzowi, że docierając do poszarpanych skał Islandii sterujących w górę jak gromnice, nazwał morze otaczające niegościnną wyspę Marimarusą tj. Morze Martwe. Gdyby jednak nie zabrakło mu odwagi i pożeglował dalej ku „kresowi świata“, zobaczyłby wiele ciekawych rzeczy. Bo zimne morza, wbrew wszelkim oczekiwaniom, tętnią bujnym życiem. Warunki przyrodnicze sprzyjają temu, że właśnie wśród pływających lodów rozwijają się wprost w fantastycznych ilościach drobne organizmy morskie, dające podstawę życiu mnóstwa istot: większych skorupiaków, ryb, ptaków i ssaków.

Żeglując na wysokości kręgu polarnego, można często ujrzyć największego z ssaków, zamieszkują-

cych glob ziemski — wieloryba, który tu właśnie obrał sobie schronienie. Na jeszcze większych szerokościach geograficznych setki myśliwskich statków przebijają się przez zwały lodów, polując na obrosłe tłuszczem morsy, białe niedźwiedzie i docierają do niedostępnych bekowisk fok, by zdobyć ich cenne futra. Z góry przygląda się temu ptactwo: nurzyki, albatrosy i przeogromne stada mew. Jest ich tak wiele, że wśród ich piekielnego wrzasku ogarnia człowieka wprost jakiś lek mistyczny. A w wodach ustawicznie targanych wichrami kryje się skarb prawdziwy — ryby. Nie wiedział o nich stary filozof, uczony i żeglarz w jednej osobie, Pytheas. Nie wiedziały również i inne narody, mieszkające na południu. Tylko mieszkańcy Półwyspu Skandynawskiego od niepamiętnych czasów urządzali corocznie wielkie połowy w pobliżu Lofotów, tzw. Lofotenfisket, które do dziś dnia są stale kontynuowane, dając bezpośrednio zatrudnienie 30.000 rybaków, pośrednio zaś 100.000 osób.

Nie obce i nam były korzyści, płynące z rybołówstwa morskiego. Mówi przecież wyraźnie Gall Anonim, że rycerstwo polskie, wyprawiające się na podbój Pomorza pod wodzą Bolesława Krzywoustego, śpiewało znamienne pieśń (tłum. Grodeckiego): „Naszym przodkom wystarczyły ryby słone i cuchnące. My po świeże przychodzimy, w oceanie pluskające! Ojcom naszym wystarczyło, jeśli grodów dobywali, — A nas burza nie odstraszy, ni szum groźny morskiej fali Nasi ojce na jelenie urządzali polowanie, A my skarby i potwory łowim, skryte w oceanie!“

W wiekach XV i XVI młode, pełne rozmachu państwa morskie, Hiszpania, Anglia, Holandia poczynają się interesować „zimnymi morzami“. Chodzi im jednak o co innego, niż czerpanie skarbów z polarnych mórz. Szukają drogi przez biegun północny do złotodajnych Indii i Chin. W istnienie jej wierzą święcie, — „bo jakże by to było możliwe — mówi ówczesny kronikarz — aby Pan Bóg w swym dziele tworzenia świata nie uwzględnił handlu europejskiego“. I coraz częściej szerokie dzioby statków kierują się na północ, z kursem na Gwiazdę Polarą. „Pocóż żeglować przez 10 miesięcy wśród spiekoty równika — mniemano wtedy — skoro dotrzymy przez „wzniesienie bieguna“ do czarownych krain, bogatych w korzenie, w przeciągu 50 — 60 dni“. Tak rozpoczyna się nowa orka dawno już przez Wikingów przecieranych szlaków. Żeglarze, nie mogąc jednak dotrzeć północną drogą do upragnionego celu, zwracają bacniejszą uwagę na otaczające ich bogactwa skryte w zimnym morzu. Wkrótce też rozpoczyna się na północne tereny rybołówcze istny wyścig. Każdy chce wykorzystać wspaniały dar niebios, leżący w morzu. Trzeba go tylko czerpać!

O sposobach „czerpania“ ryb z morza mówił mi kapitan największego polskiego statku rybackiego w czasie podróży na północne tereny rybołówcze. Szyper pochylając się nad mapą, wetknął jeden łokieć pomiędzy Wyspy Owcze i odmierzając przebyty szlak na pomocą cyrkla, zaczął.

— Rybacy morscy są niecierpliwi. Już dawno zrozumieli prawdę, która dziś dopiero uchodzi na lądzie za dewizę naszych czasów: „Czas to pieniądz”. Zdali sobie bowiem sprawę, że trudno jest czekać na wzburzone morze z tym obliczeniem, że jakaś ryba zapłącze się w zdradzieckie sznury, tkwiące nieruchomo w wodzie. Sposób połowu na morzu za pomocą sieci zastawnych może być dobry, jeżeli chodzi np. o śledzie, które zbitymi ławicami odbywają swe coroczne wędrówki na szlakach dobrze już nam znanych. Toteż, gdy podpatrzyliśmy zwyczaj tych ryb, śmiało możemy im zagrozić drogę długą siecią zastawną. Znając zaś niechęć śledzia do zmiany raz obranego kierunku, możemy być pewni dobrego połowu. Bo śledź natknąwszy się na zaporę, utkaną z małych oczek stara się przez nią koniecznie przecisnąć. Dzięki niewytłumaczonemu uporowi tej małej ryby, kilkukilometrowe sieci, szczęśliwie zarzucone, szybko się wypełniają zdobyczą. Inaczej natomiast przedstawia się połów na wodach północnych. Tu, gdzie co chwila wysoka oceaniczna fala rzuca statkiem, jakby chciała wszystko wyprószyć z jego dna, połowy za pomocą sieci zastawnych nie dają dobrych rezultatów. Wymyślono więc sieci—włoki czyli traule, ciągnięte przez statek trawler. System ten jest wynalazkiem angielskim, chociaż udoskonalono go następnie w Niemczech i Holandii, gdzie też jest najczęściej stosowany. Zaletą tego systemu jest jego wielka „napastliwość”. Włok bowiem jest w ten sposób skonstruowany, że w czasie jazdy statku rozpościera



Segregowanie ryb na trawlerze



Łapanie słońca sekstansem na s.s. „Cezary”

szeroko swe „skrzydła” ciągnięte na linach i „szorując” po dnie zagarnia wszystko, co spotka na swej drodze, do matni stanowiącej zakończenie sieci. Słowem, włok szuka ryby i łowiąc nim nie trzeba czekać zmiłowania Niebios, pomimo że wymiary tej sieci są kilkadziesiąt razy mniejsze niż pławic, używanych do połowu śledzi. Naturalnie i włok ma swoje wady. Największą jest możliwość stosowania go na ograniczonych głębokościach i tylko przy równych dnie.

„Ale cóż to znaczy — zakończył szyper — gdy połowy tą siecią są zawsze obfitsze niż jakakolwiek inną”. Potem wstał z nad mapy i — pokazując palcem wysoki równoleżnik, który przebiegając przez Wyspy Owce i Bergen krzyżuje się z 4-ym południkiem — rzekł: „Tu zarzucimy pierwszy raz sieć”.

Następnego dnia pogoda jest burzliwa. Lecz w nocy morze nagle się uspakaja. Nisko szybujące chmury rozplywają się, giną za horyzontem. Patrzę w niebo i własnym oczom nie wierzę. Niebo pyszni się śmiałym kolorem jasnego granatu. Gwiazdy mrugając, błyszczą na nim jak olbrzymie brylanty. Małych tu wcale nie ma! Wspaniale wygląda firmament dalekiej Północy. Ale nie tylko firmament. To samo można powiedzieć o morzu. Na słabej, martwej fali, która lekko kołysze statkiem, jakby go chciała uśpić, również skrzą się tysiące gwiazd, piękniejszych niż na nieboskłonie. A gdy spoglądam na wyciągane z morza sieci, nie mogę sobie wprost

uzmysłowić, gdzie jestem. „Czary, nie czary?” — myślę. Bo nocny połów na morzach dalekiej Północy ma nieprzeparty urok. Oto przy mnie ocean barwi się światłami nieba, a pokład zawałony nafasforyzowanymi sieciami, wyciągniętymi z mrocznej głębi, jaśniej zielonym odbłaskiem. Splątane sznury wyglądają jak gruba pajęczyna z zapalonych neonów. Całe łaki wodorostów, wytrząśniętych wraz z rybami na pokład, ułożyły się w świetlne arabeski. Wyglądają jak zdjęte z murów reklamy świetlne szalejącego Broadwayu. A tu jest tak cicho. Tylko ocean kołysząc rytmicznie statkiem, unosi się to w górę to w dół, jakby oddychał i szepcze swą odwieczną pieśń.

Chciałoby się długo słuchać tych tajemniczych głosów, lecz czar pryska. Płoszy go zgrzyt telegrafu i głos szypra: „Wyrzucać sieci!” Pozostaje naga rzeczywistość. Statek, ruszając, brutalnie poczyna macić odbite w morzu zwierciadło nieba, ryjąc dziobem wśród gwiazd. Rybacy, milczący dotychczas, urzeczeni urokiem nocnego połowu, brną po kolana w mrowiu ryb, wszczynają wreszcie jakieś rozmowy. Srebrzyste szczupaki morskie, łosose, płaskie, niby liście sole, makrele o pięknie wykrojonych ogonach, przegowate zębaczki o wilczych kłach, rekiny śledziowe, rzucają się na pokładzie w przedśmiertnych drgawkach. A ludzie zajęci wyrzucaniem sieci depczą po nich bezlitośnie. Ryby czynią jeszcze ostatni wysiłek, wyginają swe srebrne ciała jak klingi sztyletów, biją ogonami o pokład. Lecz na nic im się to nie przydaje. Oto już rybacy wyciągają ostre noże, wbite u spodu masztu i przystępu-

ją do patroszenia zdobyczy. Wprawnymi, zautomatyzowanymi ruchami rozcinają połyskujące metalen brzuchy ryb, aby wyjąć z nich bogatą w tran wątrobę i cenną ikrę. Resztę pozostałości rzucają na pokład. Krew spływa po nim. Roje wiecznie głodnych mew haczykowatymi dziobami prują powietrze, czekając na żer.

O świetle powierzchnia wody zaczyna się marszczyć, jakby morzu zimno było. Szyper spogląda na barometr i mruży coś pod nosem. Wreszcie mówi: „Barometr spada na leb”. Choć jest to wczesna godzina ranna, robi się ciemno. W kilka chwil później słychać już dzwonienie wzburzonego morza i ocean poczyna ryczeć coraz głośniejsze. Fale wdzierają się na pokład. Woda z sykiem liże wysokie buty rybaków i gulgocząc złowrogo spływa przez wąskie otwory odpływowe. Bezwładnie leżące ryby, niby pod wpływem życiodajnego zastrzyku, ożywają się. Ich szkliste oczy nabierają blasku. Lecz wiatr, jęcząc w skąpym olinowaniu stateczku, nie zdaje się im wróżyć powrotu w mroczne głębie. Ze stalowych wantów wydobywają się ponure, jednostajne gwizdy. Tylko flagowa linka nastroiła się na inny ton i tłucze żywo o maszt. Wybija dziwne takty, jakby fragmenty prastarych melodii. Przez chwilę zdaje mi się, że ją już kiedyś słyszałem. Ale to złudzenie. Bo taką melodię mogli nucić tylko nieustraszeni rycerze morza — Wikingowie lub rycerstwo polskie, które, dotarłszy do Bałtyku pod wodzą Krzywoustego, śpiewało: „Ojcom naszym wystarczyło, jeśli grodów dobywali A nas burza nie odstraszy, ni szum groźny morskiej fali!”

STANISŁAW SWIDERSKI



Ładowanie ryb do lodowni na trawlerze „Cezary”

Zywiol i Słowo

Dzień 26 czerwca, niedziela. Słonecznie i chłodno, dmie wiatr, przesnuwa się przez zielone listowia drzew przydrożnych, przejrzystymi płachtami powietrza owija twarze i przepada za nami. Droga wiodąca po łagodnej pochyłości ku latarni rozewskiej wступujemy wolno, w skupieniu. Kształt latarni wyrasta nam, nie jak wieża kamienna, wysyłająca co wieczór snopy srebrzystego światła w szerniaste nad morzem przestrzenie, ale jak znak ponad żeglarski, znak tęsknoty ludzkiej do żywiolu i lęku przed nim, nakazującego rozświetlać noc. Wieża z krainy pamiętek. Na tej drodze wśród drzew, w owej chwili niedzielnego południa, chwili wietrznej a głębokiej, myśl skupia się wokół przemionionego człowieka, który wraz z wieżą ponad szlaki morskie wyniesiony łowił sercem i myślą w swej samotności niemal pustelniczej oddech morza i wiew ojczyzny, wiew duszy pomorskiego wybrzeża, ulatującej z gleby, z głazów i drzew.

Otworzono latarnię, strażnik jej p. Wzorek przejęty chwilą zbliżającą się uroczystości, świadek pobytu Stefana Żeromskiego w latarni, wprowadził nas — kilka osób — przedstawiciele literatury, władz, Ligi Morskiej i Kolonialnej i prasy, na drugą kondygnację latarni do pokoju zmarłego pisarza. Weszliśmy tam, by na parę minut przed uroczystym otwarciem pokoju umieścić kilka pamiętek.

Nieduży to pokój. Obok ściany łóżko, z drugiej strony szafa ozdobiona ornamentacją kaszubską, staroświecka kanapa między oknami, u drzwi umywalka. Stół pokryty obecnie grubą płytą szklaną, przy stole składane krzesło. Za oknami morze, urwisty brzeg, wielka przestrzeń wodna szaro-zielonawa pokryta bielą płynących grzywaczy. Miot szumnej fali, miot wiecznego przyływu równie uparty, jak przyływ przyszłości. W pokoju cisza, żółta jasność kwiatów żarnowca rozkwitająca w wazonie, liliowe głowy kwiatów na wezłowniu, tam gdzie spoczywała kiedyś głowa pisarza, zwiędła dziś jak wędzną najbujniejsze i najpiękniejsze owoce.

Zona moja, Irena, której dłonie złożyły przyniesione przez latarników kwiaty na łóżku Żeromskiego, jedyna kobieta wśród nas, wsunęła pod płytę szklaną na stole oryginalny rękopis Stefana Żeromskiego z jego podpisem. Nie mogłem się oprzeć uczuciu, że w tej właśnie chwili powrotna fala idąca od dni, w których Żeromski tworzył swe dzieła nadmorskie, uderzyła o ściany pokoju rozewskiej latarni, nisząc w sobie trud zgasłego życia. Nakreślone wśród zdarzeń i chaosu świata kredowe koło duszy wielkiego pisarza, zamykające człowieczeństwo jego i piękno polskiego wybrzeża, zamknęło się dziś po raz wtóry, na wieczność.

Prąd głębokiej, rwącej pasji twórczej przenikał Żeromskiego. Pisarz zanurzał się, jak w bujny i mroczny ostęp w życie człowieka, rozgarniał je, brodził w nim od rozpalonych najniższych instynktów równych zwierzęcym, po uniesienia i porywy z nadludzkich dróg. Zanurzał się w życie ziemi. Nie

wystarczyło mu dotknąć myślą jej kształtu tylko, zdarzonego oczom w jednej chwili widzenia, puszcza i łak, dolin, mierzei i jezior; ledwo powstały przed nim, a już wdzierał się w ich najskrytsze dzieje, dawne dzieje, co przewaliły się lawinami zdarzeń, zetlały i jak pnie butwiejące, jak umarłe mchy leżały w uroczyskach, w dymach porannych i wieczornych mgieł, pod strugami prażących blasków słonecznych, pod mrożącymi lśnieniami księżycy. Dlatego ziemia pomorska w słowie Żeromskiego tak bardzo urzeka. Utwory jego nie są przelotną wizją pisarza, ale klechdą odwieczną o ziemi, sagą podobną skandynawskim baśniom, sagą posępną naspiewaną w samotne noce, kiedy ziemia zwierzała pisarzowi swe tajemnice.

Morze to nie tylko szumna, najstarsza melodia wędrówek, szlak Wikingów, ale i źródło czarów, najstraszniejszych guseli i wróżb. Dno świata, przed którym zawsze ludzkość cofa się w przerażeniu, odkrywało się zapewne oczom Żeromskiego, gdy zatapiał wzrok w morskie obszary. Zło i piękno leżą na dnie świata, z nich powstał, by błądzić po ziemi pomorskiej Smetek - Skald ponury i czarny, łowca ludzkiej słabości, duch piękna i zła. Któż wie, jak bliskim był fantastycznej a wspaniałej duszy Żeromskiego, w niej zrodzony i ku niej nawołujący z puszcza.

Czymże jest prawdziwie wielka miłość, jak nie chęcią najgłębszego posiadania, zagarnięcia w siebie życia, które się kocha, rozpalenia go w wielki płomień i samemu spalania się w tym płomieniu? Żeromski brał w siebie morze i ziemię pomorską minioną, teraźniejszą i przyszłą, rozpalał ją ogniem słowa, wiedziony właśnie miłością — nieomylnym a potężnym instynktem piękna. A zgarnawszy ziemię i morze trwał w twórczym natchnieniu oszłomiony dobytym czarem, który osaczał go niepojętymi dla zwykłego człowieka mocami tworzenia. To już nie było braterstwo z ziemią i morzem, to było opętanie się nimi, zadurzenie — wielka miłość.

Słowo Żeromskiego! Dziwny twór. Ptak i promień, przedza na wietrze i dzwoniący łańcuch, klejnot przejrzysty, klejnot chłodny i gorące ziarno. Ziarno spiekle od czarnej krwi, trujące goryczą. Nasienie szaleństwa wydane w smutku samotności, grom zrodzony z ciszy. Gdzież lepiej, jak na ziemi pomorskiej rozpętać mogło burzę swego uroku, giąć się i błyskać, urastać do olbrzymiego krzyku, podobnego czasami krzykom drapieżnego ptaka. Polskie słowo. Polska ziemia. Jaka siła mogłaby przeszkodzić stopieniu się w jedno obu potęg?

Zywiol morski zabija słabość, lecz moc twórczą podnosi do godności natchnienia. W tym natchnieniu Żeromski przeistaczał siebie tak, jak przeistaczało się morze i ziemia, rozpalały się myśli jego zorzą poranną, gasły w rdzewieniu wieczornych lun, stawały się srebrne od księżycy i ciężkie od ołowiu szarej, monotonnej wody. Pisarz śledził cień swój, cień człowieczy drżący w głuszach na młękkości leśnych traw, cień pelzający płaszczystym

łachami u wody i czuł, że cień ten występuje z ziemi, jako odbicie jego samego, zanurzonego w tę ziemię. Nie to było ważne, że gra morza, barwy jego i złe szумы, stawały się słowem podobnie, jak zapach i życie gleby, bo to jest zawsze dola twórcy, iż słowem ogarnia świat, ale to właśnie, że całe zetknięcie Żeromskiego z Pomorzem i Bałtykiem otacza nastrój dziwnej a gorzkiej i palącej namiętności, jaki zwykł spowijać miłość ogromną, miłość nie do zaspokojenia.

Nierozzerwalnie wiązał pisarz mit swego życia i legendę jego z mitem kaszubskiej ziemi. Odnajdywał postokroć nić tajemniczą od początków świata chyba zespalając człowieka i żywioł. Związek krwi piekący wiecznym niepokojem, trapił moc ducha Żeromskiego, wyrывał zeń najpiękniejsze ze słów, których szczodry człowiek nie szczędził ani ziemi ani morzu, głazom ani drzewom, ani duchom złym czy dobrym.

Wyżywała się najpiękniej polskość Stefana Żeromskiego w owych chwilach. Zstępował w głąb siebie po nocach czy dniach i patrzył czujnie, patrzył micierpliwie, czekając co ujrzy. Zstępował duszą w głąb ziemi pomorskiej i w nią tak samo spoglądał. Dostrzegał w sobie ziemię spęczniałą od życia, szeroko rozpartą. Dostrzegał w ziemi nurt swego bytu zaklęciem głodu piękna z Pomorzem związany.

Chciałoby się spotkać Żeromskiego twarzą w twarz i spytać: „Człowieku, człowieku wszystkich pasji, co trapią dusze chore na piękno, skąd bierzesz bezustanne płomienie? Skąd wyciskasz tę gorycz i ten smak ponad wszystko, smak wielkiej miłości? Czy z wiatru w drzewach i z zimnej nieczulej wody, z topieli żywiołu sobie tylko oddanego, sobie tylko wiadomego? Czy z ziemi, która, rzecby można, wyda ziarno zarówno pod obcym, jak pod polskim pługiem? Jeżeliś z nich to wy dobył, jak to uczyniłeś? Jak uczyniłeś, że jeziora pomorskie patrzą twoimi oczami, że cień twój jest w wiotkim kształcie sosny, że słowa twe złote i dźwięczne morze świtu, morze dnia, morze nocy rozbija o brzeg? To nie Smętek, to duch twój spalony a żywy błądzi po lasach i znika w srebrnych wodach księżycowych, wylewanych na ciszę polan. Jeżeli ponad wszystko dźwignąłeś twe słowo oddające porównanie upalne życie i mroźną śmierć ciał ludzkich czy zwierzęcych, roślin czy głazów, znak to, że słowo zostało z wielkiej miłości poczęte“.

Młodość nasza rośnie. Rośnie siła polskości, życie, jak fala przewala się po wybrzeżu pomorskim. Trzeba było zaprawdę wielkiego czarodziejstwa, by w samotności, w osaczeniu mizerną dolą człowieczą w głuszy wrogiej, w goryczy zwyciężonych, wy dobyć z siebie słowa jak stółowe łopaty, które odwaliwszy na bok pozór obojętnej ziemi do dziś wynoszą na wierzch, gorzką, jedyną, wspaniałą ojczyznę.

* * *

W malutkim pokoiku, a właściwie niższy znajdującej się obok pokoju, której okno zalewa soczysta zieleń odległych drzew i krzewów, umieszczone zostały w oszklonej gablocie dzieła Żeromskiego z morzem związane: „Wisła“, „Wiatr od Morza“ i „Między morze“. Ostatni ten utwór łączy się

najściślej z pobytami pisarza w latarni morskiej na przylądku Rozewia.

Ostatni rzut oka na pokój i zeszedliśmy wszyscy w dół do stóp latarni. Tam na schodach, przemówienia rozpoczęły samą uroczystość. W czasie przemówień wiał silny wiatr, zielone gęstwiny buków przed latarnią szumiały, wrąc od uderzeń wietrzanych. Dużo osób skupiło się dokoła latarni, reprezentaci władz, prasy i miejscowego społeczeństwa, obozów nadmorskich Ligi Morskiej i Kolonialnej, letnicy, młodzież robotnicza tow. oświatowego im. Stefana Żeromskiego, studenci ze Lwowa. W uroczystym milczeniu słuchano mówiących. Pierwszy przemówił przedstawiciel Urzędu Morskiego w Gdyni. Podkreślił rolę Żeromskiego w rozwoju polskiej myśli morskiej i głębokość kultu, jaki żywią dla tego pisarza ludzie bezpośrednio pracą swą z morzem związani i całe dzisiejsze pokolenie. Następnie zabrał głos p. Jan Dębski. W swym pięknym i mocnym przemówieniu, położył nacisk na miłość, jaka wiązała Stefana Żeromskiego z ziemią pomorską, na ideę polskości tej ziemi, której strzeże cały naród przed najazdem. Słuchając przemówień i patrząc na przyrodę otaczającą nas, zdawałem sobie sprawę, że już nigdy imię Żeromskiego nie zniknie z polskiego wybrzeża, że nie wyplącze się z piękna, co otacza latarnię rozewską, z tych buków szumiących głosem dalekiego morza i głosem ziemi, z tych urwisk gasnących w zorzach wieczornych, zanurzanych w chmurach, co dnia powracających ku obozom. Rządzić tu będzie słowo, które stało się ciałem. Kwitnąć będzie wszędzie tam, gdzie dotrą dzieła Żeromskiego, ziemia ta w płomieniu słowa.

Później składano podpisy w pamiątkowej księdze, gdy pokój został już otwarty. Milczący ludzie wstępowali na górę po krętych schodkach wieżowych, milczący przesuwali się przez pokój. Sądzę, że nie wielu z nich zapomni o tych chwilach skupienia i głębi. O tych żółtych, żywą barwą płomieniejących kwiatach, o tych kwiatach liliowych. Nikły połysk szklanej płyty na stole, pod nią słowa, co tak często i pięknie zapadały w polską duszę i myśl. Człowieczeństwo Stefana Żeromskiego, strzęp człowieczeństwa, strzęp piękna, wydarty tu kiedyś z głębi jego istoty, powrócił do latarni rozewskiej, gdzie się począł.

Przed odjazdem poszedłem na brzeg morski. Wiatr wiał ponad urwiskami, błąkał się — duch wiecznie niespokojny wśród gałęzi drzew i krzewów, wśród krętych ścieżek zarosłych zielenią. W pustce nadmorskiej. Morze szło ku mnie falami porośniętymi białym mchem pian. Wielkie stalowo-szare wały toczyły się ku brzegowi, gdzieś tam zielonawy, szklawy kolor zamajaczył na nich przejrzystością nasłonecznionej tomi, gdzieś tam mignął srebrny połysk wykradający się z bruzd. Wieczna woda, rozlewiska szumiące. Głos ich uporczywy, jak wołanie spod świata, jakże czarować musiał Żeromskiego, że pisarz zapominał o wszystkim, prócz brzegów opustoszałych, prócz tych białych łach mialkiego piasku, na których fale rozlewały się pluszcząc, w srebrne płyty, w syczące płyty wodne.

JULIUSZ ZNANIECKI

MORZE.

*w twórczości
muzycznej*



Morze! „Cała część kuli ziemskiej pokryta wodą” — powiada słownik języka polskiego Olgebranda, wliczając między rozmaitymi powiedzeniami i takie: „kroplą wody chce morze powiększyć”. Tak, istotnie — cokolwiek byśmy napisali o tej twórczości muzycznej, do której natchnienia dostarczyło morze, w stosunku do bezmiaru tego żywiołu, będzie to zawsze tylko „kropla wody”.

Morze zajmuje w stosunku do powierzchni globu ziemskiego bez mała trzy czwarte całego jego obszaru. I dlatego już tutaj, na wstępie, należy postawić sobie pytanie, czym wytłumaczyć tę okoliczność, że ten najwspanialszy i najpotężniejszy z żywiołów dostarczył stosunkowo tak niewiele natchnienia twórcom muzycznym? Czyżby ich odstraszały jego wielkie głębie? Przecież równają się one najwyższym wzniesieniom ziemskim, a góry stanowiły od dawna ulubiony i popularny temat muzyczny. W dziesiątym roczniku „Wierchów” (rok 1932) w artykule p. t. „Góry w twórczości muzycznej”, wlicza Bronisław Romaniszyn bardzo dużą ilość utworów muzycznych u różnych narodów świata, do których inspiracji dostarczyły wypukłości globu ziemskiego z ich niesamowitymi urokami. Czyżby więc miała kompozytorów odstręczać ruchliwość i ustawiczny niepokój żywiołu morskigo? Chyba niemożliwe. Wszak istotą elementu muzycznego jest właśnie ruch, usta-

wiczna zmiana, z sekundy na sekundę, w jaskrawym przeciwstawieniu do malarstwa, utrwalającego raz na zawsze pewien moment, wybrany spośród ich tysięcy. A właśnie malarstwo tyle tematów czerpało i czerpie codziennie z uroków morza. Tymczasem nawet taki geniusz muzyczny, jak Chopin, mieszkając przez czas dłuższy na Majorce, nie pozostawił w swej twórczości żadnego hymnu, wyśpiewanego na cześć morza, jakkolwiek komponował na Majorce. A więc niejako pozostał głuchy na bezpośrednie zetknięcie się z morzem. Natomiast Schubert, który nigdy morza nie widział i prawie nie wystawiał nosa poza swój ukochany Wiedeń i jego urocze okolice, napisał cudowną pieśń, o szerokim oddechu oceanicznym „Na morzu”. Wspaniała utwór chóralny p. t.: „Cisza morską i szczęśliwa podróż”, skomponował Beethoven, splecając w ten sposób daninę morzu, którego tak samo, jak Schubert, nigdy nie oglądał, chyba oczyma duszy.

Są to wszystko niezbadane tajniki i zakamarki twórczości muzycznej. Ale wróćmy jeszcze na chwilę do przykładu z Chopinem, ze względu na bardzo typowy jego charakter. Otóż nie jest ta wspaniała przyroda na Majorce Chopinowi obojętna, skoro się nią tak bardzo zachwyca, pisząc do przyjaciela Fontany pod datą 14 listopada 1838 r.: „Niebo jak turkus, morze jak lazur, góry jak szmaragd, powietrze jak niebo. W dzień słońce, wszyscy letnio chodzą i gorąco; w nocy gitary i śpie-

wy po całych godzinach... Słowem, przecudne życie! Kochaj mnie". A w innym miejscu: „Mieszkańc będą zapewne w przedcudnym klasztorze, napiętniejszej pozycji na świecie: m o r z e, góry, palmy, cmentarz, kościół krzyżacki, ruiny moskietów, stare drzewa tysiącletnie oliwne"... A więc zachwyca się morzem i wspaniałą naturą, ale czy temu zachwytowi dał wyraz muzyczny? Tak, z tego zachwytu nad morzem urodził się... Mazurek E-moll. nazwany przez samego Chopina „Palmijskim". Tam wykończył i wyczelował Preludia, Balladę F-dur, dwa Polonezy A-dur i C-moll, Scherzo Cis-moll, pracował nad wielką Sonatą B-moll, nad Nokturnami G-moll i G-dur — „między skałami i morzem" — ale ponad wszelką wątpliwość skomponował tam tylko jednego rzewnego Mazurka. A dlaczego? Bo swój świat muzyczny nosił z sobą wszędzie i prawie żadnych podnieć z zewnątrz nie potrzebował. I tym się tłumaczy narodowy charakter jego muzyki, mimo przebywania przez całe życie, z wyjątkiem najwcześniejszej młodości, za granicą. Dwa miesiące najbliższego pożycia z morzem nie utrwaliły tego potężnego żywiołu w twórczości jednego z największych kompozytorów świata.

Przeciwnieństwem Chopina był Wagner, który bez podnieć zewnętrznych w ogóle tworzyć nie był w stanie, do czego się zresztą otwarcie przyznawał. Do jego utworów par excellence morskich zaliczyć należy „Holendra - tułacza". Istnieje pewna analogia między genezą tej opery (premiera odbyła się w Dreźnie w roku 1843 pod batutą Wagnera), a genezą „Farysa" Mickiewicza. W formie opowiedzianej Odyńcowi przez samego Mickiewicza, przedstawiała się ona następująco: Raz wyszedłszy z proszonego obiadu w Petersburgu, na którym wesoło się zabawił, spostrzegł, że nadchodzi burza. Dopadł więc dorożki i kazał pospieszać. „Izwozyczny" gnał co koń wyskoczy, a ten pęd, turkot, świst wiatru, huk grzmotu, chęć pośpiechu i obawa ulewy obudziły w poecie wrażenia, które w ciągu nieprzespanej nocy wyraził wierszem. Jakże świetnie ta mało znacząca dla innych okoliczność odbiła się w bogatej fantazji Mickiewicza. Tak powstał jeden z tych wierszy, „które nie poszczęólny naród, lecz całą ludzkość mają na względzie".

W podobnych warunkach rodzi się „Holender - tułacz" Wagnera. Tam pęd — tu b u r z a m o r s k a. Wprawdzie konstytucja psychiczna Wagnera była nieco odmienna, gdyż pierwsza inspiracja musiała u niego nastąpić na podłożu literackim, intelektualnym, jednak pogłębienie i utrwalenie tematu, ten proces twórczy w stadium końcowym, konkretnym, bardziej namacalnym i uchwytnym dla krytyki artystycznej, potrzebował bezpośredniego przeżycia, połączonego z pewnego rodzaju wstrząsem. Tak więc z podaniem o tułającym się po morzach Holendrze zetknął się Wagner już w Rydze w roku 1838 (dokładnie sto lat temu, bo nawet i w lecie), dzięki „Pamiętnikom pana von S." Henryka Heinego. Jednak trwała i konkretną formę zyskał ten temat dopiero dzięki osobistemu przeżyciu Wagnera. Była nim burza morską w czasie podróży z Mitawy do Londynu. Opowiadania marynarzy i walka żywiołów dędały mu fizjonomii i barwy.

Również Mendelssohnowi, przeżycia, związane z podróżą morską do Szkocji i Wysp Hebrydzkich, dostarczyły natchnienia do napisania szeregu utworów, jak uwertury: „Cisza morską i szczęśliwa droga", „Hebrydy lub Grota Fingala", „Bałka o pięknej Meluzynie" i Symfonia Szkocka. U Edwarda Griega z żywiołem morskim spotykamy się w muzyce do Ibsenowskiego „Peer Gynta", w uściepie p. t.: „Powrót Peer Gynta". Pewnych reminiscencyj wagnerowskich można się nie tylko do s ł u c h a ć, ale i dopatrzeć, gdyż okręt bohatera Ibsena również tonie, jak okręt Holendra.

W dwadzieścia lat po premierze „Holendra" sięgnął po temat morski inny kompozytor, tym razem Francuz, młody 25-letni Bizet, w swych „Poławiaczach pereł". Jeżeli chodzi o tytuł, „morskosc" tematu nie budzi żadnych wątpliwości, boć pereł poszukiwać można tylko na dnie morza. Jednak jakże niewiele tego morza w muzyce Bizeta, której z drugiej strony nie można odmówić pewnej egzotyki. Już w początkowej, krótkiej uwerturze słyszymy szmer morza, lecz ma ono raczej zapach subtelnej perfumy francuskiej — aniżeli grozę i potęgę straszliwego żywiołu. Mniej więcej w podobny sposób pluskają fale Nilu na początku 3-go aktu „Aidy" Verdiego, której premiera odbyła się w ósm lat (1871) po premierze „Poławiaczy" (1863).

Trwały pomnik morza zbudować m u s i a ł inny kompozytor francuski, Debussy w poemacie symfonicznym p. t.: „Morze". Dlaczego musiał? Gdyż był twórcą impresjonizmu muzycznego, a więc kierunku wywodzącego się w linii prostej od malarstwa — i to malarstwa egzotycznego. A czyż malarz egzotyczny jest w stanie wykreślić ze swego programu morze? Czyż istnieje element bardziej ruchliwy i dostarczający takiej gry światel? „La mer" Debussy'ego składa się z trzech usteępów symfonicznych. Oto tytuły poszczęólnych części tryptyku: 1. Od świtu do południa nad morzem. 2. Igraszka fal. 3. Rozmowa wiatru z morzem.

Honor narodu żeglarzy i wyspiarzy, Anglików uratował w muzyce Vaughan Williams (tak jak w literaturze morskiej adoptowany przez nich Polak — Conrad - Korzeniowski). Spośród jego trzech symfonij, środkowa nosi tytuł „Morze", dwie pozostałe „Londyn" i „Sielanka". W przeciwstawieniu do „London Symphony", pełnej hałaśliwego zgiełku olbrzymiego mrowiska ludzkiego, jest symfonia „Morze" głęboko narodowa, mimo przejściowej brutalności — majestatyczna, już to radosna — już to smutna, nawskroś angielska.

Imieniem muzyki polskiej, spłacił swą daninę morzu — Stanisław Moniuszko. Oczywiście w „Sonetach Krymskich", spośród których do muzyki wybitnie morskiej zaliczyć wypadnie cztery — a to: „Ciszę morską", „Żegluga", „Burzę morską" i „Ajudah". „Burzę" uważa prof. Jachimecki za najlepszy przykład realizmu muzycznego Moniuszki w rodzaju orkiestralno - wokalnym. „Najbardziej majestatyczne zjawisko przyrody — pisze — jakim jest widok rozdęanego morza oddał Moniuszko w granicach środków, jakie ogarniała jego technika muzyczna i poglądy na sztukę dźwięków, z wiel-

kim poczuciem plastyki i ruchu. Jest w muzyce tej siła — ale i pewien porządek eurytmiczny, jest jaskrawość barw instrumentalnych — ale i ład harmonii; nie zupełny chaos, nie klębenie się różnorodnych motywów, ale duch praw natury zdaje się tu mówić, że ta orgia rozszalałych żywiołów to ledwie chwila w wiecznym porządku rzeczy. Epilog „Ajudah“ o tekście wybitnie morskim: „Lubię poglądać wsparty na Judahu skale, jak spienione bałwany, to w czarne szeregi ścisnąwszy się buchają, to jak srebrne śniegi w milionowych tęczach kołują wspaniale. Trąca się o mieliznę, rozbijają na fale, jak wojsko wielorybów zalegają brzegi, zdobędą ład w triumfie, i napowrót zbiegi niecąc za sobą muszle, perły i korale“ — z powodu powierzenia go sopranom — zdaniem Opieńskiego — „razi wątlm z konieczności brzmieniem. Moniuszko chciał prawdopodobnie urozmaicić koloryt, i po długim solo tenorowym wprowadzić dla kontrastu głos żeński; ta koncepcja formalna w rezultacie nie była jednak szczęśliwa“.

Z kompozytorów polskich — prócz Moniuszki — nie wielu stanęło do walki z morzem. Dużo dobrej woli i odwagi wykazał w swych „Szkicach morskich“ Tadeusz Joteyko (po raz pierwszy wykonane w Filharmonii warszawskiej w roku 1924). Całość składa się z 4 części. Rozpoczynają „Mgły nocne i wschód słońca“ (część I). Piękną i barwną instrumentacją odznacza się część druga p. t.: „Mewy“. Do swego repertuaru kompozytorskiego zalicza morze także Stanisław Kazurro. Napisał „Hymn do morza“ na chór mieszany i oratorium p. t.: „Morze“. „Legenda Bałtyku“ Feliksa Nowowiejskiego, autora znanego „Śpiewnika Morskiego“, zdradza duże wyczucie ruchliwości żywiołu. Sporo pierwiastka wodnego mają „Goplana“ Żeleńskiego — i „Syrena“ Maliszewskiego.

Skorosmy wtracili termin „pierwiastek wod-

ny“ — to musimy stwierdzić lojalnie, że zakreśla on w twórczości muzycznej kręgi nieporównanie szersze, aniżeli pierwiastek czysto morski. W muzycznej literaturze niemieckiej istnieje nawet broszurka — nie pomnę już nazwiska jej autora — p. t. „Woda w muzyce“ (Das Wasser in der Musik). Otóż, autor tej broszurki usiłuje wyliczyć utwory muzyczne, opiewające wodę w różnych jej formach, a więc jezior, rzek, strumyków, źródeł itp.

Do tej kategorii utworów muzycznych należało by zaliczyć wszystkie barkarole, od których roi się w literaturze fortepianowej. A jakąż niezliczoną ilość rzek, i strumyków zawiera literatura pieśniarska. Jako przykład utworu symfonicznego w tej dziedzinie, starczy wymienić piękną „Weltawę“ Smetany i „Morskie Oko“ Noskowskiego. Wagner, najbardziej rewolucyjny spośród kompozytorów operowych, nie zawahał się przed zawieszeniem swoich „Cór Renu“ na drucianych linach, każąc im śpiewać w wyimaginowanej wodzie w pozycji pływającej. Wywołało to w ówczesnej krytyce muzycznej istną burzę protestów i kpín. Protesty i kpiny przeminęły i utonęły w morzu niepamięci ludzkiej — a w najlepszym razie spoczywają na półkach bibliotek muzycznych, przez nikogo nie niepokojone (przykładem dzieła znakomitego krytyka muzycznego Edwarda Hanslicka na półkach biblioteki Warszawskiego Towarzystwa Muzycznego) — a szerokie fale rzucającego urok na słuchaczy śpiewu Cór Renu, zachwycają nas wciąż jeszcze — bo daj dzięki pośrednictwu fal eteru... Przy odrobinie dobrej woli mogłyby popłynąć i ze sceny opery warszawskiej.

Mamy już dziś swoje morze — mamy niezliczoną ilość cudownych jezior. Dlaczegoż komponujemy wciąż jeszcze pieśni japońskie i poematy symfoniczne o nazwach cudzoziemskich, często trudnych nie tylko do wymówienia, ale nawet do zapamiętania?

WŁADYSŁAW FABRY



Scena z „Legendy Bałtyku“ wystawionej w Teatrze Wielkim w Warszawie

Na wodach Amazonki

Królowa rzek — Amazonka. Tysiąckilometrowe dopływy, po brzegach lasy niezbadane — kraina marzeń dziecięcych, gdy palcem na mapie się szukało przygód z różnych powieści i opisów podróżniczych. Ileż bałamutnych wiadomości człowiek się nachwytał, czytając fantastyczne opisy tych krain przez przygodnie zwiedzających te tereny, lub knoty nieudolnych tłumaczeń. Aczkolwiek i Polacy docierali dawniej do tych krain i wód olbrzymich — nie mieliśmy dobrych informacji. Kilkunastoletnich bowiem nieraz badań potrzeba, aby się zorientować w dżungli terminów i nazw, ponieważ każdy szczegół autochtoniczny inaczej nazywa te same rośliny, zwierzęta, ptaki, a nawet rzeki i miejscowości.

Moglibyśmy i nadal czytać rozmaite bajki i o terenach amazońskich tyle wiedzieć, co o legendarnej Atlantydzie, gdyby nie twarda nasza rzeczywistość gospodarcza i państwowa, zmuszająca do szukania dla swej ekspansji terenów w tym dalekim świecie.

Więc dziś jest inaczej. Po rozśpiewanych książkach Fiedlera, obok szeregu prac potraktowanych z zacięciem naukowym przez innych autorów, mamy ciekawą książkę Kazimierza Warchałowskiego p. t. „Na wodach Amazonki“*).

Książka Warchałowskiego — to wzorowy opis podróżniczy. Obok sumiennie skorygowanych danych geograficzno - gospodarczych, mamy ciekawe rozmowy z miejscowymi ludźmi, wrażenia i różne frapujące szczegóły, które książce nadają właściwy smak opisu podróżniczego. Dzisiaj czytelnik nie zadawała się tylko najpoetyczniejszym choćby przymiotnikiem lub najwymyślniejszym, ale nieokreślonym liczebniakiem. Więcej znaczy wiadomość, że np. szerokość południowego ujścia Amazonki wynosi 70 kilometrów, a razem z deltą, którą tworzy wyspa Marajó — 300 kilometrów, że powierzchnia stanu Amazonas wynosi około 1.825.000 kilometrów kwadr., czyli posiada powierzchnię równą obszarowi Polski, Niemiec, Francji i Hiszpanii razem.

Na tym terytorium, odpowiadającym wielkością połowie Europy, posiadającym bodaj najlepsze w świecie warunki dla rolnictwa, znajduje się tylko 400 tysięcy ludności. Toć Afryka w porównaniu ze stanem Amazonas jest krajem przeludnionym! Lasy amazońskie są pełne owoców najpyszniejszych, pełne najlepszych gatunków drzew na budowlę, budowę statków oraz wyrób mebli i innych rzeczy. Nad Amazonką odkryto dotychczas trzysta sześćdziesiąt gatunków drzew, a jeszcze nie zbadano ani tysięcznej części kraju. Wody Amazonki i jej dopływów roją się mnóstwem gatunków ryb. Wszystko to jeszcze nieomal w początkowym stadium badania. Niedostępność puszczy i wrogość dzikich tubylców utrudniały prace badawcze. A że nie ma tu złota, drogich kamieni, ani kości słoniowej — wysiłki badaczy nie przynosiły doraźnych korzy-

ści, co zniechęcało różnych awanturników. Kauczuk ongiś pociągał, gorączkowo się rzucono do eksploatacji tego płynnego złota. Lecz rozwinięcie się wschodnich plantacyj kauczuku przyniosło klęskę kauczukowi amazońskiemu.

Chociaż autor nie prowadzi czytelnika w głąb amazońskiej puszczy, pełnej niespodziewanego piękna i grozy, lecz tym niemniej z opisów wyziera kłębiąca się swą żywotnością tamtejsza flora oraz barwna i różnorodna fauna. Nie łatwo ten kraj uległ cywilizacji. Tubylcy co prawda nie posiadają jakiejś większej siły, aby się skutecznie przeciwstawić białym, jednak nie rzadko bronią się instynktownie bodaj, przed „cywilizacją“. Bardziej uparcie walczy sama przyroda. Przy budowie kolei Madeira — Mamoré, która miała na celu oninięcie katarakt na tym odcinku rzeki Madeira, napotkano na ogromne trudności, przede wszystkim straszna śmiertelność dziesiątkowała robotników, zwłaszcza w pierwszej fazie budowy, zanim wprowadzono przymusowe zabiegi profilaktyczne i odpowiednią walkę ze źródłami chorób. Obecnie, przy higienicznym trybie życia, miejscowe choroby, jak malaria, febra i inne nie są groźne dla przybyłych.

Indian - tubylców autor traktuje z pewną dozą wyrozumiałości, stara się usprawiedliwić ich okrucieństwo, nieufność, mściwość i inne cechy charakteru. Przy tym przelotnie zaznajamia z ich życiem, zwyczajami i organizacją szczepów. Częstoje nawet ich przysmakiem — massato i rozśmiesza przykładem indiańskiego savoir vivre'u.

Plastycznie jest przedstawiona cała galeria „ludzi rzeki“. Mamy tu i pracowitych, zaciętych pionierów, których autor darzy sympatią, i businessmanów, i urzędników, i tylu innych ludzi, których kraj amazoński po swojemu urobił. „Na wodach Amazonki“ — to niby klisze migawkowe z życia dorzecza amazońskiego, utrwalone w esencji szerego sentymentu.

Warchałowski twierdzi, że kraj ten stoi otworem dla dzielnych i pracowitych ludzi. „Nie ma tu bogactw w postaci złota i brylantów, ale jest ziemia bogata i wdzięczna, są niezmierzone lasy, zdolne dostarczyć materiału budowlanego dla miliona ludzi, wyżywić miliony nierogacizny i bydła; są rzeki rybne, będące najtańszym źródłem komunikacji. Jest wreszcie to słońce, które swymi życiodajnymi promieniami budzi niemal każdą roślinę do życia i tworzy ouden w rolnictwie“.

Książka Warchałowskiego, oprócz charakteru popularyzatorsko - naukowego (dane cyfrowe, nazwy łacińskie w przypisach flory i fauny), posiada duże walory literackie. Jędrny język, nieprzeciętna zdolność obrazowania, znakomite panowanie nad słowem w opisach, no i przede wszystkim zacięcie rasowego badacza - obserwatora — to czynniki, które potęgują wartość książki pod tzw. względem literackim. Lektura pożyteczna i przyjemna.

Zasługuje też na podkreślenie estetyczna szata zewnętrzna książki i świetnie wykonane ilustracje - fotografie.

F. ZAHORA

*) Kazimierz Warchałowski — Na wodach Amazonki — Warszawa 1938, wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej. Cena zł 4.50.

SPRAWY KOLONIALNE

Ogromne możliwości, jakie przedstawia Afryka, jako teren gospodarczej ekspansji Europy, przede wszystkim zaś jako chłonny rynek eksportu przemysłowego budzą w świecie coraz żywsze zainteresowanie.

Pismo „l'Economie Nationale” umieszcza na ten temat interesujący artykuł p. R. Antonetti, gubernatora generalnego Francuskiej Afryki Równikowej oraz p. Desouches, dyr. Sekcji Afrykańskiej przy Międzynarodowej Izbie Handlowej.

Autorzy na wstępie stwierdzają, że tak jak wiek XIX był stuleciem Ameryki, tak wiek XX będzie stuleciem Afryki, która może odegrać dla Europy podobną rolę, jak w swoim czasie Ameryka. Teren afrykański przedstawia najróżnorodniejsze możliwości dla Europy.

W wytwórczości rolnej tych dwóch części świata nie ma konkurencji, gdyż zbiory w Europie i w Afryce odbywają się w różnych sezonach. Możliwości produkcji rolnej i bogactwa kopalniane Afryki są duże. Afryka dostarcza obecnie 26 proc. światowej konsumpcji orzechów ziemnych, 55 proc. kakao i 95 proc. oleju palmowego, 10 proc. światowej produkcji miedzi, 50 proc. fosfatów, 55 proc. złota, 95 proc. diamentów. A przecież Afryka nie jest dotąd geologicznie dostatecznie zbadana i może kryć w sobie nieprzebrane bogactwa.

Jako rynek konsumpcyjny dla produkcji europejskiej Afryka przedstawia również duże możliwości. Afryka ma obecnie 150 milionów mieszkańców, jednak ludność ta żyjąc w lepszych warunkach, prędko dojdzie do liczby 300 milionów i będzie stanowił wówczas poważnego odbiorcę.

Szybki i harmonijny rozwój Afryki może nastąpić w interesie całej Europy tylko drogą planowej i uzgodnionej współpracy zainteresowanych państw europejskich. W tym celu konieczne jest uzgadnianie wielkich inwestycji dla uniknięcia konkurencji i niepotrzebnych nakładów; tworzenie wspólnych towarzystw koncesyjnych i eksploatacyjnych; współdziałanie na polu naukowym itp.

Trzy nowe manifestacje miały ostatnio miejsce w Niemczech znacząc dalsze etapy rozwijającej się systematycznie akcji pro-

pagandowo - kolonialnej Trzeciej Rzeszy.

Pierwszą z nich była uroczysta inauguracja Światowego Instytutu Ekonomicznego w Hamburgu, który ma być uzupełnieniem istniejącej już w tym mieście instytucji „Światowych Archiwów Ekonomicznych”. Zadaniem Instytutu jest praktyczne wykorzystanie informacji, dostarczanych przez „Archiwa”. Te ostatnie więc powołane są do przeprowadzania studiów i badań — Instytut zaś ma być organem akcji i walki.

Jednocześnie z inauguracją Instytutu w Hamburgu, w Bremie odbywał się walny zjazd Reichskolonialbundu, o którym donosiliśmy już w poprzednim numerze.

Jak donosi prasa francuska, na Zjeździe zwracał uwagę liczny udział żołnierzy dawnej niemieckiej armii kolonialnej, którzy przybyli w mundurach.

Program obrad Zjazdu świadczył, że Niemcy przygotowują w najmniejszych szczegółach powrót swego dawnego imperium kolonialnego. W ramach zjazdu odbył się cały szereg konferencji naukowych i politycznych, na których były dyskutowane wszelkie problemy organizacyjne i nawet tak specjalne, jak higiena tropikalna. Na podkreślenie również zasługuje udział kobiet w pracy kolonialnej Niemiec. W ramach Zjazdu odbyło się specjalne zebranie kobiet członkiń Reichskolonialbundu. Zebranie to, w którym

wzięło udział 600 kobiet dało, jak pisze „Berliner Börsen Zeitung”, „pocieszający obraz poważnego udziału członkiń Reichskolonialbundu w praktycznej działalności kolonialnej”.

Jak wynika ze sprawozdań, poważnym odcinkiem w pracy kolonialnej kobiet jest prowadzenie biura pośrednictwa pracy, które ułatwia niemieckim rodzinom zamieszkałym w Afryce wyszukanie i sprowadzenie z kraju odpowiednich kobiecych domowych sił pomocniczych, jako to gospodyń, nauczycielek, wychowawczyń itp. Działalność ta ma duże znaczenie dla polityki ludnościowej Niemiec w Afryce, gdyż większość spośród wyjeżdżających dziewcząt zakłada w Afryce ogniska domowe i staje się matkami nowych niemieckich generacji.

W tym samym czasie, kiedy odbywał się w Bremie Walny Zjazd Reichskolonialbundu, została tam otwarta wystawa pod hasłem: „Brema kluczem świata”.

Otwarcie tej wystawy nabrało specjalnego znaczenia, gdyż wziął w nim udział delegat Włoch gen. dyw. Melchiori. W przemówieniu, które gen. Melchiori wygłosił przy tej okazji, stwierdził on, że Włochy, biorąc udział w otwarciu wystawy w Bremie, chciały okazać narodowo - socjalistycznym Niemcom swoją solidarność w podjętej przez nich walce o odzyskanie ich dawnych kolonii.

Nawiązując do przygotowań,



Plantacje kuczuku na Malajach

które Niemcy obecnie przeprowadzają dla objęcia swoich dawnych kolonii, należy jeszcze tutaj wspomnieć o podjętym obecnie szkoleniu administracyjnych urzędników kolonialnych. Jak donosi „Voelkischer Beobachter“ z dnia 6 lipca b. r. w dniu 15 października b. r. rozpocznie się pierwszy kurs dla niemieckich urzędników szkolenia w administracji kolonialnej. Pismo powyższe podaje na ten temat szereg interesujących informacji. Inicjatywa zorganizowania kursu wyszła od Związku Urzędników Trzeciej Rzeszy, którzy rozumieją, że z tytułu swoich funkcji, będą powołani do spełnienia specjalnej misji z chwilą odzyskania przez Niemcy dawnych kolonii. Do misji tej chcą się należycie już teraz przygotować.

Te wszystkie przejawy niemieckiej aktywności kolonialnej są obszernie komentowane przez prasę zagraniczną, w której coraz częściej dają się słyszeć pewne akcenty zaniepokojenia. Że akcenty te nie są bezpodstawne, stwierdza chociażby ostatnie oświadczenie szefa niemieckiej propagandy kolonialnej, p. Wenig, który oświadczył: „Obecnie, kiedy Austria została włączona do wielkich Niemiec, 74 milionowy naród odczuwa konieczną potrzebę kolonii. Führer nasz rozgłosił już światu tę naszą potrzebę i głos jego zawiera coraz więcej groźby.

Niestety nasze dawne kolonie nie leżą u naszych granic, gdyż w tym wypadku europejscy mężowie stanu budząc się pewnego dnia, dowiedzieliby się z pism, żeśmy je już zajęli. Lecz świat

musi się dowiedzieć raz na zawsze, że cierpliwość Niemiec ma swoje granice. Żądamy zwrotu naszych dawnych kolonii, wszystkich naszych kolonii.“

Francuski minister kolonii Georges Mandel ustanowił ostatnio szereg stypendiów dla najlepszych uczniów, kończących szkoły, na pokrycie kosztów ich podróży i 3-miesięcznego pobytu w koloniach francuskich.

Zarządzenie to spotkało się z wielkim uznaniem wśród francuskich sfer kolonialnych.

Jak pisze „Le Midi Colonial“ z dnia 16 czerwca b. r. akcja oceniana jest nie tylko jako doskonała propaganda zagadnień kolonialnych, lecz również jako najlepszy sposób dla rozbudzenia w młodym pokoleniu prawdziwych „powołań kolonialnych“.

Szkoły dla tubylców w Zachodniej Afryce zaczynają zwracać coraz większą uwagę natto, ażeby swoim wychowankom dać nie tylko pewne ogólne wykształcenie, lecz przede wszystkim nauczyć ich, jak mają spędzać czas wolny od pracy.

Chodzi tu mianowicie o odciągnięcie młodych Afrykańczyków od zbytecznego rozpolitykowania, do którego na ogół są dość skłonni, ulegając przy tym często szkodliwym i niepożądanym wpływom. Te tendencje powodują niejednokrotnie poważniejsze kłopoty dla władz administracyjnych.

Ciekawe przemówienie na ten temat miał w radio dyrektor szkoły w Umuhai w Nigerii R. Fischer.

Podkreślił on mianowicie ko-

nieczność rozbudzenia w młodych Afrykańczykach pożytecznych zainteresowań, które pozwoliłyby im na zapelnienie ich wolnego czasu. Nauka spędzenia wolnego czasu — oto przedmiot, który winien być uwzględniony w jak najszerszym zakresie w programach szkolnych.

Pogląd ten, jak mówił dyr. R. Fischer, znalazł już praktyczne zastosowanie w niektórych szkołach zachodniej Afryki, w których coraz większy nacisk kładzie się na rozbudzenie w wychowankach specjalnych zamiowań i naukę takich przedmiotów, jak rolnictwo, budownictwo, sztuka zdobnicza itp.

„Times“ z dn. 21 czerwca b. r. podaje oświadczenie australijskiego ministra spraw wewnętrznych p. Mc Even, dotyczące nowych możliwości emigracyjnych do Australii.

Mianowicie przyznano ostatnio 86 bezpłatnych przejazdów dla brytyjskich majstrów i rzemieślników wykwalifikowanych w takich gałęziach produkcji, które do tej pory w Australii są mało znane.

Angielscy specjaliści mieliby pełnić w Australii rolę pewnego rodzaju instruktorów. Zapotrzebowanie obejmuje przede wszystkim specjalistów do fabryk papieru na Tasmanii, robotników do przemysłu tekstylnego wełnianego i bawełnianego w Melbourne, oraz specjalistów do robienia dywanów w Sydney.

Pod protektoratem rządu Konga Belgijskiego ma się odbyć na jesieni r. b. w Costermansville Pierwszy Afrykański Kongres Turystyczny zorganizowany staniem International Touring Alliance.

W Kongresie wezmą udział przedstawiciele rządów wszystkich krajów afrykańskich. Spodziewany jest również udział licznych delegatów zagranicznych, a mianowicie — z Belgii, Anglii, Francji, Włoch i Portugalii.

Kongres będzie obradował nad rozwojem turystyki w Afryce, nad wprowadzeniem w tym zakresie pewnych ułatwień i nawiązaniem ścisłej współpracy między zainteresowanymi organizacjami poszczególnych państw.

Costermansville, gdzie się ma Kongres odbywać, znajduje się we wschodnim Kongo na południowym krańcu jeziora Kiwu, które jest jednym z najpiękniejszych jezior afrykańskich.



Gwinea — prom na rzece

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Holandia. Lekki krążownik „Tromp“, rozpoczęty w styczniu 1936 i wodowany w maju 1937, rozpoczął kampanię czynną. Początkowo wyporność jego miała wynieść 3.450 ton, ale na skutek późniejszych zmian zwiększono ją prawie do 4.000. Maszyny o mocy 56.000 KM. zapewniają szybkość 33 w., rejon pływania na szybkości ekonomicznej wynosi 5.000 mil. Uzbrojenie składa się z 6 dział 150 mm, 4 działek dwulufowych przeciwlotniczych, 6 wyrzutni torpedowych i 1 wodnosamolotu. Podobno budowa drugiej jednostki tego typu ma być rozpoczęta w ciągu lata.

Krążownik „Java“ (6.700 ton; 32 węzły, 10 dział 150 mm i 2 samoloty), który po ukończeniu prób odbiorczych pozostawał na wodach holenderskich dla wyszkolenia załogi, odpłynął w maju na Daleki Wschód, gdzie będzie stale przebywał. Zaznaczyć trzeba, że prawie cała flota holenderska jest tam skoncentrowana; zadaniem jej jest obrona Indii Holenderskich, niezmiernie bogatych w złoża naftowe. Stan tej floty nie pozwala liczyć na wypełnienie tego postulat; jednakowoż w połączeniu z siłami morskimi innego mocarstwa, będzie ona w stanie wykonać bardzo poważne zadania.

Z. S. R. R. Wiadomości napływające o rozbudowie floty są nadal niejasne, skąpe i sprzeczne, a poza tym mocno przesadzone. Opierając się na wygłoszonych mowach, sprawozdaniach prasowych o ćwiczeniach, sprawozdaniach o ruchach portowych itp., można wnioskować, że ilość nowych okrętów, wykończonych i oddanych do służby jest znacznie mniejsza od cyfr podawanych w rocznikach morskich. Oczywiście stwierdzić trzeba, że na przykład w kategorii okrętów podwodnych uczyniono wiele i że pod tym względem marynarka sowiecka zajmuje jedno z przodujących miejsc na świecie, ale i tu również cyfry odbiegają prawdopodobnie znacznie od rzeczywistości. (Niemcy podają 72 okręty podwodne tylko na M. Bałtyckim)

Obecnie w budowie mają się znajdować 2 pancerniki po 35.000 ton z działami 406 mm, 3 krążowniki po 7.700 ton, 36 węzłów i 9 dział 152 mm. 2 lotniskowce po 12.000 ton, 12 dział 102 mm i 32 samoloty (z czego „Stalin“ wo-

dowany i „Woroszyłow“ jeszcze na staplu), 6 kontrtorpedowców po 2.900 ton, 42 węzły, 6 dział 130 mm i 9 wyrzutni torped, 19 okrętów podwodnych i bliżej nie określona ilość ścigaczy, traule-rów itp. Poza tym stocznie włoskie budują 2 lekkie krążowniki po 3.500 ton, ale sprawa ta jest zagmatwana na skutek nieterminowego wpłacania rat przez rząd sowiecki.

Wreszcie oddano do służby nowy dok pływający o nośności 6.000 t., przeznaczony dla Leningradu; drugi tegoż typu przeznaczony dla Murmańska, jest w budowie. Poza tym stocznia angielska ukończyła budowę doku o 2.500 ton dla Archangielska.

Niemcy. Krążowniki „Blücher“ i „Admiral Hipper“, rozpoczęte w 1935 r., kończą próby odbiorcze i w ciągu lata rozpoczną kampanię czynną. 10.000 ton, 33 węzły, 8 dział 203 mm i 12 dział 102 mm przeciwlotniczych, 12 wyrzutni torped, 2 samoloty, pancerz grubości do 100 mm.

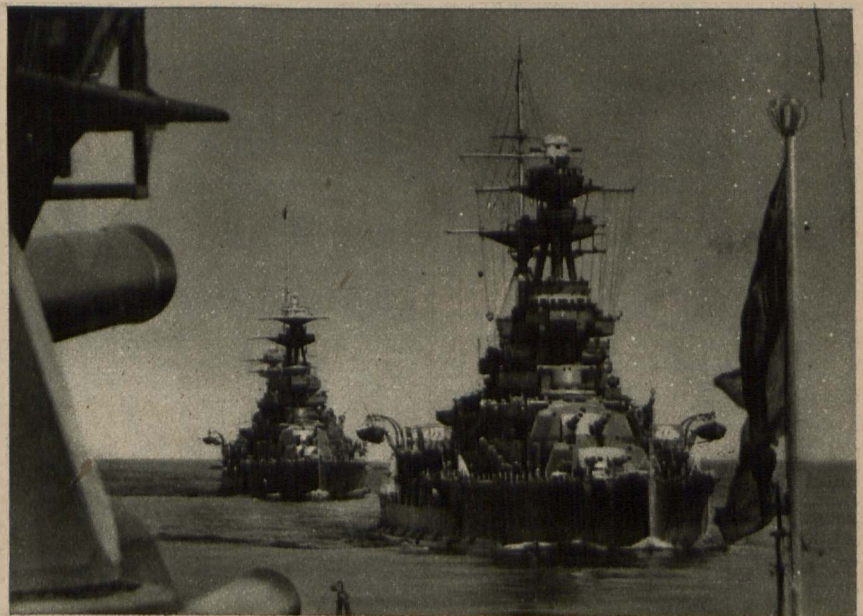
Rozpoczęły kampanię czynną pancernik „Scharnhorst“ (26.000 ton, 9 dział 280 mm i 12 dział 150 mm) oraz okręty podwodne „U 37“, „U 38“, „U 40“, „U 41“, „U 42“ (740/900 ton, 1 dział 102 mm i 6 wyrzutni torped).

Francja. Ukończona została w St. Nazaire budowa drugiego pancernika o 26.000 ton i 30 węzłach „Strasbourg“, który odpły-

nał do Brest, gdzie przeprowadzone zostaną próby odbiorcze. Maszyny, zasilane parą 6 kotłów wysokopiętnych, osiągają moc 125.000 KM., zapas ropy pozwala przebyć 7.000 mil. Uzbrojenie składa się z 8 dział 330 mm, rozmieszczonych w dwóch wieżach poczwórnych; są to małe fortece o średnicy 11 metrów i o pancerzu grubości 300 mm. Poza tym okręt posiada 16 dział po 130 mm, które mogą strzelać do celów powietrznych i 4 samoloty.

Poza tym przyjęto i wcielono w skład floty torpedowiec „Balis-te“ (610 ton, 35 węzłów, 2 działka i 4 wyrzutnie torped) oraz rozpoczęto budowę 4 małych kanonierek po 110 ton, przeznaczonych do walki z okrętami podwodnymi na wodach terytorialnych (6 jednostek tego typu jest w budowie), i okrętu podwodnego transzy 1937 „La Praya“ — 1605/2200 t.

Hiszpania. Rządowy okręt podwodny „C 2“, 840/1290 ton, 16⁹ węzłów, 1 działko i 6 wyrzutni torped, który od kilku miesięcy przebywał w stoczni St. Nazaire dla celów remontowych, odpłynął w połowie czerwca w nieznanym kierunku. W tymże dniu wszystkie okręty wojenne czerwonej floty opuściły niespodziewanie Kartagenę i skierowały się do Walencji, podobno celem poskromienia tam krwawych zamieszek.



Okręty floty brytyjskiej w czasie manewrów w kanale La Manche, w których wziął udział król Jerzy VI

Natomiast rząd powstańczy ukończył reperację krążownika „Navarra”, uszkodzonego poważnie na samym początku wojny domowej, przy czym skorzystano z tej sposobności, aby nieco zmodernizować tę jednostkę, zbudowaną w 1920 r.: część mechanizmów napędowych została wymieniona, tak że obecna szybkość ma wynieść około 28 w. zamiast 25 jak poprzednio. Uzbrojenie nie zostało wymienione: składa się ono z 9 dział 152 mm, 4 działek przeciwlotniczych i 4 wyrzutni torpedowych.

Anglia. W drugiej połowie czerwca król Jerzy dokonał przeglądu Home Fleet skoncentrowanej w zatoce Weymouth w liczbie 80 jednostek. Po zaokrętowaniu się na okręcie flagowym, pancerniku „Nelson”, wyprowadził on flotę do kanału La Manche, gdzie przeprowadzone zostały rozmaite ćwiczenia: ewolucje zespołów, katapultowanie samolotów, masowe ataki torpedowe kontrtorpedowców, strzelania grupowe pancerników i krążowników do dalekierowanego okrętu - celu, bombardowania powietrzne, strzelania do dalekierowanych samolotów (stracono 2 sztuki), itd. Następnie flota zakotwiczyła w Clyde dla zwiedzenia wystawy Imperium Brytyjskiego.

W czerwcu wodowano następujące okręty: okręt - podwodny „Thetis” 1095/1595 ton, 15/9 węzłów, 1 działko i 6 wyrzutni torped, okręty zagrodowe „Barfair” i „Barrier” po 700 ton, 12 węzłów, 1 działko, minowiec przybrzeżny „Redstart” o 500 tonach (przystosowany do stawiania sieci przeciwko okrętom podwodnym), oraz okręt eskortowy „Egret”, prototyp nowej serii, nieco większy od poprzednich, o następującej charakterystyce: 1.200 ton, 20 węzłów, 8 dział 102 mm przeciwlotniczych

Rozpoczęto budowę dwóch krążowników, zamówionych przez marynarkę australijską „Perth” i „Hobart”: 7.000 ton, 35 węzłów, 8 dział 152 mm i 8 wyrzutni torped; 2 eskorterów po 400 ton „Warrego” i „Parramatta” oraz pierwszych okrętów transzy 1938, to jest 2 okrętów podwodnych po 1.095 ton typu „Triton”.

Dania. Budżet marynarki na okres 1938-39 wynosi 40 milionów koron i pozwoli zrealizować uchwalony w zeszłym roku program morski, obejmujący 3 okręty podwodne po 330 ton, 3 torpe-

dowce po 350 ton, 1 stawiacz min 500 ton, 3 traulery, 3 ścigacze i kilka mniejszych jednostek pomocniczych. Według oświadczenia rządu duńskiego zadaniem floty w czasie wojny będzie zapewnienie neutralności w cieśninach łączących Bałtyk z M. Północnym. W bieżącym roku przewidziany jest następujący stan czynny floty: 8 torpedowców, 4 okręty podwodne, 1 minowiec, 3 traulery i 24 wodnosamoloty.

Okręt podwodny „Havmanden”, wodowany w czerwcu 1937 rozpoczął próby odbiorcze, „Havfruen” rozpocznie je w listopadzie, a „Havkaven” będzie wodowany pod koniec roku. Są to okręty po 330/450 ton, 15/8 węzłów, 2 działka 40 mm i 5 wyrzutni torped.

Rozpoczęta ma być wkrótce budowa okrętu szkolnego i artyleryjskiego, nie objętego w programie morskim, przy czym koszty budowy wyniosą 20 milionów zł. O ile by jednak zabrakło potrzebnych kredytów, wówczas przystąpiono do kapitalnego remontu starego pancernika obrony wybrzeża „Niels Juel”, -- 3.800 ton z 1918 roku.

Włochy. W maju odbyło się uroczyste rozpoczęcie budowy nowego pancernika o 35.000 t „Impero”. W rzeczywistości jednak już od szeregu tygodni 3.000 robotników było zatrudnionych przy tej nowej jednostce.

W ciągu czerwca wodowano następujące jednostki: kontrtorpedowiec „Corazziere” (1.600 ton, 40 węzłów, rejon pływania 5.000 mil, 5 dział 120 mm, 6 wyrzutni torped, miny), torpedowiec „Calipso” (680 ton, 34 węzły, 3 działa



Ćwiczenia przeciwlotnicze na brytyjskim krążowniku

100 mm i 4 wyrzutnie torped), oraz okręt podwodny „Barbarigo” (940/1300 ton, 17/9 węzłów, 2 działa 100 mm i 8 wyrzutni torped).

Ogłoszony urzędowo budżet marynarki na r. 1938/39 (od 1 lipca) wynosi 2.013 milionów lirów, to jest o 155 milionów więcej, aniżeli w poprzednim okresie. Przewiduje on 500 milionów na wydatki osobowe, 600 na budowę nowych okrętów, 120 na remonty, 125 na paliwo, 42 na wyposażenie portów i na umocnienia brzegowe. Przewidziane są stany osobowe w wysokości 67.000 ludzi.

Stany Zjednoczone. Krążownik „Brooklyn” ukończył próby odbiorcze i wcielony został w skład floty. Prasa szeroko omawia ten nowy typ okrętu, który poza czynnościami krążownika spełniać może również częściowo zadania awio-matki. Okręt posiada bowiem 4 duże samoloty, umieszczone nie na pokładzie, jak to ma zwykle miejsce, lecz w specjalnym hangarze wewnątrz kadłuba, na rufie, gdzie znajduje się dźwig, dwie katapulty i kran do podnoszenia samolotów. Przy tej czynności okręt holuje rodzaj tratwy, na którą kładą się samoloty, przy czym można to czynić przy względnie złej pogodzie. Charakterystyka tego okrętu jest następująca: 10.000 ton, ponad 33 węzły, 15 dział 152 mm i 8 dział 127 mm przeciwlotniczych. Koszty budowy i uzbrojenia wyniosły około 110 milionów zł, seria składa się z 7 jednostek.

W czerwcu nastąpił ostateczny odbiór lotniskowca „Enterprise” transzy 1934 r.: 19.900 ton, 34 węzły, 12 dział 127 mm, pojemność 60 samolotów różnego typu.

Japonia. W ciągu ostatnich tygodni flota wzięła poważny udział w działaniach wojennych. Mianowicie III-cia eskadra, składająca się z 60 okrętów przeważnie starego typu, udała się w górę rzeki Yang-Tse, celem wsparcia ogniem artyleryjskim natarcia na Hankou. Poza tym trwała nadal blokada wybrzeża, celem niedopuszczenia transportów sprzętu wojennego dla Chin, ale skuteczność tej czynności nie jest zbyt wielka, gdyż dostawy odbywają się przeważnie drogą lądową przez granicę sowiecką. Na skutek zupełnego opanowania Morza Żółtego, flota nie może odegrać poważnej roli.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

„Dni Morza“, w roku bieżącym wykazały olbrzymi zasięg działalności LMK i pozytywne ustosunkowanie się społeczeństwa do wytycznych jej działalności. Ogólnie można stwierdzić, że w roku bieżącym potrzeba było stosunkowo mniej wysiłku organizacyjnego, aby teren odpowiedział żywym i samoistnym ruchem w okresie „Dni Morza“.

Miara zainteresowania jest ilość około 5.000 lokalnych Komitetów „Dni Morza“, która została obliczona w przybliżeniu na podstawie zgłoszeń o materiały propagandowe.

Znamienny dla tegorocznych „Dni Morza“ jest powszechny udział ludności w uroczystościach bez względu na zabarwienie polityczne — a zwłaszcza masowy udział w obchodach w Gdyni i Warszawie.

Ogólne uznanie zyskał zainicjowany po raz pierwszy w rb. przez Główny Komitet udział delegacji Okręgów LMK w poszczególnych miejscowościach Pomorza. Serdeczne przyjęcia gości z oddalonych stron Polski przez ludność Pomorza, zetknięcie się po raz pierwszy społeczeństwa z Kresów Wschodnich z terenem, tętniącym życiem i rozmachem gospodarczym, jakim jest Gdynia i Pomorze, chęć nawiązania bezpośredniego kontaktu wszystkich dzielnic Polski z Pomorzem i ludnością kaszubską — te wszystkie fakty stwierdzają, że inicjatywa ta była istotnie szczęśliwa.

Celem uzupełnienia całości obrazu tegorocznych Dni Morza — należy podkreślić wyjątkowo liczne i samorzutne zgłoszenia poszczególnych gmin wiejskich i sfer robotniczych do udziału w uroczystościach.

W październiku roku bieżącego przypada 20-letnia rocznica założenia wielkiej już dziś organizacji Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Zarząd Główny przystąpił do opracowania programu uroczystości, które będą miały charakter święta organizacyjnego. Z okazji tych uroczystości program przewiduje zmianę bandery LMK, uroczyste poświęcenie sztandaru LMK, oraz międzynarodowy Zjazd do Gdyni przedstawicieli pokrew-

nych Lidze Morskiej i Kolonialnej organizacji państw obcych.

Został już ustalony termin uroczystego poświęcenia i otwarcia Domu Rybaka w Wielkiej Wsi, powstającego z inicjatywy Oddziału Stołecznego w Warszawie.

Role ośrodków polskiej kultury na wybrzeżu nie podlega żadnym zastrzeżeniom. Tworzenie ich jest koniecznością chwili i obowiązkiem społeczeństwa.

Otwarcie Domu Rybaka nastąpi 28 sierpnia z udziałem ludności rybackiej, społeczeństwa miejscowego i tych wszystkich, którzy w tym czasie będą jeszcze gościć na wybrzeżu polskim.

Dwumiesięczny pobyt dra Leona Michalskiego, jako delegata Zarządu Głównego LMK wśród członków polskiej Ligi Morskiej Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, tamtejsza Polonia oceniła niezwykle serdecznie i pochlebnie. W tych dniach dr L. Michalski otrzymał dyplom nadania dożywotniego tytułu Prezesa Honorowego Zarządów Okręgowych Ligi Morskiej w Ameryce na Stany Michigan i Ohio za wyjątkowo wybitną i pożyteczną działalność podczas wizyt, jakie składał w szeregu miejscowości Stanów Zjedn.

W okresie „Dni Morza“ sekcja motorowa Poczтового Przysposobienia Wojskowego zorganizowała raid motocyklowy do morza, który miał na celu propagandę spraw morskich.

Zawodnicy wyruszyli z Warszawy dn. 25 czerwca. Trasa prowadziła przez Łowicz—Bydgoszcz do Gdyni, gdzie zawodnicy wzięli udział w uroczystościach i w defiladzie.

Cały zespół w ilości 40 maszyn był udekorowany barwami LMK i hasłami FOM. Na samochodach wieszono bogaty materiał propagandowy, który bezpłatnie rozdawano na przestrzeni całej trasy.

Ze względu na duże znaczenie propagandowe, imprezy tego rodzaju powinny wejść w tradycję, aby społeczeństwo również drogą wysiłku sportowego mogło manifestować swój związek z morzem.

Inicjatywa Poczтового Przysposobienia Wojskowego odbiła się głośnym echem wśród licznych rzesz pocztowców i bratnich organizacji w kraju, świadcząc o obywatelskim stanowisku pocztowców, którzy swoją tężyzną fizyczną, nabytą w PPW oddają na rzecz propagandy FOM.

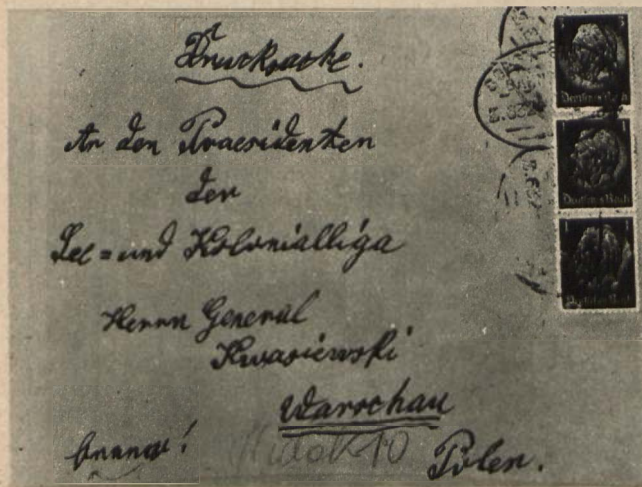
Dn. 19 czerwca br. w Chorzowie odbyło się poświęcenie sztandaru III Oddziału LMK Chorzów Stary, jednego z najstarszych Oddziałów LMK na Śląsku. W nabożeństwie z tej okazji oraz złożeniu wieńca pod pomnikiem poległych marynarzy wziął udział gen. Stanisław Kwaśniewski. Prezes Oddziału LMK Chorzów Stary, p. Teodor Stryczek wygłosił następujące przemówienie, które podajemy z pewnymi skrótami:

Panie Generale! Obywatele!

Jedenaście lat minęło dnia 14 czerwca tego roku, kiedy tu w Chorzowie w obok położonej gospodzie po raz pierwszy założono w Chorzowie Ligę Morską i Rzeczną, dzisiejszą Ligę Morską i Kolonialną... Śladami naszego Oddziału poszły i inne środowiska, środowiska w terenie, środowiska w Zakładach Przemysłowych tak, że obecnie Liga Morska i Kolonialna w Chorzowie

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

7.008.118.79



Po przemówieniu z okazji Święta Morza w Gdyni — Prezes Ligi Morskiej i Kolonialnej, general Kwasiński, otrzymał ten oto obrazek Matki Boskiej, bez listu, od nie wiadomego nadawcy z Rzeszy Niemieckiej. Na tej drodze pragnie general Kwasiński jak najserdeczniej podziękować — nieznanemu nadawcy tego listu.



składa się z 14 oddziałów o ogólnej liczbie 18.183 członków. Ta wysoka cyfra nie jest jeszcze ostatecznym zwycięstwem; zwiększa się ona z roku na rok o dalsze tysiące.

Główne szeregi LMK w Chorzowie stanowią nasi górnicy, hutnicy i robotnicy fabryczni jako ci, których miłość najprędzej prowadziła do Ojczyzny i którzy tu w Chorzowie z mieczem w ręku wyrąbawali niepodległość polską. Cóż więc się stało, że właśnie ten górnik i hutnik najliczniej garnie się do Ligi Morskiej i Kolonialnej?

Stało się to z tego powodu, że właśnie tego górnika i hutnika obok uczuć narodowych związało morze z codziennym kawałkiem chleba. Codziennie bowiem można, Panie Generale, zaobserwować odjazd kilku pociągów z dworców chorzowskich... do Gdyni. A idźmy dalej i przystańmy pod Huta „Piłsudski“ i zaobserwujmy żar palących się wysokich pieców i zapytajmy hutnika obsługującego piece, to otrzymamy odpowiedź: Dobrze nam jest, bo znowu przyszły wielkie zamówienia na szyny do dalekiej Brazylii, Argentyny i Kanady i czym prędzej musimy je odstawić do Gdyni... Codzienny kawałek chleba związał nas chorzowian z morzem polskim, bo tak długo wszyscy tu w Chorzowie czerpiemy dobrobyt, jak długo górnik rąbie węgiel w kopalni, a hutnik leje i kuje żelazo.

Kiedy już wspominałem o Gdyni, chciałem jej parę słów poświęcić. Gdynia, przepiękne, wielkie i najnowsze miasto z największym portem na Bałtyku, portem, który swymi urządzeniami technicznymi nie ustępuje wielkim portom świata. Ale w

Gdyni musimy zaobserwować jeden wielki brak. W czym objawia się ten brak? Oto w tym, że w Gdyni, czy na wybrzeżu polskim nie ma dotychczas stoczni polskiej. I pytamy, czy może brak nam inżyniera, czy konstruktora, czy ślusarza, czy tokarza, czy mechanika, czy materiału? W sąsiedztwie naszym, Panie Generale, jest „Huta Batory“, która za czasów cesarza Wilhelma wyrabiała płyty pancerne na budowę okrętów słynne nie tylko w Niemczech, ale na cały świat. I ten hutnik Huty Batory ma swoje dłonie nadal naostrzone na te płyty pancerne, ale nie może się jakoś doczekać chwili produkowania ich dla stoczni polskiej, dla polskich okrętów. A przecież, Panie Generale, nie jest obojętne dla Polski, czy okręty polskie zamawiamy u państw obcych i zatrudniamy tam ręce obce, czy też mamy je wyrabiać, w Polsce i zatrudniać ręce polskie. Nie będę, Panie Generale, tej bolesnej sprawy stoczni polskiej dalej rozdrabniał; sądzę jednak, że nas Pan dobrze zrozumiał i wracając do stolicy, już jutro porządnie zapuka Pan do drzwi Rządu Polskiego i nasze pragnienia przedstawi.“

Po przemówieniach odbyła się defilada, którą przyjął gen. Kwasiński, po czym nastąpiło uroczyste wbijanie gwoździ do drzewca sztandaru.

Wobec decyzji władz Ligi o zaprzestaniu dalszej eksploatacji s/c „Elemka“ szkuner ten został sprzedany do Nowego Jorku, zmieniając nazwę na „Andromeda“. Według informacji nabywcy kmdr. Riiss'a „Andromeda“ weźmie udział w projektowanej podróży naukowej na około świata pod egidą T-wa

„American Society for the Advancement of Scientific Explorations Inc“ w Nowym Jorku.

Prawdopodobnie do wyprawy tej dołączy się i paru Polaków, których Liga, zgodnie z umową, będzie miała prawo umieścić na statku, na koszt nabywcy. S/m „Andromeda“ po ukończeniu wstępnego remontu w Gdyni wyruszy w końcu bieżącego miesiąca do Nowego Jorku, gdzie zostanie przygotowana do projektowanej podróży.

Po czteroletniej przerwie Zarząd Okręgu Wołyńskiego LMK zorganizował wycieczkę Wołyńniaków do Gdyni i Warszawy dnia 15 czerwca b. r. W wycieczce wzięło udział 554 uczestników, wśród których większość stanowiła ludność wiejska i młodzież szkolna. Wycieczka zwiedziła szczegółowo miasto Gdynię, port i jego urządzenia, okręty wojenne i Jastarnię. Na ludności wiejskiej specjalne wrażenie wywarły: chłodnia, łuszczarnia ryżu i praca dźwigów, młodzież zaś entuzjasmowała się okrętami wojennymi. W drodze powrotnej wycieczka zatrzymała się na 1 dzień w Warszawie.

W numerze 6 „Morza“ 1934 r. podaliśmy do wiadomości publicznej, że 18 artystów wymienionych z nazwiska ofiarowało swoje prace na rzecz Funduszu Obrony Morskiej. Ponieważ wzmianka powyższa mogłaby być poczytywana za publiczne pokwitowanie odbioru, przeto niniejszym wyjaśniamy, że z podanych ówczesnie 18 prac wpłynęło tylko 15.

Obrazy s. p. Al. Borowskiego i Al. Sarnowicza nie wpłynęły z powodu śmierci deklarantów, nie wpłynął również obraz R. Kaweckiego, który w owym czasie ciężko chorował.

KRONIKA GOSPODARCZA

Obroty towarowe portu Gdyni w miesiącu czerwcu r. b. wyniosły ogółem 710.911 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 699.619 ton. Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 119.789 ton, a na wywóz — 579.830 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem wyniosły 1.612 ton, obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 9.680 ton.

W porównaniu do miesiąca maja r. b. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu sprawozdawczym wykazały nieznaczną niżkę — o 19 i pół tysiąca ton, przy czym spadek wykazał zarówno wywóz zamorski — o blisko 27 tys. ton, jak i obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem — o przeszło 2 tys. ton oraz z wnętrzem kraju — o 2 i pół tys. ton; natomiast przywóz zamorski poważnie wzrósł, bo o blisko 12 tys. ton.

Obroty towarowe portu gdańskiego za miesiąc sprawozdawczy wyniosły według statystyki kolejowej 596.196 ton, z czego na wywóz przypada 456.690 ton, a na przywóz 139.479 ton.

W przeciągu miesiąca czerwca r. b. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 142.510 kg ryb o wartości 64.050 złotych, z czego na połowy dalsze przypada 47.180 kg wartości 10.139 złotych. W połowach przybrzeżnych pierwsze miejsce zajęła Gdynia — 44.240 kg wartości 19.376 złotych, dalej szedł Puck i wioski zatoki — 27.530 kg wartości 22.920 złotych, miejscowości półwyspu helskiego od Jastarni do Wielkiej Wsi — 9.450 kg wartości 6.909 złotych, Hel — 7.170 kg wartości 2.321 złotych i wreszcie miejscowości nad pełnym morzem od Chłapowa do Karwi dały 6.940 kg ryb wartości 2.385 złotych.

Razem w ciągu pierwszego półrocza r. b. złowiono 1.476.420 kg ryb, z czego na połowy dalsze przypada 594.010 kg, a na połowy dalekomorskie — 379.090 kg.

Według ogłoszonych ostatnio danych, port gdyński, którego ogólna powierzchnia wynosi 797 ha, głębokość 12 m, długość nabrzeży — 12,5 km, i powierzchnia placów składowych 35.000 mtr. sześć., posiada obecnie 184 km torów kolejowych, 51 magazynów portowych, 1 elewator zbożowy i 76 dźwigów. W sto-

sunku do roku ubiegłego przybyło zatem portowi gdyńskiemu 12 km torów kolejowych, 3 magazyny portowe, elewator zbożowy o pojemności 10 tys. ton oraz 5 dźwigów.

Na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych w wolnej strefie ustawione zostało 2 nowe dźwigi półportowe o nośności 3 ton, wykonane przez Zakłady Ostrowieckie. W ten sposób nabrzeże Stanów Zjednoczonych posiada obecnie już 17 dźwigów.

W Gdyni powstało ostatnio przedsiębiorstwo, które stworzyło nową gałąź przemysłu przetwórczego — w Chłodni portowej powstała mianowicie zamrażalnia jaj, która ma produkować jaja mrożone, przeznaczone przede wszystkim na eksport do Anglii, gdzie obok jaj świeżych jest również duże zapotrzebowanie na jaja mrożone, nabywane zwłaszcza chętnie przez przemysł cukierniczy i piekarski. Zamrażalnia wysłała już kilka partii jaj mrożonych, rozszerzając stale swoją produkcję, która wrośnie w najbliższym czasie do 10 ton jaj dziennie. Zamrażalnia zatrudnia już obecnie ponad 150 robotnic, a poza tym dzięki uruchomieniu nowej gałęzi przemysłu znalazło pracę ponad 350 osób, gdyż fabryka zużywa do swej produkcji znaczną ilość puszek blaszanych, skrzynek tekturowych i drewnianych i t. p.

W dniu 3 lipca r. b. odbyło się w porcie gdyńskim uroczyste poświęcenie nowego statku „Robur VIII”. Jest to największy statek węglowy polskiej marynarki handlowej. Ma on 104,6 m długości, 15 m szerokości, 2.864 t. r. b. i 1.611 t. r. n. Pojemność ładowni wynosi 5.971 m³. Do napędu służy 3-cylindrowa sprężona maszyna na parę przegrzaną, która może rozwinać siłę do 1.300 HP. „Robur VIII”, stanowiący własność firmy „Polskarob”, został wykonany przez jedną ze stoczní angielskich i jest wyposażony w najnowocześniejsze urządzenia, jakie zna obecna technika okrętowa. Ma on urządzenia do szybkiego zamykania i otwierania luków, najbardziej nowoczesne instrumenty nawigacyjne wraz z elektryczną sondą głębinową i radlopelengatorem. Konstrukcja

statku jest przystosowana ponadto do żeglugi wśród lodów.

Do Urzędu Morskiego zgłoszona została nowa linia okrętowa, utrzymująca regularną komunikację między portami Gdynia — Gdańsk — Ryga — Libawa wzgl. Ventspils. Na linii tej, począwszy od 1 czerwca r. b. kursuje w odstępach 14-dniowych statek „Arethusa”.

Spowodowane przez przyłączenie Austrii do Niemiec przesunięcia w dziedzinie gospodarki środkowo-europejskiej skłaniają czechosłowackie sfery gospodarcze do szukania nowych dróg dla eksportu Czechosłowacji. Coraz częściej odzywają się głosy, wykazujące, że Czechosłowacja nie jest bynajmniej skazana na wyłączną obsługę portów niemieckich, że powinna korzystać w jak najszerzej mierze z portów polskich: Gdyni i Gdańska. W jednym z tygodników praskich ogłoszony został artykuł, którego autor na podstawie specjalnej tabeli wykazuje, że wywóz wielu wyrobów czechosłowackich kalkuluje się znacznie taniej przez Gdynię niż przez Hamburg. Tak naprz.: przewóz 10 ton wełny owczej z Brna do Gdyni kosztuje 29.60 koron czeskich, natomiast do Hamburga — 40.70 k. cz., 10 ton papieru z Jindrichowa (na Morawach) do Gdyni 18.70 k. cz., do Hamburga — 25.80 k. cz., 10 ton szkła dętego z Vsetina do Gdyni 25.68 k. cz., do Hamburga — 88.80 k. cz. Ponadto autor podkreśla, że doskonałe urządzenia techniczne portu gdyńskiego w połączeniu z polską marynarką handlową, coraz bardziej liczną i sprawną, przy odpowiedniej polityce taryfowej P. K. P. są bardzo ważnymi czynnikami dla eksportu Czechosłowacji. Mapa połączeń kolejowych Gdyni z Czechosłowacją przez Bogumin — Katowice, Koszyce — Muszynę i Użhorod — Łupków uwydatnia korzystne położenie naszego portu zwłaszcza w stosunku do wschodniej części Czechosłowacji.

Sprawność floty handlowej zależy w dużej mierze od wieku statków, z jakich się składa. Tymczasem panujący od czasu wojny światowej kryzys w żegludze, a zwłaszcza ostatni okres najcięższego kryzysu od r. 1929 przyczynił się w znacznym stop-

niu do osłabienia tempa wymiany statków starych na nowe. Obecnie też $\frac{1}{3}$ floty światowej liczy 20 — 25 lat, $\frac{1}{5}$ — nawet ponad 25 lat, a zaledwie 10% tonażu liczy mniej niż 5 lat. Dzisiaj też wobec poprawy koniunktury większość państw dąży do odmłodzenia tonażu. Zwłaszcza Niemcy, gdzie tonaż jest znacznie starszy, niż gdzieindziej, usiłują poprawić ten stan rzeczy przez znaczne subwencje dla rozbudowy floty handlowej. Podobnie i we Włoszech ustalony został ostatnio 8-letni plan odmłodzenia i modernizacji floty handlowej. W tym czasie Włochy zamierzają zbudować 65 nowych statków o łącznej pojemności około 423 tys. t. r. b. kosztem 45 milionów lirów. Rząd włoski celem poparcia rozwoju floty handlowej wydał specjalny dekret, przewidujący znaczne udogodnienia i poważną pomoc finansową dla budownictwa okrętowego i armatorów.

Polska flota handlowa pod względem wieku okrętów stoi stosunkowo dobrze. Z 97 statków, jakie wchodzi w jej skład, 13 ma poniżej 5 lat wieku, 18 statków 5 — 10 lat, 26 statków — 10—20 lat.

Wcześniej rozpoczął się tegoroczny sezon w Juracie. Wcześniejsze wprowadzenie letniego rozkładu pociągów i różnorodne

udogodnienia komunikacyjne, m. in. stała komunikacja autobusowa na trasie Jurata — Jastarnia, przyczyniły się do liczego czerwcowego zjazdu do Juraty.

Wielki sezon rozpoczyna się tutaj w lipcu. Na przyjęcie gości wykończono piękny basen pływacki na zatoce i nowe korty tenisowe oraz założono dużo nowych trawników i kwietników. Przybysze znajdą tu nie tylko piękną przyrodę, lecz komfort i rozrywki. Sportsmenów ucieszy

wiadomość o przewidywanych wyścigach motorówek, akwaplanów, nart wodnych i konkursach pływackich, amatorów tańca pociągna bale i atrakcje w hotelu „Lido” i „Café Casino”, wszystkich zaś — wyjątkowy urok i piękno położenia Juraty.

Pożyteczną innowacją jest wprowadzenie w tym roku na plaży, na molo i w hotelu instalacji radiowej dla nadawania koncertów rozrywkowych oraz komunikatów meteorologicznych i sportowych.

WYSZEDŁ Z DRUKU

NAKŁADEM LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ ROCZNIK MORSKI I KOLONIALNY

Rocznik zawiera szereg działów, omawiających najważniejsze zagadnienia morskie, surowcowo-kolonialne i emigracyjne.

Rocznik ten o objętości około 400 stron druku będzie źródłem szczegółowych informacji, przynosząc szereg danych cyfrowych dotyczących tych problemów.

Rocznik jest do nabycia w cenie 1 zł za egz. w biurze Zarządu Głównego LMK, Warszawa, Wiodok 10. Konto w P.K.O. Nr 367; lub w Instytucie Wydawniczym „Biblioteka Polska”, Warszawa, ul. Świętojańska 4. Koszty przesyłki ponosi nabywca.

MODRZEJÓW-HANTKE

ZJEDNOCZONE ZAKŁADY GÓRNICZO-HUTNICZE
Spółka akcyjna

ZARZĄD: Warszawa ul. Srebrna 9 — DYREKCJA: Sosnowiec Huta Miłowice

Huty: Miłowice, Katarzyna, Staszic, Częstochowa, Blachownia Fabryki: Warszawska, Światłowit st. Myszków, Kopalnie rudy.

Zarząd Przemysłowy

DYREKCJA KOPALNĀ KSIĘCIA VON PLESS

Katowice, ul. Powstańców Nr 46.

dostarcza wyborowy węgiel kamienny do celów opałowych i przemysłowych z własnych kopalń górnośląskich:

Kopalnia Książę Maria, stacja kolejowa Murcki, Kopalnia Boże Dary, stacja kolej. Kostuchna. Kopalnia Aleksander (Książętko - Bolesław Śmiały), stacja kolejowa Łazisko. Kopalnia Plast, stacja kolejowa Kosztowy.

Adres telegraficzny: Plesskopalnie, Katowice tel. 329-71.

RYBNICKIE GWARECTWO WĘGLOWE

Katowice, ul. Powstańców 49 — tel. 319-71

Kopalnie Węgla: Anna w Pszowie, Ema w Radlinie, Rymer w Niedobczycach, Charlotte w Rydułtowach.

Brykietownie: Kopalnia Ema i Kopalnia Rymer

Koksownia: Kopalnia Ema

LIGNOZA Spółka Akcyjna

Generalna Dyrekcja: Katowice, Dworcowa 13, tel. 339-81.

Wytwórnice: Krywałd, Powiat Rybnicki; Bieruń Stary, Powiat Pszczyński; Pniowiec, Powiat Tarnogórski.

Materiały wybuchowe, środki zapalcze, artykuły pirotechniczne. Materiały plastyczne sztuczne na podstawie fenoli i formaliny, oraz formy stalowe do prasowania tych materiałów. Siarczan miedzi, chlorek miedziawy. Paplery bezdrzewne i drzewne różnych gatunków.

GODULA Sp. Akc. w CHEBZIU. Zarząd: Katowice, Powstańców 5.

Węgiel gazowy i płomienny z kopalń Paweł, Karol i Wanda-Lech. Koks, siarczan amonu, smola, benzol z koksowni Orzegów. Drewno miękkie i twarde z własnych lasów karpaccich.

Sprzedaż węgla i koksu: „Robur”, Katowice, ul. Powstańców 19.

Sprzedaż produktów ubocznych: Związek Koksowni Sp. z o. o., Katowice, ul. Powstańców 50.

Sprzedaż drewna: Katowice, ul. Powstańców 5.

Dla zachowania rozkwitającej urody
PIĘCIORACZKI KANADYJSKIE
 używają wyłącznie Palmolive,
 mydła na łagodnym olejku oliwkowym

JAKIE śliczne i ich wielkie czarne oczy, główki w lokach, długie rzęsy, usteczko jak płatki róży!.. Żadno fotografka nie może oddać prawdziwego piękna Pięcioraczek kanadyjskich. Czar swój zawdzięczają one zwłaszcza prześlicznej, dziewczęcej cerze... delikatnej i czystej zimą i latem, dzięki zapobiegawczemu działaniu mydła Palmolive.



Po przyjeździe na świat i przez pewien czas potem, Pięcioraczki kanadyjskie kąpane były w olejku oliwkowym...

Z chwilą, gdy można je było kąpać w wodzie z mydłem, wybrałyśmy wyłącznie mydło Palmolive do codziennej kąpieli tych sławnych w całym świecie dzieci.

Allen Roy Dapfr



WONKA
 Reprodukcja wzbioniona. Wszelkie
 prawa za wszystkie kroje zastrzeżone

EMILKA

Gdy Pięcioraczki kanadyjskie przyszły na świat, lekarze-specjaliści nie chcieli narażać ich delikatnych ciałek i myli te słynne w całym świecie dzieci, dla których nic nie jest za drogie, w czystym olejku oliwkowym. Dzięki tym zabiegom i późniejszemu codziennemu używaniu mydła Palmolive, wyrabianego na olejku oliwkowym - Pięcioraczki mają piękną cerę, przedmiot zazdrości kobiet całego świata!

To samo łagodne mydło zapewni również i Pani piękną cerę. Dlaczego nie zacząć używać mydła Palmolive od dzisiaj?

Dla utrzymania pięknej cery używajcie tego idealnego mydła wybranego dla Pięcioraczek.

WARSZAWSKA FABRYKA
 WYROBÓW OLOWIANYCH I CYNKOWYCH
W. KEMNITZ

DAŻENIA I HASŁA LMK I POM
 POPIERAJĄ PINANSOWO
 POLSKIE KOPALNIE SKARBOWE
 NA GÓRNYM ŚLASKU
 W CHORZOWIE

ŚLĄSKIE KOPALNIE I
 CYNKOWNIE S. A.
 Katowice, M. Piłsudskiego 31

Następujące Firmy poparły LMK
 DOM HANDLOWY I. CWEJKO SP. AKC.
 CUKROWNIA MAŁA WIEŚ SP. AKC.
 CUKROWNIA CHELMICA SP. AKC.

P O L I S A

POWSZECHNEGO ZAKŁADU
 UBEZPIECZEŃ WZAJEMNYCH
 GWARANTUJE SPOKOJNĄ EGZYSTENCJĘ

Ogień - grad - kradzież
 odpowiedzialność
 cywilna-nieszczęśliwe
 wypadki - autocasco

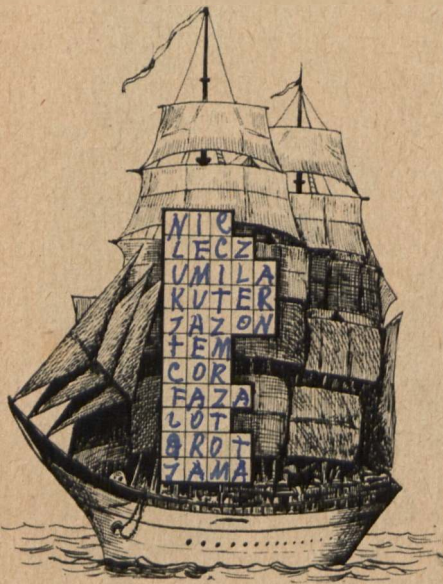
Zgłoszenia przyjmują Oddziały
 we wszystkich miastach

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

22. ELIMINATKA

(Zad. konk. 4)



Do podanej figury należy wpisać pozłomo 11 wyrazów według znaczeń z poniższego wiersza i następnie skreślić z nich litery, wchodzące w skład „klucza”, którym jest 10-literowy wyraz, oznaczający faliowanie. Pozostałe litery, czytane pozłomo jednym ciągiem, dadzą właściwe rozwiązanie.

U ludzi każda życia ósma
na inne przyjemności gust ma.
Kogo — czy to jest pan czy pani —
kupińdnowy już nie rani
dziesiąty — ten pasjanse kładzie,
dłubie w krzyżowce lub szaradzie.
Lecz podróż, ruch i zmiana nijsca
rzecz to jest z wszech najprzyjemniejsza
dla mężczyzn i dla siłomych Ewy —
tak jasnyc jak i czarnobrewyc,
dla młodych, starszych, dla żonaty,
wojnyc, ubogich i bogatyc...
Mily dziesiąty jest w przestworzu,
lubo tam „korkociąg” groża.
Nęci też autem raid po kraju,
gdy jedenaste nie czyhaja
po drogach — ni to doly wilcze...
(O naszym autostradach... zmlicze).
Lecz raz tak życia nie upiększa
ni trzy, jak morska podróż większa
dla przyjemności lub badani...
(Nie jak ów Piąty, co w świat ganiał
dla zysku — dla złotego runał)
Gdy rozstrój masz w nerwowych strunach,
to dwa je rychło — tylko morzem!
(Im później — sześć ci będzie gorzej!)
Wyjędź na całe Tam to zdrowo!
A gdy na podróż luksusowa
brak ci — boż z foraj jest odarty,
to na rybacki śladaj czwartyl
Słone powietrze co dzień tykaj
po parę godzin — a w młodzika

odrodzisz się z starego przyka.
Lub jeśllé zdrów jest — jeśllé młody,
Feb pozazdrości ci urody...

„Thalatta”

23. SZARADA

(Zad. konk. 5)

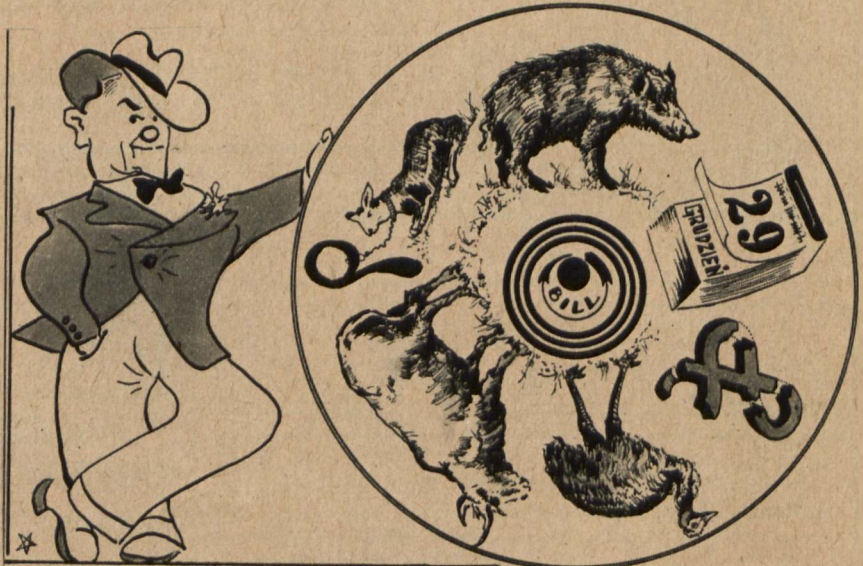
Znowu modna jest cała
W niej dwa-czwartej idoi twarzy!
Włec się nieco „rozdziela”
I na słońcu się smaży.
Na dwa wapak — trzy wapak mody
każda z dam staje w szyku!
Można wszak dla urody
znieść niewygód bez liku!
Lubią to pierwsi-czwarcel
gdy jest taka brązowa!
Włec choć ten i ów karcel
ona znieść to gotowa.
Pięc sposoby rozlicznych,
by rywalki zasmucić
I mieć ciało prześliczne
jak brązowy półbucki!
Raz to kłoczycy się wlede
raz to dba w każdej porze —
by nie było w jej ciełe
skrawka w innym kolorze!
Choć do innych się zajęc
hardzo często trzy-cztery,
tu — wysilać się zdaje
cały zapas sił szczerych!
A gdy skórka już gładka
zbrązowieje na orzech —
każdy powie: „...muletka”!
I... zakocha się może!

„Muletka”

24. REBUS WIROWY

(Zad. konk. 5)

Z podanego poniżej rebusu wirowego należy odczytać wspaniały temat przysłowio-wo-konkursowy, potraktowany nader „szczę-



śliwie”, odważnie i humorystycznie przez Autora, a odmalowany przez „Wirenela”, „Bill”

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza” przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania — zgodnie z warunkami Konkursu Autorskiego (vide Nr 6 i 7 „Morza”) — należy nadsyłać do Redakcji „Morza” w terminie do dnia 1-go września 1938 r. z dopiskiem: „Rozrywki Umysłowe”.

ROZWIĄZANIA

„Morze” Nr 6 — Czerwiec 1938.

16. ELIMINATKA

Wyrazy eliminatki: Pozy, wir, bacik, bajka, ea, ciska, lka, lasy. Klucz: „szybki”.

Rozwiązanie zasadnicze brzmi: — „Porwacająca fala”.

17. SZARADA

„MORZE — TO BRAMA DO KOLONII”

18. REBUS

— TROP (wsp.) na „S” — „Z” na Bałtyku — TOPOLA — „K” (ton.) DUMA — co na „czysto daje: „Port nasz na Bałtyku, to Polaka dumą”.

Wszystkie zadania z nr 6 „Morza” (na ogólną ilość 88 nadesłanych) rozwiązało 60 osób; po 2 — 28 osób.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp:

1. STRUBEL MARIA — W-wa, Al. 3 Maja 16—26.
2. Inż. ANDRZEJEWSKI Z. — Gdynia, ul. Morska 8a.
3. Kpt. BOZOWSKI JAN — Rembertów, ul. Ka. Skorupki 15.
4. Wachm. BEŚKA STANISŁAW — Druśkienki, ul. 11 Listopada 20. Post. Zand. K.O.P.
5. Inż. KOZŁOWSKI KAZIMIERZ — W-wa, ul. Koszykowa 11.
6. BŁAŻEJEWSKI CZESŁAW — Żabki k/Warszawy.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

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. 367
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

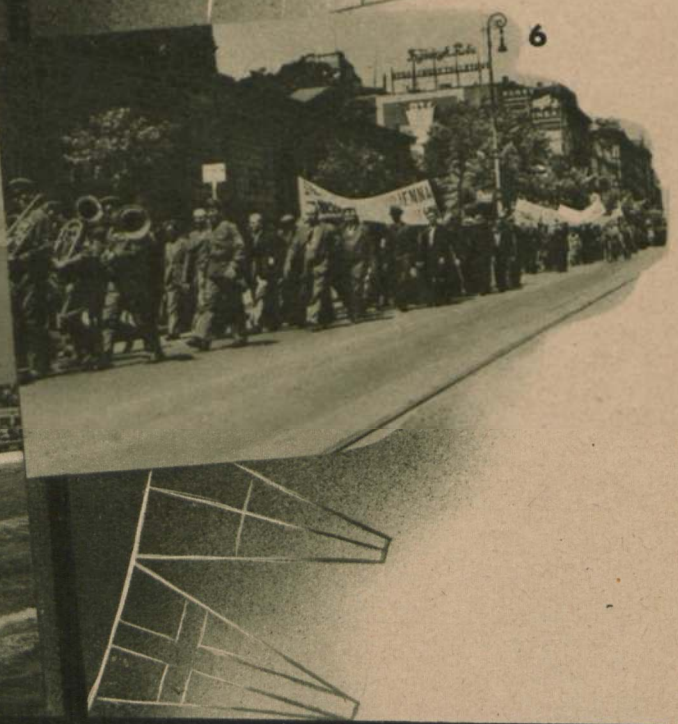
Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uliszczono ryczałtem

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

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN



„Dni Morza” w Warszawie: 1. Minister Przemysłu i Handlu Antoni Roman przyjmuje defiladę taboru wioślanego. 2, 3. Przed statkiem „Kościuszko”, na którego pokładzie znajduje się p. min. A. Roman ze świtą — defilują: statki, berlinki, flotylla żaglówek, łodzie wiosłowych i kajaków. 4. Zmiana warty przed Grobem Nieznanego Żołnierza. 5. Nabożeństwo na Wybrzeżu Kościuszkowskim. 6. Manifestacyjny pochód na ulicach stolicy.

Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

ew 2595 1938/8

CZASOPISMA

