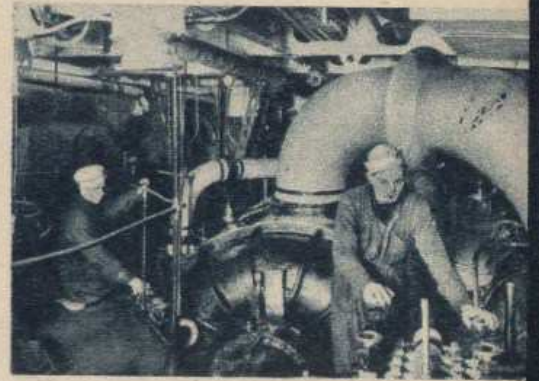
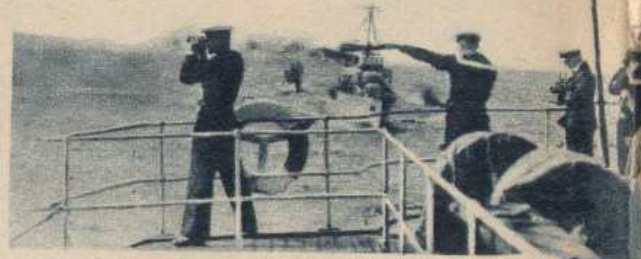


MORZE



Z ŻYCIA NASZEJ MARYNARKI WOJENNEJ



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 7

Warszawa, lipiec 1935 r.

Rok XII

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POD PROTEKTORATEM
PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ
„ŚWIĘTO MORZA” 1935 R.
OBYWATELE!

W dniu 29 czerwca cała Polska obchodzić będzie dzień

„ŚWIĘTA MORZA”

W roku bieżącym, mimo przypadającego 15-lecia odzyskania dostępu do Bałtyku, nie będziemy obchodzić tego dnia, jak w latach ubiegłych, w nastroju niezamąconej radości. Odszedł na zawsze Wódz, z którego rozkazu morską banderą Polski wzniosła się ponownie nad Bałtykiem, odszedł Wielki Budowniczy, który położył trwałe podwaliny pod morską potęgę Rzeczypospolitej. W dniu „Święta Morza” uczcijmy pamięć Marszałka Józefa Piłsudskiego, który wszystko poświęcił wielkości i bezpieczeństwu Państwa—przez powszechną ofiarność na Fundusz Obrony Morskiej. Niechaj napłyną ze wszystkich zakątków Rzeczypospolitej ofiary, świadczące o miłości do Tego, który genjuszem swym i niezłomną wolą wyrównywał wiekowe zaniedbania nasze na morzu i wybrzeżu. Niech w roku obecnym zebrane zostaną fundusze na budowę łodzi podwodnej Jego Imienia.

Poczucie odpowiedzialności i konieczność wypełnienia Testamentu Wodza Narodu nakładają na nas obowiązek dalszej wyężonej pracy na odcinku morskim.

Rękami robotnika polskiego z materiałów krajowych
budujmy okręty na własnej stoczni

Okręty pod polską banderą pracować będą wytrwale nad dalszym rozwojem bezpośrednich stosunków gospodarczych z krajami zamorskimi oraz ośmiomiljonową rzeszą Polaków z zagranicy. Polski stan kupiecki i własna marynarka handlowa muszą zdobyć dla milionowych rzesz Polaków lepsze warunki bytu.

Stworzyć winniśmy wielki przemysł przetwórczy na wybrzeżu i powiązać Gdynię jak najsilniejszymi węzłami z życiem gospodarczym całego kraju. Gdynia — największy port na Bałtyku, stać się musi wielkim ośrodkiem polskiego życia gospodarczego i kulturalnego. Pamiętając, że przez obydwie porty polskie, Gdynię i Gdańsk, przechodzi $\frac{3}{4}$ całego naszego obrotu towarowego z zagranicą, nie szczędźmy ofiar na budowę okrętów Marynarki Wojennej, która stoi na straży naszego wybrzeża i czuwa nad bezpieczeństwem pracy polskiej na morzu.

(KONTO FUNDUSZU OBRONY MORSKIEJ w P. K. O. Nr. 30.680)

Wszyscy do szeregów Ligi Morskiej i Kolonialnej, jedynej organizacji społecznej realizującej morski program Rzeczypospolitej!

Prezes Rady Głównej L. M. K.
Józef Kożuchowski

Przewodn. Gł. Kom. Wyk. „Święta Morza”
Wacław Sieroszewski

Prezes Zarz. Gł. L. M. K.
Gen. dyw. G. Orlicz-Dreszer

Członkowie Prezydium Gł. Kom. Wyk. „Święta Morza”

W-Min. Władysław Korsak, Gen. bryg. Jan Kruszewski, Dyr. Edmund Kłopotowski, Dyr. Wiesław Czerwiński,
Dr. Włodzimierz Seydlitz, Sędzia St. Rudnicki.

DORÓWNAĆ — WYPRZEDZIĆ

Daleka, długa przeszłość Polski — państwa morskigo — porównana z drobnym ułamkiem czasu, ostatnimi kilkunastu latami pracy polskiej na wybrzeżu i na morzu, daje nam dość uzasadnienia, by twierdzić, że druga Rzeczypospolita odrobiła już wiele zaległości, naprawiła sporo błędów przeszłości. „Polska od morza do morza” brzegami morskimi nie władała, nie było jej na morzu, obcym oddawała w pacht „bezecny” zawód handlowy. Nie na miarę wielkiego narodu i państwa, nie na miarę ówczesnych naszych możliwości były próby, wysiłki, poczynania na morzu, których początek i koniec nie przetrwał często życia jednego pokolenia Polaków. Wysiłki pojedynczych mężów stanu, królów, śmiałe pomysły i czyny rwały się jak nić pajęczna w rękach następnych pokoleń. Polacy — ludzie morza — to byli zwykłe wolontariusze, którzy w pojedynkę, bez oparcia o program i wysiłek zbiorowy, choć dokonywali czynów wielkich, ale nie miał ich kto wykorzystać na pożytek zbiorowości polskiej. W pojedynkę też, bez programu i oparcia szli Polacy w daleki świat, szli bez myśli o powiększaniu siły i bogactwa narodu.

Znany nam, dobrze znany wszystkim, obraz dalekiej czy bliższej przeszłości. Nie dziw przeto, że ocena naszych dotychczasowych postępów na odcinku spraw morskich daje nam poczucie dumy, daje przeświadczenie, że odrabiamy wiekowe zaległości krokami olbrzyma. Ale ocena i porównanie nie mogą brać pod uwagę tylko naszej własnej miary, muszą, gdy chodzi o naszą siłę na Bałtyku, zmierzyć się z innymi narodami, dać odpowiedź na pytanie — czy nasz stan posiadania odpowiada potrzebom i znaczeniu Polski w świecie. Bo przecież nie o względne liczby chodzić nam musi, gdy takie porównania czynić będziemy. Cóż z tego, że po naszej stronie tyle usprawiedliwiających dowodów, gdy tak późno powróciliśmy nad morze, gdy inni całą swą energję poświęcili na rozbudowę i rozwój floty narodowej, na powiększanie i ulepszanie portów — Polska z niczego, od początku tworzyć musiała narzędzia i środki do realizacji swego programu morskigo.

W walce, w wyścigu pracy usprawiedliwiania nic nie znaczą. W wyścigu pracy, w walce o należne nam w świecie miejsce, jedynym nakazem naszym musi być — dorównać, wyprzedzić, zająć wśród państw morskich miejsce należne i potrzebne wielkiemu narodowi i państwu.

W rozważaniach, które Dzień Morza — nasze święto morskie nasuwać musi, porównać należy nasz stan posiadania nad Bałtykiem ze stanem innych państw bałtyckich. A oto cyfry, świadczące o sile gospodarczej i zasięgu państw bałtyckich: Norwegja — flota handlowa blisko 4 milj. ton, Szwecja — 1 milion 650 tys., Danja — 1 milion 200 tys., Rosja Sowiecka — blisko 900 tys., Finlandja — przeszło 500 tys., Łotwa — blisko 200 tys., Estonja — 130 tys., a Polska — w roku 1935 — 66.139 ton reg. br.

Dodać jeszcze należy, że Niemcy, chociaż głównie opierają się o morze Północne, mając długie wybrzeże na Bałtyku, są też państwem bałtyckim. Ich flota handlowa na dzień 1/I 1934 r. wynosiła 3.810.000 ton reg. br.

Jak na naszym gospodarstwie narodowym odbija się nikły stan naszej floty handlowej, świadczą o tem cyfry pieniędzy, wypłaconych obcym statkom za towary wywożone i przywożone do Polski morzem. W okresie ubiegłych lat kilkunastu przewieźliśmy na statkach obcych około 100 milionów ton towarów, płacąc za przewóz, według przybliżonego szacunku, około 1 miljarda 300 milj. złotych, pieniędzy wywiezionych z kraju. Nasza flota handlowa zarabia rocznie niespełna 12 milj. zł. i to za przewóz tylko naszych własnych towarów. Flota handlowa Anglii, poza dochodem za przewóz własnych towarów, potrafi osiągnąć rocznie kilkadziesiąt milj. funtów szterlingów za przewozy obcych towarów. Oto jedno z wielkich źródeł bogactwa narodów morskich, z których my dotąd nie czerpiemy ani jednego grosza. Kupiec nasz, pośrednik, nieznany jest na obcych lądach, dla niego morze zamyka się na Zatoce na morzu Bałtyckim.

A siły zbrojne na Bałtyku? Niemiecka marynarka wojenna w dniu dzisiejszym liczy 134 tys. ton, a jutro wynosić będzie przeszło trzecią część wszystkich morskich sił zbrojnych światowego Imperjum Brytyjskiego, Rosja Sowiecka 85 tys. ton, Szwecja — 62 tys., Danja — 16 tys., Finlandja 9.600, Polska... 7.700 ton.

Gdynia stała się największym portem na Bałtyku, ale Gdynia jest ciągle jeszcze tylko wielkim i sprawnym ośrodkiem przeładunku towarów z Polski i do Polski. Daleko jej jeszcze do miana wielkiego miasta handlowego, opartego o rozwinięty przemysł, oddziaływującego swem bogactwem na najbliższe zaplecze — Pomorze, promieniującego nad całym Bałtykiem.

Te, a ileż jeszcze innych spraw morskich, spraw kielkującej dopiero myśli kolonialnej, przywozić musi na pamięć dzień „Święta Morza”. Dokonane, osiągnięte, zdobyte nad morzem i na morzu stanowi dopiero początek w realizowaniu polskiego programu morskigo. Realizować ten program muszą wszyscy, wykonywać go będą trwale pokolenia, które idą, ale pokolenie dzisiejsze musi jeszcze wydobyć z siebie sił wiele, ofiary duże, by następne mogły już korzystać z pełni dobrodziejstw państwa morskigo.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DO POLAKÓW Z ZAGRANICY *

Gdy myślę o Was, rozsianych po licznych krajach starej Europy, oraz na dalekich lądach i wyspach innych części świata, zastanawiam się zawsze nad określeniem wzajemnych obowiązków pomiędzy Wolną Polską, a Wami, wszystkimi, którzy utraciwszy bezpośredni związek z Ojczyzną, życie przecież, pracujecie, tworzycie...

Jest Was blisko siedem milionów ludzi, dających swą pracę pozytywną i korzystną dla ludzkości poza granicami naszego Państwa, co wobec 33 milionów mieszkańców wewnątrz kraju, stanowi przecież olbrzymi odsetek, tragicznym zrządzeniem losu oddjęty z całokształtu sił, zgromadzonych przy budowie wielkiego gmachu państwowego odrodzonej Rzeczypospolitej Polskiej.

W logicznym wyniku wzlotów i upadków przeszłości, a przede wszystkim z powodu konieczności naprawiania szkód, wyrządzonych nam przez 150-letnią niewolę, spadł na nas na każdym polu ogrom obowiązków niecierpiących zwłoki. Nie jest więc dziwnym, że z ciężkim sercem myślimy o wielkim, napewno nadmiernym upuszcie krwi, spowodowanym emigracją milionowych rzesz ludzkich z Polski.

Nie było to wina Wasza, ani nasza...

Błędy dziejowe, brutalna i niezmordowana w czynach zawiść obcych, brak zgody i twórczych zdolności organizacyjnych własnych obywateli, wytworzyły ciężką i skomplikowaną teraźniejszość, odziedziczoną przez nas i nam przez los oddaną do rozwiązania, zgodnego z przeznaczeniem, prawami i obowiązkami wielkiego narodu.

Od naszej przecież działalności zależy w znacznej mierze przyszłość Państwa, gdyż tylko na mocnych i trwałych fundamentach zbudować można wielowiekowy gmach Rzeczypospolitej, umiłowanej przez własnych obywateli i szanowanej przez obcych.

A fundamenty te buduje w czoła pocie, mózgów i rąk wysileniu, niezłomną swą pracą dzisiejsze pokolenie narodu, zwycięskie po długich, smutnych latach.

Praca nasza, realizująca z dniem każdym lepsze jutro dla ludu polskiego, powinna skupić wysiłki wszystkich Polaków na kuli ziemskiej. Na to jednak, by móc dla Ojczyzny pracować pozytywnie, trzeba ją poznać i serdecznie ukochać.

Chcemy więc pokazać Wam Polskę całą, w granice obecnego Państwa ujętą, tak jak się Ona przedstawia oczom naszym, troskliwie wpatrzonym w Jej potrzeby i braki, a jednocześnie radującym się świetnością wspaniałych pomników przeszłości i wynikami niezmordowanej pracy dnia dzisiejszego.

W ślad za książką, mówiącą we wzruszających słowach i ilustracjach o naszym dostępie do morza, o przywróconej Ojczyźnie Ziemi Pomorskiej, o Polku nad morzem władaniu, oraz o słusznej dumie narodu — Gdyni, tym wielkim czynie, który sam już stwierdza naszą zdolność do życia państwowego, — wysyłamy Wam w imieniu Ligi Morskiej i Kolonialnej, przepiękną pracę Gustawa Morcinka, w wydaniu Rudolfa Wegnera, pełnem głębokiego patriotycznego pietyzmu, aby Was zapoznać z pięknem i pracą starej Piastowskiej dzielnicy — Śląska.

Dowiecie się z tej książki, jak olbrzymi udział w życiu gospodarczym i kulturalnym Polski bierze ta ziemia, bogata w złoża czarnego diamentu, tętniąca nieustającym ruchem maszyn i rytmem pracy rzesz robotniczych, ich ofiarną daniną — dla dobra wszystkich współobywateli.

Nie cały jednak Śląsk historyczny, do dnia dzisiejszego polski, wrócił do Ojczyzny. Gdy spojrzycie na zachodnie rubieże Państwa Bolesława Chrobrego na Ziemi Śląskiej i zestawicie je z naszą obecną granicą państwową — pomyślcie o ile Polska byłaby potężniejsza, bogatsza, a co zatem idzie, pewniejsza swych losów przyszłych, gdyby Głogów, Lignica, Wrocław, Opole, Strzelce, Bytom, Racibórz, a z nimi cały Śląsk Górny i Dolny, krwią przodków obficie zroszony, pozostał przy nas i pracował solidarnie z całą Rzeczypospolitą dla dobrobytu i chwały narodu. Dzisiaj ta ziemia niezapomniana, na której rozlega się jeszcze mowa polska, daje swój trud i jego wyniki dla zachodniego naszego sąsiada, który nie zawsze przecież w ciągu historii przyjazne wobec nas ujawniał zamiary i czyny...

Stajemy więc wobec faktu dziejowego: utraconych wielkich możliwości, strat niepowetowanych, stanowiących w bilansie życia narodowego tragiczne pozycje ujemne.

Zupełnie tak samo, jak na Pomorzu, gdzie przed wiekami granica polska z duńską się stykała...

Nie jest zadaniem mojem jednak siać wśród Was gorzkich wspomnień ziarna...

Chcę tylko, żebyśmy mieli odwagę wspólnie nagej prawdzie spojrzeć w oczy, aby na przyszłość nic z posiadanego dorobku nie utracić.

Dlaczego mówię o tem do Was, którzy bezpośredniego wpływu na bieg życia i spraw polskich nie posiadacie?

Aby się wzajemnie zrozumieć, weźmy w ręce drugą mapę, tym razem mapę świata, mówiącą o Was, Polakach poza granicami Państwa.

We wszystkich częściach świata na stałych lądach i na wyspach szukaliście chleba, którego własna ziemia dać Wam nie mogła.

Stworzyliście nowe, najczęściej lepsze dla Was warunki bytu, szczególnie w licznych i gwarnych miastach Ameryki Północnej, oraz zgodnie ze starą, dobrą tradycją ludu polskiego, uprawiacie też ziemię w Ameryce Południowej.

Jesteście we wszystkich prawie państwach wielkiego ładu Nowego Świata, na wsi i w mieście, zwarci w ciężkiej pracy, częstokroć pionierskiej, jako awangarda cywilizacji i przedstawiciele ekspansji ducha i charakteru polskiego.

Znajdujecie się w większych lub mniejszych skupiskach w Afryce, w dalekich krajach Azji, aż do Chin, Japonji i Mandżurji włącznie, dotarliście do najmnijszego i najdalszego kontynentu Austrii.

Wszędzie jednak, gdzie brzmi dzięki Wam mowa polska, nie tylko w krajach europejskich z Francją i Niemcami na czele, ale nawet w mało zaludnionych

*) Wstęp do książki G. Morcinka „Śląsk” rozestanej, jako dar LMK, Polonii Zagranicznej.

przez ludzi białych kolonjach różnych potęg świata, nie jesteście u siebie, a jedynie jako najemnicy dajecie trud polski bezimiennie, aby wyniki jego, niejednokrotnie o nieprzeciętnym znaczeniu, zostały wpisane w cyfrach pozytywnych do bilansu zasług narodowych tych państw, które energię Waszą wchłonąć i zdyskontować umiały. Czy nie można jednak przynajmniej części tej twórczej energii, jaką codziennie tak obficie wydajecie, poświęcić dla własnego Narodu i pomóc mu w budowie Państwa, w zgodzie zresztą zupełnej z interesami narodów, które Was gościnnie na ziemiach swoich przyjęły?

Jesteście przecież naturalnymi przedstawicielami ducha i twórczości polskiej na licznych terenach, gdzie wre mocne, niezmordowane życie.

Możecie i macie prawo pośredniczyć w nawiązaniu trwałych stosunków pomiędzy Polską a wszystkimi niemal krajami globu ziemskiego.

Wiecie dobrze o tem, że bezlitosna bieda, która Was z Ojczyzny wygnała, sroży się u nas nadal, wybijając swe ponure piętno na losach milionowych rzesz ludu polskiego.

Wielu z Was miało sposobność poznać i przyrzec się z bliska heroicznym wysiłkom, jakie czynimy w walce z kryzysem gospodarczym i, pogłębiającym się coraz bardziej, kryzysem przeludnienia. Doszliśmy już przecież do tego, że mamy w Polsce najmniej w Zachodniej Europie zarobek na głowę obywatela, a co zatem idzie, najniższą stopę życiową. Na to, by stać się państwem silnem, godnem miana mocarstwa, musimy zwalczyć nędzę, jaka panuje w Rzeczypospolitej i osiągnąć dobrobyt wszystkich obywateli.

W tej sytuacji Wy nam możecie dać pomoc o znaczeniu wprost nieobliczalnem.

Stajecie wobec możliwości odegrania wybitnej roli w dziejach Polski.

Gdy, rozsiani po wszystkich prawie państwach świata, staniecie się przedstawicielami gospodarstwa narodowego, konsumentami i propagatorami wśród obcych wytworów rąk ludu naszego, wówczas zacznie tętnić z nieznaną dotychczas siłą życie polskich miast i wsi, oraz znajdą pracę i chleb tysiące ludzi, dzisiaj beznadziejnie o zajęcie żebrzących. Jest Was przecież blisko 7 milionów naturalnych przedstawicieli życia polskiego, rzuconych jak mocna awangarda dzielnego narodu w świat szeroki i daleki.

Wiem z jakim szczerem i serdecznym patriotyzmem witaliście Polską Bandere Morską, reprezentującą najżywotniejszy interes narodu, w największem poza Ojczyzną skupisku polskiem — Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdy powstała nasza pierwsza linja oceaniczna, Gdynia — Ameryka.

Niech więc dzięki patriotyzmowi i Waszej współ-

pracy — przede wszystkim gospodarczej — z nami obywatelami Wolnej Ojczyzny i Jej wiernymi żołnierzami, nastąpi nowy okres historii Narodu, bujniejszy i trwalszy niż poprzednie.

Pamiętajcie, że Bandera Morska jest nie tylko symbolem, ale również najsilniejszym węzłem, łączącym Państwo z Wychodźstwem, żyjącem w najdalszych nawet krajach świata.

Pomóżcie nam zorganizować gospodarstwo narodowe, a weźmiecie wybitny udział w budowie naprawdę mocarstwowego gmachu Rzeczypospolitej.

Czas nagli... Straciliśmy w ciągu 1000-letniej historii Polski bardzo wiele...

Uchodżyły w niepowrotną przeszłość niezwykle korzystne momenty dziejowe, niestety niewyzyskane. Pozostały bogate ziemie, odwieczne polskie, poza granicami Państwa. Wśród nich najbogatsza piękna kraina Śląsk.

Czyż stan dzisiejszy, gdy ziemia nasza, poza swymi granicami państwowymi, jest reprezentowana na wszystkich lądach świata przez siedmiomilionową rzeszę ludzką, w której piersiach tętnią serca prawdziwie polskie, mężne i mocno czujące, czy warunki te tak dla zmartwychwstałej Polski korzystne, mają fatalnem zrządzeniem losu, pozostawić nam znowu wspomnienie niewyzyskanych możliwości, a gorzyc w sercach potomnych?

Myślę, że obecne pokolenie, zwycięskie i silne, posiada głęboką miłość twórczą dla wszystkich spraw Rzeczypospolitej i Jej obywateli.

I wierzę, że zagadnienie stojące dzisiaj przed Polską, a wymagające od nas wejścia na utraconą drogę wielkości Państwa i szczęścia wszystkich Polaków, zostanie rozwiązane pozytywnie.

Kończę moje słowa, podyktowane serdeczną troską o dobro całego ludu polskiego i przesyłam je Wam, jako skromny choraży, jeden z wielu zresztą, którzy wytrwale podnoszą w górę symbol przyszłej potęgi Polski — Bandere Morską. Zwracam się do Was z apelem gorącym, odwołując się do Waszego wypróbowanego patriotyzmu: stańcie się przedstawicielami twórczości i pracy naszej Ojczyzny na wszystkich terenach świata, z którymi związały Was losy niezbadane.

Niech żywym przykładem zbiorowego wysiłku będą dla Was bohaterskie dzieje dzielnego ludu Piastowskiej Śląskiej Ziemi.

I niech dla każdego z Was, rozpoczynającego pracę dla Polski, żywym symbolem głębokiego uczucia i umiłowania Wielkiej Sprawy będzie niezłomny trud, w ciągu długich lat ofiarnie, prosto i szczerze składany dla dobra wszystkich przez mocno gorącą krew tętniące serce Pierwszego Obywatela Rzeczypospolitej i Jej Wodza — Józefa Piłsudskiego.

GEN. DYW. GUSTAW ORLICZ-DRESZER.



IMPERIUM MARIS BALTICI



Pojęcie „imperium maris” jest średniowiecznym pojęciem kwestii morskiej, polegającej na koncepcji, że dane morze („mare clausum”) jest zupełną własnością jakiegoś narodu i leży w obrębie jego granic. Państwo, roszcujące sobie pretensje do tego morza, miało monopol utrzymywania na niem swej floty i mogło zabronić tego innym narodom. Mogło ono zezwalać na wjazd obcych statków, czyli otwierać względnie zamykać żeglugę, oraz, co najważniejsze, mogło nakładać i ściągać cła z kupieckich statków innych państw. Dawało to w sumie znaczne dochody, stąd też powstaje między państwami rywalizacja i walka o „imperium maris”. Taką władzę miała nad Adriatykiem Wenecja, nad morzem Czarnym Genua, taką władzę zdobyła założona i ugruntowana w drugiej połowie XIII wieku Hanza niemiecka nad morzem Bałtyckim.

Bałtyk wzrasta odtąd w znaczenie, które wzmaga się niezmiernie w wieku XVI, gdy morze to staje się po morzu Śródziemnym centrum handlu europejskiego. Nic też dziwnego, że państwa nadbałtyckie, jak Danja i Szwecja usiłują utrwalić swą przewagę na Bałtyku po rozbiciu Hanzy w roku 1535. Wszakże samo cło ze statków kupieckich, przeważnie holenderskich, przybywających tu corocznie w liczbie do kilku tysięcy, stanowiło poważne źródło dochodów. Do walki o morze Bałtyckie, która najostrej występuje w wieku XVI i XVII, staje i Polska, wówczas mocarstwo nie tylko politycznie, ale i gospodarczo tak rozwinięte, że mogła przez Gdańsk zaspokoić w 3/5 popyt na zboże i drzewo na rynkach zachodnioeuropejskich.

Po uzyskaniu dostępu do morza przez Kazimierza Jagiellończyka w roku 1466 przychodzi kolej za Zyg-

munta Augusta na wyjście na morze, do szerszej walki z morskimi potęgami. Władzę na Bałtyku dzierży wówczas Danja, mająca zdecydowaną przewagę dzięki posiadaniu wejścia na morze, t. j. cieśniny Sundu oraz dużej floty. Inne państwa usiłują jednak zrzuć ten prymat Danji na swoją korzyść i w ten sposób doszło do wojen o „imperium maris Baltici”. W walce biorą też udział Szwecja, Polska, a także Moskwa, starająca się uzyskać przez zajęcie Inflant dostęp do morza, stanowiącego dla niej równocześnie drogę do zachodniej kultury. Pada w tej walce pobita przez Polskę Moskwa. Polska otrzymuje jednak tylko Inflanty, więc rozszerzenie brzegu morskiego, nie uzyskuje zaś „imperium”, opanowanego przez Danję. Po tym okresie walki, zakończonej przez Batorego, przychodzi kolej na zmagania się z Szwecją o tron szwedzki Zygmunta III, zakończone ograniczeniem dawnych polskich zdobyczy. I wreszcie wielkie plany Władysława IV walki o Bałtyk. Rosnąca Szwecja utrwala swą przewagę na morzu, usuwa Danję i nie dozwala rozszerzyć posiadłości nadbałtyckich Polsce, która już tylko cofa się od morza, zasklepiając się w gospodarstwie wewnętrznym, rolnem.

Przyczyny tego cofnięcia się, które zaważyło na istnieniu bytu Polski, były dla rozwoju polityki morskiej podstawowe. Są to: brak własnych portów, brak własnej floty wojennej i własnej floty handlowej, a przede wszystkim brak u społeczeństwa pełnego zrozumienia znaczenia posiadania morza, brak umiłowania go.

Osiadły u ujścia Wisły Gdańsk był największym portem Bałtyku. Nie był to jednak port ściśle polski, t. j. Polsce uległy. Nic to bowiem nie znaczyło, że tu uznawano teoretycznie władzę króla polskiego, że

mówiono po polsku, że na sejmy polskie slano gdańskich burmistrzów i rajców jako posłów, że otrzymywano od Polski wielkie przywileje. Gdańsk był przede wszystkim silnym miastem handlowym, dbającym o swój rozwój i prowadzi do tego celu zmierzającą politykę. Chciał więc Stefan Batory stworzyć własny port polski w Elblągu, chciał to samo uczynić później Władysław IV na Helu. Wezwana przez zagrożony konkurencją Gdańsk Danja niszczy zaczęte prace, których nie mogła obronić nie posiadająca floty wojennej Polska.

Usiłował zorganizować flotę już Zygmunt August, choćby narazie utrzymując kaprów z sławnym Wasowiczem na czele. Podobnie postępuje Stefan Batory. Spory zaczątek floty tworzy Zygmunt III, a Władysław IV przerabiać już każe w budowanym przez siebie porcie statki kupieckie na wojenne i — byle zastąpić braki — nawet kozaków z Dniepru sprowadza na Bałtyk. W tych poczynaniach również staje na przeszkodzie Gdańsk. Ponowna pomoc Danji rujnuje te plany i zachowuje przewagę u ujścia Wisły dla Gdańska, który dopiero w XVIII wieku zrozumiał, niestety zbyt późno, że siła jego polegała na oparciu o Polskę i dopiero wtedy broni się mężnie przeciw oderwaniu od Państwa Polskiego.

Królowie polscy byli jednak w tych morskich planach i w tych wysiłkach osamotnieni. Warstwa rządząca, szlachta, zajęta była kwestiami wschodnimi, i przywykła do walki orężnej z Tatarem, Turkiem czy Moskałem. Wrósł w jej psychikę ideał rycerza potykającego się wręcz z wrogiem. Poza to zajęta uprawą roli i przyzwyczajona do zdobywania stosunkowo bardzo łatwo zysków przez sprzedaż zboża w Gdańsku, doszła szlachta w rezultacie do przekonania, że prócz spokojnej gospodarki rolnej, więcej nie Polsce do szczęścia nie potrzeba. Nie umiano już dojrzeć, zwłaszcza przy rozpoczynającym się w XVII wieku

upadku oświaty, szerokich horyzontów, otwierających się przed polityką morską. Wystarczyło „skąpać konia w morzu”. To też królowie nie znajdują poparcia, nie uchwała się podatków w odpowiedniej wysokości, nie ma za co stworzyć ani portu, ani floty, ani czem ukrócić Gdańska i odeprzeć obcych ataków.

Dziś sytuacja przedstawia się zupełnie inaczej. Oczywiście nie myśli się o „imperium maris Baltici” w znaczeniu dawnym, średniowiecznym. Od połowy wieku XVIII wrócono do teorii starożytności o „mare liberum”, morzu wolnym, dla wszystkich dostępnym. Walka jednak o przewagę na polu handlu wre ciągle. Wszystkie kraje starają się sprzedać swych wyrobów jak najwięcej, szukają więc rynków zbytu i konkurują o nie i walczą z innymi. Podstawę zaś tej walki stanowią, w większym stopniu niż dawniej: porty i flota. I tu właśnie zmieniła się u nas sytuacja do gruntu. Na pustym brzegu wyrosła potężna Gdynia, nie bojąc się już Gdańska, czując za sobą oparcie i siłę ekonomiczną Polski, która zapewnia jej rozwój, w ciągu kilku ostatnich lat zwiększyła o 100% swe obroty. Ciągle rosnąca flota wojenna daje bezpieczeństwo wybrzeżu i rozwijającej się flocie handlowej. Podstawą zaś tego rozrostu jest zrozumienie znaczenia morza u narodu, szerzone przez tysiące komórek organizacji propagandowych, przez pokazy, odczyty i literaturę, przez potężny ruch wycieczkowy, który przez osobiste zetknięcie się z morzem powoduje rozbudzenie doń gorącego uczucia. Dziś więc stoimy na drodze do zdobycia przewagi w handlu bałtyckim wobec możliwości opanowania rynków zbytu w krajach nadbałtyckich, znajdujemy się wobec widoków naprawy dawnych błędów historycznej Polski i zrealizowania planów polskiego „imperium maris Baltici” Zygmunta Augusta, Batorego i Władysława IV na nowej, ekonomicznej i handlowej podstawie pojęć i bytu naszej doby.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



STOCZNIA MARYNARKI WOJENNEJ W GDYNI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Tegoroczne „Święto Morza” odbywa się pod hasłem budowania okrętów wojennych na własnej stoczni. Myśl ta znalazła już swój realny wyraz w pracach Marynarki Wojennej. Wysiłek społeczeństwa w kierunku budowy okrętów na własnej stoczni ma ułatwić realizację gotowych już planów Kierownictwa Marynarki Wojennej.

Jak przedstawia się ta sprawa w chwili obecnej?

Dotychczasowe próby stworzenia w Gdyni stoczni, opartej na kapitale prywatnym, nie dały pozytywnych wyników, kwestia zaś budowy okrętów w kraju nabrała ze względów politycznych i gospodarczych pierwszorzędного znaczenia. Kierownictwo Marynarki Wojennej przystąpiło we własnym zakresie do zrealizowania tej ważnej idei narodowej: budowy okrętów wojennych na własnej stoczni.

Prace rozpoczęto w roku ubiegłym, przygotowując odpowiednie baseny i nadbrzeża. Obecnie roboty przy budowie stoczni są w toku i jest nadzieja, że już w roku przyszłym uruchomiona będzie pierwsza pochylnia dla okrętów o wyporności do 1500 ton. Tam też prawdopodobnie budowana będzie łódź podwodna imienia Marszałka Piłsudskiego z pieniędzy zebranych przez Fundusz Obrony Morskiej i Komitet łodzi podwodnej imienia Marszałka Piłsudskiego.

Plan stoczni przewiduje cztery do pięciu pochylni różnych długości, doki: suchy i pływający, odpowiednią ilość dźwigów i żurawi bramowych, warsztaty i budynki, posiadające najbardziej nowoczesne urządzenia. Po zakończeniu programu prac będzie można budować na stoczni marynarki wojennej nawet większe jednostki, tak dla marynarki wojennej, jak i dla handlowej. Stocznia będzie bowiem wykonywała także zamówienia prywatne. Do dziś dnia wykonano w Gdyni większość prac czerpalnych i regulacyjnych (kosztów około pięciu milionów złotych), stanowiących najdroższą część robót. Nowa stocznia posiadać będzie powierzchnię 46 hektarów, w tem 10 przestrzeni wodnej.

Budynek główny stoczni będzie miał 100 metrów długości na 60 szerokości i będzie mógł być w miarę

potrzeby powiększony. Wzdłuż nadbrzeża rozmieszczone będą kadłubownia, trasernia, warsztaty maszynowe i wyposażenia okrętów, a mianowicie: ślusarsko - mechaniczny, rur, blach cienkich, obróbki drzewa, odlewnia, modelarnia, magazyny stali, węgla, różnych surowców i modeli, kotłarnia, kuźnia, narzędzarnia, stacja prób kotłów, elektromonternia, montownia, spawalnica, malarnia, hala remontu motorówek i żeglarnia. Budynki administracyjne mieścić się będą przy wejściu na osobnym terenie, tak, aby można je było izolować od części wykonawczo-technicznej.

Dodać należy, iż warsztaty stoczni nie będą zawierały posiadanych już przez przemysł krajowy warsztatów i wytwórni, a służyć będą głównie do celów lokalnych, dla samej stoczni, będącej montownią poszczególnych części składowych budowanej jednostki, wykonywanych w wytwórniach i warsztatach rozsianych w różnych częściach kraju. W ten sposób władze Marynarki Wojennej dały dowód troski o rozwój przemysłu krajowego, przed którym otwierają się szerokie możliwości w postaci licznych i cennych zamówień.

Nowa stocznia da zatrudnienie kilku tysiącom ludzi, bezpośrednio zaś wszystkim gałęziom przemysłu.

Jeżeli uda się nadto wykorzystać, w celu przyspieszenia budowy stoczni i okrętów, fundusze z Pożyczki Inwestycyjnej, czego domaga się jedna z uchwał VI Walnego Zjazdu LKM — korzyść dla kraju może być wprost olbrzymia. W Stanach Zjednoczonych (a także i w innych krajach), uznano bowiem budowę okrętów wojennych za najskuteczniejszy środek walki z bezrobociem, tworząc tak zwany „National Industrial Recovery Act”, — fundusz inwestycyjny, z którego czerpane są środki na te właśnie cele.

Z jednej strony uzyskamy więc cenny warsztat pracy, wywierający olbrzymi wpływ na rozwój gospodarczy kraju, z drugiej — wzmocnimy obronę morską, od której zależy bezpieczeństwo państwa i dobrobyt narodu.

"OSTATNIE MOLO..."

Gdynia jest oczkiem w głowie całego Narodu. Budowa portu od jego zarania jest przedmiotem bacznej uwagi nie tylko sfer rządowych, lecz również całego społeczeństwa.

Z wielką radością witaliśmy każdą notatkę o budowie nowego mola, nowych mocnych dźwigów stalowych, olbrzymich magazynów, wreszcie dworca morskiego.

Już przeładujemy setki tysięcy ton towarów... milion ton... 7 milionów ton — takie kolejno w krótkich odstępach czasu przychodziły wieści z Gdyni. — Już mamy dźwigi... kilka dźwigów, kilkanaście, kilkadziesiąt! Wywrotnice wagonowe i urządzenia taśmowe — to są wszystko rekordy zdobywane kolejno, rekordy pracy.

Tak zdawałoby się niedawno — tylko 15 lat temu, za naszej pamięci, prowadzono gorące dysputy, czy obrać Gdynię, jako miejsce na budowę portu, czy Tczew, jako głęboki port rzeczny.

Niedawno, bo 10 lat temu rozpoczęto budowę portu na terenach bagien i piasków. Tak niedawno jeszcze parę lat temu, nie było tego mola... tego falochronu... tego magazynu...

Wiadomość o budowie Gdyni szybko dostała się do świadomości szerokich warstw. Nie trzeba było propagandy, by ruszyć setki tysięcy uczestników wycieczek i turystów do Gdyni. Godzinami „szczury ładowe” stały na wybrzeżu, przyglądając się gigantycznym pracom, nie zdając nawet sobie sprawy, jak bezprzykładnego tempa pracy i wysiłku są świadkami. Mało raz widzieć Gdynię, wielu jest takich, co Gdynię 2 i więcej razy odwiedzali, znajdując wciąż nowe, potężne, niezrozumiałe rzeczy. Ciągnie nasze społeczeństwo do morza siłą potężna, podyktowana z głębi serca i duszy. A może to podświadoma potrzeba pokuty za grzechy przodków naszych, którzy morza nie rozumieli i niedoceniali?

Jakichże wyników pracy społeczeństwo szuka? Znaczenie mniejszych, niż widzi i odczuwa.

Krótki bilans pracy budowy portu gdyńskiego zaprowadzi nas do wyników wspaniałych.

Port gdyński ma 320 hektarów lustra wodnego, które obramowane jest przeszło 11 km betonowego nabrzeża. Głębokość portu waha się od 6 do 12 metrów, powierzchnia zaś portu o głębokości ponad 8 metrów sięga 300 hektarów. Gdynia jest w możliwości przyjąć wszystkie statki o tak głębokim zanurzeniu, jakie tylko przepuści kanał Kiloński.

Teren portu obsługiwany jest gęstą siecią torów kołowych, długość których przekracza 150 km. Tory kolejowe porównać można do tętnic w organizmie ludzkim.

Na nabrzeżach wybudowano 35 wielkich magazynów, których powierzchnia składowa wynosi 187.000 m². Zdolność przepustowa magazynów przekracza milion ton rocznie.

Do przeładunku towarów wybudowano ogółem 61 różnego rodzaju dźwigów, które jednocześnie podnieść mogą 244 ton towaru, a przeładować mogą 7 tysięcy ton w ciągu godziny. Do specjalnie wielkich należy wywrotnica wagonowa, która w ciągu 3 minut podnosi wagon węgla, przenosi go nad statek i wysypuje całą zawartość do luku okrętowego.

Wydajność pracy — 400 ton na godzinę. Imponująca również wydajność mają taśmowe urządzenia do przeładunku węgla. Jest ich dwa, a zdolność przeładunkowa każdego z nich wynosi 600 ton na godzinę.

Obok wspomnianych urządzeń portowych należy podkreślić usadowienie się na terenie portu kilku poważnych przedsiębiorstw przemysłowych, jakimi są Łuszczarnia Ryżu, Olejarnia „Union” i inne.

Kolosalny rozwój obrotów towarowych przez Gdynię jest potwierdzeniem, że port ten w organizmie gospodarczym Polski odgrywa wielką rolę. Trudno sobie dziś wyobrazić życie gospodarcze Polski we wszystkich jego przejawach bez Gdyni. Sam Gdańsk, przez który przechodzi dzisiaj w obie strony przeszło 5 i pół milionów ton towarów rocznie, nie byłby w stanie przyjąć na swe barki jeszcze 7 milionów ton towarów, obsługiwanych przez Gdynię. Gdynia jest jakby płucami Polski w jej stosunkach gospodarczych z zagranicą.

Jakże przedstawia się dzisiejszy stan portu w stosunku do budowy projektu? Niech odpowiedź da załączony planik portu. Linje ciągle oznaczają stan ukończenia prac, przerywane — prac, które mają być wykonane lub są wykonywane, kropkowane — części urządzeń, które mają być zmienione.

Jeśli chodzi o baseny, to do wykonania pozostał III basen wewnętrzny i kanał przemysłowy. Również pozostało do wykonania molo obok III basenu wewnętrznego. Molo Reprezentacyjne, oznaczone literą R ma być więcej wysunięte na wschód.

Pozostało do ukończenia molo pasażerskie. — Ostatnie molo... Obramowanie mola jest skończone. Dziś stawiane są ściany oporowe z betonu. Następny etap prac — to zasypanie mola ziemią i zabrukowanie go. Molo to będzie przedłużeniem ul. 10 Lutego. Już we wrześniu będzie skończone.

Tyle się wybuduje.

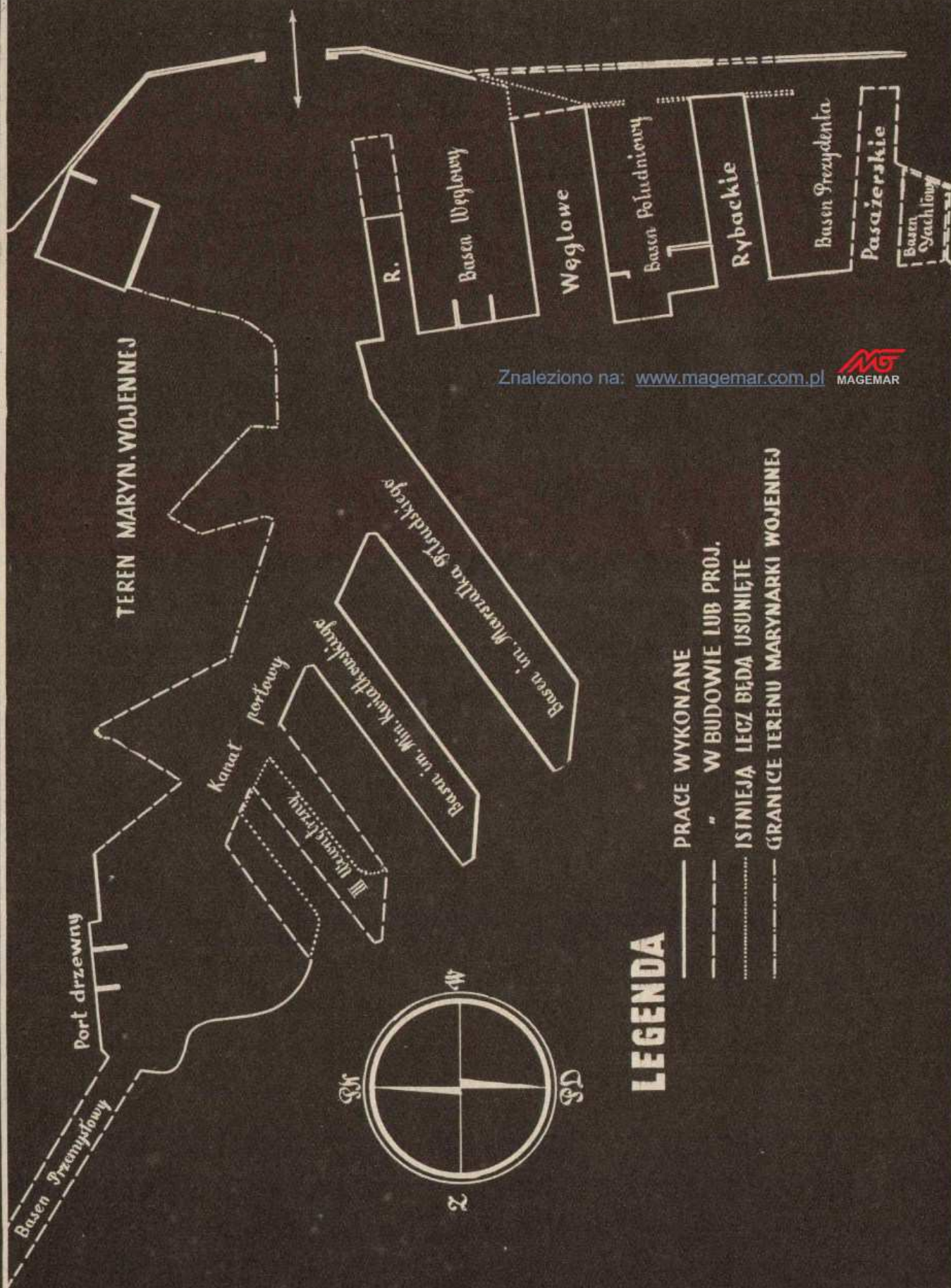
Niektóre fragmenty zostaną przebudowane. Od strony zatoki wybudowany będzie falochron na całej długości basenów. Stworzy to możliwość przechodzenia statków z jednego basenu do drugiego bez potrzeby wychodzenia z portu. Dla wytworzenia wspomnianej możliwości część wschodnia mola węglowego ulegnie rozbiórce. Zmienione zostaną również falochrony boczne przy molach rybackim i węglowym.

„Ostatnie molo”... nie oznacza to ostatniego etapu prac w porcie. Jesteśmy dopiero na pół drogi. Mamy doskonały aparat techniczny — portowy, zdolny do przepuszczania tysięcy statków i milionów ton towarów. Nie mamy natomiast drugiej składowej części portu handlowego w pełnym znaczeniu tego słowa — nie mamy handlu i przemysłu portowego. Do stworzenia wspomnianego handlu i przemysłu w porcie nie wystarczą dekrety i poparcie rządowe — potrzebna jest inicjatywa, potrzebne są kapitały. Na tę inicjatywę i na te kapitały czeka Gdynia z otwartymi rękoma, by stać się portem handlowym o znaczeniu światowym.

BOLESŁAW POLKOWSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

LEGENDA

- PRACE WYKONANE
- - - W BUDOWIE LUB PROJ.
- ISTNIEJĄ LECZ BĘDĄ USUNIĘTE
- · - · - GRANICE TERENU MARYNARKI WOJENNEJ

MUSIMY OTRZYMAĆ KOLONJE

Gdy ze światowej zawieruchy wojennej po blisko 150-letniej niewoli odrodziło się Państwo Polskie — najbardziej przewidujący badacz nie był w stanie określić, jakie będą w przyszłości potrzeby 33-miljonowego narodu.

Dziś Polska przeszła już okres organizacyjny, okres kształtowania się na każdym polu, czy to politycznym, gospodarczym czy socjalnym. Dziś jasno stają przed oczami wielkie potrzeby szybko rozwijającego się narodu polskiego. Wśród tych potrzeb uzyskanie własnych kolonij staje się coraz bardziej konieczne.

Dlaczego potrzebne nam są kolonie? — oto pytanie, które się każdemu tutaj nasuwa.

Potrzebne one są Polsce jako wielkiemu Państwu: 1) dla uzyskania terenów dla naszego wychodźstwa, 2) dla zapewnienia własnych źródeł surowcowych i 3) dla stworzenia nowych rynków odbiorczych dla naszych towarów.

Jak wiadomo roczny przyrost ludności w Polsce wynosi przeszło 400.000. Znalezienie zatrudnienia w kraju dla tak poważnej liczby nowych obywateli jest niemożliwe. Niemożliwe było nawet przed wojną za czasów dobrej konjunktury, niemożliwe jest — tym bardziej obecnie podczas trwającego wciąż kryzysu. To też wychodźstwo nasze od wielu dziesiątków lat kieruje się częściowo do krajów europejskich, częściowo do zamorskich. Od 1918 r. nasza emigracja kontynentalna wyniosła przeszło 1 milion osób, zaś zamorska około 700 tysięcy. W samym 1934 r., mimo ograniczeń emigracyjnych, do państw europejskich wyemigrowało 21.758 obywateli polskich, a do krajów zamorskich 20.802.

Niezmiernie ważny jest następnie problem zdobycia własnych źródeł surowców, uniezależnienie się od pośrednictwa obcego tak kosztownego przy ich nabywaniu.

Dość tu wspomnieć, że w r. 1934 Polska przywoziła z zagranicy surowców i produktów kolonialnych za sumę przeszło 300 milionów złotych, co stanowiło przeszło 38% całego naszego importu. Takie kolosalne sumy płacimy zagranicznym dostawcom w okresie kryzysu, zaś w latach pomyślniejszych dostawy te były o wiele większe. Np. w 1928 r. sprowadziliśmy tych produktów za przeszło 760 milionów zł.

Gdybyśmy mogli na terenie własnej kolonii produkować kawę, kakao, bawełnę, kauczuk, różne korzenie, tłuszcze palmowe, itd. itd., ileż poła do zarobku mieliby nasi bezrobotni, ileż inicjatywy mogliby wykazać nasi kapitaliści, którzy przecież potrafili w innych przedsiębiorstwach lokować bardzo poważne sumy. A ileż skorzystałaby nasza, tak szybko rozwijająca się flota handlowa, która przywozić by musiała z za morza surowce, a wywozić tam szereg wyrobów gotowych.

I tu dochodzimy do zagadnienia nowych rynków zbytu po otrzymaniu kolonij. Powszechnie znane są dziś trudności lokowania na rynkach zagranicznych eksportowanego towaru. Gdybyśmy posiadali kolonie, nasze wychodźstwo mogłoby stać się nie tylko bezpośrednim odbiorcą polskich towarów, lecz stać

się również centralą handlową dla ich zbywania w rejonie okolicznym. A wówczas nasza ekspansja handlowa niewątpliwie zrobiłaby olbrzymi krok naprzód. Jeśli tu weźmiemy za przykład kolonie mandatowe w Afryce, to stwierdzić możemy, że tereny te choć słabo jeszcze zagospodarowane i mało zaludnione, absorbują już dziś poważne ilości towarów europejskich. Np. Kamerun pod mandatem francuskim w 1933 r. przywiózł za przeszło 75 milionów franków, Tanganika w 1931 r. za 2,5 miliona funtów szt., Togo franc. w 1932 r. za 65 milion. fr. itd.

Gdy się mówi o kolonjach dla Polski, można mieć na myśli jedynie mandatowe, czyli te, których Niemcy rzekły się Traktatem Wersalskim, lecz które nie zostały przydzielone na własność państwu zwycięskiemu, natomiast oddane im jedynie w administrację pod zwierzchnictwem Ligi Narodów. Są to bowiem jedynie dziś tereny kolonialne, których statut prawny jest jeszcze płynny i umożliwiający zmiany.

Wobec prawdopodobnego oficjalnego wysunięcia przez Niemcy sprawy zwrotu im kolonij — jakież mogą być przesłanki Polski do domagania się wówczas przydziału ich części?

Polska jest państwem sukcesyjnym Rzeszy: Poznańskie, Pomorze i Śląsk stanowiły dawniej część Rzeszy Niemieckiej i brały udział w zasilaniu skarbu niemieckiego. Według obliczeń polskiego Ministerstwa Skarbu, w 1913 r. obecne województwa poznańskie i pomorskie dały dochodu 285.485.000 franków złotych, podczas gdy rozchodowano na nie 278.946.700 fr. zł., nie były więc deficytowe a przeciwnie, dochodowe. Zaś Śląsk, którego siła podatkowa była bardzo duża, jako okręgu przemysłowego — przynosił bardzo poważne nadwyżki, nie mogące się nawet równać z Poznańskiem i Pomorzem.

Pozatem Polska na podstawie Traktatu Wersalskiego przejęła: 1) część długów przedwojennych Niemiec i Prus, oraz 2) zobowiązała się zapłacić na przyznanych nam terenach za tę własność państwową, która nie była przed rozbiorami własnością Państwa Polskiego. Tem samym Polska, pokrywając inwestycje uczynione na jej ziemiach, wzięła również udział w długach niemieckich, zaciągniętych na różne inne cele, a więc i na kolonie. Obciążenie Polski z tych tytułów obliczone zostało na przeszło 2½ miljarda mk. (z 1919 r.).

Dla zadokumentowania, że postulaty kolonialne Polski nie są mrzonką i fantazją, niech mi wolno będzie tu przypomnieć misję obywatela francuskiego prof. Dybowskiego, który z ramienia rządu francuskiego w maju 1921 r. przybył do Polski i oficjalnie zapytywał kompetentne czynniki polskie, czy Polska nie chciałaby otrzymać pewnych terytoriów z pośród dawniejszych kolonij niemieckich. Wówczas propozycja zainteresowania się terenami kolonialnymi nie znalazła oddźwięku.

Dziś jest inaczej. Dziś już społeczeństwo rozumie, jak potrzebne nam są kolonie, to też i w ciałach ustawodawczych słyszymy nawoływania do zajęcia się przez Rząd tą sprawą.

KAZIMIERZ JEZIORAŃSKI.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GDAŃSK — BORNHOLM — GDYNIA

VI Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej został zwołany na dzień 1 — 3 czerwca r. b. do Gdańska i Gdyni. Był to pierwszy Zjazd Ligi w Gdańsku, który obok Gdyni jest drugim naturalnym portem Polski, leżącym u ujścia Wisły, i stanowiącym podobnie, jak w przeszłości, wrota nasze na szeroki świat.

Ostatnie umowy polsko - gdańskie zdają się świadczyć, że i wśród miarodajnych czynników Wolnego Miasta znajduje również coraz lepsze zrozumienie wypowiedziana przed wiekami prawda, że „Gdańsk zawsze Polską stał”, prawda, której niewątpliwie dalszy rozwój naturalnych stosunków gospodarczych da bezsporne zwycięstwo nad dążeniami pewnych ugrupowań, których wyrazem były ulotki z napisem „Danzig bleibt deutsch”, jakimi upstrzono mury przepięknych kamienic gdańskich wzdłuż ulic, któremi miał przechodzić pochód delegatów LKM, oraz niepoważne, prowokacyjne zachowanie się grupki wyrostków przed gmachem Komisarjatu Generalnego R. P.

Zjazd rozpoczął się o godz. 10-ej nabożeństwem żałobnym, odprawionem w polskim kościele Chrystusa Króla za spokój duszy Pierwszego Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego, Członka Honorowego LKM. Kazanie okolicznościowe wygłosił Ks. Biskup Stanisław Okoniewski, który, mówiąc o działalności Ligi, porównał jej pionierów do pierwszych chrześcijan, którzy, nie zrażając się wielkimi trudnościami, nie bacząc na to, że głos ich był często głosem wołającego na puszczy, wszczepiali swoją wiarę, głosili wszędzie prawdę, aż doczekali, że rzucone przez nich ziarno zaczęło coraz obfitszy plon wydawać.

W nabożeństwie wziął udział Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku, przedstawiciele miejscowej ludności polskiej, tysięczny tłum delegatów, oraz członkowie Rady Głównej LKM z gen. dyw. G. Orlicz-Dreszerem na czele.

Po nabożeństwie uczestnicy Zjazdu udali się do Sali Stoczni Gdańskiej przy ul. Fuchswall, gdzie zostało otwarte pierwsze plenarne posiedzenie. W pięknie udekorowanej zielenią i barwami narodowymi wielkiej sali Stoczni stanęły po obu stronach stołu prezydjalnego poczty sztandarowe poszczególnych okręgów LMK; na ich barwnym tle uwypuklało się jasno popiersie Wodza Narodu.

Wyrazem hołdu dla Zmarłego Marszałka było przemówienie gen. G. Orlicz-Dreszera, który, zagalając obrady Zjazdu, podkreślił, że

„VI Zjazd LMK odbywa się w okresie najcięższej żałoby, jaka mogła spotkać Naród polski, gdy Wielki Wódz Narodu i Twórca Państwa, Pierwszy Marszałek Polski przeszedł do wieczności; Wódz, którego wielki duch sprawił, że dziś z dumą możemy nazwać się w całym świecie silnym państwem, mającym wszelkie prawa do stawiania w pierwszym szeregu wielkich państw.. Wkraczamy dziś na nowe drogi. Jemu mamy do zawdzięczenia, że patrzymy na owoce pracy, którą, gdyby nie On właśnie, nikt nie byłby zdolny wykonać. Bo przecież tak niedawno jeszcze Polska znajdowała się w niewoli przez przeszło 150 lat i nikt nie przypuszczał, że możemy istnieć, jako Państwo samodzielne, że możemy się stać Państwem wielkiem. Jedynie Marszałkowi mamy do zawdzięczenia to wszystko, czego dokonaliśmy. Wiemy, jakie hołdy po Jego śmierci oddawał Mu cały świat.

Był to hołd dla Jego genialnej pracy. Był podziwiany, jako Wielki Budowniczy, jako Wódz, który wziął na swoje barki olbrzymi ciężar i wydzwignął Naród na tę wyżynę, na jakiej dziś stoi. Zostawił nam, życiem pisany, testament w spuściźnie. Gdybyśmy chcieli zastanawiać się nad Jego życiem, poczynawszy od lat młodzieńczych, kończąc na ostatnich chwilach, to musimy stwierdzić, że nigdy nie myślał o sobie, nie chciał niczego dla siebie, a była to tylko wielka serdeczna i głęboka miłość Ojczyzny, do wszystkiego, co polskie. Dziś, w okresie największej żałoby w historii polskiej, odnajdujemy Go wszędzie w życiu Państwa polskiego i nawet w najmniejszej jego części. Jego duch w rozwoju życia polskiego będzie zawsze dominujący. W pamięci Narodu polskiego, który On zorganizował, pozostanie na zawsze. W nim widzimy ideę, niedościgniony wzór ofiarnej pracy, najlepsze i najbardziej wzniosłe uczucia, które Go zawsze cechowały”.

Na zakończenie gen. G. Orlicz-Dreszer wezwał zebranych do oddania hołdu pamięci Marszałka Piłsudskiego minutowym milczeniem.

Następnie powołany na przewodniczącego I plenarnego posiedzenia w Gdańsku prezes miejscowego Oddziału LMK, kdr. Józef Poznański otworzył zebranie, witając obecnych i powołując prezydium Zjazdu.

Skolei min. Papée wygłosił przemówienie powitalne:

„Znaleźliście się Panowie w mieście — mówił Generalny Komisarz R. P. — w którym stała kolebka polskiej idei morskiej, skąd wyruszyli na sine wody Bałtyku pierwsi żeglarze polscy, by walczyć o „dominium maris”, by utwierdzić polskie władztwo nad

morzem. Z Gdańska wyruszył przeciwko wrogom Polski pierwszy jej admirał, wódz kaprów, Sierpinek; z tego portu wypłynęła po laury zwycięstwa w roku 1627, pod wodzą Dickmana, polska armada. Ale nie tylko Mars rozbił tutaj swoje namioty. Również Hermes upodobał sobie to stare miasto. Od niepamiętnych lat polski towar przechodzi przez królewskie śpichrze nad Motławą, by w lukach okrętów płynąć po największym szlaku świata na zachód.

Nawiązując do tradycji Batorych i Wazów, Odnowiciel i Budowniczy Polski Odrodzonej, ś. p. Marszałek Piłsudski powołał do życia w samym zaraniu naszej Niepodległości polską Marynarkę Wojenną, powierzając jej pieczę nad odzyskanym dostępem do morza, które otwarło nam drogę na świat. I stoimy dzisiaj twardą stopą nad jego bursztynowymi brzegami, świadomi wielkiej prawdy, że „navigare necesse est”.

Panowie reprezentują organizację, która wzięła na siebie szczytne zadanie krzewienia idei morskiej w umysłach Polaków, która ma społeczeństwu wykazać, jak dostęp do morza należy wykorzystać, by dało ono korzyści realne, która w miłości dla tego morza ma złączyć wszystkie serca polskie. Zadanie to wielkie, lecz jak zarazem wzniosłe. Zbierając się tutaj w Gdańsku, nad którym z wieży ratuszowej króluje postać Zygmunta, pragniecie Panowie we wspólnej wymianie zdań znaleźć nowe drogi do swego celu, udoskonalic stare, zdać sprawę z już dokonanej pracy. Niech mi wolno będzie złożyć Zjazdowi życzenia, by ten ich trud dał jak najlepsze owoce”.

Następnie życzenia Zjazdowi złożyli Dyr. Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Han-



Nabożeństwo w kościele Chrystusa Króla w Gdańsku poprzedziło otwarcie Zjazdu Delegatów LKM



Ks. Biskup Okoniewski w otoczeniu grupy uczestników Zjazdu

dlu, p. inż. I. Możdżeński oraz p. kdr. St. Frankowski w imieniu Marynarki Wojennej.

Po odczytaniu życzeń, nadesłanych pod adresem Zjazdu—zabrał ponownie głos p. gen. G. Orlicz-Dreszer, charakteryzując w dłuższym przemówieniu rozwój LMK w okresie od 1933 do 1935.

Na wstępie podniósł Prezes Zarz. Gł. ogromny wzrost liczby członków, która obecnie wynosi ponad 320.000, stawiając LMK pośród najpotężniejszych organizacji polskich. LMK musi oprzeć się na szerokich masach, na wszystkich warstwach narodu, gdyż zadania, które wzięła na siebie, są olbrzymie. Stanęliśmy do wyścigu z narodami, które wypędziły nas na morzu o kilkaset lat. Kiedy inne narody poszły w szeroki świat, myśmy pozostali w domu, a później przeszło 150 lat znajdowaliśmy się w niewoli i o zdobywaniu dla Polski zamorskich kolonii, rynków zbytu, nie mogliśmy myśleć. A kto nie idzie naprzód, ten się cofa. Musimy pamiętać o tem, co głosił nasz Wielki Zmarły Wódz, że przed Polską niema drogi pośredniej, że albo cofamy się i wyprzedzani jesteśmy przez inne narody, albo musimy wykonać tak wielką pracę, żeby się znaleźć w pierwszym szeregu. Józef Piłsudski wykonał wielką pracę za nas i dla nas. Dzięki Niemu jesteśmy szanowani przez inne narody i jeżeli nie ustąpimy w pracy, dokonamy wielkich rzeczy. Już dziś z radością widzimy pod górą Oksywska stalowe kadłuby naszych fortec, których zadaniem jest obrona wybrzeża polskiego. Czeka nas jednak jeszcze ogromny wysiłek, aby Marynarka Wojenna była naprawdę wielką potęgą, w którą się liczyć trzeba. To też pierwszym zadaniem na przyszłość jest rozbudzenie zainteresowania i ofiarności społeczeństwa ku wzmoc-

niu tej siły na morzu, siły, która zapewnia, że nie pójdzie na marne, co dokonane zostało na wybrzeżu. Zbiórka na FOM mimo jednoczesnych ofiar publicznych, związanych z klęską powodzi, mimo Pożyczek Narodowej i Inwestycyjnej dała dużo; w następnym jednak roku musimy osiągnąć jeszcze lepsze wyniki. Nawiązując do myśli przyspieszenia budowy łodzi podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego, gen. G. Orlicz-Dreszer wezwał zebranych, aby zadeklarowali w imieniu własnem i swych Oddziałów odpowiednie sumy. Apel ten nie pozostał bez echa i już pod koniec zebrania zadeklarowana przez uczestników Zjazdu suma wyniosła około 30.000 złotych.

Przechodząc następnie do innych zagadnień programowych Ligi, gen. G. Orlicz-Dreszer mówił o sprawach żeglugi śródlądowej, o konieczności wychowania morską młodą pokolenia, które ma przejąć pracę od dzisiejszych działaczy Ligi. Z naciskiem podkreślił dalej trudności, z jakimi spotyka się akcja kolonialna. W momencie, kiedy Polska odzyskiwała swą niepodległość, nie było już ziemi pańskiej, którą możnaby zająć, zatknawszy tam swój sztandar. Czyż jednak młody naród nie może znaleźć dla siebie nowych dróg rozwoju? Czyż nie trzeba mimo to dążyć do tego, aby emigracja polska nie stanowiła ujemnej strony naszej gospodarki, a przeciwnie, by każdy Polak na obczyźnie pracował na użytek i chwałę własnego Narodu. Trzeba przekonać handel i przemysł polski, że można znaleźć na świecie miejsce, gdzie znajdą zbyt owoce pracy polskiej. Mamy zamiar propagandę polskiego handlu zamorskiego rozwijać na terenie Ameryki, chcemy powoli rozszerzyć naszą akcję w Afryce środkowej i południowej, chcemy, aby bande-



Sztaandary LKM na ulicach Gdańska

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ra nasza zjawiała się nawet na Oceanie Indyjskim.

Skolei prezes gen. G. Orlicz-Dreszer podkreślił konieczność rozszerzenia akcji propagandowej i wydawniczej dla zdobywania nowych rzeczników idei morskiej.

Przemówienie swe zakończył życzeniem, aby stosunki z W. M. Gdańskiem, z którym historia Polski jest związana już od lat tysiąca, rozwijały się na przyszłość jak najpomyślniej z pożytkiem dla Rzeczypospolitej i ludności Wolnego Miasta.

Następnie Zjazd przyjął regulamin obrad i nastąpiło ukonstytuowanie Komisji, poczem uchwalono wysłać depesze do Pana Prezydenta Rzplitej, do Pana Prezesa Rady Ministrów, do Pani Marszałkowej Piłsudskiej, do Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych gen. dyw. E. Rydza-Śmigłego oraz do 3-ch Członków Honorowych LKM: inż. Eugenjusza Kwiatkowskiego, Ignacego Paderewskiego i Wacława Sieroszewskiego. Okolicznościowe depesze wysłane też zostały po pp.: min. J. Becka, min. Floyar Rajchmana, gen. T. Kasprzyckiego i kontradmirała J. Świrskiego.

Po stwierdzeniu przez Komisję Mandatową, że na Zjazd przybyło 848 delegatów, uprawnionych do głosowania, zakończono pierwsze posiedzenie plenarne Zjazdu.

Następnie uformował się pochód. W uroczystej, poważnej ciszy przy głuchym tylko werblu bębnow orkiestry kolejowej z Gdyni — szły poczty sztaandary, powiewały na wietrze krepą okryte sztaandary. Za Radą Główną Ligi i grupą oficerów szli w zwartym czwórkowym ordynku delegaci. Pochód przeszedł w skupieniu, wzdłuż szpalerów ludności i działwy szkolnej polskiej w Gdańsku szeregiem ulic, aż do Neugarten na dziedziniec, który otacza gmach Kom. Gen. R. P.

Na obszernym dziedzińcu siedziby przedstawiciela Rzeczypospolitej ustawiły się poczty sztaandary, stanęli delegaci Ligi. Gen. Orlicz - Dreszer zwrócił się do min. Papée, prosząc o przyjęcie od LMK tablicy pamiątkowej, która z okazji 15-lecia od-

zyskania przez Polskę dostępu do morza została wmurowana w gmachu Komisarjatu Gen. R. P., oraz zakończył swe przemówienie okrzykiem na cześć Pana Prezydenta Rzplitej.

Po odegraniu przez orkiestrę hymnu narodowego, zabrał głos min. Papée:

„W chwili, gdy przyjmuję tablicę ufundowaną przez Ligę Morską i Kolonjalną, stwierdzam, że na straży polskiej idei morskiej dziś tu stoimy i stać będziemy. Jesteśmy szczęśliwi, że Zjazd tegoroczny mógł otworzyć swe obrady w Gdańsku. Nie zapomnimy nigdy o słowach ks. kanclerza Karnkowskiego, że tu, koło gdańskiej latarni, mieszczą się wrota do Korony. Polska Gdańska potrzebuje, potrzebowała i zawsze potrzebować będzie, a mówiąc słowami wojewody Jana Sierakowskiego z r. 1570, Gdańsk zawsze przy Polsce stał, bez Polski się obejść nie mógł i nie może. Jego własny, nieskrępowany rozwój kulturalny i narodowościowy godził się zawsze i godzi się z rozwojem gospodarczym, opartym na zespoleniu z Polską. Mocną stopą oprzeć się na dwóch portach wybrzeża polskiego było zawsze dążeniem naszych wielkich królów i jest dla nas odziedziczonym po nich nakazem polskiej racji stanu. Custodia maris est portum gedanium — to nakaz Stefana Batorego, który po wiekach odżył i wykonany został rozkazem Marszałka Piłsudskiego z dnia 28 listopada 1918 r. Dzisiejsze nasze pokolenie rozkaz ten przekaże wierne następnym“.

Orkiestra odegrała marsza Pierwszej Brygady, poczem gen. dyw. G. Orlicz-Dreszer dokonał odsłonięcia tablicy pamiątkowej. Tablica zawiera następujący napis:

„W roku żałoby po zgonie Wodza Narodu Józefa Piłsudskiego, z którego rozkazu bandera polska pojawiła się po długiej przerwie na Bałtyku, dla upamiętnienia piętnastej rocznicy odzyskania przez Polskę wolnego dostępu do morza—VI Walny Zjazd De-

legatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, obradujący u ujścia Wisły, tablicę tę wmurował.

Działo się w dniu 1 czerwca 1935 roku, gdy Prezydentem Rzplitej był prof. dr. Ignacy Mościcki, Prezesem Rady Ministrów — płk. Walery Sławek, a Komisarzem Generalnym R. P. w Wolnem Mieście Gdańsku — min. Kazimierz Papée.

O godz. 16-tej delegaci Zjazdu odjechali holownikami z Długiego Mostu na miejsce postoju s/s „Kościszko”, na którego pokładzie odpłynęli na wyspę Bornholm. Podczas podróży obradowały poszczególne komisje zjazdu, a mianowicie: Marynarki Wojennej i FOM, Morska, Kolonjalna, Żegluga Śródlądowej, Młodzieży, Sportów Wodnych, Naukowo - Wydawnicza, Organizacyjna, Obozowo-Wycieczkowa, Budżetowa. Komisje te po wysłuchaniu sprawozdań referentów i przeprowadzeniu szczegółowej dyskusji ustaliły ogólny program prac i opracowały wnioski, które następnie były przedmiotem obrad drugiego posiedzenia plenarnego w dniu 3 czerwca w Gdyni.

Około godz. 8-ej rano w dniu 2 czerwca ukazała się piękna w swej świeżej zieleni, malownicza zarysem dzikich skał wyspa Bornholm — cel wycieczki. — Po kilkunastu godzinach, spędzonych na wyspie wśród gościnnych Duńczyków, delegaci powrócili na statek i żegnani serdecznie przez tłumnie zebraną na wybrzeżu ludność miejscową, odprowadzani przez motorówki i kutry duńskie, pełne młodzieży, odpłynęli ku Gdyni, gdzie w dniu 3 czerwca odbyło się drugie plenarne posiedzenie Zjazdu.

Otwierając obrady, przewodniczący komisarz m. Gdyni mgr. Fr. Sokół zaznaczył, że gospodarując w Gdyni, wyczuwa, jak wielka i owocna jest praca LMK i jej trud.

„Możemy stwierdzić, że orientację morską nie reprezentuje dziś jedynie król lub mąż stanu, dzisiaj orientacja morską i praca na morzu jest własnością całego społeczeństwa, reprezentowanego przez Ligę Morską i Kolonjalną. LMK nie tylko uczy entuzjazmu dla morza, nie tylko uczy sportu morskiego, ale uczy władać i panować na morzu. Doniedawna uważaliśmy morze jedynie za granicę naturalną, za bardzo dogodną linię graniczną, od której nie obawialiśmy się napadu tego lub innego nieprzyjaciela. W dziejach, gdy Polska sięgała od morza do morza, tymi, którzy bogacili się dzięki dostępowi do morza, byli wszyscy tylko nie Polacy, a dzisiaj przez wielką akcję Ligi Morskiej i Kolonjalnej zmieniło się zrozumienie morza i dziś nie uważamy morza tylko za granicę, ale rozumiemy, że jest ono początkiem wielkiej ekspansji. To też, odczuwając to, chcę podkreślić, że Liga Morska i Kolonjalna jest największą organizacją w Polsce i nadal pracować będzie w tym kierunku, aby Polska była mocarstwem. My w pracy swej pójdziemy w tym kierunku, który nam wytknął największy pracownik na terenie Ligi Morskiej i Kolonjalnej, generał G. Orlicz-Dreszer”.

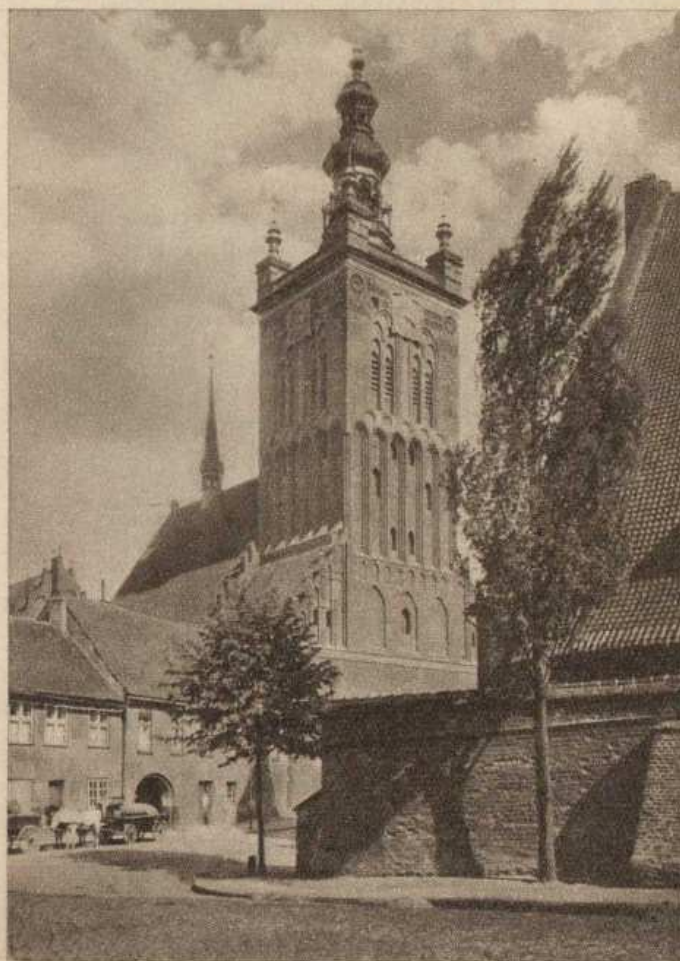
Skolei prof. St. Pawłowski wygłosił referat, uzasadniając konieczność stworzenia Instytutu Morskiego i Kolonjalnego, którego zadaniem byłyby wszechstronne studia z dziedziny zagadnień morskich i kolonjalnych, badanie terenów kolonjalnych, udział w międzynarodowych poczynaniach morskich i t. p. Referat prof. Pawłowskiego znalazł zrozumienie

wśród zebranych, czego wyrazem była uchwała Zjazdu, upoważniająca Zarząd Główny do wszczęcia kroków w kierunku uruchomienia Instytutu.

Następnie na wniosek wicewojewody śląskiego, dr. T. Saloniego, Zjazd w uznaniu niespożytych zasług, położonych dla rozwoju organizacyjnego i realizacji wielkich celów LMK oraz w dowód wdzięczności i bezwzględnej zaufania — nadał p. gen. dyw. Gustawowi Orlicz-Dreszerowi członkostwo honorowe Ligi.

Skolei przystąpiono do sprawozdań Komisji. Przemówienia poszczególnych referentów były z jednej strony wyrazem ogromu prac, dokonanych w ostatnich latach, z drugiej zaś podniosły szereg spraw palących i niezmiennie doniosłych dla całości kształtu życia państwowego.

Szczególny nacisk został położony na wnioski Komisji Marynarki Wojennej, których wskaźnikiem wytycznym było znamienne powiedzenie Marszałka Piłsudskiego, że dla spraw morskich należy zaagitować nie tylko szerokie masy społeczeństwa, ale i czynniki kierownicze. W związku z tem Komisja Marynarki Wojennej przedłożyła Zjazdowi kilka wniosków, z których pierwszy stwierdza, że opracowanie programu rozbudowy Marynarki Wojennej jest kwestią najpilniejszą, a program ten, obliczony na lata, winien wejść w życie i być wykonany bez względu na wszelkie trudności. Podkreślając, że Walny Zjazd zdaje sobie sprawę z trudności finansowych, w jakich może się znaleźć przytem Państwo, wniosek mimo to stwierdza, że powaga sytuacji wymaga nadzwyczajnego wysiłku ze strony całego Narodu i nie pozwala sprawy zaniechać.



Kościół św. Katarzyny w Gdańsku

gdyż obrona najżywotniejszych interesów Państwa leży na morzu i stanowi o całej jego przyszłości, a nawet niepodległości gospodarczej i politycznej. Walny Zjazd poleca władzom Ligi Morskiej i Kolonjalnej przedstawić najwyższym czynnikom państwowym postulat ten, jako zgodne wołanie półmilionowej rzeszy obywateli, zorganizowanych pod sztandarami Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Wniosek drugi podnosi konieczność jak najintensywniejszej zbiórki na FOM chociażby ze względu na to, że tego rodzaju akcja jest najskuteczniejszą propagandą wśród społeczeństwa. Jako konkretny cel zbiórki wysunięto konieczność szybkiego uzyskania kwoty, potrzebnej na budowę łodzi podwodnej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

W następnym wniosku Walny Zjazd, wychodząc z założenia, że łódź podwodna im. Marszałka Józefa Piłsudskiego powinna być pierwszym okrętem, zbudowanym na naszej stoczni, polecił Zarządowi Głównemu LMK rozpoczęcie starań, aby brakująca kwota, potrzebna do szybkiego wykończenia stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni, była wyasygnowana z nadwyżki Pożyczki Inwestycyjnej.

Wnioski Komisji Marynarki Wojennej zostały uchwalone jednogłośnie, co świadczy o słuszności słów kdr. K. Korytowskiego, Przew. Wydziału Propagandy Marynarki Wojennej, że „niema dziś ani jednego Polaka, któryby nie dążył do naszej potęgi na morzu. Idei tej patronuje duch Wielkiego Marszałka, Twórcy Marynarki Wojennej, której wyznaczył On rolę jednego z najważniejszych ogniw naszej mocarstwowości“.

Jednogłośnie również zostały uchwalone wnioski, dotyczące zagadnień kolonjalnych. Walny Zjazd, uznając dotychczasowe poczynania Zarządu Głównego LMK w dziedzinie zagadnień kolonjalnych za wysoce pożyteczne dla Państwa i zalecając ich kontynuowanie, stwierdza, że na plan pierwszy wśród spraw kolonjalnych należy postawić sprawę uzyskania obszarów kolonizacyjnych w najszerszym tego słowa znaczeniu. Z tą myślą Walny Zjazd stawia zagadnienie kolonizacji i kolonij na równej wysokości pod względem ważności z zagadnieniem obrony morskiej Państwa Polskiego i poleca Radzie Głównej LMK opracować wytyczne dla prac Zarządu Głównego w dziedzinie zagadnień kolonjalnych, nadając im odpowiedni kierunek i rozmach, oraz traktując sprawę uzyskania obszarów pod kolonizację, jako najważniejszą.

Dalej, nawiązując do uchwały V Walnego Zjazdu Delegatów w roku 1933 w sprawie przyznania Polsce odpowiednich terytoriów kolonjalnych, oraz do uchwały Senatu z dnia 21.II.1933 roku: „Senat stwierdza konieczną potrzebę kolonij dla Polski i wzywa Rząd, by w chwili, gdy sprawa rozdania mandatów kolonjalnych stanie się aktualną na forum międzynarodowym, przedstawił żądanie Polski do odpowiedniego mandatu kolonjalnego“ — VI Walny Zjazd Delegatów LMK poleca Zarządowi Głównemu przeprowadzić już obecnie akcję propagandową w tej sprawie wśród społeczeństwa, śledzić bacznie za rozwojem wypadków w dziedzinie polityki kolonjalnej na forum międzynarodowym i nie zaniechać żadnego z rozporządzalnych środków, przyspieszających realizację tego postulatu.

Inne wnioski Zjazdu zalecają poczynienie

u władz kroków w sprawie utworzenia katedr, docentur i zakładów doświadczalnych dla studiów morskich i kolonjalnych; w sprawie ześrodkowania w jednym resorcie wszystkich zagadnień, dotyczących emigracji, osadnictwa i opieki nad emigrantami, wreszcie nawiązania stałego kontaktu z Afryką zachodnią, południową i wschodnią, z Ameryką południową, Palestyną, Turcją, Persją, Irakiem i inn.

Komisja Organizacyjna przedstawiła Zjazdowi m. in. wnioski w sprawie opracowania statutu w związku z aktualną obecnie sprawą uznania LMK za instytucję wyższej użyteczności publicznej; w sprawie dalszej współpracy ze Związkiem Nauczycielstwa Polskiego; w sprawie zwoływania raz na kwartał zjazdów prezesów Okręgów celem omówienia i przepracowania zagadnień, dotyczących technicznej strony prac organizacyjnych LMK, w sprawie Walnych Zjazdów i t. p.

Duży nacisk położył Zjazd na propagandę sportów wodnych zarówno na morzu, jak i na wodach śródlądowych, przyjmując jednocześnie za ogólną zasadę, że LMK popierać będzie moralnie i finansowo wszystkie celowe poczynania, aby sportem wodnym, a zwłaszcza żeglarstwem, zainteresować jak najszersze rzesze młodzieży.

Rozumiejąc przytem wielkie znaczenie propagandowe tegorocznego splotu do Morza Czarnego, Zjazd uznał jednak, że zasadniczą imprezą sportową, którą Liga tradycyjnie będzie urządzać, jest coroczny splot z całego kraju do Wisły, a Wisłą do Gdańska i Gdyni — celem stworzenia wśród młodzieży szerokiego ruchu do odbywania corocznych pielgrzymek wodnych nad polski Bałtyk, do polskich portów.

Komisja Żeglugi Śródlądowej zgłosiła wnioski w sprawie złączenia gospodarki wodnej śródlądowej w jednym ręku władz naczelnych i w jednej komórce organizacyjnej władz podległych; w sprawie uwzględnienia żeglugi śródlądowej w polityce komunikacyjnej Państwa i okazania tej żegludze pomocy przez wydanie ustawy o jej popieraniu; w sprawie ustalenia programu regulacji Wisły, jako głównej magistrali wodnej, łączącej środkową część Państwa z Bałtykiem, jak również regulacji Sanu, Bugu, Dniestru i Prutu dla stworzenia podstawy przyszłego systemu dróg wodnych o dominującym znaczeniu gospodarczym, wiążącego Bałtyk z Morzem Czarnym; w sprawie zapewnienia w budżecie Państwa corocznie odpowiednich środków na systematyczne roboty regulacyjne na rzekach, a zwłaszcza na Wiśle; wreszcie w sprawie utworzenia przy Prezydium Rady Ministrów Komitetu Technicznego, który wskazywałby na większe zagadnienia i opinował projekty w dziedzinie gospodarki wodnej.

Uchwalono dalej wnioski Komisji Naukowo-Wydawniczej, która, stwierdziwszy stały wzrost nakładu różnego typu wydawnictw periodycznych oraz ich użyteczność dla obsługi poszczególnych kategorii członków, zaleca nawiązać ścisły kontakt z Okręgami; wzywa do zwrócenia większej uwagi na wydawnictwa treści naukowej i podręcznikowej i oparcia akcji w tej dziedzinie o instytucje naukowe; wzywa do organizacji kursów dla instruktorów, jak również do tworzenia bibliotek podręcznych, zawierających niezbędne minimum wydawnictw treści

DO DNIA 1-CZERWCA B-R
ZEBRANO NA
KONTO 30680
GOTÓWKĄ **FOM**
2.352.721.79

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BUDUJEMY ŁÓDŻ
PODWODNĄ
IM. MARSZAŁKA
J. PIŁSUDSKIEGO

naukowej i podręcznikowej z zakresu literatury ekonomiczno-morskiej, geograficznej i historycznej.

Stwierdzając, że naczelne władze LMK podjęły prace organizacyjne i propagandowe wśród młodzieży szkolnej i wyznaczyły jej właściwe miejsce w całości kształcenia działalności organizacyjnej, oraz uznając wyniki dotychczasowej akcji wśród młodzieży, wyrażające się liczbą 1.400 Kół Szkolnych, posiadających ponad 100.000 członków, za nadzwyczajnie pomyślne — Walny Zjazd podniósł konieczność otoczenia nadal specjalnie troskliwą opieką pracy wśród młodzieży szkolnej, jak również rozszerzenia działalności na młodzież pozaszkolną.

Komisja Wycieczkowo-Obozowa zgłosiła wniosek o wystąpienie do Ministerstwa Komunikacji celem uzyskania możliwie najdalej idących zniżek kolejowych dla zbiorowych wycieczek członków LMK nad morze, stosowane bowiem obecnie przez Ministerstwo Komunikacji normy zniżkowe uniemożliwiają realizację jednego z najważniejszych zadań Ligi. Zjazd uchwalił również wniosek w sprawie budowy schroniska w Gdyni.

Liczne i b. ważne były również dezyderaty Komisji Morskiej, które jako wytyczne prac Wydziału Morskiego wysunęły sprawę budowy stoczni morskiej w Gdyni przez należyte opracowanie tego zagadnienia, zainteresowanie niem sfer przemysłowych oraz złożenie odpowiedniego memoriału do Rządu; sprawę dalszej eksploatacji „Elemki” przy współpracy w tym zakresie Wydziału Kolonjalnego; prowadzenie akcji propagandowej wśród sfer ku-

pieckich, handlowych i przemysłowych na rzecz popierania naszych linii żeglugowych i polskich firm maklerskich; propagandę, zmierzającą do zainteresowania sfer gospodarczych potrzebą inwestowania kapitałów krajowych w rozbudowę żegluga handlowej; podjęcie akcji w kierunku wyjednania kredytów hipotecznych długoterminowych dla nowopowstających przedsiębiorstw żeglugowych; sprawę budowy portu rybackiego w Hallerowie; sprawy, związane z rozwojem rybołówstwa i rybnego przemysłu przetwórczego; stałe badanie zagadnień i rozwoju stosunków polsko - gdańskich; stałą współpracę z Domami Marynarza w Gdyni i w Gdańsku; pogłębianie i dalszy rozwój współpracy z pokrewnymi organizacjami zagranicznymi, a zwłaszcza z krajami bałtyckimi; kontynuowanie współpracy z Akademickim Związkiem Morskim i t. d.

Zjazd przyjął ponadto do zatwierdzającej wiadomości sprawozdanie z działalności programowej i organizacyjnej Zarządu Głównego LMK za czas od dnia 1 kwietnia 1933 do 1 kwietnia 1935 roku, jak również bilans i sprawozdanie finansowe za lata ubiegłe. Stwierdzając olbrzymi rozwój Organizacji oraz pogłębienie prac programowych Ligi — Zjazd wyraził gorące podziękowanie Radzie Głównej, Zarządowi Głównemu oraz pracownikom Biura Zarządu Głównego za przyczynienie się do obecnego stanu Organizacji.

Wreszcie przystąpiono do uchwalenia budżetu na rok 1935, który zamyka się globalną sumą 2.127.000 złotych.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Skaliste brzegi Bornholmu

Po zakończeniu referatów poszczególnych Komisji zabrał głos gen. G. Orlicz-Dreszer, proponując uchwalenie następującej rezolucji:

„Stwierdzając ścisłą łączność prac LMK z obroną Państwa, i widząc w osobie Generała Edwarda Rydza-Śmigłego spadkobiercę i wykonawcę testamentu Wielkiego Wodza Narodu Marszałka Józefa Piłsudskiego w budowie niezłomnej potęgi wojennej Rzeczypospolitej, oraz podnosząc długoletnią ofiarną i pełną zasług Jego działalność dla wzmocnienia chwały i siły Narodu, VI Zjazd LMK uchwała prosić Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, Generała Dywizji Edwarda Rydza-Śmigłego o przyjęcie godności Członka Honorowego naszej Organizacji“. — Wniosek ten został przyjęty entuzjastycznie przez akłamację.

W wolnych wnioskach uchwalono złożyć podziękowanie Posłowi duńskiemu za gościnne przyjęcie, jakiego delegaci doznali na Bornholmie ze strony władz i ludności duńskiej.

Zjazd uchwalił również zwrócić się do Ministra Spraw Zagranicznych, aby interwenjował u Senatu Gdańskiego w sprawie zaprzestania szykan ze strony niektórych organizacji wobec Polaków gdańskich.

Jednocześnie uchwalono wyrazić rodakom gdańskim uznanie za ich wytrwałość i patriotyzm, które znalazły wyraz w ostatnich wyborach do Sejmu Gdańskiego.

Dla uczczenia pamięci Marszałka J. Piłsudskiego uchwalono przeznaczyć 1.200 złotych na stypendjum dla ucznia Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

W końcu gen. G. Orlicz-Dreszer, dziękując za uchwałę Zjazdu, nadającą mu godność Członka Honorowego Ligi, oświadczył, że pragnie być czynnym działaczem, i że nie może przeto przyjąć zaszczytnego wyróżnienia.

Wybory do Rady Głównej, powołujące 32 nowych członków na miejsce 28 wylosowanych i 4 nieczynnych członków Rady — nie przyniosły znaczniejszej zmiany w jej składzie.

Po wysłuchaniu przez Zjazd szeregu depeš oraz pozdrowień dla Polonii Zagranicznej — drugie plenarne posiedzenie Zjazdu zostało zamknięte.

A kiedy z piersi zebranego na sali tłumu zerwały się słowa hymnu „Jeszcze Polska nie zginęła“, to mimowoli przyszli na pamięć ci wszyscy, co przez lat dziesiątki z pieśnią tą na ustach ginęli za Polskę, co, wierząc, że jeszcze nie zginęła, nie dali wyrwać z serc swoich tej niezłomnej wiary, ci wszyscy, co składając życie swe w ofierze, by nie zginęła, nie doczekali się radosnego dnia, gdy zmartwychwstała. Nam to szczęście przypadło, to też wierni pamięci tych, z których znoju i trudu Polska powstała, by żyć, nauczeni smutnem doświadczeniem dziadów naszych, musimy pełnić uczciwie służbę dla Ojczyzny na wyznaczonym nam odcinku, musimy służbie tej oddawać nasze najlepsze myśli i wolę czynu. Szeroki zakres prac VI Zjazdu Ligi Morskiej i Kolonjalnej, ustalone wytyczne dla dalszej działalności Ligi wykazują, że członkowie naszej organizacji zdają sobie sprawę z ogromu przyjętych dobrowolnie obowiązków i że dążą konsekwentnie do jak najlepszego wywiązania się z tych zadań.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



J. L.



Powrót do Gdyni

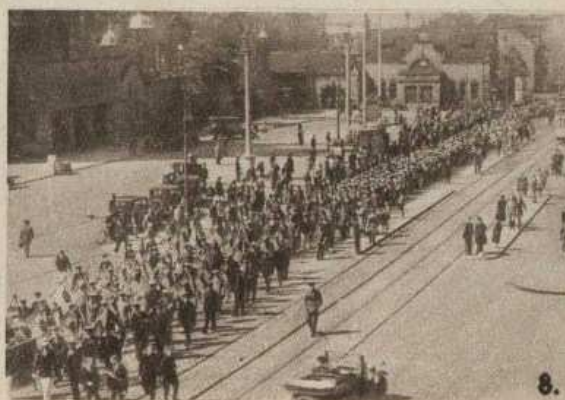
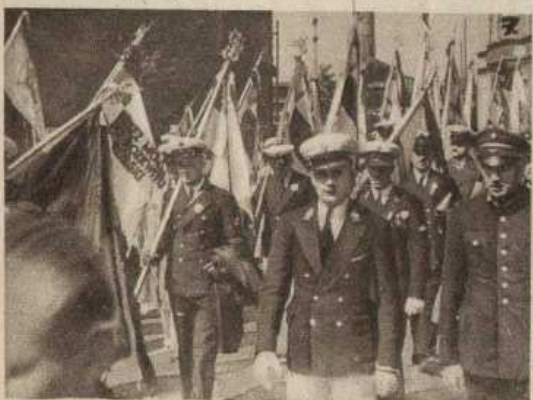
VI WALNY ZJAZD



1. 2. 3. 4. Po nabożeństwie żałobnym uczestnicy Walnego Zjazdu Delegatów L. M. K. opuszczają kościół Chrystusa Króla w Gdańsku.



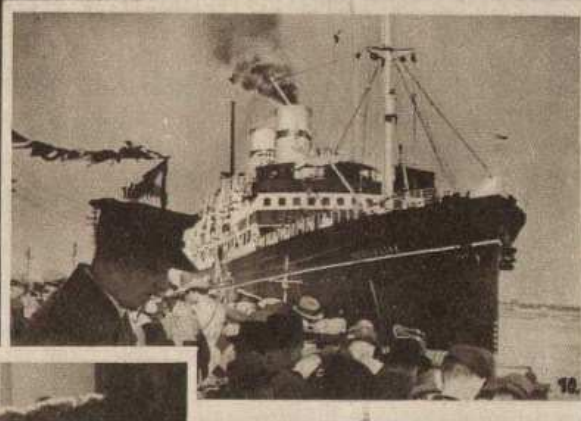
5. 6. 7. 8. 9. Po pierwszym plenarnym posiedzeniu w sali Stoczni Gdańskiej Delegaci L. M. K. uformowali pochód, który przeszedł ulicami Gdańska, do Komisarjatu Generalnego R. P.



DELEGATÓW LMK

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR



10. Odjazd s/s „Kościuszko” na Bornholm.



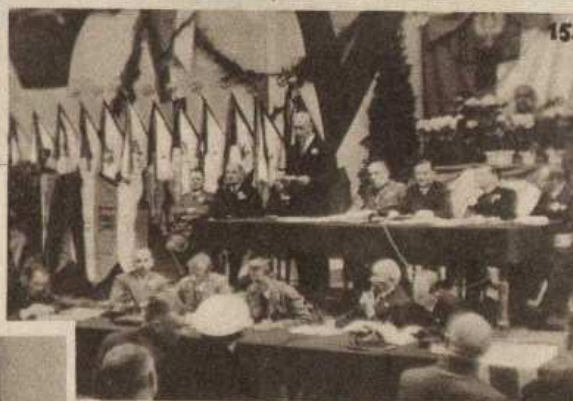
11. 12. Prezes Zarz. Gł. L. M. K., gen. dyw. G. Orlicz-Dreszer i Min. Kazimierz Papée przemawiają na dziedzińcu Komisarjatu Generalnego R. P. w Gdańsku.



13. S/s „Kościuszko” na re-dzie portu Sandvig



14. Pamiątkowa tablica wmurowana przez VI Walny Zjazd Delegatów L. M. K. w gmachu Kom. Gen. R. P. w Gdańsku z okazji piętnastej rocznicy odzyskania przez Polskę wolnego dostępu do morza.



15. 16. Plenarne posiedzenie w sali Dworca Morskiego w Gdyni. — Prezes Zarz. Gł. LMK, gen. G. Orlicz-Dreszer odczytuje wniosek o nadaniu Członkostwa Honorowego Generalnemu Inspektorowi Sił Zbrojnych gen. dyw. E. Rydz-Śmigłemu.



SZKOŁA KOLONIALNA W NIEMCZECH

Na zachód od Lipska, nad rzeką Werrą leży nie-duże miasteczko Witzhausen, w którym od r. 1898 istnieje niemiecka szkoła kolonialna. Założona z inicjatywy niejakiego A. Fabariusza przy współudziale paru ofiarnych Niemców, jest instytucją prywatną na prawach towarzystwa z ograniczoną odpowiedzialnością, niemniej jednak rząd opiekuje się nią i daje jej swoje poparcie. Ukończenie szkoły nie daje jednak żadnych państwowych uprawnień. Ten prywatny charakter szkoły daje jej dużą niezależność, chroni ją od schematycznego regulowania jej życia, które wymaga stałego dostosowywania się do zmiennych stosunków gospodarczych w kolonjach.

Zadaniem szkoły jest przygotowanie do gospodarstwa kolonialnego plantatorów i farmerów. Jest to zadanie bardzo trudne, wymagające nie tylko dużego zasobu teorii, ale też wielu wszechstronnych wiadomości praktycznych, na które szkoła kładzie specjalny nacisk. Poza tym szkoła przygotowuje swoich uczniów w kierunku utrzymania i podniesienia niemieckości poza granicami kraju.

Szkoła trwa normalnie dwa lata podzielone na cztery semestry. Po ukończeniu szkoły i uzyskaniu świadectw następuje jeszcze specjalizacja w tak zwanym instytucie kolonialnym.

W czasie trwania szkoły uczniowie otrzymują niezwykle wszechstronne wykształcenie teoretyczne i praktyczne. Miara tej wszechstronności wiedzy teoretycznej i praktycznej potrzebnej dla plantatora czy farmera w kolonjach jest ilość przedmiotów i ćwiczeń praktycznych.

Program nauki obejmuje obok historii, geografii, higieny tropikalnej, misjonarstwa, chemii i botaniki — naukę prawa i maszynoznawstwa, uprawy roślin i leczenia zwierząt, leśnictwa i ogrodnictwa, mleczarstwa, miernictwa, budownictwa i t. p. wraz z nauką jednego z języków europejskich i jednego z narzeczy murzyńskich. Na zajęcia praktyczne składa się: stolarstwo, ciesielstwo, kowalstwo, murarstwo, siodlarstwo, młynarstwo, piekarstwo, nauka jazdy konnej i samochodem i t. p. Naukę ułatwiają specjalne warsztaty, laboratoria, młyny, ogrody i t. p.

Szkoła bowiem posiada własny 1100 morgowy majątek w czym 100 morgów lasu. Uczniowie rekrutują się przeważnie z pośród synów emigrantów. Studując w kraju ojczystym, nabywają poza wiedzą fachową ducha niemieckości, nawiązują kontakt z krajem, stając się tem samem wartościowym elementem, cementującym oderwaną niemieckość w kolonjach.

Pomimo utraty kolonii, szkoła istnieje i pracuje niezmiennie, dostosowując się tylko do wytworzonych stosunków. Utrata kolonii ma narazie dla Niemców tę dodatnią stronę, że wzbudziła w narodzie niemieckim o wiele większe zainteresowanie sprawami kolonialnymi, niż to miało miejsce przed wojną. Pomiedzy innymi świadczy o tem i ten szczegół, że mimo utraty kolonii, napływ uczniów do szkoły kolonialnej nie osłabł. I tak: od chwili powstania szkoły, t. j. od r. 1898 do 1914, t. j. w przeciągu 16 lat wysłano do kolonii 479 uczniów czyli przeciętnie 30 rocznie, a w latach 1918 do 1929, t. j. w przeciągu

11 lat wysłano 327 uczniów, czyli również przeciętnie 30 rocznie.

Utrzymanie tej samej rocznej cyfry przy zmienionych warunkach nie jest zastojem, a przeciwnie dowodem wielkiej prężności Niemców ku kolonjom.

Ciekawe jest porównanie obecnego rozmieszczenia wyszkolonych kolonistów z rozmieszczeniem przedwojennem.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WYJECHAŁO do:	W latach 1898 - 1914	W latach 1918 - 1929
Płd.-Zach. Afryka	133	24
Wsch. Afryka	88	30
Kamerun	32	13
Inne kraje Afryki	14	17
Azja	19	75
Australja	38	—
Płn. Ameryka	43	21
Środk. Ameryka	16	43
Płdn. Ameryka	77	54
Kraje europejskie	14	50
R A Z E M:	479	327

Widzimy z powyższego całkowity zanik wyjazdów do Australji i wysp morza południowego i zmniejszenie się wyjazdów do Afryki. Wzrosły natomiast wyjazdy do Azji a specjalnie do Indji Holenderskich i do Ameryki, zwłaszcza środkowej i południowej.

Tak więc rok rocznie 30 wyszkolonych, przygotowanych i świadomych swoich zadań i celów młodych Niemców opuszcza granice ojczyzny, by w dalekich krajach służyć jej i zdobywać dla niej nowe placówki, łącząc dawne w jedną zwartą całość.

Kończąc, trudno się oprzeć refleksjom.

Oto po całej kuli ziemskiej rozmiścił los około 7.000.000 Polaków.

Czy nie byłoby również wskazane stworzyć dla nich podobnej placówki?! Czy nie znalazłby się i u nas jakiś polski Fabariusz, któryby natchnął sobie podobnych dla stworzenia polskiej szkoły kolonialnej, do której przyjeżdżaliby po wiedzę i pociąg więcej, bo po ducha polskiego synowie siedmiomilionowej rzeszy.

Czekamy na polskiego Fabariusza.

PPŁK. DYPL. T. TOMASZEWSKI.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej otrzymał z Kadyksu, portu hiszpańskiego, depeszę z s/c „Elemki” datowaną 16 czerwca. Kapitan naszego statku Szczypiński — doniósł, że odbył dotychczasową podróż szczęśliwie; brak pomyślnych wiatrów oraz sztormy przedłużyły czas trwania tej pierwszej części podróży. Załoga statku przesyła krewnym oraz kolegom serdeczne pozdrowienia.

„POZNAŃ” W PORTACH AFRYKI ZACHODNIEJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Liberja — Monrowja

Gdy opuszczaliśmy Akre, wydawało się nam, że mineliśmy najgorszy w tych okolicach port. Fale przyływu i odpływu, fala denna — wszystko to miało pozostać za nami.

Jaką niespodziankę przygotowała nam Lomé!

W Akrze staliśmy w zatoce, tu na otwartym morzu, w Akrze fala nie przenosiła 2 metrów, tu w najlepszych warunkach miała dwa metry. Nasze wyprawy łodzią miały posmak awantury: skok z trapu do łodzi nie był niczem pewnym, narażał nie tylko na pobrudzenie ubrania, ale nawet na złamanie nogi lub wprost zgniecenie głowy przez trapek i burtę statku.

Ale zato, gdy wreszcie znaleźliśmy się na lądzie, z całą przyjemnością oglądaliśmy miasto.

Miasta afrykańskie powstawały w rozmaitych czasach: taka Akra czy Secondi liczą sobie już po parę setek lat, gdy np. Abidjan powstał dopiero teraz. Każde z tych miast ma swój styl, właściwy epoce, w której je budowano. W miastach starych dominuje wpływ portugalski lub holenderski: domy są bez zieleni, często budowane jak forty. Nowsze dopiero czasy stworzyły typ miasta - ogrodu, ale i ten typ biali kolonizatorzy rezerwują dla siebie, zostawiając czarne dzielnicę jej nagromadzenie domków, ciasnotę i zaduch. A obserwator baczny życia tych miast może stwierdzić jeszcze jedno: panuje tu bóg Business, któremu służy wszystko.

Byliśmy przygotowani na to, że Lomé będzie takim samym miastem afrykańskim, jak Akra, Secondi, Takoradi czy Monrowja. Spotkał nas bardzo przyjemny zawód. Prawda, i tu miasto jest podzielone na dwie części — część handlową i część „oficjalną”, gdzie mieszczą się urzędy i gdzie mieszkają biali. Ale już w części handlowej znaleźliśmy szerokie ulice, wysadzone przepięknymi palmami lub specjalnego gatunku drzewami, przypominającymi orzechy włoskie, a dającymi przewspaniały cień. Nie było tu tłoku domów, nie wlaźli skład na skład, sklepy murzyńskie nie przypominały pieczary pierwotnych ludzi, a targ — jakiegoś kawałka Sahary. Domki murzyńskie, skromniejsze, niż wille białych,

miały swój styl, sklepy były składami faktoryjnymi w miniatyrze, targowisko było pod dachem, z ładami i ławami.

A nad tą „nieoficjalną” częścią miasta królowały piękna gotycka katedra katolicka i skromny pozornie, ale gustowny kościół protestancki, bardzo niemiecki w swym stylu, ale ciekawy i nierażący. A obok kościoła katolickiego olbrzymie zabudowania szkolne, skąd dochodził gwar uczących się czarnych djabłat i widać było „białych ojców”, krzątających się około swych pupilów. A w drugim końcu miasta handlowego skromniejsza w stylu, ale pełna treści misja zakonna żeńska, opiekująca się młodzieżą żeńską.

W części „oficjalnej” dominuje styl maurytański, o ile chodzi o gmachy urzędowe. Tak zarysowali plan miasta Niemcy, tak uzupełnili go Francuzi. I wiele, wiele zieleni...

Pozwoliliśmy sobie na wycieczkę w głąb kraju. Klasyczne widoki afrykańskie: poletka, zasadzone manjokiem, papajami, — albo trawa, z której wystrzelają ogromne baobaby, kuliste drzewa mangrowe lub bawełniaki. W wielu miejscach wszystko, z wyjątkiem drzew wypalone: to czarni szykują sobie nowe pole, bo stare, wyczerpane paroletnią pracą, nie daje już urodzaju.

Gdy patrzy się na te pola, gdy widzi się Lomé, przychodzi na myśl, że przecież niedługo mija czas mandatów kolonialnych. Przyjdzie rewizja — a przecież i w wypadku, gdyby Niemcy mieli wrócić do swych kolonii my mamy prawo do części tych kolonii!

Czy sprawę tę poruszymy?



Niskie wybrzeże, coś w rodzaju tamy, obrzuconej ogromnymi głazami granitowymi, czarno-biały słup latarni morskiej — oto widok, który rzuca się w oczy pasażerowi statku, gdy statek stanie koło boi wejściowej w Lagos i sygnałami wzywa pilota.

Wejście do laguny jest niebezpieczne: dwa razy dziennie wytwarza się w tym miejscu piekielny prąd

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



S/s „POZNAŃ” W PORTACH AFRYKI ZACHODNIEJ

Czarni wyladowują towary z s/s „Poznań” w Winneba — Złote Wybrzeże.



Wyladunek towarów
w Lagos — Nierja



S/s „Poznań” w Takoradi.



Sekondi — Złote
Wybrzeże.



W porcie Freetown — Sierra Leone.



Czarna załoga opuszcza w Monrowji
pokład s/s „Poznań” — Liberja



Widok na miasto Lomé — Togo

przyptywu, dwa razy dziennie kipi i wre morze, wdzierając się w ład.

Ale zato, gdy przejdzie statek wejście do laguny, ustaje morską chwiejba, zaczyna się rzeczny ślizg. Przesuwamy się powoli między zielonemi brzegami, idziemy ku miastu, które widnieje w oddali. Wreszcie rzucamy kotwicę: ładować nas będą na środku laguny. Ładujemy we wsi murzyńskiej: w lasu palmowym parę chałup drewnianych, na brzegu pirogi, wypalone z jednego pnia.

Idziemy doskonałą drogą. Paręset kroków, most przez zatokę laguny — i wchodzimy na ulicę miasta Lagos. Jest to sławna Marine street. Tu już miasto, a jeszcze nie miasto: z lewej strony laguna, z prawej cudowne ogrody, palmy, kasuariny, bawełniaki. W ogrodach domy — raczej pałace. Stare to budowle; na niektórych jeszcze tkwią herby dawnych panów Nigerji, dumnych, a zniechęconych przez czarnych Portugalczyków.

Obok ładnego pałacu gubernatora: nowoczesny żelbetowy pałacyk radiostacji, dalej willa, szpital dla czarnych. Wreszcie dochodzimy do city: znamionuje ją duży, zresztą dość brudny gmach poczty. A później cała poezja żelbetu tropikalnego: gmachy faktoryj — składów. Z wyjątkiem Anglików, każda nieomal narodowość, reprezentowana tu handlowo, ma swego konsula i szef firmy piastuje tę godność. Uderza wielka ilość firm greckich, ale wiadomo, że są to kondotjerzy handlu, służący angielskiemu kapitałowi.

Elementem panującym są czarni. To, co od razu rzuca się w oczy, to pewność siebie tych pasierbów Matki Ziemi: tu, w Lagos, oni są panami, biali — gośćmi. Anglik rządzi, ale znać go mało. Czarni panują. Życie całe na ulicy. Auta, rowery, czarni ze znakami plemiennymi, wydrapani pionowo, poziomo, z tatuowaniem na twarzy, na szyi. Idą poważnie i czarni nietatuowani, bez znaków plemiennych: to Haussowie, muzulmanie z północnej Nigerji. Tamci ze znakami plemiennymi — to Yoruba, Ekba, Idu i inne plemiona nadmorskie. Nie można powiedzieć, by między tymi dwoma odłamami panowała wielka miłość: Haussa nie widzi prawie czarnego południowca, choć jest uprzejmy i życzliwy dla białych.

Schodzimy z szerokiej ulicy, idziemy w labirynt ludowej dzielnicy. Tu mieszka czarny plebs: sklepiarze, rzemieślnicy, przekupnie owoców, robotnicy portowi. Słodki, duszący zapach oleju palmowego miesza się z zapachem nadgniłych ryb i mięsa.

Meczet Haussów. W podwórzu woda. W meczecie dywaniki, a na nich w kucki siadają wierni i po arabsku wielbią Allaha i Mahometa jego proroka. Tuż obok High Church anglikańska, pełna wiernych.

Targowisko. Kramy, jak u nas na jarmarku. Orzeszki kola, sól w olbrzymich kryształach, jakieś dziwne racuchy na oleju, chleb, drzewo, czasem jakieś resztki towarów bawełnianych, naczynia emaljowane, krajowe gliniane misy, drewniane kalebasy do wody — wszystko tu jest, a czarni wszyscy tu są.

Dzielnica bogatych czarnych. Coś, czego nie widzieliśmy dotąd: wille, ogródki, dżentelmeni w białych strojach europejskich lub w mundurach.

I wreszcie „Wyższe Kolegium“: Alma Mater tujejszych czarnych. Biblioteka, audytoria, prepara-

torja, korty tenisowe, boiska sportowe, place do golfu. Na to tło rzuceni godni elewowie w niepokalanie czystych strojach, zawsze w marynarkach i krawatach.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Po zgorą dwumiesięcznej podróży po brzegach Zatoki Gwinejskiej wróciliśmy znów do Monrowji.

Pomimo ciężkich warunków, praca nasza w Liberji postępuje dobrze. Klimat wilgotny, skwar, trudności aklimatyzacyjne odbijają się na ludziach, ale jednak życie, to twarde życie afrykańskie zmusza do czynu. I wszyscy pracują, wierząc, że z ich pracy za lat parę będzie wielki rezultat.

Każde państwo na terenie afrykańskim obok reprezentacji politycznej w postaci władz kolonialnych czy konsulatów ma reprezentację gospodarczą w postaci mniej lub więcej uprzywilejowanych kompanij handlowych, mniej lub więcej uprzywilejowanych linii okrętowych. Walka polityczna tutaj jest ściśle związana z walką o rynki zbytu, a wobec tego, że typ kupca kolonialnego jest silniejszy i bardziej bezwzględny od typu kupieckiego europejskiego, więc też i walka ma odpowiednio ostry charakter. Jedyne tradycja panowania prawa, wszczepiona od wieków w krew narodów europejskich osłabia tę walkę.

Doradcy rządu liberyjskiego z ramienia Polski swym wysoce uczciwym i sumiennym traktowaniem spraw liberyjskich stworzyli dla nas wielki kapitał moralny.

Przejdźmy wreszcie do naszych plantatorów. Po uzyskaniu terenów musieli oni tereny te poznać, ustalić ich granice, przeciąć drogi na przyszłych plantacjach, a wreszcie przystąpić do wytrzebień i wypalenia lasu na terenach planacyjnych. Nie jest to praca ani łatwa ani zbyt przyjemna: dopiero po skutecznieniu jej można pomyśleć o stworzeniu sobie jakich takich warunków bytu, a podczas tych prac pędzi się życie obozowe w puszczy. Dodajmy do tego, że przybycie naszego „Poznania“, choć może było przyjemną wizytą dla naszych rodaków, jednak przysporzyło im pracy: trzeba było towar zmagazynować, rozsprzedać go. Dziś już w Monrowji istnieje „polski dom“ — siedziba spółki handlowej polskiej, istnieją polskie składy, jest także i jeden sklep we wnętrzu kraju.

Może znajdują się tacy, którzy, nawet z pewną słuszością, powiedzą, że za ten czas, kiedy pracujemy w Liberji, można było zrobić więcej. Niewątpliwie — ale musimy zdać sobie sprawę z tego, że praca nasza na terenie afrykańskim — to isto praca pionierska. Stawiamy pierwsze kroki na tej drodze, więc siłą rzeczy musimy i robić pewne błędy i tracić czasem czas na dokonanie prac, które inni, bardziej doświadczeni od nas, załatwiają w daleko szybszym tempie. Ludzie, którzy idą do pracy na terenach afrykańskich, muszą zdać sobie sprawę — że mają przeciwko sobie klimat, nieznane warunki, ludzi czarnych, których metoda rozumowania jest zupełnie inna, niż u nas.

I dlatego też patrząc bezstronnie na to, co dzieje się z naszej poręki w Liberji, możemy powiedzieć wyraźnie: „Nie dzieje się źle, będzie się dziać z każdym dniem lepiej!“.

SINGAPORE



POLSKA WYSTAWA PŁYWAJĄCA

Pierwszym punktem wystawowym Polskiej Wystawy Pływającej było miasto Georgetown, położone na wysepce Penang. Dnia 9-go kwietnia zawinął do tego portu statek „Dardanus”, wiozący na swym pokładzie wystawę. Penang należy do kolonii angielskiej Straits Settlements, która obejmuje ponadto trzy prowincje: Dindingi, Malacca i Singapoore.

Wysepka Penang liczy ponad 350.000 mieszkańców, których większość mieszka w mieście. Jest to najstarsza kolonia angielska w tej części Indji, zaś obecnie jest Penang jednym z najważniejszych portów na terenie Indji Południowo Wschodnich. Mimo że cała ludność europejska nie przekracza 1.000 dusz koncentruje się w tym punkcie cały handel zachodniej połaci Półwyspu Malajskiego, przyczem statystyki portowe wykazują roczny tonaż statków, zawijających do tego portu na ponad 6 milionów ton.

Wystawę odwiedziło ponad 90% wszystkich wielkich firm importerskich, a ponadto wielka ilość różnych przedstawicieli rządu, instytucji gospodarczych i dziennikarzy.

Przez cały czas pobytu w porcie cieszyła się wystawa wielkim zainteresowaniem. Zgodnie wszyscy podkreślali, że jakościowo nasze towary nie tylko nie ustępują innym markom europejskim, ale niektóre artykuły są jakościowo dużo lepsze a może nawet za dobre i tem samem za drogie na ten rynek, który zalewa masowo produkowany towar japoński.

Największym zainteresowaniem cieszyły się meble gięte, specjalnie krzesła, które interesowało się bardzo dużo firm. Jest to artykuł importowany w wielkiej ilości z Austrii i Czechosłowacji. Również wzory dykt i fornierów podobały się ze względu na swoje precyzyjne wykonanie. Artykuł ten zostaje przeważnie importowany z Szwecji i Finlandji.

Nasze konserwy tak mięsne jak i jarzynowe, zostały uznane przez tutejszych importerów za równorzędne angielskim i australijskim, przyczem szczególnie podobały się szynki w puszkach.

Z eksponatów przemysłu ciężkiego najwięcej interesowano się blachą cynkową, ocynkowaną i falistą, którą na te rynki dostarcza przeważnie Belgja.

Ponadto zapytywano o profile żelazne, jak też liny stalowe, kable, wyroby z siatki żelaznej i narzędzia rolnicze.

Przemysł tekstylny a zwłaszcza łódzkie druki bawełniane zachwyciły fachowców różnorodnością deseni i wysokim gatunkiem jakościowym. Ponadto interesowano się materiałami lnianymi i lekkimi materiałami ubraniowymi.

Bardzo wielkie zainteresowanie ujawniło się i dla polskiej produkcji papierniczej. Jak się okazuje w tej branży możemy śmiało wytrzymać konkurencję innych krajów i to nie tylko jeśli chodzi o ceny, ale ponadto i jakościowo.

Po jednodniowym postoju wystawy w Penang i przejściu przez cieśninę Straits, zawinął Dardanus dnia 11-go kwietnia do Singapoore, jednego z największych centrów handlowych na Dalekim Wschodzie.

Singapoore, czwarty co do wielkości port Imperjum Brytyjskiego, zawdzięcza swe znaczenie przede wszystkim znakomitemu położeniu geograficznemu.

Tędy prowadzi najbliższa droga morska z Europy do Chin i Japonji, przyczem cały ruch okrętowy do Australji i Indji Holenderskich koncentruje się w tym punkcie.

Ponadto jest Singapoore stolicą całego półwyspu Malajskiego, a więc Straits Settlement i British Malaya. Nazwa British Malaya oznacza się właściwie tylko cztery państwa, należące do związku Federated Malay States a więc: Perak, Selangor, Negri Sembilang i Pahang. Ludność tych państw, wynosząca około 1.800.000 dusz zamieszkuje terytorjum o powierzchni 27.648 mil angielskich, mieszkając przeważnie po wsiach i osadach. Na całym terytorjum tej federacji państw malajskich znajduje się siedem miast, z których jedynie Kuala Lumpur z ludnością ponad 100.000 mieszkańców zasługuje na miano miasta w potocznem tego słowa znaczeniu.

Inne państwa Półwyspu Malajskiego, nie należące do tej federacji, jak Kedah, Kelantan, Tringganu, Perlis i Johor istotnie całkowicie podlegają Anglii, mają wprawdzie swoje władze, ale w każdym państewku siedzi tak zwany doradca angielski, który rządzi wedle nakazów gubernatora Straits, który rezyduje w Singapoore.

Zaplecze gospodarcze Singapoore'u obejmuje nie tylko półwysep. Gospodarczo cały Siam o terytorjum większem od Polski z ludnością około 12 milionów dusz, a ponadto południowa część Burmy graniczą do Singapoore.

Wystawa otwarta dnia 11-go trwała przez trzy dni do 13-go kwietnia włącznie. Informacje przesłane przez dziennikarzy z Penang spowodowały w pierwsze popołudnie tak wielki napływ zwiedzających, że chwilami przejścia na wystawie były zatarasowane kupcami, studjującymi z wielką skrupulatnością eksponaty.

Natychmiast po otwarciu wystawy przybył na statek British High Trade Comissioner ze swoim sztabem współpracowników i po skrupulatnem obejrzeniu wystawy wyraził swe uznanie dla naszej imprezy. Stwierdził, że nasza wystawa, mimo, że jest umieszczona tylko na jednym pokładzie statku, swym estetycznym wyglądem, jak też i fachowem ujęciem o wiele korzystniej się prezentuje od podobnej wystawy australijskiej, mimo, że tamta była rozmieszczona na wszystkich pokładach statku tak wielkiego jak nasz.

O zainteresowaniu wystawą i eksponatami świadczy fakt, że pytano o wielką ilość artykułów, które z powodów natury technicznej trudno było umieścić na wystawie okrętowej.

Rynek singapurski przedstawia moim zdaniem wielkie możliwości dla naszego eksportu. Nawiązanie kontaktu zapoczątkowane tą imprezą da dużo materiału porównawczego i umożliwi Państwowemu Instytutowi Eksportowemu, który zorganizował tę wystawę dalszą pracę na tym terenie, która powinna przynieść poważne rezultaty.

Pierwszy krok i to bardzo szczęśliwy został zrobiony. Nie wolno też zapomnieć o wielkiem znaczeniu propagandowem takiej imprezy, która zaznacza importu dalekich krajów z produkcją polską.

INŻ. LUDWIK SCHMORAK.

Z PODRÓŻY „DARU POMORZA”

Wydaje mi się, że nie popełnię błędu, jeśli oświadczę, że wszyscy, jak jeden mąż, czekaliśmy z niecierpliwością chwili ujrzenia Pacyfiku, i wszyscy też, jak jeden mąż doznaliśmy zawodu. Prawda, że na tych szerokościach *) jest on, być może, najmniej efektowny, ale to już nie nasza wina. To też od pierwszych zaraz dni dała się zauważyć ze strony „Dar Pomorza” w stosunku do największego z oceanów dosyć raptowna poufalość.

Rzuciliśmy kotwicę przy wyspie Chatham, we Wreck Bay (Zatoka Rozbitków). Podejście do niej jest dosyć trudne ze względu na silne wiry i prądy, niepewne mapy, na których niejedno podwodne niebezpieczeństwo zostało pominięte, oraz na brak dokładnej pozycji statku, spowodowany niemożnością dokonania obserwacji ciał niebieskich, prawie stale przesłoniętych powłoką chmur. Zbliżając się do Archipelagu trzeba obliczać tak, aby pierwsze, wzrokowe zetknięcie się z wyspami, wypadło w porze dziennej, ponieważ latarni morskich tutaj zupełnie niema.

Nie wiele już na ziemi zostało takich miejsc, które pomimo dobrych warunków dla egzystencji ludzkiej zachowałyby się w stanie równie dziewiczym, jak Galapagos. Z wyjątkiem trzech, największych zresztą wysp, inne (trzy większe i dziewięć mniejszych) są bezludne.

Po załatwieniu drobnych formalności możemy wyjść na ląd. Ciekawi zarówno samej wyspy, jak i Progreso, stolicy Galapagos, zdążamy szybkim marszem w górę. Droga miękka, wycięta w zaroślach szarych, karłowatych, kolczastych drzewek, gdzie niedługo ożywionych kępą kaktusów albo agaw.

Jeszcze kilometr i z poza drzew wynurza się na drogę pierwszy budynek Progreso, — porzucona cukrownia. Za nią, od placu, którego główną ozdobę stanowi ciężki, piętrowy, murowany dom rządowy, trzema szeregami wyrastają ubogie domki, wzniesione na wysokich, cienkich palach. Mieszkańcy ich to robotnicy plantacyjni, metysi lub ekwadorscy Indianie. Dość brudni, źle ubrani i pewnie bardzo marnie płatni. Jeszcze nie tak dawno osiedlano tu przestępców kryminalnych; dzisiejsi robotnicy to przeważnie ich najbliżsi krewni.

Wędrując do Progreso nie łudziliśmy się znaleźć w osadzie, liczącej 300 ludzi, coś szczególnego. I rzeczywiście, poza drobnymi spostrzeżeniami nie mieliśmy większych wrażeń, gdyby nie odsłaniający się stąd krajobraz. Soczysta zieleń małego płaskowzgórza, wysokie stożki zgasłych wulkanów, wyrastające z pasma wzgórz, przesłaniających trzy czwarte widnokręgu, za nami zaś, na dole, za wielką plamą popielatych drzewek, połyskujące, błękitne morze.

Następny dzień załoga „Daru” spędza dość rozmaicie. Jedni udali się motorówkami na ratunek miejscowego jachtu, który osiadł na mieliźnie, inni zwiedzają wyspę. Po załatwieniu niewielkich formalności wolno tu przybyć i osiedlić się każdemu. To też na wyspach niejednokrotnie lądowały partie kolonistów, nie na długo wszakże. Dając kolonji nieograni-

czone w zasadzie możliwości rozwoju na przyszłość, warunki terenowe wymagają jednak dużego nakładu pracy i pieniędzy. Dotychczasowym przybyszom zazwyczaj wkońcu czegoś zbrakło, na przykład ostatniej, norweskiej partji — zgody.

Jedną z ujemnych stron Archipelagu jest znaczne oddalenie od kontynentu, wskutek czego istnieje trudność zbycia wielu przedmiotów swej produkcji. Są jednak tacy, którzy sądzą, że już w niedalekiej przyszłości na Galapagos może powstać wojenna baza. Oczywiście nie Ekwadoru. Leżąc około tysiąca mil na zachód od Kanału Panamskiego, z punktu widzenia obrony tego Kanału mają wyspy nieposłednie znaczenie. To też kto wie, czy Stany Zjednoczone Ameryki nie wyhandlują je od dotychczasowych właścicieli. W takim wypadku sytuacja kolonistów poszłaby, rzecz oczywista, w górę.

Dnia 12 grudnia rankiem odpływamy na oddalona o przeszło 50 mil wyspę Floreana.

Kilka godzin żeglugi pod motorem pozwala oddać się spokojnej obserwacji morza, mijanych skał i wysepek. Wznoszą się one z wody urwistym, stromym brzegiem, mniejsze przeważnie nagie i pustynne, na większych — szare drzewka i wysokie, samotne kaktusy. Dziesiątki wygasłych kraterów (Darwin naliczył ich do 2000, w tem dwa jeszcze czynne) przywodzą na myśl krajobraz Księżyca, widziany przez szkła silnych teleskopów. Świadomość, że wyspy są bezludne, że pośród licznych okazów świata zwierzęcego niejedna z nich ukrywa iguany, ogromne, niczem przedpotopowe jaszczury, które zachowały się tylko w tym zakątku ziemi, że omija nas jedyna może w życiu sposobność zetknięcia się z tem wszystkim bezpośrednio, wywołuje ogólny żal.

Zatoka pocztowa, w której rzuciliśmy kotwicę, posiada tyle pierwotnego uroku, że każdy niecierpliwi się, by jaknajprędzej dostać się na ląd. Nazwa jej powstała w czasie, gdy zawijały tu dość często żaglowe statki wielorybnicze: po wodę, owoce i świeże mięso, na wyspie bowiem nie brak dzikiego bydła. Wracając na połowy, załogi statków pozostawiały swoje listy, licząc, że któryś z żaglowców, udających się w strony bardziej zamieszkałe, zabierze i wyśle dalej pozostawioną pocztę. Do przechowania listów służyła drewniana beczka. Stąd właśnie (od poczty, nie od beczki) nazwa zatoki: Post Office Bay.

Wyspa przed nami stoi otworem, a czas ucieka. Trzeba się decydować co do programu. Z karabinem, zabranym ze statku na wszelki wypadek, udaję się w głąb wyspy. Tuż nad głową fruwały czerwone „mucholapy”, żółte kanarki i jakieś małe szare ptaki, nie okazując żadnej bojaźni. Pod nogami przebiegają jaszczurki i wyskakują wielkie, kolorowe koniki. Co jakiś czas z niewielkiej odległości dolatuje krótki, wielokrotny ryk dzikich osłów.

Pomimo całej uwagi, aby nie zboczyć z właściwej ścieżki, tracę ją po kwadransie. W gęstych zaroślach tyle jest ścieżek, że trudno zgadnąć, która właściwa.

Za znak orientacyjny służy mi ponury, ścięty stożek wulkanu, wynurzający się po lewej stronie

*) za kanałem Panamskim.

w samą porę. Kołując i nawracając po kilka razy w to samo miejsce dla zmiany źle obranej drogi, lub straconego kierunku, nakładając czasu dla wyminięcia zbyt trudnych przeszkód, znajduję wreszcie znajomą polankę, skąd już bez trudu schodzę o zmroku nad zatokę.

Następny dzień postoju przyniósł bogatą serię nowych wrażeń. Polowanie na foki, które zaległy dziesiątkami niektóre skały w zatoce, a okazały się tak niegroźne, że wkońcu nie mieliśmy sumienia strzelać do tych miłych stworzeń, obfity połów ryb na wędki, a wreszcie popołudniu wyprawa jednej grupy do zatoki Kormoranów, uwięzioną trzema flamingami, z których najmłodszego schwytano żywcem, i drugiej grupy do Blackbeach Road, o kilkanaście mil na zachód.

Po gładkiej, przezroczystej wodzie mknie nasza motorówka, wzbudzając zainteresowanie gdzieś plażujących fok. W milczeniu obserwujemy urwiste, podmyte brzegi, z dużą ilością grot i pieczar, miejscami zniżające się w dolinkę. W głębi wyspy widać wtedy stożkową górę o łagodnych stokach i szczycie ściętym przez obłoki.

W Blackbeach Road uczniowie spotykają nas wiadomością o złowieniu wielkiej ośmiornicy i dwóch młodych pelikanów. Pakujemy cały ten inwentarz do motorówki i odpływamy. Wieczorną ciszę maci tylko równomierny stukot motoru i przyciszone głosy uczestników wycieczki, dzielących się przeżywanymi wrażeniami. Po ominięciu ostatniego cypla odsłania się zatoka z leżącym na kotwicy „Darem”, na którym płoną światła dwóch elektrycznych słońc.

Dnia 14 grudnia wczesnym rankiem opuszczamy pod motorem Floreanę. Po południu jesteśmy już przy brzegach Albemarle.

Poczem bierzemy kurs na zachód i już pod wieczór żadna plamka ziemi nie psuje linii horyzontu.



Kropieni deszczem, to znów opiekani przez mocne słońce, dotarliśmy do Honolulu, przedtem wczepiwszy się w krawędź cyklonu, wędrującego w tym samym, co i my kierunku. Efekt chyrego manewru naprawdę był niebyłajaki. W ciągu 24 godzin (od 5 do 6 stycznia) zrobiliśmy bez forsowania żagli 255 mil, w ciągu tygodnia zaś (5.I. — 11.I.) — 1502 mile. Prawda, że było trochę niewygodnie spać, chodzić, stać i jeść, gdyż kołysało do 30 st. na każdą burzę, ale wreszcie i ocean Spokojny też czasem musi okazać się Wielkim.

Jeśli więc pobyt w Honolulu mógłby uważać ktoś, jako nagrodę za twardą służbę, to dla ścisłości musiałbym dodać, że w tym wypadku nagroda byłaby przez nas dość lekko zasłużona.

Jedyną wadą postoju był krótki czas, w ciągu którego mieliśmy „i siebie pokazać i ludzi zobaczyć”. Korzystaliśmy też z każdej dogodnej chwili, by obopólne zetknięcie się dało możliwie więcej nowych wrażeń. Pobyt na Oahu zostanie długo w naszej pamięci, zanotowany należycie po dodatniej stronie. Doznaliśmy tam tyle uprzejmości zarówno ze strony władz cywilnych, jak i wojskowych, jak i społeczeństwa amerykańskiego, że pragnieniem naszym zostało, by godnie się zrewanżować, a jeśli już nie samym Honolulszczanom, to w każdym razie ich kompatriotom.

Zaczęło się od zbiegowiska koło burty, oficjal-

nego powitania, wieńców „lei”, zawieszonych na naszych szyjach i różnorodnego sposobu zawierania znajomości na pokładzie. A potem poszło, jak w kalejdoskopie. Hawajskie gitary, hawajskie tancerki, muzyka i śpiew jednego z najlepszych zespołów, sprowadzonego na „Dar” przez gospodarzy, to samo z pewnemi odmianami w klubie Morskim, potem wycieczki samochodami po mieście i okolicy, zaproszenia do wzięcia udziału w jeździe na deskach po morskiej fali, odwiedziny prywatnych domów, śniadanie u dowódcy floty w sąsiedniej Pearl Harbour i t. p. Duszą zaś tych imprez był, — nie zgadniecie kto. Pan profesor Denzel Carr, amerykańsin, wykładający na tutejszym uniwersytecie slawistykę. W r. 1932 uzyskał w Krakowie stopień magistra filozofii. Jest tu już trzeci rok i trzeci rok lokuje swe oszczędności w złotych w P. K. O.!

Ukoronowaniem programu była kolacja w Waialae Golf Club, w plażowej dzielnicy Honolulu, zorganizowana na cześć załogi „Daru” przez miasto.

Po prezentacji zaproszono nas nad morze, gdzie przy pochodniach kilku krajowców śpiewając odgrzebywało ziemię, pod którą czaiła się nasza wieczera. Bowiem przed trzema godzinami w dole z rozpalonemi kamieniami, zakopano owinięte w liście prosię, ryby, jarzyny i owoce, tak, jak to jest praktykowane u krajowców całej Polinezji.

Podczas, kiedy poraliśmy się z potrawami, wewnątrz podkwy stołów odbywał się koncert hawajskiej muzyki i pokaz tańca „hula”, odtwarzanego solo i w zespole na barwnym tle chóru 24 dziewcząt, przygrywających na ukulele.

A potem nastąpiły ogólne tańce, których koroną był oberek. Brały w nim udział wszystkie narodowości, obecne w klubie, a że było tego (według „Honolulu Star - Bulletin”) około 150 osób, nie dziwię się, że wymienione w nawiasie pismo miało podstawę uznać wieczór za bardzo udany.

Zawczasie, bo już osiemnastego stycznia, skończyła się cała nasza hawajska sielanka. W sztormie, który szczęśliwie zatrzymał statek o jeden dzień, nastąpiła krótka przerwa i kapitan uznał za możliwe podjąć nanowo podróż.

Mało kto z gospodarzy sądził, że odważymy się wyjść na morze, bo jeszcze kilka godzin temu miotało „Darem”, jak na kotwicy, jakkolwiek staliśmy głęboko, w dość dobrze osłoniętym porcie. To też nie wszyscy zdążyli przybyć na pożegnanie. Wszyscyśmy jednak znowu dostali „lei”, wieńce, świadczące o sympatji i przyjaznych uczuciach pozostających osób.

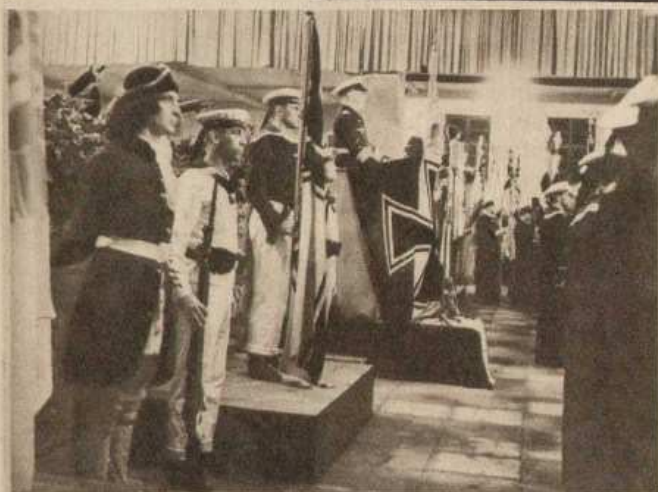
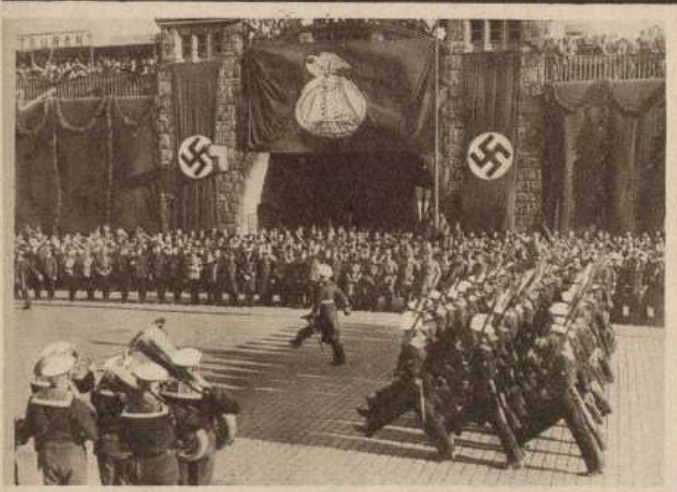
Z wyjątkiem kapitana, służbowego oficera i „oka”, którzy z urzędu musieli patrzeć naprzód, oraz sterników, pilnujących szprych, oczy wszystkich odjeżdżających skierowały się ku rufie statku, za którą coraz bardziej rozszerzał się pas wody, mający oddzielić nas od tych, tak miłych ludzi.

Byliśmy jeszcze blisko, gdy na błękitnej fali zakolysało się czerwienią pierwszego, rzuconego ze statku wieńca lei. Za chwilę pływało ich tam więcej. Może nawet sto cztery*). Bowiem legenda głosi, że tylko ten nie rzuca wieńca, kto tu nie doznał nic dobrego i kto nie pragnie powrócić kiedyś do Raju Pacyfiku.

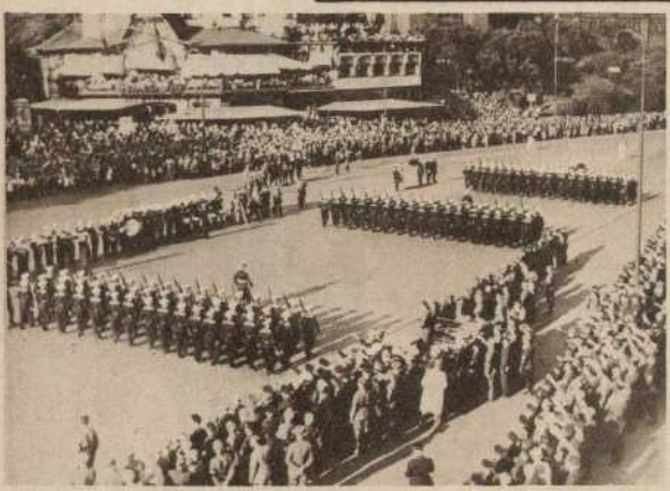
S. KOSKO

*) tyłu liczyliśmy załogi.

NIEMIECKA PROPAGANDA NA RZECZ MARYNARKI WOJENNEJ



Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Żywiłowo postępuje „dozbrajanie” się Niemiec. Dawno już zostały przekreślone postanowienia Traktatu Wersalskiego, dotyczące niemieckich sił zbrojnych na lądzie. Ostatnie rozmowy angielsko-niemieckie, już w drodze „legalnej” ustalają program rozbudowy niemieckich sił zbrojnych na morzu. Propaganda marynarki wojennej odbywa się w Niemczech na wielką skalę, wykorzystuje każdą okazję. Rocznic zwycięskich bitew, dni i tygodnie poświęcone marynarce, obchodzone są przy udziale rozentuzjuszowanych, wielotysięcznych tłumów w miejscowościach nadmorskich i na terenie całej Rzeszy. We wszystkich tych uroczystościach bierze liczny i czynny udział niemiecka marynarka wojenna.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



SPRAWY KOLONIALNE

FRANCUSKA KONFERENCJA IMPERJALNA

Wielki kryzys gospodarczy, który objął świat cały — dał się we znaki i największym potęgom kolonialnym. Odczuły go dotkliwie zarówno W. Brytania jak i Francja. To też kryzys kazał szukać tym państwom dróg poprawy, zaradzenia kurczące się wymianie handlowej oraz środków jej ożywienia.

W. Brytania pragnąc choć w obrębie swego Imperjum przełamać zastój i znaleźć nowe źródła dobrobytu — zwołała w lipcu 1932 r. Konferencję Imperjalną w Ottawie, na której Dominja, protektoraty i kolonie brytyjskie zawarły wspólne porozumienia, mające za zadanie zacieśnienie wzajemnych stosunków ekonomicznych.

Po tej samej linii poszła ostatnio i druga z kolei potęga kolonialna świata — Francja. Francja rozporządza niemałym obszarem zamorskim: władzy jej podporządkowanych jest przeszło 11.500.000 km² i blisko 60 milionów ludności kolonialnej. Z tego na Afrykę przypada ponad 10.609.000 km² i 42 miliony mieszkańców, oraz na Azję powyżej 800.000 km² i 17 milionów ludności.

Kryzys gospodarczy uwydatnił brak szarmonizowania całego imperjum kolonialnego francuskiego, rywalizację poszczególnych jego części, niezadowolenie producentów miejscowych, których nastawiono na wielką wytwórczość, a którym nie zdolano zapewnić zbytu.

Algerja nie mogła sprzedać swego wina i zboża, w Tunisie kryzys objął produkcję fosfatów, różnych rud, alfy, zaś w Maroku brak opieki celnej pogarszał i tak już złą koniunkturę. Słyszało się narzekania Indochin na kontyngentowanie przywozu ich ryżu do Francji, czego domagali się rolnicy francuscy. Niezadowoleni byli plantatorzy trzciny cukrowej na Antylach, którym burak cukrowy poważnie zagrażał. Jednym słowem ze wszystkich zakątków rozległych posiadłości francuskich słyszało się stale głosy protestu.

Powstała więc myśl zwołania Konferencji Imperjalnej celem rozpatrzenia wspólnych niedomagań, szarmonizowania wymiany francusko-kolonialnej, pogodzenia często rozbieżnych interesów i stworzenia jednolitego organizmu gospodarczego, obejmującego metropolię i kolonie.

Francuska Konferencja Imperjalna rozpoczęła swoje prace dn. 3 grudnia 1934 r. Zgromadziła ona około 300 delegatów reprezentujących Algerję, kolonie, protektoraty i obszary mandatowe.

Obrady ześrodkowały się w 5 komisjach i szeregu podkomisjach. Głównymi komisjami były: 1) komisja ekonomiczna, 2) wytwórczości metropolitarnej i kolonialnej, 3) zaopatrzenia kolonialnego, 4) finansowa, oraz 5) opieki społecznej.

Prace Konferencji były bardzo skomplikowane, żmudne, często bardzo delikatne. To też w ciągu obrad prasa nie była informowana o jej przebiegu, aby nie ujawniać rozbieżności zdań.

Po przeszło 4-miesięcznych pracach Konferencja w dniu 13 kwietnia b. r. została zakończona. Jakże są jej wyniki?

Osiągnięte rezultaty są natury moralnej i materialnej. Moralnej — ponieważ zdołano wytworzyć nastroj solidarności imperjalnej, zrozumienia, że wszystkie reprezentowane na konferencji obszary kolonialne stanowią części jednego wielkiego organizmu gospodarczego.

To, czego tak bardzo było potrzeba, zostało osiągnięte: — wytworzona została doktryna imperjalna,

sposób myślenia kategoriami imperjalnymi. Proces odśrodkowy został zahamowany.

Duży też jest dorobek w dziedzinie spraw gospodarczych. Konferencja wysunęła tu szereg dezyderatów, rezolucji, szereg projektów ustaw i rozporządzeń, — stwarzając obszerny plan polityki kolonialnej zakrojonej na wiele lat.

Przedewszystkiem Konferencja zażądała reorganizacji Wyższej Rady Kolonialnej przez podniesienie jej znaczenia. Ma ona mieć charakter rady narodowej Francji zamorskiej i składać się z przedstawicieli wszystkich części Imperjum, włącznie z Afryką Północną i koloniami mandatowymi.

Wysunięto następnie postulat zreorganizowania Ministerstwa Kolonii przez stworzenie stałego sekretariatu generalnego, który zapewniłby ciągłość polityki kolonialnej i wykonanie planu opracowanego przez Konferencję.

Uwypuklając niedomagania systemu celnego, wygórowany fiskalizm i inne przeszkody, piętrzące się przed produkcją i handlem imperjalnym — przeciwstawiono temu stanowi rzeczy projekty koniecznych zmian.

Pozatem Konferencja podkreśliła doniosłość porozumień zawodowych dla zwalczania kryzysu, które już częściowo zostały zrealizowane, jak np. syndykat producentów grafitu na Madagaskarze.

Zbadana została szczegółowo wymiana handlowa metropolii z koloniami i omówione sposoby usprawnienia i zwiększenia tej wymiany.

Konferencja zajęła się również unormowaniem wydobycia bogactw naturalnych w posiadłościach zamorskich i polityką rolną w Imperjum. W stosunku do rolnictwa wysunięto projekt ustawy stwarzającej średnioterminowy kredyt kolonialny, aby ulżyć ciężkiej dziś sytuacji producentów. Szereg porozumień zawartych na konferencji między producentami kolonialnymi i francuskimi ma usunąć dotychczasową rywalizację. Mianowicie porozumienia takie doszły do skutku między producentami zboża we Francji i ryżu w Indochinach.

Wobec opłakanego stanu budżetów poszczególnych kolonii, omówiono możliwości rewizji stosunków finansowych z metropolią. Zaproponowano mianowicie skreślenie pewnych wierzytelności państwa wobec kolonii oraz zmianę obciążeń towarzystw pracujących na tych terenach.

Celem gospodarczego podniesienia kolonii i zwiększenia ich dochodowości — zaprojektowano plan szeroko zakrojonych inwestycji (drogi, koleje, żegluga itd.). Dla sfinansowania tych robót, które mają być wykonane w przeciągu 15 lat, — wysunięto konieczność stworzenia specjalnego „Funduszu Narodowego“ w wysokości 11.200 milionów fr. Z funduszu tego również mają być pokryte koszty akcji sanitarnej; na ten cel przeznaczonych ma być 1.350 milion. fr., mianowicie 1 miliard dla kolonii, a 350 milion. fr. dla Afryki Półn.

Poza „Funduszem Narodowym“ ma być wyasygnowana suma 3.800 milion. fr. na roboty o charakterze ogólnym dla usprawnienia i pogłębienia stosunków francusko-kolonialnych. Jak z tego widać kredyty na cele kolonialne dojdą do 15 miliardów fr.

Przedstawiony tu krótki zarys wyników Francuskiej Konferencji Imperjalnej — daje pojęcie o ogromie pracy, którą trzeba będzie włożyć dla zrealizowania skonstruowanego w ciągu 4 miesięcy planu. Wprowadzenie go w życie zależeć już obecnie będzie jedynie od rządu i parlamentu francuskiego. K. J.

WOLA MORSKA W PARANIE

Po wielu trudnościach i przeszkodach dobiegamy końca pierwszego etapu naszych poczynań osadniczych w Brazylii. Tereny, uzyskane przez Ligę pod osadnictwo w Paranie, zostały już wymierzone, w części pocięte na działki 25-hektarowe, budują się drogi, wycina się dziewiczy las, przygotowuje się ziemię pod zasiewy, wznosi się domki dla kolonistów i dom dla administracji osady, dla której Prezes Ligi ustalił nazwę Wola Morska. Jednocześnie robi się przygotowania dla wysyłki pierwszych piętnastu rodzin, które prawdopodobnie w lecie r. b. wyruszą w drogę.

Będzie to trzecia próba akcji kolonizacyjnej, podejmowana przez „stary kraj”, w warunkach jednakże rokujących lepsze nadzieje od usiłowań poprzednich.

Akcja osadnicza w Espirito Santo i w Peru zrywała z ciągłością dawnej kolonizacji polskiej w Ameryce Południowej, rzucała emigranta w kraje nowe, nieznanne, gdzie świeży przybysz z Polski nie mógł znaleźć oparcia w środowisku dla siebie bliskim i zrozumiałem i gdzie łatwo naskutek zmniejszonej odporności psychicznej, cechującej społeczeństwa europejskie po wojnie światowej, ulegał załamaniu się.

Ponadto żadna z kolonizacji poprzednich nie miała za sobą oparcia w wielkiej organizacji społecznej, jaką jest Liga Morska i Kolonialna, której nie zależy na zyskach materialnych i która nie będzie obciążała akcji kolonizacyjnej żadnymi kosztami organizacyjnymi i administracyjnymi, nie znajdującymi się w racjonalnym stosunku do rozmiarów i natężenia samej akcji.

Cena ziemi w Woli Morskiej została skalkulowana możliwie tanio i wynosi 70 milrejsów za hektar, czyli 1750 milrejsów za działkę 25-hektarową, z których 25%, to jest 437½ milrejsów, płaci się tytułem zadatku jeszcze przed wyjazdem z Polski, a resztę w 4 ratach równych w końcu 2-go, 3-go, 4-go i 5-go roku od daty podpisania kontraktu wstępnego.

Na przygotowanie 1½ ha pod zasiewy oraz na nasiona, sadzonki i niezbędne drobniejsze narzędzia rolnicze (dwie motyki, pniakówkę, łopatę, rydel, dwoje widel, grabie żelazne, dwie fojisy, polewaczkę i siekierę) każdy osadnik będzie obowiązany wpłacić przed wyjazdem z Polski połowę należności w sumie 314 milrejsów. Druga połowa zostanie rozłożona na cztery równe raty, płatne razem z ratami za ziemię. Większe narzędzia rolnicze, jak pług i brona, w pierwszym roku osiedlenia się nie będą konieczne, a później osadnicy będą je nabywali w miarę potrzeby. Od zamożniejszych osadników będziemy wymagać zadatkowania domu, w wysokości połowy kosztów budowy, wynoszących 600 milrejsów.

Możliwość zamieszkania zaraz po przyjeździe we własnym domu posiada duże moralne znaczenie dla każdego świeżego przybysza z Europy i pożądanem byłoby, ażeby każdy emigrant przyjeżdżał na działkę jak najlepiej urządzoną, z ładnym domem mieszkalnym, z gotowym inwentarzem żywym i martwym, z obsianiem paroma morgami ziemi i nawet z ogródkiem. Przy takim jednakże systemie kolonizacji wyjazd dla mniej zamożnych stałby się niemożliwy, a wysyłanie za morze najbardziej zamożnych elementów naszej wsi nie leży w interesie kraju.

Zresztą chłop polski nie lubi dużych obciążeń. Poważniejsze zadłużenie odbiera mu wszędzie chęć do pracy, a w Brazylii przy wielkiej łatwości urządzania się powoduje częstokroć opuszczenie działki osadniczej i jednostronne przekreślenie należności. Inwestycje, dokonywane przez samego osadnika, nie tylko naogół wypadają taniej od inwestycji, czynionych

przez administrację, lecz również są bardziej przystosowane do jego wymagań i upodobań i przez to samo są dla niego cenniejsze.

Kierując się powyższymi motywami, administracja Woli Morskiej ogranicza się do robienia inwestycji najniezbędniejszych i najtańszych, pozostawiając resztę własnej inicjatywie osadnika oraz służąc mu wszelkimi informacjami, wskazówkami, a w miarę możliwości i innymi rodzajami pomocy.

Pomimo, iż w Paranie pomoc lekarską można zawsze uzyskać i każde miasteczko ma przynajmniej jednego lekarza, zdecydowano wysłać do Woli Morskiej własnego lekarza, któryby roztoczył odpowiednią opiekę lekarską nad całą kolonią.

Przewidziane są również i niezbędne urządzenia kulturalne, jak szkoła, zrzeszenie kolonistów i t. p., które będą realizowane stopniowo w miarę napływu kolonistów i narastających potrzeb.

Regulamin kolonii przewiduje w poszczególnych wypadkach nawet nakazy i zakazy; zdarza się bowiem, że i do takich środków na kolonii trzeba się uciekać, ażeby świeżego osadnika, nieobznajmionego z warunkami miejscowymi na właściwą drogę wprowadzić.

Po przyjeździe na kolonję każdy osadnik musi natychmiast zaopatrzyć się w krowę, świnie i drób, na co przewiduje się kwotę 600 milrejsów, oraz musi mieć zapewnione środki na przeżywanie rodziny do pierwszych zbiorów w sumie około 500 milrejsów.

Słowem, każda rodzina, jadąca do Woli Morskiej, po opłaceniu kosztów podróży, musi rozporządzać następującym minimalnym kapitałem:

Na zadatek za ziemię	437½ milr.
Na przygotowanie 1½ ha pod zasiewy, nasiona i narzędzia (50% należności)	314 „
Na inwentarz żywy	600 „
Na życie przez 6 miesięcy	500 „

Razem . . 1851½ milr.

Koszty podróży stanowią lwią część wydatków, związanych z osadnictwem zamorskim, i wynoszą 667 zł. 50 gr. od osoby dorosłej za przejazd do portu Santos w Brazylii, skąd koleją przez San Paulo i Ponta Grossę jedzie się do Woli Morskiej. Rząd brazylijski, jak dotychczas, udziela osadnikom przejazdu kolejami bezpłatnie, ale nie zapewnia ani przeżywania, ani noclegów, ani środków lokomocji od ostatniej stacji kolejowej do kolonii, na co każda rodzina winna posiadać około 100 milrejsów.

Biorąc za podstawę rodzinę trzyosobową, koszty przejazdu takiej rodziny i początkowego urządzenia się w Woli Morskiej wyniosą:

Droga do Santos	2.002.50 zł.
Droga z Santos do kolonii 100 milr. około	35.— „
Zadatek i t. d. 1851½ milr. około	700.— „

Razem . . 2.737.50 zł.

a w cyfrach okrągłych 3 tysiące złotych.

Obciążenie do uregulowania w 4-ch ratach rocznych:

Reszta należności za ziemię	1.312½ milr.
Reszta należności za nasiona, narzędzie i przygotowanie ziemi pod zasiewy	314 „

Razem . . 1.626½ milr.

czyli na ratę roczną wypada 407 milrejsów, kwota niewielka, którą z łatwością każdy osadnik będzie mógł spłacić.

MICHAŁ PANKIEWICZ.

PRZEGLĄD KOLONIALNY

Poważne zaburzenia wynikły w północnej Rodezji, najpierw w Nkana, a następnie w Ndola. Główne kierownictwo ruchu skupiało się wśród plemienia Awemba, które swe wystąpienia, wraz z innymi plemionami, zwróciło przeciwko kopalniom miedzi, a nawet i przeciwko niektórym tubylcom.

Przez zrewoltowanych Murzynów została zaatakowana kopalnia w Luanshya. Rozbito w niej magazyny, ale zanim tłum murzyński zdołał dostać się do głównych biur, przybyła policja i wojsko (składające się z żołnierzy tubylczych), które zmuszone było użyć broni palnej. Zginęło w starciu kilku Murzynów, a kilkunastu zostało rannych.

Rewolta tak się rozszerzyła, że z Bwana M'Kubwa zostali biali przesiedleni do Ndola, pod osłoną wojska. Równocześnie miejscowa prasa murzyńska rozwinęła gorączkową działalność, podniecając masy murzyńskie do dalszych wystąpień. W związku z tem zostali aresztowani dziennikarze murzyńscy, oraz różni agitatorzy w liczbie ponad 100 osób.

Zaburzenia wynikły na podłożu zwiększonego opodatkowania. Podatek t. zw. pogłowne (poll tax) został podniesiony z 10 szylingów na 15 szyl. (t. j. 20 zł.), przyczem dla ludności murzyńskiej wiejskiej są przewidziane różne ulgi, których jest pozbawiona murzyńska ludność pracująca w kopalniach i zamieszkująca t. zw. ośrodki miejskie. W związku z podniesieniem podatku Murzyni zażądali podniesienia płac, których im odmówiono.

Wypadki te prawie, że zbiegły się z ceremoniami przeniesienia stolicy z Livingstone do Lusaka, miasta nowego, wybudowanego w ciągu ostatnich dwu lat, w miejscu, gdzie poprzednio było zaledwie kilka domów. Nowe to miasto zostało zaopatrzone we wszelkiego rodzaju budowle rządowe, ulice asfaltowe, wodociągi, kanalizację i elektryczność, oraz kina, parki i t. p. — wogóle jak nowoczesne miasto europejskie.

Do Lusaka przeniósł się z Livingstone cały zarząd kolonii, a zanim zaczęli przenosić się kupcy, rzemieślnicy i wogóle ludność nie stała. Livingstone opustoszało, a pozostali mieszkańcy, posiadający tam domy i nieruchomości, widząc się zagrożonymi ruiną, zwrócili się do króla angielskiego z prośbą o odszkodowanie — urządzili się bowiem w stolicy, ponieśli ogromne koszty na urządzenie

miasta, a obecnie po wybudowaniu nowej stolicy, dawna stolica pustoszeje.

Poważne zaniepokojenie w kolonialnych sferach holenderskich wywołuje wprost masowe opuszczanie przez białych holenderskich kolonii na wyspach Oceanji, głównie Borneo, Sumatra i Jawa. W kolonjach tych obliczano ilość białych na 200.000 osób.

Obecnie wszyscy ci biali, którzy w rozwoju i w utrzymaniu stanu pomyślności gospodarczej tych kolonii odgrywali poważną rolę, widzą się zagrożeni w swych podstawowych warunkach egzystencji. Groźnych bowiem konkurentów napotkali w tubylcach, którzy, mając mniejsze potrzeby, zadowolają się mniejszymi zarobkami, chętniej więc są przyjmowani do pracy (i to właśnie przez zarząd kolonii, a nawet — o ironjo — i przez białych), wypierając drogich białych pracowników.

Towary japońskie rozprowadzane po kolonjach tych przez kupców tubylców wypierają towary europejskie, sprzedawane przez białych kupców, którzy z braku obrotów zwiążają swe sklepy i przenoszą się do Europy lub do innych kolonii.

Jeśli utrudnienia egzystencji bia-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

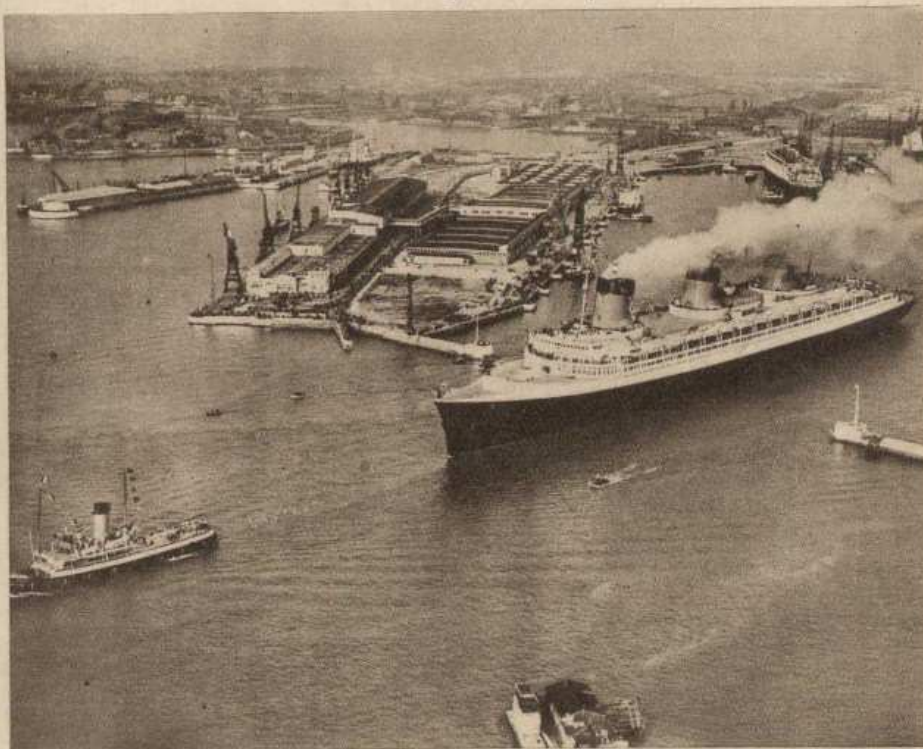
łych będą dalej tak się rozwijać, to kolonjom holenderskim zagrażać będzie poważne niebezpieczeństwo wyemigrowania ludności białej. Należy tu zaznaczyć, że wśród ludności białej różnych narodowości znajduje się ponad 1.000 Polaków, zatrudnionych głównie w tamtejszych kopalniach ropy naftowej.

W kolonjach zachodnio-afrykańskich rozwinęła się poważna aktywność handlowa Sowietów, które eksportowały tam swe towary głównie przez angielskie domy handlowe. Ponieważ na tych terenach rozwija się także i japońska akcja handlowa, przeto zaczęły budzić się obawy przed zalewem tych kolonii towarami japońskimi i sowieckimi.

Postanowiono więc ograniczyć przywóz tych towarów, ale przy badaniach tej sprawy okazało się, że Sowiety zawarły odpowiednie umowy na dostawę egzotycznego drzewa z Afryki w zamian za swe towary i w ten sposób zapewniły sobie afrykański rynek zbytu.

Obecna wystawa w Brukseli posiada także i bogaty dział kolonialny, obejmujący przemysł kolonialny oraz dzieła sztuki tubylców. Jest to więc do pewnego stopnia miniaturowa wystawa kolonialna.

FR. Ł.



Zdobycwca „Błękitnej wstęgi Atlantyku” s/m „Normandie” o pojemności 79 tysięcy ton, powrócił do portu Le Havre po odbyciu swej pierwszej, zwycięskiej co do szybkości, podróży do New Yorku, która trwała 4 dni 11 godz. 30 min. Podróż ta stała się okazją do

francuskiej marynarki handlowej.

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

Konflikt abisyński znowu wysunął się na czoło zainteresowań prasy europejskiej. Odzywają się jeszcze tu i tam głosy. („Journal de Genève“) o możliwym zakończeniu zatargu drogą pokojową, ale wystarczy rzucić okiem na szpalty prasy włoskiej, będącej wier-
nem odbiciem poglądów włoskich sfer oficjalnych, aby się przekonać, że zbrojne starcie w Afryce wschodniej jest tylko kwestią czasu. „Giornale d'Italia“ pisze:

„A więc Włochy... starają się szybko i zdecydowanie polepszyć organizację militarną swoich kolonii“. Rzymski „Il Messaggero“ stwierdza, że: „podczas gdy dyplomacja staje się coraz bardziej płaczliwa... — fakty muszą nastąpić z logiką nieubłaganą“. O ewentualnym pośrednictwie innych państw, traktowaniem przez nie, które pisma, głównie francuskie, jako również jedna z możliwości zażegnania wojny, wyraża się „La Tribuna“ następująco: „Głosem pośredników... nie nadamy żadnego znaczenia, jeżeli chodzi o przedsięwzięte środki postępowania w Afryce Wschodniej“.

Że rząd włoski całkowicie docenia militarne możliwości Abisynji, świadczy o tem głos turyńskiej „La Stampa“: „Ciężar niebezpieczeństwa etiopskiego nie jest mało znaczący. Siły abisyńskie można obliczać mniej więcej na milion karabinów... możliwość natychmiastowej mobilizacji odpowiada liczbie 300 — 400 tysięcy ludzi, czyli kompleksowi sił bezwzględnie imponującemu...“

A stanowisko Abisynji wobec tych tak niedwuznacznych przygotowań? Po raz pierwszy na łamach prasy znajdujemy nutę agresywności w oficjalnym oświadczeniu kraju, który dotąd stale zajmował jedynie stanowisko obronne. Korespondentowi kopenhaskiej „Berlingske Tidende“ udało się uzyskać rozmowę z cesarzem Abisynji, który oświadczył: „Gorąco życzymy sobie dostępu do morza, ale osiągnąć go możemy również drogą rokowań. Tymczasem domagamy się, aby Włochy wycofały się z miejscowości, które zajęły“.

Ponadto cesarz stwierdził, że Abisynja chętnie zgodzi się na każdą nową gwarancję swej integralności, lecz nigdy się nie wyrzeknie swej niepodległości politycznej i gospodarczej. „Mocarstwa europejskie wcześniej, czy później, zaznaczył cesarz, muszą zrezygnować ze swych interesów politycznych i gospodarczych w Afryce. Napotykały niepodległe ludy afrykańskie wzmacniają się w ostatnich czasach coraz silniej, aby z czasem

zapewnić sobie całkowitą niezależność“.

Wypadki, których Abisynja będzie lada chwila terenem, są stale śledzone z napięciem przez świat arabski, całkowicie świadomy roli, jaką w starciu włosko - etiopskim odegrać może. Prasa egipska i syryjsko - palestyńska notuje najdrobniejsze szczegóły włoskich przygotowań militarnych, których korespondenci pism europejskich dostrzec nie potrafili. Z jej szpalt dowiadujemy się o stałym niebezpieczeństwie epidemii, które lada chwila spowodu braku wody wybuchnąć mogą w przepelnionych wojskiem miastach Eritrei (Asmara w tej kolonii, której ludność normalnie liczy 3500 osób, mieści już teraz przeszło 25000 wojska). Pomiedzy administracją kolonii włoskich a gubernatorem Obok'u istnieją naprężone stosunki wobec rzekomego tolerowania przez Francuzów transportów broni na terytorium Abisynji.

★

Największe zainteresowanie sprawą mającego rzekomo nastąpić zwrotu kolonii Niemcom wykazuje w dalszym ciągu prasa angielska, co jest zjawiskiem zupełnie zrozumiałym, gdy uwzględnimy, iż większość dawnych kolonii przedwojennych Rzeszy otrzymała właśnie w formie mandatów Wielka Brytania lub jej dominja (jak np. Australia, Nowa Zelandja).

Zainteresowanie czytelników angielskich skupiło się przede wszystkim dookoła ankiety ogłoszonej jeszcze w końcu kwietnia b. r. przez „Daily Mail“ na temat: czy należy Niemcom zwrócić kolonie. Wyniki ankiety były ogłaszane przez szereg dni i można było w nich znaleźć najbardziej znane w Anglii nazwiska. Ostatecznie zdecydowana większość uczestników tej ankiety wypowiedziała się przeciwko rezygnowaniu z już posiadanych czy też administrowanych terytoriów, zaopatrując niejedno-

krotnie ironicznymi komentarzami stale przez Niemcy na forum międzynarodowym wysuwane argumenty.

Inne pisma (jak np. „Morning Post“) wskazują na stały wzrost działalności propagandowej wewnątrz Niemiec. Przytaczane są głosy szeregu pism Rzeszy, między innymi wspomniany już przez nas (p. poprzedni czerwcowy numer „Morza“) artykuł „Kölnische Zeitung“. Silny również oddźwięk wywołał artykuł „Deutsche Allgemeine Zeitung“ o zwrocie terytoriów Kenja, Uganda i Tanganika, stanowiących, jak wiadomo części dawnej Niemieckiej Afryki Wschodniej (Deutsch Ostafrika).

Nie pomija również prasa angielska żadnej sposobności dla podkreślenia wyraźnych aluzji na tematy kolonialne w mowach Kanclerza Rzeszy i premiera Prus w tych zwłaszcza wypadkach, gdzie mówią oni o niedostatku surowców wobec braku kolonii.

„Morning Post“ w korespondencji ze stolicy dawnej Niemieckiej Afryki Wschodniej, Dor-es-salam, zwraca uwagę na rozwijaną przez organizację niemieckie wśród swoich członków działalność, która nosi wszelkie cechy przysposobienia wojskowego.

Organy prasowe niemieckie („Germania“, „Völkischer Beobachter“, „Deutsche Allgemeine Zeitung“) donoszą o wielkiej wyprawie naukowej, zorganizowanej przez uczonych niemieckich i południowo - afrykańskich, również zresztą niemieckiego pochodzenia. Wyprawa pod przewodnictwem profesora Szkoły Technicznej w Hannoverze, dra Obsta, ma za zadanie zwiedzenie terytoriów mandatowych Afryki wschodniej i południowo - zachodniej i ma zbadać szereg zagadnień geograficznych - gospodarczych, w szczególności związanych z nawodnieniem kraju kwestią całkowitego czy częściowego zanikania źródeł, rzek i t. d.

WOJCIECH KRZYŻANOWSKI.

OBOZY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ NA HELU. Jeszcze trwają zapisy na obóz. 10-dniowy pobyt kosztuje 32 złote. Zniżka kolejowa 50%. Zgłoszenia na lipiec i sierpień kierować należy do Zarządu Głównego L. M. K., Warszawa, Widok 10, tel. 6.99.66 — w godzinach 9 — 15.30 codziennie.

Na obozie nauka pływania, wiosłowania, wykłady na tematy morskie.

Zapisy na **OBÓZ ŻEGLARSKI MŁODZIEŻY NAD JEZIOREM NAROCZ** w biurze Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Warszawa, Widok 10, tel. 6.99.66. Opłaty za 4-tygodniowy pobyt 50 złotych od osoby. Nauka pływania, wiosłowania, pogadanki, gry sportowe i t. d.

Obozy na Helu i nad Naroczą przeznaczone są tylko dla członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

POLSKA. W połowie czerwca br. odbyły się w ramach tygodnia regat morskich w Kilonji specjalne zawody międzynarodowe dla żaglówek typu „Star” z obsadami oficerów marynarki wojennej. Zaproszenia do wzięcia udziału w tych regatach zostały rozesłane wszystkim państwom morskimi, a więc i Polsce, która zaproszenie to przyjęła.

★

Po okresie przeszkolenia rekrutkiego, marynarze z rocznego kontyngentu rozpoczęli okres zaprawy morskiej, polegającej na zaszczepieniu w praktycznej formie najniezbędniejszych zasad fachu marynarskiego ludziom, większość których wogóle morza nawet nie widziała.

W okresie zaprawy marynarskiej marynarze zostają zaokrętowani na poszczególnych jednostkach, na których wychodzą często w morze. W ten sposób stykają się z tym obcym dotychczas dla nich elementem, i nabierają do niego zaufania. Równocześnie uczą ich się wiosłowania, żaglowania, podstawowych robót z linami oraz sygnalizacji dziennej i nocnej.

Po ukończeniu tej zaprawy, to jest w ciągu czerwca, młodzi marynarze podzieleni zostają na specjalności, a następnie wysłani do Szkoły Specjalistów Morskich, która w ciągu kilku miesięcy udzieli im wiedzy teoretycznej i praktycznej z obranej dziedziny.

W dniach od 24 do 26.VII r. b. przybędą do niemieckiego portu wojennego w Kilonji dwa kontrtorpedowce polskie. Będzie to oficjalna wizyta marynarki polskiej, złożona marynarce niemieckiej.

NIEMCY. Cała prasa niemiecka z zadowoleniem podkreśla wyniki rozmów angielsko-niemieckich, dotyczących zbrojeń niemieckich na morzu. Podstawą porozumienia jest przyznanie Niemcom prawa do osiągnięcia 35% całego tonażu floty Imperium Brytyjskiego, z jedynym wyjątkiem, że ilość łodzi podwodnych wynosić będzie 100%. Teoretycznie przeto Niemcy mają prawo posiadać już dzisiaj 54 łodzie podwodne, tyle bowiem łodzi podwodnych liczy flota angielska. Wyniki rozmów spotkały się z ostrem stanowiskiem Francji, która oświadcza, że uzyskała wolną rękę w rozbudowie swojej floty.

FRANCJA. W pierwszej połowie maja powrócili po 4-miesięcznej podróży na Daleki Wschód łodzie podwodne „Le Heros” i „Le Glorieux”. Celem tej podróży było sprawdzenie sprawności personelu i urządzeń technicznych jedno-

stek nie wypróbowanych dotychczas w klimacie podzwrotnikowym.

Ostatecznie łodzie te wykazały duże zalety, odbywając całą drogę do Saigona (Indochiny) i z powrotem bez najmniejszej awarii, i to pomimo bardzo wysokiej temperatury oraz codziennych ćwiczeń zanurzeniowych.

Dodać należy, że jedna z tych jednostek, „Le Glorieux”, odbyła już w końcu ubiegłego roku dalszą podróż wzdłuż zachodnich wybrzeży afrykańskich do Antyli; w ten sposób przebyła ona bez trudności przeszło 23.000 mil morskich w ciągu niespełna roku.

Obie te jednostki należą do typu „Redoutable”: wyporność 1.400 ton, 11 aparatów torpedowych po 550 mm., rejon pływania ponad 8.000 mil morskich, załoga 5 oficerów i 60 szeregowych.

★

Pierwsza eskadra śródziemnomorska złożyła w pierwszej połowie maja wizytę oficjalną marynarce włoskiej w Neapolu. Wobec znacznego odprężenia stosunków italo — francuskich po konferencji w Stresie, wizyta miała charakter bardzo serdeczny; nie miały poprostu końca przyjęcia wszelkiego rodzaju, urządzone nie tylko dla sztabu, lecz również dla całej załogi. Dowódca eskadry wraz z gronem przybocznych współpracowników udał się do Rzymu, gdzie został przyjęty przez króla i Mussoliniego; przy tej okazji nastąpiła wymiana dekoracji.

Następnie eskadra udała się również z oficjalną wizytą do Jugosławii i stanęła na kotwicy na redzie w Split, skąd grono oficerów i część załogi udała się specjalnym pociągiem do Belgradu.

STANY ZJEDNOCZONE. Wobec wypowiedzenia przez Japonię morskiego traktatu Washingtonskiego, Stany Zjednoczone zareagowały uchwaleniem kredytów nadwyzwyczajnych na rozbudowę floty. Przewidziana suma 450 milionów dolarów ma doprowadzić stan jednostek pływających do norm przewidzianych w powyższym traktacie.

Program przewiduje budowę 24 różnych jednostek ogólnej wyporności ponad 150.000 ton, co pociągnie za sobą konieczność zwiększenia stanów osobowych o 12.000 oficerów i szeregowych oraz stanu lotnictwa o 500 samolotów różnego typu.

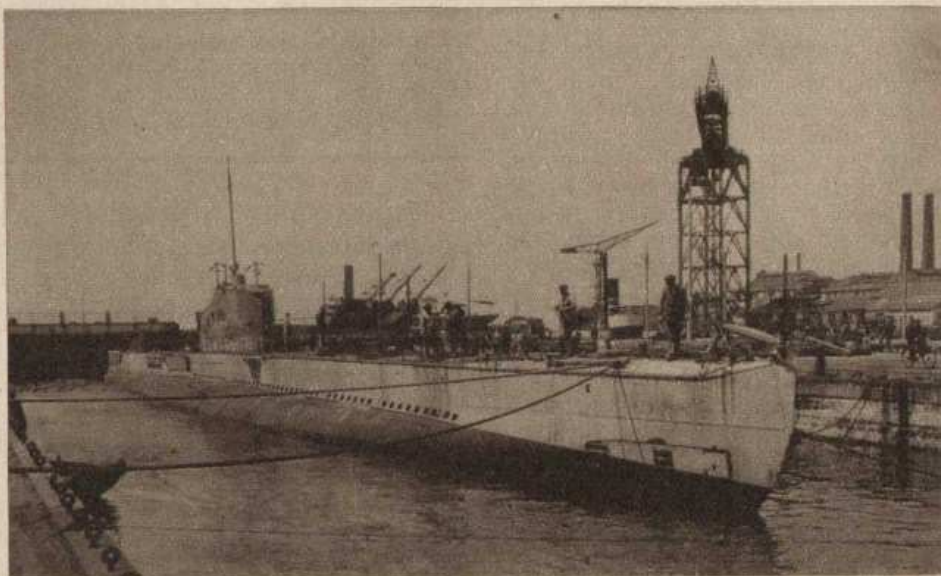
★

Przeprowadzone ostatnio na olbrzymią skalę manewry morskie dały wiele ciekawego materiału do świadczalnego z dziedziny użycia krążowników oraz lotnictwa morskiego.

W czasie tych ćwiczeń zdarzyło się kilka wypadków: a mianowicie dwukrotne zderzenie małych jednostek w czasie nocnej nawigacji bez świateł, oraz zaginięcie bez śladu dużego wodnopłatowca dalekiego wywiadu wraz z całą obsadą 6-ciu ludzi.

Teren tych ćwiczeń obejmuje ponad 5 milionów mil kwadratowych i bierze w nich udział 177 jednostek bojowych różnego typu.

ANGLJA. W związku z posunięciami Ministerstwa Marynarki Francuskiej, dążącymi do wzmocnienia eskadry morza Północnego, oraz w związku z zamierzoną rozbudową floty niemieckiej w granicach do 35 proc. stanu floty brytyjskiej, admiralicja angielska postanowiła przegrupować całkowicie swoje morskie siły zbrojne. A mianowicie w skład eskadry morza śródziemnego wejdą pancerni-



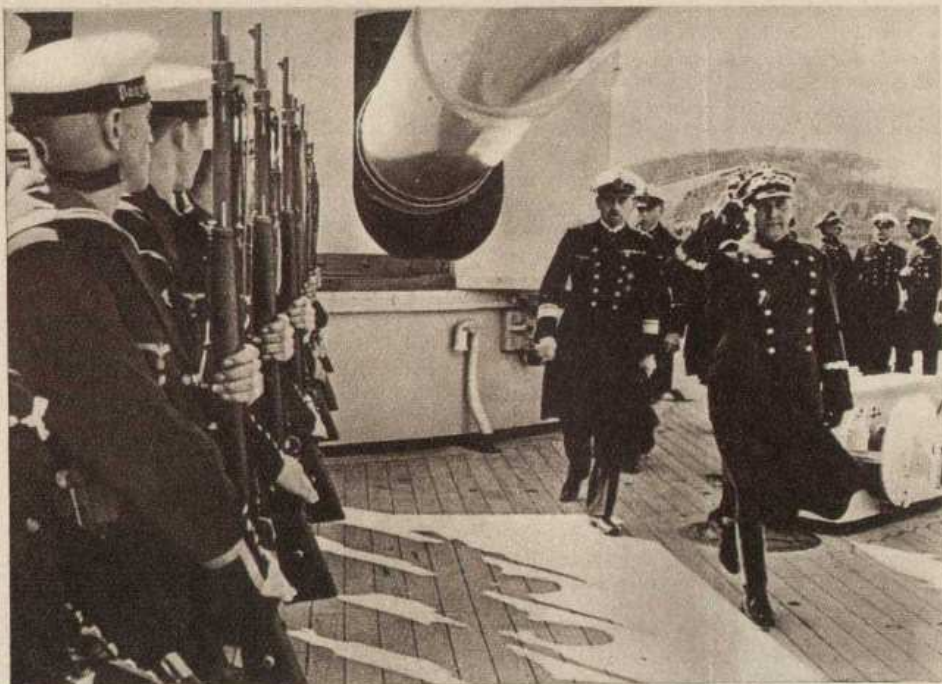
„Casablanca” — nowa francuska łódź podwodna

ki „Queen Elizabeth“, „Warspite“, „Valiant“, „Barham“, i „Malaya“ (po 31.000 ton, VIII dział 381 mm.), oraz krążowniki pancerne „Hood“ (46.000 ton, VIII dział 381 mm.), „Repulse“ i „Renown“ (po 32.000 ton, VI dział 381 mm.).

Natomiast w skład floty domowej wejdą pancerniki „Nelson“ i „Rodney“ (po 33.500 ton, IX dział 406 mm.), „Royal Severeign“, „Royal Oak“, „Resolution“, „Ramilles“ i „Revenge“ (po 29.000 ton, VIII dział 381 mm.).

W praktyce jednak składy te będą mniejsze ponieważ nie wszystkie te jednostki znajdują się w stanie kampanii czynnej (a więc nie mają pełnej załogi), a poza tym stale jedna jednostka z każdego zespołu znajduje się w kapitalnym remoncie trwającym 1 — 2 lata.

HISZPANJA. Parlament uchwalił kwotę około 13 milionów funtów ang. na rozbudowę marynarki, uważając, że jej stan obecny nie gwarantuje bezpieczeństwa i możliwości obrony wybrzeża. Program ten, rozłożony na okres pięciu lat, obejmuje następujące jednostki: 10 łodzi podwodnych po 400 ton, 12 torpedowców po 800 ton, 12 kanonierek o napędzie dieslowym po 200 ton, 8 szybkobieżnych motorówek torpedowych po 50 ton, 8 trawlerów oraz szereg mniejszych jednostek pomocniczych.



Gen. Kutrzeba przed frontem oddziału honorowego załogi niemieckiego pancernika „Deutschland“ podczas pobytu grupy oficerów Wojska Polskiego w Niemczech, którzy m. in. odwiedzili Kilonię.

Wszystkie te jednostki mają być zbudowane na stocznich hiszpańskich, co ma przyczynić się wydatnie do obniżenia stanu bezrobo-

cia, i do ożywienia stoczni okrętowych, które ostatnio przeżywały bardzo ostrą kryzys.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



K R O N I K A

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc maj 1935 wyniosły 576.089,2 ton, z czego na obrót zamorski przypada 560.687,3 ton; z ostatniej cyfry na przywóz przypada 83.602,8 ton, a na wywóz 477.084,5 ton. Obrót przybrzeżny łącznie z w. m. Gdańskiem i wnętrzem kraju wyniósł 15.401,9 ton.

W porównaniu do miesiąca kwietnia r. b., kiedy ogólne obroty towarowe Gdyni wyniosły 635.556 ton, obroty portu gdyńskiego w maju zmniejszyły się o 57.456,8 ton. Najpoważniejszy spadek zaznaczył się w obrotach przybrzeżnych, które w kwietniu r. b. wyniosły 38.985,4.

Obroty w miesiącu sprawozdawczym są również mniejsze od tego samego okresu w roku ubiegłym.

Z ostatnich zestawień statystycznych wynika, że w ciągu pierwszego kwartału r. b. przeszło przez port gdański 1.959 statków, z tego weszło 980, wyszło 979 statków. Pierwsze miejsce zajęła bandera duńska (395 statków), drugie — niemiecka (358), trzecie szwedzka (260), czwarte — angielska (179), piąte — francuska (127), szóste — holenderska (110), siódme belgijska (97) i ósme — polska (93). Dalej według ilości statków szły bandery — fińska, norweska, włoska, łotewska,

argentyńska, kłajpedzka, egipska, Stanów Zjednoczonych, irlandzka, palestyńska, marokańska, estońska, hiszpańska, algierska, kanadyjska, grecka, portugalska, brazylijska, jugosłowiańska, rosyjska i chińska.

★

Polskie połowy bałtyckie w maju r. b. dały 177.850 kg. ryb o łącznej wartości 81.318 złotych. Z tego na połowy dalsze pełnego morza (Bornholm, Głębia Gdańska) przypada 24.820 kg. W porównaniu z majem r. ub. połowy tegoroczne są większe ilościowo o 43.000 kg., wartościowo jednak spadły o 33.000 złotych, co tłumaczy się słabym w roku bieżącym połowem wysokocennych łososi i połowami mało wartościowych szprotów, których w maju r. ub. nie łowiono, a które w maju r. b. dały 46.200 kg.

Poszczególne miejscowości zловиły: Hel — 62.630 kg., Gdynia — 21.850 kg., przybrzeżnych i 24.820 kg. pełnego Bałtyku, miejscowości od Jastarni do W. Wsi — 44.920 kg., od Chłapowa do Karwi — 8.750 kg., miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża — 14.880 kg.

Jeżeli chodzi o zbyt połowów, to najwięcej sprzedano na rynku miejscowym, bo 126.440 kg., do wędzarni na wybrzeżu oddano 34.160 kg., najmniej

sprzedano do Gdańska — 17.250 kg. Wobec braku odbiorców na ryby zaprzestano prawie zupełnie połowów kutrami i nie wykorzystano istniejących możliwości. Poza tem silne wiatry uniemożliwiły rybakom wyjazdy na morze oraz były przyczyną niepojawienia się niektórych gatunków ryb w Zatoce.

★

Miesiąc maj należy do okresu bardzo słabego, jeżeli chodzi o obroty rybą morską. Ogólny obrót wyniósł 251 ton towarów rybnych. Z ilości tej przypada na import przez port rybacki 88 ton, na import drobnicą przez port handlowy — 116 ton, a na połowy własne na Bałtyku — 47 ton ryb.

Do kraju wysłano z portu rybackiego 31 wagonów z rybami, z czego przypada 6 wagonów ze śledziami solonemi do Gdańska celem umieszczenia śledzi w chłodniach tamtejszych wobec braku miejsca w Gdyni.

★

W związku z dewaluacją guldena gdańskiego, nastrojami paniki, która opanowała ludność Wolnego Miasta, powodując wycofywanie wkładów, dalszy spadek guldenu w obrotach prywatnych i t. d., rząd polski udzielił Bankowi Gdańskiemu pomocy, mającej na

celu stabilizację pieniądza w Gdańsku. Mimo tej pomocy, Senat gdański, wydając zarządzenie ograniczające swobodną wymianę i obrót walut, złamał umowę polsko - gdańską, która nie zezwalała na ograniczenia dewizowe w obrocie pomiędzy Polską a Gdańskiem. Gdy numer ten oddajemy do druku, rozpoczęły się na ten temat rozmowy polsko - gdańskie, spowodowane protestem rządu polskiego.

Stocznia Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni po ukończeniu budowy pierwszej serii dziesięciu kutrów rybackich większego typu przystępuje niebawem do budowy drugiej serii w ilości 25 kutrów. Budowa tych kutrów ma być ukończona w październiku — listopadzie t. j. na początku zimowego sezonu połowu ryb.

Nowy okręt motorowy „Piłsudski” odpłynie z Gdyni do Ameryki w dniu 14 września r. b. Uruchomienie drugiego okrętu motorowego „Batory” spodziewane jest w marcu 1936 roku.

Podróż nowymi okrętami trwać będzie zaledwie 8 dni.

Okręt „Kościuszko”, który funkcjonuje na linii Gdynia — N. York, wóźć będzie od dnia 2 października r. b. emigrantów na linii palestyńskiej (Konstancja — Jaffa-Haifa. W przyszłości polskie okręty odpływać będą do Palestyny w odstępach tygodniowych.

Prace nad budową szosy wzdłuż półwyspu helskiego postępują szybko naprzód. Został już ukończony ostatecznie odcinek, łączący stały ląd z półwyspem. Na przestrzeni tej rozpoczęły już prace walce parowe i zakładane są krawężniki betonowe.

Junacy, zatrudnieni przy budowie szosy, zlikwidowali swój obóz z Wielkiej Wsi Hallerowie i rozpoczęli prace

między kąpieliskiem Kuźnica a Jastarnią na Helu. Niezależnie od tych prac, druga część obozu junaków, stacjonowana w Jastarni, intensywnie buduje odcinek szosy helskiej pomiędzy Juratą a Jastarnią.

W dniu 13 maja rozpoczęła w Gdyni dalsze obrady Komisja Terminologiczna Morska pod przewodnictwem prof. Kleczkowskiego z ramienia Akademii Umiejętności w Krakowie. Komisja ta została utworzona w r. 1927, gdyż wobec otrzymania dostępu do morza trzeba było się zająć m. in. również sprawą ustalenia słownictwa morskiego, którego do chwili powstania Państwa Polskiego właściwie nie posiadaliśmy. Komisja stanęła przed zagadnieniem, czy przyjąć terminologię morską, która się samodzielnie wyłoniła, a opierała się prawie wyłącznie

na terminach germańskich, czy też stworzyć czysto polskie słownictwo morskie. Komisja ostatecznie poszła drogą pośrednią. Dotychczas wydane zostały 4 zeszyty: I obejmuje statki i teorię statków, II — statki żelazne, III — sprzęt, IV — porty morskie. Prace komisji potrwać jeszcze parę lat.

W pierwszy dzień Zielonych Świąt zapalili się torfowiska, przylegające do kanału przemysłowego w pobliżu wolnej strefy. Wskutek wiatru pożar objął dużą przestrzeń. Portowa Straż Pożarna wszczęła akcję ratunkową przez okopanie rowem obszaru, zajętego ogniem, a następnie przez zalewanie wodą. Praca Portowej Straży Pożarnej przy gaszeniu ognia została ukończona dopiero w drugi dzień Świąt.

Mimo niesprzyjających warunków w urządzaniu tegorocznych imprez, wobec znaczenia propagandowego Splywu do Morza Czarnego, który wzbudził wielkie zainteresowanie w Rumunii oraz dostatecznej ilości zgłoszeń, Zarząd Główny L. M. K. urządził powyższy Splyw w terminie oznaczonym na dzień 15 lipca. W dniu 14 lipca wszyscy uczestnicy Splywu, którzy wypełnili warunki ustalone regulaminem, winni stawić się w Kołomyży. Wobec licznych próśb, zgłoszenia na Splyw przyjmuje Biuro Zarządu Gł. (Warszawa, Widok 10) jeszcze do dnia 3 lipca.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Następny numer „Morza” na miesiące sierpień i wrzesień ukaże się dotychczasowym zwyczajem po wakacjach, w ostatnich dniach sierpnia.

Rozwój działalności K. K. O. pow. warszawskiego

Założona przed sześciu laty — jako Instytucja o cechach użyteczności publicznej i popularnej — funduszu lokowanych (vide Dekret p. Prezydenta Rzplitej z dn. 13.IV. 1927 r.) — Komunalna Kasa Oszczędności (K. K. O.) pow. Warszawskiego osiągnęła — pomimo panującego kryzysu — pokaźne wyniki swej działalności.

O rozwoju tym świadczy cyfrowy wzrost:

1/I. 1929 r. zł.	229.630		360
" 30 r. "	2.111.367		1.763
" 31 r. "	7.409.697		5.966
" 32 r. "	10.990.673		16.013
" 33 r. "	13.280.271		20.309
" 34 r. "	16.536.553		23.928
" 35 r. "	20.122.223		28.997
1/5. 35 r. "	22.552.380		34.377

Rozwój rzemiosł, popieranie inwestycji w gospodarstwach drobnych, zakładanie sadów i zakup inwentarza, wreszcie budowa i rozbudowa wsi i letnisk — znalazły ze strony K. K. O. gorliwego orędownika. Rozmiar akcji kredytowej K. K. O. w okresie ubiegłego sześćdziesiątka lat ilustruje fakt udzielenia 26.019 osobom pożyczek (zabez-

pieczonych materialnie), na ogólną kwotę zł. 47.906.617.— (z saldem na 1/I. 35 r. zł. 15.103.633.—).

Rozbudowa osiedli i udostępnienie wogóle ludności taniego a bezpośredniego kredytu z K. K. O. lagodziły tą drogą kryzys gospodarczy, gdy się zważy tylko, że na cele budowlane

przeznaczyła w tymże okresie K. K. O. kwotę zgórą 12.900.000 zł. pożyczek.

Za sprawdzian zaufania, jakim darzy społeczeństwo nowopowstałą instytucję użyteczności publicznej, służyć może fakt — jak to uwidacznia tabela powyższa — stałego wzrostu wkładów i lokat.

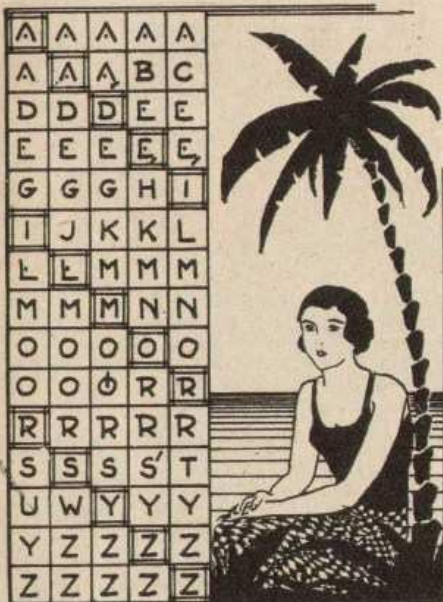


Gmach własny K. K. O.
(ul. Zgoda Nr. 7)

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

16. LOGOGRYF MORSKI



Z podanych w figurze logogryfu liter należy utworzyć i wpisać kolejno do poziomych rzędów **PIĘTNAŚCIE PIĘCIOLITEROWYCH** wyrazów według znarzeń umieszczonych w poniższym wierszu. Litery w oznaczonych kratkach czytane skosnie z góry do dołu dadzą

1. **PAZ** o **DZIESIĘĆ** w **SZÓSTYCH** snach,
Bałtyku mój wspaniały!
I w śnie buduję wielki gmach
Twej sławy, czci i chwały!
I **JEDENAŚCIE**, że po wiek
już naszym pozostaniesz,
bo ty i twój w tym kraju brzeg —
to **MENDEL** ukochanie.
O gdybym **TUZIN** wśród tych fal
na polskim mknąć okręcie,
zapatrzeć się w twą **DRUGĄ** dal,
przecudną nad pojęcie,
i **PIĄTE** niebo widać wkrąg
na **ÓSMEJ** i dokoła
i wielbić dzieło Boskich rąk
i biec, gdzie szum twój wola!
O gdybym **SIEDEM** w **TRZECIEJ** blask
odbitej w twej głębinie,
TRZYNAŚCIE swój zatopić raz,
dopóki mrok nie spłynie!
I patrzeć w dal i słyszeć pieśń
twych fal rozkołysanych
i **CZWARTEJ** własnej ulgi nieść
i kolic serca rany!
Chcę widzieć, znać i wielbić w głos
głębiny twej przepaście;
nie mogę jednak! Czemuż los
tak srogo mnie **CZTERNAŚCIE**?
I tylko mogę modlić się
o fale twe spienione,
niech niebo słońcem **DZIEWIEĆ** je
i złotych gwiazd miljonem!

„JUNONA” (Warszawa)

17. SZARADA — WESTCHNIENIE

Smutek mam w duszy i wieczną tęsknię,
których nie umiem nazwać żadnym mianem...
Te smutki moje skryły się w przyłbicy,
w którą choć wola wali jak taranem
nie **RAZ** — **PIĘĆ** rozbić, ni podnieść ją

Jażn uwieczona ciągle się buntuje,
ciągle o szersze horyzonty wola.
A wyobraźnia miraż znowu snuje
o każdej nocy i dnia **TRZECIEJ** — **SIÓDMEJ**.
Oczami duszy chłonę wschodu słońca
i czar poranku, przeczysty i czysty;
to znowu w noc ciemną się tęsknoty gońca,
by mi zaświecił chociaż gwiazdkę jedną...
Po dniach tęsknicy, **TRZY** bezsennych
nocach,

kieady me smutki powiedną i zbledną,
zaczynam roić o zaklętych mocach,
co rozpętały wichry, huragany...
i wtenczas widzę **RAZ** — **SIÓDME**

wzburzone,
widzę, jak wściekle piętrzą się bałwany...
i chcę mnie bierze... tak wściec się jak one.
CZTERY — **DWA** wtedy zabije tęsknotę?
SZESĆ — **PIĘĆ** odegnam złe nastroje duszy?
Vogue la galère! Tak! Już ma ochotę...
Na **CZWARTE** — **SIÓDME**! Tam... bałwana
skuszę...

MICHALINA WYSOCKA (Warszawa).

18. REBUS WZORCOWY.

Z podanego na końcu strony rebusu należy odczytać dziewięciowyrazowe zdanie, zawierające bezsporną i po wsze czasy aktualną sentencję polską.

„J. ALIS” (Warszawa).

19. SZARADA MORSKA.

Wiecznie myśl **PIERWSZA** — **ÓSMA** dąży
ku północy,

Gdzie skrawek polskiej ziemi wydarły
przemocy

Kapie się w fali morskiej. Dzisiaj
PIERWSZE — **DRUGIE**

Ongiś niedoceniane — i to wieki długie, —
Daje nieocenione korzyści, usługi

I Polsce, i Kaszubom, wszystkim, jak rok
długi.

WSPAK CZWARTY — **TRZECI** — **NI**, Jan,
Walenty, Michał,

Co do zamorskich krain i dolarów wzdychał
Iz **SZÓSTE** — **DRUGIE** łany, hen, na

antypodach,
I zewiezion polskim statkiem po szerokich
wodach...

I nie on jeden zresztą! Takich **SIEDMI**!
Co pisze?...
WSPAK CZWARTA — **CZWARTE** hoża

domowa zacisze
Porzuca i za chlebem wędruje za morze...
Jakż, jeśli nie polski, okręt jej pomoże?

Z nią **DRUGA** — **PIĄTA** cała bezdomnych
tuliaczy

Płynie polskim okrętem, szukając kołaczy
Na obcej ziemi. Któż ich zbliży ku

Macierzy —
Jeśli nie **PIERWSZE** — **DRUGIE**? Wszakże
nam zależy,

By wychodźcy nie stracił! Wzajemna
wymiana

Dóbr i bogactw okrętem — to rzecz
niesłychana

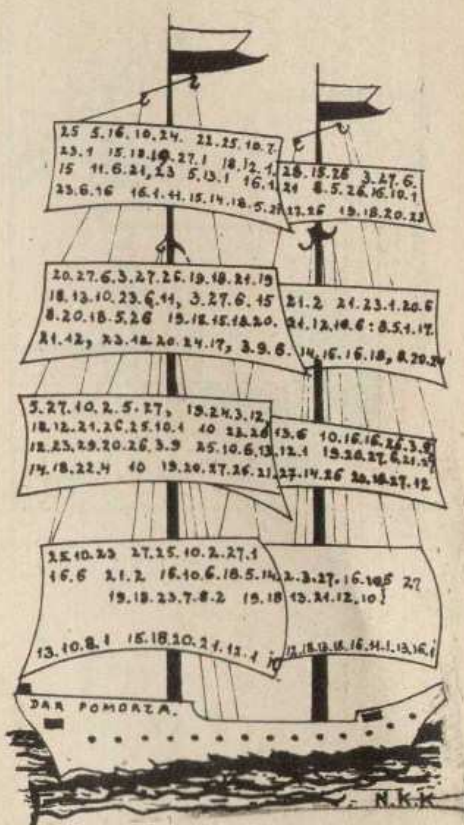
W swych skutkach. Nasza przyszłość na
morzu dziś leży!...

Niechaj więc każdy mocno w ową **CAŁOŚĆ**
wierzy.

EDWARD WIERZCHOŃ (W-WA).

20. ARYTMOGRAF.

Posługując się podanym poniżej kluczem pomocniczym, należy zamienić liczby (umieszczone na żaglach rys. „Daru Pomorza”) literami, które, odczytane w podanej kolejności — dadzą rozwiązanie.



Wyrazy pomocnicze:

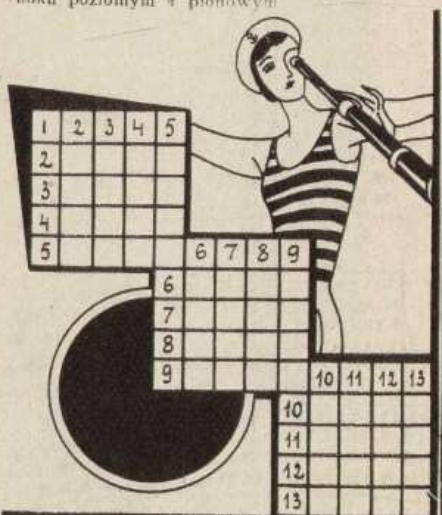
- 21, 12, 18, 22, 16, 18, 28, 1, 8, 13; 18;
- 25, 10, 6, 3 — kuter, podobny do stupa (sloop) jednomasztowego, lecz posiadający więcej kłwów, niż jeden;
- 19, 29, 14, 21, 27, 23, 18, 20, 15 — wiatr bardzo silny;
- 9, 26, 21 — wiatr, bijący prosto w żagle;
- 11, 1, 27 — rzeczna grobla z upustami;
- 21, 23, 20, 2, 5 — brzeg morski, zwłaszcza płaski;
- 12, 13, 24, 27, 1 — jajowaty otwór w przedniej burcie statku, przez który przechodzi łańcuch kotwicy;
- 21, 23, 6, 17, 8, 1 — górna część masztu nad kolumną;
- 20, 23, 7, 4 — pierwiastek metaliczny.

UWAGA! Wyrazy pomocnicze zaczerpnięte są ze słowników Arcta i z miesięczników „POLSKA NA MORZU” (Abecadło żeglarsza).

N. K. KOZŁOWSKI (W-WA).



21. POTRÓJNY KWADRAT MAGICZNY.
Do podanej figury „Potrójnego kwadratu magicznego” należy wpisać trzynaście wyrazów o podanych niżej znaczeniach (jedenaście pięcioliterowych i dwa dziewięcioliterowe) w ten sposób, aby się czytały jednorazowo w kierunku poziomym i pionowym.



Znaczenie wyrazów:

1. Niemiecka nazwa stolicy Chorwacji.
2. Pieczara. 3. Walec prądnic, dzwigający elektromagnesy; wirnik. 4. Niedziadki. 5. Flota. 6. Mineral. 7. Dawne monety rosyjskie. 8. Barwny dywan wełniany. 9. Przyrząd do wskazywania kierunku wiatru. 10. Zastłona, roleta. 11. Narośl czerwona na głowie i szyi indyków. 12. Kraj podgórski, leżący na południe od głównego pasma Beskidów Zach., a na zachód od Podhala. 13. Archipelag koralowy w Mikronezji zach., na zachód od Karolinów.

Dla sprawdzenia spis liter: *
15a, 1b, 2e, 3i, 4j, 4k, 4l, 5m, 3n, 3o, 2p, 10r, 2s, 4t, 3u, 1w, 2y.

Edmund MIŁOWSKI (Poznań).

★
Za rozwiązanie powyższych zadań Redakcja „Morza” przeznaczą w drodze losowania 10 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z Nr. 7 upływa 15 sierpnia 1935 r. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji „Morza” z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe”.

ROZWIĄZANIA:

„MORZE” Nr. 4, kwiecień 1935.

10. LOGOGRYF (Refleksje karnawałowe)

Wyrazy logografu: 1. Karambol. 2. Adwersarze. 3. Różaniec. 4. Narcyz. 5. Paniątka (wspak). 6. Wulkan. 7. Adonis. 8. Łoskot. 9. Warjactwo. 10. Panów. 11. Eden. 12. Łodyga. 13. Nemezis. 14. Egzemplarz. 15. Jeszcze. 16. Jarmark (wspak). 17. Rachunek. 18. Awantura. 19. Sokrates. 20. Impertyneneci. 21. Ewolucje.

Litery końcowe tych wyrazów, czytane z góry do dołu, dają rozwiązanie:

„KARNAWAŁ W PEŁNEJ KRASIE —
LECZ PUSTO W NASZEJ KASIE!”

★
Na temat powyższego pięknego zadania było kilka rozwiązań zasadniczych o brzmieniu: „Lecz pusto w naszej kasie!” A przecież omówienie sposobu rozwiązywania logografu wyraźnie głosiło: „zaś końcowe litery...”, — to znaczy skrajnie, znajdujące się na krańcach.

Drobnostka! Poszłol... — A wniosek? — Dobrze jest czasami nadeść wyrazy pomocnicze!

11. PODSTAWIANKA MATEMATYCZNA
Aczkolwiek liczb, które spełniają wymieniony w zadaniu warunek jest 9, to jednak wszystkie one prowadzą do jednego i tego

samego tekstu ostatecznego rozwiązania.

Zadana liczba może się zaczynać od 1, 2, 3, 4... 9, i, poczynając od 1 wygląda ona jako:

105263157894736842

Poczynając od 2 jako: 210526315789473684
„ 3 „ 315789473684210526
„ 4 „ 421052631578947368
„ 5 „ 5263157894736842105
„ 6 „ 631578947368421052
„ 7 „ 736842105263157894
„ 8 „ 842105263157894736
„ 9 „ 947368421052631578

Przenosząc pierwszą cyfrę (każdej z wyżej podanych liczb) na koniec poza jednostki — zawsze otrzymamy liczbę 2 razy mniejszą. Podstawiając litery z szyfru pod kolejne cyfry, otrzymujemy następujące rozwiązanie: „NIECHAJ WIE POLAK CO ZNACZY MORZE, A POLSKI OKRET NIECH FALE ORZE!”

★

Autorowi tego bardzo ciekłego, trudnego, a zarazem i dowcipnego zadania zaordynowano zarówno sporo pochwał jak i narzeków. Między innymi, jeden z „poległych w boju” matadorów pisze: „Koniam z rżędem temu, kto rozwiąże to zadanie — chyba sam autor. Za mało jest danych, aby je nawet rozpoznać... Przepraszamy — nie jest tak znowu bardzo źle, skoro... zerkniemy poniżej na wyniki rozwiązań! Głównym się natomiast nadtem, skądby zaaplikować dla zwycięzców aż... 33-y wierzchołek? A może splajtuję wkrótce jakaś poważna stajnia wyścigowa? Czekałmy więc cierpliwie!”

12. REBUS.

— „Om”orze — „Ra”„do” (nuty) ścina — „sza!” na „t” — „wój z „e” (nuta) w życie — od (nuta „do” wspak) — damy.
Na „czysto” rebus ten odczytuje się następująco:

„O morze, radości nasz! na twój zew
życie oddamy!”

Wszystkie zadania — na ogólną ilość 60 nadesłanych — bezbłędnie rozwiązało 33 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe za rozwiązanie z Nr. 4-go — w drodze losowania otrzymują p.p.: 1) Gillern Bronisław — Rembertów, ks. Skorupki 15/3. 2) Panas Stefan — Płock, Królewicza 20/3. 3. Liebling Helena — Lwów, Chodkiewicza 9. 4. Inż. Modrzejewski Józef — Lublin, Powiatowa 7/5. 5) Dr. Rutkowski Władysław — Lwów, Łyczakowska 9/2. 6) Supińska Alina — W-wa, Krasieńskiego 18/95. 7) Kpt. Budryk Albin — Złoczów, 52 p.p. 8) Gillowa Janina — W-wa, Marszałkowska 78/18. 9) Inż. Chłapowicz Aleksander — W-wa, Mokotowska 65/77. 10) Kobylński Antoni — Choroszcz — woj. białostockie, Marsz. Piłsudskiego 7. Nagrody wysyłamy niebawem przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

★

„MORZE” Nr. 5 — maj 1935 r.

13. KRZYŻÓWKA SYLABOWA.

Wyrazy poziome: 1. Lokomotywa. 4. Makolatura. 7. Zapora. 9. Motowidło. 10. Polityka. 13. Lafa. 15. Mineralogia. 16. Fiasta. 17. Burzan. 18. Boso. 19. Poła. 20. Degradowanie. 21. Lege. 25. Topielica. 27. Floritura (Floritura). 28. Garonna. 29. Niepokalanie. 30. Rywalizacja.

Wyrazy pionowe: 1. Lokomotywa. 2. Modrzewina. 3. Waza. 4. Mara. 5. Lanolina. 6. Radykalista. 8. Pokład. 11. Anepigrafy. 12. Balotowanie. 14. Fabuła. 16. Fiesole. 19. Politowanie. 22. Generalicja. 23. Stylistyka. 24. Toricelli. 26. Byron. 28. Ganek. 29. Nary.

14. PRZESUWANKA.

„NIEMA POLSKI BEZ MORZA — NIEMA MORZA BEZ FLOTY WOJENNEJ!”

15. WĘŻO-LOGOGRYF.

Wyrazy wężo-logografu:
1. Pakład. 2. Komar. 3. Rudowina. 4. Armada. 5. Alidada. 6. Antylopa. 7. Agenda. 8.

Akwilon. 9. Nul 10. Uluda. 11. Atom. 12. Makowina. 13. Aurora (wspak). 14. Ahna. 15. Alegat. 16. Trepak. 17. Kotan. 18. Pan (wspak). 19. Pulwy.

Litery w kółkach podwójnych czytane kolejno po obwodzie figury w kierunku „zegarowym” dają następujące rozwiązanie zasadnicze: „TRUDNA RADA, ALE TYLKO TAK WYPADA”.

Wszystkie zadania z Nr. 5 „Morza” — na ogólną ilość 67 nadesłanych — bezbłędnie rozwiązało 55 osób. W rezultacie nagrody książkowe za rozwiązanie zadań z Nr. 5-go w drodze losowania otrzymują P. P.:

1) ZALEWSKA Marja — Warszawa 9, dom kolejowy Nr. 26 JASTRZĘBSKA Krystyna — Warszawa, ulica Targowa 14 m. 97. 3) JANUS Józef — Zawiercie, ul. Szymańskiego Nr. 3. 4) KOWALSKI Feliks Władysław — Warszawa, ul. Nowolipki 10 m. 7. 5) Inż. KORYTKOWSKI Jan Edmund — Warszawa, Żoliborz, Marymoncka Nr. 1c m. 51. 6) SZYSZKOWSKI Adolf — Warszawa — ul. Pokorna Nr. 12 m. 40. 7) TARZEWSKI Artur — Poznań, Dyr. Kolei Państw. pokój 128. 8) Inż. GILEWICZ Jarosław — Warszawa, Hipoteczna 3/16. 9) Ks. KLEMEN-TOWSKI Leopold — Tarnopol, II gimnazjum. 10) Inż. KUBICZEK Tadeusz, Chorzów 1, Rynek 20.

Nagrody wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

★★★

OD REDAKCJI

ZE WZGLĘDU NA ŻAŁOBNY CHARAKTER CZERWCOWEGO NUMERU „MORZA” — DZIAŁU „ROZRYWEK UMYŚLOWYCH” W Nr. 6 NIE UMIESCILIŚMY.

1. W związku z ukazaniem się w niniejszym numerze 6-ciu zadań — przesunęliśmy termin nadsyłania rozwiązań zadań Nr. 16, 17 i 18 — do dnia 15 sierpnia b. r. — jak również przesunęliśmy termin głosowania na najlepsze zadania (z grupy zadań 1—18) do dnia 25 sierpnia 1935 r.

2. Jeżeli chodzi o nagrody, to Czytelnicy, nadsyłający chociażby jedno rozwiązanie zadania, już posiadają prawo przyjmowania udziału w losowaniu. Bezsprzecznie, ci co posiadają więcej rozwiązanych zadań — więcej posiadają w „urnie losowań” swych „numerów”. Oto możliwości otrzymania nagrody. Zyczymy wszystkim „ludu szczęścia!”

3. Na liczne zapytania komunikujemy, że bardzo pomocnymi w rozwiązywaniu wszelkich typów zadań są: „SŁOWNIK ILUSTROWANY JĘZYKA POLSKIEGO” i „SŁOWNIK WYRAZÓW OBCYCH” — wydawn. M. Arcta w Warszawie.

4. Drobniej rzeszy utyskujących Czytelników na rzekomo bardzo trudny rodzaj i układ zadań — oznajmiamy, że... „nie odrzuć Kraków zbudowano!” Aby rozwiązać zawsze i wszystkie zadania, trzeba posiadać dużo biegłości, którą nabywa się dopiero po dłuższej praktyce „łapania sobie głowy” — no i... przy posiadaniu w swej bibliotece „ksiąg mądrości”, o których mowa w odpowiedzi 3. — A dawać znowu same łatwe zadania? Niby dlaczego? — A co dla „matadorów”? Zatem — ...SURSUM CORDA! — i... prosimy malkontentów do mies. „POLSKA NA MORZU”.

5. Rozwiązania krzyżówek można nadsyłać w formie zwykłej, pisanej — niekoniecznie w desenie.

NAGRODY AUTORSKIE

W celu wyróżnienia najlepszych prac autorskich zamieszczonych w naszym dziale — podajemy plebiscytowi Czytelników z ostatnich 6-ciu zeszytów „Morza” wszystkie zadania w liczbie 18-tu, celem wybrania z nich 6 najlepszych.

Autorzy zadań, uznanych przez vox populi za najlepsze (którzy zyskają największą ilość głosów) — otrzymają specjalne nagrody książkowe. A zatem prosimy Czytelników o „oddanie swych głosów” do dnia 25 sierpnia b. r.

W. U.

CENY OGŁOSZEŃ

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

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10 Telefony: red. 290-18, adm. 533-88, P.K.O. Konto Nr. 367.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca

Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem.

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. Nowoczesna Spółka Wydawnicza, S. A., Warszawa



