

# MORZE



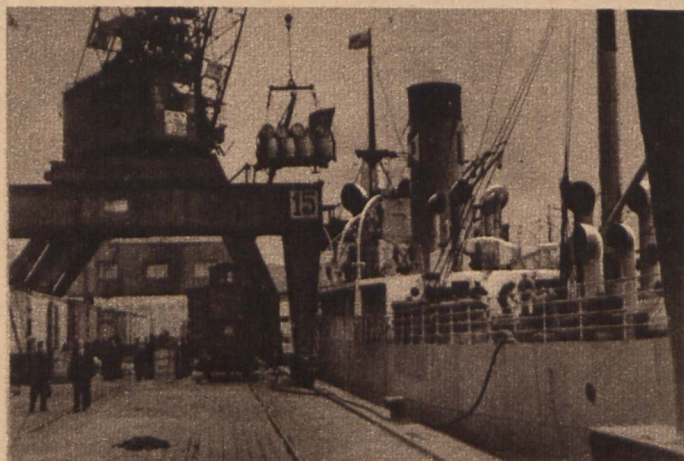
ZESZYT 10

PAŹDZIERNIK 1937 r.

Obroty handlowe młodego portu gdyńskiego wzrastają coraz bardziej z każdym miesiącem. Zdolność jednak przeładunkowa portu gdyńskiego staje się nie wystarczająca. Fakt ten zatem wskazuje nam wyraźnie na to, że wciąż jeszcze musimy usilnie dążyć do dalszej, jak największej rozbudowy naszego portu. Załączone zdjęcia przedstawiają fragmenty przeładunku towarów w porcie gdyńskim.



6. września 24.



# MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 10

Warszawa, październik 1937 r.

Rok XIV

## O wolny dostęp do surowców

Sprawa „dostępu do surowców“, wprowadzona pod obrady Ligi Narodów i jej organów przy czynnym udziale Polski, stanowi dzisiaj przedmiot dyskusyj wielu organizacji i instytucji o charakterze międzynarodowym, jest obszernie omawiana przez prasę i książki zagraniczne. Jedną z takich organizacji, która na dorocznym zjeździe poświęciła sporo miejsca tej sprawie, była Unia Międzyparlamentarna. Unia, do której należą przedstawiciele parlamentów całego świata, nie jest organizacją o charakterze oficjalnym, ale przez udział w jej pracach wybitnych parlamentarzystów różnych krajów, często członków rządów, przez wysoki poziom obrad i wypowiadanie opinii w najaktualniejszych sprawach polityki międzynarodowej, wywiera bez wątpienia wpływ na urabianie opinii w świecie, daje wyraz poglądom, które zgodnie ze statutem przyjmowane są większością głosów. Dodać należy, że w obradach Unii mają prawo brać udział byli parlamentarzyści, którzy zasiadali w jej władzach, lub zostali przyjęci do Unii za wybitny udział w jej pracach; prace te niedługo, bo w roku 1939, będą już miały za sobą lat 50. Tegoroczny zjazd Unii odbył się w dniach 1 — 7 września w Parwżu i poświęcony był wielu sprawom natury politycznej i gospodarczej. Spośród spraw natury gospodarczej na pierwszy plan wysunęła się bez wątpienia sprawa „wolnego dostępu do surowców“, nad którą toczyły się dwudniowe obrady, zakończone uchwaleniem rezolucji, przedstawionej przez nłżej podpisanego w imieniu Komisji Ekonomicznej Unii.

Wydrukowany i przed zjazdem rozesłany wszystkim uczestnikom kongresu, referat mój uzasadniał wspomnianą rezolucję. Referat ten obrazował dzisiejszy stan posiadania surowców, politykę finansową i gospodarczą państw „nasyconych“, a nawet „przesyconych“, która zniszczyła dawny swobodny obrót towarów, pieniędzy, surowców i ludzi — swobodną emigrację — i pozbawiła państwa, ubogie w surowce i kapitały, a przeludnione, niezbędnych warunków życia i rozwoju. Nie mają one możliwości zbytu własnych towarów, czerpania pieniędzy z emigracji, zarobkującej poza jej granicami, i pozbawione zostały kredytu długoterminowego. Nie posiadając obcych walut, dewiz, na zakup surowców, muszą one uciekać się do ścisłej kontroli zakupów

za granicą, do tak zw. kontroli dewiz, muszą na własnym terytorium poszukiwać potrzebnych dla przemysłu surowców, w braku zaś ich wynajdywać surowce zastępcze, a nawet sztucznie je produkować.

W ten sposób, w szeregu państw, doszło do produkcji sztucznego kauczuku, do wyrabiania wełny z mleka lub drzewa, a nafty z węgla itp. I Polska np. weszła na drogę koniecznej samowystarczalności, zastępując bawełnę lnem, konopiami, poszukując na własnym terytorium nowych źródeł surowcowych, a nawet uciekając się do pierwszych prób produkcji sztucznej wełny. Podobna polityka samowystarczalności ma jednak swoje granice. Jeszcze dotąd nikt nie wynalazł sposobu sztucznej produkcji metali, tak niezbędnych dla życia gospodarczego każdego narodu, jeszcze dotąd produkcja tak zw. „surowców zastępczych“ jest bardzo ograniczona, bo wymaga wielkich kapitałów i pociąga za sobą wielkie koszty wytwarzania. Czyż świat, który przepelniony jest bogactwami naturalnymi, ma tkwić dalej w tym stanie, że jedne państwa, „przesycone“ surowcami, niszczą nawet zbyt wielkie ich zapasy, by nie dopuścić do spadku cen, gdy inne narody „głodne“ i przeludnione, pozbawione przestrzeni i bogactw naturalnych, nie mogą dać pracy i ludzkich warunków życia narastającym młodym pokoleniom, nie mogą nadmiaru swej ludności skierować do miast, do przemysłu i handlu, bo stoi temu na przeszkodzie brak surowców, kapitałów i rynków zbytu, bo narodom tym odebrano możliwość wysyłania nadmiaru ludności na wolne, prawie bezludne przestrzenie innych części świata.

Nad tym referatem, przedstawionym tutaj w ogólnym streszczeniu, rozwinęła się obszerna dyskusja, w której zabierali głos przedstawiciele różnych krajów, a bardzo liczni przedstawiciele krajów „nasyconych“, przede wszystkim państw, posiadających kolonie, a więc Anglicy, Holendrzy, Francuzi, Belgowie, Amerykanie. Nie brak też było, rzecz oczywista, głosów przedstawicieli narodów, które dzisiaj na własną rękę, przez zbrojną akcję, szukają zapewnienia sobie terenów surowcowych, osiedleńczych i rynków zbytu, nie brak było mocnych i zdecydowanych wystąpień Włochów i Japończyków. Przedstawiciele państw „posiadających“ nie

11. 920/60/46

kwestionowali powagi i grozy położenia, oraz złego stanu gospodarki światowej, starali się jednak naogół udowodnić, że żaden naród nie jest samowystarczalny pod względem zaopatrywania w surowce, a przede wszystkim starali się przekonywać, że kolonie nie mają wielkiego znaczenia, jako źródła surowców. Opinie te, bardzo łatwe zresztą do obalenia, zostały odpowiednio oświetlone w odpowiedzi niżej podpisanego, jako referenta, który z łatwością, w oparciu o cyfry i fakty, udowodnił, że zwłaszcza niektóre państwa kolonialne posiadają prawie wszystkie surowce, mają monopol na większość z nich, sprawują władze nad bezmiernymi, prawie pustymi obszarami, i, że kolonie, chociaż dzisiaj nie wykazują wielkiej produkcji surowców, mają wyłączność w wytwarzaniu wielu surowców kolonialnych, a poza tym posiadają wielkie rezerwy różnych surowców, których eksploatacje państwa kolonialne zachowują sobie na czas późniejszy.

Przedstawiciele innych parlamentów, krajów pozbawionych surowców, ale bogatych w kapitały, zasobnych przemysłem, wielką marynarką handlową, a więc kraje, które mają za co kupować surowce, jak Dania, Szwecja, Norwegia it.p., solidaryzowali się z wnioskami referatu, dawali wyraz — w imię pokoju i uzdrowienia życia gospodarczego w świecie — potrzebie rozwiązania tych, dzisiaj najważniejszych, spraw o charakterze międzynarodowym.

Oprócz referenta sprawy, z ramienia delegacji polskiej przemawiał poseł Sikorski, który uzasadniał szczegółowo potrzeby Polski, jej przeludnienie, konieczność rozwoju przemysłu oraz przedstawił środki zaradcze, które sami stosujemy, ale które nie mogą zaspokoić koniecznych i życiowych potrzeb narodu w pełni rozwoju, a pozbawionego tych bogactw, którymi inne narody rozporządzają.

Dyskusja zakończona została przyjęciem rezolucji, która podnosząc sprawę konieczności rozwiązania zagadnienia wolnego obrotu kapitałów, towarów, surowców i ludzi, co radykalnie mogło by się przyczynić do odrodzenia gospodarczego świata, wypowiada się:

1) za równością warunków dla wszystkich narodów nabywania surowców bez względu na ich pochodzenie;

2) za zniesieniem wszystkich przeszkód pośrednich i bezpośrednich, które utrudniają dzisiaj wolny obrót surowców;

3) za koniecznością zorganizowania

kredytu międzynarodowego na cele zakupu surowców;

4) za koniecznością udziału państw, sprowadzających surowce, w ich eksploatacji.

Jakież wnioski należy wyprowadzić z dyskusji, która toczyła się na zjeździe Unii Międzyparlamentarnej i z przyjętej przez ten zjazd rezolucji w sprawie surowcowej?

Po pierwsze, że sprawa dostępu do surowców dojrzewa coraz bardziej, w opinii wszystkich krajów, do tego, by znaleziono praktyczne i realne jej rozwiązania. Dalej, że realne rozstrzygnięcia, rzecz jasna, muszą być dokonane kosztem tych, którzy posiadają nadmiar bogactw naturalnych, że jednak ofiara ta leży we własnym interesie państw „posiadających“, które również żyją w stanie niepewności politycznej w świecie i w stanie nieładu gospodarczego.

Po drugie, że: państwa „posiadające“, a mam tu na myśli przede wszystkim państwa kolonialne, gotowe są do wielu ustępstw, występują jednak przeciwko nowemu podziałowi kolonij.

A teraz wniosek który nas bezpośrednio dotyczy. Do niedawna, gdy mowa była o narodach „nienasyconych“, przeludnionych, mówiło się tylko o Japonii, Italii i Niemczech, dzisiaj w opinii publicznej wszystkich krajów i Polska zaliczana jest już do krajów potrzebujących surowców, rynków zbytu, terenów osiedleńczych. Początek został zrobiony. Stoi teraz przed nami następny okres, daleko trudniejszy, ale ukazujący nam wyraźne cele. W tym drugim okresie walki o lepszą przyszłość Polski musimy pod każdym względem przygotować się do realizacji, choćby etapami, naszych życiowych i uzasadnionych dążeń.

JAN DĘBSKI





## GDAŃSK PRZYPOMINA

Wśród przekazanych nam przez starożytność legend są takie, które mówią o politykach i władcach, troskliwych o to, by ani na chwilę nie tracili z oczu i z myśli sprawy, którą uważali za szczególnie doniosłą dla swych państw i narodów. Według powtarzającego się w legendach motywu, nakazywali oni zwykle dworzanom swym codzienne przypominanie o zadaniach, czekających w związku z daną sprawą.

Dla Polski współczesnej tego rodzaju sprawa, której ani na chwilę nie można stracić z oczu i z myśli, jest przede wszystkim sprawa Gdańska. I tutaj rolę czynnika, niejako spełniającego zadanie nieustannego przypominania aktualności tej sprawy, wzięły na siebie w ostatnich latach przede wszystkim narodowo-socjalistyczne władze Wolnego Miasta.

Od dłuższego już czasu utrwalił się system tego przypominania przez władze Wolnego Miasta faktu, że stan sprawy gdańskiej w jej dzisiejszej postaci musi być przedmiotem nieustającej czujności i uwagi Polski. Nie ma miesiąca, by nie nastąpiły fakty, które poruszają społeczeństwo polskie, są ostrzeżeniem dla władz polskich, stanowią świadectwo szczególnie i na dłuższą metę niemożliwej do utrzymania nienormalności dzisiejszego stanu stosunku Gdańska do Polski.

Fakty te są przeważnie natury dość podobnej. Stanowią one próby zamachu albo na ustalony zakres polskich uprawnień w Gdańsku, albo na prawa i swobody polskiej ludności w Gdańsku. W ostatnim okresie mamy do czynienia z zamachami w obu kierunkach. Przebieg sprawy szkolnej, próby zmuszenia pewnej liczby rodziców do odebrania dzieci ze szkół polskich i skierowania ich do niemieckich

za pomocą groźby, czy nawet użycia siły policyjnej—to zamach na prawa ludności polskiej w Gdańsku. Pogwałcenie wiążących umów i pogwałcenie praw przysługujących Polsce z rącji sposobu ustalenia jej w stosunku do Gdańska w traktacie wersalskim, przejawiające się w policyjnych napaściach na listonoszów polskich, w rewizji dostarczanych przez nich posyłkach pocztowych, w bezprawnej konfiskacie prasy polskiej — to zamach na zasadniczy zakres polskich uprawnień państwowych, a równocześnie to pogwałcenie bezpośrednio podpisywanych przez władze Wolnego Miasta umów polsko-gdańskich. W ogólnym wyniku jest to manifestacja zupełnego braku dobrej woli zdrowego i normalnego ułożenia stosunku Gdańska do Polski, tej dobrej woli, której gołosłowne wyrazy zawarte były w wielu już deklaracjach gdańskich, przede wszystkim zaś w ostatniej chronologicznie deklaracji z dnia 17 stycznia roku bieżącego, w której senat Wolnego Miasta po raz już niewiadomo który „potwierdzał ponownie swoją gotowość uszanowania wszystkich traktatowych i umownych uprawnień Polski, natury politycznej i gospodarczej”.

Brak tej dobrej woli dla nikogo w Polsce nie jest niespodzianką. Przywykliśmy do przyjmowania ze strony Gdańska oświadczeń i deklaracji, które są wyrazem chwilowych potrzeb i interesów Wolnego Miasta, a którym jednak nie towarzyszy nigdy istotna i szczerza dobra wola rzeczywistego przestrzegania praw Polski; więcej, rzeczywistego przestrzegania takiego układu stosunków polsko-gdańskich, który byłby na dłuższą metę zgodny z potrzebami i interesami samego Wolnego Miasta. Wiemy, że każda deklaracja i każdy układ jest posunięciem



Gdańsk — Złota Brama

taktycznym, znamy przeważnie jego doraźne cele. Równocześnie jednak wiemy, że ludzie, którzy dzisiaj stoją u steru spraw gdańskich, niczego nie obawiają się bardziej, niż właśnie tego, że sprawy stosunków polsko-gdańskich mogą i muszą znaleźć w pewnym momencie rozwiązanie zdrowe i naturalne. Rozwiązanie, uwzględniające słuszne prawa, interesy i potrzeby Polski, przy równoczesnym uwzględnieniu słusznych praw, interesów i potrzeb Gdańska, w ich naturalnym zakresie. To zaś znaczy, że nie może być mowy o fikcyjnych prawach i interesach odrębnego i samodzielnego państwa, tym bardziej więc również o fikcyjnych prawach placówki ogólnych interesów niemieckich, przeznaczonej do prowadzenia przeciwpolskiej akcji. Może więc być mowa tylko o prawach istotnie Wolnego Miasta, leżącego o ujścia polskiej Wisły i opartej o naturalne wyzyskanie warunków gospodarczych polskiego portu.

Ludzie, którzy dzisiaj stoją u steru spraw gdańskich, nie obawiają się niczego bardziej, niż właśnie tego rodzaju naturalnego i zdrowego układu stosunków polsko-gdańskich. Ci ludzie nie reprezentują interesów Gdańska. Są oni niestety obcy i dalecy istotnym pojęciom tego interesu. Gdybyśmy poddali szczegółowej analizie zestawienia personalne dzisiejszych władz i urzędów Wolnego Miasta, począwszy od składu senatu gdańskiego, skończywszy na niższych funkcjonariuszach biur gdańskich, niewątpliwie spotkalibyśmy się z uderzającym swą wymową zjawiskiem nieufności dzisiejszych władców Gdańska do rdzennych i odwiecznie z Wolnym Miastem związanych Gdańszczan.

Nieufność ta jest zrozumiała. Wynika ona właśnie z wybrania przez dzisiejsze władze gdańskie tego rodzaju linii politycznej, której istotą jest niechęć do obustronnie zdrowego ułożenia stosunków z Polską. Myślą przewodnią ich polityki jest coś właśnie odwrotnego, to jest utrzymywanie w Gdańsku nieustającego napięcia niepokoju i niepewności, w przekonaniu, że stan ten w konsekwencji prowadzi do podtrzymania w niemieckiej ludności Gdańska tęsknoty za odnalezieniem wreszcie atmosfery spokoju i wypoczynku przez powrót do Rzeszy Niemieckiej, chociażby nawet za cenę daleko idącej ruiny gospodarczych interesów miasta. Gra ta prowadzona jest ze zmiennym rezultatem. Dla prowadzących ją nie jest zupełnie bezpieczna i pewna w skutkach. Jednakże załamanie się jej może być kwestią nawet bardzo długiego czasu. Tymczasem zaś pozwala ona na wyzyskiwanie doraźnie osiągniętych wpływów dla utrzymywania się przy władzy i dla korzystania z tej władzy w sposób walenrodyczny w stosunku do istotnych potrzeb Wolnego Miasta, przy czym jednym z powtarzających się manewrów tego walenrodzizmu są wspomniane na wstępie próby zamachu na prawa polskiej ludności w Gdańsku, jak też na ustalony traktatowo i umownie zakres polskich praw państwowych na terenie Wolnego Miasta.

Próby te podejmowane są z pewną troską o stworzenie dla nich niejakiego uzasadnienia formalnego. Źródłem tego uzasadnienia jest zwykle zakres wewnętrznego ustawodawstwa gdańskiego, czy też ochropa takich czy innych wewnętrznych zarządzeń władz gdańskich. A więc ostatecznie wydarzenia w świetle tej troski i w świetle argumentów senatu gdańskiego wyglądałyby w sposób następujący: przeprowadzanie przemocą dzieci ze szkół polskich do niemieckich dokonywałoby się zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem gdańskim, rewizje listonoszów miałyby na celu zapewnienie wykonania zarządzenia senatu gdańskiego o niedopuszczeniu na teren Wolnego Miasta pewnych pism polskich, którym debit został na taki czy inny czas odebrany. Istota błędu w tym rozumowaniu, a raczej istota dokonywanego przez tego rodzaju rozumowanie szantażu, jest bardzo łatwa do wykazania, a równocześnie sięga ona samej podstawy stosunków polsko-gdańskich. Polega ona na tym, że władze Wolnego Miasta nie chcą zrozumieć, a raczej udają, że nie rozumieją zasadniczej istoty stosunków polsko-gdańskich. Ani ludność polska w Gdańsku nie może być przez władze Wolnego Miasta traktowana jako jedna z tak zwanych grup mniejszości narodowych, lecz jest grupą w pełni równorzędną grupie niemieckich mieszkańców Wolnego Miasta, ani Polska nie jest jednym z sąsiadów Gdańska, lecz państwem opiekuńczym, reprezentującym na zewnątrz polityczne interesy gdańskie, mającym wyraźny i określony zakres interesów i uprawnień na terenie Wolnego Miasta.

To jest fakt podstawowy dla istoty stosunków polsko-gdańskich. Zarówno ustawodawstwo gdańskie, jak zarządzenia władz gdańskich, które z tym faktem się nie liczą, są aktami bezprawnymi i tylko tak mogą być przez Polskę traktowane. Sprawa ta jest absolutnie jasna i nie może być przedmiotem

dyskusji. Odpowiedzią ze strony polskiej na pogwałcenia, wynikające z bezprawnych zarządzeń władz gdańskich, musi być nie perswazja, lecz kategoryczne żądanie zaniechania bezprawnych czynów, połączone z decyzją postawienia na straży polskich praw w Gdańsku polskiej siły realnej, w zakresie i rozmiarach niezbędnych do zapewnienia poszanowania tych praw, tak jak to raz już miało miejsce w roku 1933, w sprawie Westerplatte.

A równocześnie wysuwa się zagadnienie inne. Podstawą prawną stosunków polsko-gdańskich jest — obok traktatu wersalskiego — szereg umów bezpośrednich, dających Gdańskowi większe znaczenie prerogatywy i korzyści, niżeli tylko wynikające ze ścisłych formuł traktatu. Równocześnie zarówno w traktacie, jak w umowach, są klauzule nie całkowicie przez Polskę wyzyskiwane i egzekwowane. My nie chcemy iść po linii zaostrenia stosunków polsko-gdańskich. Tym bardziej nie chcemy w stosunku do żadnej przez nas podpisanej umowy odnosić się z lekceważeniem, jako do świstka papieru, który obowiązuje wtedy, gdy jest wygodny, a zostaje odrzucony i podeptany, kiedy przestaje być wygodnym. Równocześnie jednak nie możemy tolerować lekceważenia przez dzisiejsze władze Wolnego Miasta zarówno samych umów, jak też leżącej u ich podstaw głębszej troski o zdrowy i pomyślny układ stosunków polsko-gdańskich. Stąd też nie możemy na dłuższą metę uznać takiego stanu, przy którym ze strony polskiej będzie systematycznie przestrzegana troska o taką wykładnię umów, która by liczyła się w najwyższym stopniu zarówno z ich duchem, jak literą, przy napotkaniu ze strony dzisiejszych rządców Gdańska na wręcz odwrotną tendencję: dowolnego i jednostron-

nego naginania litery przy równoczesnym zupełnym lekceważeniu i pogwałcaniu ducha zawartych umów. Stan tego rodzaju musi po stronie polskiej spowodować reakcję w postaci powrotu do formuł zasadniczych traktatu wersalskiego, jako jedynej wiążącej podstawy prawnej, przy egzekucji realnej poszanowania naszych państwowych i narodowych interesów na terenie Wolnego Miasta.

Nie będziemy tutaj zastanawiali się bliżej nad metodami i środkami tej egzekucji. Mogą one być trojakiemu rodzaju: polityczne, gospodarcze, czy wreszcie — w danym wypadku bodaj najbardziej się narzucające — realne, w postaci dodanej przedstawicielom Polski, czy polskości, na terenie Wolnego Miasta odpowiedniej ochrony, zabezpieczającej ich od wszelkiego gwałtu i od bezprawnych z naszego punktu widzenia działań. Wybór tych środków musi być pozostawiony naszym czynnikom państwowym. Nie mniej jednak rzeczą jest ważną, by czynniki te w swych decyzjach miały jasne poczucie zupełnie szczególnej, wyjątkowej i niecierplivej jednolitości społeczeństwa polskiego w danej sprawie.

Jednolitość ta nie ma swych źródeł w uczuciach nienawiści, czy niechęci. Przeciwnie, płynie ona z powszechności pragnienia, by układ stosunków polsko-gdańskich opierał się o jedynie zdrową podstawę dwustronnej i wzajemnej dobrej woli. Zarządzenia dzisiejszych władz Wolnego Miasta, ich szykany w stosunku do najbardziej normalnych objawów życia polskiego na terenie Gdańska — są nieustającym przypomnieniem, że w danym wypadku po drugiej stronie brak jest tej dobrej woli. Przypomnienia te nie mogą pozostawać bez następstw.

B. S.



Gdańsk — widok na ratusz

# SRÓDZIEMNOMORSKA POLITYKA WIELKICH

## M O C A R S T W

Dzięki swemu położeniu geograficznemu, Morze Śródziemne zawsze odgrywało w dziejach świata rolę wyjątkowej doniosłości i stało się kolebką naszej kultury. Z biegiem czasu rola jego stale wzrastała. W czasach nowożytnych, w basenie śródziemnomorskim, poczęły się krzyżować interesy wielu państw. Znaczenie Morza Śródziemnego wzrosło zwłaszcza od chwili przekopania Kanału Sueskiego, dzięki któremu stało się ono najkrótszą drogą na Wschód, oraz łącznikiem pomiędzy mocarstwami europejskimi a ich posiadłościami kolonialnymi w Afryce i Azji, przede wszystkim zaś dla Anglii, Francji i Italii. Z tego powodu było ono terenem długich i uporczywych walk o przewagę morską, pomiędzy Anglią i Francją, podczas wielkiej rewolucji francuskiej i za Napoleona.

Podczas wojny światowej w basenie Morza Śródziemnego toczyła się zaciepła walka z niemieckimi łodziami podwodnymi, które usiłowały przeciąć linie komunikacyjne państw sprzymierzonych.

W chwili obecnej jesteśmy świadkami nowej walki o przewagę na Morzu Śródziemnym, przy czym głównymi partnerami są Anglia i Italia, przy udziale Francji, ZSRR i Niemiec.

Już podczas wyprawy włoskiej do Abisynii wybuchł ostry zatarg pomiędzy Italią a Anglią, — gdyż usadowienie się Italii w Abisynii zagrażało bezpośrednio angielskim liniom komunikacyjnym na Morzu Śródziemnym. W konsekwencji Anglicy zgromadzili na tym morzu olbrzymią flotę, grożąc Italii wojną, jeżeli nie zaniecha swych zamiarów przeciwko Abisynii. Ale Italia, która oddawna stale

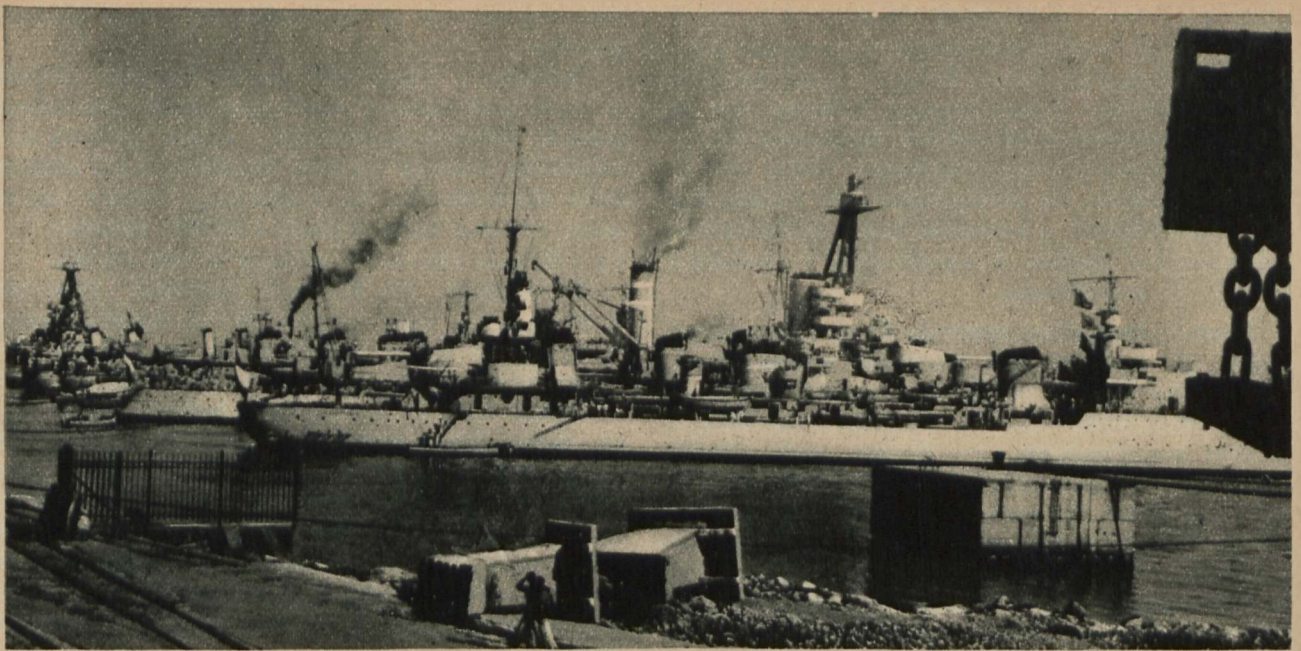
i konsekwentnie rozbudowywała swoją marynarkę wojenną, odpowiedziała Anglii pogotowiem bojowym swej własnej floty. Flota ta przedstawiała się tak groźnie, że stała się rzecz niesłychana w dziejach Anglii — musiała ona ustąpić, ponieważ trzeźwa ocena sił wykazywała, że Włosi posiadali wyraźną przewagę, zwłaszcza, że Francja, związana z Italią paktem Lawała z Mussolinim, nie wykazywała szczególnej chęci wspierania Anglii w jej walce z Italią o Morze Śródziemne.

Wojna domowa w Hiszpanii została wykorzystana przez Duce dla wzmocnienia strategicznego położenia swej floty drogą uzyskania nowych punktów oparcia w zachodniej części Morza Śródziemnego, których posiadanie umożliwi Mussolinemu bardziej skuteczne stawianie czoła nie tylko Anglii, lecz w razie potrzeby i Francji. Dla tej ostatniej przewaga jej floty w zachodniej części Morza Śródziemnego jest sprawą niezwykle doniosłą, ze względu na konieczność utrzymania za wszelką cenę połączeń morskich z Afryką, skąd Francja czerpać będzie na wypadek wojny materiał ludzki i surowce. Flota francuska opiera się na portach wojennych w Tulonie i Bizercie (obecnie buduje się nowa baza w Mers el Kebir koło Oranu). Najlepsze natomiast położenie strategiczne w tej części Morza Śródziemnego posiadają Port Mahon na Minorce i Palma na Majorce, ale Mahon i Palma, jak również Ceuta, Malaga i Cartagena, zagrażające bazie angielskiej w Gibraltarze, służyły dotychczas jako



Angielskie okręty wojenne — na drugim planie widać krążownik liniowy H.M.S. „Hood”





Flota francuska w Casablance

punkty oparcia słabej flocie hiszpańskiej, co nie zagrażało interesom ani Anglii, ani Francji. Z chwilą zaś, gdy na skutek wojny domowej w Hiszpanii porty te mogą się stać bazami floty włoskiej, ewentualnie wzmocnionej przez okręty niemieckie i hiszpańskie, położenie Anglii i Francji na Morzu Śródziemnym będzie zachwiane. Dla tego też polityka Anglii i Francji idzie w kierunku popierania rządu walenckiego. Hiszpania pod rządami lewicy byłaby państwem słabym, a wówczas porty hiszpańskie nie mogłyby stać się bazami floty włoskiej i ewentualnie niemieckiej. Natomiast zwycięstwo bloku włosko - hiszpańskiego, oddałoby do dyspozycji flot Italii i Niemiec bazy hiszpańskie, co dla Anglii i Francji byłoby wprost katastrofalne. Siły morskie, opierające się na Port Mahon, odcięłyby wówczas Francję od Algeru, a Gibraltar straciłby dużo na znaczeniu, zagrożony przez arylery, ustawioną w Ceucie, oraz przez lotnictwo, bazujące w Cartagenie, względnie Maladze. Możliwość zaś bazowania włoskich i niemieckich łodzi podwodnych w portach atlantyckich Hiszpanii, np. w Kadyksie, Corunii i Ferrolu, jest koszmarem, który spędza sen z powiek lordów admiralicji i admirałów na Rue Royale. W tym wypadku najważniejsze linie komunikacyjne Anglii okazałyby się zagrożone i prawdopodobnie skutecznie przecięte, czego nie udało się dokonać niemieckim łodziom podwodnym podczas wojny światowej, dzięki niekorzystnemu położeniu geograficznemu baz niemieckich i niemożności korzystania z atlantyckich baz hiszpańskich. Z tych więc względów mocne usadowienie się Italii i Niemiec na Półwyspie Iberyjskim oddawałoby w ręce tych państw tak poważne atuty strategiczne, że prawdopodobnie doprowadziłoby do wojny o bazy iberyjskie. Praktycznie wojnę tę już się prowadzi, na razie nieoficjalnie. W rezultacie jesteśmy świadkami paradoksalnego zjawiska, że na terenie Hiszpanii toczy się wojna pomiędzy Anglią, Francją i ZSRR z jednej strony, a Włochami i Niemcami z drugiej.

Polityka śródziemnomorska jest więc przede wszystkim walką o bazy dla flot.

Włochy w swej polityce śródziemnomorskiej wykorzystują zrećnie kłopotliwe położenie Anglii, odczuwającej obecnie skutki fatalnych rządów MacDonalda, które zachwiały na dłuższy czas jej mocarstwowe stanowisko na morzach. Anglia potrzebuje jeszcze dużo czasu, aby na tyle odbudować swoją flotę, by móc przemawiać językiem Peela i Palmerstona. Ta chwilowa słabość Anglii była wykorzystana już przez Mussoliniego podczas targu o Abisynię, obecnie zaś wygrywa Duce ten atut po raz wtóry. Mussolini niezbyt się liczy z angielskimi usiłowaniami izolowania Hiszpanii od wpływów włoskich, z komitetem nieinterwencji itp. Ostatnia mowa Duce w Palermo dała wyraz opinii Italii na śródziemnomorską politykę Anglii, nie opartą o wystarczające argumenty potęgi morskiej. Mussolini wie dobrze, że Anglia nie jest obecnie w stanie poważnie mu zagrozić, a zanim odbuduje ona swoją flotę, minie co najmniej 4 — 5 lat, w ciągu zaś tego czasu Duce na tyle wzmocni swe stanowisko polityczne i strategiczne na Morzu Śródziemnym, że wątpliwe jest, czy Anglia zdecyduje się wówczas na wojnę. Rychłe wykończenie budowy dwóch pancerników „Littorio” i „Vittorio Veneto”, oraz pomysłu modernizacja czterech pancerników typu „Cesare”, daje marynarce włoskiej przewagę nie tylko w okrętach lekkich, lecz i w ciężkich.

Ale Anglia dysponuje olbrzymimi środkami pieniężnymi i bezwzględnie wojna z nią nie leży w rachubach Mussoliniego. Można być przekonanym, że, po osiągnięciu swych celów na Morzu Śródziemnym, t. j. po ostatecznym zgnieceniu bolszewizmu w Hiszpanii i po zapewnieniu swej flocie korzystania z portów Półwyspu Iberyjskiego, Duce przejawia większe umiarkowanie w stosunku do Anglii i umożliwi porozumienie z tym mocarstwem w drodze pokojowej, co leży w interesie całego świata cywilizowanego, z wyjątkiem ZSRR. Popierając

rząd czerwonych w Hiszpanii, Sowiety dążą jednocześnie do jej zbolszewizowania, co powinno przyspieszyć zbolszewizowanie Francji. Jeżeli by się to udało, położenie Italii i Niemiec stałoby się na Morzu Śródziemnym kłopotliwe; powstanie zaś sowiecko - francusko - hiszpańskiego bloku bolszewickiego stałoby się przyczynkiem do dalszej bolszewizacji Europy, a wówczas nowa wojna światowa pomiędzy blokiem faszystowskim a sowieckim stałaby się nieuniknioną.

Niemcy, popierając generała Franco, prawdopodobnie nie mają na celu korzyści terytorialnych,

Polityka Niemiec w Hiszpanii może być przez nie wykorzystana przede wszystkim na korzyść polityki kontynentalnej i „Drang nach Osten”. A Anglia i Francja, a ostatecznie i Italia dużo by dały, aby tylko nie widzieć bandery niemieckiej na Morzu Śródziemnym i usunąć porty Półwyspu Iberyjskiego z pod jej wpływu. Ponadto, polityka hiszpańska daje Niemcom możliwość wszechstronnego wypróbowania sprzętu wojennego, przede wszystkim zaś młodego jeszcze lotnictwa, broni zmotoryzowanej i marynarki wojennej. A za okazaną im pomoc materialną, powstańcy płacą Niemcom surowcami, przede wszystkim rudą żelazną, która tak jest im potrzebna.

Ostatnie wypadki na Morzu Śródziemnym skomplikowały niezwykle i tak już zagmatwane położenie międzynarodowe i wywołały pewien stan nerwowy, co jest bardzo niebezpieczne dla pokoju. W sierpniu b. r. 18 statków handlowych stało się ofiarami napadów samolotów, łodzi podwodnych i okrętów wojennych nawodnych, przy czym nie zawsze można było ustalić, że sprawcami były jednostki bojowe powstańcze. Tak np. załoga zatopionego na południu Sycylii wielkiego statku hiszpańskiego „Campeador” zeznała jednogłośnie, iż statek ten został zniszczony przez kontrtorpedowiec włoski „Saetta”. Tak samo Sowiety utrzymują, że ich statki „Timiriaziew” i „Błagojew” zatopione zostały przez włoskie łodzie podwodne, jak i statki hiszpańskie „Ciudad de Cadiz”, „Mar Negro” i „Armuru”, zatopione 16-go i 17-go sierpnia w rejonie wyspy Tenedos na Morzu Egejskim. Chociaż według wszelkiego prawdopodobieństwa 4 ostatnie statki zostały zatopione przez hiszpańską łódź podwodną powstańczą, podobny stan rzeczy na Morzu Śródziemnym może doprowadzić do ostrego zatargu, pożądanego tylko dla tych, którzy pragnę-

liby zużytkować ogólny zamęt dla celów własnej polityki.

Ostatnio z inicjatywy Anglii zwołana została w Nyon pod Genewą międzynarodowa konferencja państw śródziemnomorskich, celem opracowania metod dla ochrony statków handlowych od ataków łodzi podwodnych. Na konferencję zostały zaproszone również Italia, Niemcy i ZSRR; jednakże Italia i Niemcy odmówiły wzięcia w niej udziału.

Konferencja, po krótkich naradach, powzięła uchwałę, że cały obszar Morza Śródziemnego, z wyjątkiem Morza Tyrreńskiego, ma być patrolowany przez okręty wojenne Anglii i Francji; kontrola zaś Morza Tyrreńskiego będzie wykonywana przez flotę włoską, jeżeliby Italia zgodziła się na proponowany plan. Patrolujące okręty wojenne posiadać będą prawo niszczenia łodzi podwodnych, należących tak do rządu powstańczego, jak i rządu Walencji, gdyby nie stosowały się one podczas ataków statków handlowych do obowiązujących przepisów międzynarodowych wojny na morzu.

Pominawszy już ewentualność, że wydaje się wątpliwe, aby Italia zgodziła się na taką koncepcję, gdyż byłoby to równoznaczne z przyznaniem, iż włoskie interesy śródziemnomorskie ograniczają się do obszaru Morza Tyrreńskiego, za dużo mieliśmy w ostatnich czasach przykładów podobnej akcji zbiorowej, aby wierzyć w jej powodzenie. Prawdopodobnie nie potrafi ona skutecznie ochronić statków handlowych, da natomiast szerokie możliwości do powstawania niebezpiecznych zatargów. Już sam fakt znajdowania się na morzu znacznej ilości okrętów wojennych różnych narodowości, w pełnej gotowości bojowej, może doprowadzić do niepożądanych wyników. Wystarczy, aby np. okręty angielskie lub francuskie zatopiły przez pomyłkę, o którą zawsze tak łatwo na morzu, włoską, albo niemiecką łódź podwodną, aby się rozpętała nowa burza. Tym możliwościom przypisać należy, że Litwinow pochopnie zgodził się na powyższy plan, gdyż daje on możliwości z jednej strony osłabienia blokady czerwonej Hiszpanii, z drugiej zaś — powstawania nowych zatargów, o co mu przede wszystkim chodzi. Trudno jeszcze w chwili obecnej przypuszczać konkretnie, jak będzie wyglądało praktyczne zastosowanie postanowienia konferencji w Nyon, nie wiadomo bowiem, czy istotnie przyczyni się ono do odprężenia położenia na Morzu Śródziemnym.

R. CZECZOTT



Niemieckie okręty wojenne

# II Zjazd Ligi Morskiej w Ameryce

Na ziemi Waszyngtona, na terenie Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej mieszka blisko 5 milionów Polaków. Z troską patrzymy na tę część narodu polskiego. Jak na patelni, pragnie panujący żywioł stopić w jednolitą bryłę różne nacje, zamieszkujące olbrzymi teren Stanów Zjednoczonych. Proces tworzenia amerykańskiej jednolitości narodowej napotyka jednak na liczne i skuteczne opory. Nasi rodacy, wsparci o wartościową tradycję wspólnych bohaterów niepodległościowych polsko-amerykańskich, dawali i dają dowody żywego związku z Macierzą. W śmiałym formułowaniu hasła niepodległościowych przed wojną światową brali żywy udział, na wojnę o niepodległość dali dobrowolnie 28.000 żołnierzy, własną krwią podpisali akt erekcyjny niepodległego państwa. Hojnie wspierali moralnie i materialnie każdy godziwy cel narodowy. Czynna postawa patriotyczna i polityczna Polaków amerykańskich umożliwiła akcję Paderewskiego i Wilsona w czasie wojny i konferencji pokojowej. W ten sposób stali się Polacy amerykańscy współczynnikiem odzyskania dostępu do morza. A jaki jest stosunek dzisiejszej Polonii amerykańskiej do nowych problemów, poruszających naród polski w odrodzonym państwie? Czy hasło: „Stary kraj sobie, a emigracja sobie” — zyskuje posłuchanie? Nie, stanowczo nie! Zachowując szacunek dla dawnych, wielkich, historycznych organizacji polskich, zrzeszają się Polacy amerykańscy w nowych szeregach, aby pracować dla aktualnych potrzeb narodu polskiego. Fakt ten jest wysoce pocieszający, tym więcej, że w szeregach tych spotykamy młodzież, robotników i młodą inteligencję. Ten zapalony i patriotyczny element szuka nowych programów organizacyjnych, programów o charakterze dynamicznym — z uwagą, zwróconą w daleką przyszłość narodu.

Te właśnie przyczyny spowodowały, że hasła organizacyjne LMK, rzucone na teren Polonii amerykańskiej, padły na grunt żyzny. Hasła LMK jako wyraz walki narodu polskiego o siłę i niepodległość gospodarczą państwa polskiego, o bezpośredni i nieutrudniony dostęp do surowców, o posiadanie kolonii, o dumną i silną reprezentację bandery polskiej na szlakach wodnych świata, o realizację idei patriotyzmu gospodarczego na terenach emigracyjnych, — hasła te żywo zainteresowały społeczeństwo polsko - amerykańskie. Zjawienie się na terenie Stanów Zjednoczonych rycerskiej postaci gen. Gustawa Orlicz - Dreszera i rzucenie przez niego powyższych hasła na głębię polską, spragnioną ideowej karmy, stworzyło od razu korzystną sytuację dla prac tamtejszej Ligi Morskiej. Toteż żywa i czuła pamięć pozostawiła akcja propagandowa pioniera myśli morskiej i kolonialnej w najszerzych warstwach społeczeństwa polsko - amerykańskiego. Wizyta organizacyjna delegata Zarządu Głównego LMK z Warszawy płk. Stefana Iwanowskiego na I Zjeździe Ligi Morskiej w Ameryce w r. 1935, dała jako wynik konkretny stworzenie szeregu ogniw organizacyjnych na terenie całej emigracji.

II Zjazd Ligi Morskiej w Ameryce odbył się w dniach od 27 do 29 czerwca w Detroit. Zjazd ten był zakończeniem wysiłków nad ugruntowaniem form organizacyjnych Ligi Morskiej w Ameryce. Połączony ze wspianymi uroczystościami Święta Morza, był imponującą manifestacją ligowców i całego amerykańskiego społeczeństwa polskiego w Detroit, Hamtramck i okolicy. W polskich kościołach św. Floriana i św. Stanisława odbyły się na intencję Zjazdu uroczyste nabożeństwa. W dzielnicach polskich zauważało się podniosły nastrój i duże ożywienie. Liczne „kolektorki“ sprzedawały na ulicach i placach białe znaczki z czerwonym napisem „For the Polish Sea“.

Zjazd odbył się w salach Domu Polskiego. Właściwe obrady zjazdowe trwały dwa dni i obejmowały 4 sesje. Zjazd zagaił dotychczasowy dwuletni prezes LM w Ameryce p. dr Kuflewski z Chicago. Marszałkiem Zjazdu wybrano delegata Okręgu New-Yorskiego, p. Ludomiła Morskiego. Młodzież detroicka powitała Zjazd żaglówką, własnoręcznie zbudowaną, postawioną na sali obrad. Po załatwieniu formalności zjazdowych i ukonstytuowaniu się biura zjazdowego, wygłosił dłuższe przemówienie programowe delegat Zarządu Głównego LMK z Polski, p. poseł dr Leon Surzyński, członek prezydium Rady Głównej LMK. W przemówieniu swoim dr Surzyński poinformował delegatów o programie i stanie organizacyjnym LMK w starym kraju. Jako zadania II Zjazdu Ligi Morskiej w Ameryce nakreślił dr Surzyński konieczność definitywnego ukończenia pierwiastkowego okresu organizacyjnego, unifikację wszystkich Oddziałów, pozostających dotychczas luzem, wybranie Zarządu Głównego uznanego przez wszystkie ogniwa organizacyjne, uchwalenie konstytucji (statutu) jednolitej dla wszystkich Oddziałów, dostosowanie programu LM do potrzeb i możliwości Polonii amerykańskiej, ze szczególnym uwzględnieniem prac nad młodzieżą, oraz sportów wodnych, rozbudową szeregu ogniw organizacyjnych na terenach nie objętych jeszcze działaniem LM.

Sprawozdanie ustępującego Zarządu złożone przez dotychczasowego sekretarza p. Kupferwassera, wykazało, że zorganizowano 82 Oddziały Ligi Morskiej.

Po ukończeniu I sesji odbyły się uroczystości, związane ze Świętem Morza. Z Domu Polskiego przy ulicy Forest i Chene wyruszył o godz. 12.30 potężny pochód. Obok uczestników Zjazdu i członków wzięły udział wszystkie bez wyjątku organizacje polskie w Detroit, Hamtramck i okolicy. Marszałkiem pochodu był inż. Stanisław Sadowski. Na czele imponującego pochodu kroczyła, pod kierownictwem p. Władysława Opali, orkiestra polskich weteranów armii amerykańskiej w swych malowniczych strojach. Na granicy miasta Detroit dołączył się drugi, również liczny pochód z Hamtramck.

Akademia odbyła się na stadionie Keyworth w Hamtramck. Marszałkiem akademii był radny miasta Hamtramck, adw. Józef Kuberacki. W aka-



Sztandary Oddziałów Ligi Morskiej w Ameryce

demii uczestniczyło ponad 5.000 ludzi. Wygłoszono szereg okolicznościowych przemówień. Orkiestra szkoły im. Kopernika odegrała hymny polski i amerykański. Deklamacje i produkcje chóru „Lutnia”, popisy taneczne członków towarzystwa „Laur” oraz ćwiczenia gimnastyczne harcerzy upiększyły program akademii.

Na wniosek zasłużonego prezesa Oddziału LM w Detroit, p. A. Poinca, przyjęto z entuzjazmem rezolucję, której fragmenty poniżej przytaczamy:

„...Uchwalamy szczerze pracować w szeregach Ligi Morskiej w Ameryce dla rozwoju potęgi naszej starej Macierzy na morzach wszechświata;

ślubujemy, że w służbie tej Polsce, w służbie Jej ducha i kultury wychowywać będziemy nasze młode pokolenia, tu na obcej zrodzonej ziemi;

ślubujemy narodowi polskiemu całemu w Ojczyźnie stać z nim zawsze w jednym szeregu pracy i w walce o moc i potęgę Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej — tak nam dopomóż Bóg!...”

Po obchodzie udano się napowrót do Domu Polskiego przy ul. Forest, gdzie odbyła się dalsza sesja Zjazdu LM, a po niej bankiet, którego „toastmistrzem” był p. St. Sadowski. Po przemówieniach delegata LMK p. dr Surzyńskiego, ks. prałata St. Woźnickiego i pp.: R. A. Jankowskiego, dr Kuilewskiego, red. M. Gmernickiego, red. L. Morskiego, A. Hinkelmanna i inn., — uroczystość zakończono dziarską zabawą.

Następne dwie sesje Zjazdu LM odbyły się w poniedziałek 28 czerwca. W wyniku ważnych uchwał obu sesyj, między innymi postanowiono: unifikację wszystkich Oddziałów LM w Ameryce, z władzami centralnymi w Chicago; upodobnienie ustroju LM w Ameryce do ustroju LMK w Polsce i utrzymywanie kontaktu Oddziałów przede wszystkim z centralą poprzez Okręgi; stworzenie 5 Okręgów w miastach: Chicago, N.-York, Filadelfia, Indiana i Detroit; rozszerzenie istniejących i założenie nowych Oddziałów LM tam, gdzie idea organizacji jeszcze nie dotarła, przy czym szczególną uwagę należy otoczyć młodzież i sprawę wychowania wodnego; dalej uchwalono by nowemu Zarządowi Gł. LM zlecić opracowanie konstytucji (statutu), wspólnej dla całej LM w Ameryce, oraz ustalenie zakresu autonomii Oddziałów w sprawie ofiar na FOM, przy czym uznaje się możliwość bezpośredniego przesyłania ofiar przez Oddziały do Warsza-

wy, z powiadomieniem jednak o tym Zarządu Głównego LM w Chicago; uchwalono dalej przystosowanie programu LMK w Polsce do możliwości LM w Ameryce oraz wzajemny ścisły kontakt LM z LMK, przy czym Zarząd Główny LM ma poczynić starania, by z Polski przysłano instruktora organizacyjnego na okres kilku miesięcy; uchwalono ponadto znaczną rozbudowę propagandy, oraz utworzenie amerykańskiego „Komitetu Ogólnobywatelskiego dla Uczczenia Pamięci Gen. Dyw. Gustawa Orlicz - Dreszera”, by Polonii amerykańskiej dać możliwość wzięcia czynnego udziału w budowie oksywskiego mauzoleum.

W wyniku wyborów do Zarządu Głównego LM, skład jego ustalono następująco: prezes p. A. Hinkelman, wiceprezesa p. Maćkowiak, wiceprezes p. W. Lubicz, sekretarz p. A. L. Kupferwasser, kasjerka p. Z. Mazurewicz, — przy czym p. Kupferwasser w tydzień po wyborach zgłosił na ręce prezesa rezygnację z pełnienia obowiązków członka Zarządu Głównego LM, na jego więc miejsce zostanie dokooptowany nowy członek.

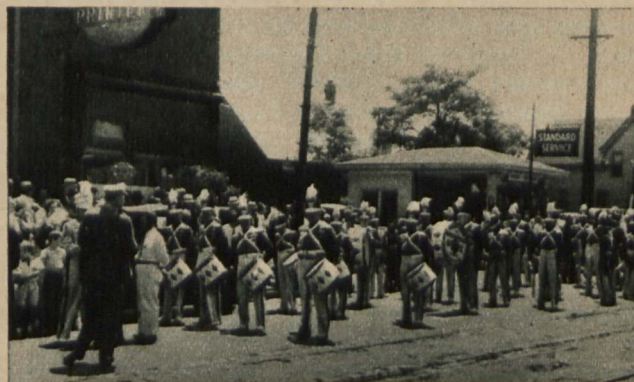
Do Komisji Rewizyjnej powołano panie: Przybyło i Paradzińską.

Miara podniosłego nastroju, jaki panował na II Zjeździe LM w Ameryce, jest uchwalenie przez Zjazd rezolucji, której fragmenty tu przytaczamy:

„Postanawiamy wyteńczyć wszystkie siły i dołożyć starań celem rozpowszechnienia ideologii Ligi Morskiej na całą tutejszą Polonię, a przede wszystkim postanawiamy otoczyć opieką młodzież polską, tu już zrodzoną, i dążyć do wychowania jej w duchu narodowym, do uświadomienia jej o konieczności zachowania duchowej łączności z całym narodem polskim i o konieczności utrzymania za wszelką cenę własnego dostępu do morza przez Polskę, wreszcie do zaprawiania jej w sportach wodnych.

Doceniamy trudne warunki ekonomiczne w Polsce z powodu szybkiego przeludnienia się wsi polskich i słabo rozwiniętego przemysłu, toteż wedle możliwości, nie naruszając naszej lojalności jako obywatele Stanów Zjednoczonych, drogami legalnymi zdążać postanawiamy do współpracy z Macierzą celem osiągnięcia i zdobycia w drodze pokojowej słuszenie należącego się bezpośredniego dostępu do surowców...”

„Przyrzekamy, iż z całych sił dążyć zawsze będziemy do popierania handlu między Polską a Sta-



Orkiestra Zw. Pol. Weter. Armii Amer. na czele pochodu podczas Święta Morza

nami Zjednoczonymi, przez co dopomożemy do wzbogacenia się Narodu Polskiego. Tu zaś w Ameryce rzucamy hasło: Polonia powinna i musi popierać polski handel i przemysł."

„Uchwalamy i postanawiamy zawsze i wszędzie współpracować wedle sił i możliwości z całym narodem i rządem Polski, utrzymywać ścisły kontakt z LMK w Polsce i dążyć do ścisłego zjednoczenia całej Polonii w Ameryce dla powiększenia sił i znaczenia Macierzy i Polonii amerykańskiej“.

„...Solidaryzujemy się w zupełności z hasłem LMK w Polsce, że musimy na morzu władać, a nie tylko je posiadać“.

Podkreślić należy, że do uroczystego nastroju II Zjazdu wielce przyczyniła się sprężysta organizacja techniczna, osiągnięta dzięki energii pp.: b. prezesa LM Kuflewskiego, b. sekretarza Kupferwasera oraz dzięki Zarządowi Okręgu LM w Detroit z pp. prezesem E. Poincem i B. Skowrońskim na czele.

Do tego nastroju Zjazdu i jego rzeczowych uchwał przyczyniła się również w znacznym stopniu obecność delegata LMK z Polski, p. posła dr Surzyńskiego. Ten fakt zaistnienia specjalnej a owocnej delegacji z Ojczyzny skłonił zebranych do uchwały o poczynienie kroków, by LM w Ameryce wizytowali wysłannicy LMK z Polski rokrocznie. Że tego rodzaju poselstwa do rodaków zza oceanu utwierdzają ich w entuzjzmie dla pracy o Polskę Morską, świadczą serdeczne przyjęcia, jakich wszędzie doznawał nasz delegat.

Poza uczestnictwem w II Zjeździe LM w Detroit, dr Surzyński odwiedził również szereg najważniejszych skupisk Polonii amerykańskiej, mianowicie: w Chicago, Milwaukee, Flint, Toledo, Cleveland, Buffalo, Pittsburghu, Waszyngtonie, Filadelfii, Camden, N.-Yorku, Newark i N.-Jersey, — przy czym był obecny na około 15 wiecach, gdzie wygłaszał przemówienia. Poza tym dr Surzyński przemawiał przez radio, przeprowadził szereg konferencji i rozmów z Ambasadą R. P. w St. Zjedn. A. P., z pp. generalnymi konsulami i konsulami, z reprezentantami poszczególnych Okręgów i Oddziałów LM, ważniejszych polskich organizacji i towarzystw społecznych, z czynnikami politycznymi (kongresmanami), z przedstawicielami duchowieństwa, prasy polskiej itd.

Obserwacje poczynione przez delegata LMK wśród kilkunastu z 82 istniejących ogniw LM nie-



Licznie zebrana publiczność na akademii Święta Morza w Hamtramck

jednokrotnie dawały powody do żywej i niekłamanej radości. Tak np. wspaniały, patriotycznym duchem owiany, tłumny wiec doskonałego Okręgu N.-Yorskiego pod prezesurą p. Krępy — dał m. in. w wyniku deklarację p. red. Jolllesa, iż w dzienniku jego „Nowy Świat“ otwiera stały dział morski, pod redakcją entuzjasty polskiego morza, p. L. Morskiego.

Podobnie Oddziały robotnicze w Okręgu LM w Filadelfii, pod kierownictwem pp. Kocięła i Fabierkiewicza, stwierdzają swą nadzwyczajnie sprężystą żywotnością, że następny III Zjazd LM w r. 1939 — zorganizowany zostanie jak najsumienniejszy i z wszelką gwarancją.

Podobnie w Milwaukee, gdzie z inicjatywy p. kpt. St. Nastala odbył się wiec, poprzedzony akademią, — we Flint zaś wiec z licznym udziałem głównie młodzieży, — wiece lub zebrania publiczne w Chicago (w Związku Polek), Cleveland, Buffalo i t. d.

Jak więc widzimy, Liga Morska w Ameryce ukończyła już swój okres pierwszy, okres ząbkowania, rozpoczynając okres drugi: unifikacji i konsolidacji, zyskawszy kościec organizacyjny w postaci pionu, wiodącego od najniższych ogniw ligowych poprzez Oddziały i Okręgi ku centralnemu Zarządowi Głównemu LM, pełniącemu na terenie St. Zjednoczonych Ameryki Północnej zadanie takie, jakie pełni Zarząd Główny LMK na terenie Rzeczypospolitej w Europie.

Współrzędne działanie obu Lig, polskiej i polsko - amerykańskiej, wzajemne ich wspieranie się na właściwych sobie terenach w dążeniu do jak najlepszej realizacji jednej i tej samej idei, wielkiej idei Polski silnej na morzu — musi dać narodowi polskiemu należne mu korzyści duchowe i materialne. Musi je dać narodowi, jednemu narodowi z tej samej krwi i kości, tym samym duchem ożywionemu, tak tutaj, w starej Ojczyźnie polskiej, jak i tam, w nowej, przybranej ojczyźnie amerykańskiej.

III Zjazd Ligi Morskiej w Ameryce, mający za dwa lata odbyć się w Filadelfii, niewątpliwie mocny da wyraz dalszemu okrzepnięciu się organizacyjnemu LM, dzięki twardej i niezłomnej pracy, której dla Wielkiej Sprawy nie poszczędzą nasi bracia zza oceanu, znani z sarmackiej tężyzny, utrwalonej amerykańskim hartem.



Delegacja Ligi Morskiej z Ameryki składa wieniec na grobie gen. Dreszera

# O MASOWĄ TURYSTYKĘ NAD MORZE

Wbrew utartemu pogładowi, że największą prężność ujawniają zawsze prowincje kresowe, na pierwsze miejsce w pracach Ligi Morskiej i Kolonialnej wysuwają się stale Okręgi ziem centralnych, jak Śląsk, Lublin, Radom — Kielce.

Wprawdzie Śląsk graniczy dzisiaj z Niemcami, ale tej prastarej ziemi piastowej w żadnym wypadku nie możemy uważać za kresy i musimy traktować je na równi z innymi dzielnicami Polski centralnej.

Śląsk w pracy organizacyjnej LMK przoduje bodaj od chwili powstania naszej organizacji, Lublin pierwszy dotarł i ogarnął swoją działalnością wieś, a Okręg Radom — Kielce ujawnia najwięcej siły dynamicznej i z niektórych dziedzin pracy ligowej (odczyty, kursy dla działaczy LMK, wycieczki do Gdyni) uczynił swój prawie wyłączny monopol.

Akcji wycieczkowej nad polskie morze Radom nadał taki rozpęd, że w pewnych momentach ogarniała ona prawie wszystkie połacie Rzeczypospolitej i śmiało rzec można, że gdyby nie akcja Okręgu Radomsko-Kieleckiego, jedno z zadań LMK — zapoznanie z morzem młodzieży oraz szerokich mas chłopskich i robotniczych, pozostałoby na papierze.

I w tym roku Radom zakroił szeroko akcję wycieczek nad morze, opracował w porozumieniu z Lublinem wielki plan, uzgodnił go z Ministerstwem Komunikacji i zrealizowawszy go w połowie, musiał zrezygnować z wykonania reszty. Zadanie okazało się ponad siły Radomia i ponad siły również Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Z jednej strony wszystkie czynniki urzędowe mówią z uznaniem o akcji propagandowej Ligi, o wychowawczym znaczeniu wycieczek nad morze a z drugiej strony Okręg Radomsko — Kielecki tejże Ligi w drugiej połowie czerwca, lipcu i sierpniu zostaje zmuszony „z powodów od niego niezależnych” do odwołania jedenastu masowych wycieczek do Gdyni, przygotowywanych od dłuższego czasu na tę porę roku.

Ogromny trud przygotowania tych wycieczek poszedł na marne, a jednocześnie w dołach organizacyjnych Ligi nagromadziło się sporo niepotrzebnej goryczy, a tu i owdzie nawet zniechęcenia.

Organizowanie na prowincji masowych wycieczek młodzieży szkół powszechnych i średnich oraz ludności wiejskiej i robotniczej nie należy do zadań łatwych.

Trzeba dokładnie opracować wszystkie szczegóły organizacji, trzeba obliczyć jak najtaniej koszty podróży i świadczeń, a jednocześnie zapewnić wycieczkowiczom takie świadczenia, ażeby ich jakość nie budziła niezadowolenia, trzeba przeprowadzić szeroką propagandę wśród setek tysięcy ludzi, zachęcić rodziców do wysłania dwunastoletniego nieraz chłopca nad morze itd. itd.

Przy 75% niższe kolejowej cały koszt wycieczki ze świadczeniami i opłatą na rzecz Ligi Popierania Turystyki został ustalony dla młodzieży na 16 zł 75 groszy od osoby.

Za tę sumę, biorący udział w wycieczce, otrzymywali:

1. Przejazd koleją 3-cią klasą w obydwie strony,
2. Pobyt w Hotelu Emigracyjnym w Gdyni i nocleg (łóżko z materacem),
3. Całodzienną wycieczkę statkiem na pełne morze i Hel,
4. Zwiedzanie motorówkami urządzeń portowych od strony morza,
5. Zwiedzanie Gdyni od portu,
6. Fachowe przewodnictwo w czasie zwiedzania portu i miasta,
7. Opiekę lekarską w czasie trwania wycieczki.

Przy konieczności wykupienia na każdą wycieczkę przynajmniej 600 kart uczestnictwa oraz zapewnienia z góry na odpowiednie dni pociągów, statków Żeglugi Polskiej, pomieszczeń w Hotelu Emigracyjnym itp., sama akcja musiała być b. sprężysta i systematyczna.

Przygotowania do niej rozpoczęto jeszcze w roku ubiegłym. W grudniu 1936 r. uzyskano od kuratorium krakowskiego, a w marcu 1937 r. od lubelskiego wydanie okólnika, zalecającego szkołom poparcie wycieczek do Gdyni, przy czym już w styczniu r. 1937 rozpoczęto przyjmowanie zapisów w szkołach i Oddziałach Ligi.

Należność za udział w wycieczce rozłożono na raty, z których pierwszą wpłacało się do dn. 15 lutego, a ostatnią — do dn. 15 kwietnia.

W wyniku tej akcji odbyły się następujące wycieczki:

- 1) 6—9 maja 1937 r. młodzież szkolna z miasta Radomia powiatu radomskiego oraz miasta i pow. kozienickiego (ogółem osób 687).
- 2) 11—15 maja — młodzież szkolna z miasta i powiatu sosnowieckiego, zawierciańskiego, częstochowskiego i włoszczowskiego (ogółem osób 926).
- 3) 15—18 maja — świat pracy, robotnicy i włościanie, zbierani na trasie Bełżec — Lublin — Siedlce (ogółem osób 932).
- 4) 18—21 maja — młodzież szkolna z Sosnowca i Będzina (ogółem osób 926).
- 5) 20—23 maja — młodzież szkolna z powiatów: sandomierskiego, opatowskiego, wierzbnickiego, koneckiego i opoczyńskiego (ogółem 1061).
- 6) 23—26 maja — młodzież szkolna, zbierana na trasie Lublin — Dęblin (ogółem osób 964).
- 7) 27—30 maja — młodzież szkolna z powiatów: olkuskiego, jędrzejowskiego, miechowskiego, stopnickiego, pińczowskiego, kieleckiego (ogółem 979).
- 8) 2—6 czerwca — młodzież szkolna, miasta i powiatu Lublin (ogółem osób 1048).
- 9) 6—9 czerwca — młodzież szkolna, zbierana na trasie: Lublin—Łuków—Siedlce (ogółem osób 1014).
- 10) 12—15 czerwca — młodzież szkolna, zbierana na trasie: Bełżec — Zawada — Lublin (ogółem osób 1008).

Nie doszły do skutku z powodu odmówienia przez Dyрекcję Kolejową przewozu w wagonach osobowych trzy wycieczki:

1. 10—13 czerwca z Sosnowca — młodzieży,
2. 17—20 czerwca z Kielc — młodzieży,
3. 26—29 czerwca z Sosnowca — robotnicza

oraz z innych powodów 8 późniejszych wycieczek.

Począwszy od drugiej połowy czerwca, — trudności z uzyskiwaniem wagonów, pomimo, iż cały plan wycieczkowy został uzgodniony z Ministerstwem Komunikacji jeszcze w miesiącu marcu, — zaczęły się mnożyć i w rezultacie Okręg Radomsko-Kielecki LMK został zmuszony do odwołania 8-miu wycieczek wiejskich i robotniczych (z Kielc,

Ostrowca, Częstochowy, Sosnowca, Zawiercia i Radomia), zaprojektowanych na lipiec i sierpień.

Wyjaśnienie przyczyny tego stanu rzeczy nastąpiło w końcu lipca, kiedy Zarząd Okręgu został powiadomiony, iż uruchomienie pociągów do Gdyni może nastąpić pod warunkiem przekazania Lidze Popierania Turystyki—organizacji świadczeń w Gdyni, których koszt bez pomocy lekarskiej i opieki fachowej w czasie jazdy do Gdyni—Liga Popierania Turystyki ustaliła początkowo na 5 zł. 90 gr. a później na 5 zł. 40 gr. Oczywiście, propaganda i wszystkie kłopoty, związane z organizacją wycieczek, obciążały w dalszym ciągu Ligę Morską i Kolonialną.

Nie przesądzając sprawy, czy 5 zł. 40 groszy za świadczenia w Gdyni jest dużo, czy mało, należy stwierdzić, że Liga Morska i Kolonialna zorganizowała je w swoim zakresie taniej i ponadto zapewniła wszystkim wycieczkom w drodze i na miejscu w Gdyni pomoc lekarską, fachowe przewodnictwo w czasie trwania wycieczki i wykłady propagandowe w Gdyni, których Liga Popierania Turystyki w granicach wymienionej sumy nie uwzględnia.

Organizacja wycieczek, jak to sam miałem możliwość stwierdzić, była pod każdym względem pierwszorzędna. Nocleg w Hotelu Emigracyjnym jest bardziej wygodny, niż w schronisku Ligi Popierania Turystyki; tak samo nigdzie w Gdyni nie można tak łatwo i dobrze zorganizować masowego żywienia jak w Hotelu Emigracyjnym; przewodników zaangażowano najlepszych, jacy są w Gdyni; statki, motorówki, samochody były zawsze na czas; pomoc lekarska stale w pogotowiu itd.

Zresztą niech o tym mówią podane tu fragmenty listów uczestników wycieczki:

Kierownictwo 7-kl. Szkoły Powsz. Nr. 1 w Będzinie: „...Rada Pedagogiczna tutejszej szkoły, zastanawiając się nad wycieczkami nad morze — doszła do wniosku, że: wycieczki nad morze, organizowane przez Zarząd Okręgu Radomsko-Kieleckiego LMK, przynoszą wielkie korzyści, pod względem organizacyjnym stoją na wysokości zadania i z tego tytułu należy się Zarządowi Okręgu wdzięczność“.

Dyrekcja Gimnazjum W. Replńskiej w Będzinie: „...wyrażamy niniejszym swe najwyższe zadowolenie z zorganizowania przez Ligę Morską i Kolonialną tak pożytecznej, pięknej wycieczki oraz składamy serdeczne podziękowanie za rzeczywistą i troskliwą opiekę, wnikałą niekiedy w najdrobniejsze szczegóły“.

Kier. 7-kl. Szk. im. Marsz. Piłsudskiego w Częstochowie: „...Z wielką przyjemnością, jako kierownik grupy 33-osobowej, składającej się z młodzieży, nauczycielstwa i opieki domowej, muszę podkreślić, że organizacja wycieczek tak pod względem przewozu (wygodne pulmany, z góry wyznaczone miejsca), opieka lekarska i noclegi, sposób wydawania i jakość obiadów, śniadań i kolacji, a już i to przede wszystkim celowa, planowa i sprawna organizacja zwiedzania portów i jego urządzeń — zasługuje ze wszechmiar na uznanie i podziękowanie, co też w imieniu własnym, dzieci i starszych uczestników LMK zasyłam“.

Kier. 7-kl. Szk. Powsz. w Radoszycach (pow. konecki): „...Po przyjeździe do Gdyni, rozmieszczenie wycieczek w Hotelu Emigracyjnym odbyło się szybko i sprawnie, z czego nie trudno się było domyślić, że wszystko poprzednio już było doskonale przemyślane. Sam Hotel Emigracyjny wywarł na uczestnikach wielkie wrażenie, takich bowiem budynków z tak ogromnymi salami, nowoczesnie urządzonymi, nie miały dotychczas dzieci sposobności oglądać“.

Kierownictwo 7-kl. Szk. Powsz. Nr. 2 w Olkuszu: „...wycieczka była urządzona doskonale pod każdym

względem. Jazda koleją wygodna. Dom noclegowy czysty, jedzenie dobre i tanie, obsługa uprzejma. Mimo niepogody, dzięki celowemu i fachowemu zorganizowaniu, oprowadzaniu i pokazaniu wszystkiego, co było godne widzenia, wycieczkowiec byli bardzo zadowoleni. Wycieczki szkolne do Gdyni mają dla młodzieży olbrzymie znaczenie wychowawcze. Zarządowi Okręgu LMK w Radomiu należy się za to uznanie“.

Kier. Szk. Powszech. w Opatowie: „...wrażenia dzieci są w wysokim stopniu emocjonalne: uczucia „Nasza Gdynia“ — głęboko wbite w umysły dzieci — tylko tych dzieci było za mało. Niestety, bieda nie pozwala bardzo często najzdolniejszym uczniom na udział w wycieczce, pomimo jej taniści“.

Uczenice Szk. Zaw. Żeńskiej w Sandomierzu: „...Pełne wrażeń i zachwyty wróciłyśmy z nad Bałtyku, toteż niezwłocznie piszemy do Szanownego Zarządu, by podziękować za wspaniałą wycieczkę, jaką nam zorganizował. Wielki wysiłek i poświęcenie organizatorów wycieczki wprowadził nas w podziw, gdyż tak wspaniałej wycieczki nie spodziewaliśmy się przeżywać. Z uznaniem i podziwem patrzyliśmy na porządek, w jakim się odbywała wycieczka“.

I oto taką akcją przerwano w punkcie kulminacyjnym; dziesięć tysięcy ludzi, chcących zobaczyć polskie morze i Gdynię, naraża się na zawód. Nikt nie jest w stanie zrozumieć, dlaczego dzieciom ze szkół powszechnych, dlaczego głodującym robotnikom Zawiercia lub spauperyzowanym chłopom z powiatów koneckiego czy olkuskiego nie dano możliwości wyjazdu nad polskie morze?

Postulaty bowiem Ligi Popierania Turystyki wvwracały całą kalkulację akcji wycieczkowej, zmuszając Ligę Morską i Kolonialną do podniesienia ustalonych od wielu miesięcy kosztów wycieczki, co w danych warunkach było niemożliwe.

Nie można w trakcie akcji i po 6-cio miesięcznej intensywnej propagandzie, kiedy setki tysięcy ludzi znają na pamięć warunki uczestnictwa w akcji wycieczkowej, podnosić bez żadnych powodów koszty wycieczki. Nie można tego robić w odniesieniu do nikogo, a tym bardziej w stosunku do ludzi, dla których częstokroć jeden złoty stanowi dużą sumę i którzy przez szereg miesięcy skrzętnie oszczędzali, ażeby tylko móc zobaczyć polskie morze.

Liga Popierania Turystyki dotychczas nie organizowała jeszcze masowych wycieczek nad morze w skali naszej, a do ubogich sfer wiejskich i robotniczych dotrzeć nie próbowała, dzieci ze szkół powszechnych z zapadłej prowincji do Gdyni nie wozila. Otóż tego rodzaju akcja poważnie się różni od pociągów dancin-bridge, albo od wycieczek w góry, z których korzystają stosunkowo nieźle uposażeni ludzie i dla których 16 zł. 75 groszy rozkładać na raty nie ma potrzeby.

Kiedy dwa lata temu byłem na zjeździe okręgowym Ligi Morskiej i Kolonialnej w Łucku, wojewoda wołyński p. Józefski prosił mię, ażebym przedstawił Zarządowi Głównemu LMK konieczność jak największego uwzględnienia Wołynia w akcji wycieczkowej nad morze. Stwierdził znakomite pod względem państwowym wyniki tej akcji wśród chłopów wołyńskich i marzył o tym, ażeby przynajmniej po jednym tysiącu chłopów z każdego powiatu Wołynia zawieźć nad polskie morze. W naiwności ducha przyrzekłem to Panu Wojewodzie. Czyż mogłem przypuszczać, że może zaistnieć sytuacja, przy której trzeba będzie walczyć o prawo oglądania Gdyni przez chłopą i robotnika?

MICHAŁ PANKIEWICZ członek Zarządu Gł. LMK

# KRAINA FIORDÓW



Norwegia, najbardziej na północ położony kraj europejski, byłaby, podobnie jak położona w tej samej szerokości Grenlandia, pustynią lodową, gdyby nie dobroczynne działanie Gólfströmu, opływającego jej wybrzeża. Dzięki temu klimat Norwegii jest stosunkowo łagodny tak, że żaden z portów, nawet najbardziej na północ wysunięty Hammerfest i Tromsø, nie zamarza, chociaż wiele spośród portów bałtyckich, położonych znacznie bardziej na południe, skuwa w zimie powłoka lodowa.

Znaczną część tego kraju, którego obszar wynosi 322.680 km kwadr., zajmują góry, często dzikie i niedostępne i zaledwie ok. 3% ziemi nadaje się pod uprawę. Upośledzona jednak pod względem urodzajności gleby, Norwegia jest uprzywilejowana za to pod innymi. Posiada ogromne przestrzenie lasów, które pokrywają 23% ogólnej powierzchni i stanowią podstawę rozwiniętego tutaj przemysłu drzewnego i papierniczego. Przede wszystkim jednak posiada to, czego jej możemy z całego serca zazdrościć — około 3.400 km granicy morskiej, a jeżeli wziąć pod uwagę wrzynające się głęboko w ład zatoki, zwane fiordami, to linia brzegu morskiego Norwegii rozciąga się do 20.000 km. Wybrzeże Norwegii usiane jest tysiącami mniejszych i większych wysepek, stanowiących blisko 10% ogólnej powierzchni, oraz skałami podwodnymi, niebezpiecznymi zwłaszcza w dawnych czasach dla żeglugi przybrzeżnej i to raczej dla najeźdźców, niż dla przywykłych do szkerów od dzieciństwa żeglarzy norweskich. Podobnie, jak ład norweski zajeżdża się tysiącem fiordów i wysepek z morzem, tak i całe życie większości Norwegów wiąże się bar-

dziej lub mniej bezpośrednio z tym potężnym żywiołem, który jest istotnie podstawą bytu gospodarczego i politycznego Norwegii. Dość powiedzieć, że 98% ogólnych obrotów handlowych z zagranicą idzie tu drogą morską. Dość powiedzieć dalej, że większość norweskiej floty handlowej obsługuje obce porty i że uzyskane od zagranicy za te usługi sumy wpływają bardzo dodatnio na kształtowanie się bilansu płatniczego Norwegii. Norwegia bowiem, uboga w płody rolnicze, nie posiadająca w dostatecznej mierze wielu artykułów, sprowadza więcej z zagranicy, niż może sama wywozić. Saldo ujemne bilansu handlowego Norwegii wynosi też za okres siedmiu miesięcy r. b. ponad 304 miliony koron. Jeżeli jednak wpływy z frachtów na r. 1937 obliczone są — według dotychczasowych wyników — na około 800 milionów koron, to Norwegia może się nie obawiać zachwiania równowagi bilansu płatniczego.

Norwegia, kraj wybitnie morski, od dawien dawna miała wspaniale rozwiniętą flotę i przed wiekami już słynęła, jako kraj śmiałych żeglarzy. Stąd to przecież, z tego skalistego kraju wyruszały już w VIII wieku pierwsze wyprawy normandzkich Wikingów, spadając, jak grom, na przerażoną ludność Anglii, Irlandii, Francji, na ludy pobrzeża bałtyckiego, docierając wielokrotnie do Paryża, Rzymu, a nawet do Konstantynopola. Wszędzie budzili strach i podziw.

Powoli ustają napastnicze wyprawy Wikingów, ale naród norweski jest zawsze narodem żeglarskim. Dziś też Norwegia ze swym tonażem floty handlowej, wynoszącym 4.348.000 t. r. b., zajmuje



po Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych A. P. i Japonii czwarte miejsce wśród potęg morskich świata, bo chociaż w okresie wojny światowej, obsługując, mimo grożącego niebezpieczeństwa żeglugę międzynarodową, poniosła olbrzymie straty, tracąc ponad 1.2 mil. t. r. b. t. j. 49.3% ogólnego ówczesnego tonażu, to jednak korzyści finansowe, jakie dzięki swej ruchliwości, godnej potomków Wikin-gów, odniosła w tym okresie, pozwoliły jej przystąpić natychmiast po wojnie do odbudowy swej floty. Dzisiaj ma dzięki temu najnowocześniejszą flotę handlową. Około połowy statków ma mniej, niż 10 lat, — 33% 10 do 20 lat, — a tylko 7% ma więcej, niż 30 lat. Obecnie 56% tonażu floty norweskiej stanowią motorowce i jest ona jedyną na świecie, w której tonaż motorowy przewyższa tonaż parowy. We flocie norweskiej duży odsetek, bo około 43% stanowią statki tankowe, przeznaczone do przewożenia płynnego paliwa, olejów i smarów. W tej dziedzinie Norwegia zajmuje w żegludze światowej trzecie miejsce, a jeżeli odrzucić statki cysternowe, należące do wielkich towarzystw naftowych, to połowa tankowców, pływających na morzach, należy do Norwegii. Charakterystyczne również dla floty norweskiej są statki wielorybnicze: na ogólną liczbę 194 statków wielorybniczych na świecie 94 należy do Norwegii. Zwiększa się też stale przeciętny tonaż jednostek. Kiedy jeszcze w r. 1913 przeszło 64% statków miało poniżej 2.000 t. r. b., dziś jest ich tylko 22%, a przeszło 40% ma ponad 6.000 t. r. b. Zwłaszcza statki motorowe mają większy przeciętny tonaż, bo tylko 6% statków ma poniżej 2.000 t. r. b. Norwegia posiada również dobrze rozwinięty przemysł okrętowy, który umożliwia częściową budowę i konserwację tak olbrzymiej floty na własnych stocznicach.

Poważną pozycję w gospodarstwie narodowym stanowi i inna gałąź bogactwa morskiego — rybo-łówstwo. Daje ono Norwegii rocznie około 750 tysięcy ton ryb, wartości około 64 milionów koron. Dużą pozycję stanowią tu także połowy wielorybów, na które urządzone są olbrzymie wyprawy, mające swe bazy w specjalnie urządzonych portach.

Nie tylko jednak morze stanowi bogactwo Norwegii. Obrotny Norweg potrafił ujarzmić i wykorzystać wodę i wewnątrz kraju — liczne wodospady, jakie tworzą rzeki i tysiączne strumyki w rwącym swym biegu poprzez skaliste góry, wykorzystane zostały, jako źródło potężnej energii. Umożliwiło to powszechną elektryfikację całego kraju. Ponad wyniosłymi łańcuchami górskimi, poprzez przełęcze pną się, przedzierają przewody wysokiego napięcia, roznosząc energię, która doprawdy jest życiodajna w kraju, gdzie dla przemysłu brak jest węgla, a zwłaszcza, gdzie w wielu okolicach noc w zimie trwa kilka miesięcy. Hen, na północy położona osada rybacka, Tromsø, w niejednym domu posiada kuchnię i inne urządzenia elektryczne, a najmniejsza wioseczka, pojedyncze chatki, rozrzucone wzdłuż fiordów, zdala od innych osiedli ludzkich, korzystają z dobrodziejstwa elektryfikacji.

Norwegów jest niespełna 3 miliony ludzi. Warunki geograficzne ich kraju, zdawałoby się, nie sprzyjają pomyślnemu rozwojowi gospodarstwu, a jednak Norwegia należy bezwątpienia do bogatszych krajów na świecie. Stopa życiowa przeciętnego Norwega przewyższa wielokrotnie stopę życiową w Polsce. Już nie trzeba mówić o tym, że podczas gdy na 1000 Norwegów przypada 1.412 t. r. b. tonażu floty handlowej, to w Anglii nawet tylko około 435, w Niemczech 57, — ale i w każde-



Widok na Merok i fiord Gairanger



Droga górską w Norwegii

innej dziedzinie, czy to będzie wymiana międzynarodowa czy udział w bogactwie międzynarodowym, Norweg należy do lepiej sytuowanych ludzi na świecie. Bogactwo to zawdzięcza w dużym stopniu morzu, ale także i własnej dzielności, pracowitości i rzetelnej obrotności kupieckiej.

Norwegia, choć pozornie uboga i dzika, jest piękna i malownicza. Dużo się mówi, dużo się słyszy o pięknie chociażby fiordów norweskich. I jakże różne, jak bogate w skali są te fiordy. Od skalistych, dzikich, niedostępnych, zda się wyłonionych dopiero co z oddechu chaosu, do lirycznie łagodnych, wdzięcznych zieleni, schodzących niepostrzeżenie ku wodom Oceanu. I tu i tam jaskrawią się czerwienią dachów domki małeńkie, jak zabawki dziecinne. A wewnątrz kraju — bujne w swej soczystej zieleni doliny niektórych fiordów, faliste pola uprawne, gęste lasy i zagajniki przechodzą w pustą, dziką, zapierającą dech ostrymi wirażami drogę górską, wspinającą się raptownie i również raptownie spadającą ponad tysiącmetrową rozpadliną, wśród wiecznych śniegów i lodowców.

Piękna jest Norwegia. I nic dziwnego, że rokrocznie kierują się ku niej liczne wycieczki turystyczne, z dalekich krajów płyną tu ludzie, szukający bezpośredniego kontaktu z naturą, która może nigdzie nie jest tak bliska jak tutaj, mimo wysokiej kultury gospodarczej kraju. Z Polski również co roku wyrusza ku Norwegii wycieczka, organizowana przez Linie Gdynia — Ameryka. W roku bieżącym popłynął m/s „Batory”. Zawinął do Bergen, drugiego po Oslo co do wielkości i znaczenia miasta Norwegii, do Tromsø, Trondhjem, które znane dawniej, jako Nidaros, było poprzednio stolicą kraju, do Öye i Meroku, z których zwłaszcza Merok pozostawia niezapomniane wrażenie jaskółczego



Ogólny widok Bergen

gniazda, zbudowanego u podnóża pięknych w rysunku i kolorycie gór. spadających kilkuset metrowym nawisem ku wodom fiordu.

Bandera polska nie jest obca Norwegom. Polskie statki zachodzą niejednokrotnie do portów norweskich, zwłaszcza do Bergen, a statki norweskie, obsługujące obce porty, obsługują także i Gdynię, gdzie bandera norweska w sierpniu r. b. stała na dziewiątym miejscu wśród innych bander marynarek handlowych świata.

Stosunki handlowe między Polską a Norwegią stale się rozwijają. Podczas gdy w r. 1934 przywóz polski z Norwegii wyrażał się sumą 7.500 tysięcy złotych, to w r. 1936 wzrósł do 14.700 tysięcy, a w ciągu pięciu miesięcy r. b. przywieźliśmy z Norwegii za 10 milionów złotych. Jednocześnie zwiększył się wywóz do Norwegii, wzrastając z 13.500 tysięcy złotych w r. 1934 do 21.500 tysięcy w r. 1936 i do 12.900 tysięcy w ciągu pięciu miesięcy r. b. Saldo bilansu handlowego z Norwegią jest zatem dla Polski stale dodatnie i za okres pięciu miesięcy r. b. wyniosło 2.9 mil. złotych. Norwegia eksportuje śledzie i ryby — świeże, solone i suszone, konserwy rybne, skóry, tłuszcz wielorybi, papier, rudę żelazną, saletrę wapniową (sztuczną), siarkę, aluminium; sprowadza natomiast mięso, słoninę, tłuszcze zwierzęce, żyto, jęczmień, pasze, owoce, cukier, wyroby przemysłu włókienniczego, skóry, oleje mineralne i roślinne, węgiel kamienny, żelazo, stal oraz wyroby z żelaza i maszyny. Jak widzimy z tego krótkiego zestawienia, istnieją znaczne możliwości rozwojowe dla wymiany towarowej między Polską a Norwegią i niewątpliwie linia rozwojowa wzajemnych stosunków gospodarczych nie załame się, a będzie nadal szła ku górze.

J. L.



M/s „Batory” w Öye



Wybrzeża Norwegii

# Na „Zawiszy Czarnym”

Przyjęty na sierpniowy rejs, znalazłem się na pokładzie „Zawiszy”. Zobaczyłem piękny i okazały jacht o trzech strzelistych masztach, długości — 30 m, pięknej linii, doskonałym zaopatrzeniu. Załadowałem manatki na wyznaczoną mi koję, przebrałem się w dreluchy i jazda do roboty, bo przecie wyjeżdżamy pojutrze. Ruch na pokładzie niebywały: jeden szoruje pokład, drugi mosiądze, trzeci znów maluje; słycać rozkazy, śmiechy i tupot bosych nóg. Wreszcie szkuner jest gotów — umyty, wyszorowany, lśni czystością. Ostatnie wyjście na ląd i w przewidzianym terminie następuje odjazd. Szkuner drgnął i rozdygotał się w takt motoru. Z tłumów zgromadzonych na molo rozlegały się życzenia pomyślnego wiatru. Rozkaz kapitana „do stawienia wszystkich żagli” wywołuje u nowicjuszków chwilowy zamęt — słycać bieżanie, szepty, tarcie lin o bloki i wreszcie żagle stoja.

Żegnamy Gdynię i polskie wybrzeże. Przed nami miesiąc wędrówki. Dopiero teraz zwracam uwagę na otaczających mnie ludzi, na moich towarzyszy podróży.

Statkiem dowodził gen. Mariusz Zaruski. Zastępcą dowódcy był Zygmunt Pankiewicz — wysoki, chudy, o długich nogach, sympatyczny, cieszący się zaufaniem i szacunkiem załogi. Poza tym do kierownictwa statku wchodziło jeszcze trzech oficerów i dwóch bosmanów.

Załoga została podzielona na trzy wachty — mnie wcielono do pierwszej. Znalazłem się wśród galerii typów: wysoki, niski, chudy i gruby — żadnego nie brak. I niezadługo, a gruby zaczął odczuwać zwiększającą się falę i w pewnej chwili zawiśnął na burcie. Złośliwi zaczęli zeń pokpiwać, wołając: — „Trzymaj fason, bo za trzy dni będziemy w Holtenau przy wejściu do Kanału Kilońskiego”. Kanał Kiloński, Kilonia — ośrodek sportu żeglarskiego Niemiec, znany z opisów i opowiadań miał się ukazać naszym oczom. I rzeczywiście trzeba widzieć, żeby podziwiać.

Do Holtenau przybyliśmy nad wieczorem, gdy brzegi grały w świetle zachodzącego słońca. Co kilkaset metrów spotykamy jachty — pełnomorskie, przybrzeżne i regatowe wszelkich typów. Dobiliśmy do wybrzeża i na dziobie, zapominając o trapiącej nas chorobie morskiej, wyladowaliśmy swą energię w śpiewie i pokazach. Publiczność na molo dała się porwać naszemu humorowi i beztróscie, gawędziła z nami i brała żywy udział w ognisku do późnej nocy. — Po wzięciu zapasu ropy ruszyliśmy pod kierunkiem pilota przez Kanał. Zbliżając się do mostu miałem obawę, że maszty zaczeją o przęsła i pójda w drzazgi, tymczasem było to tylko złudzenie, gdyż nad topem grotmasztu jeszcze było kilka metrów wolnej przestrzeni.

Dotkliwie zimno na „psiej wachcie” dało nam poznać, żeśmy przepłynęli Kanał i już jesteśmy na Morzu Północnym. Byłem szczęśliwy, gdy znalazłem się pod ciepłym kocem. Rano minęliśmy latarniowiec „Elbe IV”, walcząc z przyływem, a pod

wieczór zawitaliśmy do Immuiden, u wejścia do kanału, wiodącego do Amsterdamu.

Następny dzień upłynął pod znakiem odświeżenia statku; jak „Zawisza” — „Zawisza”, takiego pucowania jeszcze nie przechodził, toteż po zakończeniu pracy nie mogliśmy go poznać, tym bardziej, że w wypranych lśniących dreluchach wyglądaliśmy odświeżnie.

Krajobraz Holandii wywarł na mnie wielkie wrażenie — jechaliśmy powyżej poziomu pól i pastwisk, po obu stronach kanału ciągnęły się wstęgi szos, gładkich jak stół i rojących się od rówców i aut. Tu i ówdzie charakterystyczne domki holenderskie różnymi kolorami mieniły się wśród zieleni drzew i krzewów. Napotykanę mosty na odgłos naszej syreny obracały środkowe przęsło, aby dać nam wolną drogę. Na bocznych kanałach widać mosty zwodzone. Z inijanych motorówek i statków pozdrawiano nas machaniem rąk lub okrzykami. — W Amsterdamie na molo ockiwali, przybyli z Jamboree, polscy harcerze, z orkiestrą i przedstawicielami miasta. Przy dźwiękach hymnu narodowego przybiliśmy do mola. Zaczęły się wizyty, szukania znajomych, krzyżowały się pytania, odpowiedzi, rozkazy, tworząc zamęt nie do opisania. Pod pokład gości się nie wpuszcza, bo tam załoga doprowadza się do porządku. Żyletki aż skrzypią, bo na morzu golić się nie wolno, gdyż może ustać wiatr, a żeglarze są przesadni. A więc brody do pasa, kręcone wąsiska, wszystko musi zniknąć. Przecież Holenderki stoja na molo. Trzeba zrobić jak najlepsze wrażenie. Wieczorem wyrwałem się do miasta. Ponieważ nie miałem gdzie zmienić pieniędzy, postanowiłem obejrzeć drugą Wenecję z zewnątrz. Zwracają uwagę zaśmiecone ulice. Gdzież ta czystość holenderska, o której tyle słycałem? Domki śliczne, od podstaw do szczytu wymalowane różnymi kolorami. Starłem się zajrzeć do wewnątrz: czysto, miło i zamożnie. Całe miasto poprzecinane kanałami, których brzegi bardzo często stanowią fasady domów. Trafiłem do dzielnicy nowoczesnej. Uderzyła mnie przestrzeń, moc zieleni, kanały odrzewione; cyprysy, wierzby, zwisając nad wodą, tworzą girlandy zieleni, a wśród tego nowoczesne wille. Śmiecie zniknęły. To zupełnie inne miasto.

Holendrzy zrobili wrażenie ludzi ospałych, flegmatyków, których trudno rozruszać. Jak twierdził konsul Rzeczypospolitej w Amsterdamie, pierwszy raz widział Holendrów tak rozbawionych i rozentuzjasmowanych, jakimi byli w czasie naszego ogniska na statku. A nasi przygodni artyści wylazili ze skóry, żeby tylko nie zblaźnić honoru Zawiszków. Kawały, monologi przeplatane śpiewem rozbrzmiewały po całym porcie. Po ognisku oczekiwany dancing na pokładzie. Na drugi dzień zbudziłem entuzjazm przemarszem z orkiestrą do ratusza, gdzie uroczyście wręczyliśmy prezydentowi miasta obraz, przedstawiający fragment Warszawy. Przy sposobności zwiedziliśmy ratusz.

Po południu jedziemy do Jamboree. Wpadamy w tłum różno-języczny, barwny i ruchliwy. Przy pomocy wszelkich możliwych środków dogadujemy się z Murzynem. Jakiś Turek chce ode mnie lilijkę z kotwiczką. Naprzeciw, trzymając się pod rękę, roześmiani i rozbawieni idą: Polak, Arab, Hindus i Japończyk. Proszą, żeby ich sfotografować. Robię zdjęcia; zapisuję adresy; kręcę się jak w ukropie. Ledwo wyrwałem się z kręgu kolorowych braci, opadła mnie chmara dorastających dzieciaków, a nawet starszych panien, prosząc o autograf. Pisałem na lewo i na prawo, nie patrząc komu. Cieszyłem się tylko, że nie jestem sam dręczony troską o podpisy, bo co krok spotykałem kolegów klnących manię zbieraczy. Wieczorem mamy ognisko. Sama egzotyka. Śpiewamy przez radio. Urządzony konkurs żarłoków wygrał Murzyn. Zmęczeni, z radością powróciliśmy na twarde, lecz tak upragnione koje.

Nazajutrz zwiedziliśmy port, stocznie jachtowe i okrętowe. Podziwialiśmy olbrzymie prasy, maszyny, hale kreślarskie, szkielety przyszłych olbrzymów morskich. Nie zapomnieliśmy o zwiedzeniu najwspanialszego muzeum kolonialnego. Rośliny, zwierzęta egzotyczne, kultura narodów mało znanych przytłaczała nas swym ogromem i wspaniałością. Mieliliśmy już dość miasta — jechać, jechać czym prędzej na morze... Zapomnieliśmy o przykrościach choroby morskiej. Ostatnie pożegnania, wymiana zdjęć, uścisków dłoni i już nas nie ma.

Czekała nas twarda służba. Morze Północne nie żartuje. — Nic nie zwiastowało zmiany pogody. Niebo, zaciągnięte obłokami, uśmiechało się wyblaskami promieni słonecznych. Wiatr zimny lecz równy, napinał potężne płótna żagli. Statek cicho skrzypiał. Na pokładzie ruch zamarł, tylko wachta służbowa czuwała. Niespostrzeżenie nadeszła noc. Wtem ciszę przerywa zachwycony głos wachtowego: „Druhowie na pokład, morze fosforyzuje!” Narzuciłem cośkolwiek i potykając się w ciemnościach, wyskoczyłem na górę.

Niebo zachmurzone, woda ponura, wiatr przewiewa, wywołując dreszcze. Nie widzę nic ciekawego. Dopiero po chwili zwróciłem uwagę, że większość kolegów wychyla się na burtę, wpatrując się w wodę. Wyrzałem i ja. Wyrwał mi się okrzyk zachwyty. Statek znajdował się w obramio-



Praca na salingu

waniu ze srebra, zmieszanego z jasną zielenią. Woda wprawiona w ruch, cicho sunącym statkiem, świeciła. Za rufą skrzyła się smuga znacząca przebyta drogę statku. Położyłem się na siatce buksprytu i patrzyłem. Fale prute piersią „Zawiszy” migotały, tworząc skrzydła i kręgi srebrzyste. Piękny, niezapomniany widok, statek nie płynął lecz unosił się w srebrnej poświacie. Nadszedł pochmurny ranek i zjawisko znikło. — Obserwator zameldował zbliżającą się mgłę — największego wroga żeglarzy. Generał, oficerowie, wszystko co żyło, znalazło się na pokładzie. W niespełna kilka minut zostaliśmy otoczeni kłębamii białego oparu. Poruszaliśmy się jak w mleku. Statek drgał. Trzymaliśmy kurs na latarniowiec. Co minuta ryk syreny. W niedługim czasie rozpoznaliśmy sygnał latarniowca po prawej burcie. W obawie przed wpadnięciem na mieliznę kręciliśmy się wokół niego. Co chwila z różnych stron słychać było ryk syren, raz bliżej raz dalej. Na statku dało się odczuć zdenerwowanie. Pod wieczór stanęliśmy na kotwicy i syrenę zamieniliśmy dzwonem. Mgła zdawała się rozrzedzać, to znowu gęstniała. W pewnym momencie słyszymy syrenę zbliżającego się statku, czekamy w skupieniu. Sygnał przed dziobem i widzimy tylko cień olbrzymiego transatlantyku, który przeszedł w szalonym tempie o 100 metrów od naszego statku. Gdyby nas stuknął, to... — nie trzeba komentarzy.

Na drugi dzień w południe mgła znikła — kurs Calais. Słońce śliczne, morze się mieni. Od czasu do czasu widać delfiny, a nawet raz całe stadko zbliżyło się i zaczęło swawolić przed dziobem. Karmiliśmy



W tegorocznym Jamboree udział wzięli przedstawiciele prawie wszystkich narodów



Indianin z Kanady na Jamboree w Holandii

Je czym się dało. Olbrzymy — a tak ruchliwe, jak gdyby nic nie ważyły. Wyskakują z wody, przewracają cielska, na kilka chwil niktą i ukazują się o kilkaset metrów dalej. Operator filmowy P.A.T.'a, który kręcił całą naszą podróż, biegł od burty do burty i starał się sfilmować sympatyczne zwierzęta. — W pogodnym i wesołym nastroju witamy jasne brzegi Francji. Zatrzymujemy się w Calais, gdzie stoimy dwa dni. Rozkoszujemy się wodą i słońcem, spędzając wolny czas na plaży. Woda ciepła, słońce do obrydlowości, oczy pieką, nie mogłem zupełnie patrzeć. Pływamy aż do znużenia. Podziwiałem Francuzów jak umiejętnie zbierali z kamieni ostrzygi i inne ślimaki, otwierali muszle i tak surowo zjadali zawartość. Jeden z nas postanowił ich naśladować i omal na ładzie nie zapadł na morską chorobę. — Z Calais pojechaliśmy do Paryża, gdzie buszowaliśmy 5 dni. Ruch i gwar wielkiego miasta oszołomił mnie. Po zwiedzeniu wystawy wróciłem na statek pełen wrażeń, bez sił i pieniędzy.

I zrów zatęskniliśmy za przestrzenią, za wodą. Pozostawiając Dover z prawej burty, trzymaliśmy kurs na Skagerrak. Mając nieprzychylny wiatr, musieliśmy halsować. Tu poznaliśmy prawdziwą huśtawkę fal. Przyszedł sztorm. Wiatr około 10 stopni. Fala wspaniała, pogoda śliczna. Służba wypadła naszej wachcie. Zostałem wysłany na „oko“. Nie stanąłem, jak zwykle, na samym dziobie, lecz przy prawej burcie, aby móc się szybciej wychylić, gdy zajdzie potrzeba. Gdy dziób leciał do góry robiłem wdech, gdy opadał wolny wydech, to miało mnie uchronić od choroby. Bujda — nic nie pomogło. Rozchorowałem się na dobre. Zjawił się zastępca

szeffa-kucharza i proponuje mi, żebym z nim pospiewał. Oczywiście, wykonuję wszelkie jego zachcianki, nie chcąc pokazać swej słabości. A wiatr aż świszczę w linach. Żagle za chwilę trzasną. Wszystko skrzypi. Słychać chrzest lin. Rozchorowani żeglarze leżą na pokładzie i o bożym świecie nie wiedzą. Na nogach trudno się utrzymać, pokład chodzi jak pijany. Ten i ów na czworakach stara się dostać do międzypokładu. Przez luki, wprowadzające łańcuch kotwiczny, woda leje się na pokład. Naraz tracę grunt pod nogami, walę się na kolana, tafla wody przelewa się przez dziób. To szkuner zsunął się między fale i wrył się dziobem w wał wodny. Na zapomnę tego nigdy. Myślałem, że woda wtłoczy nas w głąb. Po skończeniu służby, zziębnięty i rozbity, upadłem jak nieżywy na koję.

Dopiero w Kanale Kilońskim wiara się rozruszała i wymizerowane twarze rozjaśniły się uśmiechem na widok Bałtyku. Co za szalona różnica — ciepło, pogodnie, drobniutka fala — płyniemy do Kopenhagi.

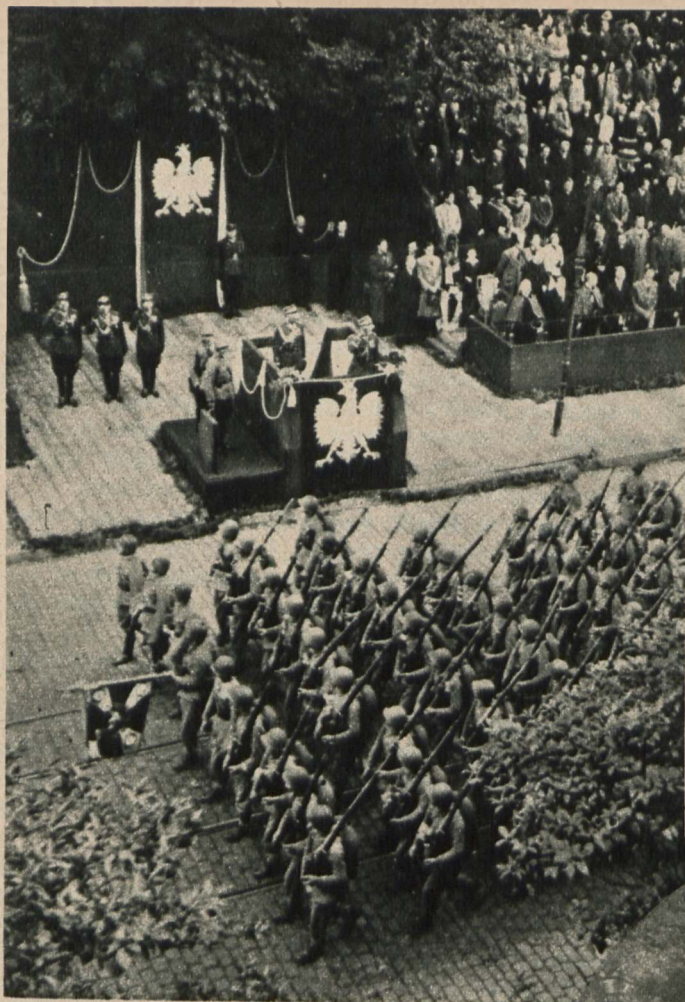
Do brzegów Danii przybiliśmy w nocy. Stanęliśmy na kotwicy, a rano na pełnym morzu kapiel — co za rozkosz. Tego dnia było nam dane oglądać poezję i czar bezbrzeżnych wód. Minęło nas kilka wspaniałych olbrzymów-żaglowców. Fregaty, szkunery czteromasztowe, pozostałość dawnych wieków świetnych żeglarzy.

Do Kopenhagi przybyliśmy w południe. Oszołomił nas ruch rowerowy, który mieliśmy sposobność podziwiać już w Amsterdamie. Kopenhaga podobała mi się najbardziej spośród wszystkich miast. Zieleń, woda, miłe, sympatyczne twarze, czystość, robiły jak najlepsze wrażenie. Ponieważ byłem splewany do suchej nitki, laziłem po mieście. Wspaniale wyglądali grenadierzy w papachach, pilnujący zamku królewskiego. Powaga na ich twarzach, ręce skrzyżowane na piersiach, podtrzymujące karabin i sztywny krok, robiły wrażenie operetkowe. Starałem się nawiązać rozmowę, jak się okazuje, zabroniono im rozmawiać, a nawet nie wolno osobom obcym zatrzymywać się przed zamkiem. Po zwiedzeniu Tivoli, wesołego miasteczka Kopenhagi, bez żadnych przeszkód ze strony wody i powietrza wróciliśmy do Gdyni.

JANUSZ KOZAN

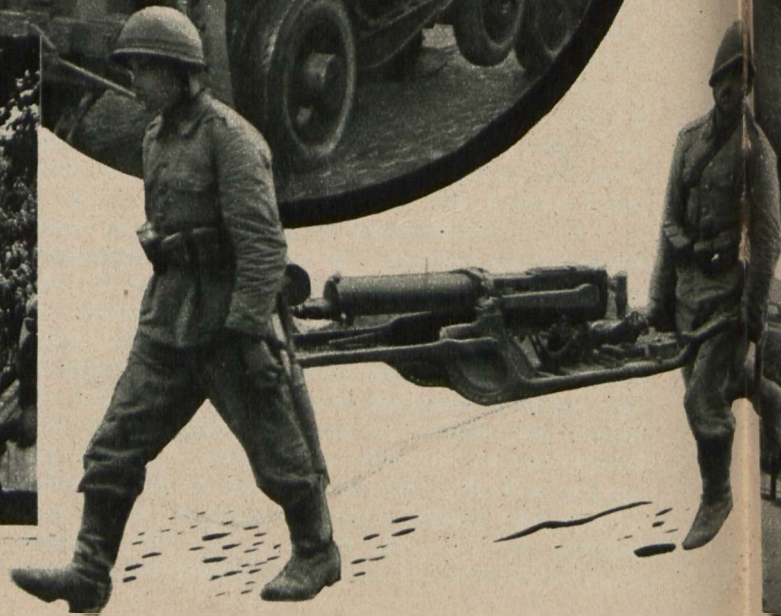
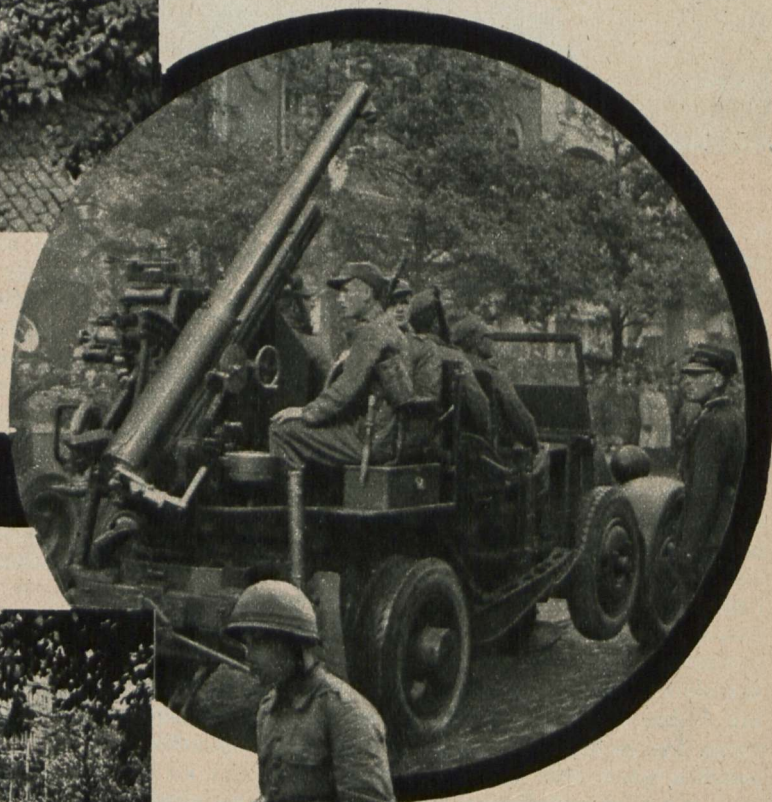


Zwijanie żagli na rei

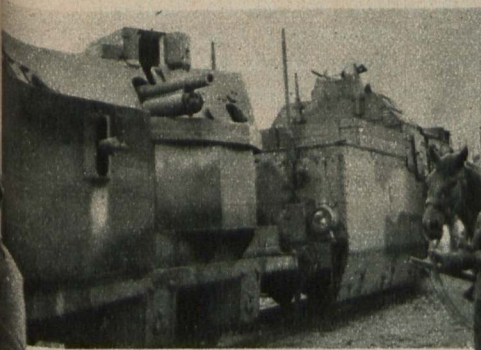


Manewry wojsk polskich, jakie w roku bieżącym odbyły się na Pomorzu, wykazały wspaniałą postawę żołnierza, jego doskonale wyćwiczenie techniczne, wytrzymałość w trudnych warunkach terenowych. Szczególnie wyróżniła się piechota, dowodząc raz jeszcze, że nadal jest najważniejszą bronią. W manewrach, oprócz najwyższych dostojników wojskowych w Polsce z Marszałkiem Rydzem-Śmigłym na czele, wzięli udział szefowie sztabów Łotwy, Estonii i Finlandii. Na zakończenie manewrów w Bydgoszczy, przy uroczystym udziale tamtejszego społeczeństwa, odbyła się wielka defilada, podczas której można było stwierdzić sprawny wygląd naszego wojska, będący najlepszym świadectwem wielkiej wytrzymałości fizycznej i hartu moralnego Armii polskiej. W dniu 14 września pułki powróciły do swych garnizonów, witane serdecznie przez ludność miast.

Na pierwszym zdjęciu z lewej strony u góry — Marszałek Śmigły-Rydz przyjmuje defiladę; z prawej strony u góry — szefowie sztabów Łotwy, Estonii i Finlandii; na pozostałych zdjęciach — fragmenty z rewii w Bydgoszczy i z manewrów.



od-  
of-  
ry-  
ie  
al  
aj-  
al-  
ie  
a-  
ij-  
d-  
r-  
ej



*6.5.1918*

# Sylwetka przyszłej Gdyni



**Z**e szczytu Kamiennej Góry roztacza się rozległy widok. Tam, gdzie niebios maczają swój błękit w toni wód, widnieje wąski pasek Mierzei Helskiej. Bliżej, na granicy lądu i morza, wre praca port gdyński. Zza portu, ze wzgórza oksyńskiego dolatują odgłosy dzwonów kościoła, zbudowanego przez księżną pomorską Zwinisławę, żonę Mestwina II-go. Jeszcze bardziej na lewo rozciągnęło się szeroko miasto portowe, liczące dziś 110 tysięcy mieszkańców. Tylko pod samym wzgórzem świeci pustkami pole, szpetne narazie, nie zabudowane i nieobudowane. Jest to serce dzisiejszej i przyszłej Gdyni, jest to przyszła dzielnica reprezentacyjna.

W „gdyńskim”, przekraczającym słynne „amerykańskie tempo”, zbudowany został port Gdynia. Krocie milionów złotych, potęga myśli i pracy są jego symbolem.

Obok wyrastało miasto portowe, mające obsłużyć port i zatrudnionych w nim ludzi. Port gdyński powstawał planowo i przy olbrzymiej współpracy i kontroli wszystkich rządów Rzeczypospo-

litej; miasto portowe Gdynia zostawione było samemu sobie. Powstały poważne dysproporcje pomiędzy traktowaniem miasta i portu. O ile pod teren portu wykupiono po niskich cenach ziemię, o tyle nie zainteresowano się zupełnie przyszłością terenową miasta. Jest to jeden z największych błędów, popełnionych na żywym organizmie rodzącego się miasta. Błąd ten uwidacznia się w postaci krzywych ulic, braku perspektywy przy ich zakończeniach; jest to poważny orzech do zgryzienia dla Zarządu Miasta, który nie rozporządza dostatecznymi terenami dla rozbudowy miasta.

Patrząc na wszystkie błędy terenowe, architektoniczne i urbanistyczne Gdyni, cieszyć się należy, że przynajmniej najpiękniejsza dzielnica tego miasta, przyszła dzielnica reprezentacyjna, nie jest jeszcze zepsuta, nie jest jeszcze w pośpiechu gdyńskiego tempa rozwiązana i byle jak zabudowana.

Nie zabudowane pole pod Kamienną Górą stało się przedmiotem poważnych narad nie tylko Zarządu Miasta, lecz również decydujących czynników państwowych i artystycznych.

W końcu lipca b. r. odbyła się w Gdyni konferencja pod przewodnictwem wicepremiera inż. Kwiatkowskiego, w której raczył wziąć udział Pan Prezydent Rzeczypospolitej.

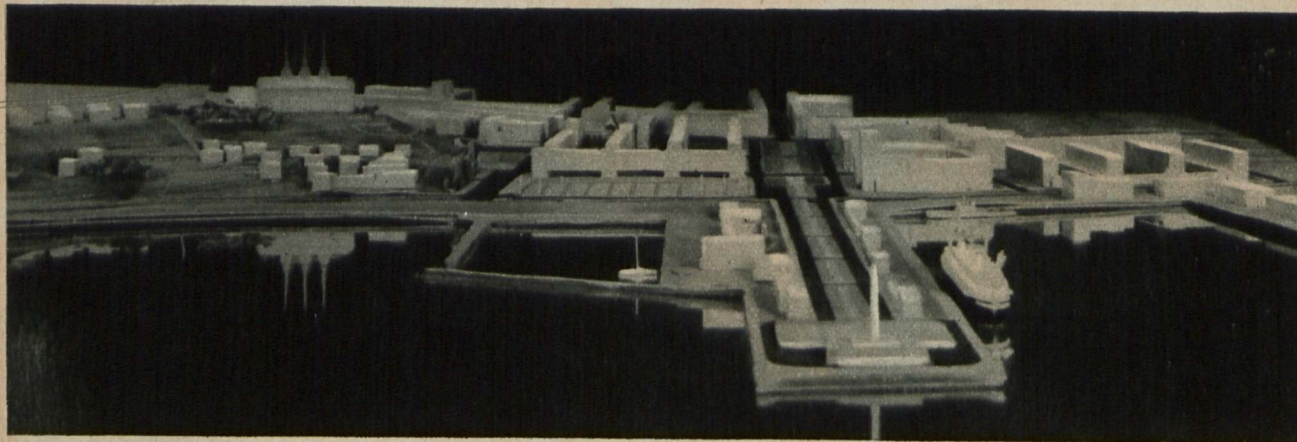
Uwaga tej konferencji skierowana była na rozplanowanie reprezentacyjnej dzielnicy miasta.

Jakże będzie według projektów architektów wyglądać owa dzielnica?

Ulica 10 Lutego, biegnąca od dworca do morza, wejdzie na Molo Południowe, na końcu którego stanie gigantyczny pomnik Zjednoczenia Ziemi Polskich. Ma on być symbolem, że Polska mocno stała na wybrzeżu, że port i miasto Gdynia są własnością całego narodu.

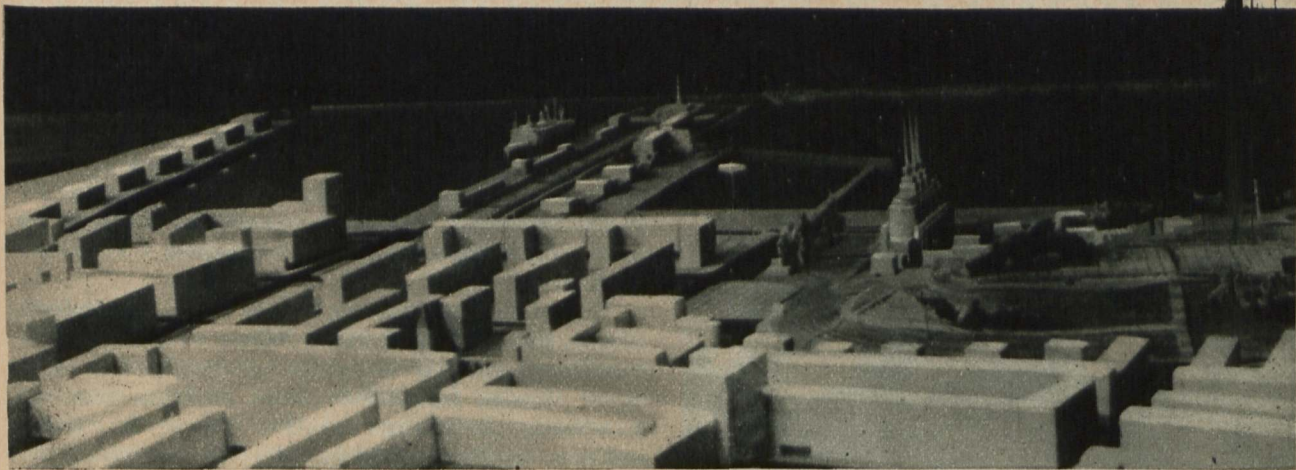
Nad morzem przewidziane jest forum nadmorskie, pojęte jako plac obudowany z trzech stron, a otwarty jedną ścianą na basen żeglarski i morze. Ten olbrzymich rozmiarów plac będzie służył dla uroczystości, związanych z morzem.

Wokół placu powstaną gmachy reprezentacyjne, między nimi teatr i ratusz. Plac ten wiązać się be-



Model projektu dzielnicy reprezentacyjnej. Widok od strony morza przy usytuowaniu Bazyliki na górze





Model projektu reprezentacyjnej dzielnicy Gdyni. Widok od strony lądu, przy usytuowaniu Bazyliki na dole

dzie bezpośrednio z mniejszym placem, położonym u stóp Kamiennej Góry; przewidziany jest on na uroczystości o charakterze kościelnym. Oba place, ze względu na ukształtowanie terenu, rozwiązane będą tarasowo, przez co uzyska się mocniejsze podkreślenie widoków na morze.

Przechodzimy wreszcie do najważniejszej składowej części dzielnicy reprezentacyjnej — Bazyliki Morskiej. Według dotychczasowych projektów Bazylika stanąć miała na szczycie Kamiennej Góry, jako olbrzymia bryła z trzema wysokimi wieżami, charakterystycznie zarysowując sylwetkę przyszłej Gdyni od strony morza. Różne jednak względy wysuwane przez powołane osoby i czynniki zdawałyby się przemawiać za innym usytuowaniem pięknej Bazyliki, mającej być votum narodowym za powrót Polski nad brzegi Bałtyku.

Pan minister Kwiatkowski, zabierając głos w czasie konferencji, o której była mowa, wyraził się następująco:

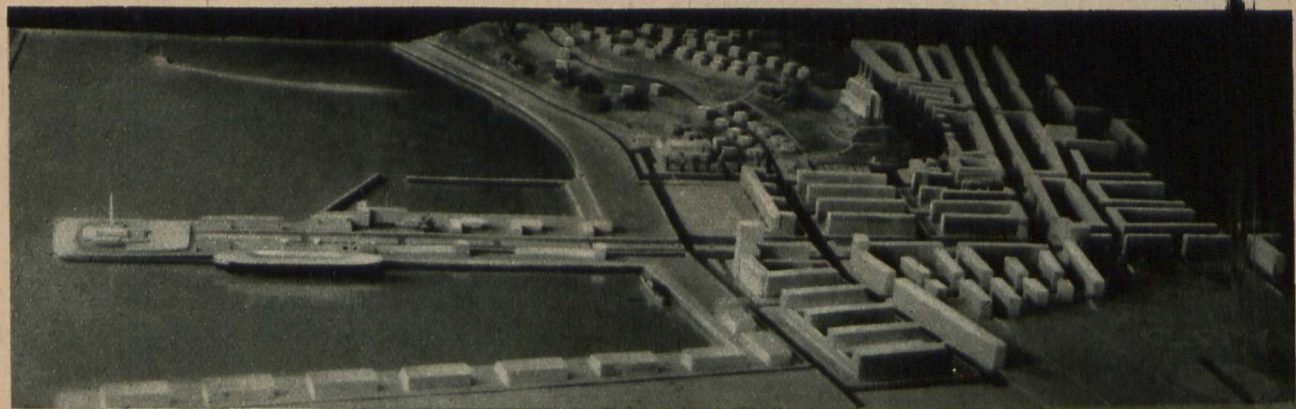
„Powinien tu powstać duży plac w rodzaju Piazzadi S. Marco w Wenecji. Trzeba stworzyć to, co w jednym rzucie oka powie: „To jest Gdynia“ Przy placu niewątpliwie jest miejsce na przyszły ratusz i inne budynki reprezentacyjne oraz na Bazylikę. Te wszystkie elementy trzeba zespolić, Bazylika bowiem na górze zostałaby niejako oderwana od forum. W sąsiedztwie Bazyliki w koncepcji ustawienia jej na górze widzimy małe wille. Bazylika usytuowana na górze, byłaby drugorzędnym

kościółem w tym otoczeniu, a ma być pierwszorzędą świątynią. Musi ona tworzyć jedną całość z placem i morzem, całość o głębokiej wartości i symbolicznej”.

„W Gdyni Polska skoncentrowała swe wysiłki, swą pracę i dorobek. Rozwiązując zagadnienie, związane z kultem religijnym, musimy wziąć pod uwagę fakt, że Polska jest katolicka: Dzielnica, o której mówimy, ma wyrazić swym obliczem charakter naszego kraju, tym bardziej, że dzielnica ta w pierwszym rzędzie skupi uwagę przyjezdnych. Nie jest decydujące to, że Gdynia w pewnym momencie osiągnie 300 tysięcy ludzi. Jeżeli do Gdyni przyjedzie 50 tysięcy osób, to trzeba będzie ilość tę poprowadzić na plac. Przy dalszej pracy trzeba pamiętać o rozplanowaniu całości, związaniu jej z molo i pomnikiem ustawionym na osi arterii, prowadzonej od dworca. Dziś więc w tych sprawach decydować nie można, ponieważ wymagają one gruntownego i fachowego opracowania.”

A więc sprawa dzielnicy reprezentacyjnej ruszona została z miejsca, dotychczas jednak nie zapadła jeszcze ostateczna decyzja, gdzie ma stanąć Bazylika Morska. W związku z jej usytuowaniem, zmieni się projekt placów i budynków. Mieć natomiast należy nadzieję, że w niedługim czasie sprawa ta, interesująca nie tylko Gdynię, ale całe społeczeństwo polskie, zostanie gruntownie opracowana i zdecydowana.

BOLESŁAW POLKOWSKI



Model projektu reprezentacyjnej dzielnicy Gdyni. Widok od północy przy usytuowaniu Bazyliki na górze.

# WRAŻENIA Z PODRÓŻY DO LIBERII



Konsulat R. P. i Delegatura LMK w Monrowii

Wobec braku polskiej linii okrętowej, łączącej Gdynię z wybrzeżem Zachodniej Afryki poniżej Dakaru, podróżny, udający się z Polski do Liberii, musi podróżować na statkach linii obcych. Statki tych linii odchodzą z Hamburga, Amsterdamu, Liverpoolu, Boulogne i innych portów, podróż zaś trwa od 11 do 16 dni; jest ona dosyć urozmaicona, statki te bowiem zawijają po drodze do kilku portów, jak Funchal na Maderze, Los Palmas na Wyspach Kanaryjskich, Dakar w Senegalu, Freetown w Sierra Leone, zaleźnie zresztą od marszruty. Na Maderze lub Wyspach Kanaryjskich rozkoszujemy się przyjemnym, miękkim klimatem, który staje się coraz gorętszy i wilgotniejszy w miarę posuwania się na południe. Statki, odwiedzające kraje Zachodniej Afryki, gdzie porty, pozwalające na przybicie do samego lądu, istnieją tylko w kilku punktach, muszą normalnie zatrzymywać się w pewnej odległości od brzegu, skąd przybyłymi z brzegu łodziami podróżni i towary dostarczani są na ląd. Tak dzieje się również w Liberii, a to naskutek istniejącego na całym prawie Wybrzeżu Pieprzowym zjawiska „bary” czyli wału wodnego, utrudniającego komunikację między lądem a statkiem. Na ogół jednak wioślarze tubylczy doskonale dają sobie radę z trudnościami nawigacji w tamtych stronach.

Wysiadłszy na ląd, od razu wkracza się do handlowej dzielnicy Monrowii, od wczesnego rana do zachodu słońca bardzo ruchliwej i barwnej. Istnieje

tam właściwie jedna ulica, gdzie koncentruje się handel. Ciągnie się ona wzdłuż brzegu laguny, nad którą wielkie domy handlowe mają swoje przystanie i składy. Ulica ta w „porze handlowej” jest pełna gestykującego, gadającego i śmiejącego się tłumu, ubranego barwnie i różnolicie. Widzimy tu odzież europejską, płócienną kolonialną i kolorowe opończe.

Tłumy te przechadzają się na ulicy, odwiedzają sklepy, kupują i rozmawiają. Sklepy są przepelnione wszelkiego rodzaju towarami europejskimi, a więc są to: tkaniny bawełniane, koce, bielizna, naczynia wszelkiego domowego użytku, konserwy najrozmaitsze, mydło i niektóre specyfikiki lecznicze, laski elektryczne, obuwie, wszelkie napoje i wiele, wiele innych towarów, których nie podobna na tym miejscu wyliczyć. Sklepy te należą do wielkich, europejskich towarzystw handlowych oraz do Syryjczyków, którzy w handlu Liberii odgrywają dużą rolę.

Monrowia posiada dwa czy trzy hotele, gdzie można znaleźć względny komfort za stosunkowo niewysoką opłatą; jeden z tych hoteli jest nawet bardzo wygodnie urządzone. Jedzenie natomiast jest niezbyt dobre i drogie.

Ze szczytu latarni morskiej, stojącej na samym końcu pagórkowatego cypla, na którym położona jest stolica Liberii, roztacza się śliczny widok na miasto i okolicę. Widać stąd również początek drogi, wiodącej w głąb kraju, w kierunku terenów zamieszkałych przez polskich plantatorów.

Jak wiadomo, Liga Morska i Kolonialna, na mocy umowy z rządem liberyjskim uzyskała możliwość osadzenia w tym kraju plantatorów - Polaków. To też kilku z nich wyjechało tam, prowadząc prace, zmierzające do utworzenia niewielkich narazie plantacji kawy i kakao.

Tereny ich nie są zbyt odległe od Monrowii, gdyż o 120 km, podróż jednak do nich trwa cały dzień. Najpierw samochodem na przestrzeni 100 km, drogą wijącą się wśród pięknego krajobrazu interioru Liberii, potem zaś 20 km w hamaku, niesionym przez czterech Murzynów. Bagaż również przenoszony jest przez tragarzy murzyńskich.

Drogę w wielu punktach przecinają rzeki i strumyki, które przebywa się po mostkach, skleconych z drągów powiązanych linami. Jedną rzekę, wzbierającą znacznie podczas pory deszczowej, przebywa się na tratwach o ciekawej konstrukcji, przypo-



Monrowia — fragment północnej części miasta

minającej prom. Ciągłe wąwozy i pagórki utrudniają czasem Murzynom niesienie hamaku i wtedy trzeba iść pieszo, co przy tamtejszym klimacie jest raczej męczące. Chętnie więc widzi się w końcu dużą, oczyszczoną z puszcy przestrzeń, a w oddali dom, wskazujący, że będzie można wygodnie usiąść i napić się czegoś chłodnego.

Tereny plantacyjne, zajęte przez zamieszkałych tam Polaków, składają się obecnie z dwóch grup obszarów, w odległości 1 do 3 km jeden od drugiego. Pracuje na nich czterech plantatorów, przy czym dwóch z nich mieszka z żonami. Poza tym na jednej z plantacji pracuje praktykant, przysłany przez Zarząd Główny LMK.

Każdy obszar plantacyjny ma kilkadziesiąt hektarów ziemi, oczyszczonych z puszcy. Pozakładano tam szkółki kakao i kawy, z których młode krzewy przesadza się w przygotowany z góry teren. Gorsze, moczarowate kawałki gruntu, przeznaczone są na ryż, tak bardzo potrzebny do żywienia robotników. Poza tym sadi się orzeszki kola oraz banany i ananasy. Te ostatnie stanowią urozmaicenie raczej monotonnego pożywienia.

Plantatorzy pobudowali sobie obszerne i wygodne domy, sposobem miejscowym z drzewa, gliny i liści palmowych. Jeden ma nawet dom kryty falistą blachą. Obejście składa się z domu mieszkalnego i osobnych budynków na kuchnię, prysznic, składzik i mieszkania dla służby. Wokół domu posadzono przeróżne drzewa i krzewy dla ozdoby. W oddali widać „campy“ czyli małe wioski robotników. Na około zaś gęste, nie przebyte puszcze liberyjskie, poprzecinane tu i owdzie ścieżkami.

Z żywnością jest trudno, na miejscu bowiem można dostać ryż, drób i nie zawsze jajka, poza tym niezbyt obficie owoce i trochę jarzyn, jeżeli się je ma w swoim ogródku. Polowanie dostarcza co jakiś czas świeżego mięsa. Resztę trzeba sprowadzać z miasta, przy tym są to towary importowane. W miastach nad morzem można dostać ryby oraz raz na tydzień wołowinę, a także więcej owoców niż w puszcy. Wszelkiego rodzaju konserwy, napoje, mąka, kartofle, cukier i t. d., przenoszone w głąb kraju na głowach tragarzy, są ogromnie kosztowne. Życie więc w Liberii jest drogie. Z chwilą gdy droga, której budowę prowadzą władze liberyjskie, dojdzie do terenu plantacji polskich, transport znacznie potanieje, gdyż będzie mógł odbywać się całkowicie na samochodach. Budowę drogi utrudnia i przedłuża konieczność przerzucania mostów przez niezliczoną ilość rzek i rzeczulek.

Nad całością akcji plantacyjnej czuwa delegat Zarządu Głównego LMK, inż. Stefan Paprzycki, sprawujący również funkcje konsula honorowego R. P. Jest to doświadczony kolonista, mający za sobą wiele lat pracy w Afryce.

Do niedawna stanowisko ekonomicznego specjalisty przy rządzie Liberii, zajmował inż. Tadeusz Brudziński, wysunięty na to stanowisko przez LMK. P. Brudziński spędził w Liberii blisko 3 lata, przy czym rzetelną i wytrwałą działalnością swą zyskał sobie uznanie rządu liberyjskiego. Uznaniu temu dał wyraz prezydent Liberii, dekorując go orderem wysokiego stopnia.

Od kilku miesięcy Liberia połączona jest z Europą linią lotniczą, której hydroplany co tydzień przywożą i zabierają pocztę. Ma to ogromne znaczenie dla przebywających tam białych, otrzymują oni bowiem pocztę na trzeci dzień z Europy, zamiast w 2 — 3 tygodnie normalną drogą morską. Linia ta łączy z Europą również kolonie francuskie w Zachodniej Afryce.

Mówiąc o Zachodniej Afryce, nie można nie wspomnieć o wielkim polepszeniu koniunktury, jakie tam obserwuje się obecnie w porównaniu z niedawnym jeszcze okresem kryzysu. Tak w koloniach francuskich, jak i angielskich Zachodniej Afryki, panuje wielki ruch, obroty rosną. Anglia, Francja, Niemcy, Włochy, Czechosłowacja i inne państwa, handlujące z Afryką, wysyłają tam swoje towary, przywożą tamtejsze, wszystko w bezpośrednim obrocie. Floty handlowe wielu państw morskich odwiedzają porty Zachodniej Afryki w regularnych rejsach. My niestety nie możemy zdecydować się na stworzenie tam swych własnych placówek handlowych, na rozpoczęcie stałych rejsów naszych statków. Eksporterzy polscy na rynki Afryki zwrotnikowej zadowolają się dotychczas obcym pośrednictwem, uzyskując w ten sposób niskie ceny. Jednocześnie wobec braku regularnej i bezpośredniej komunikacji okrętowej pomiędzy Gdynią a Afryką zwrotnikową, a co zatem idzie konieczności przeladowywania towaru w jednym z portów Morza Północnego (co niezmiernie zwiększa koszty transportu), wiele towarów nie może konkurować ceną. Tak Liberia, jak i sąsiednie kraje — przedstawiają dla naszych wyrobów wielkie możliwości pojemnego rynku zbytu. Bez bezpośredniej jednak komunikacji morskiej nie można będzie stworzyć rentownego przedsiębiorstwa handlowego.

ST. PODOSKI



Szkółka kawy, kakao i bananów na plantacji jednego z polskich plantatorów w Liberii

# Gdańsk w literaturze

„Miasto Gdańsk! Niegdyś nasze, będzie znowu nasze!”

Ten szczery okrzyk, który, jak twierdzą niektórzy komentatorowie mickiewiczowskiego „Pana Tadeusza”, ma być wieszczym proroctwem o znów polskiej przynależności Gdańska — zawiera w sobie pełnię naszej tęsknoty.

Wystarczy sięgnąć do wnikliwej, doskonałej monografii Szymona Askenazego, pod tytułem „Gdańsk a Polska”, — czy też do nowszej, niedawno wydanej a pięknej pracy Jana Kilarskiego, za tytułowanej „Gdańsk”, — czy wreszcie do „Roczników Gdańskich” Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku, — albo do prac zacieklego badacza literatury kaszubskiej i gdańskiej, doktora Władysława Pniewskiego, zwłaszcza zaś do jego antologii „Morze polskie i Pomorze w pieśni”, — wystarczy choćby ten krótki przegląd, by zdać sobie sprawę, jak poprzez wieki zmagaly się tam dwa wrogie żywioły: tubylczy słowiański i najezdniczy — germański.

Wiadomo o zaraniu dziejów tego miasta, że było osadą prasłowiańską; świadczą o tym znalezione, właściwie kulturze Słowian: grodzyszcza i cmentarzyska. Pliniusz Starszy i Tacyt z I wieku ery Chrystusowej, a i geograf aleksandryjski Ptolomeusz z II wieku — znają Bałtyk jako morze słowiańskie. Morze, pełne cennego bursztynu, który w początkach pierwszego tysiąclecia sprowadzał grabieżcze najazdy germańskich Wikingów, później

zaś wędrowki kupców greckich, rzymskich i arabskich. Po pierwszych zostały groty i miecze, po drugich — monety.

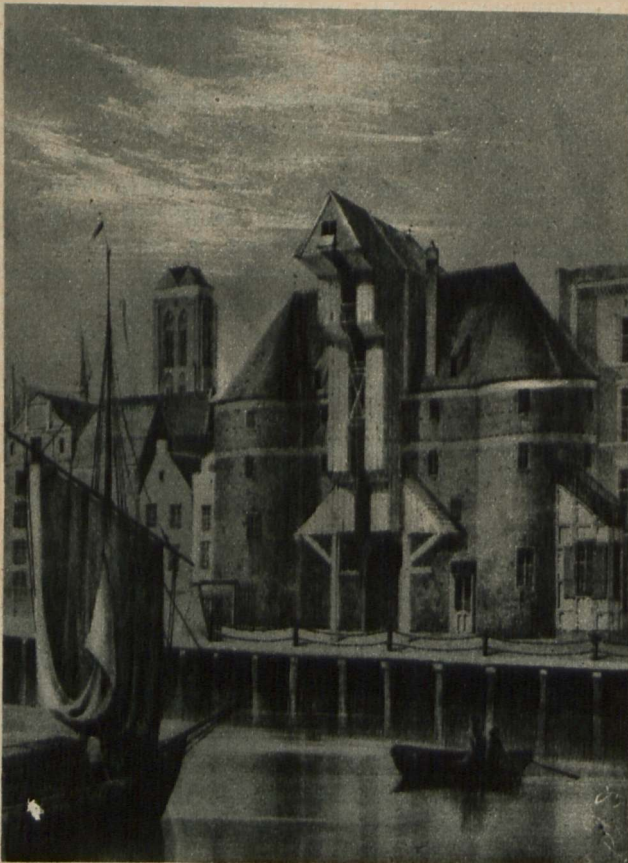
Zwolna organizował się słowiański żywioł Polan, Lutyczan, Mazowszan i Pomorzan — Pomorzan, których potomkami są dzisiejsi Kaszubi — wśród żywiołu Prusów. Mieszko I jest już władcą Bałtyku od Odry po Wisłę. W Gdańsku siedzą twardo książęta kaszubszy, przyjmując wiarę Chrystusową za sprawą Chrobrego. Na przełomie wieków XII i XIII, zwabieni bogactwem nadbałtyckiego grodu, ściągają tu i osiedlają się kupcy z zachodu, których handel i dobrobyt świetnie się rozwija pod opieką kaszubskich książąt. Sobiesław, Sambor, Świętopełk, Warcisław, Mściwój, Przemysław — oto imiona tych książąt, których związek z Polską był zawsze silny, a utrwalił się w r. 1282, kiedy to Mściwój aktem w Kępnie przekazuje swe władztwo siostrzanowi, Przemkowi II Wielkopolskiemu, późniejszemu królowi polskiemu, pod którego berłem zjednoczyły się trzy ziemie: Wielkopolska, Kракowska i Pomorska.

Podanie ludowe o powstaniu Gdańska po raz pierwszy znajdujemy spisane u ks. jezuitę Jana Skórskiego w XVIII wieku w poemacie łacińskim p. t. „Lechus carmen heroicum”, przełożonym na polszczyznę przez franciszkanina Benedykta Kotfickiego p. t. „Lech polski”. Podanie to głosi, że Lech wraz z synem Wizimierzem, żeglując do obcych krain w poszukiwaniu uprowadzonej córki Rossy — po strasznej burzy morskiej, sztormie, jakbyśmy to dziś powiedzieli — zagubili się obaj. Lech wrócił do swego ludu i założył Gniezno. Wizimierz zaś ląduje w Danii. Tam, prześladowany przez Duńczyków, odnosi nad nimi walne zwycięstwo i, uprowadzając jeńców nad Wisłę, zakłada po obu jej brzegach u ujścia do morza dwa grody, w jednym z nich osadzając jeńców, a gród ten nazywając: Gdan.

Bardzo podobne, acz nieco zmienione jest podanie ludowe, zawarte w utworze Jadwigi Łuszczewskiej, Deotymy, p. t. „Wyszmir”.

Ile jest prawdy w tych podaniach, trudno doścignąć, — niemniej trudno też nie zauważyć, że w każdym podaniu kołata się jakaś cząstka tej prawdy. Tak czy inaczej, niezmiennie pozostaje jedno: Gdańsk jest miastem, powstałym dzięki pomorskim Słowianom.

Rozwijał się Gdańsk pod moźną opieką kaszubskich książąt, rósł w bogactwo i potęgę, aż zazdrośni Brandenburczycy, oddawna chciwym nań patrzący okiem, za nimi zaś Krzyżacy — zdradą opowiadają gród słowiański. W czasie dorocznego odpustu na św. Dominika, w r. 1308 w nocy, przebrawszy się za chłopów, Krzyżacy sprawili wśród koczującego na rynku tłumu — przerażającą w swym bestialskim okrucieństwie rzeź, nie oszczędzając ani Słowian, ani niemieckich kupców, ani kobiet, ani dzieci, — co z ponurym realizmem oddane zostało przez genialne pióro Stefana Żeromskiego w jego „Wietrze od morza”



Kran nad Motławą

Stara litografia J. Gretha

W ten sposób Krzyżacy chcieli — jak powiada nam dziejopis Długosz: — „aby rozpowszechnionv odgłos takiego okrucieństwa do tego stopnia poraził serca w innych miastach i grodach, iżby nie śmiano sprzeciwić się Zakonowi, a dalszy zabór ziemi uczynić łatwiejszym i pewniejszym“.

Ta rzeź straszliwa, kiedy to od wrzuconych do wody ciał pomordowanych zaczerwieńiła się rzeczka Radunia — do dziś dnia zachowała się w pieśniach ludu kaszubskiego i w jego poezii.

Poeta kaszubski, Woś Budzysz, w pieśni p. t. „Na pamniatkę 14 listopada 1308 w Gdańsku“, pisze:

„Z Katarzynie byją zwóne,  
pogrzebowy chór,  
jak zwón jęknie — serce pęknie,  
jidze, jidze mór!“

Inny poeta kaszubski, Adam Cehak-Stodor, wedle refrenu starej kołysanki, brzmiącego „A w Raduni krawo woda“ — po opisie ohydnej rzezi taką daje strofę:

„Wielki mistrzu, możny panie,  
nikt ci przeciw nie powstanie:  
cisza jest i ład...  
W Marienburgu będą dzwony  
bić: O, witaj, upragniony,  
kto żyw, ten ci rad!...  
A w Raduni krwawa woda,  
szkoda oiców dzieciąt szkoda.“

Jeszcze inny poeta kaszubski, Heronim Derdowski, w poemacie „Pon Czorlińsci“, taką podaje kołysankę:

„...Córulenu,  
zabjele cy ojca w renku  
zabjele go za drudzimi,  
toporami żelaznymi...  
A w Raduni krwawo woda,  
szkoda ojca, żeco szkoda.“

Pamięć nocy św. Dominika sprawiła, że Kaszubi tym głębiej odczuli wrogość germańskiego zaborcy, i tym silniej skłonili się ku Polsce. Jak to czytamy w wydanej w roku 1899 „Pieśni o Gdańsku“ Wiktora Gomulickiego:

„Kaszub wnet z oczu ci wyczyta,  
żeś swojak. Bogiem cię pozdrowi,  
a z twarzy radość mu zaświta“.

Izydor Gulgowski zaś, w „Pieśni o ziemi kaszubskiej“, pisze:

„Płynie Wisła jak płynęła,  
nad nią leży Gdońsk nasz starv:  
że do Polści nie należy,  
temu Kaszeb nie da wiary!“

Jeśli chodzi o te uczucia ludu kaszubskiego, to chyba najdobitniej przejawily się one w znanym, twardym haśle Derdowskiego: „Niema Kaszeb bez Poloni, a bez Kaszeb Polści!“ — albo w tej strofie:

„Tam gdzie Wisła od Krakowa  
w Polście morze płynie,  
Polsko wiara, polsko mowa,  
nigdzie nie zadzinie!“

Nie zaginie. Sto lat trwała przemoc krzyżacka. Pamiętny pogrom grunwaldzki w 1410 roku poderwał siły Zakonu. Jeszcze w rok później komtur gdański morduje zdradą burmistrza i dwu najznamienitszych rajców, zaproszonych do zamku na układy, — jeszcze Gdańsk jęczy pod zaborem, lecz nienawiść mieszczan do Krzyżactwa wzrasta, i rzecz charakterystyczna, nienawidzą Krzyżaków tak Słowianie, jak i osiedli tam kupcy niemieccy, pospołu. Nienawiść to żywiołowa, skoro jest w Gdańsku tablica, głosząca w języku niemieckim, że: „W tym miejscu odkryto resztki fundamentów

zamku zakonnego, zburzonego przez Gdańszczan w roku 1454“. — W trzy lata później Gdańsk złożył na Długim Rynku przysięgę wierności królowi polskiemu, Kazimierzowi Jagiellończykowi.

I z tą chwilą nastaly nowe dla Gdańska czasy. Mówi o nich tablica burmistrza Borkmana z 1709 roku, że byly to „złote, polskie czasy“. A wraz z coraz bardziej zażyłymi stosunkami z Rzeczpospolitą — wzrastał coraz bardziej, coraz wspanialej dobrobyt.

Jak kwitnął handel, i co Polska zwoziła z Gdańska w zamian za zboże, sosny masztowe, popiół smoły, wosk, — o tym mówi rejestr historyczny, zawarty w jednym z „Roczników Gdańskich“. Więc zlecał szlachcic kupić w Gdańsku: pieprzu wysiewanego ćwierć kamienia, imbiru także ćwierć, miodowniku tafel dwie, oliwy genueńskiej białej, przedniej y świeżej tyle to a tyle, — wina francuskiego starego, kolor żeby miało biały y siarką iżby nie trąciło, ani też żeby było wapniste, oksyfty kupić dwa po złotych 120,— a to śledzi szkockich beczek trzy,— a to sukna zielonego weneckiego w gatunku przednim y w kolorze dobrym łokci jedenaście, — a to mydła achtel jeden, — a to laku hiszpańskiego lasek pięć, — tabaki ollenderskiej rurki czterdzieście, — a to jabłko mosiężne, żeby duszę żelazną miało do rąk grzania, — a to lustre błaszana do kredensu, — a to... — eh, nie zliczyć wszystkiego, co tam kupowano!

Zachłanność szlachty polskiej na zbytki wszelakie, sprowadzane z Gdańska, każe w XVI w. Janowi Kochanowskiemu, rozgoryczonemu zatrąta stanu rycerskiego, pisać tak w „Satyrze“:



Widok na kościół N. P. Marii w Gdańsku

„Niemasz dziś w Polsce — jedno kupy a rataje,  
To największe misterstwo, kto do Brzegu woły,  
a do Gdańska — wie drogę z żytem a z popioły”

Sebastian Fabian Klonowicz więcej Gdańskowi poświęca uwagi w utworze swym, zatytułowanym: „Flis, to jest spuszczenie statków Wisłą i inszemi rzekami, do niej przypadającemi” — ale i on podobnie mówi, że owe szlacheckie pieniądze i

„...żołądki prowadzą do Gdańska  
poty cnych kmiotków, — a raczej do Chłńska”.

Podobnie Gdańszczanin Hoeffen-Dantyszek gromi po łacinie Gdańszczan za pychę i zło, swowolne obyczaje, wywołane nadmiarem wszelakiego dobra, zyskanego dzięki stosunkom handlowym z Polską, i przepowiada swemu miastu zgubę, co później w XVIII w., powtarza po polsku ks. Jacynta-Przetocki, a w XIX — Władysław Syrokomla:

„Mniemasz, Gdańsku, że wszystko uchodzi bezkarno.

Twój senat trzema grzechy głośno znany światu,

twój lud zabójczy przykład bierze od senatu.

Bezbożność, pycha, niewstyd, gdy zasięda z władzą,

Ludy, miasta, królestwa, ze szczętem zagładzą”.

„Złamią się twoje baszty jako domy z karty.

Gdańsku! jękniez boleśnie z swych bogactw odarty”.

Bogacił się Gdańsk polską pszenicą, szlachta zaś polska wielce sobie chwaliła gdańskie nabytki, nie dziw przeto, że często-gęsto spotkać można u ówczesnych pisarzy wzmianki o Gdańsku. Pisał o nim prymas Polski Andrzej Krzycki w XV w., Roizjusz, archipresbiter świętojański w XV w., — i Wespasjan Kochowski, i Joachim Bielski, i Wacław Potocki, i Maciej Sarbiewski i wielu innych.

Ówczesne nastroje i epokę doskonale oddała Jadwiga Łuszczewska w powieści p. t. „Panienka z okienka”.

Mimo ścisłego współzycia, przecież zdarzały się nieporozumienia między Gdańszczanami a Polską. sycone, a często rozmyślnie wywoływane przez czynniki pozagdańskie. Tak np. powstała raz zwada, wywołała przez dwu sługów dworskich, Niemca i Polaka, za bytności Zygmunta III w Gdańsku, gdy stąd wyprawiał się za morze po tron szwedzki. W burdzie ulicznej padło kilku ludzi, o czym pisze bezimienny autor „Pieśni o tumultcie gdańskim”.

zdaje się, że naoczny świadek zajścia. Tumult ten, niespodziany pośród dobrego współzycia, wywołał znaczne rozgoryczenie wśród ogółu Polaków, nie domyślających się obcej ręki i posadzających Gdańszczan o czarną niewdzięczność. Wyrazem tego rozgoryczenia jest właśnie owa „Pieśń o tumultcie gdańskim”.

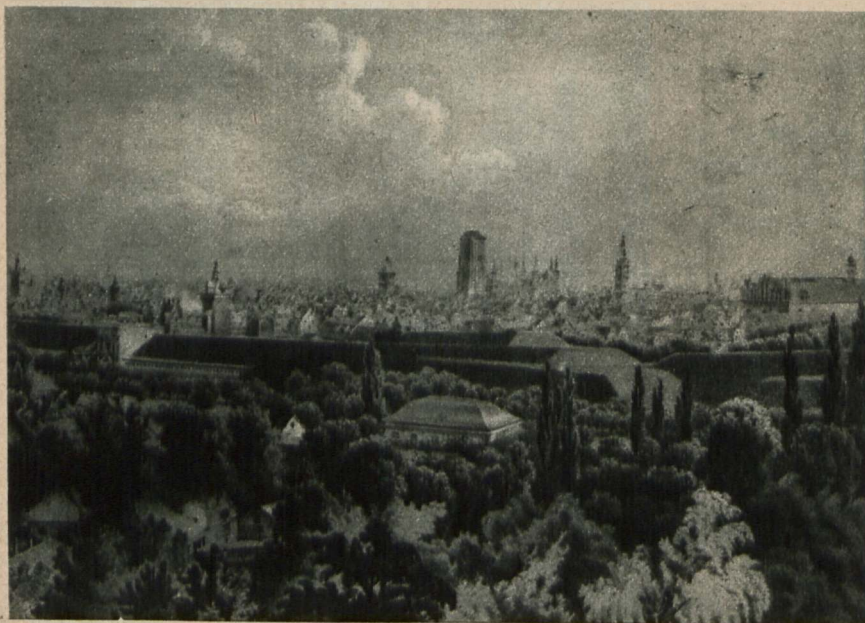
Nic to, i nic inne tumulty, boć nie raz dawali Gdańszczanie dowody wierności dla Rzeczypospolitej, w krwawych zapasach z najeźdźcami: czy będzie to za blokady Gustawa Adolfa, czy za potopu szwedzkiego, kiedy to przeciw potędze Karola Gustawa — z katolicką Częstochową jeden tylko luterański Gdańsk odważył się skutecznie stawić czoła, — czy też w w. XVIII w wiernej obronie króla Leszczyńskiego przeciw Rosji, — czy wreszcie przeciw generałowi Raumerowi, stojącemu na czele wojsk pruskich u murów Gdańska. A gdy w r. 1772, za czasów porażonej już bezwładem Polski — wojska te wdarły się do wewnątrz, tak o tym z goryczą najgłębszą napisze patrycjuszka gdańska i wybitna pisarka niemiecka, a matka słynnego myśliciela, Joanna Schopenhauer: Fryderyk Wielki „napadł jak wampir na moje nieszczęsne, skazane na zagładę miasto i wysysał z niego soki żywotne, przez lata całe, aż do zupełnego wyniszczenia”.

Dzisiaj Gdańsk niepomny już władztwa polskiego. Dawne orły polskie przemalowuje się na ponury, czarny, pruski kolor, lub wręcz je się niszczy. Posąg Zygmunta Augusta na wieży ratuszowej — znany dziś jest jako... „chorąży” — „der Fahnen-träger”.

Pod tym właśnie posągiem głośiła tablica burmistrza Borkmana: „Oby wróciły złote, polskie czasy”. O czasach tych zapomniano. Półtora wieku pruskiej niewoli — i oto Gdańsk stał się miastem typowo urzędniczym, gdzie mu do dawnej świetności! I chociaż, po odzyskaniu niepodległości przez Rzeczpospolitą, wraz z jej niepohamowaną prężnością morską — rozwój Gdańska znów postępuje, na naszych oczach — to przecież „wolne miasto” zda się nie rozumieć własnego dobra, jak je rozumiało pierwiej, i ciągle prowadzi kłopotania przeciw swej jedynej Matce-Żywicielce.

Strofa, przez nieznanego autora zawarta w „Pieśni o tumultcie gdańskim”, wówczas zbyteczna, bo wywołana niezrozumieniem pewnych wpływów, — dzisiaj poczyna się stawać istotnie aktualna:

„Przebóg! Chleb własny ma  
nam z zelżywością  
Stać w gardle kością?!  
Szwanki to znaczne, a królom  
nowina.  
Polsko, co baczysz po sobie,  
znasz klina!  
Klinem wybljać koniecznie  
potrzeba!”



Widok Gdańska z Góry Biskupiej

Stara litografia J. Gretha

ZB. JASIŃSKI

# SPRAWY KOLONIALNE

W Genewie w pierwszej połowie września, zebrała się Liga Narodów na zwyczajną sesję, na której omawiana była również sprawa Palestyny. Sama zasada podziału Palestyny została już właściwie zaakceptowana, a przedmiotem dalszych prac Ligi będą szczególnie i warunki tego podziału. Odpowiedni projekt rezolucji, który następnie zostanie przyjęty przez Radę Ligi, opracuje specjalnie powołany w tym celu komitet. W sprawie Palestyny zabierał głos min. Beck, składając następujące oświadczenie:

„Z żywą uwagą wysłuchałem oświadczenia przedstawiciela rządu Wielkiej Brytanii, który sformułował poglądy swego rządu z jednej strony na dotychczasowe doświadczenia, wynikające ze sprawowania mandatu nad Palestyną, a z drugiej poglądy co do konieczności powzięcia na przyszłość nowych decyzji.

Szczególne zainteresowanie rządu polskiego tym zagadnieniem wynika z faktu, że zarówno ludność żydowska, osiedlona już w Palestynie, pochodzi w bardzo znacznym procencie z Polski, jak i dlatego, że problem emigracji, którego częścią stanowi sprawa emigracji żydowskiej — jak miałem to sposobność stwierdzić na zeszłorocznym Zgromadzeniu — jest przedmiotem szczególnej troski mego rządu. Rząd polski rozpatruje to zagadnienie, oczywiście nie jako zagadnienie Bliskiego Wschodu, lecz jako zespół zagadnień socjalnych i ekonomicznych, interesujących zarówno Polskę, jak i wiele krajów sąsiednich.

Ponieważ jednak ludność żydowska ze względów tradycyjnych i uczuciowych wykazuje dla emigracji do Palestyny szczególne zainteresowanie, muszę tę sprawę traktować ze specjalną uwagą. Nie jest również pozbawiony znaczenia fakt, że techniczna strona emigracji do Palestyny opiera się już na długoletnim doświadczeniu oraz istniejących i działających sprawnie organizacjach

Mam nadzieję, że przytoczone przeze mnie argumenty wyjaśnią dostatecznie powód, dla którego w tej sprawie głos zabieram, i że punkt widzenia rządu polskiego znajdzie zrozumienie u członków Rady, a w pierwszym

rzędzie u mocarstwa, sprawującego mandat.

Dlatego też przypuszczam, że czas, pozostawiony dla opracowania konkretnych projektów co do przyszłości Palestyny, będzie wykorzystany dla wspólnego głębokiego przestudiowania wszystkich czynników, które posiadają znaczenie dla rozwiązania tego problemu. W każdym razie uważam, że mocarstwo mandatowe posiada najlepszą argumentację i najwięcej słusznych praw do przedstawienia propozycji Radzie Ligi co do przyszłych rozwiązań.

Ze swej strony zmuszony jestem raz jeszcze podkreślić, że zdolność asorbcyjna tak czy inaczej zorganizowanej Palestyny będzie główną troską rządu polskiego. Przypuszczam również, że w interesie wszystkich zainteresowanych leży, aby czas potrzebny do opracowania nowych projektów nie był zbyt długi, gdyż atmosfera niepewności, panująca wśród ludności żydowskiej, utrudnia racjonalną politykę wobec problemu emigracji żydowskiej“.

Wielki dziennik holenderski „Utrechtsch Dagblad“ w numerze z dn. 12 września r. b. omawia proklamację kanclerza Hitlera, odczytaną ostatnio w Norymberdze i wypowiada opinie, że proklamacja ta zawiera tylko jeden ustęp o znaczeniu międzynarodowym, a mianowicie dotyczący zagadnienia kolonialnego. Niemcy, według opinii tamtej-

szych sfer rządzących, potrzebują, jako kraj przemysłowy o gęstym zaludnieniu, posiadania we własnym zarządzie terytoriów, gdzie mogliby nabywać niezbędne surowce tropikalne i gdzie z drugiej strony pożądaną jest dla prestiżu Niemiec w świecie, posiadanie do ich dyspozycji terytoriów zamorskich. Aneksja byłych kolonij niemieckich jest zawsze uważana jako obelga i przyczynia się do utrzymywania, jako oczywisty rezultat traktatu wersalskiego, żalu względem zwycięzców z wielkiej wojny.

★  
Miesięcznik „West Africa“ z sierpnia r. b. donosi, że eksport orzechów ziemnych z Senegalu w czasie od 1 stycznia do 15 lipca 1937 wyniósł 327,429 ton, t. j. o 3,000 ton więcej niż w tym samym okresie ubiegłego roku. Z całej ilości eksportu Francja importowała tylko 16,500 ton.

★  
Jak donosi „The Crown Colonist“ z sierpnia, w lecie roku bieżącego odbyły się w Oxfordzie kursy kolonialne, poświęcone administracji kolonialnej, przy czym specjalnie zajmowano się Afryką. Kursy były nieoficjalnie patronowane przez angielskie Ministerstwo Kolonij i otwarte zostały przez ministra kolonij p. Ormsby - Gore. Przemawiały takie osobistości, jak: lord Lugard, lord Hailey, lord Lothian, sir Donald Cameron, sir Arthur Salter, sir Alfred Zimmern. W czasie wykładów poruszano wszelkie wa-



Ulica w śródmieściu Adenu

zniejsze sprawy, dotyczące tu-  
bylczej administracji zarówno  
z punktu widzenia kolonialnego,  
jak i międzynarodowego.

★

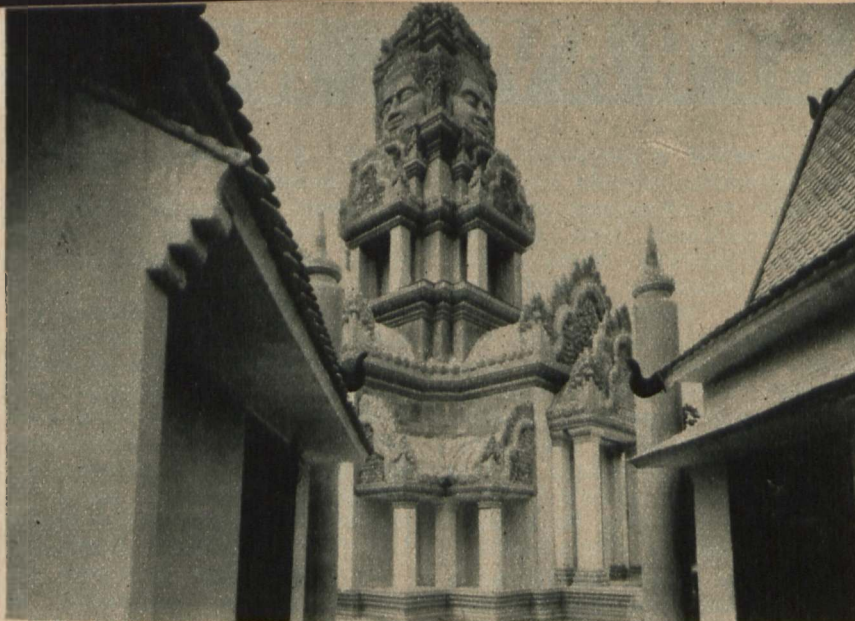
Finanse Liberii są w lepszym  
stanie w bieżącym roku, niż w  
wielu poprzednich latach i blisko  
70 proc. preliminowanych docho-  
dów wpłynęło do kas państwo-  
wych do końca czerwca.

Należy przypomnieć, że rze-  
czoznawcą ekonomicznym rządu  
Liberii do końca lipca b. r. — był  
Polak, inż. Tadeusz Brudziński.

★

Raporty rządu Zjednoczonego  
Królestwa o administracji Togo  
i Kamerunu (części znajdujących  
się pod mandatem brytyjskim —  
przyj. red.) za 1936 r., wskazują  
na ogólne polepszenie się sytua-  
cji w tych terytoriach. W Togo  
nastąpił postęp w samorządzie  
lokalnym oraz w dziedzinie spo-  
łecznej. Dochody administracji  
wyniosły w 1936 r. — £. 49.491  
w porównaniu do £. 40.583 w  
1935, przy czym wzrost spowo-  
dowany został głównie przez  
zwiększone wpływy z cel impor-  
towych. Rozchody wyniosły £  
84.189 w porównaniu do £ 79.279  
w r. 1935. Handel Togo wykazał  
zwiększony eksport kakao i ka-  
wy. Import natomiast był cokol-  
wiek mniejszy w roku sprawo-  
zdawczym w porównaniu z po-  
przednim. Przymusowe prace  
przy robotach publicznych zosta-  
ły zniesione. Płace, uzyskiwane  
przez ludność przy budowie  
dróg, budynków stacyjnych i t.  
d., spowodowały zwiększony o-  
bieg pieniężny.

W Kamerunie (brytyjskim).



Fragment pawilonu Indochin na wystawie w Paryżu

dzięki zwiększonym cenom suro-  
wców lokalnych, zaobserwowa-  
no wzrost ogólnego dobrobytu.  
Zwyżka cen dotyczyła głównie  
kakao i bananów. Dochody to-  
warzystw handlowych, eksportu-  
jących banany i kauczuk, zwięk-  
szyły się. Kakao zajmowało po-  
śledniejsze miejsce w eksporcie,  
natomiast banany wysunęły się  
na czoło pod względem wartości  
eksportowanych produktów. War-  
tość eksportu via port w Victorii  
wyniosła £ 220.674, t. j. zwięk-  
szyła się o £ 38.868 w porówna-  
niu do 1935 r. Dla portu w Tiko  
pozycje te wyniosły £ 468.252  
i £ 146.569. ★

W miejscowości Poole w hrab-  
stwie Dorset w Anglii, dokony-

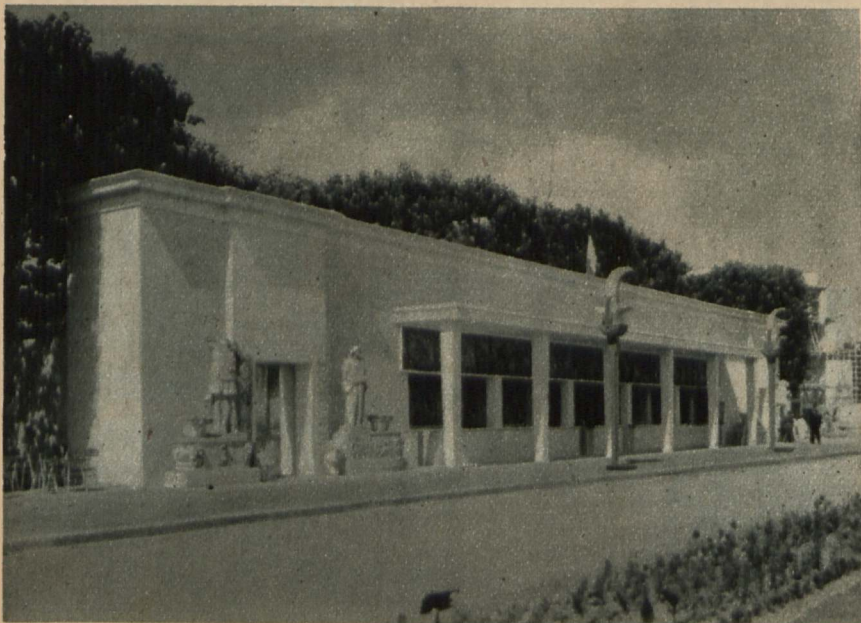
wane są na dużą skalę próby z  
nawierzchnią dróg, będącą mie-  
szaniną asfaltu i kauczuku. Eks-  
peryment dokonywany jest przez  
Związek Plantatorów Kauczuku i  
towarzystwo eksploatujące asfalt  
na wyspie Trinidad. Próby wy-  
kazały, że mieszanina tych  
dwóch produktów daje powier-  
chnię szorstką, granulowaną, za-  
bezpieczającą od ślizgania się.

★

Japońskie towarzystwo okrę-  
towe „Osaka Shosen Kaisha”  
utworzyło regularną komunikację  
okrętową do Afryki zachodniej.  
Statki będą kursowały pomiędzy  
portami Japonii i kilkoma innymi  
w Azji, a portami Afryki wschod-  
niej, południowej i zachodniej aż  
do Dakaru w Senegalu. Na linie  
tę powyższe towarzystwo prze-  
znaczyło trzy statki o pojemnoś-  
ci 7.379 ton, 7.347 ton i 6.776 ton  
brutto. Odjazdy odbywają się co  
dwa miesiące.

★

Miesięcznik „Le Monde Colo-  
nial Illustré” z sierpnia r. b. do-  
nosi o wyjątkowym bogactwie  
kopalni miedzi w okręgu Katanga  
w Kongo Belgijskim. Produk-  
cja miedzi towarzystwa „Union  
Minière du Haut Katanga” w r.  
1936 wyniosła 95.667 ton metalu,  
pochodzącego z 817.000 ton rudy.  
Z cyfr tych wynika, że ruda wy-  
dobyta w r. 1936 posiadała za-  
wartość miedzi w ilości 9%. In-  
teresujące jest porównanie pro-  
centowej zawartości miedzi in-  
nych kopalni afrykańskich — do  
przytoczonych tu cyfr. Podczas  
gdy większość rud miedzianych,  
eksploatowanych na świecie, za-



Pawilon Algerii na Międzynarodowej Wystawie w Paryżu



wiera metalu od 1 do 2%, a rudy Rodezji — średnio 4%, rudy Katangi zawierają od 5 do 25% metalu. Kopalnia „Księcia Leopolda“ dostarczyła nawet pewną ilość rudy o zawartości 55% miedzi, którą wysłano do Belgii dla dokonania rafinacji.

Miedź nie jest jedynym bogactwem okręgu Katanga, który produkuje już kobalt, rad, cynk, złoto, platynę, palladium, srebro i tytan; obecnie podejmuje się tam produkcję ołowiu i manganu. Tłumaczy to, dlaczego w kierunku tego wyjątkowo bogatego regionu kopalnianego prowadzą linie kolejowe z Dolnego Kongo i Lobito (Angola), z Rodezji, z Wysokiego Kongo i ze wschodniego wybrzeża Afryki, — linie te wzięcie między sobą konkurują.

Ten sam numer powyższego pisma drukuje interesujący arty-

kuł o inwestycjach w koloniach francuskich. Przytaczamy wyjątek z tego artykułu:

„Inwestowanie pieniędzy w kolonialną produkcję rolniczą lub w przedsiębiorstwa kopalniane, leśne i przemysłowe w koloniach — jest lokowaniem funduszy pewniejszym niż subskrybowanie pożyczek zagranicznych. Jest to w każdym razie przyczynianie się do równowagi bilansu handlowego, do utrzymania (ratowania) marynarki handlowej, zmniejszenia się bezrobocia, jednym słowem do rozwoju gospodarki francuskiej pod każdym względem, i w końcu jest to wobec narodów „niezadowolonych“, które nas obserwują i sądzą, dopełnienie naszego obowiązku szybkiego podnoszenia stopy życiowej tubylczych mas, obowiązku naszego, jako narodu cywilizującego“.

Rzemieślnicy, zgrupowani według porządku geograficznego, pracują nie w pawilonach stylu „wystawowego“, lecz w prawdziwych mieszkaniach, we wnętrzach, odtworzonych według prawdziwych wzorów różnego typu mieszkań kolonialnych.

Przy jednoczesnym zastosowaniu nowoczesnej techniki, te warsztaty pracy rzemieślników dają wrażenie bezpośredniości, zwiększając istotny rozmiar tego działu. Na stosunkowo małej przestrzeni, zwiedzający mają złudzenie podróży, zarówno kształcącej, jak malowniczej.

Oglądając poszczególne pawilony, nie trudno dostrzec, że życie Francji i jej bogactwo jest uzależnione od posiadania dalekich i bliskich posiadłości kolonialnych.

Na charakter oblicza Francji, na wyraz jej siły wpływa bowiem ta wielka rozległość flagi francuskiej, skupiającej do pracy dla jednego celu, — dla potęgi Francji — olbrzymie zasoby energii, jaką reprezentuje niewątpliwie każda zamorska posiadłość.

Pawilony kolonialne Międzynarodowej Wystawy w Paryżu dają nie tylko obraz dorobku materialnego, lecz i artystycznego.

W potężnej manifestacji Sztuki i Techniki roku 1937 rzemieślnicy kolonialni, prawdziwi twórcy sztuki miejscowej, zajmują również należne im miejsce. Nic dziwnego — stanowią niejedenkrotnie źródło doniosłego natchnienia dla twórców życia nowoczesnego.

M. HUGON

## Francja Zamorska na Wystawie w Paryżu

Wielka Wystawa Międzynarodowa w 1937 r., poświęcona jest sztuce i technice w życiu nowoczesnym. Gdy chodzi o Francję, to wystawa ta obejmuje obok życia Francji i jej ośrodków regionalnych — zamorskie posiadłości francuskie. Prowincje z poza mórz — artystycznymi i kulturalnymi pierwiastkami uzupełniły dokładny obraz Francji.

Wystawa Francji Zamorskiej umieszczona została na Wyspie Łabędziej. Pomieszczenie to stanowi jakby groblę ciągnącą się od mostu Passy do mostu Grenelle, przeciętą w połowie wiaduktem kolei obwodowej. Powierzchnia, poświęcona na Wystawę Francji Zamorskiej wynosi 32.000 m kw.

Wchodzi się tam od mostu Passy. Po przejściu przez państwa Wschodu, Tunis i Marokko, wступujemy do dzielnicy algerskiej, po czym ukazuje się Czarny Łąd z domami i lepiankami z ziemi. Po przekroczeniu wiaduktu Pola Marsowego odnajdujemy pawilon Komisariatu, Antylle, Gujanę, wyspy Réunion, Madagaskar, by — po zwiedzeniu Indochin — opuścić Francję Zamorską, wychodząc mostem de Grenelle.

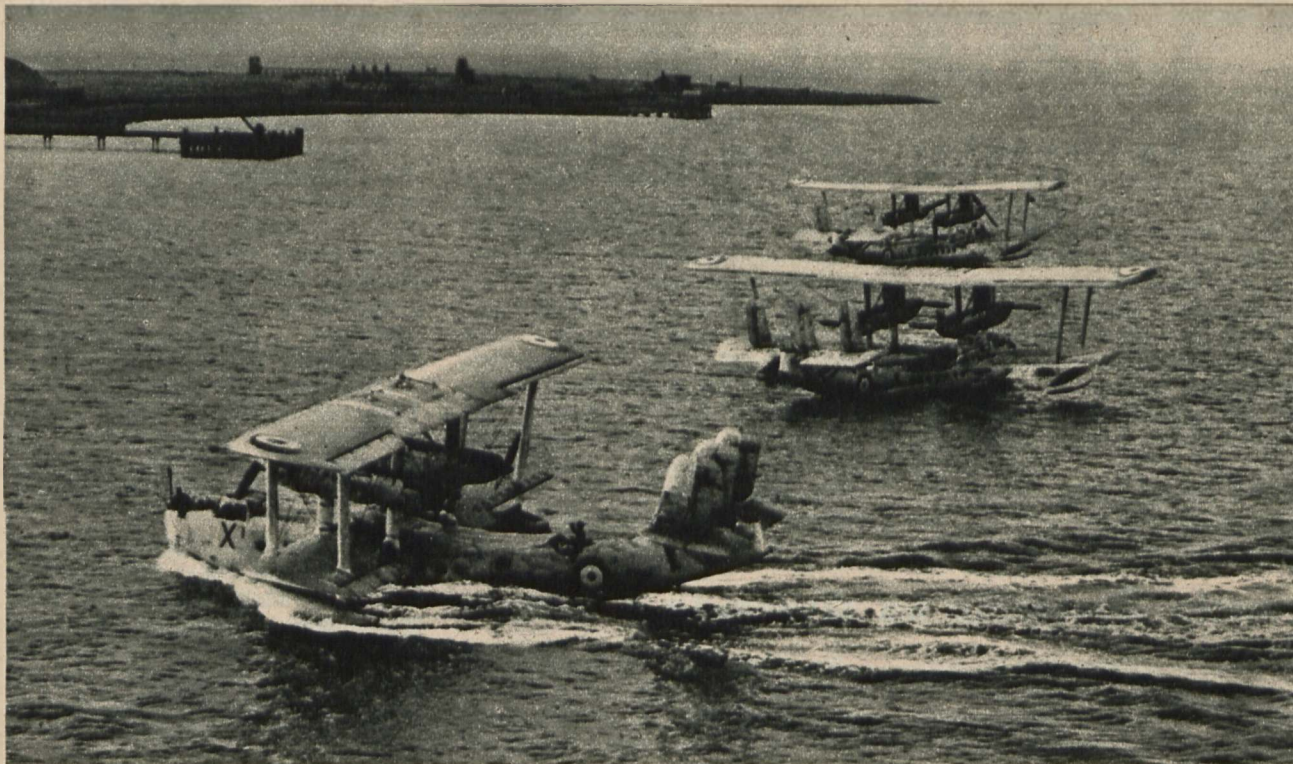
Wśród poszczególnych pawilonów, ukazujących pracę i charakter Francji Zamorskiej, widać niezliczone restauracje i kawiarnie: restauracja algerska, tunijska, kawiarnia maurytańska, bar antylski. Każdy z nich aż do złudzenia przypomina rzeczywiste życie we francuskich posiadłościach zamorskich.

Na Wystawie Kolonialnej 1931 r., która wykazała cały przepych zamorskiej Francji, nie uwzględniono należycie roli rzemiosła, które na terenach zamorskich ma swój charakter specjalny. Wystawa z 1937 roku, wzbogacona doświadczeniem poprzednim, postarała się naprawić błąd, stwarzając „dzielnice rzemieślnicze Francji Zamorskiej“.

Dzielnica rzemieślnicza stanowi jedno skupisko. Podzielona została na części, odpowiadające ilości grup kolonialnych i urozmaicona systemem pomysłowych urządzeń, murów, galerij, przejść zakrytych, ramp i schodów.



Budowle murzynskie z Afryki Równikowej na Międzynarodowej Wystawie



Po konferencji w Nyon — Brytyjskie wodnopłatowce przed odlotem na Morze Śródziemne w celu wzmocnienia bazy na Malcie

**Niemcy.** W połowie lipca rozpoczęły kompanię czynną 5-ty i 6-ty kontrtorpedowiec po 1650 ton, „Paul Jacobi” i „Theodor Riedel”; uzbrojone są w 5 dział 127 mm i dwie poczwórne wyrzutnie torpedowe. Z pierwszych czterech okrętów stworzono dywizjon, który przystąpił do intensywnego szkolenia swych załóg.

Według doniesień prasy, znajdują się w budowie następujące okręty: 2 pancerniki po 26500 ton (oba spuszczone), 2 pancerniki po 35000 ton, 3 krążowniki po 10000 ton (z tego 2 na wodzie), 10 kontrtorpedowców po 1650 ton (z tego 8 na wodzie), 6 kontrtorpedowców po 1850 ton, 2 lotniskowce i 5 łodzi podwodnych po 500 ton.

Po raz pierwszy od czasów wielkiej wojny okręty wojenne niemieckie pojawiły się na Renie. Mianowicie I flotylla traule-rów wkroczyła do rzeki w Hoek van Holland i udała się do Düs-seldorfu celem wzięcia udziału w uroczystościach Ligi Morskiej.

**Włochy.** Dla obrony życia i mienia obywateli włoskich na dalekim wschodzie, Ministerstwo Marynarki postanowiło wysłać tam krążownik „Montecuccoli” o 8000 ton, uzbrojony w 8 dział 152 mm. Na miejscu przebywa stale

kanonierka „Lepanto”, stacjonująca na wodach chińskich.

W ciągu sierpnia spuszczone na wodę następujące okręty: pancernik o 35.000 ton „Littorio” tego samego typu co spuszczone w poprzednim miesiącu „Vittorio Veneto”, kontrtorpedowiec „Camicia Nera”, pierwszy z serii 12 zamówionych w ubiegłym roku, oraz łódź podwodną „Foca”.

Natomiast skreślono ze stanu floty krążowniki „Pisa” i „Ferruccio”, zbudowane we Włoszech w okresie przed 1914 r., oraz uzyskane po wojnie krążowniki ex-niemieckie lub ex-austriackie „Ancona”, „Brindisi” i „Venezia”.

W czasie prób odbiorczych krążownik o 8000 ton „Duca degli Abruzzi” utrzymał w ciągu 8 godzin szybkość 38 węzłów.

**Z. S. R. R.** Według danych nie potwierdzonych urzędowo, Komisarjat Marynarki ma zamiar zamówić w najbliższej przyszłości trzy pancerniki i 10 krążowników. Ponieważ przemysł sowiecki nie mógłby podoleć takiemu zamówieniu, wszczęto pertraktacje ze stoczniami amerykańskimi odnośnie budowy pancerników o globalnej wartości około 200 milio-

nów dolarów. Gdyby jednak parlament nie zgodził się na takie zamówienie, okręty zostaną zamówione w kraju, a działa w Czechosłowacji, z tym że kaliber ich wyniósłby nie 406 lecz tylko 356 mm.

**Francja.** W sierpniu spuszczone na wodę torpedowiec „Bouclier” o 610 tonach, zamówiony przed dwoma laty. Tegoż typu torpedowiec „Bombarde” został odebrany i wcielony w skład floty.

Ukończono również próby odbiorcze krążownika „Montcalm”, który został przydzielony do eskadry atlantyckiej.

**Japonia.** Na wodach europejskich przebywa obecnie eskadra szkolna, na której zaokrętowani są kadeci Akademii Morskiej. W skład tej eskadry wchodzi dwa bardzo stare, ponad 40 lat mające, pancerniki po 9000 ton „Iwate” i „Yakumo”. Krążownik „Ashigara” natomiast powrócił do kraju po wzięciu udziału w uroczystościach koronacyjnych w Anglii.

**Anglia.** Na początku sierpnia spuszczone na wodę łódź podwodną „Triton”, pierwszą z serii nowego typu, zamówioną w 1935 r. 4 takie łodzie zostały ponadto rozpoczęte w 1936 r., a 7 będzie zamówionych w najbliższych ty-

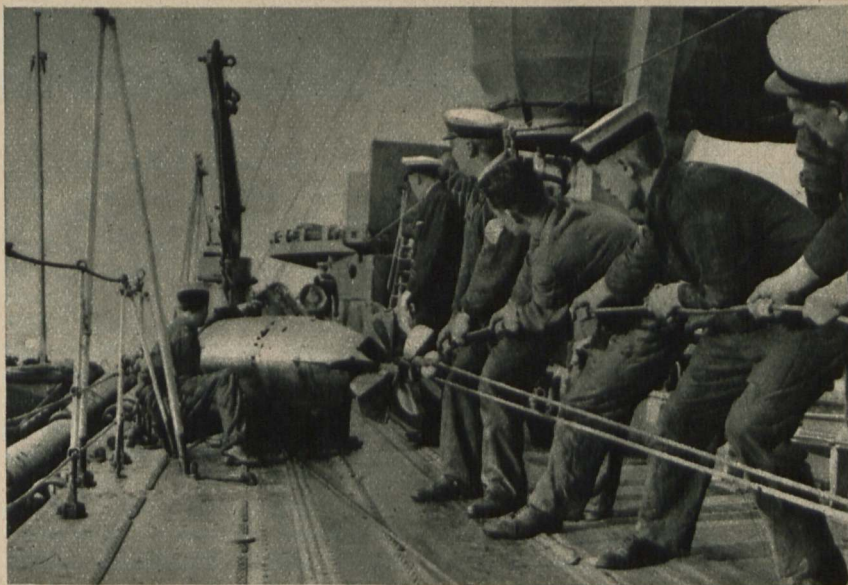
godniach. Ostateczny odbiór całej tej serii przewidziany jest w końcu 1939 r. Są to okręty po 1090 ton, uzbrojone w 1 działo 102 mm. i 8 wyrzutni torpedowych. Poza tym spuszczono na wodę łódź podwodną „Sterlet” o wyporności około 800 ton.

W pobliżu Capo San Antonio na Morzu Śródziemnym, kontrtorpedowiec „Havock” został ostrzelany w porze nocnej przez okręt niestwierdzonej narodowości. „Havock” nie poniósł na szczęście żadnych strat. Zawezwane na pomoc kontrtorpedowiec „Hardy” i „Hyperion” nie zdołały odnaleźć sprawcy tego nieuzasadnionego zamachu.

Sytuacja na Morzu Śródziemnym staje się w ostatnich czasach bardzo niepewna. Zdarzały się kilkakrotnie wypadki atakowania statków nic nie mających wspólnego z walką domową w Hiszpanii, przy czym nie udało się nigdy zidentyfikować atakujących okrętów. Toteż admiraliczka angielska wydała zarządzenie ostrego reagowania na podobne wypadki.

Krażownik „Vindictive”, świeżo przydzielony do szkolenia kadetów, rozpoczął czteromiesięczną podróż ćwiczebną, w ciągu której odwiedzi szereg portów Morza Śródziemnego, między innymi Malte i Haiffę. Jak wiadomo okręt ten został gruntownie wyremontowany i przystosowany do celów wyszkoleniowych.

**Brazylia.** Ukończony został ka-



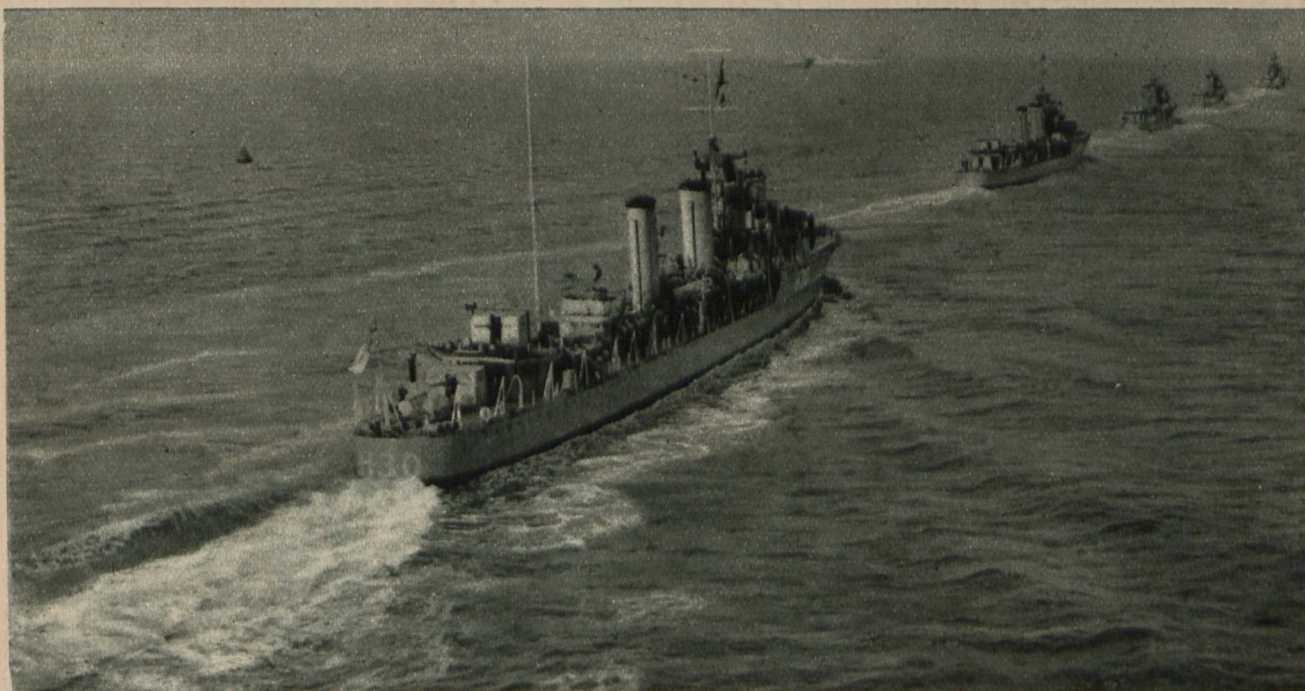
Po konferencji w Nyon — ładowanie torpedy na kontrtorpedowiec brytyjski H.M.S. „Blanche”, udający się na Morze Śródziemne

pitalny remont pancernika „Minas Geraes” o 19.000 ton, w 1908 roku. Roboty zostały wykonane w stoczni w Rio de Janeiro pod nadzorem inżynierów angielskich. Polegały one na zamianie kotłów węglowych na ropowe, instalacji nowych przyrządów do kierowania ogniem, oraz wzmocnieniu artylerii przeciwlotniczej. O ile przeróbki te okażą się w praktyce celowe, to zostaną również uskutecznione na drugim pancerniku „Sao Paolo”.

**Stany Zjednoczone.** Opracowane zostały warunki wynajęcia, a raczej wypożyczenia Brazylii 6 kontrtorpedowców,

i przedstawione parlamentowi do zatwierdzenia z uzasadnieniem, że lepiej aby to uczyniły Stany Zjednoczone aniżeli jakiegokolwiek inne mocarstwo. Okręty byłyby oddane wraz z całym wyposażeniem i załogą, Brazylia ponosiłaby jedynie koszty wydatków bieżących i stawek asekuracyjnych.

Dla zabezpieczenia interesów amerykańskich na Dalekim Wschodzie, postanowiono wysłać tam pośpiesznie dwa dywizjony krążowników w sile 7 okrętów. Zespoły te odpłynęły w końcu sierpnia, udając się na wody chińskie.



Okręty brytyjskiej marynarki wojennej, w myśl uchwał konferencji w Nyon, wyszły na Morze Śródziemne

# Z ŻYCIA ORGANIZACJI

W okresie letnim Liga Morska i Kolonialna podejmuje od szeregu lat pracę nad organizowaniem obozów i wycieczek dla swych członków, tak dorosłych, jak i młodzieży.

Z obozów tych największą frekwencją cieszy się zawsze nadmorski obóz propagandowo-wypoczynkowy LMK dla dorosłych. W roku bieżącym obóz ten, przeniesiony z Helu na własny teren do Mieroszyna w pobliżu latarni Rozewskiej, trwał od dnia 16 czerwca do 31 sierpnia włącznie. Ilość uczestników w ciągu tego okresu wyniosła 2350 osób. Koszt pobytu wynosił 22 zł za tydzień. W sumie tej mieści się mieszkanie w domkach campingowych lub namiotach, posiłki 4 razy dziennie oraz taksa kąpielowa.

Dążąc do propagowania idei i hasel morskich wśród jak najszerszych rzesz społeczeństwa polskiego, Liga Morska i Kolonialna obniżyła koszt pobytu dla pracowników fizycznych.

Z obozu tego korzystały następujące większe grupy, jako jednostki zorganizowane: spółdzielnia turystyczno-wypoczynkowa „Gromada” — Kurs Rewidentów, robotnicy z Zjedn. Zakładów Włók. „Scheibler i Grohman” z Łodzi, 2 grupy nauczycielskie z Kuratorium Okręgu Szkolnego Warszawskiego, które na obozie odbyły swe konferencje, wycieczka nauczycielska z Przemyśla, robotnicy tartaków z Dyrekcji Naczelnej Lasów Państwowych, grupa bezrobotnej starszej młodzieży, skierowana przez Obwód LMK w Nowym Bytomiu oraz Zrzeszenie Pracowników P. K. O., które w m-cu lipcu i sierpniu wysyłało swych członków na spędzenie urlopu do obozu LMK.

Nadmorski obóz LMK ma charakter wypoczynkowy, nie narzuca uczestnikom ostrego reglamentu. Dla osób chętnych jest gimnastyka, są gry sportowe pod fachowym kierownictwem instruktora W. F. Odbywają się odczyty, które zaznajamiają uczestników z całokształtem zagadnień inorskich i kolonialnych.

Poza obozem wypoczynkowym odbył się kurs żeglarski dla dorosłych na jeziorach trockich. Kurs ten zorganizowano w dwóch turnusach: w lipcu i sierpniu. Opłata za turnus wynosiła zł.

70. Suma ta pokrywała mieszkanie w schronisku LMK, utrzymanie oraz naukę żeglarską. Warunki mieszkaniowe i posiadany tabor żeglarski pozwoliły przyjąć tylko 50 osób na turnus, co jest znikomą liczbą wobec licznych zgłoszeń i ustawicznych zapytań o kurs żeglarski. Kurs ten prowadzony przez fachowych instruktorów, trwał cztery tygodnie; po zakończeniu odbył się egzamin na stopień żeglarza śródlądowego.

Plan pracy na rok bieżący obejmował również zorganizowanie kilku wycieczek zagranicznych. W lipcu i sierpniu odbyły się dwie wycieczki do Jugosławii. W wycieczce lipcowej wzięło udział 20 osób, w sierpniu zaś 94 osoby. Wycieczkę we wrześniu LMK zmuszona była odwołać z powodu wyczerpania akredytywy.

Koszt wycieczki wynosił zł. 385.— z paszportem i wizami, bez kosztów dojazdu do granicy. Czas trwania wycieczki — cztery tygodnie.

Po zwiedzeniu Wiednia, wycieczka udała się do Jugosławii, gdzie uczestnicy spędzili 22 dni w uroczej miejscowości Makarska na wybrzeżu dalmatyńskim. Śliczne położenie Makarskiej nad samym Adriatykiem wśród wysokich gór, jak również szereg wycieczek do Jugosławii: do Dubrownika, Splitu, Serajewa i t. p. pozostawiły u uczestników jak najmiłsze wspomnienia. W drodze powrotnej wycieczka zwiedziła Budapeszt, spędzając dwa dni w stolicy zaprzyjaźnionego państwa węgierskiego.

W sierpniu odbyła się również wycieczka do Rumunii. Wycieczka ta nie była tak liczna, jak do Jugosławii. Miejscem pobytu była Carmen Sylva, pięknie położona miejscowość kąpielowa nad Morzem Czarnym.

Po zakończeniu tegorocznych obozów i wycieczek, Zarząd Główny LMK przystąpił już do przygotowania planu akcji obozowej oraz programu wycieczek zagranicznych lądowych i morskich na rok przyszedły.

W zakresie akcji szkolenia żeglarskiego, dorobek letni b. r. był dużym krokiem naprzód. Ośrodek Żeglarski LMK nad jeziorem Narocz został zaopatrzony w nowy tabor wodny, dostosowany do warunków żeglarskich jeziora; poczyniono wiele inwestycji w zakresie urządzeń mieszkalnych i gospodarczych, co w rezultacie umożliwiło pomieszczenie w Ośrodku większej liczby młodzieży oraz szkolenie jej na wyższym poziomie.

Niewątpliwie, wielkim udogodnieniem było również doprowadzenie kolei wąskotorowej aż do samego Ośrodka.

Pierwszy, czterotygodniowy turnus lipcowy liczył 187 uczestników, w tym 30 dziewcząt. Szkolenie, przeprowadzane przez 18 instruktorów, na poziomie żeglarza i sternika jachtowej żeglugi śródlądowej, dało w rezultacie 93 żeglarzy i 4 sterników, którzy niewątpliwie po powrocie do swoich środowisk ożywią i pogłębia pracę swoich Kół.

W turnusie drugim, w miesiącu sierpniu, uczestników było

**DO DNIA 1 WRZEŚNIA 1937 R. ZEBRANO NA  
FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ W GOTÓWCE  
I PAPIERACH  
WARTOŚCIOWYCH 5.723.699.50**



**F O M**

KONTO P. K. O. OD NR. 42000 DO 42018

204, w tym dziewcząt 31. Stopień żeglarsza otrzymało 118 osób, sternika 6, w tym 2 dziewcząt.

Zaznaczyć należy, że młodzież, przybywająca do Ośrodka, jest selekcyonowana. Na ogólną sumę 391 uczestników, było 60 stypendystów Zarządu Głównego LMK oraz 60 stypendystów poszczególnych Okręgów i Oddziałów.

Drugim z kolei był Obóz LMK nad Jeziorem Żarnowieckim. Obóz był nieliczny, w pierwszym turnisie liczył 12, w drugim 9 uczestników, a tabor wodny stanowiło sześć kajaków. Był to obóz eksperymentalny, chodziło bowiem o to, by zbadać warunki uprawiania sportu żeglarskiego i kajakarstwa na jeziorze oraz upatrzeć odpowiedni teren celem kupienia go pod budowę przyszłego Ośrodka Żeglarskiego LMK. Jedno i drugie zostało osiągnięte — i w roku przyszłym prawdopodobnie już liczna grupa młodzieży obozować będzie nad jeziorem.

Trzecim Ośrodkiem Żeglarskim dla młodzieży był zorganizowany przez Okręg Łódzki LMK Ośrodek nad Jeziorem Gosławickim. Zastępuje na uwagę fakt, że po raz pierwszy w Ośrodku żeglarskim LMK, znalazła się, prócz młodzieży szkolnej, młodzież robotnicza, i to w po-

każnej sumie, na ogólną bowiem ilość 134 uczestników, robotników było 116.

Ośrodek trwał dwa miesiące, posiadał 3 łodzie żaglowe i 13 kajaków dwuosobowych. Mieścił się w dworskim budynku w pięknym parku, oddanym Lidze do dyspozycji na 5 lat przez właściciela majątku Gosławice, p. Kwileckiego.

Warto wreszcie wspomnieć, że młodzież poznańska szkoliła się na jeziorze Kiekrz, na jachtach Koła Szkolnego LMK przy Gimnazjum im. Bergera w Poznaniu.

Dla instruktorów z Ośrodka nad jeziorem Narocz w dniach od 1 do 12 września b. r. zorganizowany został w Gdyni w Harcerskim Ośrodku Morskim żeglarski kurs morski, w rezultacie czego 7 sterników śródlądowych żegluga jachtowej otrzymało stopień żeglarsza morskiego.

Zarząd Oddziału Skarbowców LMK w Warszawie uchwałą z dnia 9 sierpnia 1937 r. postanowił udzielić w roku szkolnym 1937/1938 subsydium w wysokości 1.000 zł płatnych w 10 ratach miesięcznych uczniowi Szkoły Morskiej, synowi członka Oddziału Skarbowców LMK.

Bliższych informacji zainteresowanym udziela sekretarz Zarządu, tel. 11-58-03 godz. 8—9.

## Z RUCHU WYDAWNICZEGO

St. Zalewski: „Abecadło gdańskie”. Warszawa, 1937. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej. Stron 56.

Niewielka ta broszurka wydana została z myślą, by w szczupłych ramach zmieścić i wystarczająco omówić szereg spraw, składających się na całokształt zagadnienia gdańskiego. Jak mówi na wstępie autor, doskonały znawca tego zagadnienia, książeczka „napisana została w tym celu, ażeby każdy Polak, bez względu na rodzaju swego wykształcenia, bez względu na ilość czasu, jaką rozporządza, oraz na pracę, której się poświęca, — mógł s z y b k o, ł a t w o i p r o s t o o b j ą ć c a ł o ś ć s p r a w y g d a ń s k i e j”.

Poszczególne zagadnienia, składające się na tę całość, ułożone zostały alfabetycznie, i stąd tytuł broszury. Ten pomysły układ sprawia, że od razu znajdujemy w niej to, czego szukamy, a jednocześnie czytelnikowi przychodzi na myśl, że jest to abecadło, które każdy Polak wi-

nien znać na pamięć. Geograficzne położenie Gdańska i stąd jego gospodarcza zależność od Polski, polityka i służba celna w Wolnym Mieście, jego środki komunikacyjne, ewolucja wewnętrznych stosunków Gdańska, finanse, historia, umowy gdańsko-polskie, stosunek do Ligi Narodów, Polonia gdańska, instytucje prawne i gospodarcze i t. d. — oto szereg poszczególnych zagadnień, zawartych w tej broszurze, a ujętych rzeczowo, jasno, prosto i dostęпно

Gustaw Olechnowski: „Na wielką wyprawę”. 1937. Państwowe Wydawnictwo Książek Szkolnych we Lwowie. Z ilustracjami. Stron 120.

Z radością należy stwierdzić, że w indeksie popularnych książek dla młodzieży coraz częściej spotyka się pozycje, dotyczące spraw bądź to morskich, bądź kolonialnych. Autor książeczki „Na wielką wyprawę” opowiada w niej o małym harcerzu polskim, który na światowym zlocie skau-

towym zaprzyjaźniwszy się ze skautem holenderskim, synem bogatego kupca morskiego z Rotterdamu, zostaje przez niego zaproszony „na wielką wyprawę”, t. j. w podróż statkiem przez Atlantyk do Kanady. Obaj chłopcy odbywają tę ciekawą podróż, przy czym autor ma sposobność opisać szeregu ciekawych spraw, dotyczących portów, statków, marynarki i handlu morskiego, co mu się udaje bardzo szczęśliwie, bez uczonego balastu, który mógłby znużyć młodych czytelników. Jest wprawdzie kilka drobnych usterek rzeczowych, te jednak są bardzo nieliczne, toteż książeczkę należy uznać za dobrą i pożyteczną.

Karol Buczek: „Geograficzno-historyczne podstawy Prus Wschodnich”. Rozprawa z pracy zbiorowej „Dzieje Prus Wschodnich”. Toruń, 1936. Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego. Z mapką. Stron 78.

Jest to jedna z kilkunastu prac, poświęconych Prusom Wschodnim, a wydanych przez Instytut Bałtycki w trosce o szerzenie i pogłębianie rzeczowej wiedzy o ziemi wytrzebionego orężem ludu.

Praca podzielona została na dwie zasadnicze części. Pierwsza dotycząca Prus Wschodnich jako jednostki geograficznej, druga zaś — jako jednostki historycznej.

Adam Fischer: „Etnografia dawnych Prusów”. Rozprawa z pracy zbiorowej „Dzieje Prus Wschodnich”. Gdynia, 1937. Wyd. Instytutu Bałtyckiego. Stron 54.

We wstępie autor podaje etymologię nazwy Prusów, dzieje ich obszaru, podział na grupy etniczne, źródła etnografii, w osnowie zaś dzieli pracę na trzy rozdziały: I. Kultura materialna; II. Ustrój społeczny; III. Kultura duchowa. W pierwszym niezwykle ciekawe przyczynki, dotyczące łośnictwa dawnych Prusów, rybołówstwa, chowu zwierząt, uprawy roślin, pożywienia, obróbki surowców, broni, odzieży, budownictwa, sprzętów i t. d. W drugim — wszelakiego rodzaju obrzędy i zwyczaje oraz prawo ludowe. W trzecim rozdziale — wiarę w duchy, kult bogów i jego formy, wierzenia o przyrodzie, wróżby i czary, lecznictwo, wędzę, pieśni, muzykę i tańce, wreszcie sztukę ludową dawnych Prusów

Ogólne obroty portu gdyńskiego za miesiąc sierpień r. b. wyniosły 771.493,9 ton, z czego na obrót zamorski przypada 759.671,8 ton, na obrót przybrzeżny łącznie z w. m. Gdańskiem — 2.996 ton, a na obrót drogą wodną z wnętrzem kraju — 8.825,7 ton. Z ogólnej sumy obrotów zamorskich 759.671,8 ton, na wywóz przypada 623.038 ton, a na przywóz 136.633,8 ton.

W porównaniu z miesiącem lipcem r. b. ogólne obroty portu gdyńskiego spadły o blisko 24 tysiące ton, przy czym spadły zarówno obroty zamorskie — o blisko 22 tysiące, jak i obroty z wnętrzem kraju — o blisko 3.500 ton; zwiększyły się natomiast obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem — o blisko 1.600 ton.

W przeciągu miesiąca sierpnia r. b. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 980 statków o łącznej pojemności 1.032.535 t. r. n., z czego weszły 493 statki o pojemności 517.545 t. r. n., a wyszło 487 statków o pojemności 514.990 t.r.n. Na pierwsze miejsce wysunęła się bandera polska (125 statków — 182.092 t. r. n.), za którą dopiero szła bandera szwedzka (218 statków — 146.017 t. r. n.), na trzecim miejscu stała bandera angielska (58 statków — 93.977 t. r. n.), na czwartym niemiecka (126 statków — 82.109 t. r. n.), na piątym włoska — (27 statków — 78.605 t. r. n.), dalej szły bandery: fińska, francuska, duńska, norweska, Stanów Zjednoczonych A. P., grecka, lotewska, estońska, holenderska, panamska, gdańska, jugosłowiańska, rumuńska i wreszcie węgierska (2 statki — 692 t. r. n.). Przeciętnie przebywało jednocześnie w porcie 45 statków, przy czym średni tonaż statku wynosił 1.049,7 t. r. n., a średni postój 49,8 godz.

Ogólne połowy morskie w sierpniu dały 1.182.110 kg ryb o wartości 552.909 złotych, co w porównaniu z sierpniem r. ub. stanowi wzrost ilościowo o 40 proc., a wartościowo o 55 proc.

W przeciągu miesiąca sierpnia r. b. ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 8.627 osób, z czego przyjechało 3.681 osób, a wyjechało 4.946 osób. W

porównaniu do lipca r. b. ogólny ruch pasażerski zwiększył się o 989 osób, osiągając nienotowaną oddawna cyfrę, co w dużym stopniu należy przypisać ogromnie ożywionemu w roku bieżącym ruchowi turystycznemu.

Obroty towarowe portu gdańskiego w sierpniu r. b. wyniosły ogółem 691.731 ton wartości 38.705.644 guldenów i w porównaniu z tym samym miesiącem r. ub. wykazują wzrost o 46% pod względem ilościowym i o 15,6% pod względem wartościowym. Ta dość znaczna dysproporcja między wzrostem ilościowym a wartościowym wynika stąd, że w roku bieżącym zmniejszyła się stosunkowo wartość wywozu, w którym brak wysokowartościowych produktów rolnych, a przede wszystkim zboża i maki.

W dniu 4 września r. b. zostało udzielone przez firmę „Polskarob“ stoczni szkockiej w Burntisland zamówienie na budowę statku towarowego, który ma otrzymać nazwę „Robur VIII“. Parowiec ten posiadać będzie następujące rozmiary: długość 308 stóp, szerokość 44 stopy 6 cali, wysokość burty 21 stóp 11 cali, zanurzenie 19 stóp 8 cali, nośność DW 4300 ton. Statek ten, który ma być zaopatrzonej we wszelkie nowoczesne urządzenia, będzie mógł rozwijać szybkość 10 węzłów, ponadto posiadać będzie silne wzmocnienie przeciwlodowe, dzięki czemu będzie mógł pracować w okresie zimowym. Statek ma być gotowy w końcu czerwca roku przyszłego.

W dniu 2 października ma być spuszczonej na wodę budowana w Holandii pływająca stacja bunkrowa firmy „Polskarob“, a niezależnie od tego podobne pływające stacje bunkrowe mają zakupić firmy „Skarboferm“ i „Progress“.

Według ogłoszonego ostatnio zestawienia, z ogólnej sumy obrotów polskiego handlu zagranicznego, która wyniosła w pierwszym półroczu r. b. 8.965.126 ton wartości 1.173.744.000 złotych, na porty Gdynię i Gdańsk przypada 7.090.783 ton wartości 790.283.000 złotych, a zatem udział portów polskiego obszaru celnego w handlu zagranicznym Polski wyniósł

w tym okresie ilościowo 79 proc., a wartościowo 67 proc. W przywozie, który osiągnął 1.703.277 ton wartości 591.570.000 złotych, udział portów wyniósł ilościowo 64 proc., a wartościowo 68 proc.; w wywozie, który osiągnął 7.261.849 ton wartości 582.174.000 złotych, udział ten przedstawiał się ilościowo 83 proc., a wartościowo 67 proc., Jak wynika z powyższego zestawienia, przeszło 4/5 wywozu polskiego kierowane jest przez porty, a tylko 27 proc. idzie granicą lądową; natomiast w przywozie drogi lądowe odgrywają większą rolę, gdyż idzie nimi jeszcze 36 proc. towarów, sprowadzanych do Polski. Należy przy tym zwrócić uwagę na to, że w przywozie udział portów jest większy pod względem wartościowym, niż ilościowym; przyczyną tego jest fakt, że morzem przywożone są do Polski wysokowartościowe surowce przemysłowe, jak bawełna, jak również artykuły kolonialne, kawa, herbata, kakao oraz owoce i skóry.

Stocznia Gdyńska, która po zmianie właścicieli, przeprowadza obecnie sanację gospodarki, poświęcając nawet część kapitału akcyjnego na pokrycie strat, poniesionych przez Stocznnię w latach 1929 — 1936, ma przystąpić już w najbliższym czasie do przygotowań, umożliwiających wznowienie działalności. Uzyskawszy obszerny teren 120.000 m kwadr. w porcie gdyńskim przy Kanale Przemysłowym, przystąpi do niwelacji terenu i przygotowania go pod przyszłe urządzenia. Przede wszystkim ma być wybudowana pochylnia, po czym wznoszone będą stopniowo poszczególne budowle, a w miarę otrzymywania zamówień będzie uzupełniane uzbrojenie techniczne. Stocznia czyni również starania o zakupienie doku pływającego o nośności 5.000 ton. Jak wiadomo, akcjonariuszami Stoczni jest obecnie Komisariat Rządu w Gdyni oraz Wspólnota Interesów, Starachowice i Zieleniewski, Fitzner, Gamper.

**Errata.** W n-rze 8 „Morza“ z sierpnia br., w objaśnieniu do zdjęć z rewlil wiejskich oddziałów w strojach regionalnych przed Panem Prezydentem Rzplitej i królem Rumunii Karolem II — mylnie wydrukowano, iż są to „wiejskie oddziały przysposobienia wojskowego“. Informacja winna brzmieć, że są to „wiejskie Oddziały Związku Strzeleckiego“.

Z portu gdyńskiego wyszły w pierwszych dniach września r. b. 2 statki z ładunkiem 5.000 ton koks górnosląski dla Australii. O rynek australijski zabiega już odawna górnosląski koncern „Robur”. Obecnie importerzy australijscy, zapoznawszy się z próbkami polskiego koks, zawarili z Górnym Śląskiem transakcję na dostawę większej partii koks. Znaczenie tej transakcji jest tym większe, że jest to właściwie pierwsza próba eksportu polskiego koks nie tylko na rynek australijski, ale w ogóle na dalsze rynki zamorskie. Dotychczas bowiem poza jedyną większą partią 4.000 ton koks, wysłanego do Kanady przed 3 laty, tylko niewielkie partie szły na rynki południowo - amerykańskie.

Ciekawe dane znajdujemy w „Polsce Gospodarczej”, która w Nr. 36 z r. b. omawia rozwój handlu zamorskiego Polski z krajami kolonialnymi, wykazując wybitną pasywność tego handlu. Tak naprz. jeżeli chodzi o kolonie azjatyckie, to z Cejlonu ujemne saldo 2.415 tysięcy złotych w r. 1934, wzrosło w r. 1936 do 3.080 tysięcy złotych. Jeszcze gorzej przedstawia się ujemny bilans z Indiami Brytyjskimi (r. 1934 — 17.781 tys. złotych, r. 1936 — 29.708 tys. złotych) oraz Brytyjskimi Wyspami Malajskimi (r. 1934—538 tys. zł., r. 1936 — 4.017 tys. złotych). Jedynie w obrotach z Indiami Holenderskimi daje się zauważyć pewien spadek salda ujemnego (r. 1934 — 17.228 tys. złotych, r.

1936 — 11.891 tys. złotych), ale przyczyny tego szukać należy przede wszystkim w zmniejszeniu się importu z tej kolonii.

Podobnie i z koloniami afrykańskimi rozwój naszego handlu nie przedstawia się pomyślnie. W odniesieniu do Algeru nasz handel przedstawia w r. 1936 saldo ujemne 520 tys. złotych, mimo, że jeszcze w r. 1935 mieliśmy saldo dodatnie w wysokości 279 tys. złotych. Podobnie z Marokkiem saldo dodatnie z r. 1935 w wysokości 928 tys. złotych zmieniło

się na ujemne w r. 1936 — 154 tys. złotych. Przyczyną jest tu przede wszystkim skurczenie się ogólnej chłonności tych rynków. Jedynie w odniesieniu do Tunisu mamy saldo dodatnie, ale i ono spadło z 96 tys. złotych w r. 1935 do 53 tys. złotych w r. 1936. I do innych kolonii afrykańskich wywóz polski spada, gdyż poza również Mozambikiem i Rodezją południową, handel ze wszystkimi innymi krajami przedstawia saldo ujemne mimo, że chłonność tych rynków stale się polepsza.

## Browning „PIORUN”

łciśle wg. rysunku z bezpiecznikiem!  
Sensacyjna nowość 1937!! Fason belgijski Typ 6-cio mm. Repetuje się przed każdym strzałem i automatycznie wyrzuca łuskę!  
Huk ogłuszający! Idealna obrona przed napadami! Wykonanie luksusowe: lufa pięknie okadawana, rękojeść kryta lśniącym bakelitami!  
Waga 250 gr., dług. 10 cm. szer. 7 cm. — Gwarancja fabryczna na 5 lat. Cena tylko zł. 6.95.  
2 szt. 13.50. Sotka nabeł syst. „Flobert” zł. 3.65. Płaci się przy odbiorze. Adres: Przetad.



„PERFECTWATCH”, Wydz. M/2 WARSZAWA I, ul. Marjańska 11-1  
U w a g a: Wstrzegajcie się taniej tandety, polecanej przez pokątnych sprzedawców!  
Żądajcie wszędzie w sklepach tylko automatów „PIORUN” z bezpiecznikiem!

## „WAGONS - LITS COOK”

Światowa Organizacja Podróży

CENTRALA W POLSCE: Warszawa, Krak. Przedmieście Nr 42/44

Sprzedż biletów kolejowych krajowych i zagranicznych  
PO CENACH NOMINALNYCH

Sprzedż biletów sypanych, okrętowych i lotniczych  
Załatwianie wiz paszportowych  
Ubezpieczenie od wypadku i ubezpieczenie bagażu  
Organizacja wycieczek indywidualnych i zbiorowych  
Organizacja pielgrzymek

INFORMACJE BEZPŁATNE!

ODDZIAŁY NA PROWINCJI:

Gdynia, Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Stalce

*Kujawska*  
*Wytwórnia Win*  
**H. MAROWSKI**  
*w Kruszwicy*

**NAJLEPSZE WINA, MIODY i SZAMPANY!**  
PRZEDSTAWICIELSTWO NA STANY Z.A.P.  
**AUSTIN NICHOLS & Co. Inc.**  
BROOKLIN - NEW YORK

**FRANCUSKI**  
**COGNAC**

*Montbel*

NEUILM. PUCH. KRUSZWICY

## WIRÓWKI PRZEMYSŁOWE DE LAVAL

do oczyszczania zużytych olejów smarowych.

Tow. ALFA-LAVAL sp. z o.o.

Warszawa - Tamka 3 - Tel. 5-52-55

## TOWARZYSTWO KREDYTOWE MIEJSKIE W WARSZAWIE

udziela na nieruchomości miejskie pożyczek długoterminowych w 5% listach zastawnych w obrębie województwa Warszawskiego.

# DZIAŁALNOŚĆ SYNDYKATU EMIGRACYJNEGO

Utworzenie w r. 1930 Syndykatu Emigracyjnego zapoczątkowało nowy etap w dziedzinie prac, mających na celu unormowanie zagadnień emigracji polskiej. Ześrodkowanie wszystkich prac technicznych, związanych z obsługą ruchu emigracyjnego w jednej instytucji, Syndykacie Emigracyjnym, w wysokim stopniu przyczyniło się do unormowania tych prac i usunięcia niedomagań organizacyjnych.

Syndykat Emigracyjny posiada rozgałęzioną sieć własnych placówek oraz korespondentów przy urzędach gminnych, do których dotrzeć może bez trudności każdy emigrant, zamieszkały nawet w gluchej i odległej od miasta miejscowości. Wszystkie te placówki, nie pobierając żadnych opłat, udzielają zainteresowanym informacji o warunkach i możliwościach wyjazdu, załatwiają im wszelkie formalności u władz i w urzędach, chronią od wyzysku ze strony nieuczciwych pośredników, organizują zbiorowe transporty z większych miast kraju do Warszawy, a wszystko to z nieustanną troską o materialny i moralny interes emigranta.

Dzisiaj chłop, lub robotnik, pragnący lub zmuszony na obczyźnie szukać zarobku, bądź większego warsztatu pracy, nie jest już ofiarą, na którą zastawiały sidła stary agentów, pośredników i naganiaczy. Na każde żądanie ustne, czy piśmienne otrzyma od Syndykatu Emigracyjnego prawdziwe informacje i wskazówki, które uchronią go od zbędnych, a zawsze kosztownych starań i zabiegów, dokonywanych na własną rękę bez znajomości licznych i zawiłych przepisów i formalności. Ta opieka roztaczana przez Syndykat Emigracyjny przy najszerzym poparciu wszystkich władz, stała się jednym z najważniejszych czynników, które ruchowi emigracyjnemu zapewniły rozwój celowy, chroniący zarówno interesy emigranta, jak i państwa.

Syndykat Emigracyjny udzielił w czasie od 1930 r. do 1.VII.1937 r. ca 900.000 informacji.

Prócz omówionej wyżej działalności, Syndykat Emigracyjny spełnia szereg czynności administracyjnych, bądź w zakresie własnym, bądź też na zlecenie władz. Należą do nich: administrowanie Obozem Emigracyjnym w Gdyni, hotelami emigracyjnymi w Warszawie i Lwowie, utrzymanie sieci własnych korespondentów, organizowanie własnych zbiorowych transportów emigrantów do Francji i Belgii, uskutecznianie zapisów na wyjazdy osadnicze do Argentyny i Brazylii itd.

Pod opieką Syndykatu Emigracyjnego wyemigrowało od r. 1930-go do 1.VII.1937 r. ca 83.000 osób.

Nadmienić trzeba, że w miarę powstania i konieczności realizacji wciąż nowych zagadnień emigracyjnych, Syndykat Emigracyjny do ich technicznego wykonywania jest stale powoływany.

### WSZELKIEGO RODZAJU KABELE

dla prądów silnych na nikiel i wysoki napięcie do 60 kv, oraz kable do prądów słabych polecają:

KABEL POLSKI S. A. Bydgoszcz,  
Fabryka Kabli S. A. Kraków, Warszawska  
Wytwórnia Kabli S. A. Warszawa-Okęcie,  
Polskie Fabryki Kabli i Włocławek  
Miedz S. A. Otarów Warszawski

### Fabryka Przewodów Rurowych "COMPENSATOR"

W. Maciejowski i S-ka. Sp. z o. o.  
Warszawa, ul. św. Stanisława 1-3.

### JULIAN GLASS - SKŁADY ŻELAZA

centrala: Warszawa al. Jerozolimskie 41  
tel. 9-82-71, 9-82-83, 9-95-99  
polecają: żelazo handlowe, bednarkie,  
budowlane (beton) blachy  
żelazne; czarna i ocynkowana, balki  
żelazne dwuteowe (dźwigary)  
i korytka (cewa) STAL  
GRJFPEL do robót żelbetowych.

## NAJDOSKONALSZE BUDOWNICTWO WSPÓŁCZESNE — TO STALOWE KONSTRUKCJE SZKIELETOWE

Poza ogólnie znanymi wymaganiami zasadniczymi, budownictwo współczesne uwzględniać musi warunek, który wyłonił się dopiero w ostatnich czasach, lecz pomimo to wszędzie dziś stawiany jest na naczelnym miejscu.

Oto budowle o charakterze użyteczności publicznej, jak np. obiekty kolejowe, wiadukty, magazyny, schrony itp. muszą być dziś wykonane w konstrukcji szkieletowej ze stali, bo tylko ta jedna opiera się najsukcesyjniej działaniu bomb lotniczych i w razie doznania uszkodzeń może być najłatwiej doprowadzona z powrotem do stanu używalności.

Stal nie łamie się, nie pęka, nie rozsypuje się na drobne części, nie kruszy się i nie ulega zmiażdżeniu. Elementy konstrukcji stalowej mogą być porożrywane i pogięte w niedalekim promieniu od ogniska wybuchu. Uszkodzenia te są wszystkie widoczne i mogą być łatwo usunięte, najczęściej przez samo wyprostowanie pogiętych części. Budowa w konstrukcji stalowej postępuje szybko, może być prowadzoną zimą, ułatwia dokonywanie zmian i przeróbek i zwiększa objętość użyteczną budynku w porównaniu do konstrukcji z innych materiałów.

Te wszystkie nieporównane zalety szkieletu stalowego przyczyniły się do rozwoju budownictwa z jego zastosowaniem, także i u nas w Polsce. Najważniejsze obiekty budowlane doby współczesnej wykonywane są w konstrukcjach stalowych, między innymi gmach Dworca Głównego, gmachu Centralnego Dworca Poczтового w Warszawie, wiaty peronowe w Krakowie i Gdyni, szereg mostów i wiaduktów kolejowych w całej Polsce, urządzenia portowe w Gdyni, jak magazyny bawełniane i drobnicowy, hale targowe, kadłubownia Stoczni Marynarki Wojennej, Urząd Celny w Gdyni itp.

Masowe zastosowanie budownictwa stalowego w Polsce, świadczące o głębokim zrozumieniu jego wartości, wywołało również potrzebę zorganizowania rynku krajowego przez stworzenie wspólnego Biura Sprzedaży największych zakładów przemysłowych pod nazwą „Konstrukcje Stalowe” Sp. z o. o. „Stalmost”, Warszawa, Warecka 11-a.

**ZARZĄD DÓBR I INTERESÓW Ordynata Maurycego Hr. Zamoyskiego**

WARSZAWA, ul. ŻABIA Nr 4.





# WALCOWNIE METALI S.A. DZIEDZICE

Poleca:

BLACHY

TASMY

DRUTY

PRĘTY

PROFILE

RURY

## PŁYTY GRAFICZNE

dla Cynkografii, Miedziorytu i Ofsetowego druku, miedziane i cynkowe ze specjalnego stopu, - wysoka wytrzymałość, równe trawienie.

Stop aluminiowy, odporny na wpływy atmosferyczne, łatwe szlifowanie, polerowanie, lutowanie, spawanie, wysoka wytrzymałość.

Bloczki do odlewów w piasku i kokilach, dla architektury i konstrukcji pojazdów

## ANTIKORODAL

### NIECZERNIEJĄCY METAL SREBRZYSTY

### NOWA WARSZAWA.

Służew — Służewiec, Wawer — Anin, Adamów — Zalesie, dojazd tramwajami 1, 12, 19, 23 i 24. Autobus od Oocławka. Parcele budowlane, ogrodowe i leśne na niezwykle dogodnych warunkach. Sprzedaż i informacje: Główny Zarząd Dóbr Wilanowskich, Warszawa, Marszałkowska 94 — 18, tel. 8-44-56, od 9—16 i od 17.30—19.

### "CENTROTEKTURA"

Sp. z o. o.



WARSZAWA  
Al. Jerozolimskie 15

## POLSKI SAMOCHÓD

dostosowany do warunków polskich, budowany w Polsce rękami polskiego robotnika, z polskich materiałów produkt wytwórni samochodowej PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW INŻYNIERII

## "POLSKI FIAT"

MODELE OSOBOWE o małym i średnim litrażu, lekkie ciężarówki i

MODELE CIĘŻAROWE I AUTOBUSOWE

MODELE SPECJALNE ciągniki, polewaczki, wozy strażackie, miejskie i t. p.

## "POLSKI SAURER"

SAMOCOHODY CIĘŻAROWE i autobusy z najbardziej ekonomicznym silnikiem systemu DIESEL. Specjalnie wzmocnione i przystosowane na warunki polskie

### Motocykle "SOKÓŁ"

Jedno i dwucylindrowe, polskiej konstrukcji, sportowo-turystyczne, do jazdy solo i wózkem

Hurtownia Materiałów Pisemnych i Pocztówek

## T-wa "RUCH" S. A.

Warszawa, ul. Poznańska 38.

Tel. 9-93-42 i 9-82-18

Posiada w bogatym wyborze wszelkie

MATERIAŁY PISEMNE I ARTYKULY BIUROWE

ORAZ POCZTÓWKI WŁASNYCH I OBCYCH

WYDAWNICTW, PO CENACH KONKURENCYJNYCH

## WYDZIAŁ KOLPORTAŻOWY

Warszawa, Al. Jerozolimskie 63, tel. 9-95-87

uskutecznia terminową dostawę

DZIENNIKÓW I CZASOPISM

z całej Polski

## PIERWSZA FABRYKA LOKOMOTYW W POLSCE

ZAKŁADY W CHRZANOWIE

Biuro Zarządu w Warszawie, Zgoda Nr 8.

PAROWOZY NORMALNOTOROWE pośpieszne, osobowe i towarowe

PAROWOZY WĄSKOTOROWE dla wszelkich szerokości toru

LOKOMOTYWY ELEKTRYCZNE normalno- i wąskotorowe

LOKOMOTYWY SPALINOWE przetokowe i kopalniane

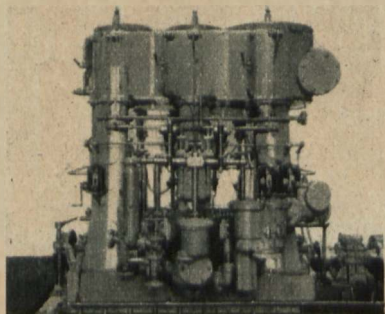
WALCE DROGOWE

NARZĘDZIA

oraz

### MASZYNY PAROWE OKRĘTOWE

ROŻNYCH MOCY I TYPÓW WRAZ Z URZĄDZENIAMI POMOCNICZYMI, JAK POMPY, KONDENSATORY itd.



PIERWSZA ZBUDOWANA W POLSCE PAROWA MASZYNA OKRĘTOWA:

3-cylindrowa o potrójnym rozprężaniu pary, kondensacyjna, o mocy 300 KM, wykonana w naszych Zakładach w Chrzanowie, do napędu holownika Marynarki Wojennej w Odynie.

FABRYKA  
K A B L I

## CLEMENT ZAHM

Sp. z ogr. odp.

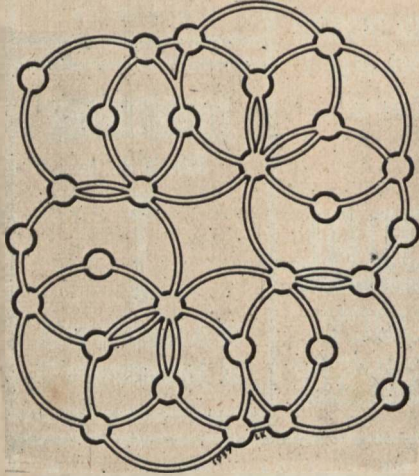


DZIEDZICE

# Rozrywki umysłowe

## ZADANIA

### 24. ZADANIE LICZBOWE



W podaną figurę wpisać liczby od 0 do 27 w ten sposób, by suma ich była stałą dla każdego z 10-ciu kół.

Lucjan Kowalski (Warszawa)

### 25. PRZESTAWIANKA

Pan Apollinary Rozrywkowicz został uproszony przez swego sąsiada, Onufrego Wiórki, do „odszyfrowania“ następującej tajemniczej depechy:

O. WIÓRKO Podsihitów  
NA POSIEDZENIU BEDE

O. Cudny  
Pan Apollinary rzucił okiem na treść depechy, uśmiechnął się i rzekł:

„Panie Onufry! Przecież z liter, składających się na treść depechy, wychodził znane polskie przysłowie, a mianowicie...“ Otóż to? Jakże?

### „P. Bar.“ (Przedecz)

### 26. ZAGADKI

(Litera nocet — litera docet)

1. Reprezentacją artystycznym służyć. Gdy strace głowę, dźwigam wozy duże.
2. Dziewczyzna-m... Z kwiatka mam imię dobrane. Wyrwił mi serce, jagodą się stanę.
3. Solidna-m ryba, nie jakaś tam płotka. Utniesz mi ogon, to Cię odwet spotka. „John Ly“ (Lwów)

### 27. CIAŁÓWKA

Do podanej na końcu działu figury należy wpisać jednym ciągiem 24 wyrazy o podanych niżej znaczeniach. Litera w lewej górnej kratce z gwiazdką jest początkową literą pierwszego wyrazu oraz końcową ostatniego. Liczby w kratkach, ustawione wg. kolejności i zastąpione odpowiednimi literami, dadzą rozwiązanie główne.

Uwaga: Podane liczby w nawiasach oznaczają ilość liter danego wyrazu.

- Znaczenie wyrazów: 1. Długa dzida (7). 2. Embrion (7). 3. Zdrobnięte imię żeńskie (5). 4. Harmonijne brzmienie kilku tonów (5). 5. Armata (6). 6. Gatunek psa (4). 7. Koinierz (5). 8. Ciasto cukiernicze (4). 9. Wino węgierskie (5). 10. Lnlanka (5). 11. Wichrzyciel (8). 12. Człowiek odważny (7).

13. Nie miękko (6). 14. Opetaniec (5). 15. Stos drzewa opałowego (3). 16. Rodzaj roślin zielnych o bardzo symetrycznych kwiatkach (7). 17. Skóra miękko wyprawiona (5). 18. Nieład, zaburzenie (5). 19. Kłopot (6). 20. Woznica Achilleasa (9). 21. Miasto we Włoszech (6). 22. Granica (5). 23. Zwierzę ssące, żyjące w Azji i Ameryce (5). 24. Zagona na ziemniaki, na warzywa (6).

Z teki pośm. inż. E. Wieliczki



Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza“ przynajmniej 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji do dnia 28 października 1937 r. z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe“.

### ROZWIĄZANIA

### „MORZE“ NR 8 — SIERPIEŃ 1937

### 17. ORYGINALNY LOGOGRYF

Wyrazy logogryfu: ORZECHOWSKI — GALILEJczyk — NINUS — INTERVIEW — ERNESTYNOSTWO — MÓJ KRAJ — ILLISHAZY — MILIARD — IZDEBNO — EX PRYNCYPAŁ — CEKAO (C. K. O.) — ZDZITÓW — EDREDON — MALWINA — PRIAP — OSZCZEP — TOWARZYSTWO = a główne rozwiązanie brzmi:

„Ogniem i Mieczem“, „Potop“, „Pan Wołodyjowski“ — Henryk Sienkiewicz —

### 18. SZARADY

- I. Nie żałować grosza Lidze, panowie!
- II. Nowe okręty „Grom“ i „Błyskawica“.



Przy okazji autorowi 2-jej szarady przesyłamy poniszcy wierszyk jednego z „matadorów“... „ku pamięci“!

To szaradziarska zbrodnia stanu, taka szarada bez sprawdzianów! „Tylko jedna (?) sylaba z 11-tu określona 2 razy“. Rzeczywiście!...

19. WYSUWANKA  
Abonujcie sami i propagujcie między swymi przyjaciółmi i znajomymi piękny miesięcznik „Morze“!

20. KRYPTOGRAM  
8-u literatów: PRUS — POL — LAM — ZAN — GÓRSKI — ZMORSKI — LE-NAU — GOETE (lon.)

Malarz: TEPA. Cesarz: NERO. Historyk: BUJAK.

Lingwieta: NITSCH (ostatni z pierwszych liter 6-ciu wierszy).



Do zadania tego wkradła się „skromna“ pomyłka (z winy, oczywiście, upałów!), a mianowicie: zamiast „I“, wydrukowano w drugim wierszu „ni senna...“, co, trzeba przyznać (i przyznajemy to tylko p. W. B.), niezmiernie utrudniło zadanie.

A zatem wszelkie „niedociągnięcia“ w rozwiązaniu kryptogramu, nadesłane przy liczne a zarazem łagodne grono Sympatyków działu — uznaliśmy za trafne. Vis „chichlik“!

Na ogół z rozwiązaniem nie było źle, ponieważ większość Czytelników wykryła jeszcze w kryptogramie i takie ościobosci: Mor, Moraki, Tyc, Gaj, Law, Pac.

I co na to Autor? — Ha!?



Wszystkie zadania z Nr 8 — na ogólną ilość 88 nadesłanych — rozwiązało 65 osób: po 3 — 13; po 2 — 6 i po 1 — 4 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

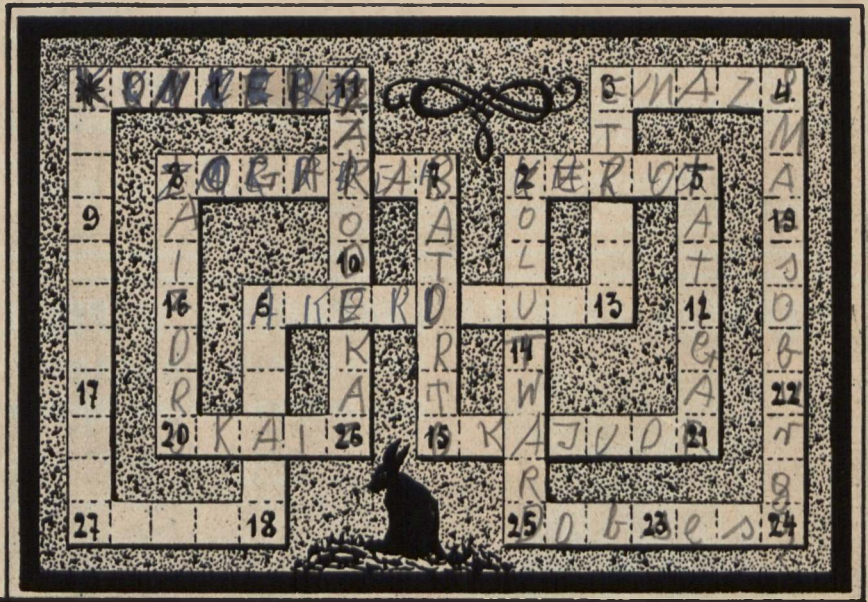
- 1) „JOHN LY“ — Lwów.
- 2) KOCHANOWSKA EUGENIA — W-wa, Wallców 10/37.
- 3) FISCHBACH ZDZISŁAW — Września, 3 Maja 3 II m. 4.
- 4) SZMON STANISŁAW — Bydgoszcz 4, Wilcza 2/3.
- 5) CZARNOMSKA JANINA — Brwinów, Leśna 9.
- 6) BASELIDES WŁADYSŁAW — Bielsko (śląsk), Dołne Przedmieście 390.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę i prosimy o potwierdzenie odbioru.

### ODPOWIEDZI

KOCHANOWSKA E. (W-wa) — Dlatego za trudne, że Łaskawa Pani złożyła bron! Niecierpliwość = ciekawość, a ciekawość... bywa zwykle nagradzana. Pozdrowienia! I od „Ninusa“, małżonka Semiramidy — też!

N. K. KOZŁOWSKI (W-wa), M. J. (Lwów) — A jednak jest to nowy typ zadania... w „Morzu“! Ahn!



## CENY OGŁOSZEŃ

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

PRENUMERATA „MORZA“ rocznie 12 złotych, półrocznie 8 złotych i kwartalnie 3 złote

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 280-95, Administracji 698-88, P.K.O. Konto Nr. 3  
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

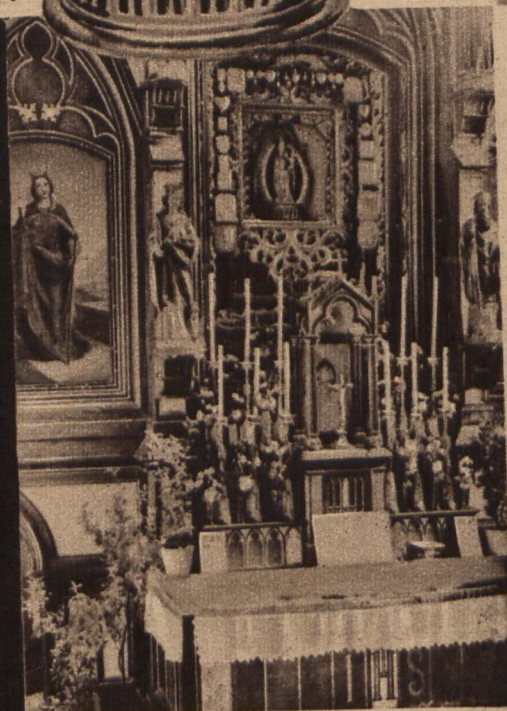
Opłatę pocztową ulszczono ryczałtem

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



W dniu 8 września odbyła się w Swarzewie nad zatoką Pucką uroczystość ukoronowania cudownej statui Matki Boskiej. Statua ta jest otaczana wielką czcią i miłością przez rybaków, którzy zowią Matkę Boską Swarzewską swoją Opiekunką i Orędowniczką. Jak widzimy na trzecim zdjęciu, zamieszczonym poniżej, w uroczystości wzięły udział tysiączne rzesze wiernych, wśród których przeważali rybacy, przybyli z całego wybrzeża.

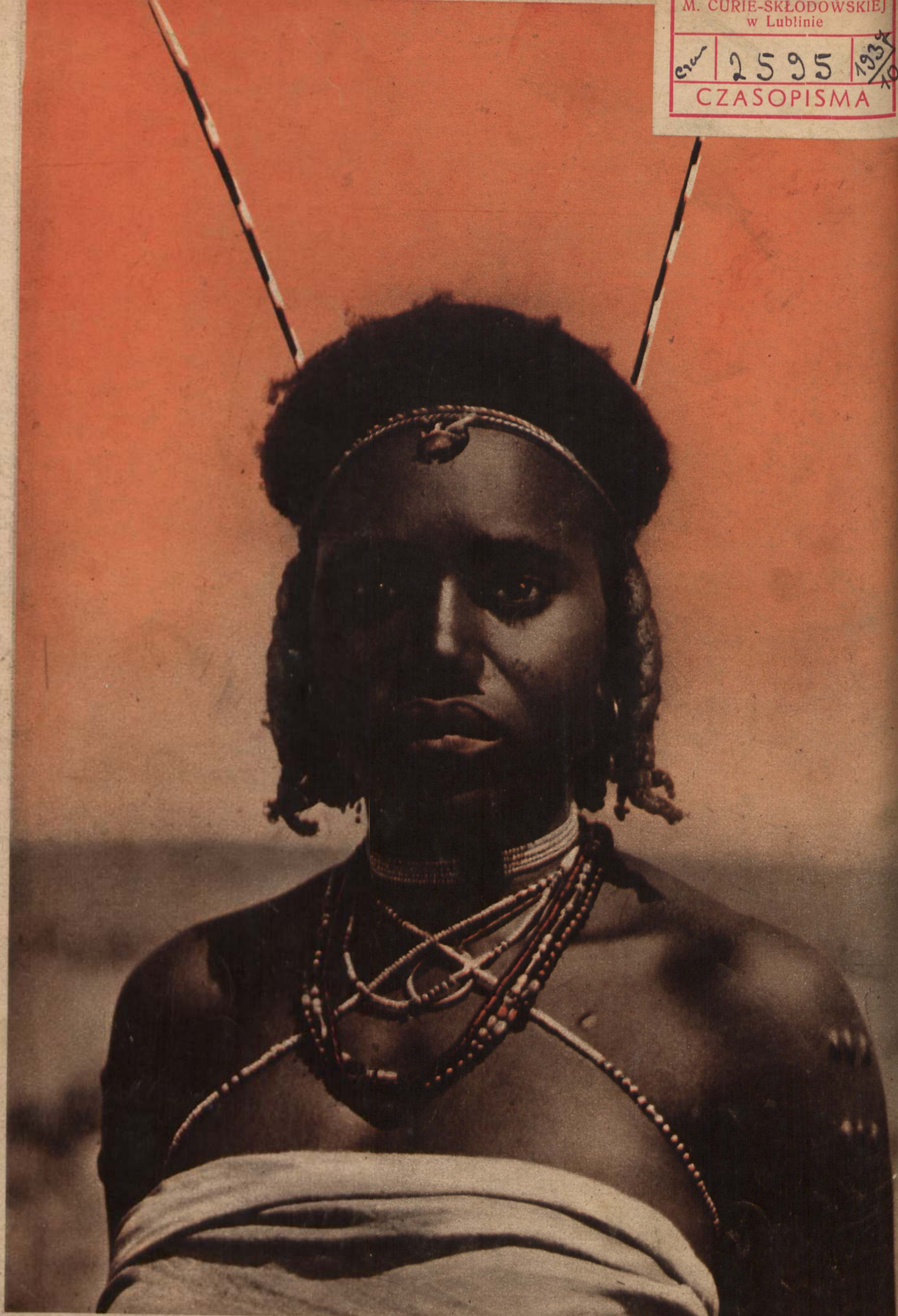
Inne zdjęcia przedstawiają: 1. Cudowną figurę N.M.P. Swarzewskiej w nowej koronie i z nowym berłem. 2. Ołtarz z cudowną figurą N.M.P. Swarzewskiej. 4. Ulicę w Swarzewie z widokiem na kościół. 5. Wnętrze swarzewskiego kościoła.



6. września 22

M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ  
w Lublinie

chw 2595 1934  
CZASOPISMA



DIENICEO - SZYAKICKA