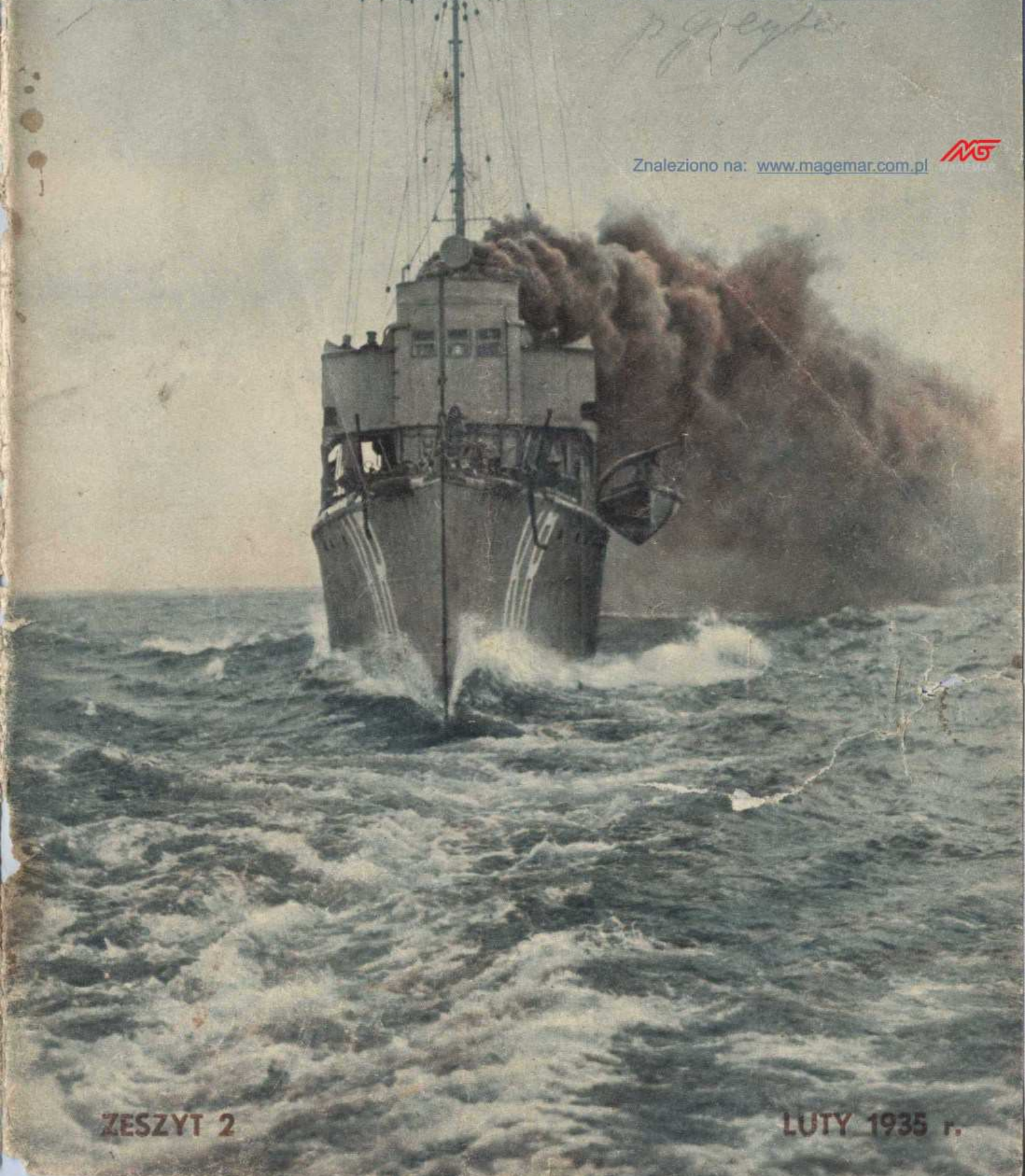


MORZE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

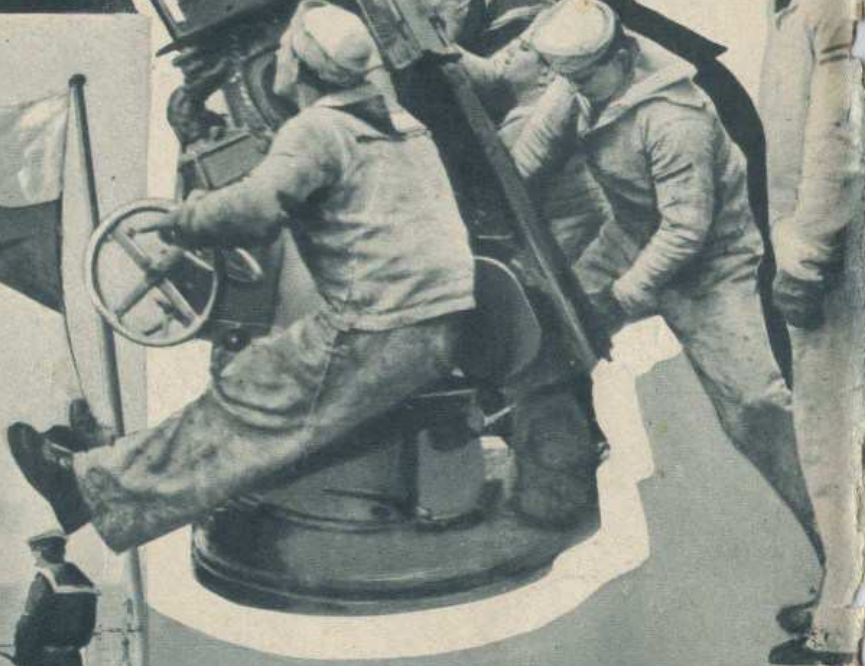


ZESZYT 2

LUTY 1935 r.

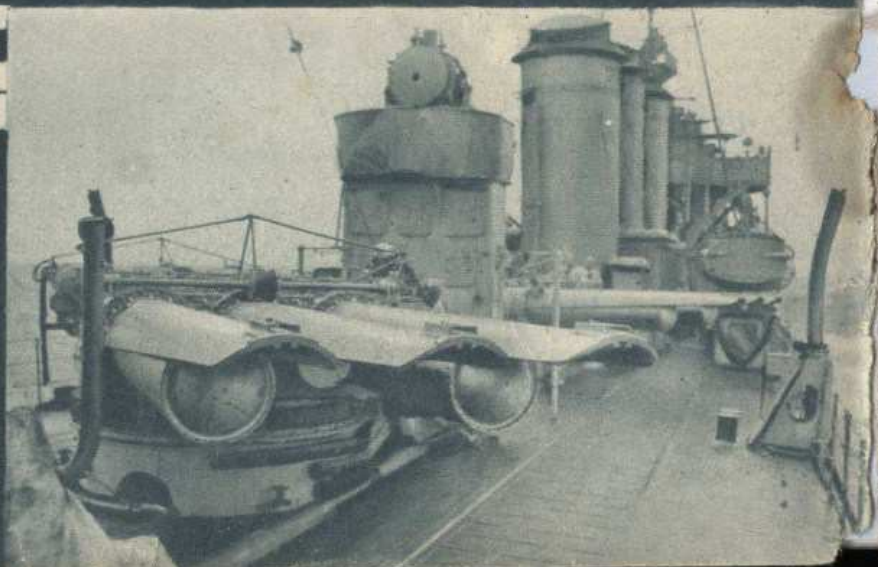
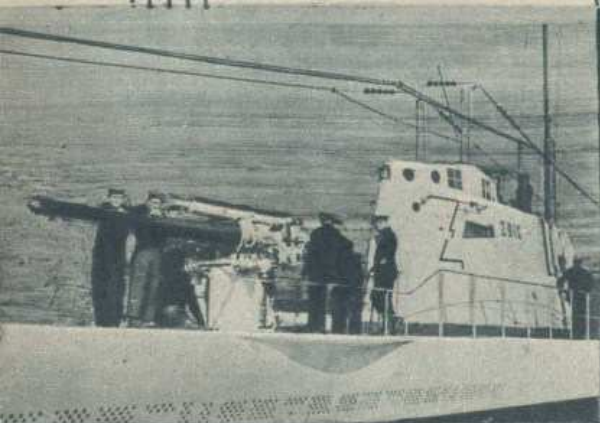


1. Konradmiral J. Świrski
2. Konradmiral J. Unrug



Znalezione na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 2

Warszawa, luty 1935 r.

Rok XII

TREŚĆ NUMERU: 1. Zrenice wolności; 2. 1920—1935; 3. Port w Gdyni; 4. Polska marynarka wojenna — kdr. K. Korytowski; Święto polskiej marynarki handlowej — F. R.; 6. Najtrwalsza praca morską — kdr. p.p. W. Kosianowski; 7. Republika Czarnych — Liberja; 8. Do Afryki zachodniej — inż. Wodniak; 9. Od Wysp Kanaryjskich do Oceanu Spokojnego; 10. XVI lat pracy; 11. Szkolić i wychowywać — Stanisław Zadrożny; 12. Szkoła hartu ducha i ciężyny; 13. Niemiecka młodzież a kolonie — Fr. Łyp; 14. Granice morskie Polski — R. Piotrowicz; 15. Gdy przekwitają pomarańcze — Bohdan Pawłowicz; SPRAWY KOLONJALNE: 16. Nowe poczynania; 17. Myśli i czyny młodzieży zamorskiej; 18. Z życia marynarki wojennej; 19. Z ruchu wydawniczego; 20. Fundusz Obrony Morskiej; 21. Z życia organizacji; 22. Kronika; 23. Rozrywki umysłowe.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ŻRENICE WOLNOŚCI

15 lat pracy polskiej na odzyskanem wybrzeżu i morzu są bezwątpienia najpiękniejszymi, najtrwalszymi kartami historii, które zapisało dotąd dzisiejsze pokolenie Polaków.

Wiele jest dziedzin w życiu Polski odrodzonej, w których szczyć się możemy stałym rozwojem, planowem odrabianiem wiekowych zaległości, zwłaszcza zaległości z okresu niewoli. Ale są przede wszystkim dwie sprawy, które zostały wydzwignięte na czoło zadań państwowych, które są przedmiotem umiłowania i powszechnej ofiarności — to sprawy armii narodowej i sprawy morskiej.

Wielorakie były nasze przewinienia w przeszłości, ale rozbrojenie nasze i zaniedbanie spraw morza były największym grzechem, który ciężką, wiekową pokutą niewoli okupiły następne pokolenia. Zepchnięci w głąb lądu, bezbronni wobec uzbrojonych sąsiadów, utraciliśmy niezależność gospodarczą i polityczną, którą zdobywać trzeba było ofiarami krwi i mienia wielu pokoleń.

W oparciu o wielki czyn i dorobek Legionów, w walkach o nakreślenie i utrwalenie granic Państwa, tworzyła się zwycięska armia polska. W oparciu o instynkt życia odrodzonego narodu, w walce „pokojoyej”, narzuconej nam przez Niemcy i narzędzie ich polityki — wolne miasto Gdańsk — budowaliśmy siłę Polski na wybrzeżu i na morzu, wiązaliśmy życie gospodarcze zjednoczonej Polski z Jej granicą morską.

Dzisiaj, po latach 15, możemy być dumni ze zbrojnego ramienia Polski, dumni i z dotychczasowych wyników pracy polskiej na wybrzeżu i na morzu.

Alie nie wolno nam, nie będzie wolno nigdy — bo takie jest prawo życia — ustawać w rozpoczętym dziele. Na

lądzie, morzu i w powietrzu zbroi się cały świat; zbroją się i doskonałą narzędzia walki, nasi sąsiedzi. Nie wolno nam przeto ustawać w pracy i ofiarności na rzecz siły obronnej Polski. Nie wolno nam ustawać w pracy, ofiarności i na rzecz morza. Jeszcze liczba i pojemność statków handlowych nikłą jest wobec ilości towarów, wywożonych z portów Polski. Jeszcze dalecy jesteśmy od należnego nam udziału w korzystaniu z bogactw kuli ziemskiej, z wolnych na niej przestrzeni. Jeszcze Gdynia — największy port na Bałtyku — nie jest największym miastem na Bałtyku, wielkim ośrodkiem polskiego życia gospodarczego i kulturalnego. A jeszcze — co najważniejsze — sprawa obrony morza, zabezpieczenia wolności pracy polskiej na wybrzeżu, na morzu, na dalekich lądach, czeka na wielki wysiłek, na wielką ofiarnność całego narodu.

* * *

Armia narodowa i morze — żrenice wolności politycznej i gospodarczej Rzeczypospolitej — to równocześnie najlepsze szkoły wychowania narodowego. Tylko wojsko i morze będą w stanie przeobrazić psychikę Polaków, wypełnić z nas bierność, duchową i fizyczną słabość, zaprawić do wielkiego, ale radosnego trudu zdobywania dla Państwa, dla Polaków należnego miejsca w świecie, należnych warunków bytu.

Służba morzu, jak służba wojskowa, musi być powszechna, musi przygotowanie do niej objąć przede wszystkim całą polską młodzież. Dlatego Liga Morska i Kolonialna w piętnastą rocznicę odzyskania morza, idzie z wezwaniem do polskiej młodzieży, by stała w szeregach Ligi, w szeregach społecznej służby morskiej.



1920 — 1935

Piętnaście lat mija od historycznego dla nas dnia, w którym żołnierz polski dotarł w zwycięskim pochodzie do brzegów Bałtyku i przywrócił go Rzeczypospolitej w wieczyste władanie. Od tej chwili wzrasta i umacnia się dzień po dniu siła morska Polski. Obok portu gdańskiego — wyczarowana mocą woli, mózgu i mięśni narodu — powstaje Gdynia — największy port Bałtyku — i licznymi liniami okrętowymi łączy Polskę ze wszystkimi państwami cywilizowanego świata. Okręty polskie pod polską banderą płyną na dalekie morza, i niosą światu i milionom Polaków na obczyźnie wieść o Polsce mocarnej na lądzie i morzu.

W gdyńskim porcie wojennym powstaje polska straż morska — marynarka wojenna, która czuwa nad bezpieczeństwem pracy polskiej na wybrzeżu i na morzu.

Dzięki temu, że posiadamy własny dostęp do morza, własne porty i flotę, jesteśmy państwem o trwałych podstawach gospodarczych i politycznych — państwem, które może i powinno zajmować jedno z pierwszych miejsc w rodzinie narodów.

Dlatego rocznica odzyskania dostępu do morza należy do tych rocznic narodowych, które całe polskie społeczeństwo święci uroczyście. I dlatego młodzież polska dzień 10 lutego, jako rocznicę odzyskania dostępu do morza, winna podnieść do godności Święta Młodzieży Polskiej.

Wielkie rocznice czynem tylko czczyć należy. Na taki czyn zdobyć się musi młodzież polska.

Pamiętać musimy o organizacji kół szkolnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Ponad 100 tysięcy młodzieży szkolnej należy już do kół szkolnych LMK, ale to jeszcze za mało. Cała, zgórą pięciomilionowa rzesza młodzieży powinna skupić się w szeregach Ligi Morskiej i Kolonjalnej, aby wspólnie ze starszym społeczeństwem pracować nad ugruntowaniem polskiej potęgi morskiej.

Miesiąc luty niech się stanie miesiącem twórczej pracy dla morza polskiego. Niech każdy uczeń i uczenica, każdy młody entuzjasta morza przyczyni się w miarę swych sił do rozwoju naszej potęgi morskiej, niech złoży grosz na Fundusz Obrony Morskiej i zorganizuje koło szkolne LMK tam, gdzie go dotąd nie ma.

Do czynu młodzi przyjaciele!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PORT W GDYNI

FRAGMENT Z „WIATRU OD MORZA” STEFANA ŻEROMSKIEGO

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Ockniona znowu z tylosetletniego snu wola Chrobrego króla, spełniona wykonaniem sprawa żywota Jana Henryka Dąbrowskiego, objawia się w tej stronie, ażeby pokazać ułamek potęgi wielkiego plemienia, zabudowując zimną pustkę od strony Gdyni ubogiej i od strony martwych pagórów Oxywia. Tu i tam pobiegną w ciągu lat kilometry betonowych i kamiennych bulwarów i placów. Tam, gdzie teraz wałęsają się w malarycznym oparze białe, lub łaciate kozy, uwiązane na postronkach i przytroczone na głucho do kołków wbitych w torfowisko — gdzie beznadziejnie i bezskutecznie, wielkiem zbiorowem gęganem gęgają siodłate gęsi, biadając wśród kup bezucuciowego torfu na swą depoortację w te jałowe pseudo - trawy przez oberwane i niewiarogodnie brudne dzieci kaszubskie — gdzie majestatycznie przechadzają się wędrowne wrony, a czasem przebiegnie bezpański pies, naszczekując z odrazą w nudne rozłogi — zaświszczą sygnały i syreny z setek kotłów, bić będą w niebogłósy, jak w Southampton, tysiące młotów, warczeć będą maszyny, śpiewać będą pracownicy, przygotowywać się do podróży wokół globu ziemskiego polskie okręty i młodzi polscy marynarze. Forty na cyplach Helu, Oxywia i Kamiennej Góry osłonią to pracowisko od pokuszenia się o nie wroga, linie kolei żelaznych poniosą stąd dorobek świata w głąb ładu, a z głębi ładu przytaszczą tu na wywóz dorobek pracy rąk polskich. W ciągu lat wykopany zostanie z długiej szyi chyłońskiej, ośmiometrowy pokład torfu, a pod spodni piasek wyrzucony na podstawę wałów i tam, ujmie kisnące wody malarycznej rzeczulki w czynne i żywo działające baseny. Wokół bulwarów staną olbrzymie hale, warsztaty, windy, przedziwne kształty stoczni i magazynów, biura, domy, baraki, hotele. Rozłożą się pod gołogórami Oxywia, w wewnętrznym porcie Polski, szeregi grubych kominów okrętów wojennych, z ich wieżami i blockhauzami, z paszczami armat i złowieszczem łożyskiem straszliwej torpedy. Głębokie gdyńskie morze, najgłębsze miejsce w gdańskiej zatoce, ujęte zostanie w szerokie, kilometry zakreślające mola, czyli ostoje, przedportu. Z dwóch stron, od Gdyni i Oxywia, na tysiąc metrów wysuną się w morze paliszcza. Między nimi, w zatoce stanie napoprzek łamacz fali, zostawiający do przedportu dwa wolne wjazdy dla wielkich i małych okrętów.

Ten niewysłowionej piękności poemat, tworzony w drzewie, kamieniu, betonie i żelazie — ten przepotężny dramat, ukazujący wydzieranie morzu jego wód, siły, głębi i władzy — ta wspaniała powieść o rozdarcu ramieniem człowieka dziejów ziemi i kisnącego ze stulecia na stulecie jej rozwoju, aby go w ciągu krótkich lat przekształcić na narzędzie własne, posłuszne woli, jako wół, koń i pies — to nowe, w polskiej lądowej duszy zatoczone dzieło, stawało się w oczach, z dnia na dzień ukazywało swe strofy nieznane.

Rozwieszając na kozłach, tykach i dragach swe sieci, wielorakie co do kształtu i barwy, swe różnorodne jadra, żaki i włoki, ciekawie podpatrywali to dzieło rybacy. Okrażali rosnący w morzu łamacz bałwanów, pilnie się przypatrując. Rosło w ich piersi duszące zdumienie, zarazem zachwyt i wściekłość. To Polska, pracą setek chłopów, walczących z morzem w wichrze, zimnie i upale, tajemnem kierowanych skinieniem tworzącego rozumu, w milczeniu swem do nich mówiła.

POLSKA MARYNARKA WOJENNA

W kilkanaście dni zaledwie po 11-tym listopada 1918 r. — bo 28-go, ogłoszony został dekret Naczelnika Państwa, nakazujący stworzyć marynarkę.

Znaczenie tego dekretu jest ogromne. Jest on zadokumentowaniem, że wówczas, gdy z chaosu pożogi światowej, Polska dopiero zaczęła się dźwigać, Naczelnik Państwa podkreślił, że Rzeczpospolita musi mieć dostęp do morza, że jest on nieodzownym warunkiem istnienia Państwa, naprawdę niepodległego.

Jeszcze granice Państwa całe lata wyrabywać będzie żołnierz polski, jeszcze siedem miesięcy toczyć się będą obrady i targi nad traktatem wersalskim, jeszcze ponad rok przejdzie, zanim nasz żołnierz i nasz marynarz stanie nad brzegiem Bałtyku, a marynarka w Polsce już się tworzy, już się organizuje, aby, gdy nadejdzie chwila objęcia spodziewanego dostępu do morza, mieć chociaż garść ludzi, dla których morze nie jest żywiołem obcym.

Jako władza fachowa marynarki, został stworzony Departament Spraw Morskich przy M. S. Wojsk.; prowizoryczny port wojenny został ustanowiony w Modlinie.

Uzbrojono szereg statków i motorówek pasażerskich na Wiśle, Prypoci i Pinie; z nadmiaru marynarzy państw zaborczych, tłumnie do marynarki się garnących, stworzono batalion pieszy, przeznaczając go do zajęcia w przyszłości brzegu morskiego i objęcia na nim służby wojskowej.

Sekcja ekonomiczna przy Departamencie Spraw Morskich była organizacyjnym załącznikiem marynarki handlowej.

Do czerwca 1920 roku każdy marynarz tłumaczył sobie 13-ty punkt orędzia wilsonowskiego, mówiący o nieskrępowanym dostępie Polski do morza, jako niedwuznaczną nadzieję przyznania Polsce istniejącego na wybrzeżu naturalnego polskiego portu, rzeką Wisłą tak bardzo z polskiem zapleczem związanego.

Jednakże decyzja, wytyczająca granice zachodnie, określiła stosunek Gdańska do Polski w ten sposób, że polski marynarz musiał sobie uzmysłowić, iż nie wejdzie do zagospodarowanego portu, do gotowej bazy nad Bałtykiem, gdzie go czekają stocznie, wypróbowane w budowie wojennych okrętów, gdzie go czekają urządzenia obronne, koszary i magazyny — lecz, że przyjdzie do kaszubskich wiosek na wybrzeża wydmy, torfów i piasków, aby tam z niczego — od samego początku, od prymitywów w najcięższych warunkach — rozpocząć budowę Polski na morzu.

Gdy zbliżał się 10 lutego 1920 r., gdy znany już był nasz stan posiadania nad morzem, ważnym postulatem było, aby urządzenia hydrograficzno-nawigacyjne na przyszłym polskim wybrzeżu nie doznały przerwy w obsłudze, ani uszczerbku w jakości swego funkcjonowania.

W tym celu do Gdańska zostało odkomenderowanych paru oficerów marynarki wojennej, którzy zorganizowali biuro hydrograficzne, zakupili mały parowiec do obsługi urządzeń hydrograficzno-nawigacyjnych na wybrzeżu — i sprawili, że po objęciu wybrzeża przez władze polskie, wbrew obawom (zwłaszcza gdańszczan), urządzenia hydrograficzno-nawigacyjne, nie tylko bez żadnej przerwy funkcjonowały nadal doskonale, lecz doznały całego szeregu ulepszeń.

Batalion morski razem z lądowym wojskiem wkroczył w pamiętnym dniu 10 lutego 1920 roku do Pucka.

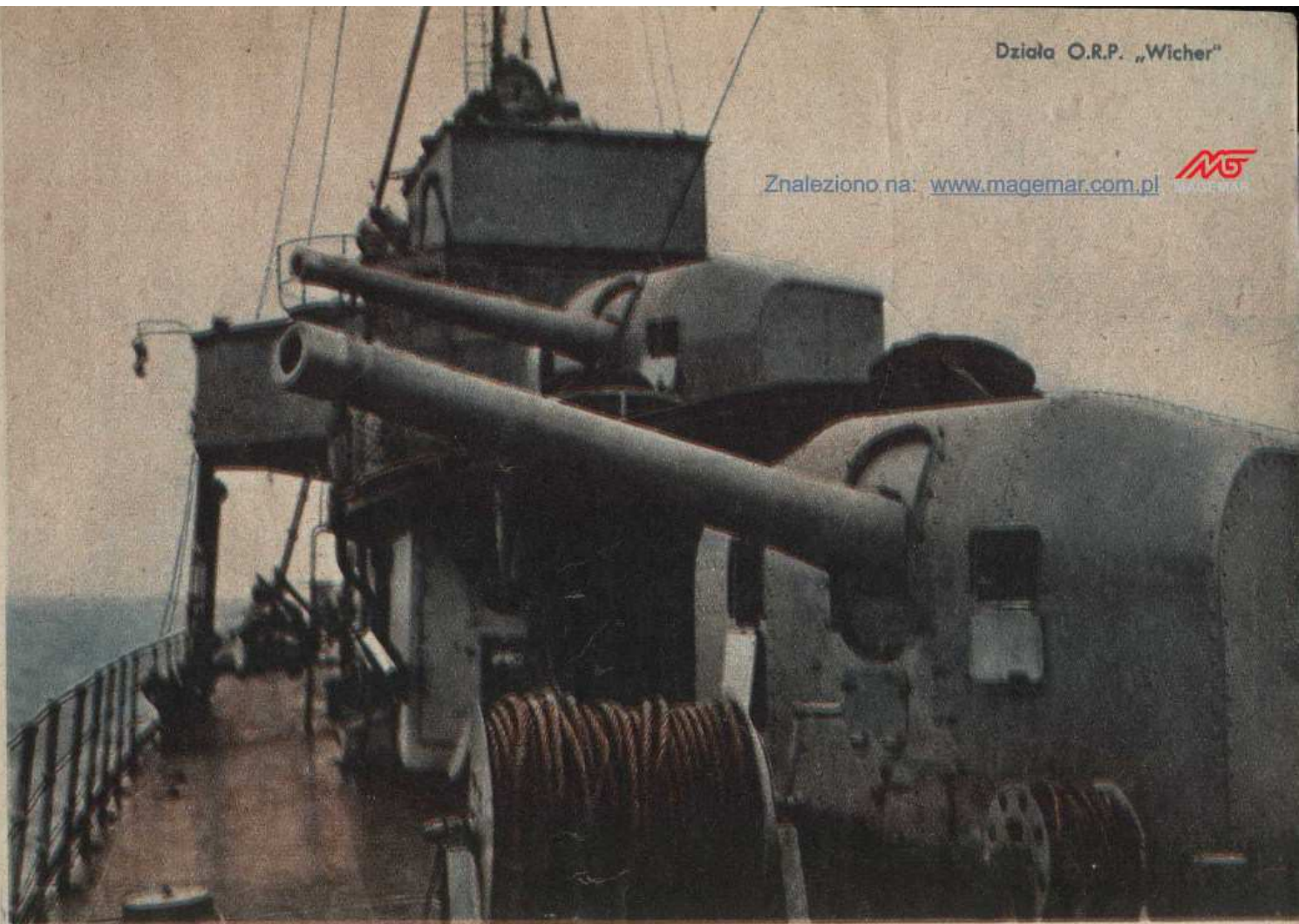
Odtąd zaczęło się dla marynarki polskiej życie realne. Marynarka była nad morzem. Ale tylko tyle. Zaczęło się życie pełne trudu, tworzenia z niczego, oprócz szalonej chęci, entuzjazmu i stanowczego przekonania, że Polska, mając dostęp do morza, musi go wykorzystać — musi stać się na tem morzu silną.

Departament Spraw Morskich, jako naczelną fachową władzę marynarki, stał się siłą faktu ośrodkiem, który skupił marynarzy wojskowych i tych nielicznych wówczas w Polsce ludzi cywilnych, obeznanych ze sprawami morza. Tu koncentrowała się wszelka myśl morską w Polsce, stąd promieniowała na coraz to szersze kręgi, zupełnie w sprawach morskich nieświadomionego społeczeństwa, stąd wychodziła inicjatywa czynu i wszelkich poczynąń na morzu, czy wybrzeżu. Oczywiście później, gdy krąg poczynąń stawał się coraz to większy, a nawet ogromny, nastąpił podział zagadnień między powołane do tego resorty.

A dziś, gdy minęło 15 lat, odkąd Polska objęła wybrzeże — my, Polacy, w każdej dziedzinie na wy-

Fragment O.R.P. „Burza”





brzeżu i na morzu zrobiliśmy tak duże postępy, stworzyliśmy tak dużo z niczego, tak żywiołowy był nasz pęd do pracy nad morzem, że słusznie możemy być dumni z tego wszystkiego, co dla „Polski na morzu” wykonane zostało dotychczas, a trwało zaledwie 15 lat!

W dziedzinie marynarki wojennej, tej bodaj najtrudniejszej, zrobiliśmy też kroki naprzód, kroki ogromne, wbrew niewierze, wbrew niechęci części społeczeństwa. Zrobiliśmy najważniejszy krok — przełamaliśmy tę niechęć i niewiarę. Dzisiaj niema już w Polsce bodaj jednego człowieka, któryby nie był przekonany, że Polska musi posiadać silną flotę wojenną.

Spółeczeństwo całe, nawet materialnie, przez powszechne zbiórki pieniężne, chce pomóc Rządowi, chce przyspieszyć rozbudowę tej floty!

Bo mimo dumy z tego, co dotychczas zrobione, jesteśmy niestety jeszcze bardzo daleko od tego, aby flota nasza mogła spełnić to zadanie, jakiego Państwo od niej wymagać musi.

W porównaniu z zawrotnym tempem naszych poczynąń na morzu w dziedzinie ekonomicznej i olbrzymim znaczeniem dla Polski dostępu do morza wogóle — siła obronna tych poczynąń, ze względów materialnych nie jest tak rozwinięta, tak rozbudowana, jakby położenie nasze tego wymagało.

Niemniej przez 15 lat zrobione zostało bardzo dużo i to daje prawo do całej pełni nadziei, że jesteśmy na najlepszej drodze, że Polska już silna na lądzie — będzie równie silna na morzu.

Jak wspomniałem, w początkach naszych morskich poczynąń, sprawy przyszłej marynarki handlowej były włączone do marynarki wojennej.

Dopiero, gdy resort marynarki handlowej począł się rozrastać, gdy już została założona i zaczęła funkcjonować Szkoła Morska Marynarki Handlowej (obecnie w Gdyni, przedtem w Tczewie), gdy dla szkoły tej zakupiony został statek szkolny („Lwów”), wówczas marynarka wojenna oddała sprawy te, wraz z gotowym personelem, Ministerstwu Przemysłu i Handlu, w którym został utworzony Departament Morski.

Zdając sobie sprawę z tego, że społeczeństwo nasze pozbawione wszelkiej morskiej tradycji, trzeba zainteresować sprawami morza, Departament Spraw Morskich przy M. S. Wojsk., pozyskawszy szereg cywilnych entuzjastów morza, nakłonił ich do założenia instytucji społecznej, mającej zrzeszać chętnych dla spraw morza i rzek.

Instytucja taka powstała pod nazwą — wówczas „Liga Morska i Rzeczna” — obecnie „Liga Morska i Kolonjalna”, której zasłużona działalność w dziedzinie uświadamienia społeczeństwa w sprawach, odpowiadających jej nazwie, zatacza coraz to szersze kręgi, stawiając Ligę Morską i Kolonjalną na czele wszelkich instytucji społecznych w Polsce.

Starania Departamentu Spraw Morskich o stworzenie zaczątku polskiej floty wojennej szły w 2-ch kierunkach. Pierwszy, to pozyskanie okrętów wojennych z podziału flot b. państw centralnych. Drugi, to zakup okrętów, potrzebnych na stawianie pierwszych kroków na morzu.

Niestety wojna 1920 r., siłą rzeczy, musiała sprawy te odsunąć na plan dalszy. Uwaga całego kraju, a zatem i marynarki wojennej, została zogniskowana na zagadnieniu obrony bezpośredniej i odparcia ataku najeźdźcy.

Na odcinku morskim mieliśmy spokój, gdyż flota wojenna ówczesnego naszego nieprzyjaciela nie podźwignęła się jeszcze z kompletnego prawie upadku rewolucyjnego.

W grę wchodziła walka na rzekach i na lądzie.

Na rzekach Pinie, Prypeci, Dnieprze i Wiśle uzbrojone prowizorycznie parowce i motorówki — na lądzie 3 bataliony, połączone w pułk morski, spełniły, jak mogły, swoje zadanie. Ówczesny Szef Marynarki z częścią swego sztabu objął dowództwo odcinka obrony Warszawy „Zegrze”.

Liczne krzyże „Virtuti Militari”, wręczone prze-ważnie osobiście przez Naczelnego Wodza oficerom i szeregowym, oraz liczne krzyże nagrobków na szeregu pobojowisk we wschodnich połaciach Rzplitej i pod Płockiem stwierdzają, że marynarz polski w trudnych warunkach, bo nie na morzu, do którego jest przeznaczony, wspólnie z żołnierzem lądowym wywalczył sobie prawo obywatelstwa i prawo do zaufania ze strony społeczeństwa, że w razie potrzeby, gdy będzie miał okręty, tem lepiej na morzu potrafi spełnić swą powinność.

Oddziały marynarzy w r. 1920 przywoziły na wynajętych obcych statkach amunicję do Polski z dalekich Salonik.

W końcu roku 1920 zakupione zostały w Finlandji 2 okręty awiza.

W r. 1921 przybyły zakupione w Danji 4 traule-ry, oraz traktatem wersalskim przyznane nam, jako jedyne z flot b. państw zaborczych, 6 po-niemieckich rozbrojenych torpedowców. Część tych torpedowców była wyremontowana w Anglii, część musiała być remontowana w Gdańsku.

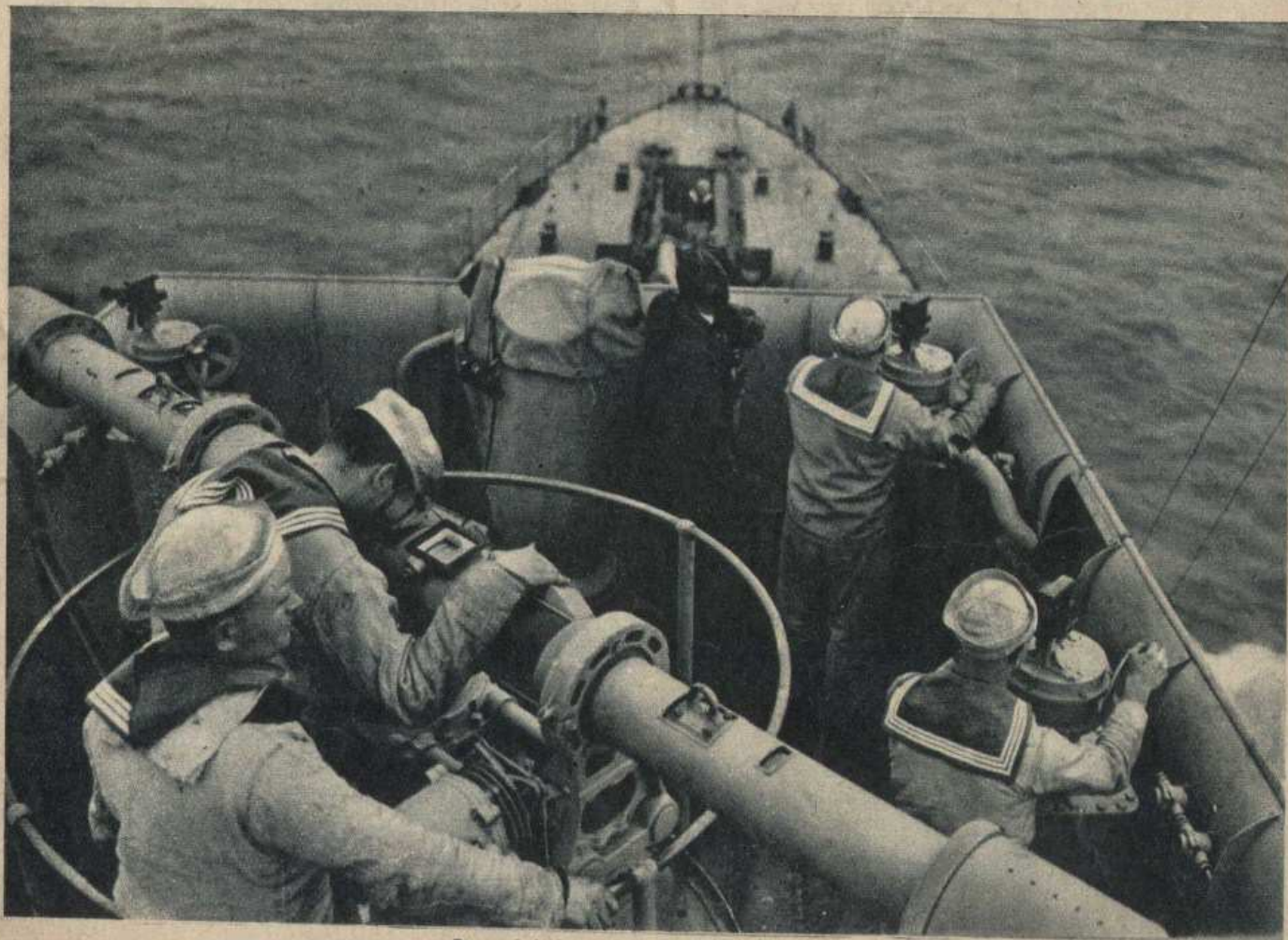
Ta nasza arcyskromna naówczas flota, bazo-wała się w Gdańsku z tem, że trzeba było myśleć o własnym porcie wojennym na własnym wybrzeżu.

Wyznaczoną do tego była nizina między Oksy-wiem a Gdynią. Przy dalszym rozwoju tej myśli — w miejscu tem postanowiono budować i port han-dlowy — gdyż pojemność portu gdańskiego, przy skromnych nawet obliczeniach, byłaby niewystar-czająca. Sejm sprawę tę uchwalił, budowę rozpoczę-to w roku 1923 — ale faktyczny rozped i rozmach rozpoczął się dopiero w roku 1926.

Część wojenna portu gdyńskiego, tak pod względem istniejących basenów, jak magazynów i urządzeń portowych, jest już tem niezbędnem gniazdem, które może zapewnić spokojny postój i za-opatrzenie pisklat — okrętów.

Mamy już tam 5 okrętów wojennych (2 kontr-torpedowce i 3 torpedowce), stanowiących jednost-ki bojowe, najlepsze w tem typie na Bałtyku.

Stare jednostki spełniają nadal swe funkcje szkolne, z wyjątkiem jednego torpedowca „Kaszub”.



Przy dalmierzu na O. R. P. „Burza”



Sygnalizacja z O. R. P. „Piłsudski”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



który uległ eksplozji kotła i zginął w roku 1925 w Gdańsku, okrętu „Pomorzanin” i 3 trawlerów, które zostały już wycofane ze służby.

4 nowe trawlerzy są w budowie w kraju.

Zagranicą buduje się stawiacz min O. R. P. „Gryf” o przeszło 2.000 ton wyporności.

Dalszych zamówień okrętów wojennych też możemy się spodziewać.

Najważniejszą jest jednak rzeczą, aby okręty wojenne, jak również i statki handlowe można było budować w kraju.

Do tego potrzeba: odpowiedniej stoczni okrętowej i odpowiedniego nastawienia przemysłu.

Spełnienie jednego i drugiego warunku jest zapoczątkowane.

Wspomniane trawlerzy budują się już w kraju. Ale są to okręty małe. Okręty większe potrzebują większej stoczni — ale i taka będzie. Przemysł nasz jest o tyle nastawiony na budowę okrętów, że w kilkudziesięciu procentach trawlerzy zbudowane będą z materiałów krajowych, a także pewien procent materiałów dostarczony będzie do budowy „Gryfa”.

Oczywiście nie będzie można od razu przystąpić do budowy w kraju większych okrętów. Nastawienie przemysłu na budownictwo okrętowe jest w stadium poważnych dociekań. Przemysł potrzebuje do tego jednak konkretnego programu rozbudowy floty wojennej i handlowej.

Trzeba przyjąć jako pewnik, że te rzeczy będą załatwione, gdyż budownictwo okrętowe dla przemysłu, bezrobocia i polityki finansowej ma ogromne znaczenie.

Nieodłącznym, związanym z flotą organizmem, jest lotnictwo morskie, które posiadamy i które znajduje się w fazie potrzebnego rozwoju.

Niemniej dla posiadania floty, poza tworzącymi jej istotę okrętami, niezbędny jest personel.

Personel ten potrzebuje bardzo uciążliwego szkolenia i długiej praktyki. To też szkolnictwo

w naszej marynarce jest bardzo rozwinięte, przykłada się doń dużą wagę.

Personel odpowiedni posiadamy — personel ten prócz fachowego wyszkolenia, doskonale daje sobie radę z tak obcym narodowi naszemu żywiołem, jakim było dotychczas morze, a nadewszystko personel ten posiada nadzwyczajne, bodaj czy w jakimkolwiek innym zawodzie spotykane zamiłowanie do zawodu i entuzjazm pracy, wypływający tylko ze świadomości, że służba marynarza to służba wielkiej idei tworzenia silnej Polski i na morzu!

Niezbędne są trzy czynniki dla istnienia floty: okręty, personel, porty należycie obronne. Wszystkie te czynniki są na dobrej drodze ciągłego rozwoju. Czynniki pierwszy, to jest budowa okrętów, wymaga przyspieszenia i większej programowej ciągłości.

Na rzekach posiadamy flotylę rzeczną, jednostkę odpowiednio zorganizowaną i rozbudowaną, stanowiącą poważny czynnik obronny wschodnich granic.

Niezbędna koniecznością jest posiadanie tak samo odpowiednio rozbudowanej floty na morzu. Droga do tego jeszcze daleka i żmudna.

Niemniej okres 15-lecia był okresem, który dał doskonałe początki, dał podwaliny organizacyjne pod dalszą rozbudowę floty wojennej — rozbudził wśród społeczeństwa prawie powszechne zrozumienie jej zadań i konieczności jej posiadania.

Bo flota wojenna, to kręgosłup wszelkich poczynąń Państwa na morzu — to ich gwarancja i osłona od wszelkich ataków zewnętrznych — to tarcza i miecz Państwa, którego losy powiązane zostały z morzem.

Zrozumienie to wszelkimi sposobami pogłębiać, czynnie popierać **Fundusz Obrony Morskiej** — to zadanie i życzenia, które wylaniają się z okazji 15-lecia objęcia wybrzeża, to wdzięczne zadanie dla wszystkich członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej i wszystkich Czytelników „Morza”.

ŚWIĘTO POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Stocznia Monfalcone przedstawiała tego dnia wygląd niezwykle. Małe miasteczko tej samej nazwy, położone o kilkanaście kilometrów na zachód od Triestu było też widocznie poruszone. Tłumy mieszkańców przeważnie pracowników stoczni i połączonych z nią zakładów budowy samolotów, oraz ich rodziny śpieszyły do zdala widniejącego na staplu statku. Ogromny korpus świeżo na czerwono pomalowany stał całkowicie odsłonięty, wysoki, wysmukły, piękny w liniach spokojnych i majestatycznych. Rusztowania zostały zdjęte; krany, które służyły do uruchomienia poszczególnych części tego pięknego statku również zostały usunięte. Sam statek przybrany girlandami zieleni, flagami, oraz znakiem Pierwszej Brygady Legionów na dziobie robił zbliżając imponujące wrażenie.

Wielotysięczny tłum, otaczający tę nową jednostkę polskiej floty handlowej kołysał się, wydając charakterystyczny szum ludzkiego mrowia, oczekującego i obserwującego przyjazd wysokich osobistości. Las sztandarów organizacji faszystowskich, orkiestry, szpalery dzieci i członków organizacji przysposobienia wojskowego — dopełniały niezwykle widowiska.

Wszędzie czarne koszule faszystów. Co chwila pozdrowienia i powitania nowoprzybywających.

Punktualnie o godzinie 8-ej rano wszyscy zaproszeni już się zebraли w pięknej sali Rady Stoczni Monfalcone. Jeszcze parę chwil i goście na czele z Ambasadorem Rzeczypospolitej w Rzymie p. Wysockim, matką chrzestną nowego statku p. Wandą Pełczyńską, wiceministrami Doleżalem i Bobkowskim z ich małżonkami, pp. posłami inż. Kosydarskim oraz majorem Tebinką, dyrektorem Linji Gdynia — Ameryka p. A. Leszczyńskim na czele wchodzi na specjalnie wybudowaną pod dziobem nowego statku trybunę. Krótkie modły odprawia Arcybiskup Triestu. Wzruszone słowa matki chrzestnej, życzącej statkowi szczęśliwej i pełnej chwały służby Ojczyźnie oraz nadającej mu imię Pierwszego Marszałka Polski. Dźwięk rozbijanej o kadłub butelki szampana. Chwila nerwowego napięcia i statek bez szumu, spokojnie, w pierwszej chwili zaledwie dostrzegalnie, zaczyna swoją pierwszą podróż ze staplu na wodę. Coraz prędzej posuwa się kadłub. Już rufa dotknęła wody. Pieni się morze, przyjmując nowego obywatela swych wód. gra orkiestra hymn polski i włoski. Wzruszenie ogarnia świadków. Odruchowo cały tłum wstrzymuje oddech — zalega cisza. — potem gromkie krzyki: niech żyje! Eviva! wypełniają powietrze i niosą wieść, że pierwszy polski transatlantyk, zbudowany na nasze zamówienie podług zadań i planów, opracowanych przez naszych własnych fachowców, został spuszczonej na wodę.

Jeszcze kilka miesięcy minie, zanim „Piłsudski” będzie mógł opuścić stocznice i po przejściu dookoła Europy przybić do nadbrzeża w Gdyni.

Jeżeli cała Polska w dniu 19.XII.34 r. słuchała z zapartym oddechem transmisji radiowej z uroczy-

stości spuszczenia statku „Piłsudski” na wodę — to z jakimże entuzjazmem będziemy witali tę piękną nową jednostkę naszej floty handlowej w Gdyni.

Warto przy tej okazji przypomnieć, że M/S „Piłsudski”, podobnie jak i statek siostrzany, który, jak nas informują ma nosić nazwę „Batory”, zostały zamówione w stoczni Monfalcone w wyniku bardzo trudnego międzynarodowego konkursu najlepszych stoczni. W tej konkurencji brały udział stocznie: angielskie, holenderskie, duńskie i włoskie.

Dnia 29.XI 33 r. została podpisana umowa oddająca budowę tych dwu transatlantyków stoczni włoskiej, wzamian za co zarząd włoskich kolei państwowych zobowiązał się do zakupu w Polsce węgla w takiej ilości, aby pod względem finansowym cała transakcja była skompensowana. Jest to jeden z najbardziej zdrowych i korzystnych dla obu stron kontraktujących sposobów wymiany handlowej, która w dobie kryzysu nie może i nie powinna iść po linii najmniejszego oporu i przypadku, a winna być wynikiem własnej polityki gospodarczej rządu każdego kraju.

Podczas śniadania, wydanego z okazji spuszczenia na wodę „Piłsudskiego” przez Zarząd Stoczni na pięknym statku Lloyd Triesteani Ausonia, wygłosili przemówienia: ambasador Wysocki, prezes Stoczni poseł Fr. Giunta, wiceminister przemysłu i handlu Doleżał, oraz specjalny przedstawiciel rządu faszystowskiego p. Luigi Lojaco, dyrektor Linji Gdynia — Ameryka p. A. Leszczyński, oraz p. dyr. Kociemski. Przemówienia cechowała szczerść i serdeczność, a fakt, że ambasador Rzeczypospolitej oraz p. Kociemski przemawiali w języku gospodarzy — dodał jeszcze bardziej cech prostoty i prawdziwej szczerści.

Piękne przemówienie swoje zakończył prezes stoczni p. Fr. Giunta zwrotem, skierowanym do matki chrzestnej statku, ofiarowując jej wszystkie promienie włoskiego słońca, których bogactwem skąpany był „Piłsudski” oraz całe wybrzeże z Monfalcone i Triestem.

Po południu odbył się pokaz i próba motorów nowego statku, budowanych w zakładach St. Andrea.

Uroczystość spuszczenia na wodę „Piłsudskiego” pozostawi u wszystkich obecnych — niezatarte wspomnienie. Piękny medal wybity na tę uroczystość trwale będzie przypominał podniosłe chwile i miłą gościnność gospodarzy, jako też całą uroczystość.

Do tematu M/S „Piłsudski” powrócimy na łamach „Morza” jeszcze wielokrotnie, to też obecnie nie podajemy nowych szczegółów dotyczących statku, zresztą znanych w ogólnych zarysach naszym Czytelnikom z poprzednich artykułów umieszczanych w „Morzu”.

Ligę Morską i Kolonialną na tej uroczystości reprezentowała delegacja w składzie: mjr dypl. M. Fularskiego, p. radcy M. Pankiewicza oraz p. J. Grzywaczewskiego.

Niestety, żaden film, żaden najbarwniejszy opis, ani też bardziej poszczególnie fragmenty życia lub pracy, uwiecznione na kliszy fotograficznej, nie mogą zobrazować tego, czym jest rzeczywistość.

Piętnaście statków floty rybackiej, której inspekcję przeprowadzam, są mniej więcej jednakowych wymiarów i jednakowego tonażu. Długość każdego z nich wynosi około 25 metrów, szerokość około 6 metrów. Statki te posiadają ożaglowanie oraz napęd mechaniczny w postaci spalinowych motorów. Małe parowe maszyny służą na tych statkach do uruchamiania windy.

Żałoga takiego statku składa się z kapitana, sternika, motorzysty i jedenastu marynarzy różnych stopni i różnych kategorii płacy. Starsi, doświadczeni rybacy, posiadają tytuł starszych marynarzy. Wykonują odpowiedzialniejszą pracę i wynagradzani są znacznie lepiej od młodych, początkujących chłopaków.

Charakterystyczną cechą służby na statkach rybackich jest to, że wszyscy, nie wyłączając kapitana, wykonują wszelką, na ciężej nawet pracę. Służba więc kapitana jest bardzo ciężka. Dźwiga on na swoich barkach odpowiedzialność za bezpieczeństwo statku, prowadzi nawigację, czuwa nad ładem i porządkiem, kieruje całokształtem pracy i wreszcie sam pracuje fizycznie na równi z najmłodszym członkiem załogi. Gdy połów udany — patroszy, soli i pakuje śledzie do beczek. Gdy ta praca ukończona, wraz z lepszymi fachowcami reperuje sieci. Pracuje przytem tyle, ile potrzeba, aby robota była wykonana do końca. Niema tutaj jakiegos „ośmiogodzinnego” dnia pracy.

Niema wogóle dnia i nocy. Są tylko okresy i są rodzaje robót, które w tych lub innych godzinach wykonane być muszą. Nie przesadzę więc, jeśli powiem, że bardzo często „roboczy dzień” trwa ponad dobę. Osiemnaście, dziewiętnaście, dwadzieścia, lub dwadzieścia parę godzin, spędzonych przez całą załogę bez przerwy na pokładzie, przy wykonywaniu ciężkiej pracy — jest zjawiskiem nikogo na statku nie zadziwiającem.

Ale Was, Czytelnicy, zdziwić powinno stwierdzenie, że podczas mojej podróży na statku „Mewa XI”, załoga tego statku po dniu nieustannej 15-godzinnej pracy, miała 4 godziny snu i że po tych czterech godzinach wypoczynku (nie dla wszystkich 4 godziny, bo przecież byli wachtowni, którzy stali przy sterze i przy motorze) ta sama załoga pracowała w ciągu 43 i pół godzin...

Tak, dosłownie, czterdzieści trzy i pół godzin pracy, bez snu, bez dłuższych wypoczynków. Jedynymi chwilami wytchnienia były kilkuminutowe przerwy dla spożycia posiłków.

Po tej, trwającej prawie pełne dwie doby pracy, znów spali ludzie cztery godziny... i znów pracowali 17 godzin.

Praca marynarza na statku żaglowym — to żagle, liny, pokład, kotwica, łańcuchy, ster... To wiązanie, „szplisowanie”, sterowanie, szorowanie, skrobanie, czyszczenie, podnoszenie żagli, spuszczenie żagli... i znów wszystko wkółko.

Praca marynarza - rybaka obejmuje to sa-

mo, a oprócz tego stawianie sieci, podnoszenie sieci, konserwację i rozmieszczanie połowu. I wreszcie zamiast wypoczynku, zamiast drzemki lub palenia fajeczki... reparacja kosztownego sprzętu rybołówczego.

Jakżeż to wszystko brzmi pozornie prosto i łatwo: Stawianie sieci...

Zdawałoby się, że postawienie sieci to głupstwo, drobnostka, kilkanaście minut roboty. A potem odpoczynek. Lecz tak nie jest.

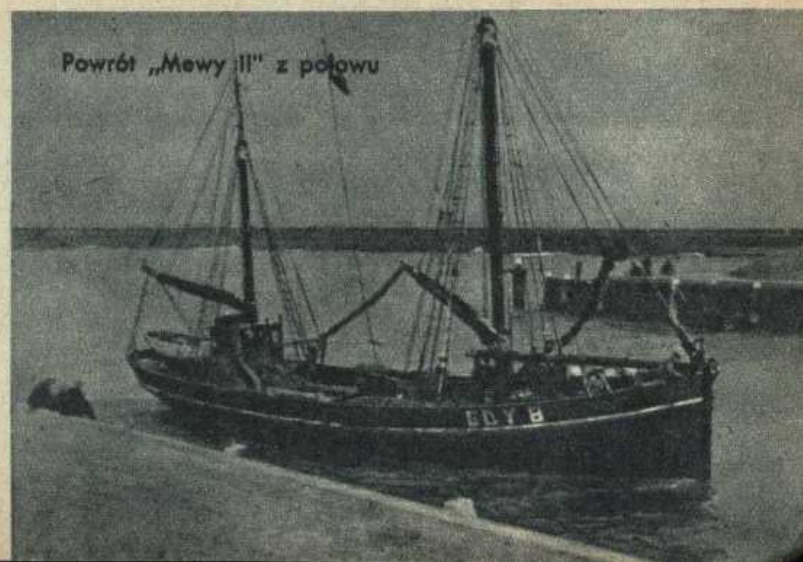
Trzeba bowiem wiedzieć, że przestrzeń, na której zastawia się jeden statek, równa się jakimś trzem, czterem, lub nawet więcej tysiącom metrów. A więc ze cztery kilometry dużej, ciężkiej sieci trzeba wyrzucić z komory sieciowej statku. Trzeba dokładnie, poprostu precyzyjnie, połączyć ją z tak zwanym „repem”, czyli z grubą, potężną liną prowadzącą. A więc jeszcze cztery kilometry takiej liny. Trzeba co pewien odstęp umocować duży pływak. Setki takich pływaków utrzymują zagłębioną na odpowiednią ilość metrów sieć w należytej pozycji. Stawianie sieci, przy którym zajęta jest kompletnie cała załoga, trwa w normalnych warunkach, a więc przy dobrej pogodzie — 3 do 5 godzin.

Ile godzin trwa ta praca przy złej pogodzie, lub podczas prawdziwego sztormu — powiedzieć dokładnie nie można. Raz uda się w ciągu 7-miu, 8-miu godzin, a innym razem trwa to w nieskończoność. „Odkładania” stawiania sieci z powodu złej pogody, tak, jak to się „odkłada” zamierzoną inną pracę — rybacy nie znają.

Tak, jak wogóle nie znają spoczynku, póki jest praca.

Sieć stoi. Statek „stoi na sieci”. Stoi tak, jakby stał na kotwicy. Z dziobu statku biegnie do morza lina. Jest to ten właśnie „rep”. Czterokilometrowej długości i kilkumetrowej szerokości płaszczyzna, jaką stanowi zanurzona w morzu sieć, jest w tym wypadku rodzajem tak zwanej, znanej dobrze marynarzom, „dryfkotwy”, czyli pływającej kotwicy, używanej w ciężkich opresjach przez okręty, które z tej lub innej przyczyny nie mogą zarzucić kotwicy.

Jest ciemno. Statek stoi na sieci, postawiony przez wiatr wzdłuż linii kierunku wiatru. Znakomitą rolę przytem odgrywa tyłmy żagiel, tak charakterystyczny dla statków rybackich. Ciemno, zimno i burzliwie. Gdyby było spokojnie, może mogłaby



załoga trochę wypocząć. Śledzie tymczasem tłumnie zapełniałyby sieci.

Lecz małym statkiem trzepie złośliwy sztorm. Innego słowa użyć nie można. Właśnie „trzepie“! Żałoga, z kapitanem na czele walczy ze sztormem. W obawie, aby nie pękł rep, co by równało się straceniu całej, kosztującej dziesiątki tysięcy złotych, sieci, — przedłuża się go, przymocowując specjalny rep awaryjny. I znów jest to praca, której nie da się opisać. Tylko marynarz, tylko człowiek, który bywał na morzu i niejedną sztorm widział, wie co to za praca: wykonie jakiegoś skomplikowanego, pozaburtoowego łnowego manewru w nocy i przy szalejącym morzu.

Godziny wloką się. Zbliża się czas, w którym należy sieć podnosić. Znowu należy przypomnieć, że o żadnym „odłożeniu“ tej czynności do czasu lepszej pogody mowy być nie może.

Przecież sieci są zapełnione złowioną rybą. Ryba ta, w strasznym zmaganiu się z pułapką i w walce o wolność traci siły. Jeśli sieć pozostanie w wodzie z okaleczoną rybą zbyt długo, — cały połów wypadnie wyrzucić. Śnięta, zdechła ryba psuje się. A więc wszyscy do podnoszenia sieci!

Podnoszenie sieci w warunkach normalnych trwa

od 5-ciu do 8-miu godzin. Ile czasu potrzeba na to podczas sztormu, też określić ściśle nie można.

Godziny idą za godzinami. Godziny wloką się jak ociężałe żółwie, jak czarne cielska jakichś gadów, potworów. Jest widno, potem przychodzi zmrok, potem jest ciemno. I znów widno. I znów ciemno. Ludzie snują się, jak cienie.

Ale czasem potrzebny jest pośpiech. Tupot ciężkich butów, biegnących marynarzy, dźwięk i rytm tego tupotu, oddają dokładnie śmiertelne znużenie, goniących resztkami sił ludzi. W chybottliwym świetle acetylenowych lamp, twarze ludzkich prawie nie widać. Twarze te tylko się wyczuwa. Wie się, że są skamieniałe, że są czarne od zarostu, że są żółte od znużenia, że są sine od zimna i nateżenia. Oczy szkliste zasłaniają się raz po raz ciężkimi, zgrubiałymi powiekami. Brudna, wąska szczelina warg. Zgrubiałe, pokaleczone i owrzodzone przez poparzenie meduzami ręce. Sztywne skamieniałe nogi w twardych ogromnych butach i w sztywnych oślizgłych, mokrych i pokrwawionych olejowych szatach rybackich...

Na pokładzie, na mostku, w lukach, w przejściach, wszędzie, wszędzie, wszędzie trzepocąca się w ostatnich drgawkach, konająca w agonii ryba. I dępczą po niej, ociężałe stopy, konających zdawałoby się, ludzi - zwycięzców.

Nie dziw przeto, że każdy marynarz - rybak marzy tylko o jakichś dwóch, trzech godzinach wypoczynku, każdy śni o kawałku smacznego, miękkiego chleba. A chleb rybaka - marynarza taki twardy. Taki strasznie suchy i twardy.

Twarda praca, najtwardsza, najcięższa morska praca i twardy, praśny chleb — suchary.

A latem, „szczury lądowe“ przyglądają się w Gdyni, w Jastarni, na Helu, pięknym widokom morskim. Żagielek rybackiego stateczku tak malowniczo wygląda w słonecznej morskiej dali...

Nie wiedzą często zupełnie jakich trudów i jakich zmagani wymaga połów morskich ryb. Polowanie na tygrysy, różne „bohaterskie, niebezpieczne“ wyprawy myśliwskie, — wszystko to są śmieszne, rozreklamowane fanfaronady.

Rybak morski, ten marynarz i „wodny myśliwy“ w jednej osobie, polujący na śledzia i zmagający się z mocarnym żywiołem na swoim wątłym stateczku, — jest stokrotnie większym bohaterem od uzbrojonych po zęby, polujących na tygrysy, lwy i słonie „Tartarinów“.

Ludzie z lądu, wyglądający w słotną i wietrzną pogodę przez okna swoich ciepłych mieszkań, — niech uprzytomnią sobie zawsze, że może, w tym czasie, polscy rybacy, pracując na dalekim morzu, znajdują się w śmiertelnym niebezpieczeństwie. Matki niech uczą dzieci swoje modlitwy: za ludzi na morzu będących.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG



NAJTWARDSZA PRACA MORSKA

Znalezione na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

Praca na morzu jest ciężką pracą. Nie wiedza o tem częstokroć ci, którzy spędzają wywczasy nad morzem i obserwują morze i marynarzy na wybrzeżu, na miłych wycieczkach morskich.

Literatura morską z wolna zaznajamia już ogół z warunkami życia i służby morskiej. Opisy bitew morskich, podróży, burz, sztormów i różnych przygód marynarskich, dały już pewne pojęcie „szczurom lądowym” o tem, jaki jest byt marynarza.

Ale często morskie powieści i nowele nie odzwierciadlają istotnego stanu rzeczy.

Poza tem, jak dotąd, nasza literatura morską zaznajamia czytelnika przeważnie tylko z życiem dwóch flot: wojennej i handlowej. Niektórzy zapewne nawet nie uprzytamniają sobie, że istnieje jeszcze jedna flota — flota rybacka.

Są kraje, posiadające bardzo liczne flotyle rybackie, składające się z pokaźnej ilości jednostek pływających i zatrudniające tysiączne rzesze marynarzy-rybaków.

Dla przykładu warto przytoczyć kilka cyfr. Otóż Japonia posiada flotę rybacką, składającą się z 360 tysięcy statków! Personel tej floty liczy ponad milion i sto tysięcy ludzi. Stany Zjednoczone zatrudniają ponad 125 tysięcy rybaków - marynarzy na flocie, liczącej około 80 tysięcy statków. Anglia posiada około 17 tysięcy statków rybackich i personel tej floty, składający się ze stu kilkudziesięciu tysięcy ludzi. Młodymi w tej pracy morskiej są Niemcy. Lecz pomimo to ich flota rybacka przekroczyła już liczbę 13 tysięcy statków.

Wszystkie kraje nadmorskie reprezentowane są przez swoich rybaków na przeogromnych przestrzeniach wód naszego globu. Wszystkie bandery spotykają się na połowach dalekomorskich, na terenie tej ciężkiej, a tak potrzebnej pracy. Praca ta jest ustawiczną walką i zmaganiem się z żywiołem.

Polski przy tej pracy nie brak. Czerwono-biała bandera, osłaniająca polskie statki dalekomorskiego rybołówstwa, znana jest już dobrze przez wszystkich rybaków i marynarzy, przebiegających wzdłuż i wszerz wody Morza Północnego.

Zrządzenie losu i wola władz państwowych zdziałały to, że danem mi jest zetknąć się bardzo blisko z tą gałęzią morskiej pracy.

A więc jestem wśród rybaków. Jestem z polskimi dalekomorskimi rybakami na Morzu Północnem. Otacza mnie ogromna ilość naszych Budziszów, Konkółów i Detlafów. Jest kilku Prenów, kilku Trelów, Boldów, Ciskowskich i Kuchnowskich. Kilku Gojków, kilku Skoczów i Głębiniów uzupełnia listę znanych nazwisk naszych nadmorskich rodów rybackich.

Obok nich, tak, jak w szeregach Marynarki Wojennej i na statkach Marynarki Handlowej, spotykamy dużą ilość najdzielniejszych czasem marynarzy, pochodzących z głębi kraju i z najdalszych kresów Rzeczypospolitej.

Wszystko to zdrowe, mocne chłopcy. Twarze czarne, żyłaste karki i ręce. I niewiarogodnie zgrubiałe, straszliwie pokaleczone dłonie. Ale to nic. Wszystko przetrzymają, wszystko przewyciężą, bo kochają swój zawód i swoją ciężką, niebezpieczną pracę.

Kto przetrzymał pierwszy rejs, kto wytrzymał przez długich pięć, sześć, albo i siedem tygodni, bezustannie kołysząc się na stu kilkudziesięciotonnym statku w dali od brzegów i w warunkach ciężkiej pracy — ten zdał egzamin na dalekomorskiego rybaka i ten już nim pozostanie. Słabi bowiem odchodzą po pierwszym rejsie. A bardzo słabych, nie mających sił na dotrwanie do końca podróży, oddają na pierwszy lepszy, napotkany na morzu policyjny statek ochrony rybołówstwa. Ten zaś odstawia ich do lądu.

Na szczęście, polskie dalekomorskie rybołówstwo nie miało wielu takich „słabeuszków”. W każdym roku, na początku sezonu połowów dalekomorskich, kilku, lub kilkunastu nowicjuszków przechodzi przez ciężki okres próby. I tylko nieznaczny procent z pośród nich odpada — idzie na ląd.

Jakżeż wygląda taki statek dalekomorskiego rybołówstwa i jak wygląda praca na nim? Postaram się to poniżej w krótkich słowach przedstawić.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

REPUBLIKA CZARNYCH — LIBERJA

W poszukiwaniu odpowiednich rynków zbytu dla polskich towarów i w celu rozwinięcia naszych stosunków z krajami kolonijnymi, Liga Morska i Kolonialna zwróciła uwagę na kraje Afryki Zachodniej. Wyruszyli tam w r. ub. delegaci LMK z zamiarem zorientowania się w ewentualnych możliwościach, jakie mogłyby nastroczać kolonie zachodnio-afrykańskie.

Wkrótce też, na zasadzie porozumienia międzynarodowych czynników liberyjskich z Ligą Narodów, wyjechało do Liberji dwu oficjalnych rzeczoznawców, a mianowicie dr. Babecki, lekarz, oraz inż. T. Brudziński, obaj w charakterze doradców rządu liberyjskiego; pierwszy w sprawach higieny, drugi w sprawach ekonomicznych.

Wyruszyło także do Liberji 8-miu plantatorów, którzy zorganizowali się w Syndykacie Polskich Plantatorów w Liberji, mającym na celu nawiązanie stałej współpracy gospodarczej pomiędzy Polską a Liberją.

Wreszcie Liga M. i K. wysłała do Afryki statek „Poznań” z towarami polskiej wytwórczości.

Poniżej podajemy krótki opis Liberji.

Liberja, kraj o powierzchni około 125.000 km kw., położony pomiędzy 4°22' i 8°50' północnej szerokości geogr., na zachodnim wybrzeżu Afryki, pokryty jest na całej swej powierzchni gęstymi, podzwrotnikowymi lasami o nadzwyczaj bujnej roślinności.

Kilka wielkich rzek przecina go w poprzek i wpada do Atlantyku lejowatymi ujściami, ale tak płytkimi,

iż tworzą dla większej żeglugi przeszkodę dotychczas nie do pokonania.

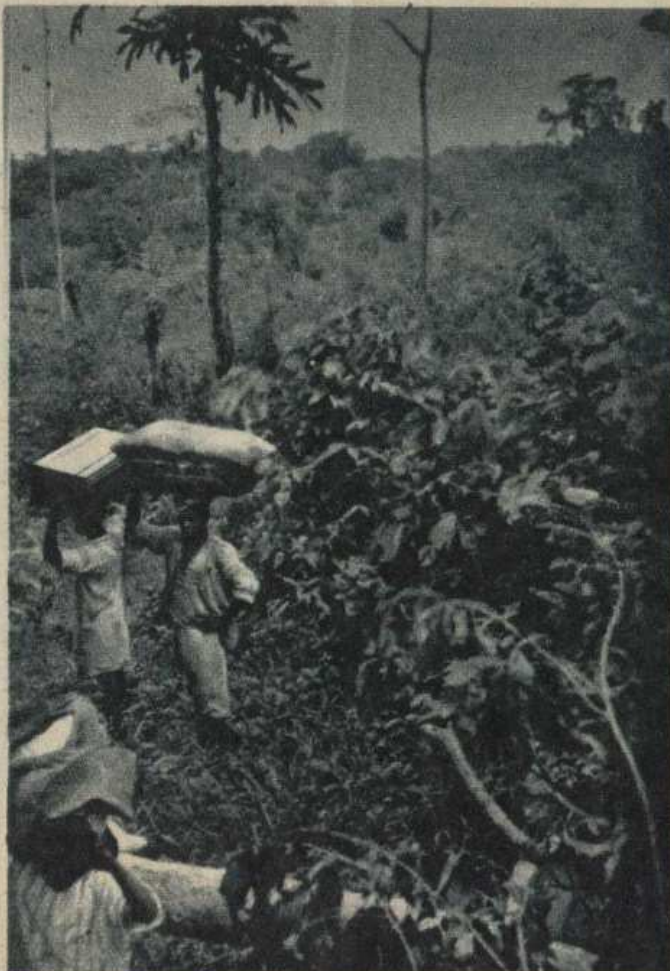
Wybrzeże morskie, o długości prawie 600 km jest urozmaicone wysepkami, lagunami, licznymi zatokami i przylądkami. Na jednym z tych przylądków: Mesurado, mającym wzniesienia około 100 m ponad p. m., zbudowana jest stolica kraju Monrowja. Naogół wybrzeże jest niskie, tu i ówdzie bagniste i pokryte lasami mangrowymi, niemniej jednak dużo jest zatok piaszczystych i w wielu miejscach występują skały.

Powyżej ławic ujściowych rzeki są spławne na znacznej przestrzeni, tworzą więc — z braku kolei i dróg — ważne arterie komunikacyjne.

Kraj jest mało zbadany, bieg wielu rzek jeszcze nie został dokładnie wykreślony na mapach, niema również dokładnych wiadomości o ukształtowaniu płonem tego kraju. W ogólnym ujęciu można tylko stwierdzić, że w pobliżu brzegu morskiego, który jest nizinny, są niewielkie wyniosłości, sięgające do 100 m ponad p. m. Dalej w głębi lądu wznoszą się pagórki o łagodnych stokach, coraz wyższe, tworząc pasemka, dochodzące w odległości 130 km od morza do 300 m ponad p. m., dalej sięgają już 500—600 m., aż wreszcie wyżyna Mandingo na pograniczu Gwinei Franc. osiąga wzniesienie 750 m.

Klimat Liberji jest wilgotny i gorący. W kwietniu, lub maju pojawia się południowo-zachodni monsun, trwa aż do listopada lub grudnia i przynosi tak wielkie ilości deszczu, że opady w tym okresie sięgają ponad 4200 mm. W miesiącu sierpniu spada najwięcej deszczu, poczem opady zmniejszają się, aż wreszcie nadchodzi grudzień a z nim, trwająca do marca (lub kwietnia) pora sucha.

Wiele wtedy od Sahary północno-wschod. „harmattan”. Ciepłota w okresie suchym utrzymuje się prze-



ważnie pomiędzy $+24^{\circ}$ $+30^{\circ}$ C, jednak trafiają się dni w których osiąga $+40^{\circ}$ C. Także i w porze deszczowej utrzymuje się mniej więcej temperatura od $+24^{\circ}$ do $+28^{\circ}$ C., ale zato czasem nocą spada do $+12^{\circ}$ C. Dla Europejczyków klimat ten jest niezdrowy, a dla niektórych organizmów, wyjątkowo wrażliwych, nawet zabójczy.

Ludność Liberji można podzielić na dwie grupy, jakkolwiek obie należą do rasy czarnej, a mianowicie: na ludność napływową, t. j. Liberyjczyków t. zw. „cywilizowanych”, oraz na ludność zwaną tubylczą. Do pierwszej należą Liberyjczycy przede wszystkim pochodzenia amerykańskiego, w liczbie około 25.000 głów, oraz Murzyni przybyli z różnych kolonii afrykańskich i innych krajów w liczbie kilku tysięcy. Ta grupa ludności, mówiąca po angielsku, zajmuje stanowisko uprzywilejowane, mając faktycznie rządy kraju w swem ręku. Zgrupowana jest głównie w stolicy Monrowji oraz w niewielkiej liczbie rozrzucona jest po miasteczkach i osadach nadbrzeżnych.

Drugą grupę tworzy około półtora milionowa ludność tubylcza, nie mówiąca po angielsku, dzieląca się na kilkanaście plemion, wśród których etnicznie wyróżniają się trzy grupy: Kru, Mandingo i Gola. Z pośród nich Mandingo i pokrewne plemiona osiedli w głębi kraju na północy i częściowo dotarli do morza. Jest to lud wykazujący dużo rozgarnięcia umysłowego, przejawiającego się w uprawianym przez nich handlu zamiennym z różnymi plemionami. Kru są bodaj najliczniejsi, osiedli przeważnie nad morzem, niemniej jednak pokrewne im plemiona zajęły wielką potęgę w głębi kraju. Kru znani byli od wieków jako doskonali marynarze oraz dali się później poznać jako dobrzy, sumienni robotnicy. Gola i pokrewne im plemiona zamieszkują głównie basen rzeki Św. Pawła, są ludem mało rozwiniętym i najsilniej opierają się wpływowi zewnętrznym.

Wszystkie plemiona mieszkają w zwartych osiedlach, uważanych za pewnego rodzaju miasteczka, zwłaszcza na wybrzeżu morskim. Naogół większość tych plemion stoi jeszcze na niskim stopniu rozwoju, a niektóre stosują niewolnictwo w różnych formach (jak np. branie w zastaw kobiet; branie na wychowanie dzieci, które zmuszone są odrabiać za swe wychowanie; zatrzymywanie członków jednego plemienia przez naczelników drugiego plemienia itp.), jednak z przejawami dość łagodnymi. Naturalnie ma to miejsce wszędzie tam, gdzie zasięg władzy centralnej jeszcze nie wystąpił w całej pełni, a takich miejsc jest wiele w organizującej się wciąż jeszcze republice murzyńskiej.

Ludność tubylcza, osiadła na wybrzeżu morskim trudni się rybołówstwem, trochę uprawą ziemi oraz wynajmuje się do pracy na statkach i na plantacjach hiszpańskich na wyspie Fernando Po. Natomiast ludność w głębi kraju zajmuje się wyłącznie rolnictwem, uprawiając głównie ryż, kukurydzę i manjok. Hodowla jest słabo rozwinięta, nawet kur jest niewiele, owce spotyka się w niedużej ilości i to tylko w części wyżynnej, zato kozy są hodowane w całym kraju. Bydła rogatego i świń jest niewiele.

W głębi kraju rozwinął się przemysł miejscowy

w zakresie domowym lub rękodzielniczym, obejmując kowalstwo i związane z niem wytapianie żelaza, wyrób noży, broni siecznej, ozdób metalowych i z kości słoniowej, tkactwo, garncarstwo, wyroby ze skóry, szewstwo, wyroby z drzewa, oraz różnych przedmiotów użytku codziennego.

W miarę jak napływają towary zagraniczne, przemysł ten powoli zanika. A towary wchodzą do kraju nie tylko przez porty morskie, ale także i od strony lądu, jako import legalny lub szmugiel. Handlem importowym, w szerokim zakresie, zajmują się domy handlowe w Monrowji, natomiast przez t. zw. zieloną granicę przenika import za pośrednictwem tubylców, głównie z plemienia Mandingo, prowadzących handel wymienny pomiędzy plemionami liberyjskimi a plemionami i kupcami Gwinei Francuskiej.

Do Liberji sprowadza się ubrania męskie, konfekcję, płótna bawełniane — przeważnie kolorowe, trochę obuwia (noszonego głównie na wybrzeżu w okresie suchym), wyroby szklane, wyroby z żelaza, naczynia kuchenne, materiały budowlane jak cement i drzewo, trochę narzędzi rolniczych, oraz różne artykuły spożywcze, jak sól, ryby suszone, bekony, mięso solone, ryż, cukier, mąkę, napoje wysokokowe i t. p. Wszystko to sprowadza się w rozmiarach — jak na kraj o ludności półtoramiljonowej, a jak niektórzy twierdzą, dwumiljonowej — bardzo małych, gdyż ludność tubylcza jeszcze nie stała się odbiorcą towaru importowanego.

Głównym odbiorcą towarów przywożonych z zagranicy jest ludność „cywilizowana“, skupiona w okolicach nadmorskich. Najważniejszym takim skupieniem jest Monrowja, siedziba władz centralnych z prezydentem republiki na czele, posiadająca oświetlenie elektryczne, telefony, telegraf kablowy i radiowy, urząd pocztowy, bank, wielkie domy handlowe importowo-eksportowe, konsulaty różnych państw, prasę miejscową, oraz szkoły, wśród których dwa kolegia o typie wyższych uczelni.

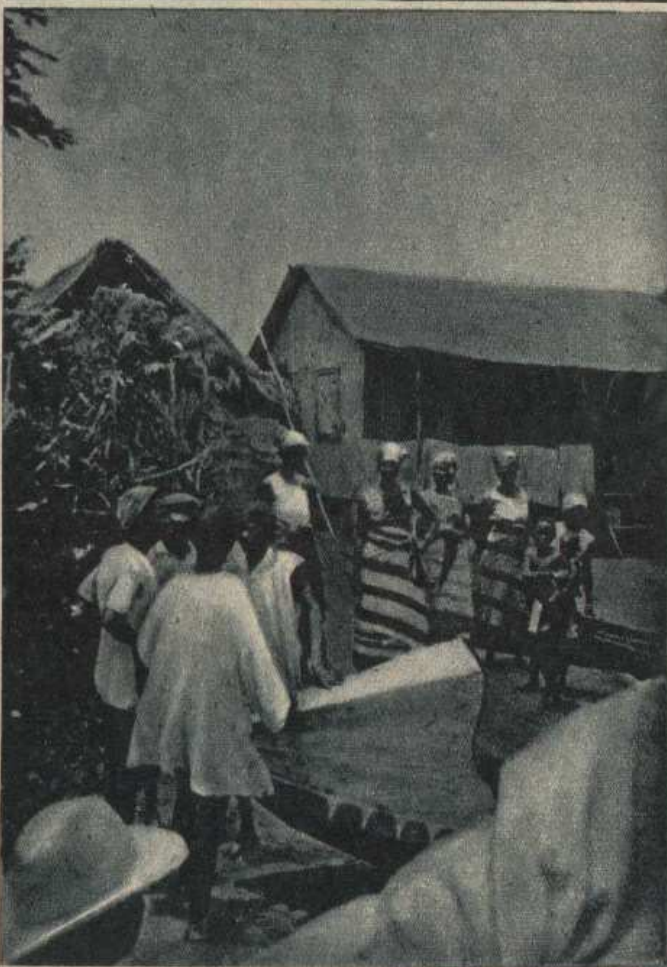
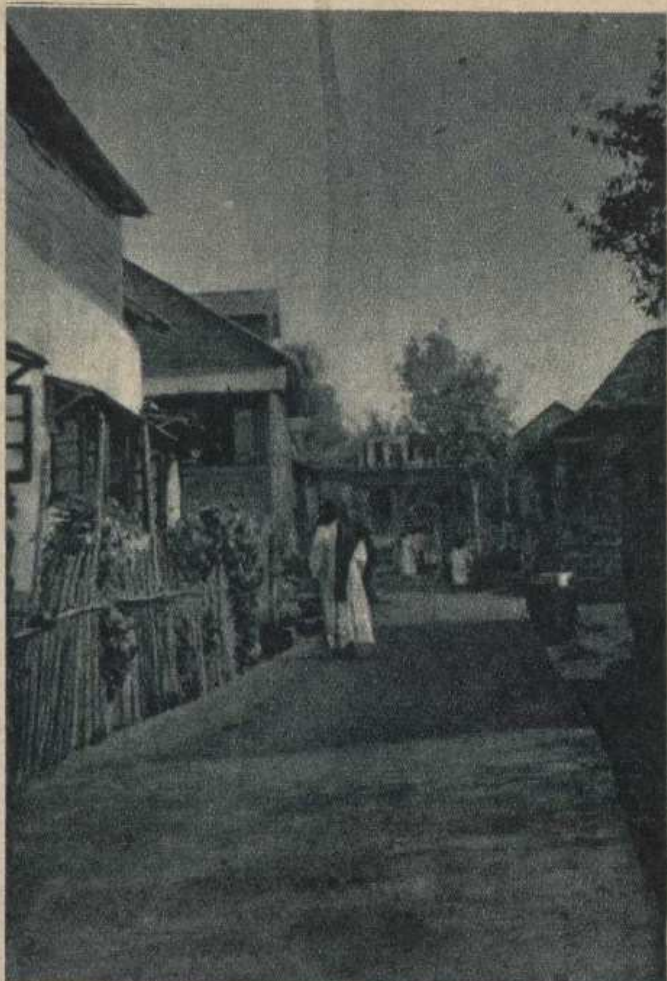
W mieście tem przebywa 100—150 białych, trudniących się handlem lub zajmujących stanowiska w banku, konsulatach itd. Pewna ilość białych zamieszkuje miasteczka nadmorskie. Liczba ich nie przekracza kilkuset, wliczając misjonarzy oraz urzędników amerykańskiej plantacji kauczuku.

Biali zmieniają się dosyć często, albowiem trudno znosić klimat liberyjski.

Liberja nie posiada własnej waluty, ma natomiast zastosowaną walutę St. Zjednoczonych i Anglii. Rząd czerpie dochody z cel i podatków, które jednak wpływają w niedostatecznej ilości na pokrycie wydatków bieżących. Stąd też republika ta znajduje się w trudnym położeniu finansowym.

Z bogactw naturalnych tego kraju należy na pierwszym miejscu postawić bogactwo roślinne, którego eksploatacja daje obecnie pewne ilości produktów eksportowych jak: olej palmowy, ziarna palmowe, piassawę, gutaperkę, kauczuk i kawę.

Kraj nie został jeszcze zbadany geologicznie i kryje prawdopodobnie w swym łonie poważne bogactwa, których ujawnieniem jest znaleziona mika, hemetyt, z którego tubylcy wytapiają żelazo, drobne ilości djamentów i tu i ówdzie znajduwane przez tubylców złoto.



DO AFRYKI ZACHODNIEJ

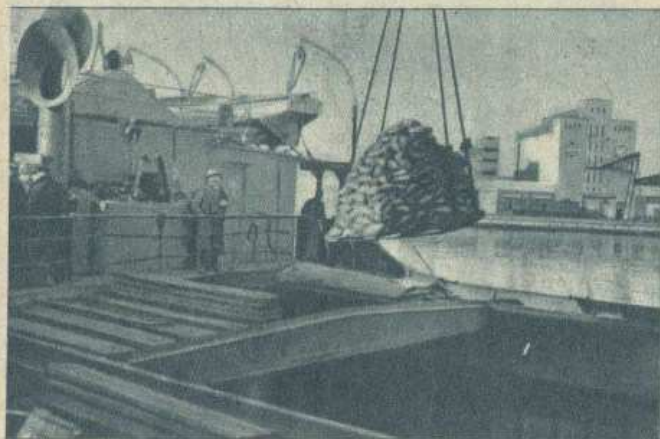
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Gdy prawie dwa lata temu obchodziliśmy rocznicę wyprawy Szolca-Rogozińskiego, Janikowskiego i Tomczka do Kamerunu, nikt nie przypuszczał, że tak prędko pójdziemy w ich ślady. Nawet najwięksi entuzjaści Ligi, morza, handlu zamorskiego mniemali, że trzeba będzie latami przekonywać społeczeństwo, nim do jakiegoś konkretnego celu się dojdzie.

A tymczasem...

Tymczasem mamy rok Pański 1934, koniec grudnia, i oto s/s „Poznań” dziś właśnie podnosi kotwicę i idzie daleko na południe, do krain, tak dobrze



Polska sól dla Liberii

znanych jedynemu żyjącemu uczestnikowi wyprawy Szolca-Rogozińskiego, p. Janikowskiemu.

Jak się to stało?

Tak zwyczajnie: udało się nawiązać stosunki — nawet nie od państwa do państwa, a prywatnie — jeżeli w ten sposób to można określić, przez Ligę z republiką Czarnych, Liberją, udało się uzyskać tam warunki, pozwalające na stworzenie plantacji, udało się nawiązać stosunki handlowe — i idzie w dal — nie tylko do Liberji, ale i do kolonii francuskich w Afryce Zachodniej s/s „Poznań”, należący do S. A. „Żegluga Polska”.

Gdy się wybieramy w podróż tak daleką, bo jednak mającą trwać trzy tygodnie, nim do portów afrykańskich dojdziemy, warto się zapoznać z towarzyszami podróży.

Zacznijmy od statku, który nas powiezie. Statek dla marynarza — to dom, w którym spędza on znaczną część życia. Nic dziwnego, że między marynarzem, a statkiem nawiązuje się nić wielkiej sympatii (nieco jednostronnej). Ale prócz marynarzy — i zwykłych pasażerów, „szczerów lądowych” jest jeszcze jeden gatunek ludzi — ludzie morza, mniejsza o to, czy są to sportowcy wodni, którzy na swych jachtach prują fale, czy też ot, tacy zwykli wielbiciele morza, jak wielu, bardzo wielu członków Ligi. Tacy wielbiciele nie będą uważali statku za hotel pływający — chcą o statku wiedzieć wszystko, bo pragną go pokochać. Tem silniej to uczucie daje się odczuć dziś u członków Ligi, gdy wiedzą oni, że s/s „Poznań” idzie w morze, jako pionier handlu zamorskiego kolonialnego, idzie za wolą — dzięki pracy Ligi Morskiej i Kolonialnej.

I dlatego przedstawimy wam statek. Jest to statek polski — choć urodzony we Francji, w tamtejszych stocznicach, w 1926 roku. Młody więc jest ten pionier! Ale doświadczony: pływając od 1926 roku pod banderą polską, odbył on z górą 300 rejsów (podróży), kursując z towarami, jako statek bez ustalonego kursu, w miarę otrzymywanych poleceń, po morzach: Bałtykiem, Północnem, Śródziemnem, wreszcie sięgając także specjalnymi rejsami do Zatoki Biskajskiej.

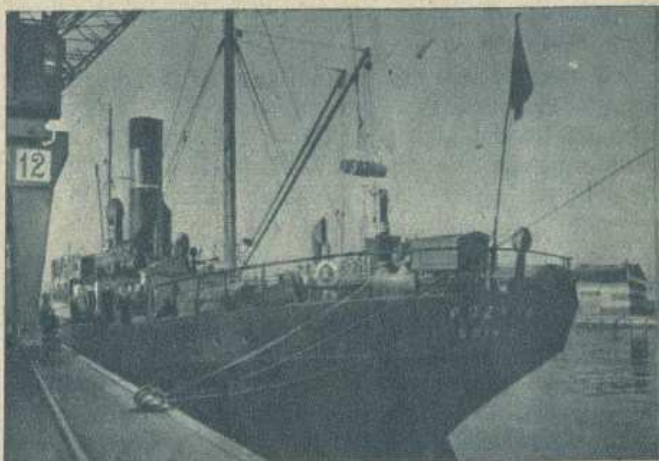
Kryzys, na który się wszyscy skarżymy, nie oszczędził i s/s „Poznań”: przez dłuższy czas stał on „na sznurczku” w porcie, gdyż nie było dla niego pracy.

I tu mogą sobie z dumą członkowie Ligi powiedzieć: „Uruchomiła ten statek nasza organizacja dzięki składkom na Fundusz Akcji Kolonialnej”.

Nie jest nasz „Poznań” statkiem małym — ma 3100 ton pojemności, maszyny jego posiadają moc 1200 IHP.

Gdy już zrobiliśmy znajomość ze statkiem, przejdźmy do załogi. Kapitanem s/s „Poznań” jest doświadczony marynarz, Leon Rusiecki. Pod jego komendą pracuje na statku 22 marynarzy.

S/s „Poznań” odchodzi o godzinie trzeciej popołudniu. Żegnają nas nieliczni stosunkowo przyjaciele Ligi i nasi własni. Niema nic z reklamarskiej krzykliwości w tem pożegnaniu: zarówno p. prezes Oddziału Gdynskiego, inż. Gierdziejewski, jak przedstawiciel S. A. Żegluga Polska, jak i reszta żegnających nas z p. komisarzem inż. Wł. Szaniawskim na czele wie doskonale, że nasza wyprawa — to pierwsza próba. Będziemy triumfować, gdy zwyciężymy, dziś, gdy idziemy dopiero w bój — na triumfy zbyt wcześnie!



Ładowanie towarów na s/s „Poznań”

Ale już triumfować może Liga i jej członkowie: wielka praca rozpoczęła tylko i jedynie dzięki pracy Ligi! Tem większy obowiązek spada na oddziały, obwody, okręgi: zapoczątkowanie roboty pociąga za sobą obowiązek dokończenia jej...

Wołają, że odbijamy... Jeszcze parę miłych słów, i nasi goście, a gospodarze Gdyni idą na wybrzeże, gdy tymczasem maszyny zaczynają pracować...

Odcumowaliśmy...

Ad maiorem Poloniae gloriam!

Dla większej chwały Rzeczypospolitej!

tego rozmachu i zasięgu, jaki uzyskała Liga w ciągu 5 lat, mimo dużych trudności oraz skromnych środków i ograniczonych finansów. Na Walnem zebraniu członków L. Z. P., odbytem w Warszawie w dn. 27 kwietnia 1924 r. uchwalono wprowadzić w statucie zmiany, których dopominało się życie, a w konsekwencji tych zmian przeprowadzono również zmianę nazwy towarzystwa, które odąd zaczęło występować, jako **Liga Morska i Rzeczna**. W szeregach Ligi znaleźli się wówczas m. in. Stefan Żeromski i Zdzisław Dębicki, jako członkowie Rady L. M. i R., oddający na usługi sprawy wielki dar swego słowa i pióra.

Pierwszym większym i planowym wystąpieniem Ligi był Tydzień Bandery Polskiej, urządzony przez wszystkie oddziały Ligi na terenie całej Polski od dn. 6-go do 17-go czerwca 1925 r.

Poważną luką w ówczesnej działalności Ligi był brak własnego organu prasowego, jak i wydawnictw drukowanych. Wprawdzie, już w maju 1919 r. ukazał się pierwszy numer oficjalnego organu Ligi — „Bandera Polska”, redagowanego przez d-ra L. W. Biegeleisena, a w lipcu tegoż roku ukazał się numer drugi, lecz dopiero z początkiem 1921 r. „Bandera Polska” zaczyna wychodzić regularnie obok drugiego stałego pisma „Straż nad Wisłą”. Wkrótce jednak trudności finansowe zmusiły Ligę do połączenia obu pism, a w końcu 1921 r. do całkowitego ich zaniechania. Pewnym uzupełnieniem akcji wydawniczej Ligi stało się zbiorowe wydawnictwo, które ukazało się w końcu 1921 r. pod red. ppłk. d-ra T. Jaworskiego p. n. „Polskie Morze”.

Gdy tylko jednak poprawiła się sytuacja organizacyjna i finansowa Ligi, sprawa własnego i stałego pisma została pomyślnie rozwiązana. W listopadzie 1924 r. ukazał się pierwszy numer mies. „Morze”, który już bez przerwy służy sprawie, jako oficjalny organ Ligi. Zapoczątkowany nakładem 3 tys. egz. i objętością 8 stron, mies. „Morze” doszedł po 10 latach do 140 tys. egz. nakładu, zwiększając jednocześnie swą objętość do 40-tu kolumn.

I Walny Zjazd Delegatów L. M. i R. zwołany w dn. 20 i 21 października 1928 r. do Katowic — wówczas najpoważniejszego i najsilniejszego liczebnie ośrodka pracy Ligowej — otworzył nowy okres w dziejach organizacji. Zjazd ten wprowadził do celów Ligi nowy odcinek pracy — program kolonjalny, ujmujący w ramy organizacyjne nowe tendencje i dążenia, jakie w roku 1928 zarysowały się w społeczeństwie. W ten sposób hasła Ligi wypełniły swą treścią to pełne zawołanie, z którym do dziś kroczy ona niezmiennie naprzód „Przez rzeki i morza do kolonij”.

Dalsze walne zjazdy: II — w Poznaniu 21 i 22 września 1929 r., III — demonstracyjny w Gdyni 25—27 października 1930 r., IV — we Lwowie 25—27 czerwca 1932 i V — w Gdyni 25 — 27 maja 1933 r., były etapami widocznego wzrastającego rozwoju Ligi i coraz to silniejszego pogłębiania się w społeczeństwie zrozumienia dla naszych potrzeb na morzu i koniecznych w tym kierunku wysiłków ze strony wszystkich obywateli.

Szczególnie pierwszy zjazd gdyński 1930 r., zwołany na polskie wybrzeże w obliczu wzrastającej wówczas wrogiej Polsce agitacji rewizjonistycznej, wciągnął w orbitę spraw morskich całe społeczeń-

stwo i zapoczątkował szeroką propagandę, której rezultaty uwydatniły się podczas „Święta Morza” w 1932 r. i 1933 r.

Zjazd gdyński 1930 r. wyprowadził organizację na szerokie tory działania, a zmiana nazwy Ligi Morskiej i Rzecznej na **Ligę Morską i Kolonjalną**, przeprowadzona na tym zjeździe, stanowiła już tylko logiczną konsekwencję oddania treści, zawartej w zmienionym statucie.

Pierwszy zjazd gdyński ugruntował przekonanie, że wszelkie poczynania Ligi będą skuteczne, o ile będą opierać się na własnej sile organizacyjnej. W tym też kierunku poszły dalsze wysiłki Ligi, jak potwierdził to zjazd lwowski, oraz 2-gi zjazd gdyński. Rozwój organizacji w tym czasie jest potężny. O ile w okresie zjazdu lwowskiego Liga liczyła 164 oddziały, skupiające 27.450 członków, to w rok potem liczby te powiększyły się niemal trzykrotnie: Liga objęła przytem swą działalnością i ośrodki polskie zagranicą, spośród których wybija się na czoło akcja Polonii Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Z rokiem 1931 ożywiła się jednocześnie działalność wydawnicza, którą zajął się specjalny instytut wydawniczy Ligi. Na zjazd we Lwowie zostało również opracowane pierwsze drukowane sprawozdanie z działalności organizacji. Rok 1933 i 1934 dał trzydzieści kilka nowych broszur i książek, oraz nowe stałe wydawnictwa: w lutym 1934 r. zaczął ukazywać się miesięcznik popularny „Polska na Morzu”, a w sierpniu tegoż roku kwartalnik naukowy „Sprawy morskie i kolonjalne”. Nakład wydawnictw niestałych w ciągu jednego roku osiągnął liczbę ponad 600 tys. egzemplarzy, zaś grudniowy n-r „Polski na Morzu” — 120 tys. egzemplarzy. Tak szeroko rozwinięta akcja wydawnicza wpłynęła znacznie na wynik pracy organizacyjno - propagandowej, która od II-go zjazdu gdyńskiego, w niektórych okolicach kraju przybrała wręcz charakter ruchu żywiołowego, obejmującego już nie tylko inteligencję, ale również sfery robotnicze i włościańskie.

Drugi zjazd gdyński nałożył przytem na Ligę nowe trudne obowiązki, a przede wszystkim obowiązek zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, oraz planowego rozszerzania prac Ligi na młodzież.

Już w roku 1934 zostały uruchomione przez Zarząd Główny stałe letnie obozy nadmorskie i nad jeziorem Narocz; równocześnie została podjęta akcja wycieczek popularnych do Gdyni całymi pociągami. Tradycyjną imprezą stał się już spływ do morza, zorganizowany po raz pierwszy w 1933 r., powtórzony również — mimo powodzi — i w r. 1934.

Określa dobrze organizacja, pozwala już podejmować coraz to nowe i coraz trudniejsze zadania, oparte na szerokiej popularności głoszonych przez Ligę haseł. Przytem duży wkład pracy przez wszystkie 16 Okręgów i znaczną część ponad 1000 Oddziałów, wnoszony do ogólnego dorobku Ligi jest dziś tą bazą, która zapewnia coraz to lepsze rezultaty poczynania Ligi na wszystkich odcinkach jej pracy.

Dziś, — w sile ponad 1000 Oddziałów i ok. 250 tys. członków — gdy patrzymy w przeszłość z perspektywy 16 lat na dokonaną pracę i jej rezultaty, muszą one napawać nas głęboką radością i przeświadczeniem, że mocno utrwaliiliśmy naszą pozycję na tym niewielkim odcinku własnego morza. H. S.



XVI LAT PRACY

„Musimy stać się państwem morskim. Bodajbyśmy tylko w nakazany przez Wielkiego Wodza i Nauczyciela „wyścigu pracy” nie ustali przedwcześnie, gdyż olbrzymie i zachwaszczone mamy do przeorania pole”.

Gustaw Orlicz-Dreszer,
gen. dyw.

Gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer, prezes Zarządu Głównego L. M. K.

Parę miesięcy temu minęła 16-ta rocznica działalności Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

W dniu 1 października 1918 r. grono 25 osób z adm. K. Porębskim na czele, założyło w Warszawie Stowarzyszenie „Bandera Polska”, mające na celu rozwój żeglugi ojczystej w budującym się dopiero własnym państwie. Jednak doniosłość chwili dziejowej wymagała specjalnej czujności; nie było czasu na prace organizacyjne, czy na propagandę celów. Natomiast, już w dn. 18 października, został przygotowany przez „Bandere Polska” plan przejęcia żeglugi od władz okupacyjnych. W 6 dni później plan złożono Ministrowi Przemysłu i Handlu wraz ze spisem członków, którzy byli gotowi do jego wykonania. Gdy więc przyszły wielkie dni listopadowe 1918 r. i ostateczna rozprawa z okupantem, członkowie „Bandery Polskiej” dobrze spełnili swoje zadanie, ratując tabor wiślany przed uprowadzeniem z granic Polski.

Pierwsze gorące miesiące naszej Niepodległości nie pozwoliły stowarzyszeniu zająć się normalną pra-

cą organizacyjną. Dopiero wiosną 1919 r. pozwoliła „Banderze Polskiej” zająć się pracą wewnętrzną i propagandą żeglugi ojczystej.

Dzięki pozytywnemu oddźwiękowi ze strony społeczeństwa w końcu maja 1919 r. „Bandera Polska” została przekształcona na towarzystwo „Liga Żeglugi Polskiej”, do którego dostęp — poza specjalistami i fachowcami — miał również ogół społeczeństwa. Pierwsze zebranie Zarządu Ligi Żeglugi Polskiej, odbyte w dn. 17 czerwca 1919 r., było zarazem zakończeniem przeprowadzonej reorganizacji, rozszerzającej zakres celów i zadań towarzystwa na sprawy marynarki wojennej i handlowej, na handel morski, oraz na przygotowanie kadr pionierów pracy na morzu. Do pracy wciągnięta została również prowincja, gdzie można było tworzyć samodzielne oddziały L. Ż. P. Wypadki dziejowe i nieuregulowane jeszcze stosunki gospodarcze kraju hamowały jednak w dalszym ciągu działalność Ligi. Dopiero rok 1924 przyniósł tak wyraźną poprawę dla towarzystwa, że narysowane w 1919 r. ramy statutowe nie mieściły już

OD WYSP KANARYJSKICH DO OCEANU SPOKOJNEGO

„Dar Pomorza”, po opuszczeniu w dniu 22.X. ub. roku Santa Cruz de Teneriffe na Wyspach Kanaryjskich, skierował się na południe, zamiast wprost na zachód, aby prędzej osiągnąć strefę passatów (t. j. wiatrów stałych) wiejących w kierunku zachodnim, gdzie cisze są rzadkością. Najbliższymi były wyspy Zielonego Przylądka, do których kapitan statku postanowił dotrzeć, jakkolwiek zatrzymanie się tam nie było przewidywane w programie podróży naokoło świata.

Jednak nadzieja na dobry, pomyślny wiatr, zaraz na początku zawiodła. Wiatr był słaby, a wahania barometru nie wskazywały na ustalenie się wiatru. Wobec czego statek zboczył nieco na zachód i wkrótce natrafił na pomyślny wiatr, pod którego stałymi podmuchami już dnia 28.X ub. r. zawinął do Mindello na Wyspach Zielonego Przylądka.

W dwa dni później wypłynął statek z Mindello przy słabym wietrze, lecz już wieczorem tego samego dnia nastała cisza, trwająca trzy dni. Statek znajdował się w pobliżu wyspy św. Antoniego. Ponieważ wokół pływało stado rekinów, przeto rozpoczęto połów. Sensacja była niemała. Zrana złowiono na hak 3 rekiny, po południu złapano jeszcze 2, ale 4 następne rekiny zerwały się z haków przy wciąganiu ich na pokład.

Wobec trwającej ciszy, statek ruszył pod motorem w kierunku Wysp Antylskich na najdogodniejsze przejście, t. j. kanał Martynika — S-ta Lucia, mając zamiar zatrzymać się dopiero na wyspie Haiti.

Wreszcie 1.XI. ub. r. pojawił się słaby wiatr, wkrótce się wzmocnił, aż wreszcie jako silny passat trwał bez przerwy do Antylów.

Z powodu braku opadów deszczowych i wysokiej temperatury, zużycie słodkiej wody było tak duże, że ilość jej poważnie się zmniejszyła. W ciągu kilku ostatnich dni podróży, przed Wyspami Antyl-

skimi okazała się konieczność ograniczenia wydzielania słodkiej wody.

Ten właśnie brak wody wpłynął na decyzję zawinięcia na Wyspę Martynikę do portu Fort de France, aby nie tylko uzupełnić zapasy wody, która w porcie tym jest doskonała, ale przy tej sposobności zakupić jarzyny i owoce.

Po krótkim postoju, podczas którego odbyły się ćwiczenia szalupowe i zwiedzanie miasta, oraz niektórych osobliwości, statek wyruszył w dniu 15 listopada w dalszą drogę i mając stale wiatr pomyślny, zawinął do portu S. Domingo na Wyspie Haiti dnia 19 listopada.

W czasie dwudniowego postoju zostały przeprowadzone ćwiczenia szalupowe, odbyło się zwiedzanie miasta, oglądanie oryginalności, do których bezsprzecznie należą polskie nazwiska Murzynów, jako pozostałość po ich przodkach, legionistach polskich korpusu gen. Jabłonowskiego, wysłanego ongiś na pokonanie, walczących przeciw Francji o swą wolność, czarnych mieszkańców Haiti.

Dnia 21 listopada „Dar Pomorza” ruszył w dalszą podróż do odległego o 800 mil portu Colon, u wejścia do kanału Panamskiego. Jednak pogoda passatowa skończyła się. Nastąpiły zmienne wiatry i pojawiły się szkwały z deszczem. Mimo takiej pogody, statek już dnia 27 listopada zdołał dotrzeć do wybrzeża Panamy i zarzucić kotwicę w Colon, gdzie spotkał się z serdecznym przywitaniem komendanta portu wojennego, oraz władz kanałowych.

Dnia 3 grudnia „Dar Pomorza” przebył szluz kanałowy i dnia 4 grudnia wyruszył z portu Panama w dalszą podróż, już po Oceanie Spokojnym, w kierunku Wysp Galapagos.

Z Colon otrzymała redakcja „Morza” od „Daru Pomorza” życzenia noworoczne.



SZKOLIĆ I WYCHOWYWAĆ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Pierwsze jaskółki, zapowiadające powołanie do życia organizacji, która by poprowadziła pracę morską wśród młodzieży, zjawiają się w 1926 r. Na zjeździe delegatów AZS-u wysunięto projekt stworzenia międzyśrodkowej sekcji jachtowej, która stała się środkiem propagandy morza wśród młodzieży akademickiej. Projekt nie doczekał się realizacji. Dopiero w roku 1931 opracowano statut organizacji morskiej, sportowo-ideowej pod nazwą Akademickiego Związku Morskiego R. P.

W roku 1933, po okresie organizacji oddziałów pierwszy Zarząd Główny A. Z. M. przystąpił do realizacji haseł ideowych. Hasła te wypływały z charakteru ideowo - sportowego A. Z. M.: przez piękno i atrakcyjność sportu żeglarskiego przyciągnąć do społecznej pracy morskiej całą młodzież polską, przygotować ją do realizacji naszych zamierzeń tak kolonialnych, jak gospodarczych, wychować ją w duchu siły, dyscypliny i gromadnej współpracy.

Lato roku 1933. Pierwsze obozy żeglarskie A. Z. M. w Jastarni. Zakreślony program szkolenia uwzględniał nie tylko znajomość sztuki żeglarskiej, a kładł przede wszystkim nacisk na wychowanie morskie. Wyrabianie w uczestnikach obozu poczucia karności, szybkiej orientacji i decyzji oraz wielu innych cech, niezbędnych w chwilach zetknięcia się z groźnym żywiołem — oto najważniejsze wskazania programowe obozu.

Szybko minęły letnie miesiące obozów żeglarskich. W zespole, w którym obok Polaków znaleźli się i akademicy z zagranicy, wytworzył się jakiś łącznik, jedna wielka wspólnota myśli, pojmującej morze nie tylko, jako źródło wrażeń, lecz — i to przede wszystkim — jako źródło siły gospodarczej państwa.

Obozy żeglarskie A. Z. M. odegrały większą rolę w propagandzie morza wśród młodzieży, niż tysiące wygłaszanych referatów i dyskusji.



Jacht „Szewal”



Bojery lśnią w lustrzanej tafli jeziora

Bezpośredniość obcowania z morzem przez życie na jachcie rzuciła w dusze uczestników nowe im uczucia. Były tam i tęsknota za popłynięciem gdzieś w bezkresy dalekie, i miłość przygody, i zapal, połączony z uporem do tworzenia nowego polskiego życia w oparciu o nasze wybrzeże. Uczestnicy obozu zrozumieli, że jachting to nie tylko sport dla wybranych, uprawiany dla niezwykłości wrażeń, ale to potężny czynnik wychowawczy, to środek, ułatwiający realizację pracy pioniersko-kolonialnej.

Do pracy społecznej przystąpiono po obozach z całym zapalem. W sekcjach handlu morskiego i kolonialnego ustalono program pracy, realizujący kon-

kretnie poczynania wśród młodzieży akademickiej w dziedzinie życia morskiego. Okres ten jest przede wszystkim okresem samokształcenia się. Celem spopularyzowania zagadnień morskich urządzano konkursy na prace, których tematem były sprawy handlu morskiego i kolonialne. Praca społeczna A. Z. M. składa się z szeregu momentów może niezbyt efektywnych, lecz tworzących w sumie konsekwentne zdążanie do wciągnięcia w orbitę pracy morskiej całej polskiej młodzieży. W całokształcie pracy A. Z. M. daje się odczuć dążenie do jak najsilniejszego kontaktu ideowego i organizacyjnego z L. M. K., co jest poprostu czynnikiem, gwarantującym skuteczność rozpoczętego dzieła.



Obok tego, daje się odczuć potrzeba zupełnej izolacji od wszelkich akademickich organizacji. Wypływa to z troski o należyte skondensowanie organizacji i zachowanie odrębności, charakteru sportowo-ideowego.

Szkolić i wychowywać! Ten sam cel przyświecał A. Z. M., gdy w zimie tego roku zorganizował pierwszy w Polsce, zimowy obóz nad Naroczem.

Olbrzymia tafla jeziora Narocz skrzy się tysiącem barw. Białe zimowe słońce stoi nisko nad daleką linią lasu. Na jeziorze kilka bojerów i grupa azetemowców z dziką pasją pchająca bojery, aby wykorzystując lekki podmuch wiatru, wskoczyć



i chociaż z 500 m ujechać. Spoczone od wysiłku twarze drwią z kilkunastostopniowego mrozu. Zmęczeni, kładą się spać i śnią o silnym wietrze, co w żagle uderzy i ożywi bojery.

O wiatr się modlono!!

A tymczasem tafla zamrożonego jeziora lśniła pogardliwie, kusząc do zawrotnej jazdy.

Aż wreszcie pewnego wieczoru...

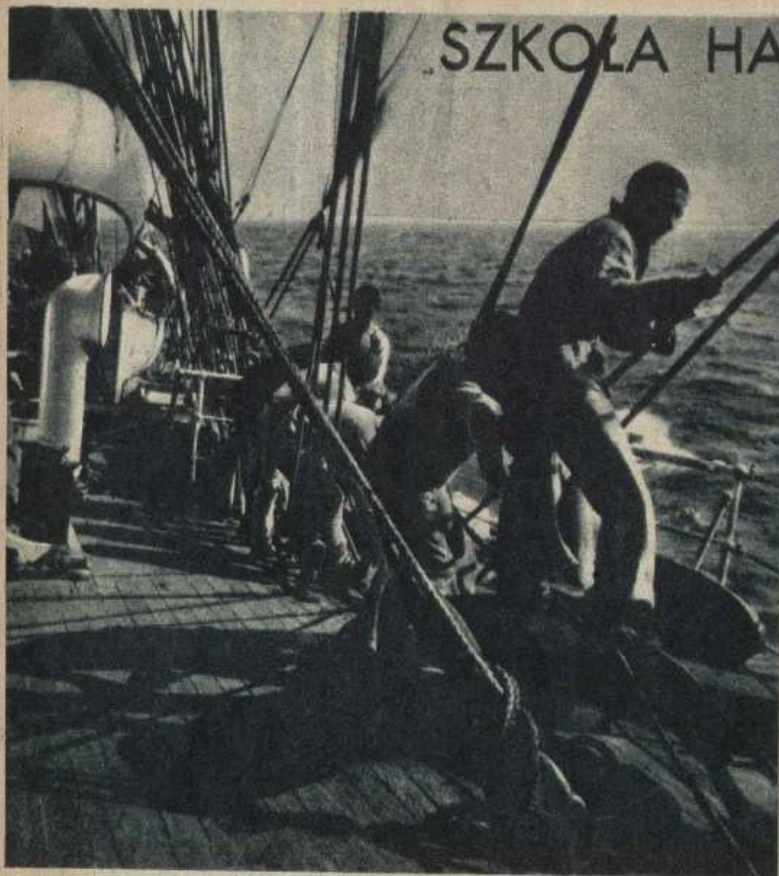
Obozowicze siedzieli w schronisku. W powietrzu czuć było zapach kożuchów, a od pieca szło leniwe ciepło. Mróz malował na oknach fantastyczne znaki. Otwarty się drzwi, do schroniska wszedł jeden z uczestników obozu. Na twarzy malował się chytry wyraz, a w kącikach ust czaił się uśmiech. Oczy wszystkich zwróciły się ku niemu, czując, że powie jakąś nowinę. A on głosem cichym i tajemniczym wyszeptał: — „Wiatr!!...”

Bojery ożyły. Za chwilę w schronisku nie było nikogo. W lustrzaną drogę jeziora pomknęli w diabelnie zawrotnym pędzie.

Zagadnienia morskie wśród młodzieży stają się coraz popularniejsze. Zwiększająca się z każdym miesiącem ilość członków A.Z.M., również jak Żeglarskich Drużyn Harcerskich i kół szkolnych L. M. K. świadczy niezbicie o tem, że zrozumienie sprawy morskiej, jako czynnika, warunkującego potęgę Polski, znalazło właściwy oddźwięk wśród młodzieży.

Nikogo w tej pracy nie zabraknie. W pracę tę należy przełać całą potęgę młodości i zapału, nadać jej moc i tętno rodzącej się burzy, dać z siebie wszystko, co tylko młodość dać może — a wtedy potęga Polski stanie się rzeczywistością.

SZKOŁA HARTU DUCHA I TĘŻYZNY



Gdy tylko objęliśmy w posiadanie Pomorze i wybrzeże — w historycznym dniu 10 lutego 1920 r. — wyłonił się niezmiernie ważny problem stworzenia własnej marynarki handlowej, której Polska nie posiadała nawet w zarodku. Stosunkowo łatwiej było wówczas zdobyć tabor dla marynarki, lecz obsadzenie jej polską załogą było możliwe zaledwie w małej części. Nieliczni tylko Polacy wynieśli ze służby u zaborców wiedzę fachową i doświadczenie w pracy na morzu, przeważnie jednak we flocie wojennej, zaś specjalistów i znawców marynarki handlowej było bardzo niewielkie grono. Do pionierów w Polsce niepodległej należał m. in. kpt. K. Ryncki, który już od 1880 r. pracował na morzu; inż. mech. J. Goworowski, który wniósł wieloletnie doświadczenie z pracy w rosyjskiej mar. handl. i in. Tę poważną lukę polskiej mar. handl. zaczęła wypełniać od pierwszej chwili Państwowa Szkoła Morska, dostarczając z roku na rok, coraz to nowy zespół młodych sił oficerskich. Dziś — w 15-ym roku swego istnienia — ma już Państw. Szkoła Morska za sobą nieprzeciętny dorobek, zapelniając chlubnie jedną z nowych kart w dziejach Polski Odrodzonej. Została ona założona w Tczewie w dniu 8 grudnia 1920 r. Od pierwszej chwili otoczył ją dużą troską inicjator i jej twórca — adm. K. Porębski, ówczesny szef Dep. Morskiego M. S. Wojsk., któremu Szkoła podlegała w ciągu pierwszych dwóch lat, poczem została przydzielona do Min. Przem. i Handlu.

W początkowym okresie nie posiadała Szkoła Morska warunków dla swego rozwoju, który hamował również zwiększający się powoli tabor polskiej żeglugi morskiej.

Pierwszy dyrektor Szkoły — inż. A. Garnuszewski rozpoczął pracę z zespołem 7 nauczycieli, przygotowując kadry nawigatorów i mechaników dla pol-

skiej marynarki handlowej; zaś pierwszym statkiem szkolnym był „Lwów“, na którym uczniowie odbywali naukę pływania do 1927 r.

10-lecie Szkoły przyniosło jej znaczną poprawę warunków i pomyślnie zmiany: została bowiem przeniesiona z Tczewa do Gdyni do własnego gmachu, wyposażonego we wszystkie niezbędne środki i pomoce naukowe.

Ten pierwszy okres usilnej i wydajnej pracy Szkoły Morskiej dał w wyniku ponad 200 dyplomowanych oficerów, którzy zapełnili załogi statków polskiej mar. handlowej, zaś Szkole dobrze zasłużony — złoty krzyż zasługi, którym udekorowany został jej nowy sztandar, ofiarowany przez miasto Tczew.

Z chwilą przeniesienia Szkoły do Gdyni, zmienił się również dobrze wysłużony „Lwów“, a jego miejsce zajął jeden z najpiękniejszych żaglowców świata „Dar Pomorza“.

Troska, jaką Szkoła Morska jest otaczana przez władze i dyrekcję, zapewnia jej dalszy pomyślny rozwój. Obecny zespół nauczycieli Szkoły składa się z 16 osób z dyrektorem — kmdr. A. Mołuczynim i wieloletnim inspektorem por. G. Kańskim na czele. Nauka odbywa się na dwóch wydziałach: nawigacyjnym i mechanicznym w ciągu 45 mies., z czego 22 miesiące poświęcone są dla nawigatorów na naukę pływania na statku szkolnym, zaś dla mechaników na praktykę w warsztatach mechanicznych, a częściowo tylko na pływanie. Szkoła Morska daje specjalne uprawnienia, gdyż została zaliczona do wyższych zakładów naukowych.

Warunkiem przyjęcia do Szkoły jest wiek 17—19 lat i świadectwo 6 klas szkoły średniej; zaś dla maturzystów wiek 18 — 20 lat, przytem są oni zwolnieni od obowiązku składania egzaminów wstępnych. Dziś Państwowa Szkoła Morska zaspakaja całkowicie zapotrzebowania polskiej marynarki handlowej, a jej pierwsi wychowankowie — to już dziś znani i popularni kapitanowie żeglugi wielkiej, jak Leon Rusiecki, Stefan Ciundziejewicki i in.

Wielu młodym kandydatom na marynarzy Szkoła Morska spędza sen z oczu, a jej dobrze i powszechnie znany — przez młodzież szczególnie — adres: Gdynia 1 — Szosa Gdańska, jest szczytem ich najgorętszych marzeń i upragnionych nadziei. Jednak stale ograniczona liczba miejsc dla kandydatów pozwala radować się niewielu tylko wybrańcom losu, którzy corocznie powiększają szeregi marynarskiej braci zaledwie o kilkadziesiąt osób.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NIEMIECKA MŁODZIEŻ A KOLONJE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W rozwijaniu niemieckiej propagandy kolonialnej młodzież znajduje swoje specjalne miejsce. Uwaga kierowników tej akcji jest skierowana na celowe rozbudzenie wśród młodego pokolenia niemieckiego takiego uświadomienia kolonialnego, aby osiągnęło ono stopień trwałych i głębokich przekonań o charakterze zasad niewzruszonych, o które młode pokolenie gotowe byłoby podjąć wszelki wysiłek, zmierzający do zrealizowania ostatecznego celu, t. j. odzyskania utraconych kolonii.

W tym celu prowadzona jest odpowiednia działalność, obejmująca młodzież już w szkołach początkowych. Urządzane są dla niej przez specjalnych, odpowiednio przygotowanych prelegentów liczne odczyty, ilustrowane przezroczami, przedstawiającymi sceny z życia i spraw kolonii niemieckich, przy czym nacisk przypada na życie młodzieży niemieckiej, urodzonej w kolonjach i tam stale przebywającej. Zwłaszcza wszystkie przejawy dokumentowania łączności z macierzą i jej sprawami są stawiane, jako przykład niespożytości niemieckości w nowych terenach, a więc np.: przysięga uczniów szkół w kolonjach na sztandar państwa niemieckiego, objawy hołdu dla Hitlera, zebrania i zabawy szkolne w kolonjach, harcerskie organizacje zamorskie, związki umundurowanej młodzieży, ich praca i osiągane wyniki.

Podtrzymywane jest prowadzenie korespondencji wymiennej pomiędzy uczniami szkół w kolonjach i w kraju macierzystym.

Na kolonie wskazuje się, jako na kraje, gdzie jest nie tylko zupełna swoboda, ale panuje tam wprost szczęście, w które wpatrzona jest młodzież niemiecka, pragnąca wrażeń i przygód, jakich bezsprzecznie mogłaby doznać, skoro zdołałaby wziąć udział w tych wyprawach i polowaniach, opisywanych w licznych pismach i w ukazywanych jej ilustracjach.

W odczytach i pogadankach (wygłaszanych przez specjalistów) uwypuklana jest owocna ongiś aktywność niemieckich pionierów kolonialnych. Ich życiorysy stawiane są jako przykład godny naśladowania, a walki kolonialne w okresie zajmowania kolonii i w okresie wojny europejskiej osiągnęły już wyżynę apoteozy. Ci, którzy walczyli w kolonjach — dawniej zaledwie wymieniani — urosli obecnie do rozmiarów bohaterów narodowych.

Niemniej jednak rozwijana jest działalność w szkolnictwie w zakresie praktycznym, a mianowicie w zakresie szkolenia kandydatów i kandydatek do przyszłego życia farmerskiego. Szkoła kolonialna dla dziewcząt w Rendsburg jest jedyną szkołą tego typu w Niemczech. Obok nauk teoretycznych, ogólnokształcących, główna uwaga zwrócona jest na praktyczne przygotowanie przyszłych żon farmerów kolonialnych oraz gospodyń i zarządczyń domów farmerskich.

Niemiecka szkoła kolonialna w Witzenhausen o typie wyższym, przygotowuje studentów teoretycznie i praktycznie z dziedziny gospodarstwa kolonialnego, opierając się na gospodarstwie rodzimym, ma-

jąc do dyspozycji odpowiednio nastawiony cały aparat naukowy i urządzenia wraz z cieplarnianą hodowlą roślin tropikalnych i podtropikalnych.

W literaturze, dział kolonialny dla młodzieży jest bardzo duży. W dziale tym jedna broszura zasługuje na specjalne wyróżnienie, jest bowiem broszurą propagandową, intensywnie rozpowszechnianą po całych Niemczech. Nosi ona tytuł: „Niemiecka młodzież a niemieckie kolonie” — co nasza młodzież wiedzieć powinna o niemieckiej pracy w naszych kolonjach — wydana przez Związek Kobiet Niemieckiego T-wa Kolonialnego. Jest obficie zilustrowana rycinami, przedstawiającymi krajoznawstwo kolonii niemieckich, sceny z życia farmerów, Murzynów, polowań, życia młodzieży niemieckiej, urodzonej i wychowanej w kolonjach mandatowych. Ryciny i barwne opisy przygód przemawiają do wyobraźni młodzieży w kraju macierzystym, podczas gdy opisy historii, zdobycia kolonii, ich rozwoju gospodarczego i możliwości ekonomicznych na przyszłość przemawiają do rozsądku podrastającego młodego pokolenia, albowiem wskazują mu na kolonie, jako na teren jego przyszłych warsztatów pracy, których w starym kraju jest coraz mniej.

Mapa Afryki z uwidocznieniem b. kolonii niemieckich oraz wykresy, przedstawiające stosunek obszarów i ludności państw europejskich do posiadanych dominjów kolonialnych wykazują dysproporcję w stosunku do Niemiec, nadając jej charakter niesprawiedliwości wobec narodu niemieckiego.

Zadaniem tej broszury jest wzbudzić w młodzieży niemieckiej żądze posiadania kolonii, jako terenów ekspansji narodu, źródła bogactw i olbrzymich możliwości zdobycia chleba codziennego, którego brak w ojczyźnie daje się coraz dotkliwiej odczuwać.

Wstęp obejmuje odezwę do młodzieży, a zakończenie wiersz o odzyskaniu kolonii.

W pismach kolonialnych nie brak też i nawoływań, jak np.: „Niemiecka młodzieży — czy znasz Karola Petersa? Czy znasz jego wschodnio-afrykańskie podróże zdobywcze? Niemiecka młodzieży — wykuwaj broń gotową do walki o odzyskanie naszego niemieckiego dominjum kolonialnego. Okaż się godną tych mężów, którzy ongiś pozyskali dla nas kolonie, ową konieczność życiową wielkiego, silnego narodu”. „Tylko odmłodzone, duchowe stanowisko gwarantuje myśl kolonialną” i t. p.

Dla dorastającej, młodzieży wykształconej, rzemieślniczej i wiejskiej wskazywane są kolonie, jako chwilowo tylko niedostępne dla narodu niemieckiego pole do zdobycia pracy — niemniej jednak na młode pokolenie niemieckie spada misja niesienia cywilizacji i kultury w tereny kolonialne.

A jakżeż reaguje na to młodzież?

Młode pokolenie niemieckie garnie się do akcji tej z całym zapałem i całą żarliwością młodzieńczego wieku, który ma nieprzepartą żądze doznawania przygód (jak to jest w opisach polowań i opisach z okresu zdobywczego), oraz zmierzania swych sił w dalekich, podzwrotnikowych krajach, gdzie budowałyby podwaliny przyszłej wielkości swego narodu.

GRANICE MORSKIE POLSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W przeciwieństwie do granicy lądowej, po obu stronach której leżą terytoria, zamieszkałe przez obywateli o rozmaitej przynależności państwowej i wyraźnie podporządkowane odrębnym władzom zwierzchnim, granice morskie państw są bardziej elastyczne. Na granicy morskiej, po drugiej stronie linii wybrzeża, nie leżą ani terytoria innego państwa, ani też rozpoczynają się bezpośrednio przestrzenie wolnego morza, na których wszystkim państwom przysługują jednakowe uprawnienia. Od linii lądu stałego ciągną się w głąb morza pasy wód, na których państwo przybrzeżne wykonuje jemu właściwe tylko uprawnienia.

Podług przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21.X 1932 roku o granicach morskich Państwa Polskiego, prawa specjalne, przysługujące tylko Polsce i wykonywane przez jej władze publiczne na określonych, przylegających do jej wybrzeża pasach wód morskich, zależne są od szerokości i geograficznego położenia tych pasów. Według tych przepisów, pasy wód przybrzeżnych, kierując się od lądu ku morzu otwartemu, są następujące:

Wody wewnętrzne, obejmujące przestrzenie zatok, oraz wody portów. Wody zatoki Puckiej wliczone więc są do tych wód.

Wody terytorjalne, czyli pas wód przybrzeżnych, rozpoczynający się od linii wybrzeża i ciągnący się w głąb morza na trzy mile morskie.

Wody pasa przyległego, następny pas wód przybrzeżnych, rozpoczynający się od linii końcowej wód terytorjalnych i ciągnący się na dalsze trzy mile morskie w głąb pełnego morza.

Łączna szerokość polskich wód przybrzeżnych, obowiązująca w okresie pokoju, wynosi więc sześć mil morskich.

I. Na wodach wewnętrznych charakter praw Państwa Polskiego niczem się nie różni od praw, wykonywanych przez państwo na jego terytorjum lądowym. Wszystkie przywileje, przyznawane obcym okrętom i statkom są natury umownej, które państwo może udzielić wyraźnie lub milcząco. Zwyczajowo każde państwo ma obowiązek przyjmowania w swych portach obcych statków handlowych. Odnosnie do okrętów wojennych, to albo wymaga się od nich uprzedniego zawiadomienia o zamiarze wpłynięcia do portu, albo też stawia się jako warunek, upoważniający do takiego wpłynięcia, otrzymanie uprzedniego na to przyzwolenia. Przepisy polskie z dnia 8.XI 1934 roku, stosują ten drugi system. Podług nich obcy okręt wojenny dla zawinięcia na wody wewnętrzne Polski musi uprzednio uzyskać na to specjalne przyzwolenie. Przyzwolenie takie wydaje bądź to Minister Spraw Wojskowych, bądź też w nagłych wypadkach dowódca floty w Gdyni.

Surowość tych przepisów uzasadnia się wyjątkową sytuacją Gdyni, jako portu handlowego i wojennego zarazem. Łagodzą je jednak licznie dopuszczalne wyjątki. Posiadania uprzedniego przyzwolenia nie wymaga się od obcych okrętów wojennych, na których podróżują głowy obcych państw oraz od okrętów ich eskorty. Ten przywilej przysługuje także i okrę-

tom państw, z którymi zawarto specjalne porozumienie, jak również wszystkim tym obcym okrętom wojennym, których spotkało nieszczęście na morzu, lub które potrzebują pomocy.

II. Na wodach terytorjalnych, w myśl obowiązujących norm prawa narodów, aczkolwiek państwu przybrzeżnemu przysługują specjalne i rozległe prawa, tem niemniej nie są one analogiczne z temi, które wykonuje ono na swych terytorjach lądowych. Ciąży na niem obowiązek przepuszczania przez te wody obcych statków. Sam fakt posiadania przez państwo granicy morskiej nakłada nań ten obowiązek wraz ze wszystkimi jego uzupełnieniami. Jednak o ile obowiązek ten jest wyraźny odnośnie do obcych statków handlowych, nakaz jego jest mniej kategoryczny w stosunku do obcych okrętów wojennych. Tylko przez cieśniny morskie, łączące dwa morza wolne, nie może być zakazany przepływ obcym okrętom wojennym. Obradująca w 1930 roku Konferencja Kodyfikacji Prawa Międzynarodowego wyraziła życzenie, żeby państwa przybrzeżne nie wymagały od takich okrętów uprzedniego otrzymania na to pozwolenia, ani nawet zawiadomienia o zamiarze takiego przepłynięcia. Przepisy polskie, dostosowując się do życzeń konferencji, nie wymagają od obcych okrętów wojennych, pragnących przepłynąć tylko przez te wody, wypełnienia żadnych specjalnych formalności. Zgodnie z praktyką międzynarodową wymaga się tylko żeby łodzie podwodne przepływały ten pas wód przybrzeżnych w stanie wynurzonem.

O ile niczem niekrępowany jest przepływ przez te wody, o tyle tem ściślej jest reglamentowane zachowanie się takich okrętów na tym pasie wód przybrzeżnych. Każde zatrzymanie się na nim obcego okrętu wojennego wymaga przyzwolenia wyżej wymienionych władz. Również bez otrzymania na to specjalnego pozwolenia zabrania się takim okrętom wykonywania na polskich wodach terytorjalnych jak zresztą i na wodach wewnętrznych, wszelkiego rodzaju ćwiczeń o charakterze wojskowym, fotografowania polskich jednostek wojennych lub urządzeń portowych, przeprowadzania pomiarów morza, użytkowania aparatów radio-telegraficznych, zainstalowanych na ich pokładach. Ten ostatni zakaz odnosi się jednak tylko do wód wewnętrznych. Okręty przepływające tylko przez wody terytorjalne mogą więc je swobodnie użytkować.

III. Wody pasa przyległego, najbardziej kwestionowanego w stosunkach międzynarodowych, najmniej też są obciążone przepisami rozporządzenia. Obce okręty wojenne, znajdujące się na nich, powinny tylko powstrzymać się od wykonywania ćwiczeń, zakładania min oraz trałowania takowych. Ten zakaz odnosi się oczywiście także do wód wewnętrznych, jak i terytorjalnych. Sądząc z treści przepisów rozporządzenia łodzie podwodne mogą przepływać ten rejon polskich wód przybrzeżnych także w stanie zanurzonym, jak również one jak i inne okręty wojenne mogą wykonywać na tych wodach wszelkiego rodzaju czynności nie objęte wyżej wymienionym podwójnym zakazem.

GDY PRZEKWITAJĄ POMARAŃCZE

Gdy na drugiej, południowej półkuli Stary Rok ustępuje Nowemu, jest to czas, kiedy ostatnie, pachnące, miękkie płatki kwiatów pomarańczowych opadają na ziemię, a na drzewach zwisają już zalążki królowej owoców... Gdy na drugiej, południowej półkuli globu ziemskiego Nowy Rok z nową nadzieją puka do drzwi ludzkich siedzib, wszechwładny upał zrasza potem czoła.

U nas w Polsce mróz i zimno, tam ciepło i spiekota męcząca... Jakże więc względne, jak bardzo względne jest wszystko na świecie. Gdy nam tu teraz łagodnej, ciepłej zimy, a węgla w domu, a ciepłego odzienia życzyć trzeba, tam ludzie szukają cienia, wentylatory furczą zajadle, a niezliczone „refreskos“, napoje ochładzające pije się jedno za drugim z naczyni napełnionych lodem...

Życie więc człowieka, jego wierzenia i prawdy pochodzą od praw lub kaprysów przyrody, a te prawa i kaprysy zależne od szerokości geograficznej, czy ukształtowania terenu, są względne i chwiejne i wydawałoby się, że nic na świecie nie ma stałego i jed-n-a-k-o-w-o działającego, nic bezwzględnego i niewzruszonego... Tak mówi logika i tak mówili uczeni ostatniej epoki pozytywizmu mechanicznego, racjonalnego początku wieku XX-go...

— A jednak?... A jednak są rzeczy i prawa, są jednym słowem **prawdy**, które nazwę **bezwzględnie- mi i stałymi**, prawdy, w które wierzyć będę aż do kresu życia. Posłuchajcie!...

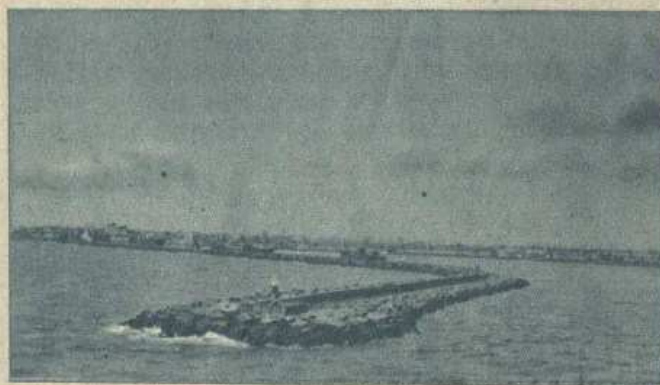
Dwa lata temu na nowy rok znajdowałem się w kraju, w którym o tej porze przekwitają pomarańcze, w północnej Brazylii, w portowym mieście: Recife, zwanem inaczej od imienia stanu, którego jest stolicą: Pernambuco. Duchota była sroga, a dzień dłużył się bez końca w piekących promieniach słońca, białego od żaru...



Kosze z pomarańczami

Pernambuco jednak, od licznych kanałów, utworzonych przez deltę rzeki, przezywane z dumą przez Brazylijan, Wenecją Brazylijską, pełne było życia i gwaru... Był dzień św. Sylwestra, więc wszyscy robotnicy, handlarze, kupcy i mieszcianie śpieszyli się, nie zważając na słońce tak dokuczliwe dla mnie, by zdążyć z robotą i następnego dnia, w Nowy Rok,

bez przeszkód oddać się nie tylko zabawie puszczania petard, żabek i fajerwerków, lecz również użyć rzeczy najrozkosznieszej pod słońcem, dla której każdy, kto choć ma kroplę krwi murzyńskiej w żyłach, żywi kult bałwochwalczy, dla... lenistwa... Rozkosznego, słodkiego: „nic nie robię, niech się wali świat“, w cieniu gęstych filodendronów, pod rozłożystymi drzewami pomarańczy, lub najchętniej na przewiewnym ganku niemniej przewiewnej casy.



Port w Pernambuco

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



To też dziwiłem się, skąd tyle energicznych ruchów wyrzesują z siebie atletyczni murzyni, czarni, jak lawa bazaltowa, znoszący na głowach olbrzymie worki kukurydzy do długiego rzędu barek, stojących w kanałach; skąd flegmatyczni i mający zawsze aż nadto czasu kupcy uwijali się przed swymi sklepami i skąd nabrało się raptem tylu klientów przed ich składami; skąd kelnerzy w restauracjach nabrali tyle werwy i skąd aromatyczne kafesinko zjawiało się tak szybko na stoliku gościa, który wypijał je w ciągu pięciu minut, zamiast siedzieć godzinami nad złotym - czarnym płynem i sennym wzrokiem spoglądać na niemniej senną zazwyczaj ulicę...

Znikła gdzieś tradycyja, brazylijska „pacien- cia“ — cierpliwość i nie było obowiązującej „calma na nossa terra“ — spokoju w naszej ziemi...

Nawet osiołki, idące długim rzędem, obciążone wielkimi, ciężkimi koszami, pełnymi ogromnych, pysznie kolorowych pomarańcz, szły rańniej- szym krokiem, a poganiacze weselej, niż zwykle pokrzykiwali swoje:

— E, e hej, ee, hej!

— To już tegoroczne pomarańcze? — spytałem naiwnie jednego z nich, gdy przechodził obok mego stolika, wygodnie ustawionego w cieniu dużej Figueira, rosnącej w ogrodzie sąsiadującym z konfe- itarią — cukiernią.

— Naô senhor! — odpowiedział uprzejmie po- ganiacz, przystając — tegorocznych jeszcze nie ma... Lecz te piękne są i wszystkie „parà Europa“, prze- znaczone do Europy...

— Tak odrazu ładujecie je na statek?

— Naô senhor — objaśniał już ze śmiechem — odwozimy je, no senhor da Silva, a w jego magazynach pakuje się pomarańcze w piękne bibułki, zabija

w skrzynię i dopiero wówczas płyną na wielką wodę.

Mówił płynnie, jasno, uśmiechał się, a z pod szerokiego, słomianego kapelusza patrzyły na mnie dobre, szaro-niebieskie oczy...

Barwa tych oczu zastanowiła mnie.

— Napije się, senhor, jednej kafesinko? — zaproponowałem.

Zaproszenie takie dla poganacza mulów w Nowym Świecie nie jest niczem niezwykłym.

— Z wielką chęcią — odparł grzecznie — i siadł naprzeciw mnie swobodnie, zakładając nogę na nogę....

Chłopak-pomocnik popędził osły dalej.

— A pańskie pomarańcze? — zatroszczyłem się nagle.

— O nada — rzekł, uśmiechając się — tem muito tempo — nic nie szkodzi, jest dużo czasu.

To mówiąc, zdjął słomiany kapelusz, a złoto-biała czupryna zabłysła w cieniu, niby odbicie słońca.

— Chyba senhor nie jest brazylijczykiem? — wyrwało mi się.

— So brasileiro! — oburzył się nie na żarty.

— Te włosy, panie, te włosy!

Roześmiał się głośno, odłożył arreador — długi bicz na sąsiednie krzesło i wziawszy w dwa palce filiżankę, jał pić gorącą kawę długo i z lubością... Po chwili oderwał usta od czarnego, gęstego płynu, spojrzał na mnie przeciągle i rzekł:

— Rodzice moi pochodzą z południa z Rio Grande. Mamai e papai são polaccos. Matka i ojciec są Polakami.

— Na miłość Boską, toż i pan jest Polakiem! — wykrzyknąłem.

— Naô — odparł krótko, trochę już zagniewany — mamai e papai são polaccos! — en so brasileiro. Ja jestem brazylijczykiem!

Wstał z godnością, uklonił się, podziękował bardzo grzecznie, nałożył niezmiernie szeroki kapelusz słomiany i poszedł szybko po słonecznej ulicy, nie oglądając się poza siebie.

Zrobiło mi się bardzo przykro. Kelner, czarnopyski i czarnowłosy mulat, stojący opodal oparty o framugę drzwi, ziewał przeraźliwie, w przerwach uśmiechając się ironicznie... Rzuciłem czarnej małpie pół milreisa i ruszyłem w kierunku portu, by choć trochę odświeżyć się w powiewach idących od morza, by choć trochę ochłodzić ciało, znękanę upałem. Zresztą w porcie zawsze coś ciekawego się działo, a ruch w owe czasy był dość duży i często gęsto można było wstąpić na pokład jakiego cudzoziemskiego statku, napić się chłodnego, europejskiego napitku z europejskiej szklanki, podanej przez europejskiego boya.

Dziś odrazu z ulicy, gdy dzwoniący przeraźliwie tramwaj dojeżdżał do pierwszych magazynów portowych, zwróciły moją uwagę wysokie maszty jakiegoś żaglowca, stojącego przy głównym nabrzeżu... Koronkowa sieć, omasztowania i takielunku fregaty wspaniale rysowały się na tle niezmiernie błękitnego nieba. Fregata, żaglowiec tej wielkości w Pernambuco. Co się stało?

Zapytałem też zaraz wszystko wiedzącego konduktora tramwajowego:

— Co to za statek?

Murzyn uśmiechnął się od ucha do ucha:

— Senhor, nie wie?... Ach ci cudzoziemcy, nie nigdy nie wiedzą. Toż całe Recife o tym statku tylko mówi, a wszystkie gazety rozpisują się o nim już od trzech dni. Doprawdy, nie czytał pan gazet?... A to zabawne, żeby był ktoś, kto nie czytuje w Pernambuco gazet. Ale senhor chyba nie dawno mieszka w naszym kraju!...

Gadałby tak pocziwiec z pół godziny. Na szczęście tramwaj stanął, a motorniczy, korzystając z chwili wolnego czasu, zasnął w tej sekundzie nad korbą motoru.

— Co to za statek? — spytałem, wysiadając, policjanta. Kawowa „władza” zmierzyła mnie od stóp do głów.

— E?... Znalezione na: www.magemar.com.pl

— Co za statek?

— Biały...

— Dziękuję! — wyszeptałem z rozpaczą i pełen zaciekawienia, pomimo tak wyczerpujących wyjaśnień, powlokłem się wzdłuż zalanej jaskrawem, parzącem słońcem ulicy między składami portowymi...

W głównej bramie, zaraz obok pomarańczowych składów, stała zwiększona warta policyjna, a czterej policjanci morscy w niewiadomo dlaczego granatowych, sukiennych mundurach smażyli się i piekli na wolnym ogniu gorąca. Również niewiadomo dlaczego zaszalowali mi energicznie, gdy wchodziłem na quais, a ja począłem się przedzierać wśród zwartej ciżby osłów z koszami, pełnemi pomarańcz na grzbietach i poganiaczy... Nagle cudowny widok zatamował oddech, a serce zaczęło bić, jak szalone...

Ponad niskiem nabrzeżem wznosił się ogromny, smukły, biały, cudowny kształt fregaty, jakby wyciętej z obrazu zeszłego wieku... Śnieżno białe burty lśniły w słońcu rażąco, a niezrównana koronka masztów i lin pięła się ku niebu, w cudownych, strzelistych, lekkich linjach... Lecz co mnie zdumiało, co uradowało najbardziej!... Ponad rufą na flaylinie rozwijała się i zwijała ogromna bandera biało - czerwona, tak dobrze, tak bardzo dobrze znana, a sercu tak bliska...

— „Dar Pomorza”, „Dar Pomorza” — szeptałem, jak w gorączce. Obok mnie ktoś westchnął bardzo, bardzo głęboko i bardzo, bardzo ciężko.

— Que linda bandeira, jak piękna bandera, que linda! — szeptał mój Brazylijanin z ojca i matki Polaków...

— To polski statek — objaśniłem go.

— Si — potwierdził — en so tambem polacco — nao vale nada. Polak bez bandery nic nie jest wart. tak, ja jestem też Polakiem... Polacco sem bandeira Com bandeira vale tudo. — Z banderą wart jest wszystko...

Na „Darze Pomorza” wybija godzina dziesiąta rano...

Tak tedy w czas Nowego Roku na ziemi, gdzie w owym czasie przekwitają pomarańcze, potwierdziła się raz jeszcze dzięki prostemu poganiaczowi, co stał się napowrót Polakiem, moja prawda z prawd, stałość bezwzględna i zawsze jednakowa:

Polak bez morskiej bandery nic nie jest wart, z banderą wart jest wszystko...

SPRAWY KOLONJALNE

JEDNO Z POCZYNAŃ

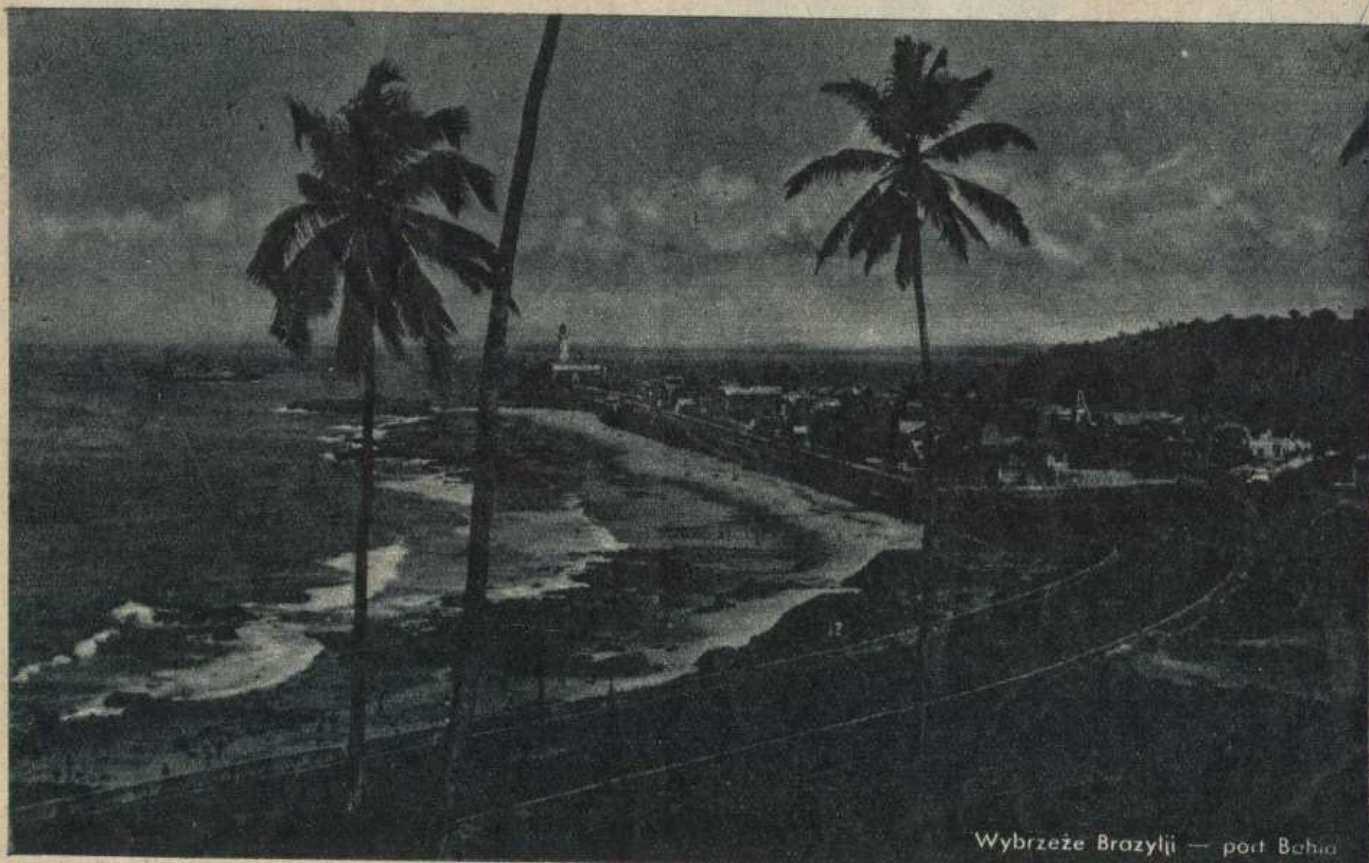
Odp. prof. Hilarowicza otrzymaliśmy artykuł, który zamieszczamy poniżej, sądząc, że treść jego zainteresuje szerokie Koła Ligi i będzie przedmiotem rozważań naszego Wydziału Kolonialnego.

Red.

Idea kolonialna polska, w znaczeniu najobszerniejszym, obejmuje szereg postulatów, które, wychodząc z zasadniczego założenia tej idei, w różnych płaszczyznach i w różnym zakresie usiłują zrealizować hasło polskiej ekspansji kolonialnej. Jako program maksymalny przedstawia się dążenie do uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską własnej kolonii czy to pod władzą suwerenną, czy też w formie mandatu, i to kolonii o takim obszarze, aby posiadały one dla Polski pewne polityczne i gospodarcze

zorganizowana łączność duchowa i gospodarcza emigracji z Macierzą, to wszystko są wprawdzie rzeczy wielkie, o olbrzymim znaczeniu dla Państwa i Narodu, sprawy dla których nie należy szczędzić jak najdalej idących wysiłków państwowych i społecznych, co zresztą jest bezsporne i nie wymaga bliższego uzasadnienia — ale również bezspornem jest, że to wszystko nie realizuje i nie może realizować w najmniejszym nawet stopniu idea kolonialnej polskiej w **prawnej** tego słowa znaczeniu, bo wszystko to jest stwarzaniem dobrych czy choćby najlepszych warunków bytu dla emigracji polskiej w **obcych** państwach, ale nie rozszerza w najmniejszej choćby sposób suwerennej władzy polskiej.

Tę pewną szlachetną ambicję Wielkiego Państwa i Wielkiego Narodu może więc jedynie zaspokoić uzyskanie kolonii własnej. Niestety, zrealizowanie tego postulatu w obecnej chwili, nie wydaje się możliwem, gdyby chodziło o uzyskanie kolonii więk-



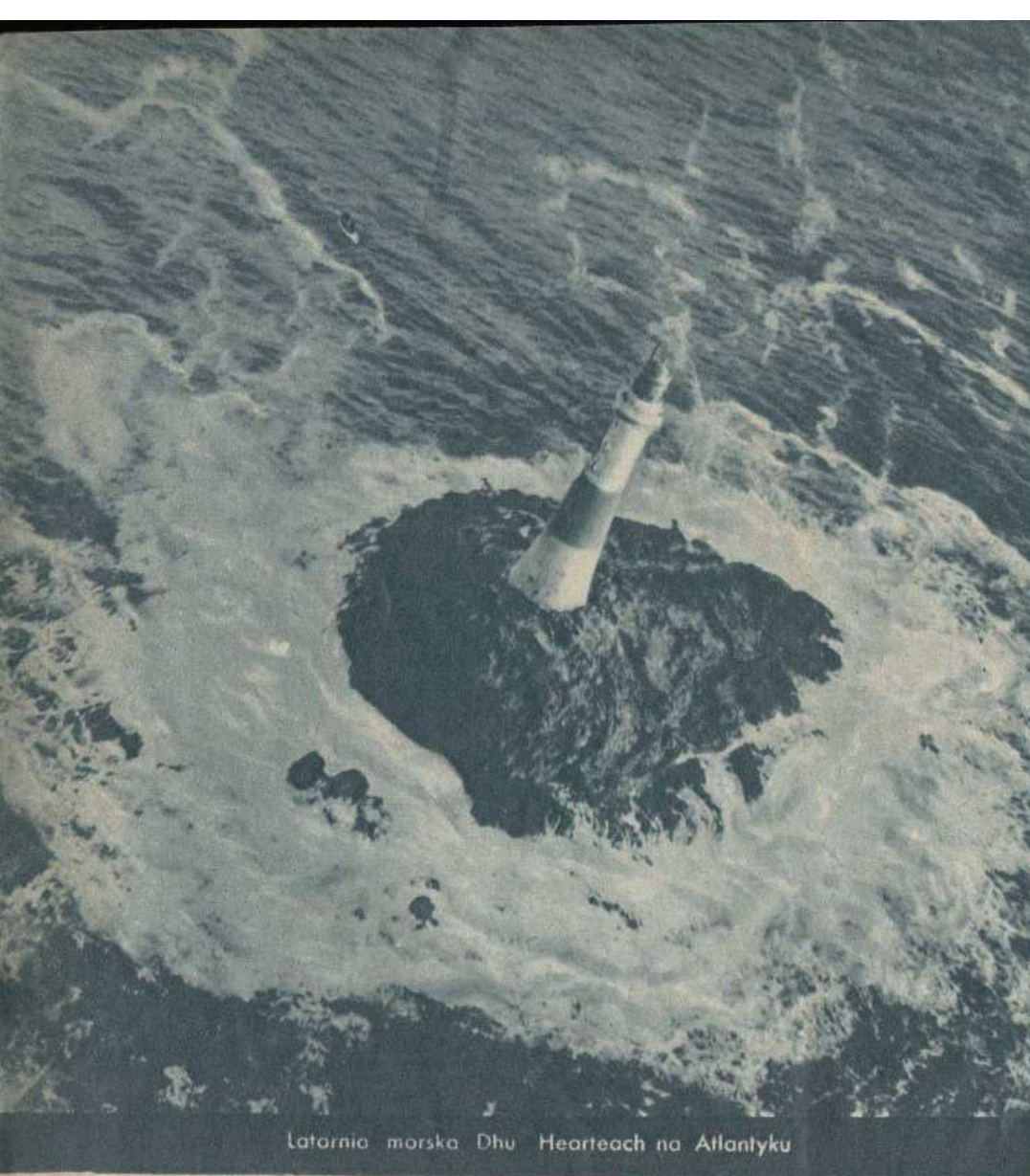
Wybrzeże Brazylii — port Bahia

znaczenie, przyczem kładzie się raczej nacisk na to ostatnie. Ale oprócz tego podciąga się pod pojęcie realizacji polskiej idei kolonialnej akcje inne, które wprawdzie nie mogą podpadać pod pojęcie „kolonii” z prawnego punktu widzenia, ale które faktycznie stanowią pewien ich surogat dla Polski. Należy tutaj zaliczyć wszelką ekspansję emigracyjną polską, dbanie o należyte warunki życia emigracji i o łączność kulturalną i gospodarczą emigracji z Macierzą. Jak olbrzymie znaczenie posiada ta akcja, zbytecznie jest przypominać, zwłaszcza bezpośrednio po wspomnianym przebiegu Zjazdu Polaków z Zagranicy.

Pamiętajmy jednak o tem, że najlepsze nawet warunki bytu emigracji polskiej zagranicą, najlepsza nawet nad tą emigracją opieka ze strony Państwa Polskiego i społeczeństwa polskiego, najlepiej nawet

szczych rozmiarów, takiej, któraby mogła mieć poważniejsze gospodarcze czy polityczne znaczenie. Niestety, zapóźno zjawiamy się u „stołu kolonialnego”, gdzie wszystkie kaski już dawno zostały rozebrane.

Zdaniem mojem, z tego martwego stanu, którym jest ciągle tylko marzenie o kolonjach, ogarniające zresztą cały naród, poczynawszy od dzieci, a skończywszy na siwych entuzjastach, należy wreszcie wyjść w jakiś sposób. Długie lata doświadczenia na polu pracy organizacyjnej w życiu publicznym przekonały mnie wielokrotnie, że staranie się o przeprowadzenie tego, co **narazie** można przeprowadzić, jest zawsze najlepszą metodą, wiodącą do celu. Dlatego też wysuwam hasło nowych poczyniń w polskiej kwestii kolonialnej, które powinny polegać na tem, aby starać się o uzyskanie choćby drobnej polskiej



Latarnia morska Dhu Hearteach na Atlantyku

kolonji pod władzą zwierzchnią polską. Choćby to miała być mała wysepka czy inny najmniejszy obszar ziemi, w którymkolwiek punkcie kuli ziemskiej, byleby jednak przełamać ten stan martwy, polegający na tem, że poza terenem Rzeczypospolitej Polskiej w obrębie kontynentu europejskiego, niema na kuli ziemskiej choćby najmniejszego punktu, któryby można oznaczyć barwą Rzeczypospolitej Polskiej.

Realizacja tych drobnych poczyniń jest możliwa. Taki polski punkt kolonialny można uzyskać w drodze kupna. Nie są to rzeczy nadzwyczajne i napotykać na trudności nie do pokonania. Wszak fakty przejścia terenów z pod władzy zwierzchniej jednego państwa pod władzę drugiego państwa w drodze kupna są znane i nie potrzebują przytaczania. Pod względem finansowym nie jest to także rzecz, któraby dla wielkiego mocarstwa, jakim jest Polska, a nawet dla ofiarności społecznej narodu polskiego przedstawiała sprawę niemożliwą do zrealizowania. Najpraktyczniej wyobrażam sobie realizację tych zamierzeń przez uzyskanie w drodze kupna jakiegoś choćby minimalnego terenu np. pod polską stację biologiczną dla badań morskich, czy polską stację naukową dla badań etnograficznych i przyrodniczych i t. p.

Zarzuci ktoś może, że pomysł ten jest wynikiem czystego romantyzmu. Gdyby taki zarzut padł w jakiegokolwiek formie i pod jakimkolwiek określeniem, to uważałbym go za największe uznanie dla tego projektu. Pamiętajmy o tem, że romantyzm w naj-

lepszym tego słowa znaczeniu był zawsze najpotężniejszym czynnikiem naszego życia narodowego i jemu głównie należy zawdzięczać podtrzymanie ducha narodowego w okresie niewoli.

Zresztą jestem pewien, że wszyscy ci, którzy czują tak, jak ja, odrazu zrozumieją o co chodzi i również jak ja odczuwają najgłębsze wzruszenie na samą myśl o tem, że sztandar Państwa Polskiego mógłby się zjawić tam, gdzie go dotychczas od stworzenia świata nie było, choćby ten sztandar był zatknięty tylko na przestrzeni nie większej od dużego placu w mieście.

Grono osób skupiających się w Oddziale Ligi Morskiej i Kolonialnej przy Polskim Instytucie Prawa Administracyjnego, któremu mam zaszczyt przewodniczyć i szereg innych osób, postanowiło w tej akcji dalej współdziałać. W najbliższym czasie mamy zamiar stworzyć pewną jednostkę organizacyjną, która przystąpi do pracy realnej w tym kierunku. Zaznaczam, że akcja ta w najmniejszym stopniu nie może być uważana za jakąkolwiek choćby w najlepszym tego słowa znaczeniu, konkurencję dla wszelkich innych akcji, mieszczących się w obrębie polskiej idei kolonialnej w znaczeniu najobszerniejszym, za jaką w szczególności należy uważać

akcję Ligi Morskiej i Kolonialnej około uzyskania dla Polski mandatów kolonialnych, czy terenów kolonialnych w innej formie. Wszystko to są akcje wielkie, na szeroką miarę zakrojone i powtarzam jeszcze raz — należące do programu kolonialnego polskiego w najobszerniejszym tego słowa znaczeniu. Nam chodzi o nabycie choćby minimalnego terenu w którymkolwiek punkcie kuli ziemskiej dla przełamania zasady, że Polska kończy się nad Bałtykiem.

Zbytecznem jest zaznaczać, jak ściśle realizacja tych poczyniń łączyłaby się z propagandą polskiej idei morskiej, ze względu na to, że „dojazd” do takiego punktu następowałby z brzegu morza polskiego bezpośrednio, drogą morską, bez potrzeby przekraczania granic państw obcych.

Tak jak zjawienie się w swoim czasie jeszcze przed wielką wojną pierwszych szarych mundurów strzeleckich zrobiło tak wielkie wrażenie, jako przełamanie po tylu latach niewoli zasady, że niema na ziemiach polskich żadnej formacji wojskowej polskiej i największym pesymistom nakazało myśleć poważnie o możliwościach polskiego czynu zbrojnego i śnić o przyszłej armii polskiej, tak też nawet najmniejszy punkt kolonialny polski przełamałby zasadę, że niema Polski poza jej terytorjum na kontynencie europejskim i zapłodniłby polską myśl państwową i narodową jeszcze silniej w kierunku polskiej idei morskiej i kolonialnej.

MG

Prof. dr. Tadeusz Hilarowicz

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

PRZEGLĄD KOLONJALNY

W afrykańskich sprawach kolonialnych duże zainteresowanie rozbudził zatarg abisyński - włoski. Przebieg zatargu był dość krótki. Komisja anglo - abisyńska, przeprowadzająca studia nad podziałem pastwisk pomiędzy plemiona koczownicze na pograniczu włoskiego Somali, w związku z ustaleniem granicy włosko - abisyńskiej, miała jako eskortę oddział wojska abisyńskiego, który — jak twierdzi komisja — został niespodziewanie zaatakowany przez oddział wojska włoskiego, w odległości około 100 km w głębi Abisynji (od przypuszczalnej, dotąd nieustalonej granicy). Włosi twierdzą, że to oni właśnie zostali zaatakowani przez Abisyńczyków. W każdym razie wywiązała się walka w której zginęło, po obu stronach, wielu żołnierzy.

Pomimo protestu abisyńskiego Włosi zbombardowali w tydzień później osady abisyńskie Ado i Gerlogibi. Następnie na podstawie art. 5 traktatu (przyjaźni z Abisynją) z r. 1928 zażądali satysfakcji moralnej t. j. przedefiniowania oddziałów abisyńskiego wojska przed sztandarem włoskim, pod Ualual t. j. w miejscu, gdzie odbyła się pierwsza bitwa, oraz zażądali odszkodowania za zabitych i rannych żołnierzy włoskich.

Abisynja odmówiła i postanowiła skierować sprawę do Ligi Narodów, co niemile jest widziane nie tylko przez Włochów, lecz także i przez Anglię oraz Francję t. j. państwa bezpośrednio zainteresowane w sprawach abisyńskich. Gdyby doszło do wniesienia sprawy tej do Ligi i dyskusowania jej, wówczas może poddane byłyby

krzytyce układy włosko - franko - angielskie odnośnie do Abisynji, czego nie życzy sobie żadne z tych państw oprócz Abisynji.

Wciąż odbywa się pomiędzy obu poważniejszymi państwami wymiana not. Jakie będzie zakończenie tego zbrojnego zatargu i obecnej gry dyplomatycznej, nie można przewidzieć. W każdym razie trzeba stwierdzić, że włoska polityka wobec Abisynji zdaje się mieć daleko idące zamiary.

Na północy Abisynji jest włoska kolonia Erytrea — na południu włoskie Somali. Obie te kolonie, według ujęcia włoskiego, tworzą łuk, którego cięciwa przechodzi przez terytorium abisyńskie. Właśnie po linii tej cięciwy pragnęliby Włosi widzieć zbudowaną własną kolej, łączącą obie ich kolonie, oraz mieć rozciągnięte swe wpływy gospodarcze, a może nawet i polityczno - terytorjalne, daleko w głąb Abisynji.

Nie należy zapominać, że już raz próbowali Włosi odrębnie rozprawić się z Abisynją t. j. w r. 1896. Ponieśli jednak klęskę. Cała 20-ta tysięczna dywizja włoska dostała się wtedy pod Adua, do niewoli.

Czy i obecnie gotowi są Włosi zastosować kroki wojenne, trudno przesądzać. W każdym razie trzeba mieć na uwadze, iż traktat anglo - franko - włoski z r. 1906, obejmujący podział Abisynji na sfery wpływów gospodarczych tych państw, nie został dotychczas przez Abisynję uznany.

★

Równocześnie ze sprawą abisyńską zbiegły się rozmowy włosko - francuskie. Po niezbyt dłu-

gich, ale zato uporczywych pertraktacjach, Włosi — z trudem zresztą — zdołali uzyskać pewne ustępstwa w sprawach kolonialnych.

Dotychczas posiadane przez Włochów kolonie: Libia, Erytrea i Somali nie nadają się na eksploatację surowców kolonialnych, tak bardzo potrzebnych przemysłowi włoskiemu. Dążeniem więc Włochów było (i pozostanie) zbliżenie się — przez przesunięcie południowej granicy Libji — do Afryki środkowej, tj. do źródła surowców kolonialnych, którymi natura obficie obdarzyła tę część Afryki. Dotarcie aż do jeziora Czad i rozciągnięcie wpływów na Kamerun, pozwoliłoby Włochom zrealizować projekt kolei przez Libję do zatoki gwinejskiej.

Śmiałe te i wielce interesujące zamierzenia okazały się — w użytych obecnie ustępstwach — dalekie od urzeczywistnienia. Włosi w umowie zawartej z Francją 8.1.1935 r. uzyskali wprawdzie obszar 114.000 km² w Libji, ale przesunięcie granicy na południe jest nieznaczne w porównaniu z odległością do Afryki środkowej. Również nieznaczne ustępstwo terytorjalne uzyskali w Erytrei. Natomiast przedłużenie przywilejów włoskich do zachowania obywatelstwa Włochów w Tunisie (przedłużenie umowy z r. 1896), jest dość znacznym ustępstwem, jak też i odstąpienie Włochom przez Francję części udziałów w kolei z Djibuti do Adis Abeba ma pewne znaczenie.

Poza ustępstwami tunezyjskimi, oraz w sprawie kolei abisyńskiej, ustępstwa naogół są małe i raczej zaspakają narazie do pewnego tylko stopnia włoskie ambicje kolonialne, ale ich nie rozwiązują.

F. L.

W pustyni



MYŚLI I CZYNY MŁODZIEŻY ZAMORSKIEJ

W miesięczniku „The Polish Student”, akademik Grochal, delegat młodzieży polskiej ze Stanów Zjednoczonych na II Zjazd Polaków z Zagranicy, pisze: „Kwestja takiej czy innej formy organizacyjnego związania się ze Światowym Związkiem Polaków, na którym możemy tylko zyskać, nigdy stracić, nie jest dla nas żadnym problemem. Jesteśmy lojalnymi i pełnoprawnymi obywatelami Stanów Zjednoczonych. Kwestja lojalności naszej wobec Ameryki stoi poza wszelką dyskusją. Przynależność do Światowego Związku Polaków nie stwarza innego obywatelstwa. Z którejkolwiek strony rozpatrujemy ten akces, nie powinno przystąpienie Polskiego Stowarzyszenia Akademików do Światowego Związku Polaków nastrożać wątpliwości”.

Prasa polska w Ameryce, podzielająca podobny pogląd, przytacza i wyróżnia ten młody głos polski, przeważający szalę wahań i przeszkód, odczuwanych i widzianych przez polityków starszego pokolenia. „Krótko i węzłowato”, — chwałą to wystąpienie „Wiadomości Codzienne” w Cleveland.

Na Zjeździe Studentów Polskich w Chicago, w lecie ub. r., uchwalono projekt realizacji Fundacji katedry języka polskiego im. Stanisława Konarskiego. Odrazu też przystąpiono do pracy w szeregu okręgów. W chwili obecnej na pierwsze miejsce wybił się okręg Milwaukee, bo zdobył już jedną czwartą fundatorów z liczby, wyznaczonej na ten okręg.

Takie są już owoce przykładowej inicjatywy akademickiej młodzieży polskiej, zrodzonej na ziemi Waszyngtona.

Jedną z najstarszych twierdz kultury polskiej w Stanach Zjednoczonych jest szkoła średnia i wyższa, kolegium „Związku Narodowego Polskiego” w Cambridge Springs. Odbudowana odnowa po pożarze, który strawił cały gmach dwa lata temu, rozpoczęła nowy rok bardzo pomyślnie. Zgłosiło się dwa razy tyle młodzieży, ile było w roku poprzednim. Na dwóch najstarszych kursach jest obecnie 37 studentów, najwyższa liczba notowana dotąd. Ogółem szkoła liczy 154 uczni. Obok Kolegium mieści się Instytut Rzemieślniczy, liczący 76-ciu uczniów, sposobiących się na mechaników - szoferów, metalowców, rysowników i elektrotechników.

Akcja oświatowo-szkolna Z.N.P.,

największej organizacji polskiej poza granicami kraju nie ogranicza się na utrzymaniu tej szkoły; w roku bieżącym Z. N. P. przyznał zapomogi szkolne 224 studentom Polakom na uniwersytetach amerykańskich na łączną sumę 12.320 dolarów.

W r. 1935 obchodzony będzie z wielką uroczystością złoty jubileusz Seminarjum Polskiego Rzymsko-Katolickiego w Orchard Lake. Odrębna niż w Europie, organizacja studjów w tej szkole łączy nauczanie religijne i świeckie, tak, że periodyczne zjazdy wychowanków Seminarjum gromadzą zarówno księży, jak i osoby świeckie. Z racji 50-lecia tej uczelni należy wspomnieć, że przeszło 11.000 alumnów czyli uczniów tej szkoły czynnych jest w licznych osiedlach polskich w Stanach Zjednoczonych.



Członkowie L.M.K. z Buffalo na „Dali”

Dzień Szkoły Polskiej, urządzony w grudniu ub. r. pod egidą Rady Szkolnej, prowadzącej szkoły dokształcające w Detroit i w Hamtramck, przy udziale delegata Min. W. R. i O. P. z Polski, prof. St. Gałązki, stał się wymownym przykładem postępów polskiego szkolnictwa dokształcającego w Ameryce. Siłami wyłącznie działwy szkolnej wykonano „Kościszkę pod Racławicami”, „Polską szkołę pod zaborem rosyjskim”, „Upadek i odrodzenie Państwa Polskiego” i „Polskę współczesną i jej wojsko”, gdzie nie zabrakło deklamacji o marynarzach.

Pewien rozwój w dziedzinie słabego doniedawna szkolnictwa polskiego daje się ostatnio zauważyć

w Kanadzie, jak to notuje Światowy Związek Polaków z Zagranicy.

Dzięki akcji Zjednoczenia Zrzeszeń Polskich w Kanadzie, uruchomionych zostało w bieżącym roku szkolnym kilka nowych szkółek polskich w Kanadzie zachodniej.

W Sifton otwarta została t. zw. „Akademia Polska”, będąca do pewnego stopnia typem szkoły wyższej. Do szkoły tej, będącej pod opieką sióstr Benedyktynek, przyjmowane są dorastające dzieci farmerów polskich. Szkoła mieści się w pięknym budynku, zbudowanym z ofiar i składek.

W łonie sekcji szkolnej Komitetu Wychowania Narodowego Młodzieży Polskiej z Zagranicy, prowadzona jest odniedawna akcja opieki szkół krajowych nad polskimi szkołami zagranicznymi drogą wymiany korespondencji, fotografii, wyrobów sztuki ludowej, zbiórki książek, uzupełniania pomocy szkolnej.

Wśród młodzieży krajowej największe zainteresowanie w płaszczyźnie tej akcji obudziły dotąd — szkoły polskie we Francji, w Stanach Zjednoczonych i w Brazylii.

W lutym ub. r. została stworzona w Chicago specjalna komisja wymiany listów.

Dotąd wysłano z kraju: 4010 listów, 4550 książek, 102 śpiewniki, 165 albumów, 88 map, 1600 fotografii, 2935 egzemplarzy pism, 122 gier i zabaw.

Z zagranicy otrzymano: 908 listów, 11 albumów, 685 fotografii i 53 gry.

Podobna akcja zbliżenia młodzieży w kraju z polską młodzieżą zagraniczną, prowadzona jest również przez Okręgi i Oddziały LMK.

Broszura p. t. „Walka o szkołę narodową dla Polaków zagranicą”, wydana przez Fundusz Szkolnictwa Polskiego zaznacza, że wielką akcją rok rocznie podejmowaną i przysparzającą setki tysięcy złotych rocznie na szkolnictwo polskie zagranicą. W latach 1930—1934 zebrano ogółem 1.299.226 zł., wydano 826.395 zł. Kapitał zakładowy Funduszu wynosi—450.000 zł.

Owocna działalność Funduszu w świetle tysiąca faktów i wiadomości, podobnych do powyżej cytowanych, świadczących o tężyźnie polskiej młodzieży zagranicznej i, o głęboko od dziesiątków lat założonych fundamentach szkoły polskiej na obczyźnie, — powinna być jak najszerzej poznana w społeczeństwie polskim, zwłaszcza w chwili obecnej, trwającej w styczniu i w lutym dorocznej zbiórki na cele Fundacji.

K. Zieleniewski.

O.R.P. „Iskra”



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Jak słusznie zauważył admirał amerykański Kerr, potrzeba około ośmiu lat, ażeby stworzyć oficera lub podoficera marynarki wojennej; natomiast trzyletni okres czasu wystarcza, ażeby wybudować najpotężniejszy okręt wojenny. Wynika z tego, że o ile łatwo jest zaradzić brakom materialnym, lub technicznym floty w stosunkowo krótkim czasie, o tyle nieracjonalne metody wyszkoleniowo-wychowawcze mszczą się w ciągu szeregu długich lat.

Obecnie, przy tak bardzo wzmożonym tempie zbrojeń na morzu, zagadnienie to stało się bardzo aktualnym i spowodowało w świecie morskim szereg ożywionych dyskusyj na temat usprawnienia metod wyszkoleniowych w marynarce wojennej.

W wyniku tych badań, wszystkie prawie komisje naukowe doszły do wniosku, że jedyną racjonalną metodą szkolenia młodych morskich pokoleń jest wprowadzenie dłuższych stażów na żaglowcach.

Wniosek ten może się wydawać paradoksalnym wobec tego,

że młodzi absolwenci w ten sposób szkoleni, w ciągu całej kariery będą operować wyłącznie energią wyrażaną w kilowatach lub koniach mechanicznych, a nie zmieniami wiatrami o sile X metrów na sekundę. Lecz wniosek ten staje się najzupełniej zrozumiałym, gdy się zważy, jak specyficzne jest szkolenie oficera marynarki, jak bardzo różni się ono od metod stosowanych w innych zawodach.

Nie trzeba bowiem zapominać, że obok bardzo rozległego zakresu wiedzy techniczno - fachowej jest jeszcze sprawa wychowania duchowo - moralnego, w żadnym innym fachu nie odgrywającego tak doniosłej roli. I to właśnie tłumaczy ten powolny proces formowania personelu marynarki. Gdy bowiem wiedzę techniczną można względnie szybko opanować, przy odpowiednim doborze personelu instruktorskiego i bibliografii, w dziedzinie wychowania duchowego można liczyć tylko na długi okres stałych oddziaływań — warunków życia, które urobić mają psychikę żołnierza - marynarza.

Otóż atmosfera żaglowca szkolnego wyjątkowo sprzyja tym przeobrażeniom. Młody organizm kandydata, w codziennej nieraz bardzo ciężkiej walce z żywiołami natury, zatracą w krótkim czasie dawną psychikę, zmienia się fizycznie i duchowo, zacierą bezdenną przepaść, która go dawniej oddzielała od starszych kolegów — ludzi morza. W ten to sposób powstaje owa wspaniała tężyzna ciała i ducha, wszędzie i zawsze tak dodatnio cechująca personel marynarki wojennej, to całkiem odrębne nastawienie psychiczne, stanowiące najidealniejszy oręż do walki życia codziennego.

Nie szukając daleko, wystarczy przecież popatrzeć na naszą młodzież, która w postaci niesfornych i nieśmiałych chłopców poddaje się różnym warunkom i zmianom atmosferyczno-klimatycznym wewnątrz pływaka o niegeometrycznym kształcie, jakim jest ORP „Iskra”. Otóż po paru zaledwie miesiącach z okrętu tego schodzą młodzi ludzie wybijający się wśród rówieśników tężyzną fizyczną, opanowaniem i pogodą duchową. Bo po takiej kampanji musi być na-

prawdę bardzo niewygodnie lub zimno, ażeby „panu podchorążemu” było niewygodnie czy też zimno, jakaś bardzo poważna trudność musi stać na przeszkodzie w wykonaniu pewnej czynności, czy to służbowej czy to prywatnej, ażeby „pan podchorąży” orzekł, że dana przeszkoda jest nie do pokonania.

A tylko tacy mogą w marynarce służyć.

Oczywiście, że ideałem byłoby wcześniejsze werbowanie kandydatów, jak to ma miejsce naprzykład w Anglii, we Włoszech i w wielu innych państwach, przyjmujących 16 letnich chłopców. Organizm fizyczny i duchowy, w pełni rozwoju, oddany w odpowiednie ręce, daje się cudownie wymodelować. Systemowi temu często zarzucają, że w takim wieku chłopiec nie jest w stanie jeszcze określić sobie linii życiowej. Otóż rozumowanie to, które może miało jakąś rację bytu na początku obecnego wieku, zatraciło zupełnie swoją podstawę w dobie dzisiejszej. Kiedy to od najmłodszego wieku chłopiec majstruje przy radioodbiorniku, zna się lepiej od tatusia na silnikach samochodowych, uprawia sport wodny i bierze czynny udział w życiu społecznym. Przecież wystarczy, ażeby u takiego chłopca objawił się nie jakiś szalony zapal, ale poprostu jakieś minimalne zainteresowanie morzem, ażeby przepowiedzieć mu żywot pełen zupełnego zadowolenia.

Już pierwsze kroki na tym nowym gruncie, w tem specyficznym otoczeniu, aczkolwiek chwilowe i takie niepewne jeszcze, już one dadzą wielkie zadowolenie wewnętrzne przez zaobserwowanie w samym sobie szybkiego i tak uwydatniającego się przekształce-

nia. A cóż dopiero później, gdy na silniejszych czując się podstawach, ujrzy bezgraniczne możliwości wykazania inicjatywy i pracy indywidualnej, gdy poczuje, jeszcze tak młodym będąc, ten głęboko przejmujący ciężar dużej odrazu odpowiedzialności, którą go odrazu obarcza, gdy po bliższym zapoznaniu stwierdzi jak szlachetne, zwarte i dzielne jest to nowe otoczenie ku któremu los go zagnał.

Niestety systemu tego nie można chwilowo u nas zastosować ze względu na znaczne koszty, jakie ono za sobą pociąga.

To też to późniejsze powoływanie oraz specjalne warunki naszej marynarki wojennej, wymagają bardziej drobiazgowej selekcji. Marynarka nasza, w obecnym swym okresie zarysowującego się rozwoju, wymaga od oficerów wzmożonej umiejętności czekania i trwania w nadziei jej rozkwitu, wyjątkowych zalet duchowych oraz głębokiego przeświadczenia wewnętrznego o jej potrzebie, któreby to cechy były w stanie nie tylko wpłynąć na podwładnych, ale i promieniować na całe społeczeństwo, uświadamiając go o tem, czym jest morze dla Polski.

Dlatego też na wstąpienie do marynarki wojennej powinni decydować się młodzi ludzie o marynarce tej poinformowani, silni duchowo i trwali w swych postanowieniach, młodzi ludzie, którzy chcą przeżyć swoje życie, a nie przevegetować go tylko.

A takich chyba nie brak w Polsce Odrodzonej.

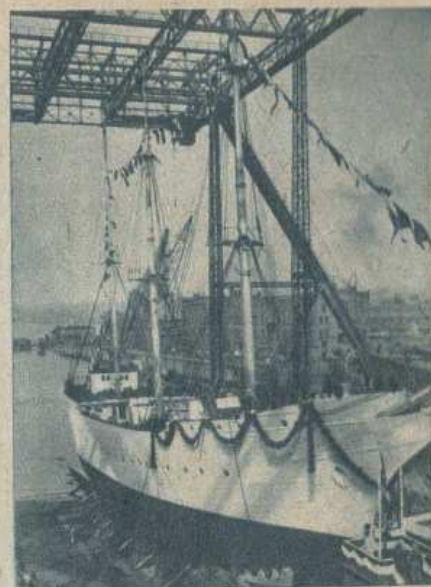
NIEMCY. W dniu 8-go listopada ub. roku, w dwudziestą rocznicę bitwy pod Falklandami, odbyła się w Kilonji uroczystość spuszczenia na wodę nowego krążownika „Nuernberg”. Matką chrzestną była wdowa po jednym z bohaterów tej bitwy, komandorze von Shoenberg. W uroczystości wziął udział Szef Marynarki Wojennej, admirał Raeder.

Z chwilą ukończenia tej nowej jednostki, czego można się spodziewać pod koniec jesieni b. r., Niemcy posiadają będą sześć nowoczesnych krążowników na ogólną cyfrę 8-miu dozwołonych na mocy traktatu wersalskiego.

Z chwilą rozpoczęcia kampanii czynnej przez „Nuernberg”, skreślony zostanie ze składu floty stary krążownik „Amazone”.

FRANCJA. Koła fachowe z niecierpliwością oczekują wyników prób odbiorczych nowych superkonrtorpedowców „Triumphant”, „Fantasque” i „Audacieux”, z programu 1930 roku.

W porównaniu z poprzednimi jednostkami tego typu uczyniono



„Gorch Fock” — niemiecki okręt szkolny

bardzo znaczne postępy, które faktycznie robią z nich małe krążowniki: wyporność 2600 ton, moc maszyn około 100.000 K.M., szybkość przewidziana nie poniżej 44 węzłów.

W odniesieniu do uzbrojenia, ilość dział 150 mm. pozostała ta sama, to znaczy pięć sztuk, lecz są one najnowszej typu o znacznie zwiększonej szybkości ognia i posiadają pancerze ochronne dla obsługi. Pozatem zwiększono ilość aparatów torpedowych z 6 — 7 do 9-ciu, oraz wzmożono artylerię przeciwlotniczą.

W odniesieniu do sylwetki ogólnej, nowe te jednostki odznaczają się minimalną ilością nadbudówek oraz minimalnym omasztowaniem. dzięki czemu widoczność ich została zredukowana w znacznych granicach.

W listopadzie ub. r. zakończona została przebudowa okrętu linowego „Proyence”. Po piętnastomiesięcznej przeróbce okręt ten odbył zadawalniającą próby odbiorcze i wszedł w skład eskadry Morza Północnego, jako okręt flagowy. Drugi okręt tego typu, „Lorraine” znajduje się w przebudowie w arsenale w Brest, trzeci zaś rozpocznie roboty w ciągu stycznia.

Przebudowa ta, obliczona na kwotę około 50 milionów złotych na każdą jednostkę, polega w głównej mierze na wymianie starych kotłów węglowych na ropowe oraz na kapitalnym remoncie turbin i mechanizmów pomocniczych. Poza tem wzmocniona będzie artylerja przeciwlotnicza oraz pancerz burtowy, i zamieniona zostanie całkowicie cała instalacja do kierowania ogniem artyleryjskim.



Wodowanie brazylijskiego okrętu szkolnego „Almirante Saldanha”

Jak wiadomo, w związku z reorganizacją morskich sił zbrojnych Francji, polegającą na przesunięciu większości dużych jednostek na Morze Północne, wszystkie wyżej wymienione jednostki wejdą w skład drugiej eskadry stacjonującej w Brest.

HISZPANJA. Rząd hiszpański zatwierdził przedłożony mu projekt wydatków na rozbudowę i uzupełnienie potrzeb floty. Argumentem, który ostatecznie przekonał o konieczności zatwierdzenia tego planu była znaczna ilość bezrobotnych, wykazywana przez stocznie.

Z ogólnie zatwierdzonej kwoty 80 milionów pesetów, połowa przeznaczona jest na nowe budowle: dwie łodzie podwodne, dwa stawiacze min po 2000 ton, jeden okręt hydrograficzny. Druga część tej kwoty przeznaczona jest na przebudowę starszych jednostek.

Oczywiście, że wszystkie te roboty będą przeprowadzone w stocznich krajowych i wyłącznie wykonane z materiału krajowego.

Z. S. S. R. W końcu września 1915 r. na stoczni Ansaldo we Włoszech, spuszczone została na wodę sowiecka kanonierka, przeznaczona do obrony brzegowej. Druga jednostka tego typu jest już gotowa do spuszczenia. Okręty te posiadają wyporność 810 ton, długość 180 m. Trzy motory 6 cylindrowe o sile 1800 K.M. każdy, mają zapewnić im szybkość 30 węzłów i bardzo znaczny rejon pływania. Uzbrojenie składać się będzie z trzech dział 105 mm., czterech 75 mm. szybkostrzelnych i artylerii przeciwlotniczej. Stan załogi wyniesie 130 ludzi.

Prawdopodobnie jednostki te zostały zakupione jako prototypy z



„Amerigo Vespucci” — okręt szkolny włoskiej marynarki wojennej

tem, że budowa dalszych uskutecz-
niona będzie w ZSSR.

ANGLJA. Według krążących pogłosek, admiralicja angielska jest już w posiadaniu szcze-

gółowo opracowanych planów nowych jednostek, w typie i charakterystyce bardzo zbliżonych do niemieckich pancerników powojennych. Wiąże się to zresztą z polityką morską Wielkiej Brytanji, dążącą do obniżenia wyporności okrętów linjowych.

Według tych pogłosek, nowy ten typ okrętu linjowego miałby odpowiadać następującej charakterystyce: Wyporność 10.000 ton, długość 195 m., zanurzenie 6,4 m., 10 dział 280 mm., 6 dział 152 mm., 25 karabinów maszynowych przeciwlotniczych w wieżyczkach pancernych; 8 silników dieslowych à 8.000 K.M. dających szybkość 28 węzłów, rejon pływania 10.000 mil; opancerzenie tylko w najbardziej żywotnych miejscach z superhartowanej stali.

JAPONJA. Flota japońska w składzie przeszło 60 jednostek, pod dowództwem admirała Suetsuge, głównodowodzącego morskimi siłami zbrojnymi, zawitała w listopadzie do Dairen, w pierwszych oficjalnych odwiedzinach do Mandżukuo.



„Jeanne d'Arc” — okręt szkolny francuskiej marynarki wojennej

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

LEGENDA O MASZTOWEJ SOŚNIE

Jest linia tradycji w literaturze polskiej, a gdy o niej pomyśleć, to jakby głęboki wrąg poprzez puszcę na wolne morze się otworzył. Pierwszy u tego dzieła był Żeromski z *Wiatrem od Morza i Między-morzem*. I niezawodnie po linii owego wrębu idzie „Legenda” o masztowej sośnie”, wydzwignięta przez autora z czystego poetyckiego natchnienia. I dlatego należy przypuszczać, że się w nas, Polakach, ostatecznie, z naszymi snami o potęgę zbrata, łączy w oku Polaka zabłyśnięcie ogniem w krwi mu się rozpali. Bo gdyby poemat p. Janusza Stępowskiego obedebrze z wysoce artystycznej, inkrustowanej niemal szaty, w którą ją ubrał wydawca, pozostałaby poezja czysta.

Niełatwo napisać jednym tchem poemat o historycznym momencie, a tak kunsztownie wybrać, aby utrafić w sedno, aby z tego momentu otwierała się perspektywa w przeszłość i w przyszłość. A oto mamy poemat o Bitwie pod Oliwą, pojętą jako ogniwo „między dawnymi i nowymi laty”. Stąd jego wartości i jego wady, bo niema przecie języka, któryby jak łuk tęczy sięgał poprzez lat tysiąc. Autor usiłuje go stworzyć. Czasami wywołuje duchy słów dostojne, uformowane w kryształ i oszlifowane na gwiazdy, czasami tworzy potworki, dziwolagi i próbuje w nas wmówić, że to najautentyczniejszy Skierka i Chochlik. Są obrazy proste, fascynujące, jak opis abordażu, porównany do walki łosi w czasie ruji, są i krążątki ciemne, przynięcone rusztowaniem nadbudówek, pod którymi pion budowy znika. Jest poczesne miejsce dla masztowej sosny, symbolizującej zdrowy rdzeń Polski, ale są i symbole martwe, których sens do cna się zatracił. Są opisy, warte cytowania w krótkiej nawet wzmiance, jak np. śmierć admirała Dickmana: „Uśmiechnął się do nieba, potem do żołnierzy i skłonił głowę — do snu. Budzili go. — Nie żył”. Są świetne, rytmiczne sceny batalistyczne, a obok — gusła pogańskie, po których dawno ani śladu.

Ba, łatwo wzorem krytyków idąc wygodną koleiną myśli, musztrować autora, besztąc go jak sierżant rekruta za niedopięty guzik! Ale poemat Stępowskiego wyrasta po za granice zawodnych literackich kryteriów. W świetle Sprawy Morskiej, w obliczu „Tej, co nie zginęła”, na drodze do celu, który nam wszystkim przyświeca, jest to

wielki krok naprzód, zadający kłam krzywdzającemu twierdzeniu, że polska literatura morską jeszcze się nie narodziła, lub że żółtwin krokiem idzie naprzód. Stało się, iż autor mocą swego talentu wydzwignął masztową sosnę i pewnie ją osadził. Masztowa sosna idzie w wieki. Dociera do Jaksy Sebastjana, który jest najpotężniejszą kreacją autora. To ten sam, który zbudował Gdynię. Rodzi się moc straszliwa, niezłomna, niewyciężona. Oto — „Jaksa Sebastjan, zwykły ludziom pracownik”. „Prasnął Jaksa Sebastjan, z siły młota nieznany, prasnął w keson zwysoka, z całej mocy i wiary”. Tu zarzucamy sondę, a linka z ołowianką wybiega i wybiega. Tu czujemy się na morskim szlaku Polski. Nareszcie nietylko, co było, ale co będzie — co będzie! Trzeba jasnego spojrzenia, prawdziwej intuicji, gorącego serca i szpiku w kościach, aby tę twórczą potęgę tak odgadnąć, ukochać, zrozumieć. Dlatego, śmiem twierdzić, *Legenda o masztowej sośnie* robi wrażenie tworu niedoskonałego wprawdzie, grzeszącego może brakiem umiaru, lecz pięknego i szczytnego, nawskroś polskiego.

Ktoś stanął u kotwicznego łańcucha, który wszyscy wybieramy „ręka za ręką”, ktoś zrozumiał naszą radość z tego, że kotwica wreszcie drgnęła i od dna się odrywa.

Jerzy Bohdan Rychliński



JAK ŻYJA NAD MORZEM RYBACY POLSCY

„...Aby stać się rybakiem, trzeba mieć to we krwi”, — słusznie powiada stary rybak kaszubski Dawid Długi, oceniając śmiało plany Jana Morskiego, bohatera powieści „Na polskiej fali”, napisanej przez Jerzego Bandrowskiego, wydanej nakładem „Domu Książki Polskiej” w Warszawie.

Młodym chłopcem, na wakacjach, zapoznaje się bohater tej powieści z morzem na wybrzeżu polskim. Marzeniem jego jest zostać marynarzem i okoliczności tak się szczęśliwie składają, że chłopiec ten przyjęty zostaje do kaszubskiej rodziny rybackiej, aby zaprawić się i wyćwiczyć w rzemiośle ry-

backim. Na tym wspaniałym i olbrzymim warsztacie ludzkiej przedsiębiorczości, jakim jest przestrzeń wodna otaczająca ziemię, staje Jan Morski w szeregu kaszubskich pracowników morza.

Powieść J. Bandrowskiego daje barwny, malowniczy opis życia i trudów, zwyczajów i trosk naszych rybaków pomorskich. Długie wyprawy w morze, łowienie ryb niewodem, połowy zimowe, wędrówki ułowionej zdobyczy, legendy i opowieści rybackie, święta i obyczaje miejscowe, piękno morza i uroczą prostotę wybrzeża, całe życie półwyspu helskiego — rozwija się w żywym opowiadaniu o losach bohatera tej powieści.

Kiedy drwiąc z początkowej niewiedomości rzeczy, dotyczących połowu ryb, pewien rybak, opowiada Jasiowi Morskiemu o śledziach, wpadających w sieci rozstawione na łące, przyszły marynarz polski milczy i tak sobie to bierze do serca i do rozumu:

„— Chciałem się na nim zemścić i opowiedzieć mu coś o rybach latających, żeby wiedział, że nie jestem taki głupi, jak mu się zdaje, ale pomyślałem, że przechwalać się wiadomościami o jakichś nadzwyczajnych rybach z obcych mórz, a nie poznać się na własnych śledziach, nie dowodziłoby wcale wielkiej mądrości”.

W myśl starego powiedzenia „cudze chwalić, swego nie znać, sami nie wiecie, co posiadacie”, — autor powieści „Na polskiej fali” dał żywy wizerunek i dokładny opis — przewodnik „poznania się na własnych śledziach...” Po przeczytaniu tej książki, dla młodzieży z wielkim talentem literackim napisanej, każdy młody czytelnik i czytelniczka nietylko pokocha głębiej i silniej morską dzielnicę Polski, ale i pozna dokładnie życie nadmorskie o wszystkich porach roku. Nauczy się trud ten rybaków polskich cenić i szanować, ucząc się jak zaszczytną pracą z morzem Polskę na zawsze zjednoczył szczep pomorski narodu naszego, lud kaszubski.

Polecona dla bibliotek szkolnych przez Min. W. R. i Oświecenia Publicznego, wydana obecnie po raz trzeci, licząca 240 stron i kilkanaście doskonałych rycin, podług fotografii H. Poddebskiego — książka J. Bandrowskiego, powieść „Na polskiej fali” powinna być przeczytana przez całą młodzież polską.

K. Zieleniewski



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

LMK rozpoczęła zbiórkę na F. O. M. dnia 10 lutego 1934 r. Pierwsze miesiące poświęcone były głównie na propagandę i przygotowanie organizacji do techniki zbiórki.

Do miesiąca lipca przeciętny dzienny wpływ nie przekraczał 1.500 zł.; dopiero w dniu „Święta Morza” hasła, rzucone przez Ligę Morską i Kolonjalną, dotarły do najdalszych zakątków naszego kraju i znalazły żywy oddźwięk w społeczeństwie, ujawniający się w sumie zł. 300.000 — która wpłynęła na konto P. K. O. 30680 w miesiącu lipcu i częściowo w sierpniu. Od tej chwili, przeciętne wpływy dzienne wzrosły do wysokości 4.000 zł., na którym to poziomie utrzymały się do końca roku.

Jeżeli akcja ta nie osiągnęła dotychczas zamierzonych wyników, to musimy obiektywnie stwierdzić, że wpłynęły na to okoliczności natury wyższej, jak przede wszystkim powódź, której skutki w dużej mierze muszą być naprawione przez ofiarność społeczną.

Celem zobrazowania wyników zbiórki w poszczególnych okręgach LMK, zamieszczamy wykaz sum, zebranych z terenów poszczególnych Okręgów, nadmieniając, że szczegółowe sprawozdania drukowane są w oddzielnych zeszytach i rozsyłane wszystkim Oddziałom LMK, redakcjom pism i t. d.

Okręg Warszawski	złotych
(Warszawa miasto)	128.254,57
Woj. warszawskie	55.432,62)
Węglowy	179.200,60
Lubelski	109.249,77
Poznański	75.126,05
Krakowski	71.409,35
Radomsko - Kielecki	68.510,36
Łódzki	60.416,89
Lwowski i Jarosławski	54.813,09
Pomorski	52.556,45
Wołyński	31.316,67
Białostocki	26.201,24
Poleski	19.342,63
Stanisławowski	16.877,27
Nowogródzki	13.267,45
Wileński	12.730,42

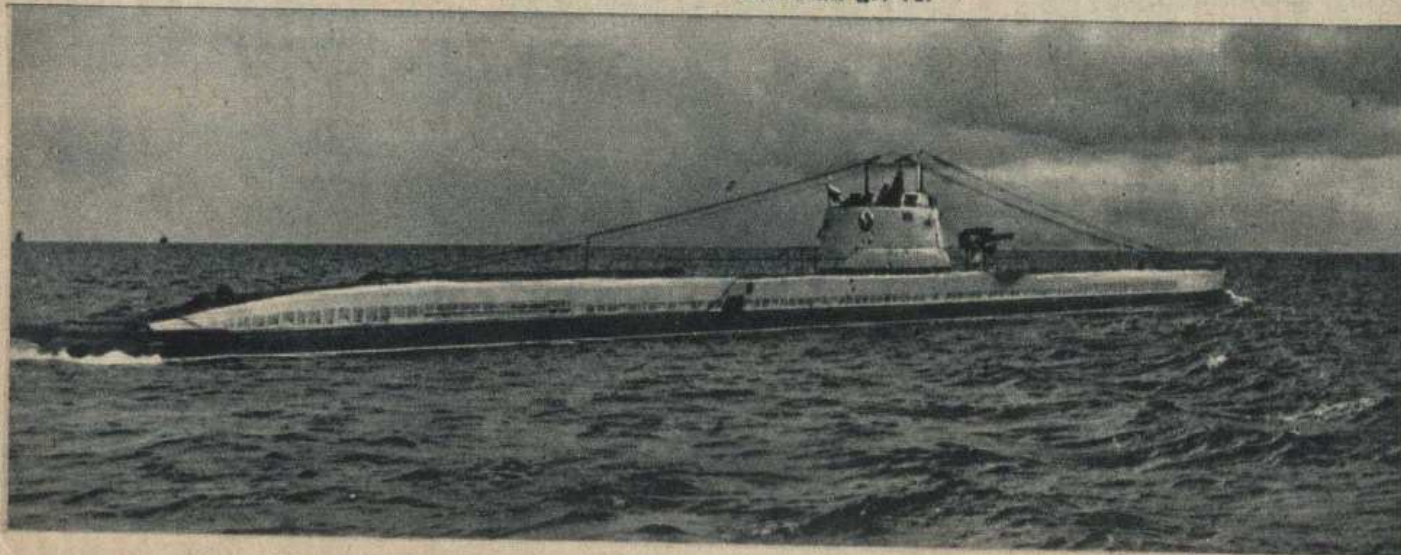
Tarnopolski	12.427,43
Zagranica	5.562,16
Komitet zbiórki na łódź podwodną „Od- powiedź Trewiranusowi”	256.000,—
Stow. Pracown. Banku Polskiego	50.000,—
Główny Komitet „Święta Morza” — 1933	50.000,—
Przekazane saldo w dn. 1.II 34 r. z fundu- szów „Budowa okrętów wojennych ze składek społeczeństwa”	332.956,39
Odsetki dopisane przez P. K. O. od sum wplaconych na konto czekowe P. K. O. Nr. 30680 — FOM za rok 1934	39.055,40
Różne inne	6.848,45

Razem zł. 1.736.555,26

Suma ta w całości znajduje się w P. K. O., przy-
czem zł. 1.697.000 są na rachunku specjalnym
„złoty w złocie”, zaś suma zł. 39.555,26 na ra-
chunku czekowym Nr. 30680.

Niewiele tygodni dzieli nas od zamknięcia
pierwszego roku zbiórki. Podane wyżej zestawienia
wskazują okregom, że większość z nich daleką ma
jeszcze drogę do osiągnięcia sumy preliminowanej.
Nie wątpimy, że ostatnie tygodnie wzmogą wysiłek,
propagandę i zbiórkę, że koniec pierwszego roku
zbiórki będzie szlachetnym wyścigiem do mety. Ze
wszystkich też okręgów nadchodzą wiadomości
o wzmożonej akcji składania na FOM i obligacji Po-
życzki Narodowej. 15-ta rocznica odzyskania dostę-
pu do morza, urządzone obchody i akademie, będą
nową okazją dla rozwinięcia propagandy FOM
wśród najszerzych warstw społeczeństwa polskie-
go. Pierwszy rok zbiórki musi dać nie milion, a pa-
rę milionów, pierwszy rok zbiórki musi zakończyć
się rozpoczęciem budowy łodzi podwodnej z ofiar
społecznych!

Jako jeden z przykładów wielkiej ofiarności na
F. O. M. zasługuje ostatnio na wyróżnienie czyn pra-
cowników Wojskowej Wytwórni sprzętu przeciwga-
zowego w Radomiu, którzy złożyli na F. O. M., w obli-
gacjach Pożyczki Narodowej i gotówce, sumę
14.094 zł. gr. 71.



Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Miesiąc styczeń roku bieżącego jest miesiącem przełomowym w życiu naszej organizacji. Od dnia 1 lutego zostaje wprowadzona w życie zasada decentralizacji pracy, polegająca na tym, że od tego momentu Zarząd Główny będzie kontaktował się bezpośrednio wyłącznie z Zarządami Okręgowymi, które przejmują na swe barki całkowitą odpowiedzialność za pracę LMK na obszarze poszczególnych województw. Imponujący rozwój liczebny LMK zmusił władze naczelne do takiego właśnie rozwiązania, ponieważ okazało się, że biuro Zarządu Głównego nie jest w stanie załatwiać wszystkich spraw, wpływających do Centrali od wszystkich ogniw organizacyjnych z obszaru całej Rzplitej. Całą korespondencję z Obwodami, Oddziałami i Kołami, oraz załatwianie wszystkich spraw, należących do kompetencji Zarządów Okręgów LMK, przejmą z dniem 1 lutego biura okręgowe, które zostaną utworzone we wszystkich miastach wojewódzkich. Biura te będą organem wykonawczym zarządów okręgowych. Wszystkie Okręgi LMK podzielone zostały na 2 kategorie: a) Okręgi, posiadające pełną samodzielność, t. zn. takie, którym prócz spraw programowych i organizacyjnych przekazano całokształt spraw finansowych; są to narazie Okręgi: Warszawa, Katowice, Lublin, Radom, Poznań, Kraków. b) Okręgi, które kierują całą pracą LMK na swym obszarze, z wyjątkiem spraw finansowych.

Do kategorii a zaliczone zostały Okręgi starsze, posiadające już sprawnie funkcjonujące biura, zdolne do przejęcia gospodarki finansowej. Okręgi typu b, to Okręgi młodsze, które niewątpliwie po upływie pewnego czasu wystąpią same do Zarządu Głównego o zaliczenie ich do kategorii a.

Przeprowadzona reforma przyczyni się z całą pewnością do usprawnienia prac Ligi: z jednej strony Zarząd Główny, odciążony poważnie przez Okręgi, rozwinie szerszą działalność, zwłaszcza w dziedzinie programowej, z drugiej strony Okręgi, otrzymawszy pełnię władzy na swym obszarze, dokończą wszelkich starań i postawią prace na wysokim poziomie.

W dniu 27 stycznia r. b. odbędzie się w Warszawie Walny Zjazd Delegatów Okręgu Warszawskiego LMK, obejmującego stolicę i województwo warszawskie. Na Zjeździe tym zostanie dokonany podział obecnego Okręgu Warszawskiego na

dwa, t. j. na Okręg Stołeczny i Okręg Wojewódzki. W ten sposób zamknięte zostanie ostatnie ogniwo w akcji organizacyjnej Okręgów LMK, tak że z dniem 1 lutego r. b., t. j. z chwilą wprowadzenia w życie decentralizacji, czynnych będzie 17 Okręgów Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Na marginesie Świąt, które niedawno obchodziliśmy, warto wspomnieć o pięknym zwyczaju, jaki wprowadził od kilku lat Okręg Wołyński LMK. Okręg ten nawiązał bezpośrednią łączność z dowództwem O. R. P. „Ryś”, przesyłając dla dowództwa i załogi serdeczne życzenia noworoczne, oraz dary gwiazdkowe, jak orzechy, płyty gramofonowe i 200 zł. w gotówce. Nie ulega wątpliwości, że tego rodzaju serdeczne stosunki przyczyniają się najlepiej do wzajemnej współpracy społeczeństwa z naszą Marynarką Wojenną. Oby ten przykład pobudził inne nasze Okręgi i Oddziały i żeby na przyszły rok nie było żadnego Okręgu R. P., którego załoga nie została w podobny sposób obdarowana.

W dniu 12 stycznia r. b. obradował w Warszawie Doroczny Zjazd Towarzystwa Nauczycieli Szkół Średnich i Wyższych. Zjazd zajął się m. in. sprawą stosunku do Ligi Morskiej i Kolonjalnej, uchwalając jednogłośnie rezolucję treści następującej:

„Doroczne XV-te Walne Zgromadzenie Towarzystwa Nauczycieli Szkół Średnich i Wyższych wzywa ogół swych członków do zapisywania się w charakterze członków rzeczywistych do Ligi Morskiej i Kolonjalnej, jako organizacji społecznej, stojącej na straży polskiego morza.

Zjazd apeluje do wszystkich członków Towarzystwa, aby z okazji zbliżającej się 15-ej rocznicy odzyskania dostępu do morza, wzięli czynny i bezpośredni udział w urządzanych na terenie szkół w lutym b. r. obchodach, przyczyniając się ten samem do szerzenia ideologii morskiej wśród młodego pokolenia”.

W dniu 8 stycznia r. b. odbyło się w Warszawie pod przewodnictwem p. komandora Karola Korytowskiego zebranie Wydziału Propagandy Marynarki Wojennej Zarządu Głównego LMK. Po szczegółowym zreferowaniu dotychczasowych wyników zbiórki na FOM, omówiono plan oraz metody pracy na przyszłość. Zaakceptowano również program obchodu 15-ej rocznicy odzyskania dostępu do morza.

W r. b. główny nacisk położony został na młodzież szkolną. We wszystkich zakładach naukowych staraniem samej młodzieży zorganizowane zostaną w dn. 10 lutego uroczyste obchody, poranki, akademie, sama zaś zbiórka na FOM w szkołach odbędzie się dopiero w m. marcu r. b.

Dla omówienia programu obchodu 10 lutego, jak również całokształtu spraw, związanych z pracami LMK na terenie szkolnym — Zarząd Główny LMK zwołał w dn. 20 stycznia r. b. specjalną konferencję kierowników roboty szkolnej w poszczególnych Okręgach. Konferencja dała b. dobre wyniki i przyczyniła się waleśnie do wciągnięcia szerokich mas młodzieży w orbitę wpływów LMK.

Oddział Stołeczny LMK nabył w Wielkiej Wsi - Hallerowie plac wielkości ca 2000 m, na którym rozpocznie się z wiosną budowa „Domu Rybaka”. Już od roku czynna jest tam świetlica, ciesząca się wielką popularnością. Po ukończeniu budowy świetlica zostanie przeniesiona do „Domu Rybaka”.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawiadomiło oficjalnie Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej, że projekt Statutu, przyjęty przez V Walny Zjazd Delegatów LMK w Gdyni — został zatwierdzony przez Radę Ministrów, co podane zostanie do publicznej wiadomości w drodze komunikatu w jednym z najbliższych numerów „Monitora Polskiego”. Ponieważ w statucie wprowadzono szereg drobnych zmian i poprawek — zostanie on wydrukowany w tych dniach i rozesłany do wszystkich ogniw organizacyjnych Ligi w zatwierdzonej formie. Równocześnie Rada Ministrów uchwaliła przekazać obecny statut LMK Ministerstwu Spraw Wewnętrznych celem wprowadzenia zmian, niezbędnych do zaliczenia Ligi w poczet stowarzyszeń wyższej użyteczności publicznej.

W porozumieniu z Min. W. R. i O. P. zbiórka na FOM w szkołach odbędzie się w tym roku w m-cu marcu.

P.I.R.R. A WYCHOWANIE WODNE

W Warszawie, przy ul. Górczewskiej stoi wielki gmach. Przy nim ogród i boisko. Jest to Państwowy Instytut Robót Ręcznych. Kształci się w nim nauczycielstwo szkół powszechnych i średnich. Od rana do

wieczora huczą maszyny, zgrzytają pilniki, jęczą heble. Pracę fizyczną wypełniają wykłady. Mózgiem i duszą tego zakładu jest dyrektor inż. Przanowski. Pewnego dnia zgłaszam się z ramienia L. M. K. do p. dyrektora i proponuję wprowadzenie nauki żeglarskiej dla słuchaczy Instytutu. P. Przanowski uśmiecha się... „Już o tem myślałem... Prowadzimy skutniczo, którem pasjonuje się p. prof. Pietrzykowski. Nauczyciel robót ręcznych, jest pierwszym, który powinien objaśnić uczniom, jak się obchodzić z łodzią żaglową, czy kajakiem. A jeśli tak jest, trzeba z pracy w szkole wyciągnąć wszystkie te korzyści wychowawcze, które istnieją zarówno przy konstruowaniu łodzi, jak i jej używaniu. Zasięg naszego ży-

cia rozszerza się. Musimy iść na wodę“. Te poglądy p. dyr. Przanowskiego doskonale pokrywają się z opinią, jaką reprezentuje Komisja Dla Spraw Młodzieży w Lidze. Wkrótce organizuje się konferencja słuchaczy P. I. R. R-u. Wraz z dyr. Przanowskim bierze w niej udział P. Dębski v.-prezes Ligi, p. dr. Sumiński, przewodniczący Komisji Dla Spraw Młodzieży, p. Socha i inni. Pan Pietrzykowski wnosi również swój cenny udział. 150 słuchaczek i słuchaczy bierze w niej udział. Rozpoczynam teoretyczny kurs pionierski. Z kolei około 100 osób bierze udział w kursie żeglarskim, który prowadzi niżej podpisany. Wykłady odbywają się w Instytucie, praktyka na Wiśle. Dowodem, jaka atmosfera wytworzyła się w za-

kładzie, jest fakt, że słuchacze samorzutnie zorganizowali Koło LMK, do którego należą wszyscy. Zatem P. I. R. R. jest pierwszym w Polsce zakładem kształcenia nauczycieli, który wprowadził metodyczną naukę żaglarstwa.

Słuchacze uczą się też pływać. To jest b. dużo. W P. I. R. R. kształci się nauczycielstwo z całej Polski. Zanieś więc ono na wszystkie nasze ziemie zamiłowanie do bratania się z wodą, rozszerzy krąg środków wychowawczych, zaszczepi praktycznie zrozumienie, co to jest woda i morze.

Pragnąc należy, aby i inne zakłady kształcenia nauczycieli poszły śladem pionierskiej działalności P. I. R. R.

Z. Roykiewicz.

K R O N I K A

Jak wykazują ostatnie obliczenia, rok 1934 był dla portu gdyńskiego pomyślny, jeżeli chodzi o ruch statków i ilość przeładunków w tym porcie. Mimo trwającego w dalszym ciągu przesilenia gospodarczego port gdyński z każdym rokiem powiększa swą pracę i wysuwa się na przodujące stanowisko wśród portów europejskich.

W porównaniu z latami ubiegłymi wzrost obrotów portu gdyńskiego jest bardzo poważny. I tak np. obrót towarowy za rok 1934 wyniósł w przybliżeniu 7.319.968,5 ton, gdy w r. 1933 wynosił 6.207.735,3 ton, a w roku 1932 tylko 5.190.000 ton. Wzrost ten przejawiał się oczywiście przedewszystkiem w eksporcie węgla, tego najpoważniejszego artykułu wywozowego Polski. Eksport węgla przez Gdynię osiągnął w r. 1934 wysokość 5 milionów ton, gdy tymczasem w r. 1933 sięgał 4.420.000 ton, a w r. 1932 — 4.200.000 ton. Z całej sumy obrotu rocznego 7.319.968,5 ton przypada i na obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem oraz wewnętrznym krajem 128.057 ton (w roku 1933 — 101.870 ton), na obroty towarowe zamorskie 7.191.913 ton (w roku 1933 — 6.105.866 ton), z czego przywóz wynosi 991.544 ton (w roku 1933 — 870.704 ton), a wywóz 6.200.369 ton (w roku 1933 — 5.235.162 ton).

Tonaż statków, które weszły i wyszły z portu w r. 1934 wyraża się cyfrą 8.300.000 ton.

Brak jeszcze danych, któreby pozwoliły na ustalenie ruchu statków w portach: gdyńskim i gdańskim w ciągu całego roku 1934. Natomiast ostatnie obliczenia wykazują, że w ciągu 11-tu pierwszych

miesięcy roku ubiegłego zawinęło do portu gdyńskiego 4.213 statków o ogólnej pojemności 3.799.800 ton. Na statkach tych przybyło 8.950 pasażerów.

Pod względem tonażu na pierwszym miejscu znajduje się bandera szwedzka, na drugim niemiecka, na trzecim polska, dalej kolejno duńska, angielska, norweska, Stanów Zjednoczonych A. P., finlandzka, grecka, łotewska, francuska i inne.

W tym samym okresie czasu do portu gdańskiego zawinęło 4.484 statki o ogólnej pojemności 2.881.100 ton. Na statkach tych przybyło 1.199 pasażerów. Kolejność bander według tonażu była następująca: niemiecka, duńska, szwedzka, angielska, norweska, grecka, finlandzka, polska, łotewska i Stanów Zjednoczonych.

Obroty towarowe za miesiąc grudzień 1934 r. przedstawiają się następująco: ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wynosił 681.226,7 ton (w listopadzie 703.944 ton), z czego na obrót zamorski przypada 672.432,1 ton (w listopadzie 685.349 ton). Z cyfry tej na przywóz przypada 91.395,6 ton (w listopadzie 93.319 ton), a na wywóz 581.036,5 ton (w listopadzie 592.029 ton). Obrót przybrzeżny łącznie z w. m. Gdańskiem oraz wewnętrznym krajem drogą wodną wyniósł 8.794,6 ton (w listopadzie 18.429 ton).

Przeprowadzane od dłuższego czasu przez P.I.M. w Gdyni dokładne badania na Bałtyku doprowadziły do poczynienia znacznych zmian w mapach morskich, co ma znaczenie dla nawigacji i rybołówstwa.

Badania mianowicie na terenie między Polską a Szwecją wykazały duże różnice między faktycznym stanem rzeczy a dotychczasowymi mapami zarówno w konfiguracji, jak i w charakterze dna, głębokości, temperatury oraz stopnia nasolenia wody.

W dniu 14 grudnia r. ub. ze stoczni rybackiej Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni spuszczone na wodę jedenasty już z rzędu kuter rybacki, zaopatrzony w motor krajowej produkcji. Pierwsze trzy kutry wykończono i oddano do użytku rybaków w r. 1932, w roku 1933 spuszczone na wodę jeden kuter, a w roku bieżącym siedem kutrów. Program dalszej rozbudowy floty rybackiej przewiduje budowę dalszych sześciu kutrów. Tak więc produkcja własna zaspakaja większość zapotrzebowania rozbudowy floty rybackiej.

Połowy ryb morskich w 1934 r. osiągnęły nienotowaną dotychczas liczbę 9.851 ton. O rozwoju naszego rybołówstwa morskiego świadczą liczby połowów z lat poprzednich (w tonach): 1928 r. — 2.321, 1929 r. — 2.783, 1930 r. — 5.724, 1932 r. — 7.184, 1933 r. — 7.629. Połowy w r. ub. przewyższyły więc połowy w 1933 r. o 2.222 ton, czyli o 20 proc. Obroty portu rybackiego w r. ub. wyniosły 25 milj. kg. wobec 22,7 milj. kg. w 1933 r. 9,6 milj. kg. w 1932 r., 1,8 milj. kg. w 1931 r. i 323 tys. kg. w 1930 r. Ruch statków w porcie rybackim wyniósł w r. ub. 131 parowców, nie licząc kutrów rybackich, żaglowców i t. p. drobnych jednostek. W ostatnich czasach daje się zauważyć brak wystarczających u-



Przy brzegach Portugalii zatonił statek holenderski „Oranja” wskutek zderzenia się z innym statkiem

rzadzeń, szczególnie dla chłodzenia i zamrażania ryb.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



śledzi, rybacy powrócili do swych domów.

Partja solonych śledzi, jaka nadeszła do Gdyni w końcu listopada r. ub., była ostatnim transportem z połowów polskich, solonych w Holandji. Obecnie solenie, zarówno jak i przepakowywanie śledzi w beczki handlowe, odbywa się w Gdyni. Należy przytem podkreślić, że Polska wydawała rocznie przeszło 100 milionów złotych na import śledzi. Przewiduje się, że obecnie dzięki soleniu śledzi w kraju suma ta spadnie do jednej trzeciej.

W dniu 28 grudnia r. ub. staraniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej wyruszył w podróż do Liberji statek Żeglugi Polskiej „Poznań”, zabierając 1.920 ton towaru, w tem 1000 ton węgla, 900 ton cementu, 240 ton żelaza handlowego i mniejsze partie wyrobów z żelaza, manufaktury, cukierków, pierników i wiele innych wyrobów przemysłowych.

Na pokładzie statku odpłynęło trzech przedstawicieli Ligi Morskiej i Kolonjalnej celem nawiązania stosunków handlowych z portami Afryki zachodniej a zwłaszcza z Liberją.

W maju roku ubiegłego rybacy półwyspu helskiego wyjechali na połowy dalekomorskie na morzu Północnem i w kanale La Manche. Bazą operacyjną rybaków helskich była Ostenda i Scheveningen. Łowili oni na statkach Spółki Polsko-Holenderskiej, zapoznając się ze sposobem połowu śledzi na pełnem morzu. Obecnie, wobec ukończenia pierwszej części kampanji połowu

Z dniem 1 stycznia r. b. gmina wiejska Orłowo - Morskie została wcielona do Gdyni. Jest to dalszym etapem rozwoju Gdyni, która z każdym rokiem staje się coraz bardziej miastem portowem, zatracając szybko charakter miejscowości kąpielowej. Obecnie nie buduje się już więcej willi i pensjonatów, obliczonych na sezon letni dla przyjezdnym z całej Polski gości, a nawet i dawne wille przerabia się na stałe mieszkania, a obok nich powstają solidne, kilkupiętrowe kamienice czynszowe z lokalami handlowymi. Obecnie wraz z przyła-

zieniem Orłowa Gdynia ustąpiła tej miejscowości resztę swoich pretenzyj do miejscowości kąpielowej.

W dniu 7 stycznia r. b. przybył do Warszawy nowy prezydent w. m. Gdańska, p. Artur Karol Greiser, celem złożenia wizyty oficjalnej rządowi polskiemu.

P. Greiser w przemówieniu swem do przedstawicieli prasy scharakteryzował stosunki polsko-gdańskie, mówiąc, że „od lata 1933 zaszły zasadnicze zmiany. Obie strony, ożywione dobrą wolą, osiągnęły drogą rokowań walne rezultaty. Zawarty został szereg umów w dziedzinie politycznej i kulturalnej, a przede wszystkim gospodarczej. Z całą jednak otwartością muszę stwierdzić — mówił prezydent w. m. Gdańska — że jeszcze nie osiągnięto pełnych rezultatów. Przy każdym porozumieniu możliwe są oczywiście pewne tarcia. Jest jeszcze wiele do zrobienia i Gdańsk gotów jest ze swej strony dołożyć wszelkich starań w dalszej realizacji dzieła porozumienia z Polską”.

Poza oficjalną częścią wizyty p. Greisera była ona wyzyskana dla przeprowadzenia bezpośrednich rozmów na temat zagadnień, obchodzących Polskę i w. m. Gdańsk. Przypuszczamy, że rozmowy te przyczynią się w znacznym stopniu do usunięcia, a przynajmniej do zmniejszenia tych wszystkich tarć, których nie brak, mimo podpisanych układów, a zwłaszcza, że sprawy Polaków w Gdańsku i stosunków gospodarczych polsko-gdańskich zostaną załatwione w myśl zobowiązań, przyjętych przez Gdańsk.

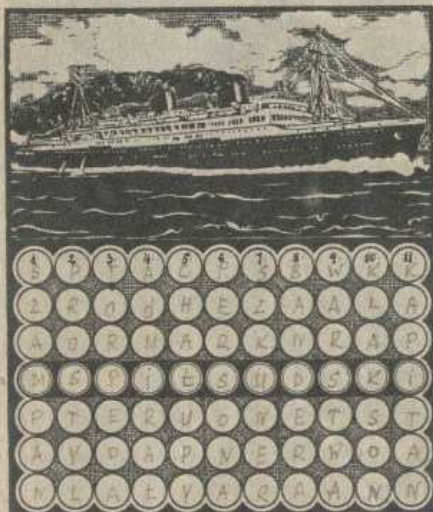


Kuter niemieckiej straży celnej wskutek dużych mrozów zamarzł u wybrzeży Prus Wschodnich

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

1. LOGOGRYF



Do podanej ligury należy wpisać pionowo jedenaste siedmioliterowych wyrazów według niżej podanych znaczeń. Litery środkowego rzędu (czwartego), czytane poziomo, dają rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1. Wino białe musujące, fabrykowane z najlepszych gatunków winogron. 2. Świątynia grecka, mająca zamiast przedniej ściany cztery kolumny. 3. Samoporuszająca się mina morska. 4. Wyższy oficer marynarki, dowodzący flotą. 5. Wieś, osada rybacka na Helu. 6. Osoba; dygnitarz. 7. Ogólna nazwa statków nie posiadających rel. 8. Flaga okrętowa z herbem państwa; chorągiew. 9. Cienki pokład czegoś równo usypany, ułożony; pokład geologiczny skorupy ziemskiej. 10. Elektryczny sygnał samochodowy. 11. Dowódca okrętu, statku.

I. K. P. (Rembertów)

Za rozwiązanie wszystkich lub jednego z powyższych zadań przysłać redakcją „Morza” w drodze losowania 10 nagród książkowych i 2 fotostory morskie. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z niniejszego numeru upływa 21 lutego 1935 r. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji „Morza” z dopiskiem — „Rozrywki Umysłowe”.

6. REBUS AKTUALNY

Z podanego niżej rebusa należy odczytać aktualne zdanie, składające się z trzech wyrazów.

W. Ustaszewski (Warszawa).

5. SZARADA

Rocznico piękna! Ty wspomnień mirażem czarujesz serca miłością wziębrane! Ten dzień pamiętny rozmyślać nam każe o twego cudu przeszłości świetlanej!

Niech żadna tama, CZWÓR żadna DWA-PIERWSZA falom uczucia przyszłością nie będzie, niech też wzruszenia popłynię najszczęśliwsza i blask radości dokoła rozprzędzy!

Pamiętam! Wówczas dzień jasny rozświecił zimowe mroki słonecznym promykiem... pamiętam—byłam PIĘĆ cudnym DWA-TRZECIM naszej Ojczyzny z najmilszym Bałtykiem!

Pod nieba jasno błękitnem sklepieniem niby w przestronnej PIĘĆ-SZÓSTEJ świątyni, Pan Bóg spełniając Narodu pragnienie, z Polski i z morza małżonków uczynił!

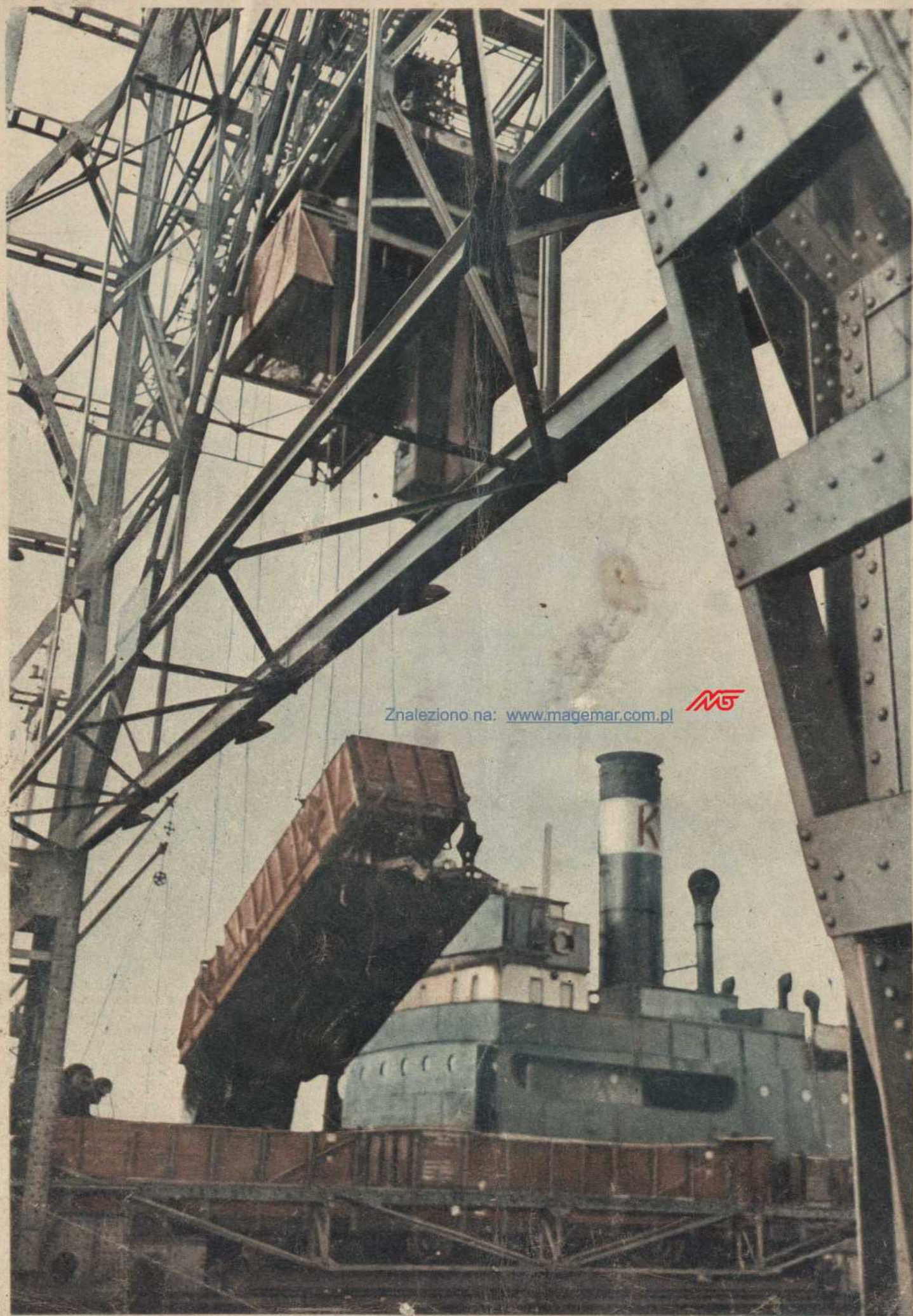
Padł pierścień złoty w Bałtyku odmetry, i na SZEŚĆ-SIÓDMIE połączył nas dwoje! Poruszył serca ów, cud niepojęty i świętych uczuć wypełnił je rojem!

RAZ krzywdy nasze i męki tak srogie dziś plon na polskiej CZWÓR-SZÓSTEJ zbieramy! Polska i Bałtyk są CALI przed Bogiem i tknąć ich wrogom przenigdy nie damy!...

„JUNONA” (Warszawa)



Znalezione na: www.magemar.com.pl



FORM WPA-COND NO 101-1-1

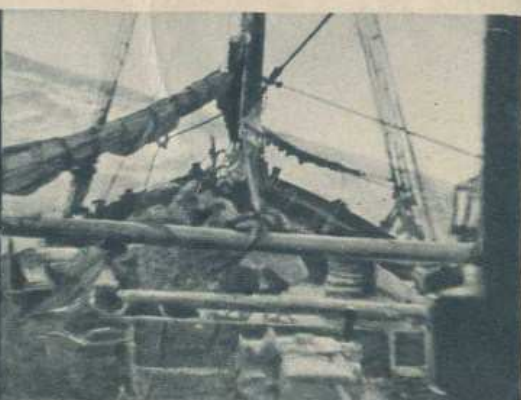
1.736.555.26

6%



Znalezione na: www.magemar.com.pl





Na rozhuśtanem morzu Północnem

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„Mewa V” w drodze do Gdyni



W zaciszu portu gdyńskiego



Motorzysta z pływakiem



„Mewa IV” opuszcza Holandję





Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wodowanie nowego transatlantyka M. S. „Pilsudski” w Monfalcone