

MORZE

ORGAN LICI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



Wydawca: M. J. K. K. K.
Redakcja: M. J. K. K. K.
Druk: M. J. K. K. K.
Cena: 1.000 zł

ZESZYT. 8-9

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NA REDZIE PORTU GDYŃSKIEGO

SIERPIEŃ - WRZESIEŃ 1933



Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej

posiada na składzie książkę

JERZEGO SMOLEŃSKIEGO

„MORZE I POMORZE”

z przedmową gen. G. Orlicz — Dreszera i z czterema tablicami ilustrującymi prawa Polski do ziemi Pomorskiej.

— Wydanie ozdobne, z licznymi ilustracjami. —

CENA ZŁ. 16 **CENA ZŁ. 16**



Każdy nabywca „Morza i Pomorza” za pośrednictwem Ligi M. i K. przyczynia się do powodzenia propagandy polskiej za oceanem, gdyż wzamian za egzemplarz tego wartościowego dzieła, nabyty w kraju, Liga Morska i Kolonjalna ofiarowuje taki sam egzemplarz książki wychodźstwu północno — amerykańskiemu z tekstem polskim i angielskim.

Zamówienia należy kierować do biura Zarządu Głównego, wpłacając jednocześnie należność na konto „Funduszu Kolonjalnego” Nr. 1030 i podając, na jaki cel wpłacono pieniądze.

Wydawnictwa Morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

wyszły: **Zł.**

K. Bielski — Turbiny parowe	19.—
— Mechanika teoretyczna	16.—
— Prawidła wykon. rysunk. maszynowych	1.—
St. Dłuski — Dewiacja kompasu	5.20
A. Garnuszeński — Budowa okrętu	4.55
— Teoria okrętu	4.25
A. Hryniewicz — Zarys meteorologii	5.20
— Zarys oceanografii	14.50
G. Kański — Opisowy kurs łodzi	6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na statkach	14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	7.—
— Astronomia żeglarska	7.—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	15.—
— Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	10.—
— Informator dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej	3.—
R. Pieńkowski — Visit of a Dockyard	2.50
Ustawa o służbie marynarza	2.50
Handel morski w praktyce	5.—
Statut Państwowej Szkoły Morskiej	0.80
Program wymagań przy egzaminie wstępnym i opis uniformu	1.—

Podręczniki te można nabywać:
W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W GBYNI

(Konto czekowe P. K. O. Nr. 39.602).
Koszty przesyłki poleconej 1.20 zł.

PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

WYDAWANY PRZY

SZKOLE PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

Z przesyłką pocztową rocznie	40 zł.
„ „ półrocznie	21 „
„ „ kwartalnie	11 „
Bez przesyłki poczt. rocznie	36 „
„ „ półrocznie	18 „
„ „ kwartalnie	9 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny — kdr. por. Korytowski K.
Zastępca redaktora naczelnego i wydawca —
kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290

SPORT MORSKI 2-TYGODNIK



poświęcony sprawom

wioślarstwa

żeglarstwa

plywactwa

turystyki wodnej i
jachtingu motorowego



Warszawa, Foksal 15

Okazowe egzemplarze
wysyłamy po wpłacie
ni **Zł. 1** na konto
w P. K. O. 6013.

MORZE

ORGAN • LIGI • MORSKIEJ • KOLONJALNEJ

Nr. 8-9.

Warszawa, sierpień - wrzesień 1933 rok

Rok X

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Do Okręgów i Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej

Na mocy decyzji Rządu Rzeczypospolitej, Liga Morska i Kolonjalna, ma organizować zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej, obejmując obowiązki zlikwidowanego Komitetu Floty Narodowej.

W ciągu ostatnich lat paru nasza organizacja, z początku słaba i skupiająca nielicznych fanatyków idei morza, stała się jedną z tych organizacji masowych, w których łączą się ludzie rozmaitych poglądów, różnych stanów, wyznań, a nawet różnych narodowości. Łączy nas nie tylko wspólna idea, nie tylko zrozumienie wspólnego dla wszystkich interesu Państwa Polskiego na morzu, ale i wspólny czyn.

Niedawno odpowiedzieliśmy na wyzwanie, rzucone nam przez sąsiada z zachodu. Gdy w ostatnich latach niemiecka akcja i propaganda rewizjonistyczna - odwetowa - zuchwale atakowała granice zachodnie Polski, z naszej inicjatywy, dzięki naszej organizacji, cała Polska i cała Polonia zagraniczna przez „Święto Morza”, przez zgromadzenia, obchody, uchwały, przez pielgrzymki do morza, przez wielki splot pod hasłem „Przez Polskę do morza”, przez jednolitą postawę całego Narodu Polskiego w kraju i na obczyźnie, wyraźnie i niedwuznacznie ostrzegła świat.

ŻE REWIZJA GRANIC — TO WOJNA

W obecnym momencie spadł na nas nowy obowiązek. Mamy stać się tym czynnikiem, który zorganizuje społeczeństwo do nowego czynu — do zbiórki na rzecz budowy naszej marynarki wojennej.

Zarząd Główny chce, by w pracy tej Liga Morska i Kolonjalna postawiła sobie wyraźny cel na najbliższą przyszłość.

Potrzeby naszej obrony morskiej są tak wielkie i niecierpiące zwłoki, że powinniśmy do końca 1934 roku zebrać kwotę siedmiu milionów złotych, odpowiadającą cenie najmniejszej jednostki bojowej morskiej umożliwiającą rozpoczęcie budowy serii nowoczesnych okrętów wojennych.

Wyniesie to dokładnie 22 grosze na głowę obywatela Rzeczypospolitej, a więc 1 zł. 10 groszy na rodzinę — czyli niespełna 10 groszy — wyraźnie dziesięć groszy miesięcznie od jednej rodziny w Polsce.

Czy wykonanie tego programu jest możliwe?

Gdy Liga rozpoczynała akcję na rzecz urządzenia tegorocznego Święta Morza, zwracano nam uwagę, że zamiary nasze są zbyt wielkie, że nie było jeszcze wypadku, aby udało się całemu społeczeństwu w jednym dniu skupić do manifestacji jednolitej w formie i treści. Nie wierzyliśmy wątpiącym, zaczęliśmy pracę i zwyciężyliśmy.

Tak samo musi być i w tej sprawie: nasz program na rok 1934, program wydatnej i szybkiej pomocy ze strony społeczeństwa w dziele rozbudowy polskiej siły obronnej na morzu — musi być wykonany.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej wzywa Okręgi i Oddziały Ligi, by jej członkowie niezależnie od przyjętego już na siebie obowiązku świadczeń na rzecz Funduszu Obrony Morskiej, pociągnęli wszystkich obywateli Rzeczypospolitej do ofiar drobnych lecz stałych na organizację obrony Polski na morzu.

W ciągu najbliższego czasu zostanie ukonstytuowany Zarząd Funduszu Obrony Morskiej, na czele którego, jako reprezentant Rządu, stanie Gen. Dyw. Kazimierz Sosnkowski.

Do tego czasu organizacja nasza musi przygotować się do czynu, by od chwili rozpoczęcia akcji każdy miesiąc zbliżał nas do realizacji naszego programu.

W akcji tej niech uwidoczni się szlachetne współzawodnictwo wszystkich gmin powiatów, województw, wszystkich Oddziałów i Okręgów Ligi, które zdać mają egzamin ze swojej sprawności organizacyjnej i wpływów, jakie posiadają wśród szerokich mas. Niechaj już dzisiaj przygotowują się do tego wysiłku ofiarności i umiejętności jak najszybszego zebrania niezbędnych kwot. Powołując do świadczeń na ten cel nie tylko poszczególnych obywateli, ale także związki komunalne, gospodarcze, instytucje bankowe, społeczne i t. d., należy dążyć do zebrania w najkrótszym czasie minimum tego, co każde miasto, gmina czy powiat dać powinny aby w sumie cel nasz został osiągnięty.

Pod hasłem Obrony Morskiej Rzeczypospolitej rozpoczyna Liga tegoroczną swoją działalność.

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ.

OBYWATELSTWO ŚWIATA *)

W dniu jutrzejszym już drugi raz obchodzimy Święto Morza.

Jest to dzień, który ma przypomnieć każdemu Polakowi nietylko ten fakt, że Polska wróciła do brzegów Bałtyku, że zabudowała się i buduje na wybrzeżu, że bandera polska wiedzie naszego marynarza po falach Atlantyku i Morza Śródziemnego, ale jest to również dzień, który ma nam przypomnieć, jak wiele jest jeszcze do zrobienia.

W tym dniu mamy poświęcić chwilę milczenia, jeden moment powagi, aby stanąć w obliczu bezimiennych, straconych dni w przeszłości, które odsunęły nas na wybrzeże od Wschodu i Zachodu i zostawiły tylko samotne okno, dające nam jedyny wolny dostęp do świata. W tym jednym dniu cudownym, dniu powagi i obrachunku, który łączy się z dniem świadomości i wesela, winni jesteśmy odszukać w najgłębszych tajnikach, naszych dusz drzemiący element tego instynktu, który przed dziesiątkami wieków, kazał naszym przojcom przywędrować z dalekich stron nad brzegi Wisły i piaski Bałtyku i powiedział im: „tutaj są wasze siedziby na wieki”.

Jest to instynkt woli świadomej, który nazwać należy instynktem geograficznym, instynktem rozmieszczenia pomiędzy innymi narodami świata i jest to instynkt wolności, który na falach morskich widział możliwość szukania zetknięcia ze światem i wymiany towarowej.

Gdy dzisiaj, dzięki oreżowi polskiego żołnierza i woli skupionej i mądrej Wodza, Polska pracuje na wybrzeżu, ten instynkt wolności przestrzeni morskiej, złączonej z instynktem siedziby każdy z nas musi z siebie wydobyć na światło dzienne i uświadomić sobie jego niezawodne nigdy i wiecznie żywe elementy wartości, dające siłę i moc narodom które go zachowały i chcą go nadal zachować!

Kto go zachowa — zachowa miejsce w historii narodów świata, kto go utraci, będzie rozproszony i zmiażdżony przez bezlitosne walce dziejowego młyna, będzie bezimiennie orał ziemię dla

innych i bezimiennie ciągnął kierat na chleb dla innych.

Używając języka codziennego, języka współczesnej ekonomii — polityka morska — to aparat środków codziennych, który producentowi daje ceny, kształtując się na rynkach świata, który daje towar krajowemu odbiorcy nie skażony i nie zdeprecjonowany wolą pośrednika; — polityka morska, to ten czarodziejski aparat, który wytworom polskimi daje na rynkach zagranicznych — polskie oblicze handlowe, który cudzoziemca poucza codziennie o istnieniu polskiej pracy, polskiej myśli technicznej, polskiej kultury.

Polityka morska — to wojenna bandera, która na szerokich przestrzeniach morskich wbiai w mózgi obce, mózgi czasem lekkomyślne, że istnieje w Polsce zorganizowana wola obrony wolności morskiej — to znacząca obrona polskiego handlu i polskiego wybrzeża.

Jest wiele milionów Polaków, rozsianych po całym świecie. Pracują na roli, w kopalniach, portach, plantacjach, sklepach. Od najbogatszego do najbiedniejszego, zarówno ci, którzy są nekami przez trud, jak i ci, którzy są bogaci — nie czują się jednak w całości oni obywatelami świata, posiadającymi równe moralne prawa. Brak im czegoś, czego sobie nie uświadamiają w ciągu dziesiątków lat, spędzonych zagranicą. Brak im czegoś, temu robotnikowi polskiemu wobec robotnika Anglika, czy Brazylijanina, temu kupcowi polskiemu, wobec kupca innej narodowości, czegoś, co by go stawiało w opinii tego udzoiemca na równi, na zupełnie tych samych prawach, na tej samej wysokości moralnej wobec cywilizacji światowej, którą ten Anglik, czy Niemiec, czy Brazylijanin uważa za swoje dzieło, a siebie za obywatela świata ludzi białych.

Święto Morza, to właśnie jest dzień, w którym uświadomić sobie możemy i powinniśmy, że pojawienie się statku polskiego w obcym porcie — to są właśnie te chwile niecodzienne, które Polakom rozsianym na krańcach świata — dają te cudowną chwilę, czy to będzie robotnik portowy, czy człowiek zamożny, że może cudzoziemcowi, temu obywatelowi cywilizowanego świata pokazać polską banderę — ban-

derę handlu, czy banderę wojny, pokazać i powiedzieć: — Patrz! oto nasza praca, tam u nas w Polsce jest taki port, Gdynia się nazywa, ogromne składy, towarów pełne“....

I wtedy ten Polak czuje się równym wobec tych wszystkich innych, którzy handluja, walczą i zdobywają dobre imię dla swoich krajów na szerokim świecie.

Ale to tylko chwila. Trzeba wracać do codziennej rzeczywistości.

Nazwałem ten dzień — dniem obrachunku przyszłości, która czeka na wiele zorganizowanej pracy z przeszłości — wielu zmarnowanych dni narodu i państwa.

Trzeba wracać do rzeczywistości. Na obywatelstwo świata, wśród narodów, które stworzyły fizjonomię dziejów, trzeba wiele jeszcze pracować i prace tę pokazać obcym lądom i narodom.

Zrobił to niedawno kpt. Skarzyński, gdy pokazał polski samolot i swoją pracę lotnika obcemu społeczeństwu. W jednej z ostatnich korespondencji z Kurytyby pisze o swoim locie afrykańskim przed dwoma laty: „Zazdrościłem tam Anglikom, Francuzom, Belgijczykom i innym narodom, że choć oddaleni o tysiące kilometrów od ojczyzny są jednak u siebie, w cieniu własnego sztandaru, pod ochroną własnych praw“.

Te słowa znakomitego lotnika niech będą obrazem uczuć Polaka, który tysiące kilometrów od Polski daremnie wyczekuje na horyzoncie polskiej bandery.

Święto Morza niech go upewni, że Naród polski pracuje na morzu i wybrzeżu i czuwa niezłomie.

JÓZEF KOZUCHOWSKI

Prezes Rady
Główniej L. M. i K.

Nie powinien i nie może minąć rok, w którymby Polska nie mogła znaleźć środków na powiększenie swej floty, zarówno handlowej, jak i wojennej. Ciągłość w tej dziedzinie decyduje o powodzeniu.

Inż. Eugenjusz Kwiatkowski
b. Minister Przemysłu i Handlu

*) Przemówienie, wygłoszone w dniu 27 czerwca r. b. na Akademii Morskiej w Banku Gospodarstwa Krajowego.

ROZWÓJ POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

W dobie mebywałego kryzysu, jaki narówni z całym gospodarstwem światowym przeżywa także żegluga morska, mamy do zanotowania szczególnie pocieszający dla nas fakt, że wysiłki skierowane ku rozbudowie polskiej floty handlowej bynajmniej nie osłabły, a dziesięcioletni program rozbudowy, uchwalony przez rząd w r. 1931, jest konsekwentnie wykonywany.

Letnie miesiące r. b. pod tym względem niewątpliwie będą stanowiły jeden z najbardziej ciekawych dla naszej żeglugi okresów i to zarówno z uwagi na rozszerzenie zasięgu linii okretowych, jak i na modernizację oraz zwiększenie tonażu.

Połączenia komunikacyjne Polski z krajami Bliskiego Wschodu dotychczas nie były w stanie zaspokoić potrzeb naszej ekspansji gospodarczej, zwłaszcza do Palestyny, będącej jednym z tych niechcanych krajów, które nie wprowadziły dotychczas większych restrykcji emigracyjnych.

Rozważany od kilku lat projekt utworzenia regularnej komunikacji pod polską banderą do tego kraju wszedł obecnie w stadium realizacji. We wrześniu r. b. nastąpiła inauguracja polskiej linii żeglutowej Konstanca — Haifa, na której będzie pływał statek „Polonia”, należący do Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okretowego.

Po wycofaniu „Polonii”, na linii Gdynia — Ameryka, stanowiącej dla nas jeden z najważniejszych szlaków komunikacyjnych, pozostaną w służbie tylko dwa statki: „Kościuszko” i „Pułaski”, które — ze względu na zmniejszony ruch pasażerski na Atlantyku — stawiane im zadanie będą mogły narazie w zupełności wypełnić.

Statki te jednak, będąc budowy przedwojennej, posiadają szybkość, jak na warunki współczesnej, wyteżonej konkurencji na Atlantyku, nieco zamała, a poza tem, jako budowane przedewszystkiem dla ruchu emigracyjnego, nie mogą dać pasażerom wszystkich nowoczesnych wygod.

W związku z tem zdecydowana została definitywnie sprawa budowy 2 nowych transatlantyków szybkiebieżnych, większych od dotychczasowych statków Linii Gdynia — Ameryka. Szybkość ich wynosić będzie 20 węzłów, co pozwoli odległość Nowy York — Gdynia przebywać w ciągu 8 dni zamiast, jak dotychczas, w ciągu 12.

Wybór stoczni, których kilka nbiega się o otrzymanie tego poważnego zamówienia, narazie jeszcze nie został zdecydowany.

Poza tem w dn. 11 sierpnia r. b. została podpisana w Gdyni umowa pomiędzy przedstawicielem angielskiej stoczni Swan, Hunter & Wigam Richardson w Newcastle-on-Tyne a dyrekcją Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okretowego na budowę nowego statku dla linii Gdynia/Gdańsk — Londyn.

Stale rozwijająca się polsko-angielska wymiana towarowa, w szczególności zaś rozmiar polskiego eksportu na rynek angielski, odgrywający w naszym handlu zagranicznym doniosłą rolę, stworzyły pod egzystencję P. B. T. O. podstawy na tyle silne, że w dzisiejszych warunkach, gdy 99% towarzystw żeglutowych skazanych jest na wegetację, P. B. T. O. zupełnie nie złą prosperuje i rozwija się.

Założone w grudniu 1928 r. przy udziale angielskiego towarzystwa okretowego Ellerman's Wilson Line, które przejęło w P. B. T. O. 25% akcji (obecnie ma ich 9%), towarzystwo rozpoczęło prace w kwietniu 1929 r. z 4 statkami pasażersko-towarowymi („Warszawa”, „Premier”, „Mewa”, „Łódź”).

Pierwszy rok działalności wypadł pomyślnie, już jednak w następnym roku, gdy na rynku morskim panowała jeszcze względnie dobra konjunktura, P. B. T. O. weszło w kryzys, spowodowany restrykcjami emigracyjnymi Stanów Zjednoczonych Ameryki.

Statki towarzystwa, w dużym stopniu obliczone na dowóz do Anglii emigrantów, udających się do Ameryki okretami angielskimi,

straciły w krótkim czasie jedną z ważniejszych pozycji dochodowych.

Przed młodą towarzystwem wyrosła nagle konieczność przystosowania się do nowych warunków pracy, pokonania trudności zupełnie nieprzewidzianych, co w obliczu światowego kryzysu do rzeczy łatwych bynajmniej nie należało, co jednak w ciągu ostatnich 2 lat w dużym stopniu zostało już dokonane.

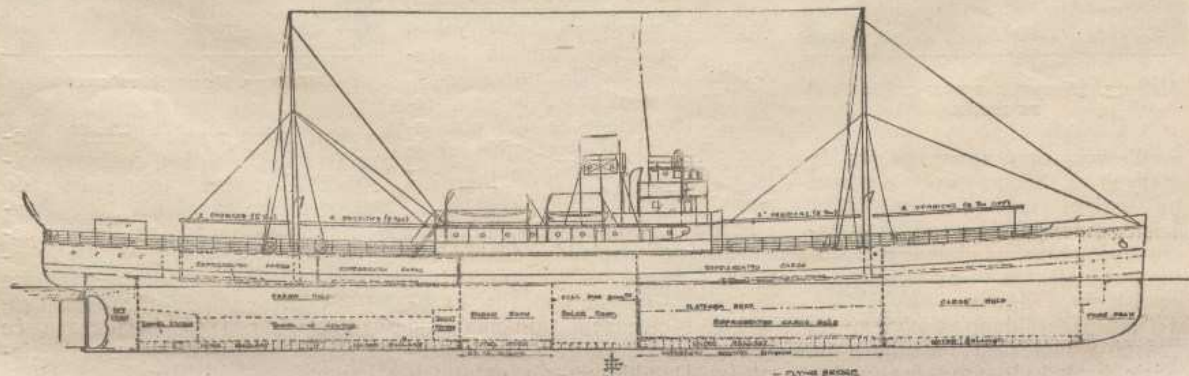
Na linię regularną do Hull P. B. T. O. postawiło 2 nowoczesne, szybkiebieżne statki towarowe, specjalnie zbudowane na jednej z duńskich stoczni okretowych („Lublin” i „Lwów”), posiadające urządzenia pasażerskie już tylko na 12 osób każdy, z linii londyńskiej zaś wycofało najmniej rentowny statek „Łódź”, który w roku ub. sprzedało funduszowi „Dar szkoły polskiej” dla naszej marynarki wojennej. Jednocześnie na pozostałych statkach dokonano przeróbek, zwiększając kosztem urządzeń pasażerskich ich pojemność towarową, głównie dla towarów wymagających chłodzenia.

W r. b., jak już wspominaliśmy, towarzystwo przystępuje do budowy nowego statku, którego ciekawsze szczegóły techniczne podajemy poniżej.

Nowy „Polbryt” będzie stałowym, jednośrubowym parowcem o nośności *) około 2.000 ton. Objętość jego 3 ładowni i międzypokładu wynosić będzie 130.000 stóp sześć, z czego 63.000 stóp ładowni chłodzonych, przeznaczonych do przewozu bekonów, jaj, masła i biego drobiu oraz 67.000 stóp ładowni zwykłych dla towarów drobnicowych.

Największa długość statku wynosić ma 292 stopy, długość między pionami 280 stóp, największa szerokość 40 stóp, głębokość statku 25

*) Łączna waga ładunku, który może być przez statek zabrany, materiałów pędnych, smarów, słodkiej wody, prowlantu : załogi liczona w tonach po 1000 kg.



Przekrój wzdłużny nowego statku, zamówionego w Anglii dla Polsko-Brytyjskiego Tow. Okretowego.

stóp i 1 cal, zanurzenie przy pełnem obciążeniu 16 stóp i 9 cali.

Szybkość robocza obliczona jest na 13,6 węzłów (600 kln. na dobę).

Maszyny statek otrzyma parową o potrójnem rozprężeniu, połączoną z turbiną niskiego ciśnienia systemu Bauer-Wacha, o mocę około 1500 KM. Zostanie ona umieszczona wraz z kotłownią w środku długości statku. Bunkry (pomieszczenia na węgiel dla kotłów) obliczone zostały na 210 ton.

Wyglądem zewnętrznym będzie on przypominał statki „Lublin” i „Lwów” szybkość jednak otrzyma większą o 1 węzeł, w związku z czem kształt jego będzie nieco bardziej wydłużony.

Jak widać z zamieszczonego obok rysunku statek mieć będzie nowoczesną sylwetkę z prostym dżo-bem i zaokrągloną, pełną rufą w części nadwodnej (t. zw. rufa krążownicza), oraz podwójne dno.

Ponieważ istnieje możliwość zatrudnienia go w przyszłości także i w żegludze na wodach wschodniego Bałtyku, otrzyma on specjalnie wzmocnienia przeciwlodowe.

Na pokładzie ustawione zostaną 2 żelazne maszty z 8 wysięgnikami (żorawiki przymasztowe), z czego 6 o nośności po 5 ton i 2 po 10 ton, 7 parowych wind ładunkowych i 1 parowa winda kotwiczna.

Oświetlenie statek otrzyma elektryczne, ogrzewanie zaś parowe.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Prócz pomieszczeń na towary statek zostanie wyposażony także w wygodne pomieszczenie dla 12 pasażerów, obszerna jadalnia i palarnia.

Cena statku łącznie z częściami zapasowymi i inwentarzem wynosi około 57.000 funtów szterlingów, płatnych w ratach, zabezpieczonych na hipotecę statku.

Termin ukończenia budowy przewidywany jest na dzień 15 marca 1934 r. Z dniem tym polskiej marynarce handlowej przybyć ma jeszcze jedna, niewielka, wrawdzie, ale cenna jednostka morska.

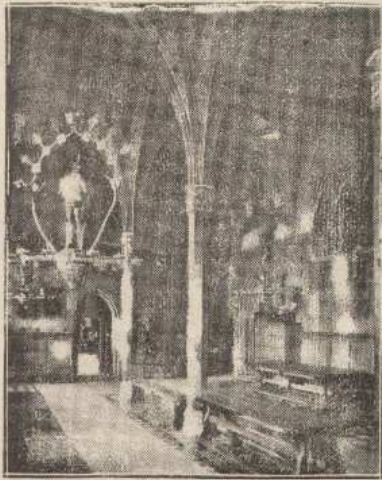
STANISŁAW KOSKO,



DZIEJE POLSKIEJ KULTURY NA POMORZU

II. PRUSKIE I POLSKIE ZASADY KONSERWACJI ZABYTKÓW NA POMORZU

W dawnych wiekach, tak dziś jasne i ściśle, pojęcie zabytku w ogólności nie istniało. Nawet za włoskiego renesansu, gdy rzeźby starożytne budziły najwyższy zachwyt, ceniono je nie dla ich starożytności, ale dla względów estetycznych i nie starano się o zachowanie pierwotnego wyglądu, przeciwnie odnawiano je i odświeżano. Budowle w danych okresach dowolnie przemieniano



Malbork. „Komnata panów zakonnych” na zamku.

wedle wymagań nowego stylu, do starych dobudowywano nowe, ba, nawet uchodziło za rzecz wielce niewłaściwą pozostawianie kościołów, zamków, czy domów miejskich, czy dworów wiejskich w dawnym wyglądzie. To też przerabiano wszystko na sposób współczesny, a tylko tam, gdzie brak było środków, zmian nie czyniono. Niejedną rzeźbę

czy malowidło ściennie gotyckie odsłonięto dopiero w nowszych czasach z pod powłoki gipsowej, którą je zakryto za baroku czy rokoka, a niejednen cenny obraz odnaleziono w ukryciu. Niejednokrotnie ocaliła malowidło czy rzeźbę jedynie sława cudowności. Dopiero, gdy po wojnach napoleońskich nastał czas romantyzmu, zwrócono się do pełnego romantycznych porywów i czynów średniowiecza i zaczęto cenić, a nawet dosyć nieudolnie naśladować gotyk. Gniewano się, że późniejsze style pozmięniały go, czy poniszczyły, a stąd powstała zasada czystości stylu, to jest konieczności usuwania wszelkich późniejszych dodatków, w czem znów zwykle grubo przesadzono. Pod koniec XIX wieku zmieniono zapatrywania, uważając, że każdy styl był wyrazem panujących w swym czasie upodobań i że właśnie w budowlach zabytkowych, przez późniejsze dodatki, uwydatnia się cała historia rozwoju upodobań, nie mówiąc już o tem, że nagrobki, tablice, czy napisy pamiątkowe, stanowią same za siebie mniej czy więcej cenne pamiątki historyczne. Jak każda nowa myśl, tak i te zasady, przyjęły się w jednych stronach wcześniej, a w innych później. Zobaczmy, jak je stosowano na Pomorzu i jaką z tego korzyść odnosiły zabytki.

Prusacy po zajęciu Pomorza, choćby ze względów historycznych, powinni byli otoczyć opieką zamki, dawne gniazda krzyżackie, tymczasem zamieniano je na magazyny, szpitale czy koszary (w Działdowie do ostatnich czasów w pozostałościach zam-

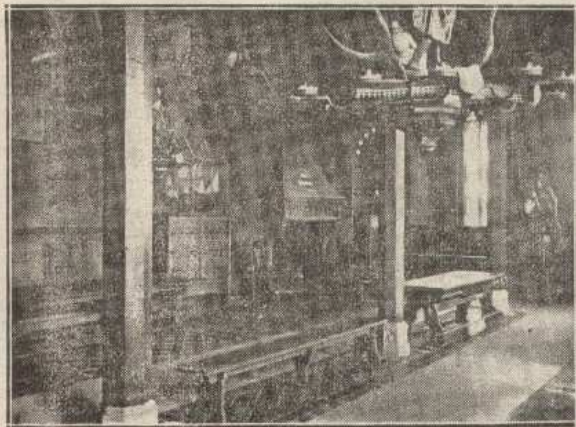
ku był skład piwa), a co gorzej, rozbierano je, nie wyłączając zamku w Mallorgu, na budowę urzędów i t. d. Jak zaznacza X. Bolesław Makowski w swej cennej, a nader pożytecznej pracy „Sztuka na Pomorzu” Toruń 1932, do której stale będziemy powracali, już lat temu kilkadziesiąt Sembrzycki w czasopiśmie „Alt-preussische Monatsschrift”, wychodzącym w Królewcu, napię-



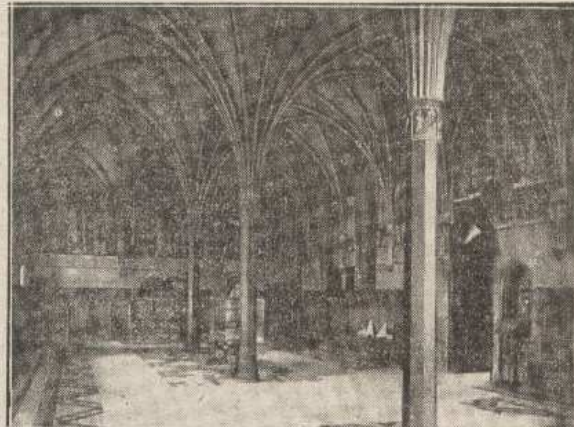
Malbork. Komnata zakonna.

nował winę pruską, przeciwstawiając ją kulturalnej zasłudze polskiej. W r. 1832 posunięto się do tego, że ze względów fortyfikacyjnych rozebrano w Toruniu cały kościół i klasztor Dominikanów, ukończony jeszcze w roku 1334. Na szczęście zachowały się zdjęcia z r. 1745, świadczące, że była to budowla wspaniała i ciekawa.

Jeżeli w dawnych czasach nie



Malbork. „Komnata panów zakonnych” na zamku.



Malbork. Kapituła zamkowa.

szczędzono własnych zabytków, to nie dziwny się, że niszczono, nawet u samego schyłku panowania pruskiego, zabytki polskie. Prusacy, skoro ochłonęli z niszczycielskich zapędów, zaczęli cenić gotyk, widząc w nim styl czasów krzyżackich, a natomiast usuwali barok, który rozwijał się już za polskich czasów. Trudno uwierzyć, że przy restauracji katedry w Pelplinie, już w końcu XIX wieku, rozebrano całą barokową kaplicę, jako rzekomo niezgodną z duchem gotyku, jak to nas objaśnia X. Makowski. Tenże autor zaznacza, że pomimo usilnych poszukiwań, nie mógł on odnaleźć malowanego epitafium Jana Kota, kasztelana łódzkiego, bratanka gnieźnieńskiego prymasa Wincentego Kota, który to epitafaj jeszcze w r. 1916 znajdował się w zakrystii kościoła św. Jana w Toruniu. Jan Kot poległ 1 sierpnia r. 1453 przy oblężeniu Malborka i został pochowany przy wielkim ołtarzu kościoła św. Jana w Toruniu. Zmarły wyobrażony był w zbroi, jako klęczący

przed Najśw. Panną z Dzieciąciem, przedstawiany przez św. Barbarę.

Epitafaj wedle opisu był malowany starannie, a odznaczał się

wenturyzowany przez Heisego około r. 1887. W kościele parafialnym w Chojnicach usunięto w r. 1890 ołtarz z r. 1733, nazwany wspaniałym w dawnej wizytacji,



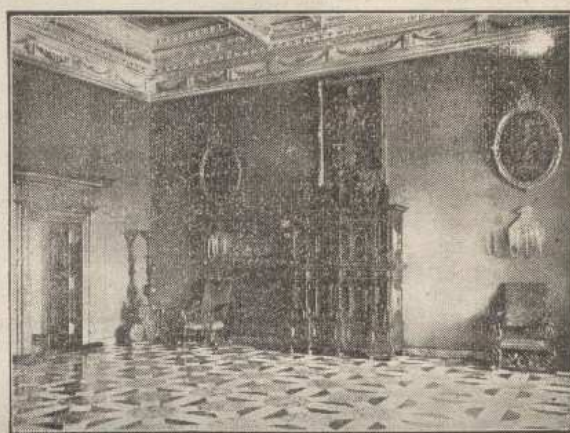
Zamek Wawelski. Schody poselskie z siecią i pętlą.

szczerym nastrojem religijnym. Z kościoła w Bysławku zginął wraz z ołtarzem obraz Najśw. Panny z Dzieciątkiem, z data 1580, z in-

a zastąpiono go pseudogotyckim, który miał lepiej dostrajać się do gotyckiego wnętrza. Z dawnego kolegium Jezuitów w Grudziądzu,



Zamek Wawelski. Izba barokowa nad gotyckim pawilonem.



Zamek Wawelski. Izba „pod Ptakami”.

zamienionego na ratusz, zniknęła ciekawa wieża dachowa z barokowym hełmem, nadającym właściwy wygląd sylwetce całego miasta, widnej z dala z za Wisły. W r. 1906 rozebrano drewniany kościół w Mszanie, niszcząc malowidła świętych w architektonicznych ujęciach, wykonane przez malarza Stanisława Cichoniowskiego z Chelmy w r. 1694, jak o tem objaśniał napis na odwrotnej stronie ołtarza.

Na własne oczy przekonałem się niebawem po przewrocie w Toruniu, że w jednym z kościołów nader cenny średniowieczny obraz pokryty był cały białą pleśnią (niedługo potem starannie odnowiony przez prof. Rutkowskiego), a w krużgankach dawnego klasztoru Benedyktynów w Żarnowcu, po odchyleniu kamienia posadzki, wytrysnęła woda. Proboszcz oświadczył mi, że zwracał się w tej sprawie bezskutecznie o pomoc do rządu pruskiego.

Wybierający się na zwiedzenie dawnego krzyżackiego zamku w Malborku spodziewa się, że oglądne budowle o pierwotnym charakterze, pełną wspomnień i pamiątek. Tymczasem zawiedzie się srogo. Po zniszczeniach, dokonanych po zaborze Pomorza przez

Prusy, zamek był w zupełnej ruinie, tak że wiele trzeba było odtwarzać, głównie na mocy gdańskich budowli, nie zawsze jednak szczęśliwie. Gorzej było z wewnętrznym urządzeniem. Po usunięciu późniejszych dodatków z polskich czasów, zapanowała przeraźliwa pustka, którą starano się wypełnić podobiznami dawnych sprzętów i przedmiotów. Przysłano olbrzymią ilość rogów jelenich i łosiowych, z których porobiono świeczniki i pająki o wyglądzie, który mówi sam za siebie. Witraże, ławki, stoły, stolki i t. d. naśladują dawne, malowidła ściennie udają gotyk, słowem urządzono wielką nowocześnie fabrykę antyków. Gorliwość swą posunęła do tego stopnia, że w kuchni zamkowej nałożono na rożen całe ciała z masy papierowej, żeby ukazać zwiedzającym, jak odbywało się pieczenie za czasów krzyżackich. Doskonała nauka pogładowa dla szkółek początkowych, coś w rodzaju panopticonu, niegodnego powagi starych murów.

Z nad dolnego ramienia Wisły przeniesimy się teraz nad jej górny bieg, na Wawelskie wzgórze. Zamek niszczony i łupiony za wojen szwedzkich, za postępującego Moskali za konfederacji barskiej, od-

nawia się dziś i urządza starannie. Niema tu podrobionych sprzętów, ale wszystko jest dawne, prawdziwe, pochodzące z darów i zakupów. Na Wawelu co najwyżej można się nie zgadzać z pewnymi szczegółami odnowienia, w Malborku każdego Europejczyka razić musi całość. Zdjęcia fotograficzne wnętrza Wawelskiego i Malborskiego zamku są doskonałymi przykładami odnoszenia się polskiego i pruskiego do zabytków przeszłości.

Rząd polski zorganizował znacznie lepiej w całym państwie opiekę nad zabytkami, niż dawny rząd pruski, mianując nie konserwatorów, spełniających swe zadanie obok innych zajęć, ale osobnych urzędników konserwatorskich w województwach, którzy dotąd przeprowadzili cały szereg koniecznych prac. Biskup pomorski J. E. Stanisław Wojciech Okoniewski swoim zamiłowaniem sztuki i opieką nad zabytkami daje wspaniały przykład swemu duchowieństwu. W tym dziale przysłówie o polskiej gospodarce okazało się nie tylko nieuzasadnione, ale raczej odwrócić je należy do tych, którzy je wymyślili.

Ks. Dr. TADEUSZ POMIAN-
KRUSZYŃSKI,
Profesor U. J.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



TWIERDZA MYŚLI POLSKIEJ — INSTYTUT BAŁTYCKI

(Wywiad u Prezesa Zarządu Instytutu, p. starosty krajowego
Wincentego Łackiego)

Po siedmiu latach istnienia toruński Instytut Bałtycki stał się dziś wybitną placówką, jednym z niezmiennie doniosłych czynników polskiej obrony przeciw siłom wrogiej propagandy i agitacji, zuchwale fałszującej przeszłość i tezażniejszą, naukę i fakty w służbie zaborszych apetytów i kno-
wań. Wszyscy wiemy, jak doskonale wrogowie nasi rozumieją olbrzymią wagę naukowego podkładu dla wszelkiej akcji politycznej, dyplomatycznej, publicystycznej, dla wszelkich na tych terenach posunięć i poczynań. Nie od dziś i nie od wczoraj Niemcy wyspecjalizowali się po mistrzowsku w nastawianiu wszelkich gałęzi wiedzy w myśl wskazań swego nacjonalizmu i imperjalizmu. Uczynili to już przed wojną światową dla usprawiedliwienia, dla zalegalizowania swych dawnych dziejowych zbrodni i rabunków, oraz dla przygotowania nowych, przy-
czem potężne umysły — Mommsen, Treitschke, aby wymienić

tylko najgłośniejszych — stały w służbie wojującego pangermanizmu. W okresie powojennym dzieło to doprowadzili do najwyższego natężenia, kolosalnym nakładem sił i środków usystematyzowali i zorganizowali możliwie najpotężniej. Obok niezliczonej armii umysłów i piór pracują dziś w jego służbie cztery wielkie specjalne „naukowe” instytucje: „Institut für ostdeutsche Wirtschaft” w Królewcu, „Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr” w Kilonii, „Osteuropa-Institut” we Wrocławiu, „Deutsches Ausland-Institut” w Stuttgardzie.

Przeciwstawienie tej ofensywy fałszu, obronę przeciw niej, reprezentuje w Polsce Instytut Bałtycki. O wartości jego pięknej pracy, o zasługach i cennych planach jego działania w służbie prawdy i sprawiedliwości świadczy między innymi bardzo dobitnie i wymownie wściekłość, jaką zaszczyca go hakatystyczna propaganda kłamstw. Aby się prze-

konać, wystarczy zajrzeć do najnowszego, wielkiego, „pomnikowego” dzieła tej propagandy, do książki „Deutschland und der Korridor”. Instytut Bałtycki jest tam „piętnowany” wielokrotnie na honorowym mijescu wśród sił, które potężnie „psują robotę” niemieckiej akcji „korytarzowej” i rewizjonistycznej.

Wobec doniosłej roli, jaką w coraz znakomitszej mierze odgrywa Instytut Bałtycki, zwróciłem się do Prezesa jego Zarządu, p. Starosty Krajowego Pomorskiego, Wincentego Łackiego z prośbą o udzielenie dla czytelników „Morza” syntetyzujących informacji o Instytucie i o jego akcji.

— Instytut Bałtycki — mówi p. starosta Łacki — pracuje od lat przeszło siedmiu. Pierwsze zebranie założycielskie odbyło się w Toruniu dnia 31 sierpnia 1925 roku pod przewodnictwem ks. docenta Stanisława Koźmierowskiego. Instytucja rozpoczęła prace naukową od stycznia 1927 roku.

Wówczas na czele Instytutu stał nieżyjący już dziś Józef Wybicki, pierwszy Starosta Krajowy pomorski, wnuk autora słów Hymnu Narodowego. Obecnie moimi kolegami w Zarządzie Instytutu są ks. prałat Alfons Mańkowski, jako zastępca Prezesa, kurator dr. Michał Pollak jako sekretarz, dr. Otton Steinborn jako skarbnik. Stanowisko dyrektora zajmowali kolejno: prof. Stanisław Srokowski i ś. p. docent dr. Teodor Tyc. Obecnie, od 1 grudnia 1927, stanowisko dyrektora Instytutu Bałtyckiego zajmuje dr. Józef Borowik.

Prosimy o kilka zasadniczych informacji o zadaniach Instytutu Bałtyckiego.

— O zadaniach naszej instytucji — oświadcza p. Starosta Łacki — mówi zasadniczo paragraf 2 jej statutu, który brzmi: „Instytut Bałtycki ma za cel badanie stosunków gospodarczych, politycznych, narodowościowych i t. p. wybrzeża bałtyckiego pod kątem widzenia związanych z nim interesów polskich”.

Mówiąc o naszej pracy, trzeba przedewszystkiem podkreślić charakter Instytutu Bałtyckiego jako ośrodka organizacyjnego w dziedzinie badań pomorskich i bałtyckich. Instytut nie ma zamiaru tworzyć własnych zakładów, ściągając do nich pracowników naukowych, rozbudowywać własny aparat techniczno-naukowy. Instytut dąży jedynie do tego, aby określona praca naukowa została dokonana. Nie zależy mu wcale na tem, aby praca ta ukazała się z zaznaczeniem „z Instytutu Bałtyckiego”, lub żeby została dokonana przez jego własnych pracowników. Instytut Bałtycki opiera się o istniejące zakłady akademickie, utrzymuje ścisłą łączność z ich kierownikami, zachęca do wysiłków w określonym kierunku, udziela pomocy w poszczególnych wypadkach. Krótko mówiąc, stanowi niejako „spiritus movens” poczynień naukowych w zakresie określonym przez jego zasadnicze zadania.

Drugą najbardziej istotną cechą metody pracy Instytutu Bałtyckiego jest świadoma celowość poczynień naukowych. Instytut Bałtycki interesuje się tylko temi zagadnieniami, które ściśle łączą się z trzema podstawowymi potrzebami w dziedzinie obrony Pomorza na światowym terenie. Te podstawowe potrzeby, to: 1) powszechne uświadomienie nierozdzielności Pomorza z Polską; 2) skierowanie ekspansji gospodarczej w kierunku morskim; 3)

zwiększenie udziału polskiego w dorobku naukowym w dziedzinie badań bałtyckich i morskich. Zadania te są realizowane przy pomocy wydawnictw, odczytów, oraz zjazdów naukowych. Ponadto Instytut uruchomił systematyczną pracę informacyjną na szerszą skalę i na poziomie naukowym.

Zapytujemy o bilans wydawniczy Instytutu Bałtyckiego.

— Zawiera on dotychczas — odpowiada p. Starosta Łacki — około 50 pozycji księgarskich. Składa się na nie: 15 tomów zasadniczego wydawnictwa — „Pamiętnika Instytutu Bałtyckiego”, który ukazywał się w trzech seriach: „Balticum”, „Dominium Maris” i „Zjazdy Pomorzoznawcze”; dalej — 7 odbitek rozpraw naukowych, przeszło 20 dużych broszur z treścią wykładów, wygłoszonych w Poznaniu, w Toruniu i w Gdyni; wreszcie — 7 innych wydawnictw w różnych językach, między innymi szeroko znany opis portu gdyniejskiego, oraz — ostatnio — „Dziesięcioro o Pomorzu”.

Zapytujemy o akcje odczytowa.

— Akcja odczytowa Instytutu Bałtyckiego — mówi p. Starosta Łacki — jest zakrojona na szeroką skalę. Wymienić trzeba pięciodniowy kurs pomorzoznawczy dla prasy w styczniu 1930 roku, w którym wzięło udział 23 prelegentów, przeważnie profesorów wyższych zakładów naukowych, oraz przeszło stu słuchaczy, dziennikarzy z całej Polski. W oddziale Instytutu w Gdyni, którego inauguracja nastąpiła 21 października 1931, zorganizowaliśmy cykl odczytów, utrzymywanych na poziomie uniwersyteckim, pod ogólnym tytułem: „Światopogląd Morski”.

Instytut urządza ponadto naukowe zjazdy pomorzoznawcze, przyciągając do współpracy polski świat naukowy. Około 90 ludzi nauki, przeważnie profesorów szkół wyższych, współdziała dziś czynnie w realizacji zadań Instytutu. Odbyły się dotychczas dwa zjazdy pomorzoznawcze, zorganizowane przez Instytut Bałtycki. Pierwszy, poświęcony zagadnieniu narodowościowemu, odbył się w Toruniu w roku 1931; drugi, poświęcony stosunkom własności ziemskiej — w Poznaniu w roku 1932.

Zapytujemy, co w ramach działalności Instytutu Bałtyckiego należy jeszcze podkreślić specjalnie poza wymienioną działalnością wydawniczą, odczytową i ogólnie organizacyjną.

— W ramach Instytutu — mówi p. Starosta Łacki — dokony-

wana jest poważna praca informacyjno-naukowa. Instytut śledzi przedewszystkiem czujnie, jak akcja „rewizjonistyczna” przejawia się w stosunku do Pomorza w codziennych odruchach i wypadach. W tym celu gromadzi z rozmaitych źródeł zagranicznych informacje, dotyczące prasy obcej. Instytut stworzył archiwum wycinków, oraz prowadzi skrupulatną bibliografię. Archiwum wycinków stało się zaczątkiem zorganizowanego następnie „działu informacji naukowej”. Jest to obecnie ośrodek pracy dla zwalczania przeciwpolskiej propagandy rewizjonistycznej, prowadzonej przez Niemców między innymi przy pomocy dzieł specjalnych i w publikacjach periodycznych. Ten dział Instytutu, który określić należy jako najważniejszy, objął dr. Roman Lutman, który jest jednocześnie stałym zastępcą dyrektora.

Po przesortowaniu zagadnień naukowych przez bibliografię Działu Informacji Naukowej wysyła zamówienia do księgarni zagranicznych. W ten sposób wszystkie wydawnictwa amerykańskie, angielskie, francuskie, niemieckie, czy włoskie, traktujące o Pomorzu polskiem, dostają się do Torunia, do biblioteki Instytutu, dziś już w bardzo w nie zasobnej. Kiludziesięciu „ludzi od warsztatów naukowych”, przeważnie profesorów i asystentów wyższych uczelni, związanych nerwami pracy z Instytutem Bałtyckim, czyta te dzieła, streszcza je i omawia. W ten sposób powstają komunikaty Działu Informacji Naukowej Instytutu Bałtyckiego. Ukazało się dotychczas około 150 takich komunikatów, w czem 69 w formie druków. Dotyczą one różnych doniosłych zagadnień w zakresie objętym zainteresowaniami Instytutu Bałtyckiego. Komunikaty te nie idą do handlu księgarskiego. Są przeznaczone dla współpracowników naukowych Instytutu, dla instytucji rządowych i dla prasy. Jeżeli jakieś zagadnienia lub kwestie powtarzają się w dziełach lub czasopiśmie, Instytut Bałtycki poddaje je gruntownej fachowej analizie naukowej i udziela stypendiów dla specjalistów, podejmujących obszerniejsze studia w tym kierunku.

Jest to — kończy p. Starosta Łacki — oczywiście tylko bardzo ogólny, pobieżny rzut oka na dorobek Instytutu Bałtyckiego.

Dodać trzeba, że cenne informacje p. Starosty Łackiego dają już należyte pojęcie, jak pięknie rozwija się to dzieło i jak ogromną posiada doniosłość.

POLSKIE BOJE NA POLSKIM POMORZU

Przywołując na pamięć współczesnych wszystkie wydarzenia dziejowe, wiążące Polskę z Bałtykiem, nie można nadewszystko pominąć wysiłków zbrojnych, mających na celu obronę naszych morskich wybrzeży.

Tembardziej więc, gdy właśnie w roku bieżącym mija lat 200, należy wspomnieć o bitwach, toczonych w imię niepodległości na ziemi kaszubskiej; było to szczególnie zjawiskiem, że tam właśnie — około Pucka, Gdańska, rycerstwo polskie z odległych krańców Polski zboczyło krwią Pomorze, walczyć z Niemcami i wspomagając ich carską Rosją.

Oto przed laty 200, w 1733 roku, zaczęła się, trwająca prawie trzy lata, wojna o tron Polski po śmierci Augusta II, gdy wódz naczelny ówczesny polski — Jan Tarło, wojewoda lubelski (później sandomierski), głosił hasła niepodległości, wtrącone później przez wszystkie powstania. Z Polska sprzymierzona była wtedy Francja i Hiszpania; całe rycerstwo niemieckie i rosyjskie wspierały roszczenia Sasów.

Intrygi dyplomatyczne i słaba wola przedwcześnie rzekającego się swoich praw, króla Stanisława Leszczyńskiego nie pozwoliły urzeczywistnić się w całej pełni zamiarom wodza polskiego Jana Tarła; niemniej jednak, po 3 latach bojów, 70 tysięcy Rosjan i kilkadziesiąt tysięcy Niemców nie uszczęknęło ani kawałeczka polskiej ziemi.

Wśród bojów partyzanckich były wówczas przeważnie pomyślne i większe bitwy, w których byli zwyciężani generałowie von Birkholz, von Schyblisky, von Diema, rosyjski gen. Izmailow. Dwa silne starcia zakrwawiły ziemię pomor-

ską: bitwa pod Wuchowem (koło Żeborku, na pld.-zach. od Gdańska) i pod Puckiem.

Ówczesne obleżenie Gdańska, bronionego bohaterko przeciw Niemcom i Moskalom feldmarszałka Münicko przez gdańszczan, stojących po stronie króla Leszczyńskiego, znane jest z opisów historycznych Kaz. Jarochońskiego; ale opisy bitwy pod Wuchowem i Puckiem nie są jeszcze dokładne.

Jan Tarło nadszedł pod Wuchów z siłą naówczas znaczną, bo 12 tysięcy ludzi, w czem zresztą tylko 2 tysiące było regularnego



Jan Tarło

wojska zaciężnego. Rosjanie i Niemcy przeciągali oszukiwaczko układy, dopóki feldmarszałek von Mülich nie nadesłał posiłków atakującemu Polaków gen. Zagrejskiemu. Tymczasem nie przybył na czas, mający wesprzeć wojewodę Tarła, regimentarz Potocki. Krwawa bitwa trwała blisko 4 godziny i feldmarszałek v. Mülich w raporcie przyznawał, że Polacy stawiali bardzo mężnie, lecz gdy zaciężni cudzoziemcy zdradzili Tarła, wówczas konieczny stał się odwrót, dokonany w szyku bojowym w stronę Pucka, gdzie znów przyprowadził wroga o wielkie straty. Ucieczka Leszczyńskiego z Gdańska sprawiła, że działania wojenne, przeniesiono w odległe, sandomierskie kraje.

Posagowym mężem był ówczesny polski wódz naczelny Jan Tarło. Współcześni przyznawali, że był on najpopularniejszym człowiekiem w Polsce przez nieledwie pół wieku, górując umysłem i wziętością w narodzie nad królami. Okazuje się z życiorysów ks. Stan. Konarskiego i z archiwum Tarłów (w Bibliotece Ordyn. Krasieńskich w Warszawie), że Jan Tarło, wojownik i mąż stanu, rozwijał także ogromną działalność oświatową; to on dał plan i fundusze na założenie słynnego Collegium Nobilium, kierowanego przez ks. Stan. Konarskiego w Warszawie; on również — Jan Tarło — założył pierwszą w Polsce szkołę zawodową rzemieślnicza w swej siedzibie w Opolu lubelskim.

Przed laty 200, wiosną, na kaszubskich polach i mierzejach walczyli Polacy o morze, za wolność, pod wodzą Jana Tarła.

MIŁOSZ GEMBARZEWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

PERSPEKTYWY POLSKIEGO RYBACTWA MORSKIEGO

Okres ostatnich 2 — 3 lat należy uważać za przełomowy w dziejach morskiego rybactwa. W tym okresie bowiem zostały zrealizowane bardzo ważne postulaty rybactwa, które stwarzają podstawę do dalszego szybkiego jego rozwoju, a mianowicie:

1) w dziedzinie doskonalenia narzędzi połowu — wprowadzenie włoku szprotowego.

2) w dziedzinie handlu rybami i przemysłu przetwórczego — uruchomienie Hali i chłodni rybnej w Gdyni oraz składu tranzytowego na śledzie solone.

3) w dziedzinie rybołówstwa dalekomorskiego — powstanie spółki akcyjnej w Gdyni „Morze Północne” oraz spółki „Mewa”.

Jak wiadomo, najważniejszą

rolę w naszym rybołówstwie morskim odgrywają szprotki, które stanowią gros połowów. To też największa aktywność rybaków naszego wybrzeża przypada na sezon zimowy, kiedy ukazują się ławice szprotów w pobliżu brzegów od strony otwartego morza, jak i na całym obszarze zatoki Gdańskiej. Do niedawna stosowane metody połowu szprotów, mianowicie niewodami bezpośrednio z brzegu oraz siatkami z łodzi i małych kutrów dostarczały zwykle od 0,5 — 1 mili. kg. szprotów rocznie. Ilość ta była dostarczana prawie całkowicie do Gdańska, pokrywając zapotrzebowanie konsumpcji bezpośredniej i pozostawiając nieznaczny nadmiar dla wędzarni i fabryk kon-

serw na terenie Gdańska. Zaledwie nikłe ilości świeżych szprotów szły za pośrednictwem kupców gdańskich jako surowiec dla warsztatów przetwórczych polskich, położonych wewnątrz kraju. Przetwórnictwo te natomiast sprowadzały surowiec rybny prawie wyłącznie z zagranicy, — z Rygi, o ile chodzi o szprotki, i z Hamburga. — o ile chodzi o śledzie świeże.

Taki stan trwał aż do czasu, kiedy na kutrach „Starnia” i „Ewa” Morskiego Instytutu Rybackiego, przeznaczonych dla próbnych połowów w celach badawczych, został wypróbowany nowy sposób łowienia szprotów — za pomocą włoku szprotowego. Próby te dały znakomity wy-

nik, wykazując dziesięciokrotne zwiększenie wydajności połowów. Wynik ten oczywiście zachęcił rybaków do zaopatrywania się w to nowe narzędzie połowu co od razu podniosło ogólną ilość poławianych szprotów do 4 milj. kg. w 1931 r. i do 5,2 milj. kg. w 1932 r.

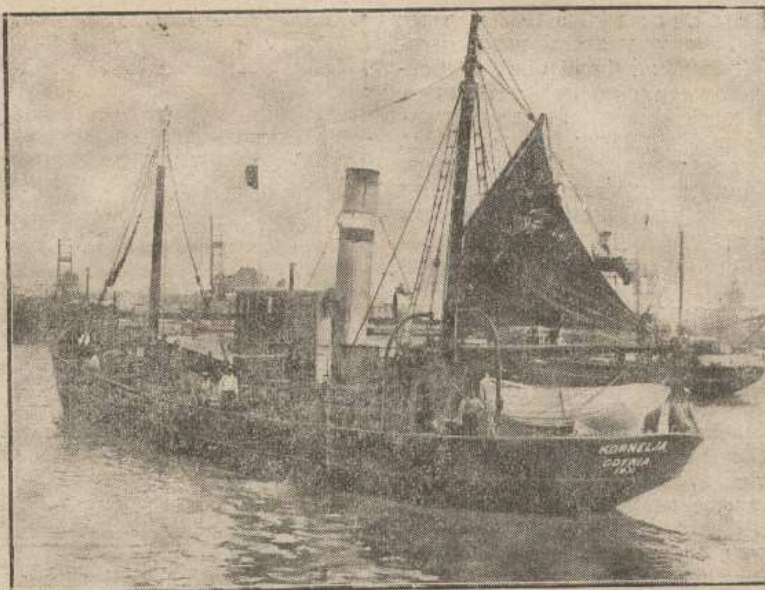
Zwiększenie wydajności połowów szprotów spowodowało obniżenie cen, co przyczyniło się do uruchomienia wędzarni na wybrzeżu, których zapotrzebowanie z roku na rok wzrasta.

Do wędzarni na wybrzeżu sprzedano w styczeniu:

w 1931 r. — 243.000 kg.
w 1932 r. — 267.000 kg.
w 1933 r. — 301.400 kg.

Potanie surowca szprotowego na polskim wybrzeżu pobudza warsztaty przetwórcze, położone wewnątrz kraju, do zaopatrywania się w ten surowiec dla produkcji szprotów wędzonych, jak i konserw szprotowych w oliwie oraz wydatnie zmniejsza cenę sprzedażną na te artykuły. Wyroby te obecnie stają się coraz bardziej popularne, wydajnie konkurując z piklingiem, wytwarzanym z surowca importowanego oraz ze śledziem solonym, importowanym. Pomimo kryzysu produkcja konserw rybnych z surowca polskiego zwiększa się przy jednoczesnym kurczeniu się przetworów rybnych importowanych lub przerabianych z importowanego surowca.

Zwiększenie połowów szprotów nie jest jednak jedynym następstwem zastosowania włoka szprotowego. Włók szprotowy



Lugry śledziowe firmy „Mopol”, wyruszające z Gdyni na połowy śledzi na morzu Północnym. Maj 1933 r.

może być używany skutecznie jedynie przez większe kutry o silniejszych motorach. Zaopatru-



Typy polskich rybaków
Fot. H. Poddebski

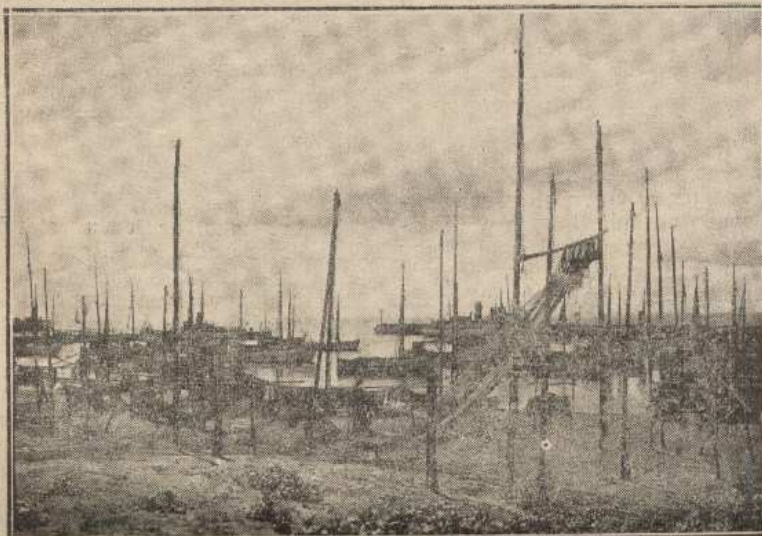
jąc się w takie kutry, rybacy jednocześnie zdobywają możliwość wyjazdów na dalsze tereny połowu na Bałtyku, jak Mittelbank i Bornholm, z których to terenów rybacy polscy do niedawna nie korzystali. Możliwość poławiania płastug i dorszy na tych terenach jest dla naszych rybaków bardzo pożądana, bowiem połowy te odbywają się w sezonie wiosennym i letnim, a więc w okresach, w których rybak polski nie ma co robić w zatoce Gdańskiej i w pobliżu swego wybrzeża, z braku ryb na tych bliskich terenach.

Dalsze podróże na Bornholm mają też to znaczenie ogólnopolskie, doskonałą rybaków w rzemiośle morskim, przygotowując kadry dla marynarki handlowej.

Oile chodzi o wzrost połowu płastug, pochodzących z dalszych połowów bałtyckich, charakteryzują go następujące dane:

	Stornia	Zimnica	Gładziwa
	wartość	wartość	wart.
w maju 1931 r.	2.050	1.290	6.050 8.100 —
" 1932 r.	19.750	8.922	19.250 4.582 5.000 1.500

Jednym z bardzo ważnych czynników, który zachęcił rybaków i w dalszym ciągu zachęca do zaopatrywania się w większe kutry, a z drugiej strony ogromnie ułatwia przetwórciom polskim nabywanie surowca na wybrzeżu polskim — jest hala i chłodnia rybna w Gdyni, urucho-



Fragment portu rybackiego w Helu

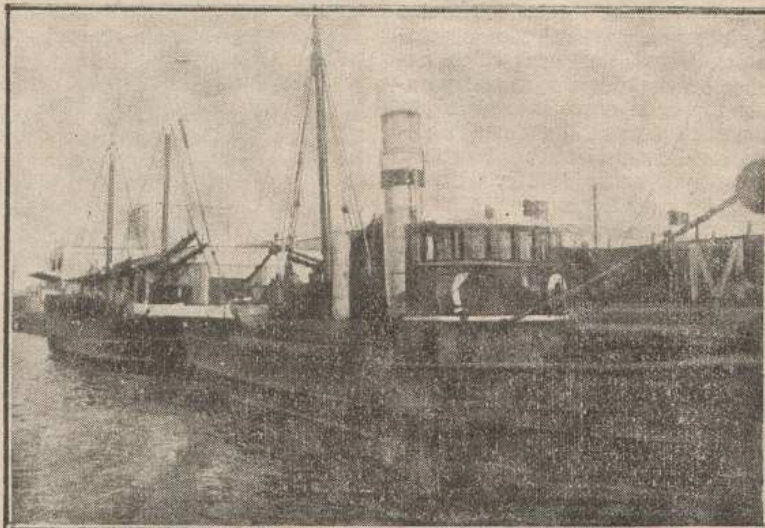
Fot. H. Poddebski

ona z początkiem 1932 r., przez stworzony został nowy ośrodek handlu rybami obok dotychczasowego ośrodka gdańskiego. Ośrodek gdyński ma tę przewagę nad gdańskim, że umożliwia przechowywanie ryb świeżych w chłodni, gdy tymczasem Gdańsk takiej chłodni nie posiada. Wobec czego ryby, dostarczane do Gdańska, muszą być sprzedane na rynku za wszelką cenę. Doskonałe urządzenie hali rybnej w Gdyni umożliwia pakowanie oraz zaopatrywanie w łód ryb świeżych, wysyłanych w głąb kraju kolejami, a koncentracja ryb, dowożonych przez rybaków w jedno miejsce, umożliwia nabywanie większych ich partii. Zresztą nabywane są także mniejsze partie ryb przez kupców, przybywających do Gdyni z masz pomorskich samochodami. To też, o ile dawniej prawie wszystkie połowy rybaków polskiego wybrzeża były dostarczane na kutrach do Gdańska, o tyle teraz ilość te zmniejszają się, jak to widać z następującego zestawienia:

Wyrzeczono do Gdańska (w kg.)	styczeń	lut	marzec	kwiecień
w 1932 r.	475.551	1.182.533	358.570	112.190
w 1933 r.	219.810	247.156	111.070	58.350

Sprzedano na mielcu (w kg.)	styczeń	lut	marzec	kwiecień
w 1932 r.	593.237	657.937	599.839	123.910
w 1933 r.	695.230	1.267.760	1.341.270	351.990

Jakkolwiek spożycie w Polsce ryb morskich z własnych połowów zwiększa się z roku na rok, to jednak dotychczas nie przekracza 10% ogólnej konsumpcji, 90% przypada na spożycie ryb morskich importowanych, z czego około 70% stanowią śledzie solone, około 20% śledzie świeże, spożywane częściowo przez konsumentów bezpośrednio, częściowo zaś w postaci wędzonych piklingów. Śledzie solone były importowane do niedawna wyłącznie przez Gdańsk, zaś śledzie świeże były przywożone kolejami prawie wyłącznie z Hamburga, który stanowi wielki ośrodek międzynarodowy handlu tym artykułem, opierając się nie tylko na połowach niemieckich, ale ściągając ryby z połowów angielskich i norweskich celem dalszej sprzedaży do poszczególnych krajów. Uruchomienie hali chłodni rybnej w Gdyni umożliwiło regularny przywóz ryb świeżych z zagranicy drogą morską bezpośrednio z krajów ich pochodzenia, umożliwiając w ten sposób nasz rynek od Hamburga i przewozów kolejowych niemieckich. Z początkiem 1933 r. został wykończony w porcie rybackim w



Statki rybackie „Mopolu” w Gdyni

Gdyni skład tranzytowy dla śledzi solonych, który został niezwłocznie wydzierżawiony przez firmę Blomfields Overseas Ltd. z Great Yarmouth. Firma ta prowadziła dotąd import śledzi solonych do Polski wyłącznie przez Gdańsk, pokrywając przeszło 50% całego importu tego artykułu do Polski. Obecnie firma ta stopniowo zamierza likwidować swoje interesy w Gdańsku, przenosząc je do Gdyni i w tym celu założyła tam swoją filię w postaci autonomicznego przedsiębiorstwa handlowego p. f. „Blomfields, Sp. Akc. w Gdyni”.

Wobec zgłoszeń innych firm, importujących śledzie solone, rozpoczęto budowę drugiego składu tranzytowego dla śledzi solonych.

Zresztą mamy dzisiaj już na rynku polskim śledzie solone, pochodzące nie tylko z importu. W 1931 r. bowiem została założona spółka akcyjna dla połowów dalekomorskich „Morze Północne” z siedzibą w Gdyni. Przedsiębiorstwo to posiada 8 statków (4 parowe i 4 motorowe) typu lugra holenderskiego, poławiających pod polską banderą śledzie w morzu Północnym. Śledzie te są solone w beczkach na pokładzie statków, przepakowywane następnie do beczek handlowych narazie na brzegu holenderskim i dostarczane do Gdyni. Jest to jednak stan przejściowy. Już w sezonie tegorocznym część śledzi ma być dostarczana bezpośrednio w beczkach t. zw. morskich z pokładów statków poławiających i przepakowywana do beczek han-

dlowych w Gdyni. Taka zmiana wiąże się z rozbudowaniem przez przedsiębiorstwo w porcie rybackim w Gdyni odpowiedniej bazy, a także z wyszkoleniem polskiego personelu technicznego. Na zrealizowanie tego ostatniego postulatu zwłaszcza potrzebny jest czas, gdyż polski personel tak rybacki, jak i solarski musi być wyszkolony. Pod tym względem Sp. akc. „Morze Północne”, otrzymując od rządu polskiego prawo przepakowywania śledzi narazie na brzegu holenderskim, jednocześnie przyjęła na siebie zobowiązanie przyjmowania corocznie pewnej ilości polskich pracowników celem wyszkolenia. Obecnie polski personel stanowi już przeszło 50% personelu przedsiębiorstwa.

Na tych samych zasadach powstało w roku bież. nowe przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich p. f. „Mewa”, które uruchamia 15 statków typu lugra holenderskiego.

Wobec tego, że jeden statek dla połowu śledzi łowi i produkuje rocznie 2.000—3.000 beczek śledzi solonych, potrzebna jest flotylla, złożona z kilkuset statków rybackich odpowiedniego typu dla pokrycia zapotrzebowania Polski, które wynosiło w latach dobrej koniunktury około 600.000 beczek, a obecnie w związku z kryzysem — około 250.000. Pole do działania w tym kierunku jest więc wciąż jeszcze ogromne.

GRZEGORZ PIOTROWSKI

KRYZYS MIĘDZYNARODOWEJ ŻEGLUGI HANDLOWEJ I FORMY JEGO ZWALCZANIA

Przeżywany obecnie kryzys gospodarczy świata znajduje specjalnie jaskrawe odbicie w olbrzymim spadku międzynarodowych przewozów morskich i związanych z nimi dziedzinach wytwórczości przemysłowej.

Katastrofalne położenie marynarki handlowej nie jest bowiem tylko wynikiem zmniejszonej zdolności konsumpcyjnej świata i wypływającej z tego kompresji produkcji. Jest ono również następstwem tych wszelkich ograniczeń, jakie poszczególne kraje wprowadziły dla obrony swego rynku wewnętrznego pod postacią restrykcji emigracyjnych, barier celnych, kontyngentów przewozowych i reglamentacji dewizowej.

W rezultacie stwarza to nie tylko brak ładunku z racji zmniejszonej produkcji, lecz również uniemożliwia często przewóz nawet istniejących towarów ze względu na wspomniane ograniczenia.

W okresie powszechnego protekcjonizmu gospodarczego, — jedynie marynarka handlowa nie może z niego korzystać, pracując normalnie poza granicami celnymi krajów macierzystych. W związku z tem pośród światowych sfer morskich ustala się coraz bardziej opinia, że wyjście z depresji, w jakiej się one dziś znajdują, możliwe jest tylko po uprzednim osiągnięciu międzynarodowego porozumienia w sprawie polityki gospodarczej poszczególnych krajów.

Do tego czasu wszelkie indywidualne próby, podejmowane przez zainteresowane państwa w celu poprawy położenia własnych flot handlowych zgóry skazane muszą być na niepowodzenie, gdyż albo zasieg ich reperkusji jest zbyt słaby dla decydującego wpływu na sytuację ogólnoswiatową (regionalne plany rozbórki starych statków), lub też automatycznie wywołują kontrakcje państw konkurencyjnych (polityka subwencyjna), pogarszającą w rezultacie tylko stan pierwotny.

W tych warunkach dalsze pogłębianie się depresji handlu morskiego w r. 1932 jest zjawiskiem zupełnie naturalnym. Objęło też ono cały szereg dziedzin, związanych z żeglugą morską.

Unieruchomiony w portach tonaż wzrósł o dalsze 2,9 mil. ton, osiągając rekordową liczbę 14,5 mil. ton, co odpowiada 21,5 proc. całego stanu floty światowej.

Pojemność spuszczonej na wodę statków spadła z 1.617.115 br. reg. t. w r. 1931, do znokomej liczby 726-91 br. reg. t. Jest to najmniejsza liczba, jaką kiedykolwiek zanotował „Lloyd Register” i stanowi zaledwie 1/3 produkcji wszystkich stoczni w r. 1899! Jeżeli pozatem uwzględnimy, że wynosi ona niespełna 1/2

proc. światowego tonażu, a tymczasem normalny średni 20-letni okres amortyzacyjny statków wymaga, aby co rok około 1 proc. całego tonażu było zastępowane przez nowy, — okazuje się, iż w ubiegłym roku naturalny ten proces został prawie całkowicie zahamowany.

Pomimo jednak podkreślonego powyżej zwiększenia się o dalsze 25 proc. tonażu wycofanego z użycia, co w rezultacie spowodowało pozostawienie w eksploatacji do stanu około 50 mil. BRT (parowce i motorowce), — rok 1932 zaznaczył się również dalszym spadkiem stawek frachtowych.

Według obliczeń „Chamber of Shipping of the U. K.” zniżka ta w stosunku do r. 1931 wyniosła około 5 proc., tak że średni poziom frachtów w r. 1932 kształtował się zaledwie na wysokości 80,3 proc. nominalnej ich wartości z r. 1913. Dla armatorów, należących do krajów o walucie, opartej na parytecie złota (Francja, St. Zjednoczone, Holandia, Polska i t. d.) konieczne jest tu wprowadzenie jeszcze poprawki ze względu na dewaluację funta angielskiego, co ostatecznie określa wysokość frachtów w r. 1932 liczbą 55 przy indeksie 100, przyjętym dla r. 1913.

Dla żeglugi nieregularnej (tramping) liczba ta jest jeszcze niższa, gdyż wynosi niespełna 20. *)

Jeżeli poza tem uwzględnimy, że na skutek zmniejszonej siły nabywczej złota oraz wzrostu szeregu wydatków, jak cena robocizny, opłaty portowe, podatki i t. d. koszty eksploatacji statków wzrosły jednocześnie od 50 — 70 proc. w stosunku do r. 1913, otrzymamy pełny obraz tragicznej sytuacji, w jakiej znalazła się żegluga morska.

Zjawisko to jest bezpośrednim następstwem zwiększającej się stale od szeregu lat dysproporcji pomiędzy zaofiarowanym a zapotrzebowanym tonażem, na skutek kureczenia się z wyżej wymienionych przyczyn międzynarodowych obrotów handlowych. Odnosne dane za r. 1932 są tego dokładnym odbiciem.

Ogólny tonaż w tym roku był o 43 proc. większy, niż w r. 1913, a tonaż oceaniczny ponad 200 B. R. T. nawet o 58 proc. Cyfry te jednak nie określają jeszcze w pełni wzrostu pojemności transportów morskich od czasów przedwojennych. Należy bowiem uwzględnić tu również fakt, że w tym czasie wzrosła też niepomernie absolutna wartość pojemności transportowej jednej tony. Złożyło się na to szeregi przyczyn, jak wzrost od 10 — 30 proc. średniej szybkości statków, u-

doskonalenia w ich budowie, pozwalające w ca. 40 proc. lepsze wykorzystanie ładowni, ulepszenia przeładunkowe w portach i t. d. W rezultacie faktyczny wzrost zdolności transportowej floty światowej w porównaniu do r. 1913 można obliczać na ca. 130 proc. **).

Jednocześnie ogólna wartość międzynarodowych obrotów towarowych w r. 1932 wyniosła tylko 109,5 miliardów RM., t. zn. o 33,5 proc. mniej niż w r. 1931 i o 37,5 proc. mniej niż w r. 1913, utrzymując się na wysokości niespełna obrotów z r. 1905/6. Pod względem pojemnościowym spadek był mniejszy, gdyż równorzędnie działała zniżka cen, tem niemniej wyniósł on jednak 20 proc. w stosunku do r. 1931, kureząc objętościowo wymianę towarów do poziomu z r. 1913. **).

Odpowiednie liczby porównawcze dla handlu morskiego otrzymamy, uwzględniając zmiany zasile w obrotach towarowych głównych portów światowych oraz szlaków.

Notujemy więc w stosunku do r. 1931 łączny spadek obrotów towarowych trzech północnych portów kontynentu europejskiego (Rotterdam, Antwerpia, Hamburg) o 19,24 proc., odnosnych portów południowych (Marsylia, Genua, Triest) o 12,3 proc., portów angielskich o 6,42 proc., Kanału Panamskiego o 17,9 proc. i wreszcie Kanału Sueskiego o 4,3 proc. Średnio daje to zniżkę globalną ca. 12 proc. w stosunku do r. 1931.

Według danych Ligi Narodów spadek ten wynosi ca. 10 — 15 proc.

Składną fachowe koła niemieckie obliczają, że morski obrót towarowy w r. 1932 był o ca. 7 proc. mniejszy od poziomu z lat 1919/13.

Wreszcie spadek ruchu pasażerskiego w stosunku do r. 1929 wynosi dla Atlantyku północnego 46 proc., dla portów środkowo - amerykańskich 30 proc. i dla Ameryki Południowej 60 proc., z czego na r. 1932 w odniesieniu do r. 1931 przypada średnio 7 proc. dla całości atlantyckiego ruchu pasażerskiego. ***).

W rezultacie, przeprowadzając porównanie powyższych liczb, charakteryzujących olbrzymi wzrost zdolności transportowych floty światowej przy jednoczesnym, katastrofalnym spadku obrotów handlowych, dochodzimy do wniosku, że nawet przy odrzuceniu taboru wycofanego obecnie z użycia, nadmiar tonażu, pozostającego w eksploatacji, w

*) Societe des Nations. Notes relatives a la crise de la Marine marchande. 1933/16/3.

**) Hansa Nr. 16 r. 1933.

***) Hansa Nr. 1 r. 1933.

*) Sprawozdanie Chamber of Shipping of the U. K. 1932/33.

stosunku do możliwości uzyskania ładunku wynosi ca 50 proc.

Wyżej omówione, wyjątkowo ciężkie położenie światowej floty handlowej musiało skłonić zarówno odnośne państwa, jak i zainteresowane sfery gospodarcze, do podjęcia energicznej akcji ratowniczej.

Bezpośrednim celem tej akcji jest z jednej strony obniżenie wysokości kosztów eksploatacyjnych i ograniczenie wagi konkurencyjnej na drodze odpowiedniego porozumienia poszczególnych towarzystw okrętowych, uzewnętrznającego się w ich koncentracji i racjonalizacji, — z drugiej zaś strony zmniejszenie istniejącego tonażu przez masową rozbórkę starych statków. Słabą stroną tych poczynań, skądinąd opartych na zdrowych założeniach gospodarczych, jest ich dorywczość i brak międzynarodowego uzgodnienia.

Omawiana akcja ratownicza przyniemy jednak również często formie szkodliwa szeroko stosowanej polityki subwencyjnej, nieliczącej się z istotnymi potrzebami życia gospodarczego i utrzymującej sztucznie w eksploatacji ze względów prestiżowo — politycznych deficytowy tabor morski. Stwarza to w rezultacie wysoki subwencjonizm poszczególnych państw, którego bezpośrednim następstwem jest coraz dalsza obniżka stawek frachtowych.

Dotychczasowe poczynania poszczególnych krajów na polu wagi z kryzysem w żegludze morskiej przedstawiają się w ogólnym zarysie następująco:

Akcja koncentracyjna.

Objęła ona ca 40 proc. (1,3 mil. ton) we Francji reprezentowanego przez tow. Chargeurs Reunis i Co. Transatlantique. 2/3 całej floty handlowej w Niemczech, podlegające sfinansowanej grupie Norddeutscher Lloyd, Hamburg — Amerika i Hamburg — Sud — Amerika Lin'e. 42 proc. (1,6 mil. ton) tonażu japońskiego, pozostające w rekach towarzystw Nippon Yusen Kaisha i Osaka Shosen Kaisha, ca 20 proc. (1,4 mil. ton) floty St. Zjedn. A. należące do grupy Roosevelt — International — Mercantile Marine.

W Anglii akcja koncentracyjna objęła przede wszystkim przemysł budowy okrętów, skupiając wszystkie stocznie angielskie w grupie National Shipbuilders Security, mającej na celu racjonalizowanie angielskiego budownictwa okrętowego, które w r. 1932 w 90 proc. było pozbawione zamówień. We Włoszech zostały utworzone 4 wielkie koncerny żeglugowe, w których Italia monopolizuje całą komunikację transatlantycką. Lloyd Triestino z Biskim i Dalekim Wschodem. Terrena — z Afryką Półn. i koloniami włoskimi, wreszcie Co. Adriatica di Navigazione centralizuje żeglugę na morzach Adriatyckim i Egejskim.

Rozbórka starego tonażu.

Te formy zwańczania kryzysu w żegludze zastosowały dotychczas 3 kraje: Niemcy, Włochy i Japonia. Odnosne plany przewidywały rozbórkę statków starszych ponad 25 lat, przy zastosowaniu szeregu warunków dodatkowych, różnych dla każdego ze wspomnianych państw, wzajemian za odpowiednie premie kompensacyjne, wypłacane armatorom przez odnośne rządy.

Łączny tonaż, przeznaczony na rozbórkę, wynosi 1,2 mil. ton brutto, z czego w Niemczech 400 tys. ton brutto, we Włoszech 400 tys. ton br. i w Japonii 400 tys. ton br., przy jednoczesnym jednak w tym ostatnim wypadku obowiązku zbudowania 200 tys. ton nowych statków.

Traktując w zasadzie akcję rozbórki starych statków, jako słuszną, nie można jednak poddawać się zbytnemu optymizmowi, co do wyników podjętych w tym względzie dotychczas prób, gdyż nawet całkowita ich realizacja zmniejszy tonaż światowy zaledwie o 1,5 proc., co wobec 21,5 proc. unieruchomionego tonażu jest liczbą znikomą małą.

Polityka subwencyjna.

Ze względu na różnorodność form oraz częstokroć charakter poufny udzielanych żegludze subwencji przez poszczególne państwa, jest rzeczą bardzo trudną ustalenie istotnych sum.

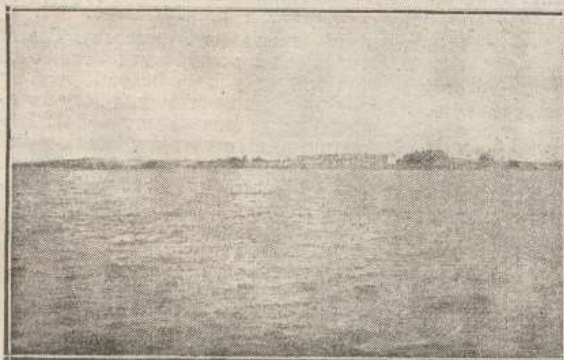
W rezultacie można się tylko posługiwać liczbami przybliżonymi,

które, zależnie od źródeł, z jakich pochodzą, podlegają dość dużym wahaniom. Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu podaje następujące globalne sumy subwencji morskich (żegluga i budownictwo okrętowe) wydatkowanych pod różnymi postaciami przez ważniejsze państwa: Francja w okresie 1927 — 1932 — 3.075 mil. fr., Italia w okresie 1927 — 1932 — 3.161 mil. lirów, St. Zjednoczone A. — 432,4 mil. dol. plus 1000 mil. funtów strat, poniesionych na eksploatację i sprzedaży państwowych linii żeglugowych, Niemcy — 240 mil. mk. plus 50 mil. funt. reparacji wojennych, udzielonych własnej żegludze, Japonia — 185,5 mil. jen. Wreszcie W. Brytania w okresie 1921 — 1932 udzieliła krajowemu budownictwu okrętowemu gwarancji do wysokości 38 mil. funt. a oprócz tego coroczne budżety przewidywały specjalne subwencje pocztowe dla linii regularnych, które w r. 1930/31 wyniosły 840 tys. funt. Należy zaznaczyć, że W. Brytania była zawsze zdecydowanie przeciwna udzielaniu subwencji państwowych żegludze, co znajduje swoje odbicie z jednej strony w dysproporcji sum, wydatkowanych przez nią na ten cel w porównaniu do innych krajów, z drugiej zaś w zdecydowanej akcji antysubwencyjnej, prowadzonej przez brytyjskie sfery morskie na forum międzynarodowym, które są nawet skłonne przypisywać obecny kryzys światowej żeglugi przedewszystkiem zbyt szeroko stosowanej polityce subwencyjnej przez większość państw morskich. Dla ścisłości wypada jednak podkreślić, iż w obecnej chwili takie stanowisko W. Brytanii nosi charakter pewnej hipokryzji, gdyż właśnie żegluga brytyjska korzysta obecnie z ukrytej stałej premii, jaka stanowi dewaluacja funta angielskiego.

★

Reasumując wszystko wyżej powiedziane, należy stwierdzić, iż problem znalezienia dróg wyjścia z katastrofalnej sytuacji, w jakiej znajduje się dziś światowa żegluga morska, jest wciąż jeszcze zagadnieniem całkowicie otwartym.

ROWMUND PIŁSUDSKI.



Jezioro Drywiaty pod Bractawem. Nalewo widok na Bractaw
(Do artykułu obok)

Z KRAINY ZIELONYCH ŁĄK I STALOWYCH JEZIOR

Wileńszczyzna... A raczej Litwa... Nie ta, obecnie ciesząca się suwerennością państwową na terenie Żmudzi, ale Litwa wielka, gdzie może mało było Smetonów czy Taubialisów, Waldemarasów, ale za to kraj, gdzie dojrzewała myśl wielkich współtwórców, a przedtem jeszcze wielkich budowniczych fundamentów przyszłej Rzeczypospolitej — dzieła Unii Horodelskiej, dzieła Unii Lubelskiej...

W bagnach ówczesnej Żmudzi kształtowała się myśl i dusza może niezłomnych, ale o wąskich horyzontach państwowych obrońców Litwy, natomiast właśnie na terenach Wileńszczyzny, a nawet już zupełnie nie litewskiego Nowogródka marzyła dusza fantasty Mendoga, śniła o żelaznym czynie dusza realisty Gedymina... I bohater Litwy, współzwycięzca z pod Grucwaldu, miłujący Polaków i umiłowany przez nich Witold w Wilnie staje się mężem stanu, którego orli wzrok sięga od Bałtyku ku dalekim wybrzeżom Morza Czarnego.

Podróża „przez kraj bogów i ludzi” nazwał Ossendowski swą podróż przez Mongolię... Każdy, kto znajdzie się na Wileńszczyźnie, odczuwa dziwny smutek krajin ludzi dobrych, czasem upartych, cierpiących, ceniących i ważących słowo swoje i słowo cudze, rozkocharnych w zjawie błękitnej Rzeczypospolitej potężnej, a ludzkiej, — czuje obecność tego Boga, który kazał Mickiewiczowi wieścić Ewangelię Polski — Chrystusa Narodów. Jeżeli Bóg gorącej, namiętnej Hiszpanii jest Bogiem sprawiedliwości i kary, to Bóg Litwy wileńskiej jest Bogiem Wszechmiłości, Wszechofiary...

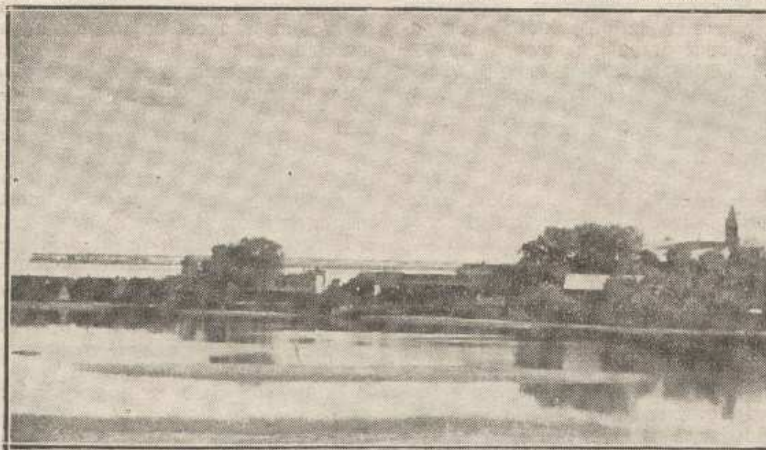
Zielone łaki... Stalowe jeziora... Woda w nich inna, niż w błękitnych jeziorach Szwajcarii, bo niebo tu inne: nie roześmiane słońcem, nie ubarwione ciemną luksem granatu Południa, ale jeszcze nie zimne, prawie martwe pozornie niebo Szwecji czy Finlandji... A zieleni łąk, syconia obfitą wilgocią powietrza i gleby, tworzy wspaniałe ramy dla je-

zior, rozrzuconych wśród lasów...

Kraj dobrego, łagodnego, smutnego Boga, kraj ludzi, którzy z natury swej są takimi samymi, jak ich ziemia... Ale ludzi czynu, ale ludzi powagi, ale ludzi marzenia i woli...

Z tej ziemi wyszedł ku Polsce Józef Piłsudski...

w centralnej części państwa coraz bardziej skłaniany przez ciężką walkę o byt państwa, o byt jednostek do specyficznego, materialistycznego realizmu biznesmanów, obcować będzie z duszą romantyków polityki — Jagiełłów, Witoldów, Zygmuntów z rodu Jagiellonów, gdzie



Bractaw między jeziorami Drywiaty i Dryświaty

Czem ta ziemia stać się winna dla Polski?...

Nie sanktuarium pamiątek narodowych, choć jej perła — Wilno — może z Krakowem konkurować, choć gęsto po ziemi tej rozsiane są przepiękne kościoły — dowody pracy kultury polskiej, choć często niewielki kopczyk kurhanu kryje w „szwedzkich mogiłach” kości przedhistorycznych mieszkańców tej krainy...

Nie będzie nigdy Wileńszczyzna ośrodkiem wielkiego przemysłu, nie oszpeca tej ziemi kominy fabryczne, nie zapanuje na tej ziemi typ bezrasowego włóczęgi za pracą...

Nie będzie tu ziemia krainą, skąd złota pszenica na zachód skutami popłynie...

Ala może być i być powinna ta ziemia miejscem, gdzie duch Polski,

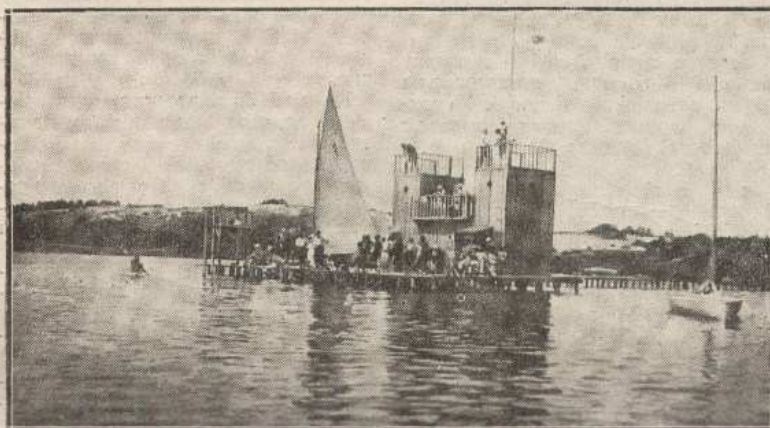
wzorem Piłsudskiego stawać się będzie „romantikiem w myśleniu i marzeniu, realista w czynie”...

A dla Ligi Morskiej?...

Polska w znacznej mierze, dzięki pracy Ligi Morskiej i Kolonjalnej „odkryła” morze... Oczy Podhalanina, Mazura, Podlasiaka, Małopolanina zwróciły się ku Gdyni... Ale cały Bałtyk zwano ongi „Mare Sarmaticum”... Ale portem dla Polski obok Gdańska był i Elbląg i Ryga... Minęło i to... Dziś w walce na noże między narodami zapominamy o tem, że b'ęgu rzek nie zmienimy, tak samo, jak układu powierzchni ziemi. Zatykamy sobie uszy na cichy głos płynący z Wileńszczyzny: „Woziliśmy len i owies, wełnę i mięso do Rygi Dźwina i było nam lepiej! A dziś... Dziś ubodzy jesteście, choć bogaci... Za grosze wszystko u nas można kupić, ale tych, co grosze mają, zbyt mało. Przyjdźcie do nas, ratujcie nas!”. Cichy to głos, bo cichym i ciepłym jest mieszkamiec Wileńszczyzny.

Wileńszczyzna chce żyć, chce przestać być krajem, zabitym deskami od świata. Jej życie — to rozstrzygnięcie zagadnienia współpracy gospodarczej z Litwą i Łotwą, to rozstrzygnięcie zagadnienia polskiego dostępu do morza w Kłajpedzie, Libawie i Rydze. Nie od razu się to da uczynić, ale nikt nie wątpi, że ten węzeł gordyjski jest jednym z zasadniczych węzłów naszej polityki morskiej.

I oto znaczenie Wileńszczyzny dla Ligi... Przez organizację Wileńszczyzny, przez skupienie sił twórczych tam w krainie łąk zielonych i stalowych jezior do wielkich za-



Przystań Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Bractawiu

gadnień współpracy narodów nad morzem wspólnem, a naszym...

A „Wleńczuk” — czy to z Wilna, Świecia, Braclawia, czy Dżisny i Wileiki zostanie sobą: będzie tym

cierpliwym, dobrym, będzie tym, który w duszy swej nosi ideał Polski — Chrystusa Narodów — już nie Męczeńską śmiercią ginącego, ale Chrystusa — Prawodawcy...

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

I Polska cała w idealizmie Litwy Wielkiej się skapie, będzie „romantikiem w uczuciu, myślą, marzeniu realista w czynie”.

Z. DRESZER.



W SŁUŻBIE DLA OJCZYZNY

Marynarz wachtowy miarowym krokiem chodzi po pokładzie. Co parę minut przedłuża swoją najwygodniejszą trasę marszu, aby obejść tylny mostek i spojrzeć na zawieszony tam zegar.

Za pół minuty pierwsza. Idzie więc teraz powoli w stronę komnaty. Gdy do dzie, będzie akurat pewnie pierwsza. Wybiła godzinę na okrętowym dzwonie, dając tym znać, że czuwa.

Marynarze w edza o tem dzwoniem zjawisku „słyszenia” przez niektórych oficerów godzinę, niewydzwonionej w porę. Ileż to razy się zdarzało, że wśród nocy zabrzęczał elektryczny dzwonek dowódcy, który, gdy wachtowy się zameldował, groźnie krzyżał przez tubę głosową: „Dlaczego nie wybiacie godzinę?”. Niektórzy ludzie mają jakiś tajemniczy nerw, który ich łączy niewidzialną nicią z zegarem. Przez sen wyczuwają godzinę, wiedzą, że w danym momencie trzeba się obudzić, śpią spokojnie, gdy do ich wypoczywającego mózgu dochodzą przez uszy dźwięki lub odgłosy, które muszą albo mogą w danym czasie nastąpić. Gdy jednak zjawia się jakiś obcy, nienormalny lub niestosowny w tej chwili dźwięk, albo też jeśli coś, co ma nastąpić — nie następuje — momentalnie się budzą. Obaw ten zapewne związany jest ze świadomością odpowiedzialności, to też najczęściej spotyka się go u ludzi, zajmujących stanowiska, wymagające czujności i stałego napięcia uwagi.

Marynarz nie wie, jak to jest i dlaczego. Przypuszcza może, że jego przełożeni cierpią na bezsenność. Zresztą obowiązek nakazuje mu czuwać.

Wydzwonił więc pierwszą godzinę i ma znów trzydzieści długich minut do następnego obwieszczenia uspijonemu okrętowi niezaprzeczalnej prawdy o tym, że czas leci, nie zatrzymując się ani na chwilke.

Dwóm tylko ludziom na okręcie czas się okropnie dłuży. Dwóch ludzi nie śpi dlatego, aby bezpiecznie mogli wypoczywać inni.

Wachtowy podoficer i wachtowy marynarz pełnią służbę na okręcie, stojącym na kotwicy w pobliżu lądu, załamaną ostrą podmuchy wiatru.

To torpedowiec odbywa swoją „czterodniówkę”, podczas której nie widać go w Gdyni, ale za to pełno go na morzu. Dopiero był w zatoce, gdzie na morskim poligonie odbył ostrą strzelanie. — i już jest po za Hel'em na otwartym morzu. Ugania się wspólnie z kontrtorpedowcami,

wykonywując wspólne ćwiczenia i służąc im jako cel do torpedowego strzelania.

O zmroku znów pedzi do zatoki, znów jest na poligonie. W ciszy nocnej rozlegają się grzmące wybuchy. To rozpoczęło się strzelanie nocne. I tak w kółko cały dzień, i dzień za dniem, aż w piątek lub w sobotę następuje powrót do portu macierzystego w Gdyni.

Dziś torpedowiec stanął na kotwicy przy Helu stosunkowo wcześnie. Już o godzinie dwudziestej trzeciej z pluskiem skoczyła kotwica na dno morskie, chwile zagrzejąc się tąpą w ciężkim, gruboziarnistym, dennym piasku.

Zabłysły światła postojów, które zamieniły ogień pozycyjny wskazując na morzu, że okręt jest w ruchu i przez kombinację kolorów zielonego, białego i czerwonego, umożliwiające napotykanym morskim wedrowcom orientowanie się w pozycji spokojnego statku i kierunku jego biegu.

Sternicy i sygnaliści w pośpiechu robią porządek na mostku. Przykrywają kompas, chowają instrumenty nawigacyjne i mapy, uporzadkowane i sprawdzone według numerów przez nawigacyjnego oficera.

Dowódca i oficerowie spływają z wysokości mostku na pokład, zęszlgując się rękami po strumy, niemal pionowych poręczach żelaznego trapiu^{*)}.

Zastępca dowódcy, na którym ciąży obowiązek gospodarza okrętu i bezpośredniego regulatora okrętowego życia, wydaje ostatnie rozkazy i dyspozycje bosmanom, pokładowemu i kierownikowi maszyn.

A więc „maszyny odstawić, dynamo jeszcze pedzić przez pół godziny, gotowość okrętu na jutrzejsze odkotwiczenie na godzinę siódmą”.

Jeszcze spojrzysz tu, zajrzy tam. Jeszcze dogładnie sprawozdania głębokości naokoło okrętu, kilka rozkazów, napomnienie uwagi i wreszcie też schodzi do mesy^{**)}.

Wszyscy rozcierała wesoło ręce, zdziewała płaszcze lub nawet kożuszki (w czerwcu!) i rzucają się na chleb z masłem i na tradycyjną już we flocie, suchą i twardą, jak debowe galezie, — kielbasę.

Przygotował to wszystko zapobiegliwy marynarze stółowi, wiedząc doskonale, że „wywiani na

durch” przez wiatr, stojący cały dzień bez zmiany na mostku oficerowie nie zasnąłby „na czczo”.

Po kwadransie na całym okręcie zalega martwa cisza. Cichy i regularny chłopot fali, uderzającej miarowo o kadłub, działa na strudzonych marynarzy, jak najśłodsza kołysanka. Przytłumione głosy komunikujących się rzadkimi słowami podoficera wachtowego i jego pomocnika, wachtowego marynarza, nie przeszkadzają nikomu, a nawet odgłos ich powolnych i spokojnych kroków po żelaznym pokładzie świadczy, że wszystko jest w porządku i że można beztrudnie spać i wypoczywać.

Niemą gorszej wachty, niż wachta trwająca od dwunastej w nocy, czyli od godziny zerowej do godziny czwartej rano. Ta wachta w gwarze marynarskiej zwie się „psią wachta”. Mówi się: „stać psa”, to znaczy stać na wachtę w czasie, gdy jest najciemniej, gdy człowiek miał jeszcze zamało godzin snu przed wachtą i będzie wogóle bardzo mało spał po wachtę. Tylko natury o usposobieniu kontemplacyjnym potrafią znaleźć rozkosz w obcowaniu z uśpioną naturą, osłoniętą ciemną powłoką nocy. Z jaką więc prawdziwą rozkoszą idzie wachtowy budzić zmianę i z jaką em zadowoleniem i starannością wybiła czwartą godzinę.

Już o godzinie piątej trzydzieści budzi się na okręcie życie. Już gwizdek podoficera wachtowego wyrwa ze snu całą załogę.

W parę minut później oficer dyżurny udaje się do pomieszczeń marynarskich, sięgając swym ukazaniem się popłoch wśród marudzkiej i grzebacej się braci.

I znów tryby wielkiej maszyny, na którą składają się mechanizmy okrętowe, oraz mięśnie i mózgi ludzi, obracają się w tempie szybkim i w składnym, miarowym rytmie.

Rozkład dnia, program wyszkolenia, plan prac i artykuły regulaminu służby okrętowej, są to substancje, które cementują gmach budującej się morskiej siły zbrojnej powstającej z tworzenia wyszkolonych kadr oficerów, podoficerów i marynarzy floty wojennej.

Nad wschodnim krańcem morskiej równiny, nad dalekim mleczno-białym od porannej poświaty horyzontem zapala się złotawo-czerwona jutrenka.

Jeszcze parę minut i, nagle wytryskają złociste promyki. To awangardy wstającego i majestatycznie nakszującego się słońca.

*) schodki, schodnia.

**) mesa — salonik, wspólna jadalnia na okręcie

Wschód słońca nad morzu jest czymś tak pięknym, że najbardziej zatwardziałych cyników i materialistów zmusza do schylenia czoła przed urokiem i potęgą natury. Ludzi, „nicotrząskanych” z codziennością tego zjawiska, ludzi, przyjeżdżających z głębi kraju i wybierających się z rybakami nad ranem na morze specjalnie dla podziwiania wschodu słońca, wprawia ono w stan euforii i rzewnej ekstazy.

Wachtowy marynarz nie entuzjazmuje się zbytnio, promiennym pięknem, otwierającym się przed jego oczyma. Wolałby co prawda dobrze się przespać, niż podzwiać cudą przyrodę. Rażniej mu jednak na duszy. Przepiękny spektakl skraca długie chwile czuwania. Zresztą poza nim i podoficerem wachtowym, zjawiają się też inne „żyjące” postacie. Oto powolnym krokiem, tragicznie wykrzywając głowę od straszliwego ziewania, wylazi rozespany kucharz. Idzie rozpaść ogień i szykować „strawę doczesną” dla całej marynarskiej braci, pogrążonej jeszcze w najśłodszym, najtwardszym, porannym śnie.

Lecz oto z łuku oficerskiego pomieszczenia wysuwa się sylwetka dyżurnego oficera. Zapachniętymi, zmęczonymi oczyma wodzi przez chwilę po horyzoncie.

Wbrew wszelkim zasadom higieny zapala papierosa. Która głębokich poćgnięć dymu w płuća i już mu „lepiej”. Odrzuca zaciętego papierosa, bo zbliża się doń biegiem wachtowy podoficer, aby stereotypowo zameldować, że „podczas wachty nie nie zaszło”. Gdyby coś zaszło — rozmyśla oficer — obudziliby mnie przecież wśród nocy. Wiadomo więc, że „nie nie zaszło”. Wygląda taki meldunek na zbyt czystą fatygę. A że trudno porządek musi być — „negatywne meldunki obowiązuja”.

„Cóż tam z pobudką?” — zapytuje oficer. W tym samym czasie wachtowy marynarz wydzwaną godzinę płać trzydzieści — więc podoficer wachtowy, uderzając obcasami, rzuca swoje „tak jest” i biegnie do marynarskiego pomieszczenia. Za chwilę słychać wydobywające się z tego pomieszczenia świrujące trele gwizdanki.

Okręt zaczyna żyć. Coraz głośniejszy coraz ruchliwiejszy i coraz intensywniej przejawia się okrętowe życie.

Otwierają się wszystkie iluminatory^{***}, wszystkie luki i wszystkie drzwi: — to wietrzenie pomieszczeń. W mgnieniu oka znika marynarskie łóża — mocne, płócienne hamaki.

Już załoga stoi na zbiorce. Już zgodnym chórem śpiewają wszyscy „Kiedy ranne wstają zorze”. Po modlitwie parę minut gimnastyki i wreszcie biegem po śniadanie. Poranne wiślowanie dziś nie będzie, gdyż okręt szykuje się do od-

kotwice. Łodzie podniesione. Załoga maszynowa przy pracy. Podnoszą parę w kotłach, przegadają mechanizmy.

Zapowiadające się odkotwiczenie jest przyamowane szczególnie radośnie. Bo ma być to dalsza, samodzielna podróż.

Dowódca dywizjonu zezwolił okrętowi udać się na obce wody, pod brzegi zaprzyjaźnionej Estonii. Władze estońskie zostały już na właściwej drodze o tem powiadomione: palwo dla okrętu jest w porcie gdyńskim zamówione, prowiant na tydzień podróży przygotowany. A więc wszystko gotowe.

Okręt zaczyna drżeć i huczeć. To oddźwięki pracy maszyn i wszelkich mechanizmów, przegrzewanych przed uruchomieniem do jazdy.

Ordynansi oficerscy krzają się. Przed śniadaniem, — odrazu po podniesieniu bandery odkotwiczenie.

Czas biegnie szybko. Już sygnalista z mostku krzyczy „pięć minut przed”, podnosząc flagę, poprzedzającą codzienną okrętową ceremonię.

Jednocześnie kierownik maszyn, służąc się preżac się przed zastępcą dowódcy, melduje miłym zachodniopolskim akcentem swoje niezmiennie: „Panie poruczniku! Melduję maszynę, gotów!”.

Zastępca dowódcy obchodzi szybkim krokiem cały okręt, odbiera poszczególne meldunki, sprawdza czy wszystko jest w porządku i wreszcie, stając przed dowódcą, melduje: „Panie komandorze! Melduję okręt gotów do odkotwiczenia”.

Jeszcze została jedna minuta do podniesienia bandery. Wszyscy oficerowie i cała załoga wolna od pilnych prac (w kotłowniach i w maszynach) na pokładzie na zbiorce. Wreszcie do atutów z mostku okrzyk sygnalisty: „Czas upłynął”.

Oficer dyżurny komenderuje: „Baczność! Bandere podnieść!”. Wszyscy zastają w bezruchu, oficerowie salutują. Podoficer wachtowy wykonuje na bosmańskim gwizdaku przepisowy przeciągły świst. Dwóch marynarzy wolno i miarowo wciąga banderę na rufowe drzewce. Czynność tę wykonywają z powagą graniczącą niemal z nabożeństwem.

Nie w tem dziwnego. Banderą jest świętością dla okrętu. Będąc godłem i relikwią całego narodu, jest ona jednocześnie sztandarem okrętu.

Banderą wojennego okrętu odgrywa rolę symbolu, wskazującego wszystkim na nieugiętość, poczucie własnego honoru i własnej siły państwa. Toteż artykuł 726-ty Regulaminu Służby Okrętowej mówi, że „Nie wolno spuścić bandery wojennej przed żadnym innym okrętem wojennym, lub jakimkolwiek innym statkiem, z wyjątkiem potrzeby zwrócenia ukłonu, oddanego banderą”.

A więc poranna ceremonia podniesienia bandery ukończona. Z

chwilą, gdy bandera dotknęła szczytowej galki drzewca, podoficer wachtowy ostro urywa świst, oficer dyżurny podaje komendę „Spocznij!”.

Natychmiast potem na rozkaz dowódcy wszystkie elektryczne dzwonki, rozrzucone po całym okręcie, dzwonią „alarm manewrowy” — do odkotwiczenia.

Wszyscy pedza biegiem na swoje stanowiska. Warczy winda kotwiczna, wyciągająca mokra, stalowa linie.

Bosman, manewrujący na dziobie przy podnoszeniu kotwicy, wznosi rękę do góry. „Kotwica nad wodą!”. Brzeczka dzwonki telefonu maszynowego, przenoszącego rozkazy dowódcy do maszyn. Zakotłowała się woda za rufą okrętu. I oto „Podhalanin” znów w biegu.

Narazie tylko pół godziny marszu. Bo oto już port w Gdyni. Na krypie ropowej rozpoznają „Podhalanina”, dla którego zamówione było paliwo. Robotnicy krzają się przygotowując węże i pompy. Po chwili ładują nieflytko ten groźny i zarazem dobroczynny płyn. Akurat dobiła motorówka dostawcy towarów wołocławskich. Z burty na burcie przetrząca ładunek miły i smaczny. Lecz „skrzynie witamin”. To pomarańcze dostarczone bez opłat celnych. Tam dalej worki z cukiem. A tam tytoń i papierosy. Wreszcie trochę wina.

Wszystko to nyskuje załogę okrętu po cenach niskich, na zasadach prawa, pozwalającego okrętom, wyruszającym w dalszą podróż, zakupywać niektóre towary, zwolnione całkowicie od opłat celnych.

Ruch i pośpiech niesamowity. Ścisłe obliczenie nawigacyjne nakazuje wyruszyć w podróż o godzinie 10. Przy zastosowaniu ekonomicznej szybkości, wynoszącej 15 mil morskich na godzinę, czyli 17 węzłów, osiągnięcie się punkty wytyczonej marszruty w oznaczonym czasie.

Wreszcie kierownik maszyn melduje ukończenie brania ropy. Podoficer prowiantowy melduje załatwienie wszelkich swoich spraw. Zastępca dowódcy znów szybkim krokiem obiega cały okręt. Wszelkie gotowe do podróży.

Dowódca wraz z oficerem nawigacyjnym na mostku. Układają mapy, według kolejności, w jakiej będą użyte. Zastają ich tam zastępca dowódcy. Krótki meldunek i znów na dźwięk elektrycznego dzwonka wszystko biegnie i pedzi na swoje manewrowe stanowiska.

Okręt wysuwa się z portu. Zrazu powoli, lecz wkrótce nabiera szybkości. Pod okrętu i dość mocny wiatr rozwiewają podniesiony na rel masztu sygnał. To „Podhalanin” podniósł swoje flagi „rozpoznawcze” przechodząc wzdłuż burty, stojącego na kotwicy O. R. P. „Bałtyk”. Powiewa bowiem na nim flaga admirała, dowódcy floty.

***) okrągłe okienka na okręcie.

Podniesieniem swego rozpoznawczego sygnału odmeldowuje się, udając się w podróż. Jednocześnie oficer wachtowny podaje gwizdkiem sygnał „Baczność! Na lewą burzę front!”. Cała załoga zastyga w postawie na baczność. Trabka sygnałowa stawia tak samo na baczność oficerów i marynarzy, znajdujących się na górnym pokładzie „Bałtyku”. Honory zostały oddane. Dwa krótkie gwizdki i wszyscy wracają do swych zajęć.

Szybkie uprzatanie lin i wszelkiego sprzętu, używanego przy manewrach, i oto wreszcie życie okrętowe biegnie w ramach służby, uregulowanej rozkładem dnia na morzu. Regularnie i punktualnie zmieniają się wachty. Jedni czuwają i pełnią swoją służbę, związana z prowadzeniem okrętu, drudzy spoczywają po wachcie, znów inni wykonywują niezbędne lub programowe prace.

Od czasu do czasu ostre dźwięki elektrycznych dzwonków stawiają wszystkich na nogi. Powstaje pozorny rwetes i gonitwa. Lecz nie jest to jakieś chaotyczne i przypadkowe zamieszanie. To ćwiczebny alarm, wykonywany z piorunową szybkością. Każdy biegnie piorunem na swoje stanowisko, każdy obejmuje swój, zgóry wyznaczony posterunek. Każdy wie, co ma robić i każdy natychmiast sprężyście wykonywa swoje zadanie.

Dwadzieścia parę godzin biegu okrętu mija, jak chwila. Już widać brzegi Estonii. „Podhalanin” zmniejsza swoją szybkość ze względu na płynące niektórych cieśnin i konieczność zachowania ostrożności, uwagi i czujności.

W Moonsundzie *) przeżywa się cicha emocje. Przychodzi chwila nastrojowego skupienia. Oto polski wojenny okręt, okręt pulsujący życiem, okręt akumulujący zapas szybkości i bojowej gotowości, przepływa wzdłuż smutnych szczątków rosyjskiego wojennego okrętu, który podczas wojny światowej znalazł w tych wodach swój koniec.

Są to szczątki „Sławy”, z której pozostała dziś niekształtna masa. Oczy milcząc na nią patrzących marynarzy, rozpoznają cześć komendanciego mostku i tragicznie sterczące, niegroźne już działo. Przy smutnym wraku jakaś łódeczka, jakaś motorówka i jacyś ludzie. Gdy okręt się zbliża — ludzie ci coś zaczynają wykrzykiwać. Wreszcie się wyjaśnia. Bedzie wybuch. To Estończycy usuwają ze swoich wód niepotrzebna im pamiatkę. „Podhalanin” oddala się. Motorówka i łódeczka na jej holu też w pośpiechu odbijają i mkną jak najdalej.

Potężny huk, czerwony błysk ognia i wspaniała fontanna wody obwieściła, że nieruchomy korpus

„Sławy” zmniejszył się o pewną ilość sześciennych metrów.

Lecz oto okręt wychodzi na głębsze wody. Jakby otrząsając się ze smutnych reminiscencji, mknę znów żwawiej ku życiu, ku żywym ludziom, pozostawiając za sobą zmurzałe szczątki szybko oddalającej się przeszłości.

Oto port Rogökuł. Coprawda też tchnie smutkiem. Nie zatarło się tu jeszcze piętno minionej wojny. Wyładzone moło, żałośnie sterczące szczątki spalonych i zbombardowanych, nieleżących wogóle zabudowań. Wszystko to nie nastroja zbyt wesoło. Lecz Estończycy nie bawia się w sentymenty i nie sobie nie robią z wykładu swoich podrzędnych, nadmorskich przwstań. Kuruje tu parę razy w tygodniu stateczek, utrzymujący komunikację z pobliskimi wyspami. Dochodzi do Rogökułu z Hapsalu dziwaczny pociąg (od słowa pociąg), z niesamowitym rozkładem jazdy (w każdym dniu tygodnia o innej porze) i jakoś się żyje. Za to w odległym o 7 kilometrów Hapsalu wre życie. Jest to nadmorska, kuracyjna miejscowość. Płytkość wód nie pozwala, niestety, na bezpośredni dojazd do tego zupełnie niebrzydkiego kąpieliska.

Kiedys, gdy na całym tem terytorium rządziła dawna carska Rosja, ciągnęły do tego „Gapsala” rzesze rosyjskich letników. Było tam wówczas gwaro, hucznie i... brudno. Dziś jest może nie tak hucznie, lecz zato miło i czysto. Zupełnie po europejsku.

Postój w Rogökuł na kotwicy daje parę godzin dobrego wypoczynku. Pogoda cudowna, upał afrykański. Doprowadzenie okrętu do stanu połyskliwej czystości i... znów w drogę. Dalej wazkami prześciami, płytkimi farwaterami i obstawionymi znakami nawigacyjnymi kanalikami. Świetna praktyka dla oficerów. W takich niebezpiecznych wąskich i płytkich miejscach ocena się dopiero wartość dobrych dokładnych map i dobrych, dalekowidzących oczu.

Po kilku godzinach podróży okręt znów zarzuca kotwice, Arensburg. Po estońsku Kurassare. Port ten, położony na największej estońskiej wyspie Ozyli, jest żywszym i wesejszym zakątkiem. Nic zresztą dziwnego. Jest to bowiem zarazem „stolica” wyspy. Przez port ten przechodzą wszystkie towary, przechodzi przez niego każda żywa istota, przybywająca na Ozylię lub ją opuszczająca.

W pół godziny po przybyciu okrętu na rede, zjawia się na jego pokładzie estoński oficer komplementacyjny, witający w imieniu swoich władz, a więc i w imieniu swego narodu, polski okręt wojenny.

Po jego wyjeździe udaje się bezwzględnie na ląd jeden z oficerów okrętowych, aby w imieniu dowódcy polskiego okrętu podziękować za grzeczność

Po tych oficjalnych grzecznościach, nawiązują się dalsze bezpośrednie, prawdziwie przyjacielskie stosunki. Komendant garnizonu zaprasza oficerów na ląd. Zwiedzają wspólnie muzea, wpisują się do pamiątkowych ksiąg, organizują nawet na poczekaniu mecz tenisowy, w którym zwycięzca jest polski gość.

Stosunki stają się coraz miłsze i serdeczniejsze. Estonia ma jeden milion i sto kilkadziesiąt tysięcy ludności, lecz ludność ta jest dzielna. Ocenia ona z uznaniem pozycję potężnej i coraz potężniejszej Polski. Przejawia się to na każdym kroku.

Kulminacyjnym punktem „zacieśnienia węzłów przyjaźni” było rewanżowe przyjęcie, wydane na polskim okręcie dla estońskich oficerów, którzy przybyli w towarzystwie kilku miejscowych pań. Przemówienie komendanta garnizonu, majora Altepere i jego zastępcy kapitana Matsena były strzeszczeniem zdrowej myśli estońskiego narodu, patrzącego na Polskę, jako na kraj predystynowany do przewodzenia na Bałtyku. W pewnym momencie dzielny major postawił wszystkich swoich ziomków, nie wylaczając pań, „na baczność” — (polscy oficerowie, oczywiście, też wstali) i odpiewał, przewodząc chórowi, pieśń na cześć i na pomyślność Polski.

Wizyta miłych estońskich gości była jednocześnie pożegnaniem odchodzącego już okrętu.

Znów zahuczały turbiny, znów zabrzęczały dzwonki alarmowe. Szczek wciąganej kotwicy, kilka odezwań się telefonu maszynowego i „Podhalanin” znalazł się znów w drodze.

Niebo zaciąga się chmurami. Ostre podmuchy wiatru pedza fale. Po wyjściu z cieśnin i zatoczek, okręt zaczyna się coraz intensywniej „kłaść” z burty na burcie.

Robi się „świeżo”. W wantach i w linkach sygnałowych wicher wygrywa najdziwniejsze melodie.

Nielitościwe dzwonki alarmowe stawiają wszystkich na nogi. Mokre działa kierują się ku odległemu zatraconemu w morzu stateczkowi, ku urojonemu — dla praktyki — nieprzyjacielowi.

Zamki dział szczekają, przekątniki artyleryjskie brzęczą. Wiatr huczy i wyje, a okręt skacze na falach, jak potępieniec. Wre urojony bój, toczy się walka z domniemanym wrogiem i z rozszalałym żywiołem.

Rozlega się jakiś łoskot, trzask spadającego ciężkiego przedmiotu. To zerwał się kuchenny komini i wpadł do rozhuśtanego morza.

Okręt mknę dalej. Marynarze czuwają na swoich stanowiskach, pomni zadania, jakie mają do pełnienia w służbie dla Ojczyzny.

W. KOSIŃSKI

*) cieśnina, biorąca swą nazwę od wyspy Moon

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

BUDOWA NOWYCH OKRĘTÓW WE FRANCJI

Minister marynarki p. Georges Leygues zarządził rozpoczęcie budowy czterech nowych krążowników, przewidzianych według programu 1932 roku. Zamówienia na budowę tych okrętów otrzymały prywatne stocznie, a mianowicie: okręt „Marseillaise” budują Chantiers de la Loire; „Gloire” — Chantiers de la Gironde; „Montcalm” — Chantiers de la Seine i „Châteaurenault” — Penhoët. Bada to jednostki o pojemności po 7.600 ton, o szybkości 31 węzłów, uzbrojenie każdej z nich będzie się składało z dziewięciu dział 152 mm.

W dniu 9 maja na stoczni Penhoët w Saint-Nazaire został spuszczonej na wodę krążownik (przystosowany również do stawiania min zagrodowych) „Emile Bertin”. Dane tego okrętu są następujące: pojemność 5.886 ton, szybkość 34 węzłów, uzbrojenie składa się z dziewięciu dział 152 mm. w trzech wieżach, czterech dział przeciwlotniczych 90 mm oraz sześciu wyrzutni torpedowych 550 mm. Załoga okrętu będzie liczyła 30 oficerów, 93 podoficerów i 432 szeregowców.

Budowę tego okrętu przewidziano w programie 1930 roku; początkowo zamierzano wybudować go jako zagrodowiec minowy tego samego typu, co „Pluton”, jednakże później decyzja ta została zmodyfikowana na skutek ukazania się w innych państwach krążowników o dużej szybkości, uzbrojonych w działa 152 mm., gdyż obawiano się, że „Bertin” okaże się zbyt słaby w porównaniu do tych nowych typów krążowników.

Budowę tych nowych krążowników marynarka francuska zawdzięcza energii swego ministra marynarki p. Leygues, który już po raz siódmy piastuje tekę ministra marynarki. Około 90 proc. okrętów, wybudowanych po wojnie

światowej dla marynarki francuskiej powstało na skutek decyzji obecnego ministra marynarki.

CIEKAWY PORÓWNANIE

Ciekawie przedstawia się porównanie z innymi okrętami linowymi nowego pancernika niemieckiego „Deutschland”, popularnie zwanego okrętem „kieszonkowym”.

Tak np. w porównaniu do angielskich okrętów linowych typu „Queen Elisabeth” — pancernik niemiecki ma przewagę szybkości jednego węzła. Jednakże wykorzystanie tej przewagi w szybkości nie będzie możliwe przy wzburzonym morzu, ponieważ okręt niemiecki jest znacznie mniejszy i mniej stateczny. Pojemność jego jest trzykrotnie mniejsza od pojemności okrętów angielskich, ogólna konstrukcja o wiele lżejsza, co oczywiście odbije się ujemnie na stateczności przy większej fali.

Pancernik niemiecki ma, jak na swoje wymiary, bardzo silne uzbrojenie; sześć dział 280 mm. daje mu możliwość wyrzucania przy jednej salwie około trzech ton pocisków, przyczem nośność jego dział przewyższa zasięg dział 380 mm., stanowiących główne uzbrojenie angielskich okrętów linowych. Jednakże wówczas, kiedy okręty linowe typu „Queen Elisabeth” są potężnie opancerzone i są w stanie wytrzymać znaczną ilość trafionych pocisków, pancernik niemiecki jest opancerzony tylko w najbardziej żywotnych swoich częściach i kilka trafień pocisków ciężkiego kalibru może go zatopić.

Ponadto główne uzbrojenie niemieckiego pancernika mieści się w dwóch wieżach pancernych, to też uszkodzenie jednej wieży odrzuca obniża jego wartość bojową o 50 proc.

Nadając swoim działom znaczną przewagę pod względem donośności, Niemcy chcieli zapewnić swojemu okrętowi przewagę pierwszej, dobrze trafionej

salwy, kiedy okręt nieprzyjacielski nie byłby jeszcze w stanie dosięgnąć go swymi działami. Należy jednak liczyć się z warunkami widoczności na morzu Północnym, które są zazwyczaj znacznie mniejsze od zasięgu działania dział pancernika niemieckiego (donośność dział pancernika niemieckiego 43.872 mtr., normalna widoczność na morzu Północnym 8 — 10 mil, czyli około 15.000 — 19.000 m.). W tych warunkach przewaga ta nie będzie miała praktycznego znaczenia.

NOWY ŻAGŁOWIEC SZKOLNY DLA MARYNARKI NIEMIECKIEJ.

W kilka miesięcy po zatonięciu żagłowca „Niobe” podjęto w Niemczech szeroką akcję nad zebraniem pieniędzy na budowę nowego okrętu szkolnego dla kadetów marynarki wojennej. W połowie grudnia roku ubiegłego komitet zbiórki przekazał do dyspozycji rządu 350.000 marek, co stanowi połowę kosztów nowego żagłowca.

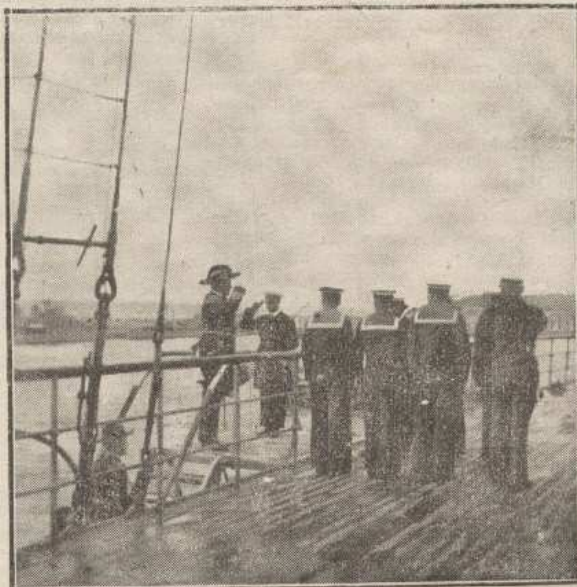
Nowy żagłowiec został wybudowany w rekordowym czasie trzech i pół miesięcy przez stocznię „Blohm i Voss” w Hamburgu i w dniu 3 maja r. b. spuszczone go na wodę.

Dane tego okrętu są następujące: całkowita długość 73 m., długość przy linii wodnej 62 m., szerokość 12 m., zanurzenie przy maksymalnym obciążeniu 5 m., pojemność 1.500 ton, powierzchnia ożagławiania 1.800 m. kw. Żagłowiec zostanie zaopatrzony w silnik spalinowy typu Man'a, dający możliwość rozwinięcia 8 węzłów szybkości.

Nazwa żagłowca pochodzi od imienia popularnego poety niemieckiego Gorch Fock'a, który zginął na „Wiesbaden” podczas bitwy jutlandzkiej.

Interesujące jest, że większość składek, złożonych dobrowolnie na budowę tego okrętu, stanowiły kilkunastogwne kwoty.

WIZYTA SZWEDZKICH OKRĘTÓW WOJENNYCH W GDYNI



W końcu czerwca r. b. bawili w Gdyni z rewizytą u floty polskiej dwa pancerniki szwedzkie „Gustaf V” i „Drottning Victoria”. Na lewo: O. R. P. „Baltyk” odpowiada ze swych dział na salut powitalny pancerników szwedzkich, widocznych w głębi. Z prawej: dowódca floty szwedzkiej, admirał Tamm wchodzi na pokład O. R. P. „Baltyk”

PERSONEL MARYNARKI NIEMIECKIEJ.

Personel marynarki niemieckiej (Reichsmarine) liczył w roku zeszłym 15.000 ludzi (t. j. tyle, ile przewiduje traktat wersalski), w tej liczbie 83 urzędników cywilnych. W porównaniu do 1931 roku personel został zwiększony

o 500 ludzi, co przy znacznej ilości okrętów, które weszły do linii w ciągu roku, nie jest dużo.

No ogólna ilość 15.000 ludzi 8.530 znajdowało się na okrętach, a 6.470 — na lądzie. Personel szeregowy wynosi 13.500 podoficerów i szeregowych, przy czym 9.355 pochodzi z prowincji pruskiej, a 2.575 z głębi kraju; załedwie

290 należała przed wezwaniem do marynarki do zawodu żeglarskiego, resztę stanowią robotnicy i rzemieślnicy.

W roku zeszłym do marynarki wojennej zgłoszono się 33.280 kandydatów, z tej ilości przyjęto załedwie 1.251.

Wolne miasto Gdańsk dostarczyło dla marynarki niemieckiej 67 ochotników (!)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ŚMIERĆ „NEREIDY“

Pelagosa, pusty i ponury blok skalny, około 1400 m. długi i 300 szeroki, nieznaną był za czasów pokoju szerszemu światu. Tylko latarnia morska i mały kościółek świadczyły, że stopa ludzka dotyka jednak tych rozpalonych w słońcu skał.

Nadeszła burza wojny światowej i na Pelagose zwróciły się oczy mocarstw, zmagających się na wodach Adriatyku.

19 września 1914 r. składał jej już wizytę Francuz, wysyłając kążownik pancerny „Ernest Renan” i kontrtorpedowiec „Mortier” z misją zbadania przynależności państwowej wyspy. Desant francuski zniszczył przytem rotor latarni morskiej, ale nie znalazł jej obsługi, schowanej w grotcie.

Po raz drugi wniósł niepokój (dn. 24 maja 1915 r.) desant włoskich okrętów „Libia” i „Citta di Siracusa”, który napróżno szukał strażników i zadowolnił się uszkodzeniem mechanizmów latarni.

Po tych odwiedzinach nastął znów dłuższy spokój, a szóstka strażników latarni stanowiła nadal jedyny garnizon Pelagosa.

I pędziłyby może ta garstka dalej spokojny żywot, gdyby nie położenie geograficzne wyspy, podniecające apetyty Włochów. Odległość załedwie 30 mil morskich od Vieste i Lagosta, wysokość latarni morskiej 105 m. n. p. m., pozwalająca obserwować Lisę i Gargano zbyt były kuszące. Posiadanie Pelagosa — to kontrola nad komunikacjami przybrzeżnymi Austrii, to może krok wstępny do postawienia nogi w środkowej Dalmacji i stworzenia koalicyjnej bazy, która przerwie łączność między Pola i Cattaro.

Wykonanie zamiaru nie dało długo na siebie czekać. Już 11 lipca o świcie ekspedycja włoska, sformowana w Brindisi, zjawia się w Pelagosa, nie napotykając śladu nieprzyjaciela. Torpedowce włoskie pod osłoną lekkiego kążownika „Quarto” i ławucha kontrtorpedowców wydrągały sąsiednie wody, zaś kążownik pomocniczy „Citta di Palermo” wysadził desant w sile 90 marynarzy, 3 oficerów i jednego lekarza, tudzież 2 karabiny maszynowe i 2 armaty 7,6 c/m. Sześciu strażników austriackich schroniło się starym zwyczajem w grotcie, bez broni, ale z prowiantem, nie wierząc w trwałość okupacji włoskiej. Zostali jednak odszukani i zaproszeni przymusowo do słonecznej Italii.

Gdy się to rozgrywało, włoskie łodzie podwodne czuwały pilnie: „Velella” koło Pelagosa, „Nereide” u przylądka Planka, zaś francuska „Monge” nieopodal Cattaro.

Nowi władcy wyspy, wkrótce zmontowali radiostację i zorganizowali obronę: w jedynych dostępnych miejscach (Stara Vlaka na NW, zatoka Zadło na SE) założyli linie okopów zaszkie druciane i fagasy oraz zmontowali na szczytach wyspy dwie armaty 7,6 c/m (desantowe) i jedną przeciwlotniczą. Ponadto zaopatrzyli zatokę Zadło w boje

dla cumowania łodzi podwodnej, przeznaczoną do obrony wyspy.

A miejsce to niebezpieczne; nie łatwiejszego dla nieprzyjacielskiej łodzi podwodnej, jak zjawić się niespodzianie i storpedować strażniczkę Pelagosa. Założenie ochronnej sieci drucianej pozostało narazie w sferze projektów. Zresztą tylko z zatoki Zadło mogą morscy obrońcy wyspy komunikować się swobodnie z obserwatorami na skałach.

Dyskretnie przeprowadzona operacja uszła chwilowo uwag; Austriaków. Dopiero uporczywe milczenie stacji sygnałowej (prowizorycznej) nierażącej na wezwania sąsiadów zbudziło podejrzenia. Wreszcie około południa 13 lipca 1915 samolot „L-51” oraz kontrtorpedowiec „Tatra”, wysłane na zwiady, stwierdziły nowy stan rzeczy i zameldowały o nim, jak również o obecności w zatoce Bogosa „włoskiej łodzi podwodnej typu Fiat” (w rzeczywistości — francuskiej „Fresnel”), która została rzesiście ostrzelana z karabinu maszynowego przez samolot, lecz mimo to w porę odcumowała się i zanurzyła. Wkrótce potem „Tatra” rozpoczął bombardowanie pozycji włoskich oraz radiostacji. Tymczasem „Fresnel”, choć zauważony i atakowany przez samolot, manewrował, by storpedować „Tatra”; przejrzystość wody udermiła wysłki bo czujny lotnik w czas ostrzegł okręt, który też oddalił się w porę zdolawszy zniszczyć skład benzyny i uszkodzić maszt anteny. Artyleria włoska milczała przez cały czas.

Przez dwa tygodnie wyspa i jej okupanci cieszyli się względny spokojem, zrzadka tylko zamacany przez konwencjonalne wizyty samolotów, zrzucających obficie swe halaśliwe podarki, w celu obrzydzenia życia łodzi podwodnej, strażującej w zatoce Zadło i doskonale widocznej z góry, nawet po zanurzeniu się w przejrzystych wodach Adriatyku. Ta przykra misja przypadała w udziale włoskiej łodzi podwodnej „Nereide” (komendant: komandor — podporucznik Carlo del Greco; pierwszy oficer: kapitan Corrado Boggio) na zmianę z jednostkami francuskimi.

Dowództwo austriackie nie dało za wygraną, nie chcąc pozostawić Włochom kontroli nad żegluga przybrzeżną oraz możliwości przenikania na wyspy środkowej Dalmacji. To też w nocy z 27 na 28 lipca 1915 r. flotylla z Sebenica (kążownik „Saïda” i „Heigoland”, 6 kontrtorpedowców klasy „Tatra” i 2 torpedowce) otrzymuje rozkazy operacyjne i nad ranem dn. 28 zjawia się w Pelagosa. Podczas gdy kążownik „Heigoland” i II grupa torpedowców kierują się ku Vieste w celu bombardowania radiostacji i semaforu, — I dywizjon torpedowców (6 typu „Tatra”) zatroszczył się o wyspę ostrzeliwując ją gwałtownie i skutecznie, osłaniając później o 10 mil dalej na SE przez kążownik „Saïda” oraz powracający z Vieste „Heigoland”. Ostrzeliwane latarni morskiej i okopów zdawało się być uwięzione dużym suk-

cesem. Ufne weń kontrtorpedowce „Tatra”, „Balaton”, „Orjen” i „Triglar”, osłaniane przez małe torpedowce, wysadziły na północy wyspy w trzech miejscach desant w sile 4 oficerów i 104 marynarzy. Ten wziął się do dzieła z roznacem, lecz ostrzeliwany z karabinów maszynowych jeszcze w łodziach, trafił po wyładowaniu nie tylko na betonowane okopy i zasieki druciane, ale i na zacięty opór obrońców. Sprawę skomplikowała też obecność francuskiej łodzi podwodnej „Ampere” (kapitan Devin), która cokolwiek chybiła „Balaton”, ale trochę „pomieszała szczyki” atakujących i ochłodziła ich zapał.

Włosi wysadziła na chylą trafiła swe fagasy i spalili tajne dokumenty, lecz na długą i energiczną akcję przeciwnika i masowy desant. Tymczasem gesty okopów i okopów nie dał dalszych wyników i natarcie utknęło w krzyżowym ogniu obrońców, zagrożone w każdej chwili zgnieceniem przez przeważające siły włoskie. Coprawda marynarze austriacy dotarli miejscami na 30 kroków od okopów i gotowali się obejść je i szturmować, lecz komendant kontrtorpedowca „Csepel” (komandor — porucznik Janko Vukowic) zdał sobie sprawę, że siła garnizonu wyspy znacznie przewyższa oczekiwania i nakazał odwrót w celu ratowania słabego oddziału desantowego. Samo zaokrętowanie odbyło się bez strat. Austriacy zaniechali więc tym razem przedsięwzięcia i oddawszy jeszcze kilka salw pożegnalnych, oddojnęli ze stratą dwu zabitych i dziesięciu rannych; Włosi mieli jednego zabitego i jednego rannego, ale załadunek i odprawy wpłynęło na nich przynębiająco.

W marszu powrotnym kążownik „Heigoland” był bezskutecznie atakowany w kanale Busi przez łódź podwodną.

Niezaprzeczony wpływ obecności i interwencji łodzi podwodnej „Ampere” na bieg wypadków skłonił sprzymierzonych do utrzymania straży łodzi podwodnych u Pelagosa, a zarazem uczynił je solą w oku dowództwa austriackiego. Jednostki francuskie i włoskie „Nereide” luzują się co 24 godziny w tej przykrej służbie, ciągle prześladowane, obserwowane, bombardowane i ostrzeliwane z powietrza, jakby cudem unikające ciósów, niechronione żadną siecią od niespodzianego ataku torpedowego, zdane tylko na czujność i bystre oko obserwatorów tam, na skałach.

To też francuska łódź podwodna „Papin” (kapitan Cochon) z ulgą przyjęła do wiadomości rozkaz odpłynięcia i wykonała go skwapliwie dnia 4 sierpnia. Nazajutrz zastąpić ją miała znów piękna „Nereide”. I tu zaczyna się jej dramat.

Otrzymała żółtą kartkę z rozkazem udania się do Pelagosa nie spotkało się z tym razem z entuzjazmem, za to dziwny i niewytłumaczony nastrój ogarnął wszystkich, ustępując dopiero po dłuższym czasie klasycznej figle i obojętności, właściwej ludziom, których całe życie jest jednym ryzykiem. A e pra-



wo przecucia jednak dalo poznać swą moc. Zastępca komendanta „Nereidy” czuł nieznaną mu przedtem chłodny dreszcz, którego nazwać nie umiał, a na żartobliwe gratulacje, wróżby i pożegnania odpowiadał wymuszonym, smutnym uśmiechem. Odpłyneli wreszcie. Sama żegluga nie odchyłała się od szablonu, prócz drobnych przykrości, wynikłych z niepogody; wreszcie w młm świetle zorzy porannej ukazała się Pelagosa, cel przeznaczenia. Zabrano się więc energicznie do pracy, by przygotować do wylądowania zaokrętowane materiały i by przycumować łódź do boi, dżobem ku morzu. Przez megafon nawiązano kontakt z obserwatorami i wezwano ich do zabrania dostarczonego ładunku. Morze aż do granie horyzontu wydawało się zupełnie opustoszałe. Cumy na rufie były już wzięte, a część załogi tudzież obal oficerowie przeżywali jeszcze przez chwilę we wnętrzu łodzi celem dokonania ostatnich czynności, związanych z przybyciem, poczem wyszli na pokład. Wtem coś dziwnego ukazało się tuż ponad spokojną powierzchnię wody. Coś szarego, prawie niewidocznego, poruszającego się ruchem własnym.

Rura jakaś? Gałąź? Na „Nereidzie” zamrły słowa i gesty, wszystkie spojrzenia w dziwnym przedmiocie, wszystkie oczy marynarskie pojęły odrazu, co to znaczy. To peryskop łodzi podwodnej, nieublagany zwiastun katastrofy, oko śmierci. Posuwał się wolno, jak chytry reklin, znacząc falę subtelnej smugi piany i zakreślając krzywą, by, podobnie jak żarłoczny postrach oceanów, zając dogodną pozycję do zaatakowania swej ofiary. Biała Ci, „Nereido”! To austriacka łódź podwodna „U-5”, a u peryskopu czuwa świetny jej komendant, kapitan Jerzy von Trapp, którego dłoń nie zawodzi, a oko nie chybia. Wnie co o tem nieszczęsnym „Leon Gambet-

ta”, śpiący na dnie Adriatyku!

W tej chwili, wśród niezmaconej ciszy, los „Nereidy” był już przesądzony. Niepodobniestwem było wycofać łódź z tej sytuacji, należało corychlej zanurzyć się, zniknąć, by zrównać swe szanse z przeciwnikiem i podjąć bój w identycznych warunkach. Ale czy było to możliwe? Czyż nie można było opuścić „Nereidy”, już i tak bez ratunku zgubionej i dać ludziom uciec wpław, na skały? Przecież gdyby cała załoga udała się na ląd, to jej życie byłoby z pewnością uratowane. Czyż trzeba napieniać żywymi coś, co już jest jakby martwe? Ale nie tak rozumował Carlo del Greco. „Wdół!” — krzyknął, i pierwszy postawił nogę na szczeblu kiosku: tym jednym krokiem przeszedł od pewnego życia do śmierci niechybnej; duma jego nie zniósłaby ucieczki, rezygnacji z walki z usiłowania uratowania sprzętu, który tak samo jak ludzie, był mu powierzony przez cały naród, a ponadto stworzony zbrojowym wysiłkiem.

Za niezachwianym komendantem udali się bez drgnienia powiek wszyscy; cały szereg dzielnych podążył wspierać usiłowania wodza i podzielić jego doświadczenia śmierci. Przecięto liny cumów i podjęto niewykonalny zamiar pograżenia łodzi podwodnej w porę. Tymczasem peryskop „U 5” zakończył już swój bieg, na „Nereidzie” padała szybkie rozkazy napełnienia balastów, pokład się zanurzył, kiosk zaczął znikać. W tem potężny wybuch wstrząsnął wyspą: pierwsza torpeda „U 5” mija dżob celu i wybucha u skał; olbrzymi gęzler dymu, wody i kamieni wznosi się ku niebu. Chwila przygniatającej ciszy i znów ogłuszający huk wybuchu targającego powietrzem, wodą i skałami.

Na głębokości trzydziestu dwu metrów legły rozstrząskane zwłoki „Nereidy”.

brocząc obficie swą krwią — ropą natowia, rozlewającą się na spokojnej tafli morza w opalizujące tuste smugi.

Lecz o poświęceniu „Nereidy” świadczyło coś jeszcze: boja telefoniczna, drogocenny łącznik ze światem zewnętrznym, ratownik w niejednej potrzebie. Przy strasznej eksplozji, która łódź całą rozbila, ten jeden czuły, kruchy, wątły organ ocalał i gdy wstrząs ciosu otworzył mu drogę, sprawnie wypłynął na powierzchnię, wiernie spełniając swą misję orędownika.

Boja zlekka kołysze się na spokojnych, drobnych falach, a na powierzchni jej połyskują w blaskach słońca wyraziste litery tych kilku urwanych, regularnych zdań:

„Uwaga — boja telefoniczna — Królewska łódź podwodna „Nereida” — nie ciągnąć boji — otworzyć pokrywę — wykonać instrukcje wewnętrzne”.

Ale nikt pokrywę nie uchylił; ci, co do ostatka utrzymać się pragnęli na swym skalnym posterunku i z bolesnym uczuciem bezsilności byli biernymi świadkami tragicznego końca swych najlepszych obrońców i kolegów, zbyt dobrze wiedzieli, że ratunku niema, że papierowe instrukcje nikogo już nie wskrzesza.

Zato wnetrze delikatnego plywaka, kołysanego falą, zdawało się być wypełnione niezłomnym duchem tych zmarłych, głoszących w swem niemem narzeczu męczenników wyznanie wiary, którego rozstrząskane serca i usta, pełne wodorostów i piasku, już nie wypowiadają.

W swem milczeniu nieskończenie wymowna, boja telefoniczna „Nereidy” poucza świat cały, jak się słucha i jak się umiera.

Oto jej instrukcje.

J. SAWICZEWSKI

ŚWIĘTO MORZA 1933

Tegoroczne „Święto Morza”, zorganizowane po raz drugi z rzędu przez Ligę Morską i Kolonijną, stało się spon-taniczną, żywiołową poprostu, po-wszeczną i jednomyślną manifestacją ca-łego narodu na rzecz morza. Nie było takiego zakątka w całym kraju, ani też takiego skupienia Polaków na obczyźnie, gdzieby nie odbyły się uroczyste po-chody, manifestacje, akademie, zgroma-dzenia publiczne, na których uchwalano jednogłośnie rezolucje niezłomnego trwania nad brzegiem Bałtyku.

Wysoki portektorat nad tegorocznym „Świętem Morza” objęli: Pan Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki, I Marszałek Polski Józef Piłsudski i Prymas Polski J. E. ks. kardynał Hlond. Do Komitetu Honorowego „Święta Mo-rza” weszli najwyżsi dostojnicy pań-stwowi i szereg najbardziej zasłużo-nych działaczy społecznych. W całym Państwie utworzono tysiące komitetów wykonawczych, które kierowały akcją przygotowawczą obchodu. Intencją orga-nizatorów było przytem połączenie uro-czystości z czynem konkretnym. Tym czynem konkretnym była powszechna zbiórka w kraju i wśród Polonii zagra-nicznej na dwa naczelne cele, którym służy Liga Morska i Kolonijalna: na Fundusz Obrony Morskiej, czyli na bu-dowę ze składek społeczeństwa okrętów wojennych i na Fundusz Kolonijalny.

Okres przygotowawczy pochłonił bar-dzo wiele wysiłków i energii. Zilustro-wać to może kilka następujących liczb: Główny Komitet Wykonawczy w War-szawie wydał 50.000 barwnych plaka-tów, 50.000 afiszów - odezw, zgórą pół miliona ulotek, 1.000.000 sztuk bar-wnych chorągiewek - sygnałówek i 50.000 płóciennych flag z emblematami Ligi, z których całkowity dochód przeznacz-o-ny był na wymienione wyżej fundusze. Wydano specjalny numer „Morza” w zwiększonym nakładzie 100.000 egzem-plarzy, wydany został także specjalny numer pisma „Polacy zagranicą”, orga-nu Rady Organizacyjnej Polaków z za-granicy w nakładzie 20.000 egz. Wyda-

no wreszcie szereg broszur po polsku i w językach obcych, a między innymi: pracę b. Ministra Przemysłu i Handlu inż. E. Kwiatkowskiego p. t. „Orjentacja bałtycka Polski” w języku francu-skim i angielskim, jak również po rosyj-sku broszurę p. t. „Polskie Pomorze”. Dostarczono do wszystkich pism w Pol-sce, do polskich pism na wychodźstwie i

we wszystkich miastach capstrzyk or-kiestr, pochody i zgromadzenia publicz-ne. Wszystkie domy pokryły się flaga-mi o barwach narodowych i flagami z emblematami Ligi. Do Głównego Kom-i-tetu Wykonawczego zaczęły nadchodzić z całego kraju i z zagranicy rezolucje.

W Warszawie odbyło się w środę po południu szereg zebrań i zgromadzeń,



Powitanie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej przez prezesa Zarządu Gł. L. M. i K., gen. G. Orlicz-Dreszera, na pokładzie statku „Francja”.

do szeregu pism zagranicznych obfity materiał propagandowy, artykułowy jak i ilustracyjny. Wygłoszono szereg odczytów propagandowych przez radio.

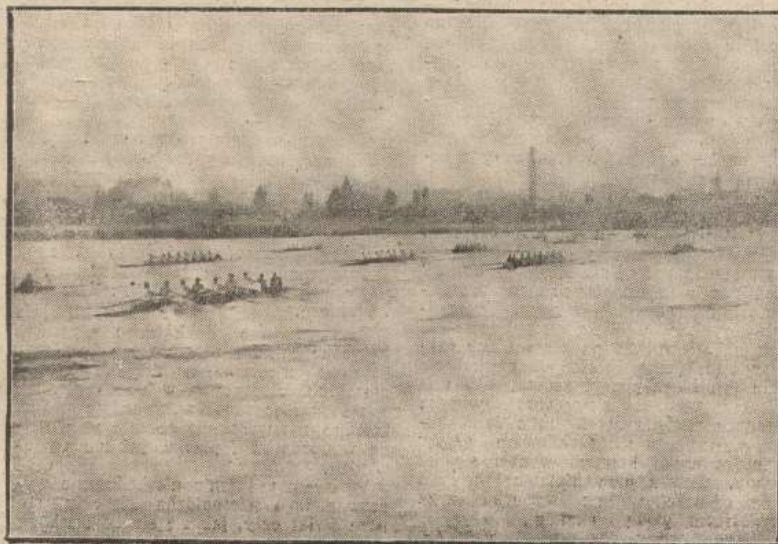
Właściwy obchód święta Morza roz-począł się w środę, 28 czerwca, po po-ludniu. Na dany sygnał uczczono w ca-łej Polsce minutą milczenia pamięć po-ległych w odwiecznych bojach o Pomo-rze bohaterów. Wieczorem odbyły się

organizowanych przez poszczególne od-działy Ligi i stowarzyszenia. O godz. 6 po poł. zaczęły ścigać ze wszystkich stron miasta na Plac Marszałka Piłsud-skiego pochody z orkiestrami. Wkróci-ce cały plac i przyległe ulice pokryła 100-tysięczna masa manifestantów. Przemówił do zgromadzonych b. Kom-i-sarz Generalny Rzeczypospolitej w Gdańsku, min. Strasburger. Po przemó-wieniu tem udano się pochodem na brzeg Wisły, gdzie Pan Prezydent Rzeczypo-spolitej przyjął ze statku „Francja” de-filadę biorących udział w manifestacji stowarzyszeń oraz defiladę na Wiśle wszystkich łodzi i całego taboru pływa-jącego. Następnie Pan Prezydent przy-głądał się ze statku uroczystości doro-cznych wianków, które w stołicy — po-dobnie, jak i w szeregu miast prowincjonalnych — przełożono specjalnie na ten dzień z wigilii dnia św. Jana.

W czwartek, 29 czerwca, odbyło się uroczyste nabożeństwo w Katedrze. Na-stępnie na Zamku Pan Prezydent Rze-czypospolitej przyjął delegację woje-wództwa łódzkiego, która wręczyła mu czek na 260.000 złotych, zebranych dro-gą dobrowolnych składek wśród ludno-ści tego województwa na budowę okrę-tów wojennych. W południe Pan Prezy-dent Rzeczypospolitej wygłosił przez ra-dio specjalne przemówienie.

Przed południem na Placu Marszałka Piłsudskiego złożony został wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza, poczem p. generał G. Orlicz-Dreszer przyjął w ożo-czeniu członków stołecznego Komitetu Święta Morza defiladę organizacji i sto-warzyszeń.

W Odyni tego samego dnia odbyła się



Święto Morza w Warszawie. Defilada łodzi na Wiśle przed Panem Prezydentem Rzeczypospolitej

uroczysta Msza Św., którą odprawił nad brzegiem morza J. E. ks. biskup Okoniewski. Po nabożeństwie przemówił w imieniu rządu Minister Przemysłu i Handlu gen. dr. Ferdynand Zarzycki oraz wygłosili przemówienia zaproszeni na uroczystości przedstawiciele bratnich Lidge organizacji Francji, Czechosłowacji i Rumunii. Następnie odbyła się defilada na ul. 10-go Lutego.

Podobne obchody odbyły się we wszystkich miastach Rzeczypospolitej i w różnych ośrodkach polskich zagranicą.

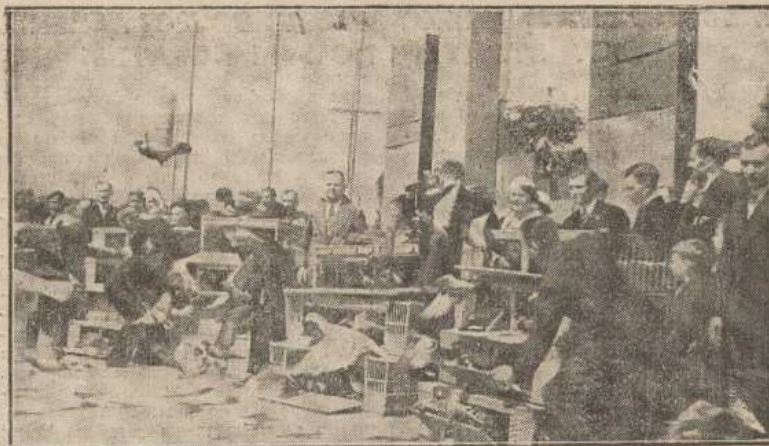
Aby upamiętnić tę wspólną manifestację, Zarząd Główny L. M. i K. przystępuje do wydania specjalnej książki pamiątkowej, w której zamieszczone zostaną liczne zdjęcia i opisy uroczystości w całym kraju i zagranicą.



Święto Morza w Gdyni. Uroczyste nabożeństwo na nabrzeżu Wilsona, celebrowane przez J. E. Ks. Biskupa Okoniewskiego



Święto Morza w Gdyni. Połeszacy, W. Toczyłowski



Święto Morza w Gdyni. Wypuszczenie gołębi pocztowych

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Minister Przemysłu i Handlu, dr. P. Zarzycki, przemawia w imieniu Rządu w dniu Święta Morza w Gdyni
Fot. W. Toczyłowski



Święto Morza w Gdyni. 2 pułk szwoleżerów na czele defilady
Fot. W. Toczyłowski



Święto Morza w Gdyni. Delegaci bratnich organizacji morskich z Czechosłowacji, Francji i Rumunii

W 75 ROCZNICĘ TELEGRAFICZNEGO POŁĄCZENIA MIĘDZY STARYM I NOWYM ŚWIATEM

W lipcu i sierpniu r. b. upłynęło 75 lat od założenia transatlantyckiego telegrafu (kabla) między Ameryką a Europą. O wydarzeniu tem rozpisywano się w r. 1858 bardzo obszernie i nadawano mu znaczenie epokowe. Jedno z pism, mianowicie „Times” zdobyło się nawet na wysłanie specjalnego korespondenta, który miał śledzić przeprowadzane prace zbliska i złożyć dokładne relacje czytelnikom. Z bardzo obszernej relacji jego, przytaczamy — gwoździ scharakteryzowania ówczesnych nastrojów i poglądów — najciekawsze ustępy.

„Przybyliśmy — powiada korespondent — na oznaczone miejsce 28 lipca 1858 r., w środę, w jedenaście dni po wyruszeniu z Queenstown. Inne okręty spostrzeżono dopiero nad wieczorem. Zarzucono nas pytaniami o przyczynę takiej zwłoki. „Niagara” bowiem przybyła na punkt szkodki 23. „Valorous” 25. a „Gorgon” 27 lipca. Przy przepływie pogody i ciszy zabrano się zaraz do związania liny na „Agamemnonie”.

Około południa spojono druty, a na spojeniu uciepiono wagę ołowianą celem szybszego zatapiań. Ołów ten urwał się w chwili rzucenia liny w morze — uwiązano zatem kule, ważące 32 funty, w punkcie złączenia końców liny, i wszystko razem rzucano do wody bez „żadnych formalności i zastanawiania się”, gdyż obecni na pokładzie wierzyli ostatecznie w powodzenie imprezy. Spuszczono — mówi korespondent dosłownie — 210 sążni liny, ażeby spojenie ułożyło się dostatecznie na dnie morza, poczem dano hasło do rozjazdu. „Niagara” i „Agamemnon” ruszyły w przeciwnie strony. Pierwsze trzy godziny okręty poruszały się bardzo powoli, rozwinawszy lina na znaczną odległość. Później rozwinał „Agamemnon” szybkość biegu, aż doszedł do pięciu węzłów. Lina odwijala się w stosunku 6 węzłów, a dynamometr wskazywał nateżenie tylko kilkuset funtów.

Po godzinie szóstej spostrzegłem bardzo wielkiego wieloryba, szybko zbliżającego się do okrętu, roztracającego fale i miotającego dokoła bałwany. Pierwszy raz przyszło mi na myśl, że powodem poprzedniego zerwania liny mogło być tylko to zwierze. Wieloryb dał się przez pewien czas wprost na lina. Dopiero, gdyśmy ujrżeli wieloryba poza sobą, uspokoił się trochę. Dotknął wprawdzie liny w miejscu zanurzenia się, ale jej nie uszkodził.

Wszystko szło gładko do godziny ósmiej — dopiero później zauważono pewne nadwyżę liny, będącej jeszcze na pokładzie. Pan Canning, służbowy inżynier, nie miał już czasu do stracenia, bo lina rozwijała się tak szybko, że część uszkodzona miała wyjść z okrętu za jakie 20 minut. a doświadczenie pokazało, że ani liny, ani okrętu zatrzymać nie można, gdyż zerwanie byłoby pewne. W chwili, gdy kończono naprawę, oświadczył profesor Thomson, że prąd elektryczny ustął zupełnie. Przypuszczano, że nadpsuty kawałek liny wstrzymuje prąd, ucięto go więc natychmiast i zastąpiono spojeniem.

Ku ogólnemu przerażeniu przekonał nas elektromonter, że przerwa prądu nastąpiła w punkcie liny już w wodzie zanurzonym, o jakie 50 mil od statku. Nie było ani sekundy do stracenia,

gdyż z góry można było przypuszczać, że część liny codopiero odciętej, rozwinię się za parę chwil i pójdzie do morza, a w tych kilku sekundach trzeba będzie dokonać spojenia drutów i całej liny. Wstrzymano więc okręt i rozwijanie liny, gdyż zdawało się, że niepodobna skończyć roboty na czas.

Wszyscy zbiegli się na pomoście i uważali z największą trwogą, jak sążeń po sążniu lina uchodziła w morze. Coraz bardziej zbliżała się chwila wyrwania spajanego kawałka z rak robotników, rozumiejących, że od pośpiechu ich zależy życie lub śmierć imprezy. Wszystkie wysiłki były daremne i przyszło uciec się do ostatecznego środka, to jest do zatrzymania liny na której okręt niejako zawisł przez pewien czas.

Ostatecznie lina spojono i zaczęto znowu opuszczać, ucięto więc cokolwiek wzruszenie, wywołane groźnym niebezpieczeństwem. Z wielką radością skonstatowano, że prąd który ustął przedtem zupełnie, pojawił się po kilku minutach znowu i że znaki zaczęły z „Niagary” znowu regularnie dochodzić.

W piątek 30 lipca, wszystko szło dobrze okręt wszakże poruszał się bardzo wolno z powodu wielkich bałwanów i przeciwnego wiatru. Jednocześnie ogromna ilość węgla jaka wypalono, zapowiadała, że przyjdzie spalić maszt, aby dostać się do Walencji. W sobotę w południe wiatr wzmożił się znowu, a około nocy był tak silny, iż sądzono, że lina nie wytrzyma jego parcia. Inżynierowie Hoar i Moore przez 4 godziny ani krokiem nie odeszli od dynamometru. W nędzie także pogoda nie sprzyjała, a w poniedziałek tylko nadludzkim wysiłkom inżyniera mieliśmy do zawdzięczenia, że machina, która kilkakrotnie zatrzymywała się, gdy okręt był rzucany, jak piłka — wogóle jeszcze działała.

Po południu spostrzegliśmy na wschód trzymasztowy okręt amerykański „Chieftain”. Zrazu nie zauważono go, lecz nagle popłynął prosto na nas. Starcie wydawało się nieuniknione i przerwałoby lina. Zmiana kierunku „Agamemnona” była niebezpieczna, „Valorous” wy-

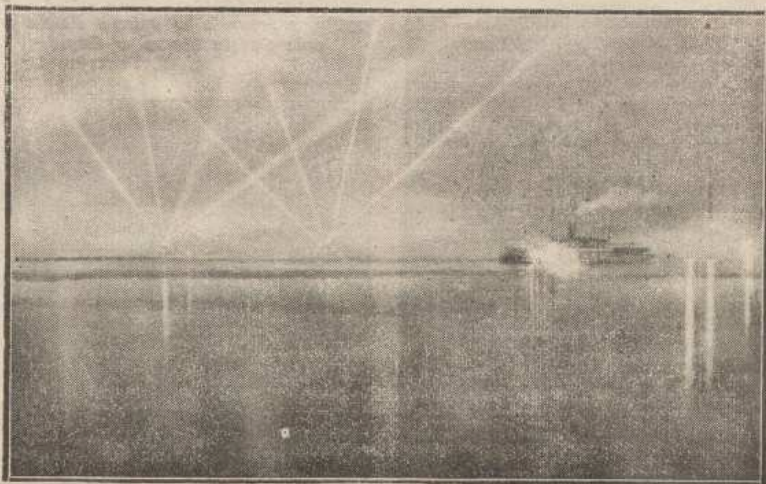
sunał się naprzód i dał znak strzałem armatnim — to samo uczynił potem i „Agamemnon” — ale to nie wstrzymało biegu amerykańskiego trzymasztowca. „Agamemnon” zdażył zaledwie skrócić w bok, gdy okręt amerykański przeleciał przed nim. Załoga jego widocznie postępowania naszego nie pojmowała, bo zbiegła się na pokład, aby nam się przyglądać. Poznano nas nareszcie i po zdrowioniu wywieszeniem bandery i okrzykami. „Agamemnon” musiał formalnie odpowiadać na te grzeczności, choć byliśmy wściekli, na dowódce okrętu, który o mało co nas nie zgubił.

We wtorek rano, około godz. 3 budził wszystkich wystrzał działowy. Myślano, że zerwała się lina, tymczasem spostrzeżono, że „Valorous” strzela do amerykańskiej barki, która wkwatrowała nam się w sam środek drogi. Barka stanęła natychmiast. Załoga wzięła nas może za rozbójników albo siebie za cel nowej inwazji bandery amerykańskiej przez angielskich oficerów. Barka nie ruszyła się, dopókiśmy nie stracili jej z oczu.

Po południu, około godz. 5 podjechał do podnórskiej góry, oddzielającej płaszczyznę telegraficzną od wybrzeża Irlandii. Ze zmniejszającą się głębokością wody zmniejszało się i ciągnięcie liny.

W środę byliśmy o 89 mil od telegraficznej stacji Walencji. Koło północy spostrzeżono światła nadbrzeżne, a we czwartek rano wyniosłe skały, tak malowniczo wyglądały nadające miastu. Nigdy może marynarze z większą radością nie oglądali lądu, jak teraz, gdy spełnili jeden z największych projektów, jakie kiedykolwiek pomyślano. Ponieważ nie domyślano się naszego przybycia, ruszył „Valorous” przodem i wyszedł z dział. Natychmiast wyruszyło mnóstwo statków na nasze spotkanie.

Wkrótce otrzymano sygnał od „Niagary”, że i ona przybiła do lądu. Zatopiła 1,030 mil liny. „Agamemnon” zaś 1,020, cała lina zatopiona zatem w oceanie Atlantycznym wynosi 2,050 mil geograficznych. Koniec liny wynieśli na ląd p. p. Bright i Canning. Umieszczono ją w umyślnie przygotowanym rozkopie. Huk dział ogłosił zaprowadzenie stałego telegraficznego połączenia między nowym i starym światem.



Święto Morza w Gdyni, iluminacja portu i wybrzeża

Fot. W. Toczyłowski

PRZES POLSKĄ DO MORZA!

Przez całą Polskę, jak długa i szeroka, wszystkimi jej wodami śródlądowymi, — Dunajcem, Sanem, Bugiem, Prypcią, Jasiołdą, Kanalem Ogińskiego, Szczarą, Niemnem, Kanalem Augustowskim, Biebrzą, Narwią, Drwęcą, Pilicą, Bzurą, Kanalem Bydgoskim, a najęściej Wisłą, królową polskich rzek, — popłynął w roku bieżącym wielki spływ wiosłarzy i żeglarzy z całego kraju, zgórą tysiąc łodzi, — przez Gdańsk, — do polskiego morza.

Spływ, gwiazdzisty do Torunia, gdzie dnia 4 sierpnia nastąpiła zbiórka wszystkich uczestników i jednodniowy postój dla uczczenia stolicy Polskiego Pomorza, obchodzącej w roku bieżącym 700-lecie swego istnienia, spływ ten, od tego etapu, był zwartym pochodem manifestacyjnym — po dolnej Wiśle, aż po jej ujście, aż wiosła uderzyły o wodę morską Zatoki Polskiej, „Zatoki Polskiej”, bo taka nazwa należy się słusznie zatoce, służącej przedewszystkiem Polsce i żyjącej niemal wyłącznie z Polski, dotychczas zwanej zbyt skąpem mianem, mianem — Zatoki Gdańskiej.

Po Toruniu — Brdziejście i nocleg w Fordonie, potem Chełmno, Grudziądz, Gniew, Tczew, Gdańsk i Gdynia, — oto końcowe etapy tej wędrowki po wodach śródlądowych Polski, mającej na celu wskazanie, że ujście Wisły, wód polskich królowej, do morza jest tym niewymowniejszym łącznikiem Polski z morzem, niepozwalającym zaprzeczyć nam prawa do oddychania tem samym powietrzem morskiem, jakim rozkoszują się inne narody, szeroko nad morzami rozłożone, że to właśnie Wisła jest tą drogą otwierającą nam świat i gruntującą nasz byt i przynajmniej nam stosowne miejsce w szeregu tych państw, które właśnie dlatego, że są państwami morskimi, zawsze decydować będą o pokoju i o równowadze życia politycznego i gospodarczego Europy.

Przez Polskę — Wsł — do Morza, oto hasło, które mówi najwymowniej o doniosłości drugiej z kolei, po „Święcie Morza”, wielkiej imprezy, urządzonej w roku bieżącym przez Ligę Morską i Kolonjalną, organizację, która postawiła sobie za zadanie — wstrząśnięcie społeczeń-

stwem polskim i wydzwignięcie go z miana gnuśnych „szczurów lądowych” do miana zdecydowanych „wilków morskich”. Bo nie szerokość wybrzeża morskiego, ale szerokość frontu naszego wyjścia na morze — zdecydowanie o polskiej ekspansji zamorskiej, a tem samem o naszej t. zw. mocarstwowości.

Płynąć i władać wiosem czy żagiem winien umieć każdy obywatel, bo cały naród musi wręcz zbratać się z żywiołem wodnym, z żywiołem, dającym zarówno czystość fizyczną i moralną, jak i odwagę, tę podstawową cnotę obywatelską — żołnierską; wszak trzeba nam wszystkim przepłynąć całe morze, szerokie i głębokie, aby osiągnąć właściwy cel, którym są — u końca wła-

stych dróg morskich — własne ośrodki zainteresowań i wpływów gospodarczych.

Spływ „Przez Polskę do Morza” był zarazem sprawdzianem postępów, jakie poczyniła młoda Polska — w sporcie wodnym i w turystyce wodnej, w tych najlepszych środkach wychowania wodnego społeczeństwa.

Łódką z biegiem polskich wód śródlądowych — to najlepsza droga poznania Polski i jej piękna, to najlepsza droga umiłowania rodzimego kraju.

STANISŁAW KWAŚNIEWSKI
generał brygady

Kierownik Wydziału Żeglugi
Śródlądowej przy Zarządzie
G. L. M. i K.

PO SPŁYWIE

Wielki spływ pod hasłem „Przez Polskę do morza”, zorganizowany w lecie tego roku przez Ligę Morską i Kolonjalną, przy wydatnej pomocy Państwowego Urzędu Przysposobienia Wojskowego i Wychowania Fizycznego był imprezą ze wszechmiarą udaną. Stwierdza to zgodnym chórem prasa, stwierdzają to ci wszyscy, którzy spływ w różnych, zwłaszcza końcowych, jego etapach oglądali, stwierdzają to wreszcie sami uczestnicy spływu, którzy przebyli na wodzie nieraz szereg tygodni i przebyli setki kilometrów drogi wodnej.

Spływ był imponującym przejawem hartu i ducha i teźny fizycznej polskiej młodzieży. Wzięło w nim udział ponad 2.100 uczestników i około 1.000 łodzi. Uczestnicy spływu rekrutowali się z pośród najrozmaitszych sfer społeczeństwa. Płynęli do morza mężczyźni i kobiety, dzieci i starsi wiekiem. Obok 60-letniego starca przybyło nad morze 7-letnie chłopię wnuk sędziwego wędrowca. W spływie wzięło udział około 700 strzelców 200 harcerzy, 500 uczniów szkół średnich, 83 nauczycieli i dyrektorów szkół, nie brak było przedstawicieli wolnych zawodów, a nawet duchowieństwa. Wszyscy płynęli zgodną gromadą ku morzu, by złożyć mu pokłon i hołd, by w ten sposób wyrazić swą solidarność z ideą twórczej pracy na morzu, którą dzisiejsza Polska wysuwa na czoło swych zagadnień państwowych.

Gromada wodnych wędrowców ciągnęła od potoków górskich z szerokich rozlewisk wód Polesia z nadnarwiańskich borów i z łak nadbużańskich, od Lwowa i od Poznania, ze wszystkich nawet najdalszych zakątków naszego kraju. Najwięcej uczestników dało województwo warszawskie (626), później idą kolejno województwa: pomorskie (288), poznańskie (274), krakowskie (199), lwowskie (138), lubelskie (112), białostockie (80), kieleckie (73), łódzkie (58), tarnopolskie (41), stanisławowskie (41), poleskie (29), wołyńskie (27), wileńskie (26), śląskie (17), nowogródzkie (13) i t. d.

Niemalą rozmałość panowała także wśród łodzi. Obok rasowych łodzi spor-

towych płynęło mrowie najpopularniejszych dzisiaj kajaków, obok łodzi żaglowych widziało się... skrzynie i balie, współzawodniczące z resztą taboru spływowego.

Wzdłuż trasy spływu poczynając od Warszawy w dół Wisły, sprawnie funkcjonowały w nadbrzeżnych mastach zawczasu przez organizatorów spływu powołane do życia komitety przyjęcia uczestników spływu. Dzięki ich trosce uczestnicy spływu zastawali wszędzie zgóry przygotowane kwatery i posiłek. W Toruniu zwiędziono pamiątki tego starego grodu pomorskiego, który właśnie w tym roku obchodzi 700 rocznicę nadania mu praw miejskich. W Brdziejściu koło Bydgoszczy uczestnicy spływu byli obecni na regatach wiosłarskich o mistrzostwo Polskę.

Najbardziej dał się we znaki uczestnikom końcowy etap wędrowki, kiedy znaleźli się już w promieniu bezpośredniego działania wiatrów morskich. Na „martwej” Wiśle poza słuza „Einlage”, spotkała ich tak silna fala i wiatr przeciwny, że niejeden uczestnik wykapał się w chłodnych falach wiśnianych.

Na wyspie Holm, w obrebie portu gdańskiego, powitali przybywających członkowie miejscowego komitetu przyjęcia z komandorem Poznańskim i radcą Ziolkiewiczem na czele. Tuż załadowano łodzie i wiosłarzy na przybyłe z Gdyni holowniki i statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej „Dar Pomorza” i uczestnicy spływu nie przebywając ani jednego kilometra drogą lądową, znaleźli się u ostatecznego celu swej wędrowki — w Gdyni.

Zakończyła spływ defilada pieszka uczestników w Gdyni, która odbyła się w niedzielę, dnia 13 sierpnia. Defilady łodzi na morzu nie udało się — niestety — urządzić, gdyż dnia tego dał silny wiatr i na morzu panowała wielka fala. Defiladę poprzedziła Msza Św. odprawiona u stóp krzyża na Kamiennej Górze w obecności prezesa Sławka, prezesa Zarządu Głównego L. M. i K. gen. Orlicz-Dreszera komandora honorowego spływu gen. Stanisława Kwaśniewskiego komisarza rządu, Sokola i in.

Po defiladzie rozdano zgórą 700 upominków, często bardzo cennych, tym uczestnikom splywu, którzy ze względu na przebyta trasę, na formę własną i zewnętrzny wygląd łodzi, czy wreszcie ze względu na inne specjalne cechy, na wyróżnienie zasłużyli.

Najdłuższą drogę przebył zespół: bra-

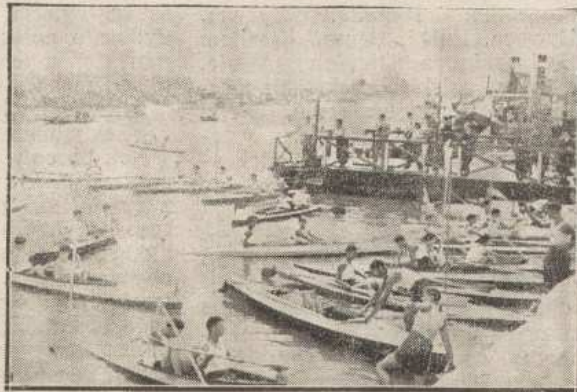
cia Roman i Janusz Zalescy i Adolf Nowicki. Łódź ich przepłynęła olbrzymią trasę 2.955 kilometrów. Drugi z kolei był zespół Jan Paprocki — Zbigniew Wiecek, który przebył 2.750 kilometrów. Specjalne nagrody otrzymali także: senior splywu 61-letni p. Leon Getter ze Lwowa i najmłodszy samodzielny ucze-

stnik 15-letni Stanisław Spiewak.

Największą wszakże nagrodą dla wszystkich uczestników splywu będzie niewątpliwie niezatarte wspomnienie tej czarownej wędrowki wodą „Przez Polskę do morza”.



Inauguracja w Warszawie splywu „Przez Polskę do morza”
Fot. W. Toczyłowski



Odjazd uczestników splywu z Warszawy
Fot. W. Toczyłowski

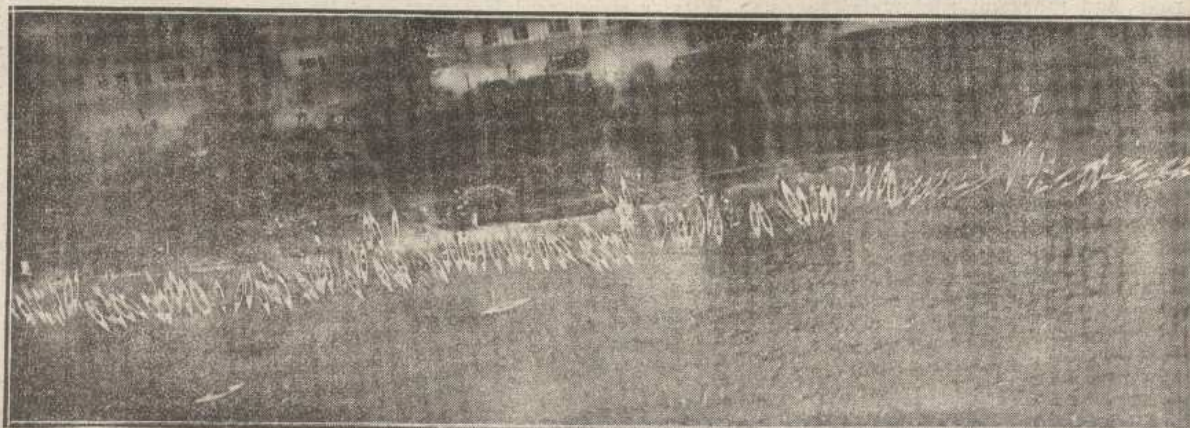


Komandor honorowy splywu, gen. Kwaśniewski, przemawia do uczestników na pierwszej zbiórce w Złotorji przed Toruniem w dniu 4 sierpnia 1933 r. (Ruiny zamczyska z czasów Kazimierza Wielkiego).



Tłum uczestników splywu, słuchający przemówienia gen. Kwaśniewskiego w Złotorji pod Toruniem.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Splyw „Przez Polskę do morza”. Zbiórka do defilady przed Grudziądzem. Zdjęcie lotnicze

Do młodych!

Za „Nową Gazetą Podlaską”
(Nr. 27 (81) z dnia 2.VII 1933)
podajemy poniżej wiersz, zamiesz-
czony z racji tegorocznego „Świę-
ta Morza” a odbiegający zarówno
formą, jak i szlachetną tendencją,
od szablonu podobnych wierszy
okolicznościowych.

Red.

Pókiście młodzi, pókiście śmiali,
Póki nie straszą Was wiech i burze,
Śnił Wam się cudne jakieś podróże
I czarodziejskie raty z korali.

Radziście szlakiem Kolumba płynąć
I Ameryga lub Magellanów,
Prulac bezdenną głab oceanów,
Do Robinzona wyspy zawinąć.

Gdzieś nowe jakieś zakładac państwa —
Królami zostać w Madagaskarze,
Albo kolonie ojczyźnie w darze
Złożyć z przysięgą wiernopoddania.

Gdy żądza przygód dusze Wam pali,
Codziennosc urok życia osłabia —
Uciec możecie w marzeń korabkach
Od nudy życia na słonec i fal.

Poteżniejszą ojczyzna wojna
Waszym wędrówkom kierunek wskaże,
Więc wypływajcie, młodzi żeglarze,
Na morz bezmiarzy, jak ów Jan z Kolna.

Może w dróg Waszych różnych etapach
Gdzieś odkryjecie ziemię bezładną,
Może część świata znajdziecie siódma,
Nieoznaczoną jeszcze na mapach?

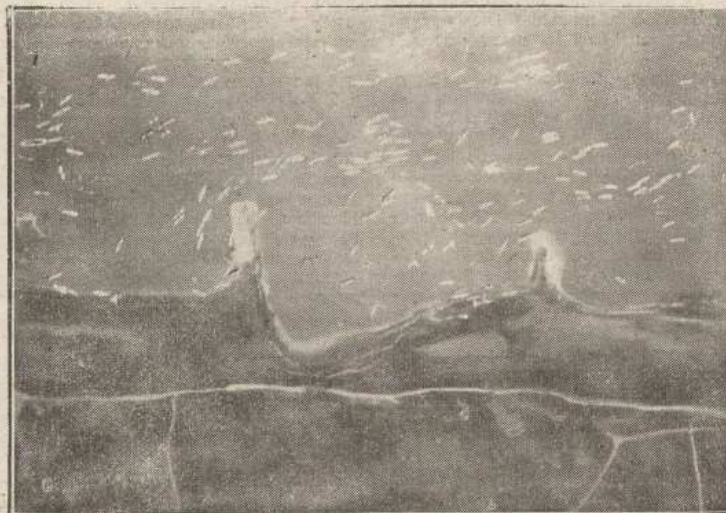
Sztormom i burzom stawiać się hardo —
Z głośnym topotem polskiej bandery,
Podnoście żagle, kierujcie stery,
! Polski stancie się awangarda.

Na żaglach z sobą nieście jej imię,
W serce jej wszczepcie miłość prze-
stworza,
Niech się upoi oddechem morza,
Obywatelstwo morza niech przyjmie!

NEMO



Splyw „Przez Polskę do morza”. Część (odż) splywowych w ujściu Drwęcy
w Złotorji przed Toruniem



Kajaki ściągają na zbiórkę pod Grudziądzem. Zdjęcia lotnicze



Splyw „Przez Polskę do morza”. Statek
sanitarny



Defilada uczestników splywu w Gdyni

ZAPISUJCIE SIĘ
DO LIGI MORSKIEJ
I KOLONJALNEJ!

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

W ciągu ostatnich miesięcy na stoczniach francuskich została ukończona budowa dwóch ciekawych jednostek morskich.

Towarzystwo Chantier et Ateliers de St.-Nazaire - Penhoet ukończyło na swej stoczni w Rouen budowę statku rybackiego „Marcella”, będącego największą tego rodzaju jednostką na świecie. Wymiary jej są następujące: długość 70 m, szerokość 10,5 m, średnie zagłębienie z ładunkiem 5,3 i wyporność 2.340 ton.

Maszynę napędową stanowi czterosłownikowy motor Diesla, typu Burmeister et Wain, o mocy 1000 KM i 155 obrotach na minutę, zbudowany w zakładach Penhoet.

Energii elektrycznej dostarczają dwie grupy prądnic z motorem Diesla, typu Burmeister et Wain, o mocy 150 KM każda.

Wszystkie mechanizmy pomocnicze, łącznie z przyrządem do tralowania, są poruszane zapomocą energii elektrycznej.

Dla zamrażania ryb „Marcella” posiada specjalne instalacje chłodnicze.

Przepisowe próby z tym statkiem wypadły bardzo pomyślnie. Szybkość wyniosła 11,65 węzła przy umownej szybkości 10,5 węzła, przyczem ilość obrotów na minutę wyniosła 160, a osiągnięta moc maszyny 1250 KM. Zużycie materiałów pędnych na indykowaną siłę wyniosło tylko 136,5 gramów, przy konsumpcji dopuszczalnej 145 gramów.

Statek ten, zamówiony przez Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur, został oddany właścicielowi o 21 dni wcześniej, niż przewidywała umowa. Swoją pierwszą kampanię rybołówczą „Marcella” rozpoczęła na wodach Nowej Ziemi. Warto zaznaczyć, że wymienione towarzystwo jest właścicielem także innego wielkiego motorowego statku rybackiego „Victoria”, w stosunku do którego „Marcella” posiada cały szereg przewag. Gdy np. okres nieprzerwanego przebywania na morzu dla statku „Victoria” wynosi 4 miesiące, dla statku „Marcella” wynosi on 5 miesięcy. Poza tem zużycie materiałów pędnych na „Marcelli” jest mniejsze o 350 kg na dobę, a to dzięki urządzeniom mechanicznego zasilania motoru, oraz zastosowaniu do tralu energii elektrycznej.

Stoczni Ateliers et Chantiers de la

Seine Maritime, w tym samym mniej więcej czasie został spuszczonej na wodę parowiec towarowy „Cap Cantin”, siostrzany statek parowca „Cap Blanc”, dostarczonego o kilka miesięcy wcześniej temu samemu towarzystwu (Société Anonyme de Gérance et d'Armement). Według zwyczaju stoczni „Cap Cantin” został spuszczonej na wodę w stanie zupełnie wykończonym (maszyny zazwyczaj montowane są gdy kadłub leży nie na pochylni, a na wodzie), poczem statek udał się do Dunkierki, skąd wyszedł w swą pierwszą podróż do Casablanki.

Wymiary jego są następujące: długość 103 m, szerokość 14 m, wysokość burty 8 m, nośność 3.690 ton. Podczas prób szybkość wyniosła 11,25 węzła, czyli więcej, niż to było przewidziane w umowie. Warto zaznaczyć, że uzyskano nośność statku o 190 ton większą, niż pierwotnie obliczano.

Z pośród innych jednostek, spuszczonej na wodę w ciągu ubiegłych miesięcy, notujemy:

holownik „Hercule”, zbudowany na stoczni Anciens Chantiers Dubigeon. Holownik ten, zbudowany na rachunek Izby Handlowej w Calais poruszany jest zapomocą 2 maszyn parowych, rozwijających moc 800 KM;

statek do stawiania znaków nawigacyjnych (boje, wechy, pławy itp.) „Charles Rabin”, spuszczonej na wodę w dniu 9 maja r.b., na stoczni Ateliers et Chantiers de la Loire w Nantes. Statek ten należy do serii 4 podobnych statków, zamówionych przez Zarząd Latarni Morskich i Znaków Nawigacyjnych, i jak one, posiada motory napędowe elektryczne Diesla, mające szerokie zastosowanie we Francji;

holownik motorowy, spuszczonej na wodę w dniu 12 maja r.b., na stoczni Ateliers et Chantiers de Bretagne w Nantes, na rachunek Zarządu Dróg i Mostów. Motor tego holownika, identyczny z motrami poprzednio wymienionych 4 statków, zbudowany został w zakładach Société Générale de Constructions Mécaniques (tytu M. A. N.).

Instalacje elektryczne wszystkich tych statków zostały dostarczone przez Société Alsthom.

W dziale budownictwa jednostek wojennych głównym ewenementem było spuszczenie na wodę krążownika „E-

mille Bertin”, budowanego przez stocznię Chantier de Penhoet. Nastąpiło ono w dniu 9 maja r.b., w obecności Ministra Marynarki p. G. Leygues.

Okręt ten, noszący imię słynnego inżyniera, który był głównym rekonstruktorem marynarki wojennej japońskiej w latach 1885—1890, jest pierwszą jednostką marynarki wojennej francuskiej, zbudowaną jako krążownik - stawiacz min.

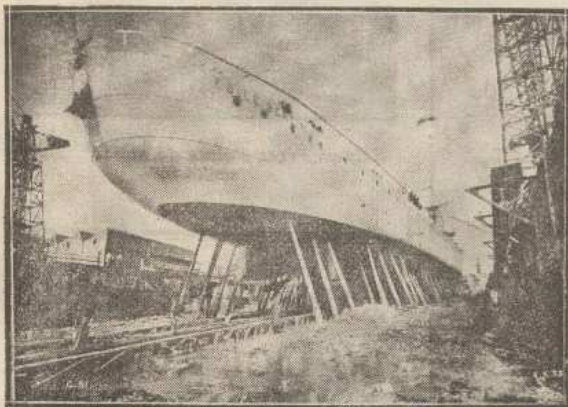
Wymiary jego są następujące: długość 177 m, szerokość 16 m, zagłębienie 6 m i wyporność 5.900 ton. Maszyny napędowe składają się z 4 grup turbin Parsonsa, rozwijających łączną moc 102.000 KM i działających każda na własną przekładnię. Pary dostarczają 4 kotły wodnorurkowe, zaopatrzone w paliwiska mazutowe systemu Penhoet. Szybkość wynosić ma 34 węzły. Należy zaznaczyć, że dzięki zastosowaniu przy budowie kadłuba spawania elektrycznego oraz użyciu spławy z aluminium, obniżono dość znacznie wagę kadłuba.

Uzbrojenie krążownika „Emile Bertin” stanowi: 9 dział 152 milimetrowych, 6 dział 90 mm, 8 — 37 mm i 6 rur torpedowych o średnicy 550 mm. Poza tem okręt zostanie wyposażony także w katalpę dla hydroplanów.

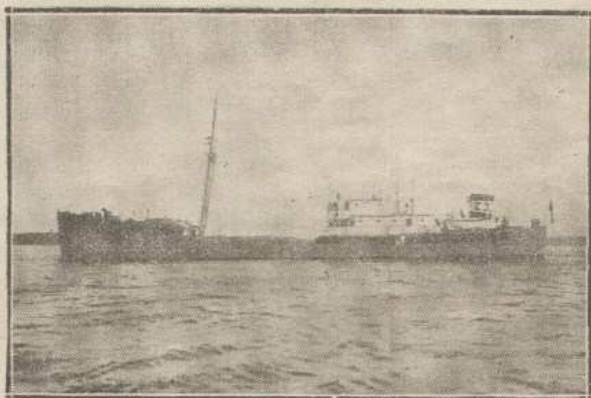
„Emil Bertin” jest drugim krążownikiem, zbudowanym od czasu wojny przez stocznię Penhoet. Pierwszym był krążownik szkolny „Jeanne d'Arc”. Trzeci krążownik „Chateau Renault”, został ostatnio zamówiony na tej samej stoczni.

Jeden z nowych kontrtorpedowców marynarki wojennej francuskiej, „L'Épervier”, o wyporności 2.480 ton, ukończył swe próby. Kontrtorpedowce, o których mowa, są pierwszymi jednostkami marynarki francuskiej z kotłami o wysokim ciśnieniu, zaopatrzonemu w podgrzewacze. Ostatnio wymieniona jednostka została zbudowana na stoczni Arsenalu w Lorient. Maszyny napędowe stanowią turbiny Rateau - Chantiers de Bretagne; kotły wykonane zostały wspólnie siłami zakładów Ateliers de St.-Nazaire Penhoet. Podczas prób okręt ten osiągnął szybkość 42,6 węzłów, przy zużyciu paliwa znacznie mniejszem, niż u poprzednio budowanych w tej serii kontrtorpedowców.

O. O.



Spuszczenie na wodę krążownika stawiacza, min. „Emile Bertin” na stoczni Penhoet.



Nowy motorowy statek rybacki „Marcella”, zbudowany na stoczni Chantier de Normandie (motor Penhoet, typu Burmeister & Wain).

KRONIKA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



UROCZYSTA INAUGURACJA KOLEGIUM MIĘDZYNARODOWYCH WYKŁADÓW AKADEMICKICH IM. MARSZAŁKA J. PIŁSUDSKIEGO.

W niedzielę, dnia 16 lipca, w auli Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni odbyła się uroczysta inauguracja drugiego roku wykładow w Kolegium Międzynarodowych Wykładów Akademickich im. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Inauguracja poprzedzona została kazaniem które w katedrze Szkoły Morskiej wygłosił J. E. ks. Biskup Chelmiński dr. Stanisław Okoniewski, na temat uniwersalizmu i momentu narodowego w życiu kościoła, nawiązując do międzynarodowego charakteru wykładow. Uroczystość inauguracyjna rozpoczęła się przemówieniem pełniącego obowiązki rektora, prorektora Kolegium prof. d-ra Tadeusza Hilarowicza, który przemawiał w języku francuskim, polskim, serbskim i niemieckim. Następnie prof. Hilarowicz wznosił okrzyk na cześć Prezydenta Mościckiego i Marszałka Piłsudskiego powitany przez obecnych kilkakrotnie poczem orkiestra Marynarki Wojennej odegrała hymn narodowy. Z kolei w zastępstwie nieobecnego p. Wacława Sieroszewskiego, prezesa Rady Instytutu Wykładów o Kulturach Narodów Słowiańskich (drugiego działu Kolegium), przemówił wiceprezes Rady tegoż Instytutu, p. dr. Juliusz Benesicz, delegat ministerstwa oświaty Królestwa Jugosławii. Następnie prof. dr. Leon Władysław Biegeleisen, wiceprezes Rady Instytutu Międzynarodowych Wykładów Nauk Administracyjnych i Gospodarczych (pierwszego działu Kolegium) przedstawił sprawozdanie z wykładow w r. 1932 i program wykładow tegorocznych. Z kolei p. wicekomisarz Rządu w Gdyni, mż. Włodzimierz Szaniawski odczytał przemówienie p. komisarza Rządu Sokola.

Nastąpiły przemówienia: przedstawiciela Związku Izby Przemysłowo - Handlowych R. P., tudzież Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, dyr. dr. Krupskiego, dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej komandora Adama Mohuczego i przemówienia przedstawicieli wykładających zagranicznych: ministra Mikołaja Posta z Wiednia (po niemiecku), prof. d-ra Franciszka Valny z Pragi (po czesku), prof. d-ra Aleksandra Jovanowicza z Belgradu (po serbsku), przedstawiciela Związku Miast Czechosłowackich d-ra Franciszka Pośpieszila (po czesku). W imieniu Związku Miast Polskich przemówił wicedyrektor tegoż p. Stanisław Pastuszynski, poczem nastąpiły przemówienia przedstawicieli organizacji urzędniczych: wiceprezesa zarządu głównego Stowarzyszenia Urzędników Państwowych p. starosty Rogowskiego z Torunia, prezesa zarządu głównego Związku Prawników Kolejowych p. d-ra Rajmunda Zawojńskiego, prezesa zarządu głównego Związku Pracowników Samorządu Powiatowego p. Józefa Barańskiego i przedstawiciela zarządu głównego Związku Pracowników Miejskich p. A-

dama Bartoszewskiego. Wreszcie przemawiali przedstawiciele słuchaczy polskich i zagranicznych, a mianowicie: p. Hermina Janečkowa w imieniu studentek czechosłowackich (po czesku), p. Preslav Karszowski (po bułgarsku i po polsku), p. dr. Iri Raichert z Pragi (po czesku), p. Borivoj Czerny z Bratysławy (po słowacku), p. Paul Vihalem z Tartu (po estońsku), p. Tichomir Markowicz z Belgradu (po serbsku) i pp. Nicolae Iliescu z Bukaresztu i Lascar Constantin Pop z Czerniowiec (po rumuńsku), przyczem po każdym przemówieniu orkiestra marynarki wojennej odegrała hymn narodowy odnośnego państwa.

Uroczystość zakończył wykład inauguracyjny prof. d-ra Adama Krzyżanowskiego z Krakowa p. t. „Środek zwalczania kryzysu” w języku polskim z résumé w języku francuskim.

Aula Państwowej Szkoły Morskiej wypełniona była olbrzymią ilością słuchaczy i publiczności. Na uroczystości obecni byli: prezes Rady Ministrów i minister W. R. - O. P. p. Janusz Jędrzejewicz, wiceojewoda pomorski Seydlitz, dyrektor departamentu min. W. R. i O. P. p. Karol Makuch, wicemarszałek Sejmu p. Karol Polakiewicz, kuratorowie okręgów szkolnych pp. dr. Legowski i Nowicki, komisarz Rządu p. Sokół, dyrektor urzędu morskiego mż. Legowski i liczni inni przedstawiciele miejscowych władz cywilnych i wojskowych.

Zarząd główny Ligi Morskiej i Kolonialnej reprezentował na uroczystości dyrektor Wiesław Czermiński.

UCZCZENIE PAMIĘCI STEFANA ŻEROMSKIEGO

Podczas tegorocznego „Święta Morza” odbyła się w Rozewiu podniosła uroczystość wmurowania na latarni morskiej tablicy pamiątkowej ku czci ś. p. Stefana Żeromskiego, piewcy morza i wybrzeża polskiego.

Uroczystość ta była wynikiem decyzji Rządu Rzeczypospolitej, który na wniosek Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonialnej, postanowił uczcić pamięć Żeromskiego przez nazwanie latarni morskiej na Rozewiu, najsilniejszej latarni na Bałtyku i drugiej pod względem siły światła w Europie, — latarnią im. Stefana Żeromskiego.

W związku z tą uroczystością prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej p. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer otrzymał depesze następującej treści:

„Połączenie ideowe promiennej latarni morskiej z promienną twórczością Żeromskiego, piewcy morza polskiego, niech stanie się najpomysłniejszą wróżbą wspaniałego blasku na morzu potęgi Rzeczypospolitej.

Towarzystwo Literatów i Dziennikarzy Polskich w Warszawie”.

Nadeszła również depesza z podziękowaniem za naczeczenie pamięci Stefana Żeromskiego od Zony i córki pisarza, które nie mogły wziąć udziału osobiście w uroczystości rozewskiej.

PRACA PORTU GDYŃSKIEGO W I POŁROCZU 1933 R.

W porównaniu z rokiem ubiegłym obroty towarowe Gdyni w I półroczu r. b. wykazują znaczną poprawę. Od dnia 1 stycznia do dn. 30 czerwca r. b. przeładowano ogółem 2.656.760 ton różnych towarów w porównaniu do 2.206.677 ton z tego samego okresu 1932 r.

Przy poszczególnych — towarach wzrosł ten przedstawia się następująco (w tonach):

	I półr. 1933	I półr. 1932
bawelna	34.498	7.303
drzewo	103.184	1.999
nasiona oleiste	21.923	2.420
węgiel	1.914.547	1.812.612
śledzie	5.738	3.989
owoce	14.181	11.153

Ilość i przeciętna pojemność statków, przychodzących i wychodzących w tym samym czasie także wzrosła, a mianowicie:

przyszło statków 1.970 (1.497) o pojemności 1.484.287 t. (1.208.308 t.); wyszło statków 1.948 (1.488) o pojemności 1.480.279 t. (1.219.432 t.) — (w nawiasach liczby dla I półr. 1932 r.).

Wzrost ilości statków wynosi więc aż 31,6%, wzrost przeciętnej pojemności 22,1%, wzrost obrotów zaś — 20,4%.

Dotychczasowe rekordy obrotów portu gdyńskiego zostały pobite w lipcu r. b. kiedy przeładowano 608.804 t. towarów, z czego na obrót zamorski wypada 598.130 ton.

W lipcu wzrósł także obrót Gdyni z wnętrzem kraju drogą wodną, wykazując przywóz 5.315 ton (głównie cukier) i wywóz 3.182 ton.

NAJBLIŻSZA PODRÓŻ „DARU POMORZA”.

Statek szkolny „Dar Pomorza”, który od początku maja r. b. odbył kilka krótszych podróży do portów Bałtyku, w dniu 15 września wyruszą w dłuższą, siedmiodniową podróż zimową na wody południowego Atlantyku.

W podróży tej weźmie udział około 60 nowoprzyjętych kandydatów do Państwowej Szkoły Morskiej, stała załoga statku oraz 10 instruktorów, absolwentów P. S. M.

Statkiem w dalszym ciągu dowodzi kapitan żegluga wielkiej Konstanty Maciejewicz.

Droga „Daru Pomorza” prowadzi przez następujące porty: (daty przybycia i postoju w poszczególnych portach — przybliżone): 23.IX Plymouth, 2.X — 4.X Las Palmas (wyspy Kanaryjskie), 15.X — 17.X Mindello (wyspy Zielonego Przylądka) 16.XI — 2.I 1934 Paranaguá (port stanu Parana w Brazylii), 1.II — 5.II Cape Town, 16.II — 20.II Lobito (Angola), 14.III — 18.III wyspy Azorskie, 9.IV Kanał Angielski, 15.IV Gdynia.

W roku bieżącym mija akurat dziesięć lat od czasu bytności w Paranaguá poprzedniego statku Państwowej Szkoły Morskiej, słynnego żaglowca „Jawów”. Jakkolwiek czas szybko leci, należy żałować, że nasza morską mło-

dziesięć tylko raz na dziesięć lat ma możliwość bliższego zetknięcia się z najbliższą kolonią polską w Ameryce Południowej.

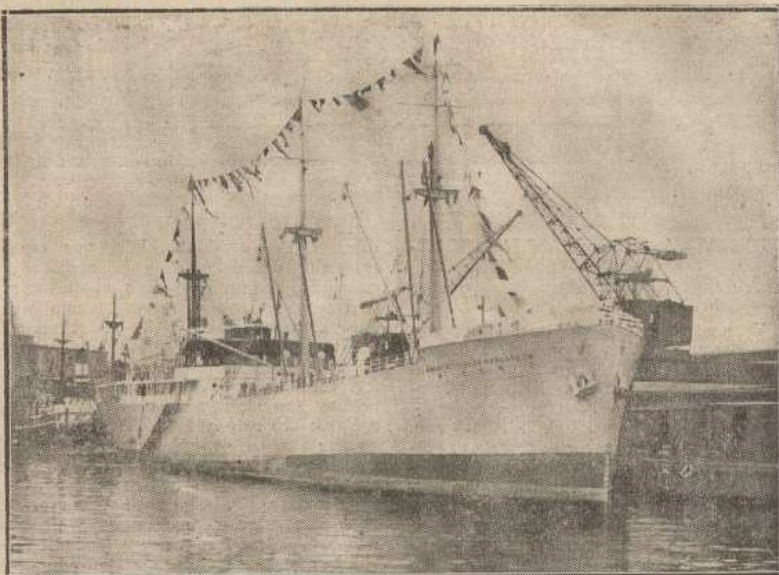
W tegorocznej podróży zimowej, tak i w poprzedniej, biera udział przedstawiciel Państwowego Muzeum Przyrodniczego w osobach dyrektora tego Muzeum p. prof. dr. Roszkowskiego i pracownika Muzeum p. J. Domaniewskiego.

NIEZWYKŁA UROCZYSTOŚĆ W PORCIE GDYŃSKIM

W środę, dnia 23 sierpnia r. b., odbyła się w porcie gdyńskim cicha i niezwykła uroczystość. Dnia tego przybył do portu gdyńskiego po raz pierwszy statek szwedzki „Kronprinsessan Margareta”, kursujący na niedawno uruchomionej linii okrętowej Stockholm — Gdynia — Ameryka Południowa, który na jesieni roku ubiegłego uratował w



Kapitan m/s „Kronprinsessan Margareta”, Salomonsson, z pamiątkową tablicą brązową, ofiarowaną statkowi za uratowanie załogi „Niemna”.



Motorowiec szwedzki „Kronprinsessan Margareta” w Gdyni. Statek ten otrzymał od Ligi Morskiej i Kolonjalnej i od Związku Armatorów Polskich, piękną, brązową tablicę pamiątkową za uratowanie załogi polskiego parowca „Niemen” po jego zatonięciu w Skagerraku.

Fot. E. Raulin.

Skagerraku rozbitków z polskiego parowca „Niemen”. Korzystając z obecności tego statku szwedzkiego w porcie polskim, zorganizowała Liga Morska i Kolonjalna wspólnie ze Związkiem Armatorów Polskich i z „Zegluga Polska”, do której zatopiony statek należał, wręczenie kapitanowi „Kronprinsessan Margareta” i członkom załogi odpowiednich pamiątek.

Na uroczystość tę przybył m. in. ze Stockholmu przedstawiciel linii Johnsa — dyr. Ragnar Snöholm, z Warszawy zaś przedstawiciele Ligi Morskiej i Kolonjalnej: członek Zarządu Głównego dyr. Edmund Kłopotowski, sekretarz ge-

neralny Ligi p. Wiesław Czermiński i redaktor „Morza” p. Henryk Tetziłaj.

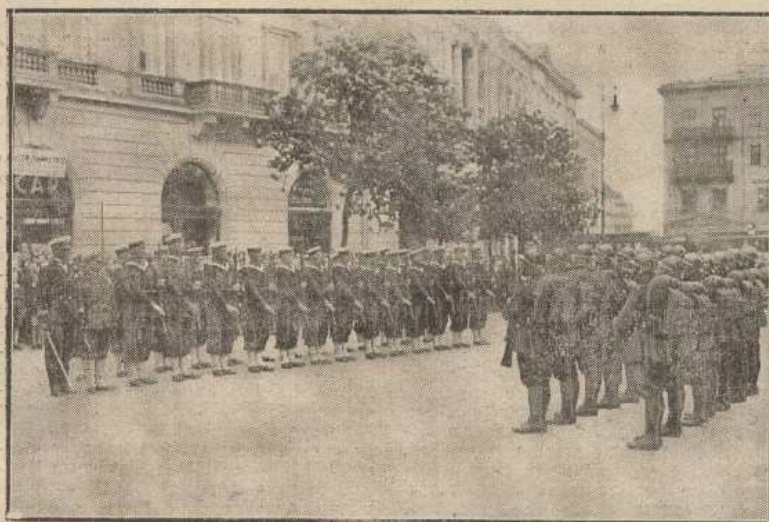
O godz. 11 przed południem kapitan, oficerowie i załoga „Kronprinsessan Margareta” zostali przewiezieni holownikiem na pokład polskiego parowca „Polonia”, gdzie przemówił do nich dyrektor naczelny „Zegluga Polskiej” p. Feliks Kollat, dziękując w imieniu tej ostatniej za pomoc, jaką okazali polskim marynarzom „Niemna”. Następnie wręczył kapitanowi szwedzkiemu pamiątkowy złoty zegarek, drugiemu oficerowi zaś, który, stojąc wówczas na wachcie, pierwszy zauważył na morzu szalupę z załogą „Niemna”, lornetkę.

Z kolei dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, inż. Stanisław Łęgowski w imieniu Ministra Przemysłu i Handlu wręczył kapitanowi, oficerom i poszczególnym członkom załogi, którzy nieśli pomoc polskim marynarzom, listy dziękczynne.

W odpowiedzi zabrał głos komendant „Kronprinsessan Margareta”, kapitan Salomonsson, który z ujmującą prostotą oświadczył, że spełnił tylko swój obowiązek, niosąc pomoc rozbitkom i te wzruszające dowody pamięci, z jakimi się spotyka, cieszą go przedewszystkiem dlatego, że są oznaką coraz bliższych i coraz serdeczniejszych stosunków, jakie zacieśniają się między Polską i Szwecją. Przemówienie swe zakończył okrzykiem na cześć Rzeczypospolitej Polskiej.

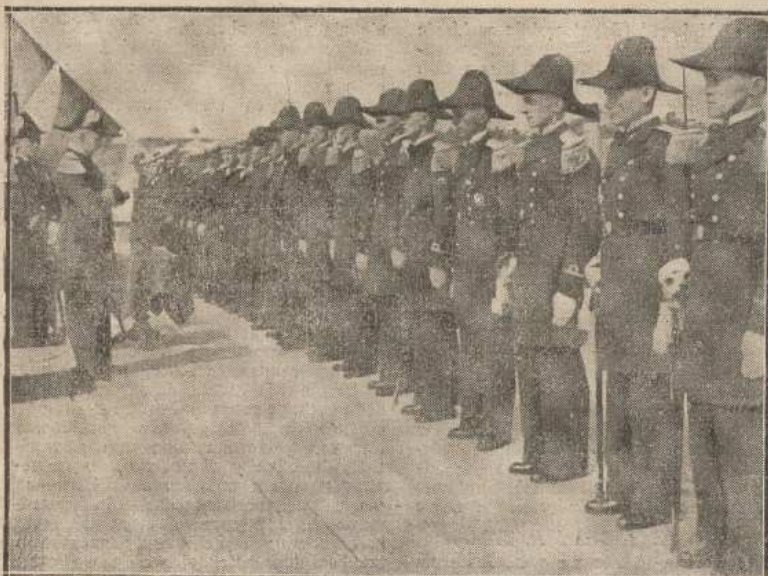
Po tych przemówieniach załoga „Polonii” podjęła świądaniem załogę statku szwedzkiego.

O godz. 12 na górnym pokładzie „Kronprinsessan Margareta” udekorowanym barwnymi flagami sygnałowymi, odbyło się w obecności przedstawicieli władz z komisarzem rządu m. Gdyni p. Sokolem i dyrektorem Urzędu Morskiego, inż. Łęgowskim na czele oraz reprezentantów sier sportowych i żeglujących uroczyste wręczenie brązowej tablicy pamiątkowej, ufundowanej przez Ligę Morską i Kolonjalną oraz Związek Armatorów Polskich. Tablicę, wykonaną



W przeddzień Święta Morza, w dniu 28 czerwca r. b., wartę główną przy Komendzie Miasta w Warszawie objął specjalnie sprowadzony z Gdyni oddział marynarzy. Na ilustracji moment zmiany warty. Ludność stolicy owacyjnie wita naszych „wilków morskich”

Fot. W. Pikiel



Promocja nowych podporuczników Mar. Woj. na pokładzie O.R.P. „Bałtyk” w dniu 15 sierpnia 1933 r.



Państwo Żółtowski, którzy utworzyli hojną fundację stypendyjną dla uczniów Państw. Szkoły Morskiej.

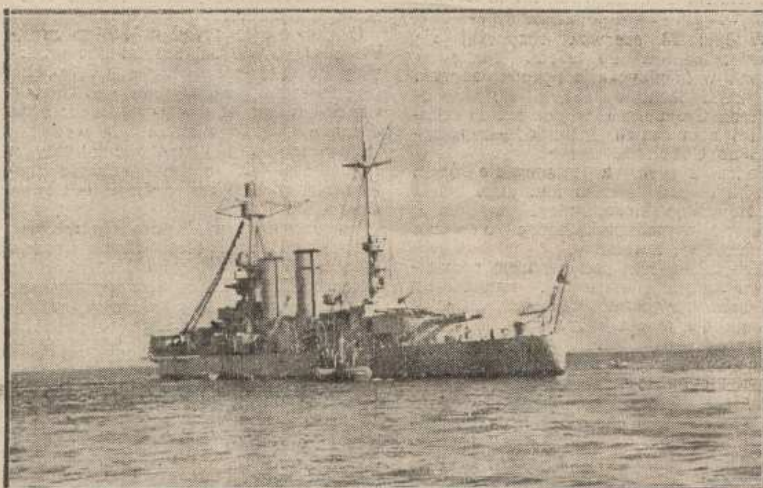
doznał inspektor armji, p. gen. Burkhart-Bukacki, odczytując odpowiedni rozkaz Ministra Spraw Wojskowych i wręczając dyplomy oficerskie. Prymusowi Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, ppor. Kociubie, wręczył Pan General szablę honorową, dar Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. W promocji brali również m. in. udział dowódca Obrony Wybrzeża kdr. dypl. Frankowski (w zastępstwie dowódcy Floty) oraz komendant Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej kdr. por. Mergensberg.

artystycznie w brązie według projektu p. Edmunda Ernesta, wręczył kapitanowi statku prezes Oddziału gdyńskiego L. M. i K. członek Rady Głównej p. Julian Rummel, wygłoszwszy przytem krótkie, serdeczne przemówienie w języku angielskim. Odpowiedział równie serdecznie reprezentant właściciela „Kronprinsessan Margareta” dyr. Snöbom, dziękując w imieniu konsula generalnego Axela Johnsona za dowody serdeczności, z jakimi marynarze szwedzcy spotykają się w Gdyni.

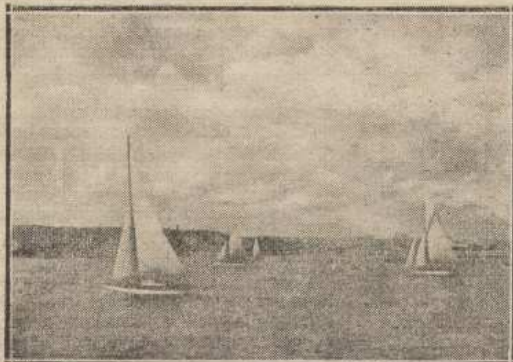
Następnie przemówił kapitan portu p. Gustaw Kański, wręczając kapitanowi Salmonssonowi dużą, pięknie oprawioną fotografię portu gdyńskiego z parowcem „Niemen” na pierwszym planie, sfotografowanym właśnie przed wyruszeniem w ostatnią jego podróż.

PROMOCJA NOWYCH PODPORUCZNIKÓW MAR. WOJ.

W dniu 15 sierpnia r. b. odbyła się w Gdyni na pokładzie O. R. P. „Bałtyk” doroczna uroczystość promocji nowych podporuczników Marynarki Wojennej. Po odprawieniu Mszy Św. przez biskupa polowego ks. Biskupa Gawłne, promocji



Podczas tegorocznego Święta Morza bawiły w Gdyni z rewizytą dwa pancerniki szwedzkie „Gustaf V” i „Drottning Victoria”



Regaty yachtów w Gdyni. Na starcie.



Załoga yachtu „Mohori” w chwili odkotwiczenia na regaty Gdynia — Bornholm.

Stopień podporucznika Mar. Woj. otrzymało siedemnastu podchorążych, a mianowicie: Kociuba Tadeusz, Hess Kazimierz, Wyrostek Witold, Minde Jur, Kowalski Zbigniew, Kazubek Czesław, Pappelbaum Edmund, Ambroży Władysław, Hackbeil Bronisław, Kadulski Aleksander, Wnorowski Kazimierz, Dehnel Jacek, Jeżewski Tadeusz, Wdziekoński Adolf, Bronikowski Borys, Markiewicz Ignacy i Minkiewicz Feliks.

Z MORSKIEGO SEZONU JACHTOWEGO.

Jachting morski, jakkolwiek należący do kategorii sportów wymagających dość znacznych nakładów pieniężnych, rozwija się pomysłnie z roku na rok.

W bieżącym sezonie rozwój ten m. inn. został zadokumentowany zorganizowaniem poraż pierwszy przez Yacht Klub Polski długodystansowym regatami na przestrzeni Gdynia — Bornholm.

W dniu 20 czerwca przy dobrej pogodzie i lekkim wietrze z portu jachtowego YKP, wyruszyło 9 jachtów. Przybyły one pomyślnie do Rönne na Bornholmie w dniu 22 czerwca w godzinach pomiędzy 12 a 18, witane przez licznie zgromadzoną publiczność i komisję regatową, urzędującą na holowniku marynarki wojennej „Smok”.

Regaty te były zapowiedziane przez prasę bornholmską i spotkały się z wielkim zainteresowaniem mieszkańców wyspy.

W dniu 23 czerwca rozpoczął się powrót jachtów do Gdyni. Ponieważ jednak w międzyczasie pogoda zepsuła się, kilka jachtów ukryło się w portach na Bornholmie, w portach szwedzkich i niemieckich, kilka jednak popłynęło do Gdyni.

Jeden z tych, a mianowicie jacht „Orion”, pod sterem kpt. mar. handl. Z. Deyczkowskiego, uległ w pobliżu Rozewia wypadkowi, który omal nie skończył się katastrofą.

Na jachcie tym pod naporem porywistego wiatru pełł maszt, umocowany na boki stalowymi wantami, których załoga nie mogła natychmiast odrąbać. Wskutek tego maszt wócił się przy jachcie, a rzucony przez fale przedziurawił mu burtę.

W tym czasie przechodził w dość znacznym oddaleniu od miejsca wypadku parowiec niemiecki. Na mostku kapitańskim tego statku pełnił służbę pierwszy oficer. W chwili wypadku patrzył on akurat w stronę, gdzie na horyzoncie majaczył wśród spienionych fal mały żagielek. Nagle żagielek ten znikł mu z oczu. Pierwszy oficer, doświadczony żeglarz, zaniepokoił się tem i udał się do kapitana. Opowiedział mu o nagłym zniknięciu żagla, co oznaczać może, iż ktoś na morzu potrzebuje w tej chwili gwałtownie pomocy i zapytał, czy może zmienić kurs statku w kierunku zaobserwowanego zjawiska. Kapitan zgodził się na to i statek niemiecki przybył na miejsce wypadku jeszcze na czas, aby uratować tonącą załogę „Oriona”. Jacht zatonał.

Inny znowu jacht „Jurand” schronił się do portu w Kołobrzegu. Załoga jego podkreśla życzliwy stosunek niemieckich władz portowych i administracji, okazany podczas dwudniowego przynusowego postoju. Piloty byli wręcz serdeczni, policja bardzo uprzejma, i jedynie władze celne robiły drobne trudności.

Wyniki regat wypadły, jak następujące: w klasie jachtów dwumasztowych I miejsce zajął „Jurand” (Czarnowski),

drugie „Mohort” (Szyszowski); w klasie jednomasztowych: I — „Chochlik” (Lichodzielewski), II — „Irka” (Konarski), III — „Orion” (Deyczkowski).

Prócz regat długodystansowych w ciągu sezonu odbyły się parokrotnie regaty na zatoce, a m. inn. w dniu 6 sierpnia urządzone zostały regaty w obwodzie zamkniętym na dystansie 12 mil morskich. Do regat tych stanęło także 9 jachtów z Yacht Klubu Polskiego i Oficerskiego Yacht Klubu R. P.

Pierwszy do mety przybył jacht „Smigły” (Gochowski), drugi — „Witę” (Filałowicz), trzeci — „Halina” (Jórewicz), czwarty — „Irka” (Rumel).

Poza tem należy z uznaniem odnotować pracę sportowo-żeglarską dwóch ośrodków morskich, jednego prowadzonego z roku na rok przez P. U. W. P. w Gdyni, i drugiego, prowadzonego w r. b. poraz pierwszy — ośrodka Akademickiego Związku Morskiego w Jastarni, w którym w drugiej połowie sierpnia zostały poświęcone 4 nowe

4 NOWE YACHTY A. Z. M.

We wtorek, 15 sierpnia r. b., Jastarnia na Helu przeżyła niezwykle uroczystość. Dnia tego odbył się czterdziest 4 nowych jachtów, zakupionych przez Akademicki Związek Morski i organizację młodzieży akademickiej, powstała i pozostająca w ścisłym związku z organizacją starszego społeczeństwa, jaka jest Liga Morska i Kolonjalna.

O godzinie 11 przed południem przybył z Gdyni do Jastarni statek „Żegluga Polskiej” prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej gen. Gustaw Orlicz-Dreszer w towarzystwie członka Zarządu Głównego naczelnika wydziału żeglugowego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu p. Feliksa Rostkowskiego i sekretarza generalnego Ligi p. Wiesława Czermińskiego.

Na przystani w Jastarni oczekiwali przybyłych uczestnicy obozu letniego Akademickiego Związku Morskiego z prezesem Związku p. Grzywaczewskim na czele oraz cały tabor pływający Związku. Obok ze sztafardem i orkiestrą ustawili się w liczbie ponad 300 osób z członkami Zarządu Głównego L. M. i K. dr. Wiktoorem Rosińskim i kierownikiem obozu p. Maciejem na czele uczestnicy nadmorskiego obozu wypoczynkowego, urządzonego w Jastarni przez III oddział im. Jana z Kolna Ligi Morskiej i Kolonjalnej z Warszawy. Po powitanu generał Dreszer przeszedł przed frontem uczestników obu obozów.

Na uroczystość chrztu czterech nowych jachtów akademickich przybył także jachtem Oficerskiego Yacht Klubu z Gdyni prezes Walery Sławek oraz bawiący na wywczasach na wybrzeżu wiceminister Tadeusz Lechnicki. Poza tem przybył z Torunia dowódca Okręgu Korpusu gen. Pasławski.

Uroczystość chrztu nowych jachtów odbyła się o godz. 12 w pol. Ojcami chrzestnymi zostali pp. gen. Dreszer, gen. Pasławski, prezes Sławek i wiceminister Lechnicki.

Następnie odbył się w Obozie Akademickiego Związku Morskiego wspólny obiad, podczas którego wygłosił dłuższe przemówienie gen. Dreszer, podnosząc z zadowoleniem rezultaty pracy A. Z. M., osiągnięte w krótkim czasie dzięki energii i umiejętności jego kierowników.

CUDZOZIEMCY W GDYNI.

W miarę, jak Gdynia w rzędzie portów europejskich nabiera coraz większego znaczenia, wzrasta zainteresowa-

nie nią wśród obcych.

Wyrazem tego jest ilość zwiedzających Gdynię nie tylko już pojeźdźców osób z zagranicy, ale całych wycieczek, liczących niejednokrotnie po kilkaset osób.

W ciągu lata tegorocznego zwiedzających m. inn.: 19 lekarzy z Sekcji Higieny Ligi Narodów, wycieczka czechosłowacka z Morawskiej Ostrawy w liczbie 100 osób, wycieczka kolejarzy czechosłowackich, publicysta sowiecki, Karol Radek, ambasador Włoch J. Bastianini w towarzystwie radcy handlowego ambasady, poseł Rumunii V. Cadere z radcą legacynim N. Mishin główny delegat Francji na Konferencji Rozbrojenia Louis Aubert, wycieczka Ligi czechosłowackiej motorzystów w liczbie 130 osób, dziennikarze wiedeńscy, wycieczka inżynierów dróg i mostów oraz inżynierów górników z Paryża, wycieczka Kongresu słowiańskiej młodzieży katolickiej, dyrektor wolnego portu w Libawie G. Grimsans, grupa inżynierów-mechaników przedstawicieli Międzynarodowego Związku kolei żelaznych, Federacja francuska b. kombatanów wielkiej wojny w liczbie 26 osób, wycieczka dziennikarzy, parlamentarzystów, kupców, przemysłowców i inteligencji przybyłych z Francji w liczbie 700 osób na statku „Mexique” i wreszcie ostatnio wycieczka skautów angielskich z twórcą skautingu, gen. Sir Robert Baden-Powellem na czele.

Wszystkie te osoby i wycieczki podejmowane były przez Urząd Morski w Gdyni, bądź też przez miasto, i szczególnie zaznajamiane z urządzeniami portu i miasta.

INWESTYCJE PORTOWE W GDYNI.

W ciągu letnich miesięcy r. b. w porcie gdynińskim ukończono i rozpoczęto budowę szeregu obiektów, mających pierwszorzędne znaczenie dla dalszego rozwoju portu.

I tak w czerwcu rozpoczęto budowę nowego magazynu drobnicowego („Cukronort”) na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych. Wymiary tego magazynu są imponujące: długość 192 m., szerokość 50 m. Zostanie on wykonany w listopadzie r. b.

W pierwszych dniach lipca przystąpiono do budowy magazynu długoterminowego dla bawelny. Stanie on na moło Amerykańskim, a obłożoną przewyższy poprzednio wymieniony magazyn gdyż będzie mierzył 248 m. długości i 34 m. szerokości.

Dnia 10 sierpnia rozpoczęto na nabrzeżu francuskim budowę 2 nowych magazynów, mianowicie: magazynu drobnicowego tow. ekspedycyjnego „Warta” o powierzchni 3000 m. kw. oraz magazynu owocowego, będącej w organizacji Sp. Akc. „Aukcje owocowe w Gdyni” o powierzchni 4000 m. kw.

Obydwa magazyny zostaną ukończone w końcu października r. b.

Dzięki budowie tych magazynów oraz jednoczesnemu ukończeniu magazynu tranzytowego i dworca morskiego, nabrzeże Francuskie, które dotychczas było bezczynne, będzie mogło rozpocząć intensywną pracę, tembardziej, że równocześnie nabrzeże to otrzyma 6 nowych dźwągów półportowych.

Poza tem w dniu 12 sierpnia nastąpiło otwarcie ruchu kolejowego na ul. Morskiej, głównej arterji komunikacyjnej pomiędzy miastem a portem, przez nowo wybudowany żelazo-betonowy wiadukt nad torami kolejowymi, wiodącemu na moło węglowe.

Rozpiętość wiaduktu wynosi 62 me-

try, szerokość 13,8 m. Jest to drugi w Polsce pod względem rozpiętości żelazo-betonowy wiadukt.

W związku ze stałym wzrostem udogodnień portowych sieć linii regularnych, obsługujących Gdynię stale wzrasta i wynosi w chwili obecnej 38, w czym 6 linii pod banderą polską. W ciągu lata przybyła linia na Dalek. Wschód oraz linia do portów włoskich, hiszpańskich i francuskich morza Śródziemnego.

W zakresie robót budowlanych morskich prowadzone były prace w basenie im. M. N. Kwiatkowskiego i w basenie Prezydenta. Polegały one na robotach czepialnych oraz budowie nabrzeży, pozatem na terenach III basenu wewnętrznego usuwano torf.

ROZPORZĄDZENIE O ULGACH I OGRANICZENIACH NA TERENIE WOLNEGO OBSZARU CELNEGO W GDYNI

W Dzienniku Ustaw Nr. 44 z dnia 23 czerwca 1933 r. ukazało się rozporządzenie Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Zagranicznych o ulgach i ograniczeniach na terenie wolnego obszaru celnego w Gdyni.

Rozporządzenie powyższe zawiera przepisy, dotyczące: Przeznaczenia wolnego obszaru celnego, przywilejów celnych, obrotu towarowego między wolnym obszarem celnym, a resztą polskiego obszaru celnego, składów do przechowywania towarów, zakładów przemysłowych handlu, zakładów spożywczych na terenie wolnego obszaru, przedsiębiorstw zaopatrywania statków, zamieszkania na wolnym obszarze celnym oraz wstępu na ten obszar, odpra-

wy celnej, czasu korzystania z wolnego obszaru celnego i statystyki obrotu w wolnym obszarze.

HOJNA FUNDACJA STYPENDJALNA

Państwo Jan i Stanisława z Brzozowskich Żółtowski ustanowił fundację stypendjalną swego imienia przy Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni. Celem fundacji jest udzielanie pomocy materialnej uczniom Państwowej Szkoły Morskiej. Hojni ofiarodawcy przeznaczili na ten cel kwotę 10.000 dolarów U. S. A. Fundacja rządzi się statutem, zatwierdzonym przez P. P. Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

Pan Minister Przemysłu i Handlu wystosował do Państwa Żółtowskich pismo następującej treści:

Do Państwa
Jana i Stanisławy Żółtowskich
w Warszawie

Stosownie do aktu z dnia 30.12.32 r., zeznanego w kancelarii notariusza W. Jamonty w Warszawie, którym to aktem ustanowili Państwo fundację stypendjalną Swego Imienia przy Państw. Szkole Morskiej w wysokości 10.000 dolarów U. S. A., niniejszym kwituje z odbioru w dniu dzisiejszym kapitału fundacyjnego.

Jednocześnie korzystam ze sposobności, by wyrazić Państwu szczerze podziękowanie i uznanie za ich czyn ofiary obywatelskiej, który ułatwi szkolenie polskiej marynarki handlowej i przyczyni się do wzmocnienia pracy Rzeczypospolitej na morzu i utrwalenia jej pozycji, na odzyskanem wybrzeżu morskiem.

Minister
(—) Zarzycki.

WIZYTY OBCYCH OKRĘTÓW WOJENNYCH W GDYNI

Przyjazne stosunki, jakie polska marynarka wojenna utrzymuje z flotami państw zaprzyjaźnionych, znalazły swój wyraz w kilku wizytach, złożonych naszej morskiej sile zbrojnej w r. b. w Gdyni.

W dniu 20 czerwca zawinęły do Gdyni dwa angielskie kontrtorpedowce HMS „Viceroy” i HMS „Venetia”. Okrety te wyszły dopiero 26 czerwca. Przez cały czas ich postoju angielscy marynarze byli serdecznie goszczeni, zarówno przez naszą marynarkę wojenną, jak i przez miasto.

Niemniej serdecznie podejmowana była flota szwedzka, która przybyła do Gdyni w dniu 28 czerwca w składzie dwóch pancerników: „Gustaw V” i „Drottning Victoria”. Podczas tródnioowego pobytu tej floty admirał szwedzki i starsi oficerowie odwiedzili Warszawę, gdzie byli podejmowani przez sfery oficjalne. Z okazji tej wizyty będącej odpowiedzią na zeszłoroczną wizytę naszych okrętów w Sztokholmie, oficerowie szwedzcy zostali dekorowani orderami polskimi.

Wreszcie w dniu 26 lipca zawinęła do Gdyni z wizytą oficjalną flota lotewska, która pod dowództwem komandora Spade przybyła do nas w składzie kanonierki „Viesturs”, 2 trawlerów i 2 łodzi podwodnych. Flocie tej towarzyszyły 2 hydroplany.

W dniu 31 lipca, po zwiedzeniu Warszawy przez grupę oficerów, zwiedzeniu portów wojennego i handlowego w Gdyni, szeregu przyjęć i t. p. flota lotewska odjechała do Libawy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

V WALNY ZJAZD DELEGATÓW L. M. i K. Z BIEGIEM WISŁY KU MORZU

Tegoroczny Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej odbywał się w warunkach naprawdę niezwykłych. Delegaci, którzy przybyli nań w liczbie kilkuset osób ze wszystkich zakątków kraju, obradowali przez trzy dni na trzech statkach wiślanych, płynąc z Warszawy z biegiem wód Wisły ku morzu. Obecnością swą na tym prastarym szlaku komunikacyjnym i wędrówką ku wybrzeżu Bałtyku dali świadectwo doceniania przez pokolenie dzisiejsze znaczenia dróg wodnych śródlądowych, naturalnego łącznika wnętrza kraju z morzem, które w myśl założeń budowniczych dzisiejszej Polski ma być źródłem dobrobytu odrodzonego państwa.

Otwarcie obrad Zjazdu, które odbyło się w czwartek dnia 25 maja r. b. w sali Rady Miejskiej na ratuszu warszawskim, poprzedzone zostało nabożeństwem, odprawionem na intencję obrad Zjazdu w kościele P. P. Kanoniczek.

Otwarcie Zjazdu zaszczyli swą obecnością Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki, oraz szereg dostojników państwowych, przedstawiciele

władz, organizacji i instytucji społecznych, a m. in.: Prezes Rady Ministrów p. Janusz Jędrzejewicz, Marszałek Sejmu p. Kazimierz Świątowski, Marszałek Senatu p. Władysław Raczkiewicz, Minister Przemysłu i Handlu gen. dr. Ferdynand Zarzycki, Wiceminister Spraw Zagranicznych p. Szebek, Prezes Najwyższej Izby Kontroli Państwa gen. Jakób Krzemiński, Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontr-admirał Świrski, Prezydent m. st. Warszawy inż. Zygmunt Stomilski, Dyrektor Departamentu Konsularnego M. S. Z. p. Wacław Jędrzejewicz, Kierownik Departamentu Morskiego M. P. i H. p. nacz. Feliks Rostkowski i in.

Obrady zajął krótkim przemówieniem prezes Rady Głównej L. M. i K. p. Józef Kożuchowski, poczem na wniosek jego wybrano Prezydium Zjazdu, które uconstytuowało się w sposób następujący: Przewodniczący Zjazdu — p. Marsz. Wł. Raczkiewicz i prezes warszawskiego okręgu L. M. i K. p. inż. Antoni Kamiński, członkowie Prezydium pp.: gen. St. Pałowski (Toruń), mec. A.

Rostek (Katowice), plk. S. Iwanowski (Lublin), starosta Z. Maćkowski (Radom) i mec. Cz. Chmielewski (Poznań). Po przyjęciu protokołu z poprzedniego Walnego Zjazdu Delegatów, który odbył się w roku ubiegłym we Lwowie, przewodniczący p. Marsz. Raczkiewicz zarządził przerwę, celem powitania przybywającego na Zjazd Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

Powitany przez Prezydium Zjazdu w sali portretowej Pan Prezydent Rzeczypospolitej przy dźwiękach hymnu narodowego przeszedł do sali obrad Rady Miejskiej, gdzie w serdecznych słowach został powitany przez p. Marsz. Raczkiewicza, który złożył Głowie Państwa podziękowanie za żywe zainteresowanie sprawami naszej organizacji.

Następnie odczytano depesze powitalne, które nadesłali: b. Minister Przemysłu i Handlu inż. Eugeniusz Kwiatkowski, Minister Poczty i Telegrafów plk. Kaliński, Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontr-admirał Świrski, Zarząd Główny Federacji Polskich Związków Obróńców Ojczyzny, Komendant



Postój statków zjazdowych w Modlinie

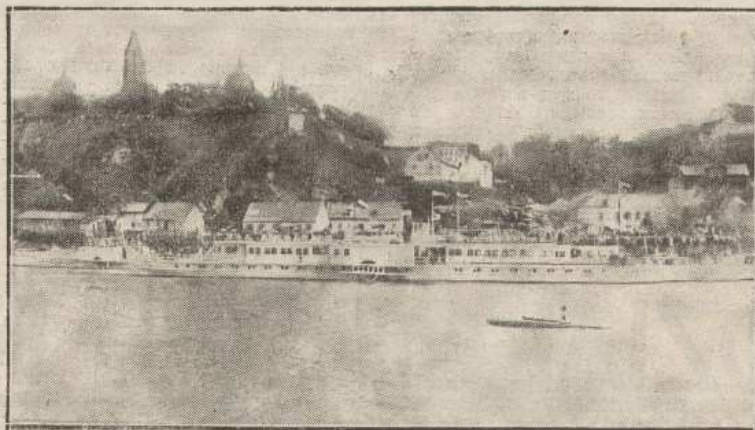
Główny Pol. Państw. ptk. Jagrym-Maleszewski, Polski Touring Klub, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Rodzina Urzędnicza, wicekonsul R. P. w Kurytybie T. Cybulski, b. sekretarz generalny L. M. i K. i Związek b. marynarzy ze Śląska.

Z kolei prezes Zarządu Głównego L. M. i K. gen. Gustaw Orlicz - Dreszer w obszernym referacie omówił rozwój Ligi Morskiej i Kolonjalnej w roku sprawozdawczym, poczem referat o zadaniach przyszłości Ligi wygłosił wiceprezes Zarz. Głównego p. Jan Debski, wreszcie prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego dr. Jerzy Smoleński mówił o podstawach stosunku Polski do morza.

Po tych referatach Pan Prezydent Rzeczypospolitej, żegnany owacyjnie przez zebranych, opuścił Walny Zjazd.

Po przyjęciu regulaminu obrad walnego zjazdu, ukonstytuowaniu się komisji i zatwierdzeniu sprawozdania komisji mandatowej (przybyło na zjazd uprawnionych delegatów 264, rozporządzających 379 głosami) pierwsze plenarne posiedzenie zostało zamknięte i u-

czestnicy zjazdu ze sztandarem ligowym i orkiestrą na czele udali się pochodem na grób Nieznanego Żołnierza.



Plock wita walny zjazd L. M. i K.



Plock. Złożenie wienca na płycie Nieznanego Żołnierza.

gdzie złożony został wieniec od Zjazdu.

O godz. 5 po poł. uczestnicy Zjazdu odprowadzani przez licznych gości, odjeżdżali z Warszawy na trzech statkach: „Halka”, „Francja” i „Bałtyk”. Między innymi odprowadził Walny Zjazd do Modlina Minister Przemysłu i Handlu dr. Ferdynand Zarzycki, do Plocka zaś Wojewoda Warszawski p. Stanisław Twardo.

O godzinie 8 wieczorem flotylla statków zjazdowych przybyła do pierwszego etapu podróży — Modlina. Na spotkanie V Walnego Zjazdu wyjechał na motorówce prezes modlińskiego oddziału L. M. i K., ppłk. Hajkowicz, oraz członkowie zarządu. Przed samym Modlinem statki zjazdowe zostały spotkane przez kilka statków wojskowych, stajonowanych w Modlinie.

W chwili, gdy statki zjazdowe podchodziły do rzeźnicie iluminowanej przystani L. M. i K. w ujściu Buga - Narwi, huknęły sirazy armatnie na cześć walnego zjazdu. Witanj przez tłumy publiczności delegacji udali się wśród szpalerów wojska do kasyna garnizonowego na wspólną wieczerze. Po wieczerzy

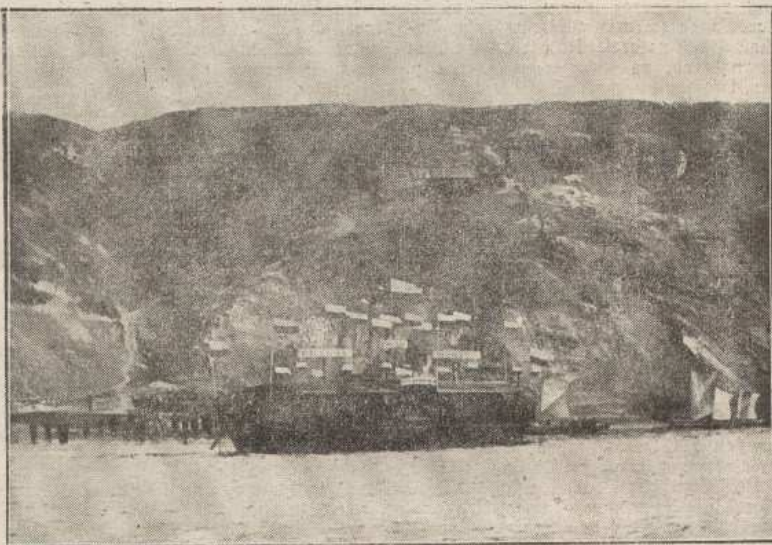
wygłosił ciekawą prelekcję o dziejach Słowiańszczyzny zachodniej, mjr. Musiałowicz.

O godz. 12-ej w nocy statki odpłynęły z Modlina w dół Wisły, żegnane rakietami, płoćkami na wybrzeżu stosami drzewa i kilku reflektorami.

Wspaniałe przyjęcie zgotował delegatom Plock, dokąd statki zjazdowe przybyły dnia 26 maja o godz. 7.30 rano. Na wybrzeżu witały wysiadających delegatów: szwadron honorowy 4 pułku strzelców konnych ze sztandarem i orkiestrą, bateria honorowa 8 pułku artylerji lekkiej, przedstawiciele władz, duchowieństwa, stowarzyszeń i organizacji ze sztandarami, tłumy mieszkańców Plocka i mrowie działwy szkolnej. Orkiestry odegrały hymn narodowy, poczem z urządzonej na wybrzeżu mównicy, przybranej emblematami Ligi przemówił, witając zjazd, prezes miejscowego Oddziału L. M. i K. dyr. Maciejowski, który zakończył swe przemówienie okrzykiem na cześć Rzeczypospolitej, entuzjastycznie podchwycenym przez tysięczne tłumy. Następnie odbyła się defilada wojska i oddziałów przysposobienia wojskowego, poczem delegaci udali się pochodem na plac Katedralny, gdzie złożono wieniec od zjazdu na ply-

cie Nieznanego Obrońcy Płocka. Akt ten odbył się niezwykle uroczystie przy zapelnionych szczelnie przez mieszkańców Płocka placu i sąsiednich ulicach. Z zaplanowanej trybuny wygłosił powitalne przemówienie prezydent miasta Płocka, p. Ostaszewski, stwierdzając, że „Płock jest historyczną kolebką wielkomocarstwowej Polski, potężnej w ideologii i dostojnej w czynach, cele więc i zadania Ligi Morskiej i Kolonjalnej są mu bliskie i przyrodzone”. Odpowiedział na to przemówienie w imieniu walnego zjazdu jego przewodniczący p. inż. Antoni Kamiński, podkreślając, że delegaci serdecznie dziękują obywatelom Płocka za tak dostojne i spontaniczne przyjęcie, które należy się nie ludziom, lecz wielkiej idei, jaką oni reprezentują. Przemówienie swe p. inż. Kamiński zakończył okrzykiem na cześć Rzeczypospolitej i Pana Prezydenta.

Po zwiedzeniu żabytków i pamiątek historycznych Płocka delegaci udali się na statki, na których odpłynęli w dalszą drogę o godzinie 10, żegnani przez tłumy i eskortowani przez liczne łódki i żagłówki.



Jedna z przystani „Vistuli”, udekorowana flagami na cześć walnego zjazdu.



Powitanie we Włocławku.

W drodze z Płocka do Włocławka we wszystkich wsiach nadbrzeżnych wylegały nad Wisłę gromady miejscowych mieszkańców, dziatwy szkolnej z chorągiewkami o barwach narodowych w ręku, witając przejeżdżające statki i żywo manifestując swe zainteresowanie dla spraw morza.

O godz. 13 min. 30 walny zjazd przybył do Włocławka. Na spotkanie wyruszyła motorówka z przedstawicielami miejscowego Oddziału L. M. i K., oraz władz, którzy powitali Prezydium Zjazdu na statku. W chwili przybijania statków do przystani odbyła się rewja łodzi, zgromadzone zaś na wybrzeżu tłumy mieszkańców Włocławka, młodzież szkolna i organizacje urządziły spontaniczną owację. Na przystani miejscowego Klubu Wioślarskiego odbył się następnie wspólny obiad.

Głęboko wzruszająca uroczystość odbyła się po wyjeździe z Włocławka pod

Powitanie Zjazdu przez polskich wioślarzy w porcie gdańskim.



Bobrownikami, w miejscu, gdzie w sierpniu roku 1920 oddział Marynarki Wojennej pod dowództwem ś. p. por. Pieszkafskiego stoczył krwawą bitwę z oddziałami kozaków, usiłującymi przepłynąć się przez Wisłę. W bitwie tej zginął śmiało walecznych ś. p. por. Pieszkafski, oraz kilku marynarzy. W chwili mijania przez statki miejsca historycznego boju zostały zatrzymane maszyny i wśród podniosłego nastroju spuszczone na fale Wisły trzy wieńce: jeden od Walnego Zjazdu Delegatów L. M. i K. z napisem na szarfach o barwach narodowych „Pamięci Bohaterów z pod Bobrownik—V Walny Zjazd Delegatów L. M. i K.”, drugi od oddziału L. M. i K. w Płocku, trzeci zaś od Towarzystwa Żeglugi Rzecznej „Vistula”.

O zmroku statki zjazdowe przybyły do Torunia. Po dwugodzinnym postoju w tym mieście wyruszone na noc w dalszą drogę przez Grudziądz, Gnień do Tczewa, dokąd statki przybyły w sobotę 27 maja z rana. Uroczysty zjazd nowy.

tani zostali przez tłumy mieszkańców Tezewa, ze starostą miejscowym p. Muchniewskim na czele. Po przemówieniach powitalnych, na które odpowiedział p. gen. Dreszer i po przemówieniu do zgromadzonej licznie publiczności szkolnej, wygłoszonym przez p. mjr. Fularskiego zjazd wyruszył do Gdańska.

Przy szluzie „Einlage”, przez którą przechodzi się na Martwa Wisłę, oczekiwali na zjazd przedstawiciele gdańskiej Polonii z naczelnikiem Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku p. komandorem Poznańskim i z prezesem gdańskiego oddziału L. M. i K. dyr. Czarnowcem na czele. Po powitaniu przez przybyłych prezydium zjazdu statki przeszły do portu gdańskiego, gdzie oczekiwały na delegatów dwa statki „Żegluga Polska” z Gdyni: „Jadwiga” i „Wanda”.

Po drodze statki zjazdowe spotkała kawałkato łodzi polskich związków sportowych z Gdańska, serdecznie i owacyjnie witana przez członków zjazdu.

Do Gdyni zjazd dotarł o godz. 2 min. 30 po poł. Na pomoście pasażerskim oczekiwali na zjazd przedstawiciele miejscowych władz, oraz tłumy mieszkańców Gdyni. Wysiadających ze statków delegatów powitał prezes gdynińskiego oddziału L. M. i K. p. Julian Rummel. W odpowiedzi wygłosił dłuższe przemówienie p. gen. Orlicz - Dreszer, kończąc je okrzykiem na cześć Gdyni, podchwyconym entuzjastycznie przez wszystkich obecnych.

Po wspólnym obiedzie w sali hotelu Polska Riviera rozpoczęła się II plenarne posiedzenie zjazdu, pod przewodnictwem p. mż. A. Kamińskiego.

Przed przystąpieniem do obrad na wniosek przewodniczącego uchwalono przez aklamację wysłać od zjazdu depesze hołdownicze do: Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, I-go Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, Prezesa Rady Ministrów, Ministra Przemysłu i Handlu, Ignacego Paderewskiego, inż. E. Kwiatkowskiego i Wacława Sieroszewskiego.

Następnie przewodniczący poszczególnych komisji zjazdowych, które obradowały w drodze na statkach, zgłosili szereg wniosków i dezyderatów, które walny zjazd uchwalił. Wnioski te omówione zostaną szczegółowo w następnym numerze „Morza”.

Na wniosek Komisji - Matki walny zjazd wybrał nową Radę Główną L. M. i K. w składzie następującym: mjr dypl. Andrzejowski Zygmunt (Łódź), Bartoszczyk Jan (Gdańsk), dr Borowik Józef (Toruń), Bublewski Witold, mec. Chmielewski Czesław (Poznań), Chrzanowski Bernard (Poznań), inż. Czarnowski Tadeusz (Gdańsk), dr. Czolowski Aleksander (Lwów), Debski Jan, min. Dołężał Franciszek, mec. Dreszer Julian, kmr. dypl. Frankowski Stefan (Gdynia), mjr. dypl. Fularski Mieczysław (Piotrków Tryb.), inż. Gierdziewicz Wacław (Ostrowiec), inż. Ginsbert Julian, Grzywaczewski Jan, inż. Horoch Józef, dyr. Jacyńczewski Konstanty (Gdynia), dyr. Jędrzejewicz Wacław, dyr. Kłopotowski Edmund, kmr. Kosianowski Władysław (Gdynia), inż. Konopka Alfred, kmr. Korytowski Karol, Kotarbińska Lucyna, dyr. Kożuchowski Józef, gen. Kwaśniewski Stanisław, kpt. Lepecki Mieczysław Bołdan, dyr. Lewandowski Jan, kpt. Łoż Antoni (Płock), prof. Łoziński Emanuel, Maciejewski Ludwik, starosta Maciejowski Zdzisław (Radom), inż. Marace-

wicz Wiktor, dyr. Nowak Stanisław, gen. Orlicz - Dreszer Gustaw, Pankiewicz Michał, Patkowski Aleksander, prof. Pokrzywa Franciszek, Marszałek Raczewicz Władysław, prof. Rogalski Walenty, dr. Rosiński Wiktor, de Rosset Anna, dr. Rossek Antoni (Katowice), nac. Rostkowski Feliks, inż. Rudowski Leon (Sosnowiec), dyr. Rummel Julian (Gdynia), prof. Rybczyński Mieczysław, prof. Smoleński Jerzy (Kraków), prof. Socha Michał, kmr. Stankiewicz Roman, inż. Stattler Feliks (Chorzów), kmr. Stoklasa Tadeusz, prof. dr. Sumiński Stanisław, kontr-adm. Świrski Jerzy, kontr - adm. Unrug Józef (Gdynia), gen. Wieczorkiewicz Wacław (Jarosław), Zalewski Stanisław, Zapasiewicz Zbigniew, nac. dr. Zarychta Apoloniusz i Zieliński Stanisław.

Poza tem w skład Rady Głównej wchodził prezesi Okręgów Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Do głównej Komisji Rewizyjnej zostali wybrani p. p.: dyr. Berdecki Piotr, inż. Elant Alfred (Katowice), sen. Eweri Ludwik Józef, Gąsiorowski Henryk (Grudziądz), plk. Tucker Leonard (Lublin), plk. Zeleniewski Tadeusz i na zastępców p. p.: Gąsiorowska Helena, dr. Gnoiński Henryk, Szumański Władysław (Włocławek) i inż. Tyszkowski Mieczysław (Skrzyszków).

Przed zamknięciem obrad zjazdu na wniosek prezydium uchwalono następującą rezolucję:

„Delegaci na V Walny Zjazd Ligi Morskiej i Kolonialnej, reprezentujący wszystkie warstwy społeczeństwa i wszystkie dzielnice kraju, kończąc swe obrady nad brzegiem Bałtyku, stwierdzają uroczystie, że dostęp do morza, tego odwiecznego motoru rozwoju i dobrobytu świata, jest gwarancją niepodległego istnienia Państwa a Pomorze odwieczną redutą polskości. Dlatego każda próba zamachu na łączność Polski z morzem spotka się z najbardziej zdecydowanym odporem całego narodu”.

★

Walny Zjazd Delegatów L. M. i K., kończąc obrady w Gdyni, jednogłośnie nadał godność członka honorowego Ligi Ignacemu Paderewskiemu w uznaniu jego zasług, położonych dla obrony na terenie międzynarodowym słusznych praw Polski do dostępu do morza. Prezydium Zjazdu zawiadomiło telefonicznie Ignacego Paderewskiego o ofiarowanej mu godności.

W odpowiedzi na tę depeszę prezes Zarządu Głównego L. M. i K. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer oraz przewodniczący Walnego Zjazdu, inż. Antoni Kamiński, otrzymali radiogramy następującej treści:

„Za uprzejme słowa telegramu serdecznie dziękuję. Łaskawie ofiarowaną mi godność przyjmuję z wdzięcznością. Paderewski”.

—): ★ (:—

Z RADY GŁÓWNEJ

W dniu 18-go czerwca r. b. odbyło się w Warszawie pierwsze posiedzenie Rady Głównej LMK, wybranej na ostatnim Walnym Zjeździe Delegatów w Gdyni. Obecnie Rada Główna — w myśl nowego statutu, uchwalonego na ostatnim Zjeździe — składa się z 60-ciu członków oraz z Prezesów Okręgów, którzy w skład Rady wchodzi z urzędu. Posiedzenie zajął dłuższym przemówieniem prezes zastępcy Rady — p. dyr. J. Kożuchowski poczem zapro-

nował na przewodniczącego p. kuratora Bernarda Chrzanowskiego wieloletniego i zasłużonego działacza na terenie Polski Zachodniej.

Zasadniczym punktem porządku obrad było ukonstytuowanie się Prezydium Rady oraz wybory Zarządu Głównego. W następstwie wybrano jednogłośnie Prezydium Rady w następującym składzie: Prezes — dyr. Józef Koźmowski (ponownie), Vice-prezes — dyr. Dep. Stanisław Nowak (ponownie), Vice-prezes — mec. Antoni Rostek (ponownie), Sekretarz — mjr. dypl. Mieczysław Fularski, z-ca Sekretarza — Ludwik Maciejewski.

W skład nowego Zarządu głównego, składającego się z 15-tu członków i 7-lu zastępców, weszło ponownie 10 członków dotychczasowego Zarządu. Prezesem Zarządu zaś został wybrany przez aklamację ponownie p. gen. G. Orlicz-Dreszer.

Następnie została omówiona szczegółowo sprawa wykonania uchwał V Walnego Zjazdu Delegatów LMK., zreferowana przez p. mjr. M. Fularskiego.

ZARZĄD GŁÓWNY L. M. i K.

Rada Główna L. M. i K. na posiedzeniu w dniu 18 czerwca r. b. wybrała nowy Zarząd Główny w składzie 15 członków i 7 zastępców. Prezesem Zarządu został wybrany przez aklamację ponownie p. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer. Na członków Zarządu wybrani zostali pp.: Debski Jan, mec. Dreszer Julian, inż. Ginsbert Julian, dyr. Kłopotowski Edmund, inż. Konopka Alfred, kmr. Korytowski K., gen. Kwaśniewski Stanisław, dyr. Lewandowski Jan, Pankiewicz Michał, prof. Patkowski Aleksander, dr. Rosiński Wiktor, nac. Rostkowski Feliks, kmr. Stankiewicz Roman, prof. dr. Sumiński Stanisław i na zastępców pp.: Grzywaczewski Jan, inż. Horoch Józef, inż. Maracewicz Wiktor, prof. Socha Michał, kmr. Stoklasa Tadeusz, Zalewski Stanisław i Zieliński Stanisław.

Prezydium nowego Zarządu ukonstytuowało się w sposób następujący: prezes gen. G. Orlicz-Dreszer, wiceprezesi pp.: J. Debski i gen. St. Kwaśniewski, skarbnik dyr. Kłopotowski i sekretarz M. Pankiewicz.

OBOZ NADMORSKI L. M. i K.

W czasie swego pobytu w Jastarni prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej gen. G. Orlicz-Dreszer wraz z towarzyszącymi mu osobami zwiedził nadmorski obóz, urządzony stacjami III Oddziału im. Jana z Kolna L. M. i K. z Warszawy. Przez obóz przeszło zgóra 2000 osób. General. Dreszer wyraził kierownictwu obozu swe uznanie i zadowolenie z jego organizacji.

75 NOWYCH ODDZIAŁÓW LIGI

W wyniku akcji propagandowej, przeprowadzonej na terenie całego kraju i zagranicą w czasie tegorocznego „Święta Morza” powstało w okresie od 1 lipca r. b. do dnia dzisiejszego 75 nowych Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonialnej. Idei morskiej wśród polskiego społeczeństwa.

NA FLOTĘ WOJENNĄ

Zarząd Oddziału L. M. i K. przy Ministerstwie Sprawiedliwości, pragnąc przyczynić się do rozbudowy floty wojennej, wpłacił w dniu 17 marca 1933 r. sumę 1000 zł. na konto Kierownictwa Marynarki Wojennej Nr. 30680 p. n. Budowa okrętów wojennych ze składek społeczeństwa.



PAKT CZTERECH A REWIZJA MANDATÓW KOLONIALNYCH

Poza zastrzeżeniami natury politycznej i formalno - prawnej, jakie wzbudzać musi zawarty ostatnio „Pakt Czterech”, należy zwrócić uwagę na ewentualne znaczenie tegoż Paktu dla spraw, wynikających z naszych zainteresowań kolonialnych.

Faktem bowiem jest, że już na wstępie rokowań, nazajutrz po wizycie szefa rządu Wielkiej Brytanji w Rzymie, prasa światowa informowała opinię publiczną, że w toku rozmów Mac Donald'a z inicjatorem Paktu — Mussolinim — poruszone zostały zagadnienia kolonialne. Sprostowania ze strony prasy angielskiej, stwierdzające, że rząd Wielkiej Brytanji nie zamierza rezygnować z mandatu nad Wschodnią Afryką (Tanganyjką), bynajmniej nie zaprzeczały, by rozmów na temat kolonialne szczerwie obu rządów nie mieli prowadzić.

Opierając się na tej przesłance, wnioskować należy, że w zamierzeniach Mussoliniego, jako twórcy Paktu Czterech, układała się między innymi również koncepcja znalezienia nowej płaszczyzny do wstępnych kroków, zmierzających ku podważeniu dzisiejszego stanu rzeczy w dziedzinie władztwa kolonialnego.

Z punktu widzenia zagadnień kolonialnych czterej nowi kontrahenci stanowią strony o niejednorodnym ciężarze gatunkowym.

Rzesza Niemiecka — to kontrahent, który na podstawie znienawidzonego przez naród niemiecki Traktatu Wersalskiego zrzekł się swych uprawnień do dawnych posiadłości kolonialnych. Formalno - prawny ten akt bynajmniej nie przyczynił się do rezygnacji z roszczeń w tym zakresie na przyszłość. W miarę wzmacniania się państwa rosła i apetyty, pobudzane odpowiednią propa-

gandą i głębokim przekonaniem o krzywdzie narodu niemieckiego.

Dążenia imperjalistyczne Mussoliniego bazują się przede wszystkim na rozwoju potęgi kolonialnej Italji z wyraźną intencją osłabienia w tej dziedzinie Francji. W propagandzie światowej wyzyskiwany jest również czynnik psychologiczny, utwierdzający przekonanie wewnątrz i nazewnątrz Italji o jej krzywdzie z tytułu więcej, niż nikłych, korzyści, osiągniętych z podziału zdobyczy odnośnie poniemieckich terenów kolonialnych.

Wreszcie Wielka Brytanja i Francja reprezentują strony, jakkolwiek o dwu odrębnych obliczach, co do ogólnej polityki kolonialnej, to jednak w zupełności zgodne i zadowolone z dzisiejszego stanu rzeczy i obecnego stanu posiadania, uważając go za niewzruszalny.

Pozycja dwóch ostatnich potęg kolonialnych nie jest z punktu widzenia formalno - prawnego na ogół słaba. Opiera się ona na takiej podstawie, jaką jest art. 22 Paktu Ligi Narodów, przewidujący w zasadzie wygaśnięcie mandatu w chwili emancypacji narodu, zamieszkującego teren mandatowy. Żadnych zmian, co do wyboru nowego mandatariusza, Pakt Ligi Narodów nie przewiduje. Nie przewiduje jednak również postanowień, któreby takich zmian nie dopuszczały.

Nie rozstrzygnięciem prawdopodobnie poruszonego zagadnienia fakt wystąpienia z Ligi Narodów Japonji, sprawującej mandat „w imieniu Ligi Narodów” nad kilkoma wyspami poniemieckimi. Wydaje się, że dotychczas niema dostatecznej podstawy prawnej do tego, by Liga Narodów z tytułu opuszczenia Ligi przez Ja-

ponję, miała możliwość cofnięcia Japonji mandatu. Wystąpienie Ligi w tym kierunku napotkałoby niewątpliwie na zasadniczą przeszkodę — Japonja na cofnięcie mandatu nie zgodziłaby się, raczej terytorja mandatowa anektowałaby, gdyż są jej potrzebne ze względów przede wszystkim strategicznych.

Pakt czterech wątpliwości prawne w dziedzinie kolonialnej rozwiązuje w formie dostępniejszej. Pakt ten, jak wiadomo, przewiduje między innymi, że kontrahenci zobowiązują się do uzgodnienia wszelkiej akcji, opierającej się na art. 19 Paktu Ligi Narodów.

Główny ów artykuł „rewizjonistyczny”, którym w nadmiarze operuje propaganda niemiecka, brzmi, jak następuje:

„Zgromadzenie (Ligi Narodów) może od czasu do czasu wzywać członków Ligi, aby przystąpili do ponownego zbadania traktatów, które nie dają się już stosować oraz położenia międzynarodowego (ainsi que des situations internationales), którego dalsze trwanie mogłoby zagrażać pokójowi świata”.

Włączenie do zobowiązań Paktu Czterech przytoczonego postanowienia Paktu Ligi Narodów ma cel niedwuznaczny; zanim Liga Narodów wystąpi z inicjatywą, wynikającą z art. 19, cztery mocarstwa uzgodnią między sobą, jakiego rodzaju sprawy mają być inspirowane w łonie Ligi. Nie potrzeba dodawać, że wpływ na te sprawy uzgodnionego stanowiska czterech mocarstw będzie decydujący.

Sytuacja polityczna Francji w ramach Paktu Czterech musi być ipso facto słaba. Francja będzie stroną atakowaną, stroną, od której będzie się żądało, by ustąpiła w mniejszej lub większej części

ze swoich praw dotychczasowych. W dzisiejszej koniunkturze politycznej liczenie na sukces Wielkiej Brytanii może się stać iluzoryczne. Oparcie się Francji w ewentualnych przyszłych starciach w płaszczyźnie Paktu Czterech na zasadzie *do ut des* mało ma widoków powodzenia. Strona bowiem żądająca (Niemcy i Włochy) nie ma nic do dania, może co najwyżej opuścić cokolwiek ze swych wybujałych pretensyj lub zrezygnować z tych lub innych nieuzasadnionych roszczeń. Do osiągnięcia swych celów będzie jednak dążyła konsekwentnie.

Wychodząc z takiego rozumowania, nie będzie trudno stwier-

dzić, że Pakt Czterech stanie się terenem między innymi walki o przewidywaną już od dłuższego czasu rewizję mandatów kolonialnych. Wyniku straci między kontrahentami trudno jest przewidzieć; nie mniej trudno jest przewidzieć w jakiej formie mogłaby nastąpić taka rewizja. Jest jednak niewątpliwe, że pierwszy etap tej walki — w płaszczyźnie Paktu Czterech i jej wynik — może nastąpić bez naszego udziału w rozgrywce.

Jeżeli jednak obok Niemiec i Italii żądania nasze zmierzają również w kierunku pozyskania praw na terenach kolonialnych, jeżeli nasze roszczenia w tym zakresie pochodzą nie z pobudek

imperialistycznych lub prestiżowych, lecz poprostu są wynikiem stosunków populacyjno-gospodarczych, to Państwo Polskie przy okazji wspomnianej rewizji dzisiejszego stanu faktycznego nieobecne być nie może.

Musimy być gotowi do etapu drugiego, końcowego, który rozstrzygnąć się musi w płaszczyźnie nie Paktu Czterech, lecz Paktu Ligi Narodów. W tym celu musimy zyskiwać na terenie międzynarodowym takich sojuszników, którzy nasze słuszne żądania poprą nie mniej od tych propozycji, jakie wypłynąć mogą z porozumienia w płaszczyźnie Paktu Czterech.

HUBERT SUKIENICKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLONIA AMERYKAŃSKA A MORZE

W okresie „Święta Morza” udałem się na zlecenie Prezydium Zarządu Głównego Ligi, jako jej reprezentant do Stanów Zjednoczonych dla podtrzymania łączności z bratnią organizacją Polaków za oceanem, z tamtejszą Ligą Morską i Rzeźniczą. Liga Morska Polaków amerykańskich obok celów sportowych przeprowadza również żywą propagandę sprawy naszego dostępu do morza i jego obrony.

Na terenie emigracji polskiej w Stanach Zjednoczonych Ameryki istnieje kilkanaście ośrodków przyjaciół naszych, grupujących się w tamtejszej Lidze. Organizacje te pracują intensywnie na rzecz obrony słusznych praw Polski do morza, orientując właściwie amerykańską opinię publiczną przez prostowanie wszelkich fałszów, jakie wroga nam propaganda usiłuje szerzyć

wśród społeczeństwa amerykańskiego.

Trzeba przyznać, że pracę tę rodacy nasi prowadzą sumiennie i skutecznie, oddając tem samem sprawę kolosalne poprostu usługi. Widać z tego, że zaistniała w okresie pobytu w Ameryce prezesa Ligi p. generała Dreszera, akcja pracy Polaków amerykańskich na rzecz obrony dostępu Polski do morza — wydaje rezultaty bardzo dobre.

Na dowód pozytywnej roboty Polaków amerykańskich w zakresie reprezentowanych przez nas idei morskich, wystarczy przytoczyć chociażby zorganizowanie obchodów tegorocznego „Święta Morza”. I tak: w Chicago odbył się wielki pochód ze sztandarami i transparentami przez miasto, w którym wzięło udział kilka tysięcy osób; to samo było w Buffalo, Detroit, Calu-

met-City. W innych ośrodkach urządzano uroczyste akademie, jak: w Nowym Yorku, Bronx, Gery i in. Zapół dla spraw morskich Polski wśród Polonii amerykańskiej jest wielki i daje gwarancje trwałej i systematycznej pracy tamtejszego społeczeństwa polskiego dla spraw polskiego morza.

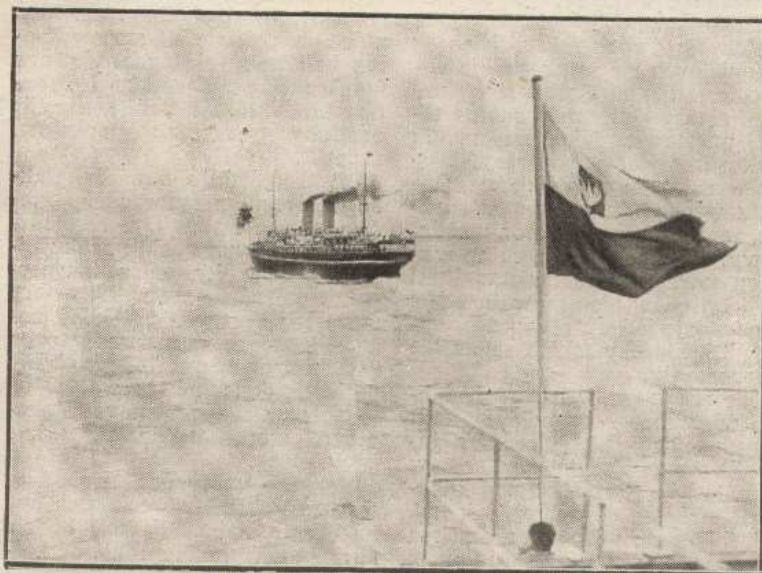
Należy wyrazić wielkie uznanie dla prasy polskiej w Ameryce, oraz wielkich związków polskich w Stanach Zjednoczonych, jak: Związek Narodowy Polski, Zjednoczenie Rzymsko-Katolickie, Sokół, Związek Polek, Weterani, Spójnia i inne, że stoją zwartym frontem ku polskiemu morzu i pracę tamtejszej Ligi Morskiej i Rzeźniczej doceniają i całkowicie popierają.

W rozmowach z poszczególnymi działaczami, kierownikami wielkich organizacji, redaktorami pism, jak i sekretarzami zarządów Ligi Morskiej i Rzeźniczej Polaków amerykańskich, odnosi się głębokie przekonanie, że sprawy morskie „starego kraju” są jednocześnie sprawami braci naszych z drugiej strony oceanu.

Z jak wielką siłą biją serca Polaków amerykańskich dla morza polskiego świadczą najlepiej słowa, jakie w mojej obecności wypowiedzieli wybitni działacze tamtejsi. Nestor działaczy społecznych polskich w Ameryce, prof. Tomasz Siemiradzki, tak określił stosunek Polonii amerykańskiej do morza polskiego:

„Wychodźstwo pod tym względem murem stanie z Polską. My tu mamy partje i obozy różnice i waśnie, jak je mają tam i w Polsce, ale jeśli chodzi o sprawę morza polskiego lub Pomorza, to tak, jak w Polsce, stanemy na wychodźstwie ramie przy ramieniu, zapominając o wszelkich sprzeczkach i różnicach i mocnym głosem oprzemy się jakiegokolwiek ruchowi zabobczemu”.

Na innym zniów zebraniu przedstawił weteranów p. Daczkowski w Hamtramck (miasto w 80 proc. za-



Spotkanie się na środku Oceanu dwóch polskich transatlantyków: „Polonia” i „Kościuszki” (widoczna na zdjęciu bandera tego ostatniego).

mieszkałe przez Polaków — liczące 70 tys. mieszkańców), kończąc swoje przemówienie na temat pracy Polonii amerykańskiej dla polskiego morza — powiedział:

„Na wezwanie Polski gotowiśmy przelać krew i stracić życie w Jej obronie”.

Plan mojej podróży do Ameryki Północnej obejmował: Nowy Jork, Chicago, Detroit oraz Buffalo. Niezależnie od tego udało mi się wstąpić również do Calumet-Citty, odległego od Chicago o 25 mil (około 45 km.) miasteczka w większości zamieszkałego przez Polaków, gdzie urząd burmistrza (p. Jaranowski), jak i większość władz miejskich znajduje się w ręku Polaków. Należy dodać, że również miasto Hamtramck, leżące w samym środku wielkiego miasta Detroit, rządzone jest całkowicie przez Polaków (burmistrz p. Jeżewski).

Trudno opisywać szczegółowo wszystkie mitygi, uroczystości i konferencje, w jakich brałem udział. Wszędzie natrafiałem na gorące umiłowanie spraw morskich Polski, wszędzie widoczne było wielkie za-



W Detroit. Stoją od lewej: red. Januszewski, prof. Sienkiewicz i dr. W. Rośniewski.

(głównie Czesi, Jugosłowianie, Rumuni, a nawet Rosjanie i in.) z linij niemieckich i francuskich, chętnie korzystać będzie z przyspieszonej — ni polskiej, jako dogodniejszej.

Linia „Gdynia — Ameryka” swą frekwencję zawdzięcza przede wszystkim Polakom amerykańskim. Osiemdziesiąt przeszło procent pasażerów linii to Polacy amerykańscy.

Biura i propaganda linii na terenie Stanów Zjednoczonych działają poprostu świetnie. Pasażerowie nie mają słów uznania. Również kapitanowie, oraz oficerowie i załoga statków cieszą się wielką sympatią i uznaniem pasażerów wszystkich klas. Kapitan Borkowski, komendant „Kościszki” (na którym to statku odbywałem podróż tam i z powrotem) jest poprostu uwielbiany przez pasażerów za swój takt, doświadczenie morskie, sprężystość i równy, miły stosunek do pasażerów wszystkich klas.

Współpraca Ligi Morskiej i Kolonijalnej w Polsce z Ligą Morską i Rzeczną w Ameryce coraz bardziej rozwija się i zacieśnia, a owoce jej są już dzisiaj widoczne. Sądzić wypada, że przykład Polaków amerykańskich przyjmie się na wszystkich



W Buffalo. Stoją od lewej: b. konsul K. Gluchowski, prezes okręgu Ligi w Buffalo H. Janiewicz, dr. W. Rośniewski i redaktor „Dziennika dla Wszystkich” A. Ruszkiewicz.

innych wychodźczych i mniejszościowych terenach polskich.

Jeszcze słów kilka poświęcić wypada sprawom gospodarczym wychodźstwa z Macierzą. Pasi generał Dreszer w czasie swego pobytu w Ameryce odbył szereg konferencji inauguracyjnych na temat nawiązania bezpośrednich stosunków gospodarczych z Polską przez sfery gospodarcze Polonii amerykańskiej.

Akeja gen. Dreszera wydała, jak wiadomo, już swoje owoce. Dwie firmy, które specjalnie i wyłącznie zajmują się importem towarów z Polski, zaczynają osiągać pewne rezultaty. Są to wprawdzie pierwsze rezultaty pionierskie — powstrzymane może ostatnimi czasami gwałtownym spadkiem dolara i istniejąca jeszcze niepewność, co do jego stabilizacji, jednakże krok pozytywny w kierunku bezpośredniego handlu z Polską został przez Polaków amerykańskich uczyniony. Jedną z tych firm to T-wo „Ampol” z siedzibą główną w Nowym Jorku, której prezesem jest wydawca „Nowego Świata” p. M. Węgrzynek, a druga „Centropol” z siedzibą główną w Detroit,



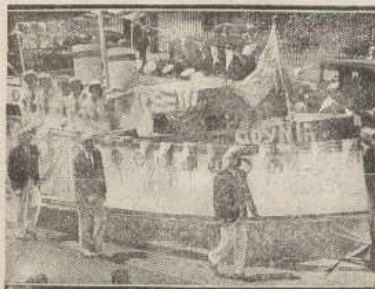
Komitet Święta Morza i Dnia Polskiego w Buffalo.

której prezesem jest p. Januszewski, wydawca „Dziennika Polskiego”.

Prace tych firm opierają się naczynie o konsumenta polskiego w Stanach, jednakże są wszelkie dane, że z czasem utworzą sobie drogę i do reszty konsumentów amerykańskich.

Jeżeli chodzi o nasze zadania na terenie Polonii amerykańskiej w zakresie współpracy nad realizacją hasła Ligi Morskiej i Kolonijalnej, to zadania te powinny być przeprowadzane nadal w całkowitej, jak i dotychczas, harmonii z bratnią organizacją, jaką jest Liga Morska i Rzečna Polaków amerykańskich, na zasadach jakie ustalił z tamtejszymi wybitnymi działaczami w czasie swego pobytu w Ameryce p. generał Orłowski-Dreszer, mianowicie: zespolenia wysiłków całego wychodźstwa dla walki z propagandą wroga Polsce; czynnego popierania polskiej linii okrętowej, łączącej bezpośrednio Polskę ze Stanami Zjednoczonymi i wzmożenia handlu z Polską przez zaopatrywanie się przez Polaków amerykańskich w towary polskiego pochodzenia.

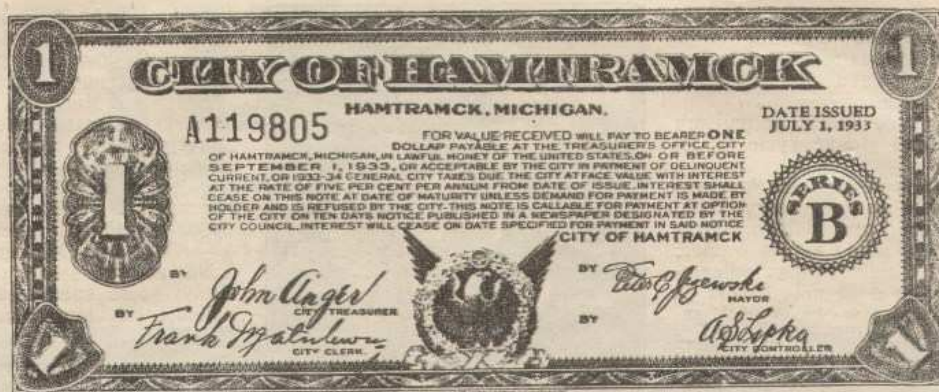
Jest to tak wielki i pozytywny program, że realizację jego poprzecz powinno całe społeczeństwo polskie w Ameryce. Jest to zresztą zarówno



Rydwani Ligi Morskiej i Kol. w dniu Święta Morza w Buffalo.

interesowanie linia „Gdynia — Ameryka”, która zarówno na terenie Polonii amerykańskiej, jak i amerykańskiego społeczeństwa jest widocznym symbolem polskiego wladztwa na morzu, a nazywa się między Polakami amerykańskimi nie jak głośno oficjalnie nazwa: „Linia Gdynia — Ameryka — a poprostu „nasza Linia”, „nasze statki”. Nie tak nie przemawia do Amerykanów, jak czyn realny. Tym czynem jest właśnie polska linia okrętowa, której statki: „Polonia”, „Pułaski” i „Kościszko” w umysłowości amerykańskiej uplastyczniają Polskę, czynią ją pojęciem realnym i przypominają obywatelom wolnej ziemi Washingtona, że o ich wolność walczyli również Kościuszko i Pułaski.

Kiedy komunikowałem na zebraniach, że Rząd Polski zdecydował zamówić dwa nowe okręty pasażerskie dla linii „Gdynia — Ameryka”, które będą odbywały drogę Gdynia — Nowy Jork w ciągu 8 zamiast 12 dni — owacjom na cześć Polski i Jej Rządu nie było końca. Trzeba dodać, że nowe okręty wzmogą rentowność linii, ponieważ wielu cudzoziemców, którzy dotychczas ze względu na szybkość korzystają



Bon dolarowy, wydany przez miasto Hamtramck, zamieszkałe w większości przez Polaków. O polskości tego miasta świadczą także polskie podpisy na tym banknocie.

w interesie tak kraju, jak i wychodźstwa. Im więcej wychodziwo współpracować będzie gospodarczo z matczyńską, tem skńiejsze węzły realne łączyc je będą ze „starym krajem”. Na zakończenie muszę dodać, że

na czele tej pozytywnej dla narodu i państwa naszego akcji na terenie emigracji naszej w Stanach Zjednoczonych stoja pp. prof. Siemieradzki, Kutylowski, Glichowski, wicekonsul Liada-Lipaczewski, Matuszczak.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Janiewicz, Ruszkiewiczowie, Węgrzynek, Joles, Piętkiewiczowa, Janszewski. Stajij i wielu jonych.

Dr. W. ROSIŃSKI.



POZA EUROPE!

Rok 1932 wykazał, że 94% całego naszego wywozu towarowego nadal umieszczamy w Europie. Do krajów pozaeuropejskich, do wszystkich, pozostałych części świata wywozimy zaledwie 6%.

Sytuacja ta jest tak dalece nie-naturalna, że należy ją co pewien czas poddawać ścisłemu badaniu, aby raz wreszcie wyjść z impasu, w jakim sie nasz eksport znajduje, jeżeli chodzi o rynki zbytu poza Eurona.

Tłomaczenia, że nie posiadamy dostatecznych warunków dla podejmowania eksportu do innych, odległych kontynentów nie wyrzymują krytyki, ponieważ nasze możliwości ekonomiczne mogłyby łatwo znaleźć tutaj rozwiązanie przy większej nieco inicjatywie i obrotności naszych sfer kupieckich i przemysłowych.

Wzory niewyczerpane poprostu mamy u innych narodów. Czesi, Niemcy, Holendrzy i inni rozwinięli swą ekspansję gospodarczą na rynki pozaeuropejskie znakomicie: Inicjatywa i rzutkość kupiectwa tych krajów świeca też dzisiaj triumf.

Wystarczy takie zestawienie: podczas kiedy my w roku 1932 wywieźliśmy poza Europe towarów za sumę około 66 milionów złotych, to wartość eksportu niemieckiego na te same rynki wyniosła 2.250 milionów złotych. A

wiec trzydzieści cztery razy tyle, co Polska!

Jeżeli zastanowimy sie nad sposobami zaradzenia złemu, to nie-trudno będzie znaleźć drogę do naprawy tych stosunków. Posiadamy przecież na całym globie miliony Polaków, którzy użyć do pracy gospodarczej dla swojej matczy, mogliby sie w istotny sposób przyczynić do ekspansji gospodarczej Polski. Tak, jak Anglik, Amerykanin, Czech, Niemiec, czy Holender jest naturalnym ambasadorem swego kraju wszędzie, gdzie przebywa — tak samo Polak, powinien reprezentować wszędzie i na każdym kroku interesy gospodarcze swojej ojczyzny.

Szczególnie wielkie usługi może oddać nasza emigracja handlowi polskiemu w obrocie towarowym z temi terenami, na których przebywa. Propaganda towaru polskiego, prowadzona przez Polonję w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, w Brazylii, w Kanadzie i t. p. może i powinna doprowadzić do znacznego powiększenia wywozu polskiego poza Europe. Sumy, jakie z tego tytułu uzyskałoby polskie gospodarstwo narodowe, przekroczyłyby mogły setki milionów złotych, co z kolei ożywiłoby i wzmogło przemysł i handel Polski.

Szereg galezi przemysłu naszego pracuje dzisiaj czestokroć przy zastosowaniu zaledwie 40, a nie-

kiedy nawet 30% swych możliwości produkcyjnych, a to wszystko dlatego, że przemysł ten, jak włókienniczy, galanteryjny, ceramiczny, wyrobów żelaznych i emaljowanych, (nie mówiac już o górnictwie i hutnictwie), niema dostatecznych rynków zbytu.

W tych warunkach uwaga naszych czynników urzędowych i gospodarczych powinna zwracać się na coraz to nowe rynki. Europa jest zatłoczona. Należy przeto wyjść poza nią. Mimo szalonej konkurencji, mimo kryzysu, na świecie są jeszcze duże możliwości dla handlu, a przy pomocy naszych rynków, po całym świecie rozsianych, możliwości nasze w tym względzie mogą być jeszcze większe.

Wiele uczyniono w Polsce, dla poprawy naszego bilansu handlowego z krajami pozaeuropejskimi, szczególnie nasze czynniki urzędowe wiele czynią nadal, ale prace te skuteczne będą dopiero wtedy, gdy zagadnieniem tem zainteresują się na serio i bezpośrednio zainteresowani, t. j. przemysł i handel.

Zaslanianie się np. brakiem kredytów jest nieistotne, ponieważ praca nad wzmocnieniem ekspansji postępowała i postępować nadal musi stopniowo, a w dzisiejszych warunkach kredyt kilku, czy nawet kilkunastu milionów złotych dla poparcia handlu pozaeuropejskiego w Polsce znaleźć można i

to nie koniecznie z banków państwowych.

Święto Morza, jakie obchodzila cała Polska, było również świętem pracy na morzu. Niech co

rocznie w dniu 29 czerwca, jako w dniu Święta Morza będzie robiony rachunek strat i zysków w naszym bilansie handlowym z krajami zaocennicznymi. Niech

corocznie passywa nasze w tym bilansie się zmniejszają.
Idźmy za morza!

R.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KOLONJALNE DEMONSTRACJE NIEMCÓW W AFRYCE POŁUDNIOWEJ

W roku bieżącym przypada pięćdziesiąta rocznica pierwszego pomyślnego kroku na drodze ku kolonialnemu imperium przedwojennych Niemiec. Było to zaistnienie się wielkiego kupca bremeńskiego, Edwarda Lüderitza, w południowej Afryce u boku brytyjskiej kolonii, lecz na terytorium jeszcze faktycznie niewziętem w posiadanie przez Anglików. W lecie roku 1833 kupiec Lüderitz zawarł z Hotentotami serię umów, na mocy których ogłosił się właścicielem zatoki, noszącej wówczas nazwę Angra Pequena, oraz terytorium, obejmującego 50.000 km. kw. Bezpośrednio potem Lüderitz zwrócił się do Bismarcka z prośbą o wzięcie jego posiadłości pod ochronę państwa niemieckiego.

Bismarck załatwił tę sprawę i zdobył dla Niemiec pierwszą kolonię w sposób bardzo ciekawy, wyyskując wewnętrzny - parlamentarny stosunki brytyjskiego imperium. „W następstwie prośby Lüderitza — pisze niemiecki historyk przedwojennych czasów, Gottlob Egelhaaf, w książce „Geschichte der neuesten Zeit“ — kanclerz w grudniu 1833 roku skierował do Anglii zapytanie, czy posiada ona prawa własności nad tym wybrzeżem zatoki. Długo nie otrzymywał odpowiedzi, bowiem lord Granville (ówczesny angielski minister spraw zagranicznych) musiał dokładnie porozumieć się z rządem kolonii Kapu, a potem znowu ministerjalne przesilenie, jakiego wybuchło w tej kolonii, wywołało dalszą zwłokę. W Kapsztadzie tymczasem powstało wrażenie, jakoby Niemcy pragneli angielskiej ochrony dla swej zamierzonej instalacji. Aby rozproszyć to błędne mniemanie Bismarck dnia 24 kwietnia 1834 roku zatelegrafował do niemieckiego konsula w Kapsztadzie: „Niech pan oświadczy urzędowo angielskim władzom, że pan Lüderitz i jego instalacje (Herr Lüderitz und seine Niederlassungen) pozostają pod ochroną Rzeszy“. W czerwcu 1834 Bismarck wysłał do Anglii swego syna Herberta z misją skłonienia londyńskiego rządu do uznania niemieckiej ochrony nad ziemią Lüderitza. Granville pragnął uzależnić uznanie od warunku, że Niemcy nie rozciągną swego władania we wschodnim kierunku do granic państw Burów, otrzymał jednak zimną odpowiedź, że Niemcy nie przyznają nikomu prawa do rozprawiania wolnymi terytoriami, to

też nie pozwala na wyznaczanie im granic w południowo-zachodniej Afryce na nieangielskim terenie. W rezultacie dnia 22 czerwca 1834 r. Granville bardzo niechętnie uznał niemieckie prawo zwierzchnictwa nad ziemią Lüderitza. Sam bremeński pionier nie mógł wykorzystać owoców swego przełomowego czynu: utonął w roku 1836, wpływając z morza na burzliwą rzekę Orange“.

Taka była geneza pierwszej niemieckiej zamorskiej kolonii — Niemieckiej Południowo-Zachodniej Afryki (Deutsch-Südwest-Afrika). Zatoka Angra Pequena otrzymała nazwę zatoki Lüderitza. Kolonia rozciągnęła się od rzeki Orange (na południu) do granic Angoli (na północy). Po wojnie światowej przyznano została, jako terytorium mandatowe, brytyjskiej Unii Południowo-Afrykańskiej. Obecnie nosi nazwę Botswana.

Hitlerowskie Niemcy uroczystości obchodziły rocznice Lüderitza. W Berlinie otwarto wystawę kolonialną. W Lipsku zjazd byłych wojskowych powziął rezolucję, domagającą się „zwrotu“ kolonii. Główne obchody zorganizowano jednak nie w samej Rzeszy, lecz na dawnym niemieckim, obecnie zaś brytyjskim kolonialnym terenie. Do kraju, który prasa niemiecka jak za „dawnych dobrych czasów“, nazywa dzisiaj „Deutsch-Südwest“, sprowadzono dwóch „książąt krwi“, Herberta pruskiego i byłego następcę tronu Meklenburgii, Fryderyka Franciszka. W towarzystwie oddziałów lokalnych brunatnych koszul objechali oni wszystkie niemieckie ośrodki, odwiedzili cmentarze, złożyli na mogiłach niemieckich żołnierzy wieńce o szarlach z dawnymi cesarskimi i obecnymi hitlerowskimi barwami. Uroczystości nie miały wszakże bynajmniej charakteru żałobnych wspominków. Przeciwnie, odbywały się wyraźnie i demonstracyjnie pod hasłem nawiązania do dawnych „wielkich tradycji“, pod hasłem nawoływania

do wytrwania „aż nadejdzie dzień powrotu na łono trzeciej Rzeszy“.

Oto, co pisze na przykład w sprawozdaniu z tych uroczystości major a. D. (ausser Dienst) Jung na łamach „Leipziger Abendpost“: „Wykazały one, że nikt nie odbierze Niemcom w południowo-zachodniej Afryce wiary w odradzające się, wolne, potężne Niemcy i niezłomnej nadziei, że Deutsch-Südwest powróci do dawnych dumnych Niemiec, odnowionych jako Trzecia Rzesza. Albowiem w ludziach, niezmordowanie walczących tam o niemieckie prawo, życie tych założycieli tej kolonii, oraz mężów, którzy z bronią i z topatą w rękach uczynili tę ziemię niemiecką. To daje im siłę zacieklego wytrwania przeciw wszystkim wrogom naokół aż do dnia, gdy nad tym afrykańskim krajem załopocą znowu sztandary o barwach Niemiec, o barwach nowej Trzeciej Rzeszy“.

Major Jung kładzie specjalny nacisk na udział czarnych tuziemców w niemieckich rocznicowo-odwetowych demonstracjach na terenie brytyjskiej Południowo-Zachodniej Afryki.

„Bodaj jeszcze więcej entuzjazmu niż Niemcy — pisze — okazywali tuziemcy: Hererowie, Owambi, Hotentoci. Na ich bardziej lub mniej skromnych odzieniach widniały czarno-białe-czerwone szarfy. Ich orkiestry — dawni bambuzi wojsk cesarskich — stawały się wszędzie, odgrywać dawne „Parademarsze“ podczas każdej uroczystości“.

Czyżby w tych słowach należało dopatrywać się zapowiedzi albo groźby że „Trzecia Rzesza“ gotowa jest zorganizować w odpowiednim momencie jakieś hotentocko-hitlerowskie pucze na terenach, które uważa za swą kolonialną irredentę?

W każdym razie niemieckie demonstracje w Afryce z powodu „rocznicy Lüderitza“ z pewnością zasługują, aby się nad nimi zupełnie poważnie zastanowić.

Morze i kolonie — to potęga Polski!

PONTA GROSSA — KSIĘŻNICZKA STEPÓW

Z PODRÓŻY Z P. MARSZAŁKIEM RACZKIEWICZEM DO AMERYKI POŁUD.

Po tygodniowym pobycie w Kurytybie i zwiedzeniu otaczających ją kolonii polskich, udaliśmy się do stolicy stepów parańskich miasta Ponta Grossy.

Wczesnym rankiem wyruszyliśmy w drogę. Dzień był pochmurny i chłodny, słońce z trudem przedzierało się przez obłoki, aby po chwili zniknąć za szaremi chmurami.

Z Kurytyby do Campo Largo droga była możliwa, to też samochód

szła lasem. Przez popielate chmury przedzierały się promienie słoneczne i siały złociste strzały po ciemnej dolinie. Gra światła dawała efekty niezrównane. Wokół było pusto i cicho i żaden głos ludzi nie zakłócał spokoju dziewiczego ustronia.

Kurytyba dzieli od Ponta Grossy przestrzeń 164 kilometrów. Ciemno już było, kiedy zbliżaliśmy się do celu podróży.

Na wiele kilometrów przed Ponta Grossa wyjechaliśmy w stepy, zwane tutaj campami. Są to olbrzymie, mocno siałowane przestrzenie trawiaste. Skalista gleba tutaj nie mogła wyhodować wielkich drzew. Tylko trawa może wyrastać na tych zlekka przypiórzonych glina, kamienistych terenach. Jedynie w dolinach rzek i w miejscach, gdzie nagromadziło się więcej gleby, znajdują się lasy. Rosną przeważnie drzewa pinjorowe podszyte jakąś nieznaną mi krzewiną.

Przed zmrokiem wiatr rozpedził chmury i czerwono-fioletowe słońce rozbiło się na horyzoncie. Bezgraniczny step ukazał się w całej swojej okazałości. Rosnące na zboczach gór pinjory rysowały się z doskonałą wyrazistością na tle lilowego nieba. Przyglądając się im z pedzacego samochodu, miałem wrażenie, że znajduje się w jakiejś wspaniałej galerii obrazów. Chłonałem oczami widziane cuda, trągnąć nazawsze zachować je w pamięci i sercu. Słowo „piękność” nabrało dla mnie odrazu właściwej treści.

Na moście na rzece Tibagy, w wielkiej odległości od Ponta Grossy, czekali już na p. Marszałka przedstawiciele tamtejszej Polonii. Przyjechali na kilkunastu samochodach

zwykłych i ciężarowych. Zapłonety światła wszystkich reflektorów, czyniąc z nocy dzień, rozległy się oklaski i radosne okrzyki, wygłoszono przemówienie powitalne. I mieszkańcy stepów parańskich oddali należny hołd Marszałkowi Senatu Odrodzonej Polski.

Magistrat Ponta Grossy zarezerwował dla p. Marszałka i towarzyszących mu osób apartamenty w hotelu Avenida Palace i wydał obiad



Pan Marszałek Raczkiewicz w towarzystwie przydzielonego mu przez rząd stanu Parana adjutanta, kpt. Miguela Blasiego, na dworcu w Ponta Grossie.

mknał szybko obok gęsto rozrzuconych osiedli podkurytybskich. Podziwialiśmy schludne domki kolonistów, świadczące swoim wyglądem o zamieszkałości i kulturze właścicieli. Niemal wszystkie otoczone były sadami pomarańczowymi, uginającymi się od ciężaru złotych owoców.

Za Campo Largo droga pogorszyła się znacznie. Na tamtejszych skalach i wybojach samochód dostał prawdziwego tańca św. Wita. Nie raz i nie dwadzieścia razy wypróbowaliśmy głowami twardziny karoserii automobilowej.

Droga prowadziła pod górę. Samochód p. Marszałka mknał żwawo naprzód, nasz jednak Ford był bardziej opieszalszy i musiał rozwijać najwyższą szybkość, aby zyskać nieco na wysokości. Chwilami ustawał zupełnie i trzeba było usuwać z niego balast pasażerski. Pozbywszy się nas, automobil odzyskiwał straconą krzepkość i z sapaniem i stekaniem wdrapywał się na górę.

W pewnym miejscu jechaliśmy zbieżnym górą ponad olbrzymią kotłina, obramowaną skalami i poro-



*Koloniści polscy z okolic Ponta Grossy
Fot. T. Cybulski.*



Pinjory parańskie

na jego cześć. Władze miejscowe reprezentował m. inni, prefekt miasta — najwyższy dygnitarz tujejszy.

Kolonia polska w Ponta Grossie bardzo kocha Polskę i daje ciągłe dowody swej miłości do niej, ale idzie z sobą kłóci się jak za najlepszych, saskich czasów. Posiada dwie zwalczające się ostro organizacje, które wyprawiły dwa oddzielne przyjęcia na cześć p. Marszałka. Zmusiło to nas do bytności w ciągu jednego wieczoru aż na dwóch akademjach.

Udaliśmy się naprzód do T-wa „Odrodzenie”. Sala nabitą była po brzegi. Zerwała się burza oklasków i rozległy gromkie okrzyki na cześć p. Marszałka. Chór młodzieży odśpiewał hymny polski i brazylijski, poczem przedstawiciele miejscowych towarzystw wygłosili przemówienia powitalne bardzo ładne, ale zatracające zlekka o lokalne kwestie sporne, oczywiście w duchu przychylnym dla wyznawanych przez siebie poglądów. Pan Marszałek odpowiedział mi serdecznie, nadmienając jednak, że hasło „zgodą buduje” powinno zejść z kurtyny

polskiego teatryku amatorskiego i zagościć w sercach wszystkich tułaczów rodaków.

Z „Odrodzenia” pojechaliśmy na akademię, urządzoną przez „T-wo Królowej Korony Polskiej”. I tu rozległ się grzmot oklasków i tu były przemówienia. Najciekawszy był po pis dzieci szkolnych, które ubrane w stroje o kolorach narodowych śpiewały piosenki polskie. Pan Marszałek przemawiał do dzieci i do starszych. Wielu sędziwych wychodźców, którym przypominał się „stary kraj”, płakało rzewnie. Najpiękniejsze cuda podzwrotnikowe nie zdołała zabić tęsknoty do dalekiej Polski.

Uroczystości były skończone, można było udać się na spacer po mieście.

Na wysokim, spłaszczonym na szczycie pogórku, wśród bezbrzeżnych, falistych campów, rozłożyła się Ponta Grossa, zwana „Księżmiska Stepów”. Mieszkańcy, dumni ze swego miasta, podają liczbę jego na trzydzieści tysięcy, wprawdzie jednak czy jest ich więcej niż dwadzieścia pięć tysięcy. W kraju tak słabo zaludnionym jak Parana 4 ludzi na 1 km. kw. i taka miejscina wydaje się metropolia. Ulice Ponta Grossy są równe, regularne i przecinają się pod kątem prostym. Nic nie tamuje na nich swobodnego przewiewu. Wiechy nadlatujące z pobliskich stepów, wyprawiają dzikie harce w otwartych na przestrzeń ulicach. W porze suchej, kiedy trawa zyscha się i kruszy, odkrywając miejscami czerwoną gliniastą glebę, przypędzają wiechy do miasta tumany czerwonego pyłu, zabarwiającego domy i ludzi na brudno jaskrawy kolor. W zimie napływają fale chłodnego powietrza, mroźącego szpik w kościach, wdzierającego się do nieogrzewanych mieszkań. Na wysokości 1000 metrów, na której leży odsonieta ze wszystkich stron Ponta Grossa zima, nawet bez śniegu, nie należy do przyjemności. Nigdy w życiu tyle się nie namarzałem, co w podzwrotnikowej Ponta Grossie i w jej okolicach.

Na ogromnej przestrzeni campów parańskich Ponta Grossa jest jednym większym miastem. Tu koncentruje się życie gospodarcze, polityczne i kulturalne terenów stepowych, do niej, jak do stolicy, ciągną tysiące pastuchów, jadących konno albo na zaprzężonych w woły lub kilka koni, których płótnem, obrzucanych wozach ponierskich. Tu „szaleja” krezusi stepowi, wydajac w kilka dni gromadzone miesiącami lub latami pieniądze.

Punktem zbornym dla całej Ponta Grossy jest ulica 15 de Novembro. W godzinach wieczornych gromadzą się tam wszyscy. Mężczyźni, kobiety, dzieci, bogaci i biedni, eleganci i żebracy spacerują po Corso, wynagradzając sobie całodziennie siedzenie w domu. Młodzieńcze, ładnie ubrane macas (port, dziewczęta)



Jedna z lepszych dróg w Paranie

kraża grupkami po ulicy, rzucając z pod ciemnych brwi kuszące spojrzenia na mijających je bezustannie chłopców.

Niema zwyczaju, aby dziewczęta chodziły po ulicy samotnie. Każda musi znaleźć przynajmniej jedną towarzyszkę (companion) lub też spacerować w towarzystwie rodziny. Inne postępowanie wywołałoby zgorszenie.

W czasie godziny „spacerowej”, t. j. między ósmą a dziewiątą, wszystkie sklepy na 15 de Novembro są szeroko otwarte i silnie oświetlone. Tylko podczas swobodnej wólczeży wieczornej publiczność ma czas obejrzeć dokładnie wystawy i zorientować się w cenach towarów. Wielu załatwia wówczas swoje zakupy. Również w cukierniach i restauracjach ruch ożywia się dopiero o zmroku. Słychać wówczas wszędzie stukanie kul bilardowych i dźwięki automatycznej muzyki. Liczni goście wychylają po filiżance czarnej, jak smoła, kawy i gawędzą o miejscowych plotkach.

Po dziewiątej większość mieszkańców udaje się do jednego z dwóch istniejących w Ponta Grossie kinematografów. Kino tutejsze są dobre i wyświetlają doborowe obrazy, te same, co w Rio de Janeiro, tylko — naturalnie — z przyzwyczajeniem opóźnieniem. Na programy, zmieniające codziennie, składa się zawsze dwa duże dramaty, do których dorzuca tygodnik filmowy Foxa lub Metroton Hearst News. Za niewielką opłatą 1 — milrejsów (49—90 groszy) siedzi się w przyzwoitym lokalu przez 2 — 3 godziny na zu-

pełnie dobrych filmach. W jałowym życiu tutejszych ludzi, pozbawionych teatru i innych urozmaiceń kulturalnego życia, kino jest wszystkim. Pokazuje ono życie inne, wytworne, pełne finezji i delikatności. Mieszkańcy miasteczka stepowego widzą gwarne ulice Nowego Jorku z ich nieskończonymi wężami samochodów, podziwiają piękno, zakłete w starych budowlach Grenady, lub wędrują z Byrdem do bieguna południowego. Kino jest najważniejszym łącznikiem między kulturą zachodnią a tem miasteczkiem, zabłakanem w dzikich stepach.

Bardzo już było późno, kiedy powróciłem do hotelu Avenida. Czekając tam niebity miła niespodzianka. Marszałek Raczkiewicz, którego jakoś nie zmoczyła ani całodzienna jazda samochodem po pięknych wertepach, ani dwie akademie, połączone z wygłoszeniem dwóch i wysłuchaniem kilkunastu przemówień, naznaczył na jutro, na godzinę 8 rano wyjazd do kolonii polskich nad brzegami rzeki Ivahey. Na sen i przygotowanie się do dalekiej podróży (najbliższa kolonia polska w dorzeczu Ivahey oddalona była o kilkaset kilometrów od Ponta Grossy) pozostało zaledwie 5 godzin. Mrucząc pod nosem, pakowałem się pośpiesznie, poczem, zmęczony trudami dnia, zasnąłem momentalnie, nie słysząc końca anegdotki, opowiedzianej z wojskowym ferworem przez towarzyszącego nam, sympatycznego wicekonsula, kpt. Cybulskiego.

Ponta Grossa, w lipcu.

BOHDAN TEOFIL LEPECKI.

PRZEGŁĄD KOLONJALNY

KONGO BELGIJSKIE

Zadłużenie Konga Belgijskiego

Nietylko kraje europejskie, ale także i kolonie są zadłużone. Według oświadczenia belgijskiego ministra kolonii dłu-

gi, ciążące na Kongo Belgijskim, wynosiły w końcu 1932 r. pożyczki 2.371.803.883 fr. belg. bony skarbowe 1.001.089.000 fr. belg. gwarancje udz. przez rząd 2.667.931.000 fr. belg. razem 6.040.823.883 fr. belg.

Ilość lekarzy w Kongo

Nad zdrowiem prawie 10-milionowej ludności czarnej oraz 18-tysięcznej ludności białej w Kongo Belgijskim czuwa zaledwie 276 lekarzy białych.

Niemą tam wcale wolno praktykujących lekarzy. Wszyscy są zaangażowani już w Europie. W służbie rządowej jest ich 129 utrzymywanych przez Fundusz Królowej Elżbiety 17; przez Kongolański Czerwony Krzyż 4; przez przedsiębiorstwa prywatne 70; w misjach katolickich 10; w misjach protestanckich 46.

Ilość lekarzy jak na kraj tak rozległy i z tak dużą ludnością, jest mała, zwłaszcza, że większość ich jest rozmieszczona w części wyżynnej, gdzie najwięcej zgromadziło się białych i gdzie najwięcej jest przedsiębiorstw prywatnych.

Zapowiedź zmiany systemu eksploatacji rolnej

Książę Leopold, belgijski następca tronu, wyjechał przed kilku miesiącami w oficjalnej misji zbadania systemu produkcji rolnej Kongo i sąsiednich kolonii. Wyniki tych badań nie przemawiają na korzyść obecnego systemu eksploatacji rolnej Kongo.

Dotychczasowa polityka wyłącznego popierania produkcji wielkich plantacji, z pominięciem murzyńskiej produkcji rolnej, ma więc zasadnicze zmiany. Murzyni jako rolnicy mają uzyskać poparcie władz i na nich ma głównie opierać się w przyszłości kongolańska wytwórczość rolna.

Ten system nie jest nowością w Afryce. Stosuje go większość państw kolonialnych z wielkim pożytkiem tak dla siebie, jak też i dla ludności tubylczej.

Do tego samego — widocznie — przekonania doszedł książę Leopold, badając stosunki rolne w Kongo i w sąsiednich koloniach.

ANGOLA

Popieranie uprawy pszenicy

Ponieważ płaskowyż Angoli nadaje się na uprawę pszenicy, przeto uprawa ta zawsze interesowała się przedewszystkiem władze portugalskie, dążąc do wytworzenia w Angoli spichrzka dla różnych krajów, gdyż portugalska produkcja krajowa nie pokrywa całego zapotrzebowania metropolii.

Aby zachęcić farmerów angolskich do zwiększenia uprawy pszenicy, wyznaczył rząd Angoli premie, a więc: 2 po 1.500 angolarów za najlepsze zbiory na każdej z dystryktów Malanje, Ouanza-Sul, Benguela, Bie i Huila (trzy ostatnie — to wysoki płaskowyż). Jedną z tych nagród przewidziana jest dla farmerów, druga dla wielkich przedsiębiorstw plantacyjnych. Dalsze nagrody są małe, ale jest ich za to wielka ilość. Wynoszą one po 70 angolarów oraz dla Murzynów po 3 gracie.

W r. ub. rozdzielono dużą Hość pszenicy na zasiew, najwięcej gatunku „Montana”, który przy próbach dał najlepsze wyniki. Oprócz tej akcji rządowej, także i kompania kolei Lobito — Katanga wystąpiła z czynnym poparciem dla uprawy pszenicy, wydając na ten cel ponad 50.000 angolarów.

Wyniki osiągnięto bardzo dobre. W r. ub. wywieziono z Angoli 9.000 ton pszenicy t. j. prawie dwa razy więcej, aniżeli w roku poprzednim.

Ruch na kolei Lobito — Katanga

Tak upragniony ruch przejezdnych przez Angolę do centralnej Afryki, rozwija się coraz to lepiej. Gdy w r. 1931 przejechało koleją przez Angolę do

Konga i Rodezji (pierwszy rok ruchu kolejowego) 1.765 osób, to w r. 1932 liczba ich wynosiła już 3.694. Ogółem w r. 1932 przewieziono 187.893 pasażerów.

Kompanie kolejowa spotkała jednak zawód ze strony Katangi, gdzie główny ładunek, na który liczone, t. j. ruda miedzi wynosiła zaledwie 22.000 ton, podczas, gdy według dawniejszych przewidywań miało jej być 10 razy więcej. Mimo tego wszelkie przewozy towarowe kolei niewiele się zmniejszyły, gdyż ubytek ładunku z Katangi nagrodził wzrost ładunków produktów krajowych.

Ile wydano koncesyj terenowych?

Ogłoszona obecnie statystyka podaje, iż rząd Angoli wydał od r. 1912 do 1931 r. łącznie (t. j. w ciągu lat 20) koncesyj terenowych pod uprawę 3.983.476 ha; z tego Portugalczykom 3.591.476 ha i obokrajowcom 392.000 ha.

Z pośród obokrajowców przypada w ha na: Anglików 281.258; Niemców 57.000; Belgów 15.000; Szwajcarów 12.000; Duńczyków 5.541; Holendrów 4.809; Irlandczyków 3.871; Norwegów 2.571; Hiszpanów 2.370; Amerykanów 2.015; Greków 1.931; Włochów 800; Austriaków 700; Francuzów 642; Polaków 600.

Powyższe dane obejmują tylko tereny, które uzyskali bezpośrednio od rządu przedstawiciele różnych narodowości. Nie ilustrują one jednak faktycznego stanu posiadania, gdyż wiele terenów przeszło w obce ręce, zwłaszcza z rąk portugalskich. Np. do r. 1931 zostało przyznanych Polakom tylko 600 ha. Obecny stan posiadania Polaków jest conajmniej 20 razy większy, gdyż oprócz uzyskanych w następnych latach koncesyj, zakupił ponadto Polacy na wysokim płaskowyżu duże własności rolne od Portugalczyków.

Wobec tak dużej ilości ziemi, przyznanej przedstawicielom rasy białej, ciekawe jest ile też ziemi przyznano czarnym? Podaje to także statystyka. Utworzono mianowicie rezerwy terenów dla Murzynów o łącznej powierzchni 70.994 ha, z czego wydano tytułów własności na 5.597 ha.

KENYA

Podział terenów w Kavirondo

Złotodajne tereny Kavirondo zostały podzielone przez rząd kolonii Kenya na 5 części. Z tego 3 części, o obszarze prawie 12.000 km², otrzymało przedsiębiorstwo Tanganyika Concessions Ltd. Dwie pozostałe części o powierzchni niespełna 4.000 km², zostały przyznane prywatnym osobom, które mogą otrzymać koncesje na poszukiwanie złota.

Okazuje się, że w tych ostatnich terenach niema zupełnie pokładów złuwajnych, a więc nie można otrzymywać złota przez płukanie. Złoto znajduje się w skalach, które trzeba kruszyć i przemycać. Wymaga to nakładu dużego kapitału, który jednak stale napływa. Dotychczas kapitał zgłoszony w Nairobi (stolicy Keny) na eksploatację kopalni złota, wynosi 2 mil. funtów szterli, t. j. 60 mil. zł.

Pomimo, iż okazało się, że część tych terenów ma mało ludności, która mogłaby użyć do pracy w kopalniach i produkcji płodów rolnych celem wyżywienia robotników, dalej, że tereny te opalone są przez muchę tse-tse, wskutek czego wogóle nie można tam utrzymać bydła, mimo, że brak tam jest wszelkiej żywności, to jednak napływ przybyszów stale się wzmacnia, zgłoszenia o nowe koncesje napływają codziennie, powstają nowe osady, buduje się wszędzie hotele i ludność napływowa

jest pełna nadziei szybkiego wzbogacenia się.

Największą jednak troską przybyszów jest brak robotników. Zarząd kolonii chce przesiedlić Murzynów miejscowych, gdyż takie wzięcie na siebie zobowiązanie, natomiast poszukiwanie złota, choćby ich konieczne zatrzymać, bez miejscowych, czarnych robotników kopalnie nie ruszą, a sprowadzani robotnicy są zbyt drodzy.

UNJA

POLUDNIOWO-AFRYKAŃSKA Ekspedycja na Kalahari

Obszar, nazwany pustynią Kalahari, obejmuje nie tylko piaski, lecz także i liczne polacie stepów pustynnych, niektórych nawet z obfitą trawą. Tereny te uważane są za wielkie rezerwy dzięki zwierzyń.

Do okrugów pustyni, leżących na pograniczu dystryktów Upington i Gordonia, wysłała Unja Południowo-Afrykańska specjalna ekspedycję, której zadaniem jest rozciągnięcie opieki nad koczującymi plemionami Buszmenów. Ekspedycja ma ich nakłonić do przesiedlenia się na stepy w żyzniejszej części Kalahari, gdzie jest dostateczna ilość zwierzyń, aby mogli żywić z polowań i gdzie nie byłby niepokojeni przez inne plemiona koczujące.

Dalszym zamierzeniem Unji jest wyrobienie z Buszmenów plemion pasterskich, osiadłych na określonym terytorium. Jest to wyrazem pewnego rodzaju polityki porozumiewania plemion murzyńskich na wszystkich tych częściach Kalahari, które należą się dla stałego bytowania koczujących plemion.

Wystawa kopalni złota

W prowincji Rand, w miejscowości Witwatersrand znajdują się największe kopalnie złota na terenie Unji Południowo-Afrykańskiej.

W miejscowości tej urządzono w tym roku wystawę kopalni złota. Ekspozycja składa się z różnego rodzaju wykresów, ilustrujących rozwój kopalni, wydobycie złota w różnych okresach, modele z gipsu poszczególnych kopalni, mapy i t. p. Wystawa jest interesująca i daje dużo ciekawego materiału, przedstawiającego obrazowo, najbogatszy obecnie na świecie obszar wydobywania złota.

Rekrutacja robotników murzyńskich w Mozambiku

Pomiędzy Mozambikiem i Unją Południowo-Afrykańską istnieje konwencja w sprawie swobodnego rekrutowania Murzynów w Mozambiku na robotników do kopalni w Transwaalu (prowincji Unji). Tytułem rekompensacy otrzymywał Mozambik od transwaalskich kopalni corocznie po 100.000 funtów szterli, (t. j. 3 mil. zł.) oraz transporty kolejowe z tych kopalni do mozambiickich portów Beira i Lourenço Marquez. A więc za 80—100 tys. robotników, dostarczanych corocznie Unji, zyskiwał Mozambik poważne korzyści bezpośrednie i pośrednie w formie opłat za transporty kolejowe oraz opłat za przeładunek w wymienionych portach.

Ponieważ obecnie daje się odczuwać w Unji duże bezrobocie wśród miejscowych Murzynów, gdyż kopalnie transwaalskie z powodu kryzysu zmniejszyły ilość robotników, przeto nie zachodzi już potrzeba rekrutowania ich aż w Mozambiku.

Konwencja Unji z Mozambikiem kończy się we wrześniu r. b. Gospodarcze sfery Unji czynią starania, aby rząd południowo-afrykański nie odnawiał umo-

wy, która wszakże w razie poprawienia się sytuacji gospodarczej byłaby konieczna. Gospodarcze sfery Mozambiku są tem wielce zaniepokojone, gdyż na wydatek nieodnowienia umowy kolonja ta pozbawiona będzie wielu korzyści.

Badanie pustynnych stepów Beczuan

Wysłana przez władze Unji Południowo-Afrykańskiej komisja dla zbadania możliwości ekonomicznego rozwoju Beczuan ukończyła swe prace i w połowie r. b. przedłożyła rządowi wyniki i wnioski.

Ponieważ przeważna część Beczuan — to pustynia, przeto komisja badała głównie te właśnie tereny. Doszła ona do wniosku, że stepy pustynne mogą być wykorzystane dla hodowli i rolnictwa, o ile będą nawodnione. Badania wykazały, że opady w porze deszczowej są bardzo małe, rzek nie ma wcale, przeto niema żadnych warunków na tworzenie zbiorników. Natomiast możliwe jest uzyskanie wody z głębokich studzien, stwierdzono bowiem istnienie, w wielu okolicach, t. zw. wody zaskórnej, zwłaszcza w rezerwach murzyńskich. Naturalnie brane jest pod uwagę tylko murzyńskie rolnictwo i murzyńska hodowla. Kolonizacja tych terenów bowiem przez rasę białą jest wykluczona.

Koszt budowy studzien i urządzeń nawadniających — według obliczeń komisji — wyniesie 150—200 tys. funtów szterl. (t. j. 45—60 mil. zł.).

NIGERJA

Rozruchy z powodu podatków

Z powodu nałożenia podatku pogłównego w wysokości 12 i pół szylinga (t. j. 18 zł. i 75 gr.) rocznie na każdego dorosłego mężczyźnego Murzyna (powyżej lat 25), doszło do rozruchów w dystrykcie Oro, prowincji Ilorin. Podatek ten był wprawdzie wprowadzony już od 25 lat, lecz wynosił początkowo 1 szylinga, następnie był podnoszony tak, że za ostatni rok (1932) wynosił 10 szylingów. Już w tej wysokości podatek ten był uważany przez Murzynów za bardzo wygórowany ze względu na małe możliwości zarobku w tym dystrykcie.

Ludność zaprotestowała przeciwko nabeżnemu wymiarowi i wysłała do zarządu kolonii swych naczelników plemion w liczbie 7, których władze uwięziły. Skutek był taki, że wszyscy 7 kacykowie zostali aresztowani, a władze przystąpiły do energicznego ścigania podatku. Wywołało to zrozumiałe rozgorzenie wśród Murzynów, które przybrało rozmiary rozruchów.

KOLONIALNY KONGRES ROLNICZY

W Brukseli, w połowie r. b. odbył się belgijski kolonialny kongres rolniczy. Otworzył go książę Leopold, następcą tronu belgijskiego, który specjalnie interesuje się rolnictwem w kolonjach. Celem zapoznania się z rolnictwem podzwrotnikowym, książę Leopold odwiedził tropikalną część Azji, Holenderskie Indie Wschodnie oraz Kongo Belgijskie wraz z okolicznymi koloniami afrykańskimi.

W dniu otwarcia kongresu książę wygłosił obszerny referat, dotyczący rolnictwa i ekonomicznych spraw Konga Belgijskiego.

PORTUGALSKA KONFERENCJA KOLONIALNA

W połowie r. b. odbyła się w Lizbonie — poraz pierwszy — konferencja

kolonialna, w której wzięli udział gubernatorowie wszystkich kolonii portugalskich. Przewodził minister kolonii.

Zadaniem konferencji było omówienie środków, jakie należy zastosować dla wzmocnienia i zacieśnienia współpracy Portugalii z jej koloniami.

Każdy z gubernatorów przedstawiał kolejno sytuację gospodarczą swej kolonii, stawiając odpowiednie wnioski.

Omawiano sprawę zaopatrywania rynku portugalskiego wyłącznie w produkty z kolonii portugalskich, sprawę transportu tych produktów wyłącznie na stat-

kach portugalskich, sprawę finansów kolonii, ich budżetów, spraw ludnościowych oraz kolonizacji.

Przedłożone referaty oraz wnioski gubernatorów mają być podstawowym materiałem do wydania odpowiednich zarządzeń przez ministra kolonii. Portugalskie sfery gospodarcze przypisują duże znaczenie tej konferencji, uważając ją za ważny etap w rozwoju portugalskiej polityki kolonialnej, która w nowym ujęciu przyniesie — jak przypuszczają — poważne korzyści kolonom i metropolii.

VII MIĘDZYNARODOWY KONGRES HISTORYKÓW A POLSKIE PODRÓŻNICTWO

Na VII-ym Kongresie Międzynarodowym Nauk Historycznych, który obradował w Warszawie 21 — 27 sierpnia b. r. przy bardzo licznych udziałach cudzoziemców, zapadła uchwała, stwierdzająca potrzebę podjęcia ścisłych badań naukowych nad dotychczasowym udziałem Polaków w podróżyach zamorskich, wyprawach badawczych i w pionierskiej pracy kolonialnej.

Wypłynęła ta sprawa w toku obrad specjalnej Sekcji Historii Kolonialnej VII-go Kongresu Historycznego i spotkała się z bardzo przychylnym przyjęciem ze strony reprezentantów mo-

carstw kolonialnych na Kongresie Nauki z Francją na czele.

Delegat z Paryża profesor A. Martineau, znawca francuskiej historii kolonialnej, a zarazem przewodniczący Komitetu Historii Kolonialnej, gorąco poparł tezę, sformułowaną na posiedzeniu w sprawach kolonialnych przez p. Kazimierza Zieleniewskiego o podjęciu badań w kierunku, specjalnie interesującym Polskę i Polaków i nieodzownym w całokształcie wiedzy kolonialnej międzynarodowej.

Do szczegółów tej kwestii powrócimy w następnym numerze.

POWIEŚĆ Z ŻYCIA W KONGO BELGIJSKIM *)

Wśród mnogich opowieści o dalekich, gorących krajach Afryki, na szczególne wyróżnienie zasługuje opowieść kolonialna Jerzego Marlicza.

Autor wykazuje dużą znajomość życia w kolonjach. Wiernie i obrazowo oddaje psychikę Murzynów, tak różną od psychiki rasy białej, rządzącej Afryką. Dusza murzyńska, to wielka zagadka i tajemnica dla białego człowieka. Tajemnicę tę musi on poznać, aby utrzymać władzę swą nad Czarnym Lądem, w którego głębi spotyka coraz to inne niespodzianki w zwyczajach, obyczajach i religii ludzi czarnych.

Wiadoma jest rzecza, że Murzyni tkwią niewzruszenie w swej tradycji pod władzą potężnych dla nich kacyków i jeszcze potężniejszych czarodziei — co autor silnie podkreśla. Tworzą sekty, tajne związki oraz bractwa, z którymi władze kolonialne mają niejednokrotnie wiele kłopotu, zanim zdołają je zlikwidować.

Jerzy Marlicz wpłótł w swą opowieść kolonialną akcję tajemniczego „Bractwa Białego Lamparta”. Najważniejszą jednak rolę w tym „bractwie” przeznaczył białemu człowiekowi, szaleńcowi, wskutek rozwijającej się w nim choroby śpiączki. Szkoda, że do bractwa tego dopuścił białego człowieka. Zapewne lepszego bohatera znalazłby wśród czarnych. Tworzą oni — jak o tem mówią urzędowe dokumenty z przeprowadzonych śledztw przez władze kolonialne — takie bractwa, o których istnieniu świad-

czą ich czyny, ale sami wykonawcy są męczawymi. Żaden Murzyn ich nie zdradzi, albowiem groza straszliwej kary ze strony współplemieńców za zdradę tajemnicy jest większa, aniżeli siła opiekuńcza władzy kolonialnej.

Autor obrał sobie za teren akcji tropikalną część Konga Belgijskiego, tę część, do której wnętrza wprowadzić już wniknął biały człowiek, ale jeszcze nie objął jej rozbudową i urządzeniami, gdzie niema jeszcze dróg i szos, tych świetnych środków komunikacyjnych, po których — w innych krajach w sercu Afryki — mkną samochody z szybkością, rozwijaną tylko na najszybszych szosach europejskich.

Rzecz dzieje się w puszczy, wśród plemion murzyńskich, na których cywilizacja europejska nie wywarła jeszcze swego wpływu. Plemiona te tkwią w swej tradycji i w swych zwyczajach, ale z praktyki znają dobrze ogromną władzę białego człowieka, którego jeden rozkaz stawia na nogi całe plemię do wykonywania różnych prac i do ponoszenia wysiłku fizycznego, przed czem Murzyni broną się wszelkimi sposobami, uważając pracę za czynność uciążliwą, prawdziwemu, czarnemu mężczyźnie.

Jednego tylko — z czterech białych i to ogólnikowo — przedstawił autor, jako lubiącego zaglądać do butelki. Dlaczego tylko jednego? Przecież w kolonjach afrykańskich jest wprost odwrotnie. Na czterech białych wyjątkiem jest jeden, który nie pije codziennie od świtu do późnej nocy.

Dobrze przedstawił autor wzajemne nierozumienie się białych i czarnych. Zwłaszcza czarni nie rozumieją białych

*) Jerzy Marlicz: „Bractwo Białego Lamparta” — opowieść kolonialna — stron 428, wydanie Księgarni św. Wojciecha.

I ich zarządzeń. Dobrze także jest uchwyciona skłonność Murzynów do gadatliwości i przechwałek, dobrze wreszcie jest przedstawiony „telegraf” murzyński.

Może tylko nieco za dużo jest krwi w tej opowieści kolonialnej. Wprawdzie Murzyni, jako ludzie pierwotni, o braku rozwiniętych subtelniejszych uczuć i odczuć, prości w swej logice i rozumowaniu, wyciągają od razu wnioski ostateczne i reagują natychmiast wobec współplemienników, czasem są nawet okrutni wobec nich, zwłaszcza jeśli czują bezkarność — ale mimo wszystko tak wielu okrucieństw niema w Afryce, tyle krwi murzyńskiej nie ucieka z czarnych ciał w tak krótkim czasie.

„Bractwo Białego Lamparta”, to książka ciekawa, zajmująca i dobrze napisana. Doskonale ujmując fragmenty ży-

cia kolonialnego — godna więc jest polecenia wszelkiego rodzaju czytelnikom: dorosłym i młodzieży.

Prostota akcji, wnikliwe odwołanie się do psychiki murzyńskiej, opisy przygód i walki człowieka z przyrodą, walki — o władzę nad plemieniem, ciężkiej służby urzędnika kolonialnego oraz lekarza rządowego w Kongo Belgijskim — tworzą razem rzecz o dużej wartości.

W naszej, ubogiej na ogół, kolonialnej twórczości literackiej książka ta wysuwa się na czoło podobnych opowieści.

Osobna wzmianka należy się rycinie na okładce. Jest piękna, barwna i oryginalna w pomyśle. Przedstawia spotkanie dwu śmiertelnych wrogów: pytona owiniętego o pień drzewa i lamparta, gotującego się do walki z przeciwnikiem, zagrażającym mu drogę.

FR. LYP.

KSIAŻKI I CZASOPISMA NADESLANE

Plutyński Antoni. *Bezdzietne Niemcy a Polska*. Warszawa 1933. Skł. gł. Gebethner i Wolff, str. 30, z wykresami.

Na podstawie danych Urzędu Statystycznego Rzeszy dowodzi autor, że nieuchronne jest w niedalekiej przyszłości wstrzymanie się przyrostu ludności Niemiec. Przyjrzyjmy się kilku znamennym liczbom. Nadwyżka przyrostu (urodzonych) nad ubytkiem (zmarłych) wynosiła w Niemczech w 1920 r. 10,8%; stale malejąca spadła w roku 1931 do 4,7% na 338.909 małżeństw zawartych w 1931 przypadło na rodzinę 5,1 dzieci, przy 483.198 małżeństwach w 1926 r. tylko 2,3 dzieci na rodzinę. W 1899/1901 było w Niemczech kobiet żonowanych 5.881.000 z tego na 1.000 przypadło 100 ślubnych noworodków, w 1927 r. 7.950.000 kobiet, a na 1.000 tylko 46 noworodków ślubnych. Ilość małżeństw, zawartych w Rzeszy po wojnie od 1919 do 1930 wynosiła rocznie 618.000, od roku 1931 do 1942, czyli za następne 12 lat wyniesie, według przewidywań Urzędu Statystycznego tylko 503.000 czyli o 18% mniej niż po wojnie. Uwzględniając ten spadek oraz tendencję niżkową rozrodczości oblicza autor ludność Rzeszy w roku 1975 na 45 milionów. Fakt, że obecnie wzrasta i przez pewien okres lat jeszcze wzrastać będzie ludność Rzeszy tłumaczy się rekordowo małą ilością zgonów, co możliwe jest tylko w społeczeństwie o silnie rozwiniętych instynktach higienicznych i przy powszechnej a bardzo wysoko postawionej pomocy lekarskiej. Stosunek sił narodu polskiego będzie się w ciągu przyszłych lat kilkudziesięciu kształtował coraz korzystniej dla nas. W konkluzji autor zastanawia się, czy naród polski ma pozostawić idącym od Złotych tendencjom depopulacyjnym wolną rękę działania na terenach polskich, czy też nie przeskakując rozrostowi liczebnemu narodu. Skłaniając się ku temu ostatniemu pragnie jednak autor zachęcić do gruntownej dyskusji nad problemem depopulacji.

S. Z.

Polish Pomerania (Pomorze) — Published by Polish Information Service 385 Madison Avenue, New York City 1933 — Polish Library of Facts No. IV — Price 10 Cents.

Jest to rozszerzony angielski przekład znakomitej broszury „Dziesięcioro o Pomorzu”, wydanej przez Instytut Baltycki w Toruniu. Sporządzony został ze specjalnym nastawieniem na amerykańskich i angielskich czytelników i stwier-

dzić trzeba, że doskonale wypełnia zadanie zwięzłego, nieodparcie przekonującego wyłożenia prawdy o Pomorzu i o naszym dostępie do morza. Poszczególne rozdziały przedstawiają historię Pomorza, mówią o jego ludności, o gospodarstwie, o znaczeniu, opalają niemieckie „korytarzowe” fałszy, rzeczowo i starannie wyświełają istotną sytuację Prus Wschodnich. Broszura zaopatrzona jest w najnowszą mapkę i wykresy; w dolażeniu podaje bibliografię najważniejszych dzieł w językach angielskim i francuskim, stwierdzających prawdę i słusność naszego stanowiska.

Polacy w Danii — Ilustrowany miesięcznik, poświęcony sprawom wychodźstwa polskiego w Danii. Organ Związku Robotników Polskich i Stowarzyszeń Młodzieży Polskiej i Stowarzyszeń Młodzieży polskiej w Danii. Nr. 1 — Rok 1 — Kwiecień 1933.

„Gdy bierzemy do ręki pierwszy numer pisma „Polacy w Danii”, zmusza nas ten radosny fakt do zastanowienia się nad tem co czem byliśmy dawniej, t. j. wtenczas, gdy nie mieliśmy organizacji, a czem jesteśmy teraz, po siedmiu zaledwie latach istnienia Związku Robotników Polskich w Danii”.

Tak rozpoczyna się artykuł wstępny w pierwszym numerze pierwszego pisma polskiego wychodźstwa w Danii. Artykuł informuje dalej rzeczowo o istotnie bardzo radosnych i pięknych zmianach, jakie w ciągu ośmiu lat siedmiu zaszły wśród naszych rodaków w tamtym kraju. Żyli oni w rozproszeniu, w izolacji, bez wzajemnego kontaktu między sobą bez kontaktu z Macierzą. Zdać się mogło, że traceni są dla Ojczyzny, że skazani są na szybkie i doświadczone wchłonięcie przez cudzoziemskie środowisko. A teraz?... „Gdy dawniej — informuje artykuł wstępny pierwszego numeru „Polaków w Danii” — nie znaliśmy się z najbliższych okolic, to dzisiaj wiemy o sobie prawie w całej Danii aż do dalekiego Haderslev. Gdy zachodzi tego potrzeba, to nie tylko raz w ciągu roku, ale częściej nawet zjeżdżamy się w oznaczonym miejscu, by radzić nad sprawami i brakami naszymi. A szkolnictwo polskie w Danii, stworzone na skutek naszych starań i zabiegów, wycieczki polsko-duńskie do Polski, organizowane przez nas, wysyłanie dzieci na kolonie wakacyjne do Polski, umieszczenie 15 chłopców w szkołach w Polsce, czyż nie zasługują na przytoczenie? A udział naszych de-

legatów w pierwszym Zjeździe Polaków z zagranicy w Warszawie w roku 1929? A rozwój Związku? Mamy przecież dzisiaj 11 oddziałów Z.R.P. i 9 Stowarzyszeń Młodzieży Polskiej, nad którymi powiewa 8 sztandarów polskich, w tem jeden — młodzieżowy. Na Lolland Falster, we wszystkich trzech ośrodkach, utworzyły się w ostatnich miesiącach polskie drużyny harcerskie, obejmujące tak chłopców jak i dziewczęta w wieku szkolnym”.

Podkreślić należy, że powołanie do życia polskiego pisma w Danii jest oczywiście dalszym ważnym krokiem naprzód w tem dziele ochrony, konsolidacji i rozwoju tamtejszego naszego wychodźstwa, — tem bardziej, że, jak pierwszy numer świadczy, pismo przedstawia się pod każdym względem doskonale i doprawdy mogłoby służyć przykładem wielu innym naszym emigracyjnym organom w liczejszych i bogatszych ośrodkach. Życzymy szczerem sercem powodzenia, wytrwania i coraz świetniejszych postępów na dobrej drodze zarówno pismu, jak dzielnemu zespołowi naszych rodaków z tamtej strony Baltyku.

—o*o—

Voss J. C. — *Łódź żaglowa przez oceany* — Warszawa 1933. Cena zł. 8.

Kapitan Voss pochodził z Vancouver w Kolumbii brytyjskiej. Już od wczesnej młodości tęsknił do przestworzy morskich i zapoznał się z ich powabem i niebezpieczeństwami, żeglując jako chłopiec okretowy, marynarz, mat i szyper na różnych statkach, zwłaszcza na poławiaczach fok. W roku 1898, a więc w okresie ukończenia podróży przez kpt. Slocuma, wybrał się z dwoma towarzyszami na 10-cio tonnowej szalpie w podróż z Vancouver do wyspy Kokosowej w poszukiwaniu ukrytych skarbów. Podróż ta, która skończyła się niepowodzeniem, przekonała Vossę, że mały statek jest nie mniej niebezpieczny na morzu, niż wielki. Następną jego wyprawą, w której wyżył doświadczenie, był potężny wyciecznik, mianowicie opłynięcie kuli ziemskiej. Pobudziła Vossę do tego propozycja pewnego dziennikarza i podróż tę odbył w małej indyjskiej łodzi, nazwanej przez niego „Tilikum” (po indyjsku — przylajcie). W drodze miał jako towarzysza początkowo wspomnianego dziennikarza, a potem dwóch żeglarzy, jednego po drugim

—(—)—

Port w Gdyni — Nakład Urzędu Morskiego w Gdyni — Gdynia 1933.

Najnowszy informator o porcie gdyni, wydany przez Urząd Morski w Gdyni, to krótki, znakomicie sporządzony konspekt, zawierający wszystkie najważniejsze wiadomości. Wymowne wykresy ruchu statków, oraz towarowych obrotów zamorskich — w latach od 1923 do 1932 włącznie — unaoczniają imponujący rozwój portu. Dalej znajdujemy statystyki ruchu okrętowego na wejściu i wyjściu, ruchu pasażerskiego obrotów towarowych zamorskich w imporcie i w eksporcie, w globalnych liczbach zarówno, jak w wyszczególnieniu oddzielnych pozycji surowców, artykułów i produktów. Mamy następnie dokładne dane o urządzeniach portowych o opłatach portowych, o taryfach kolejowych i kolejowo-wodnych w komunikacji z obszarem Rzeczypospolitej i w m. Gdańska oraz z innymi krajami, o regularnych połączeniach okrętowych Gdyni z innymi portami.

ZE ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH

Zarząd Związku Pionierów Kolonialnych (Oddział I im. Jana z Kolna Ligi Morskiej i Kolonialnej), powołany przez walne zebranie w dniu 2 marca r. b. ukończył się, jak następuje pp.: Dr. Wiktor Rosiński — prezes, Stanisław Lenartowicz — wiceprezes, Kazimierz Kohlmann — skarbnik, Hubert Sukiennicki — sekretarz, członkowie: Edmund Ernest, Franciszek Lyp, Dr. Aleksander Freyd, Edward Januszewicz, Stanisław Zieliński. Zastępcy członków zarządu pp.: Antoni Kalinowski, mjr. Leon Bułowski, Mieczysław Mysłowski i kpt. Jan Karol Hordliczka.

Na szeregu zebrani Zarządu po szczegółowym omówieniu programu prac na rok bieżący powołane zostały następujące sekcje:

1. Sekcja finansowo - gospodarcza — przewodniczący p. K. Kohlmann.

2. Sekcja propagandy i dochodów niestatycznych — przewodniczący — p. K. Kohlmann.

3. Sekcja ogólna - kolonialna — przewodniczący p. H. Sukiennicki.

Z kolei sekcja ogólna - kolonialna podzielona została na referaty: 1. ogólnoinformacyjny — przew. p. M. Mysłowski, 2. handlu zamorskiego — przew. p.

Dr. W. Rosiński, 3. kolonialny — przew. p. Dr. J. Rozwadowski, 4. kolonizacyjny — przew. p. E. Januszewicz i 5. emigracyjny — przew. p. radca W. Skowron.

Zadaniem sekcji ogólna - kolonialnej będzie przygotowanie szeregu problemów, skrytykowanie poglądów i ustosunkowanie się do rzeczywistych możliwości w realizowaniu wytkniętych punktów programu kolonialnego. Zarówno sekcje, jak i referaty, zostały już zmontowane i rozpoczęły swoje prace.

Zgłoszenia do sekcji lub referatów mogą być uskuteczniane u sekretarki Biura Związku p. Ancerewiczowej, Liga Morska i Kolonialna, Widok 10, III p.

LEOPOLD JANIKOWSKI

WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY AFRYKAŃSKICH W LATACH 1882 — 1886

(Ciąg dalszy)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Ponieważ noc zaskoczyła nas na jeziorze, postanowiliśmy przenocować w leżących na połowie drogi i będących własnością francuskiej faktorii plantacjach kawy w Elimie. Stanęliśmy tam późnym wieczorem.

Rogozini, ja i dwu Francuzów udaliśmy się na polowanie przy księżycu. Było tam wiele lampartów, panter i dużych dzikich kotów. Szczególnie trudne jest polowanie na lamparta, w dzień bowiem chowa się on w niedostępne kryjówki. Nieraz straciłem kilka godzin, idąc za śladem i napróżno, prowadził on bowiem w końcu w takie gaszcze lub błota, że trzeba było się cofnąć. Za to w nocy lampart jest panem lasu. Wychodzi wówczas na żer, zbliża się do mieszkań, czatując na inwentarz, a nawet, gdy jest głodny, zabiera ofiarę z ludzi. W nocy lub nad ranem przychodzi do źródła lub rzek, aby gasić pragnienie i tam najłatwiej go podejść. Rozstawiliśmy się na ścieżce, prowadzącej do wody. Trzeba było leżeć na wilgotnej ziemi, w rosie, pomiędzy krzakami. Ostrożny zwierzę omijał nasze stanowiska. Połowa myśliwych zniecierpliwiona powróciła do domu. Ja z Francuzem dotrzymałem placu i nad ranem, zdawało się, że trudy nocy będą wynagrodzone. Usłyszałem szelest i trzask łamiących się suchych gałęzi; ciężki zwierzę zbliżało się ku nam. Niestety, znajdujący się przy mnie pies, przeczuwając nieprzyjaciela, dostał nerwowego drżenia, trzeba go było siłą powstrzymać, wreszcie, gdy zwierzę było blisko, pies warknął — usłyszałem tylko uciekającego lamparta, którego nawet nie widziałem.

Rezultatem polowania była nazajutrz słaba, a na trzeci dzień tak silna febra, żeśmy obaj o mało życiem nie przypłacili nocnej wycieczki. Opis tego nieudanego polowania podaje, aby sprostować mylnie a powszechne wyobrażenie o niebezpieczeństwach ze strony dzikich zwierząt w Afryce. Lampart np., spotkany w lesie, ucieka, jak zając, chyba, że się go zrani, wtedy rzuca się na człowieka celem obroby. To samo dotyczy węzów. Waż, chociażby najjadowniejszy i głodny, na szelest idącego człowieka ucieka z drogi i chowa się w gaszcze, a jeżeli jest syty, to jest tak ościeżały i leniwy, że z miejsca ruszyć się nie chce. Bywają wypadki ukaszenia, ale wtedy, gdy Murzyn nieostrożnie położył się na nim lub nadeptnie go nogą.

Nazajutrz rano oglądaliśmy plantacje, polując po drodze. Mnóstwo papug szarych, zielonych gołębi, dużych kuropatw i jarzabków przewijało się przed oczami. Wtem, już koło południa, nadbiegli

Murzyni z krzykiem, dając znać, iż odkryli legowisko dużego węza boa, który im oddawna niszczył inwentarz. Pobiegliśmy szybko na miejsce i rzeczywiście ujrzelśmy olbrzymiego węza, który leżał zwinięty w krzakach. Dostał 5 kul rewolwerowych 12 kalibru w kark około głowy, ciało było prawie przecięte, ale okazało się to jeszcze dla niego niedostateczne. Raniony skrył się w otwór spróchniałego drzewa, leżącego o kilkadziesiąt kroków. Murzyni twierdzili, że to musi być jego zwykła kryjówka — gniazdo. Widząc nasze powątpiewanie, jeden z nich, z najzimniejszą krwią, wsunął całą rękę aż po ramię w ów otwór i nie zważając na znajdujące się tam węza, wyciągnął parę jaj węzłych, jako dowód. Nie mogliśmy w żaden sposób wystraszyć węza z kryjówki, dopiero czarni uciekli długą żerdź i, włożywszy ją w otwór, drażnili potwora. Po długiej chwili waż wysunął z drugiej strony drzewa głowę i dostał w nią zaraz cały nabój strótu. Murzyni wyciągnęli natychmiast potężny okaz i przy głośniejszych okrzykach radości powlekli go do domu. Waż miał kilkanaście stóp długości, a stopę szerokości. Skóra była tak pokaleczona, że tylko część jej można było ściągnąć. Mięso oddaliśmy Murzynom; pokrajali je zaraz na kawałki, aby je uwedzić. Tłuszczu, którego była warstwa ze 2 cale grubości, używają w celach leczniczych na różne rany.

Podczas naszego polowania wioślarze przygotowali łódź. Popłynęliśmy też zaraz dalej, z początku jeszcze po jeziorze, później po rzece Kindzabo. Brzegi rzeki są prześliczne, zarośnięte już nie manganem, lecz palmami i drzewami liściastymi. Olbrzymie liany, pnąc się, okrażają pnie drzew, następnie w fantastycznych zwojach spuszcza się ku wodzie. Ptaków pełno. Zwinne czarne małpy przeskakiwały z drzewa na drzewo. Zabiliśmy pięknego wodnego węza, o żywych kolorach, zielonym i niebieskim. Przed wieczorem stanęliśmy u celu. Król Amatifu, uprzedzony o naszym przybyciu, kazał wyciąć wygodną, szeroką na 2 metry drogę, od brzegu rzeki aż do wsi, t. j. na przestrzeni 2 kilometrów. Była to praca miłada, zważywszy, iż dotąd była tam tylko wązka, zarośnięta ścieżynka, prowadząca przez las dziewiczy. Musiały pracować tam setki ludzi, skoro droga powstała w ciągu dwu dni. Po wylądowaniu zwróciły naszą uwagę dwie olbrzymie łodzie królewskie. Jedna z nich, większa, miała kilkanaście metrów długości i była wyrobiona z jednej sztuki drzewa, zewnątrz malowana, stanowiła własność króla. Druga prawie równej długości, ale mniej

ozdobna, należała do następcy tronu, z którym król żył jak przysłowiowy pies z kotem. Amatifu miał przeszło 100 lat i był mimo swego wieku zdrowy i silny. San, następca, miał kilkadziesiąt lat, lecz był schorowany. Nie mógł doczekać się śmierci ojca, aby objąć władzę, stąd nienawiść.

Miasto całe, podzielone było na dwa stronnictwa; połowa słuchała rozkazów Amatifu, druga je lekceważyła — byli to stronnicy syna. Było więc faktycznie w Kindzabo dwu władców.

Droga od brzegu rzeki prowadziła pod górę. Wszędzie po drodze witano nas z wielkiem uszanowaniem i niezmierną ciekawością. Liczne deputacje oznajmiały, iż król oczekuje z niecierpliwością wizyty i że w pałacu przygotowano dla nas mieszkanie.

W pół godziny stanęliśmy w mieście. Miasto, którego proste ulice ciągną się pomiędzy rzędami nadzwyczaj czystych domów, budowanych z bambusa i drzewa, czyniło przyjemne bardzo wrażenie. Każdy dom, zewnątrz i wewnątrz, obrzucony glina, starannie wygladzona, składa się z czterech skrzydeł, postawionych w czworobok, naokoło wewnętrznego podwórza. Pałac króla zajmuje przeszło 1/4 miasta. Jest to zbiór takich czworoboków, zajęty przez samego władcę, jego 66 żon, 35 synów i córki, których liczby sam nie znał, ministrów i święte. — Na

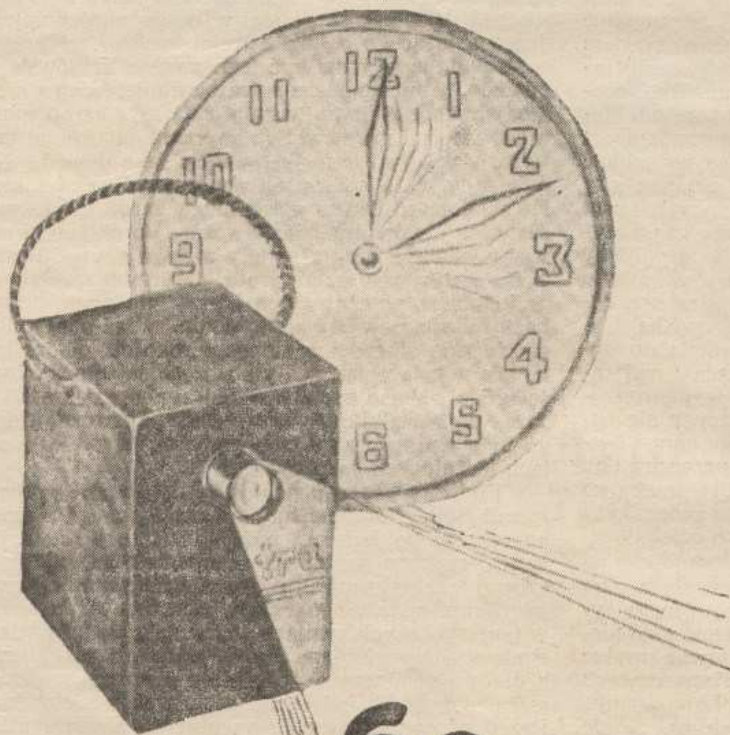
głównym pałacu powiewała flaga francuska. Parter murowany, piętro drewniane, wewnątrz drzwi i okna: widocznie wykończali go Europejczycy. Duża weranda, okazała i starannie ozdobiona, wychodziła na obszerny plac, którego środek zajmowało olbrzymie drzewo kauczukowe, czczone jako święte. Z werandy tej król Amatifu ogłaszał swe rozkazy lub przypatrywał się uroczystościom ludowym.

Obecnie pokoje, przylegające do werandy, były dla nas przeznaczone.

W pierwszej sali stał na środku stół, pokryty ciężką ponsową materią, z boku kanapa bambusowa, pokrycie jej było podobne, lecz kosztowniejsze, przerabiane w szerokie, złote pasy. Były to wyroby sąsiadów — Aszantów. Zapewne potężny król aszantyjski Mensa przysłał je kuzynowi swemu w upominku. Materie takie są prześliczne, ale nadzwyczaj drogie. Aszantowie znają różne włókna miejscowe i z nich tkają swoje wyroby, lecz przeważnie kupują jedwabne i wełniane tkaniny europejskie, rozkręcają nitki i przeplatają je nitkami najlepszego złota, tworząc w ten sposób gustowne, wzorzyste desenie. Po bokach stołu rozsawione były krzesła, pośrodku duży fotel w formie tronu, wreszcie ogromne lustra donosiły umeblowania.

(C. d. n.).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



60 godzin
i dłużej świeci lampka
Centra nr. 100

ZAKŁADY GRAFICZNE

**„PRASA
POLSKA„**

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 3/5/7
TEL. 8-02 40

DRUKARNIA

WYKONUJE WSZELKIE PRACE W ZAKRESIE
DRUKARSTWA WCHODZĄCE: DRUKI DLA
URZĘDÓW, HANDLU I PRZEMYSŁU, WY-
DAWNICTWA I CZASOPISMA W MASOWYCH
NAKLADACH, ILUSTROWANE BARWIE
WŁASNYM PRZYSPIESZONYM SYSTEMEM
„PRASY POLSKIEJ” OD NAJSKROMNIEJ-
SZYCH DO NAJWYKWIETNIEJSZYCH.

CYNKOGRAFIA:

KLISZE CYNKOWE JEDNO I WIELOBARWNE
DLA DZIENNIKÓW, CZASOPISM, KSIĄŻEK,
CENNIKÓW, OGŁOSZEŃ, PLAKATÓW I T. P.

ROTOGRAWIURA:

WYKWIETNE REPRODUKCJE, PLAKATY,
TABELI NAUKOWE, CZASOPISMA ILUSTRO-
WANE, PROSPEKTY, POCZTÓWKI, ETYKIE-
TY I T. D.

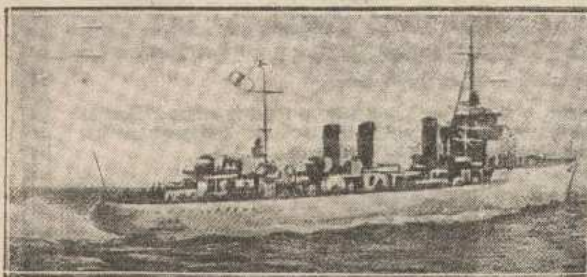
NOWOCZESNE URZĄDZENIA
I METODY PRACY DAJĄ
GWARANCJĘ SZYBKIEGO I
ARTYSTYCZNEGO WYKO-
NANIA — PO CENACH KON-
KURENCYJNYCH.

PENHOËT

**Budowa
OKRĘTÓW wojennych
i STATKÓW handlowych**

wszelkich typów i rozmiarów

**(KRAŻOWNIKI, KONTRTORPEDOWCE
TORPEDOWCE, ŁODZIE PODWODNE i tp.)**



Kontrtorpedowiec „Valmy”, całkowicie zbudowany na stoczni „Penhoët” (szybkość 38.85 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku mazutowym typu „Penhoët”, z którymi francuskie kontrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

Société des CHANTIER ET ATELIERS
de St NAZAIRE — PENHOËT
7 rue Auber PARIS

SCHNEIDER & C^{ie}

**ZARZĄD: 42, Rue d'Anjou
PARIS**

Artylerja Morska. Wieże. Płyty pancerne. Rury torpedowe. Urządzenia portowe i wyposażenie. Rezerwoary dla płynów. Maszyny morskie i turbiny. Kompresory powietrzne. Śruby powietrzne. Śruby okrętowe. Motory elektryczne i sprzęt. Specjalne odlewy żelazne.

Łodzie podwodne (typu Schneider-Labeuf). Motory typu Burmeister i Wain 4-ro i 2-u taktowe (o pojedynczym i podwójnym działaniu dla wszelkich statków handlowych, budowanych we Francji), 2-u taktowe motory typu SCHNEIDER dla łodzi podwodnych

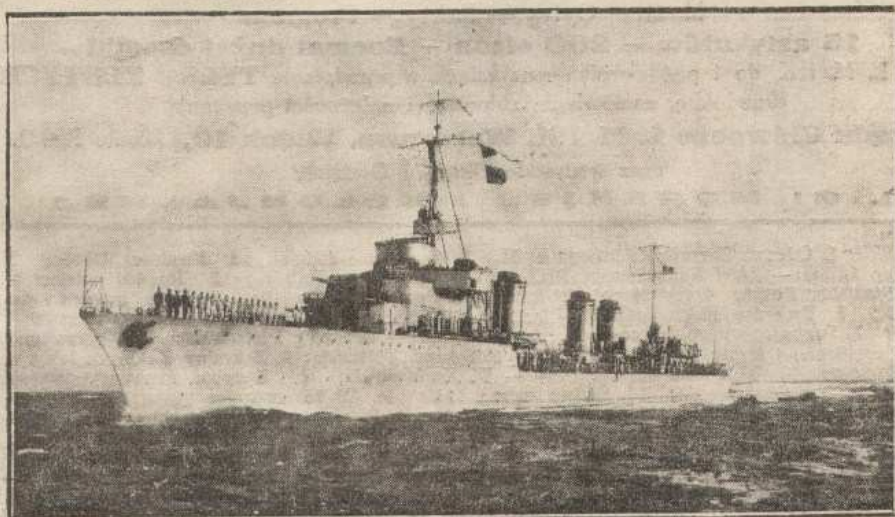
WARSZTATY: Le Creusot, Breuil, „Henri Paul”, La
Londe-Les-Maures, Havre, Harfleur. Moc Bordeaux itd.
STOCZNIA: Chalon s/Saône.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie
w „Morzu”

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, Rue de Téhéran, Paris

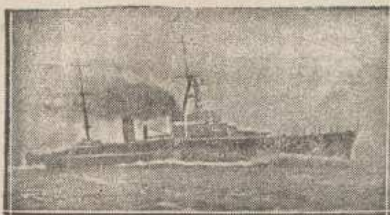
STOCZNIE I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE — ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)
BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Kontrtorpedowiec „Albatros” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 41.9 węzłów.

**KRAŻOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER**

Budowa maszynowni dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYS”



STOCZNIE I WARSZTATY

NANTES

(L. I.)

LE TRAIT

(S. I.)

LA COUR - NOUVE

(SEINE)



Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUEISNE”, „TOURVILLE” (36 węzł. — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gie de Constructions Mecaniques).

Konrtorpedowiec „CASSARD”, 43 węzły, 4, najszybszy na świecie okręt wojenny (Ateliers et Chantiers de Bretagne).

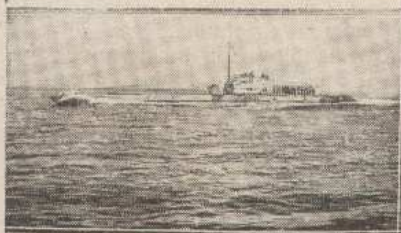
— **ATELIERS ET CHANTIERS DE BRETAGNE** —

— **ATELIERS ET CHANTIERS DE LA SEINE MARITIME (Worms & Cie)** —

— **SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES** —

Dawne Zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

Krążowniki, Konrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kasonierki, Eodze podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, jachty. Pogłębiarki, turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach; Motory Diesl - typu M. A. N.



ZARZĄD GŁÓWNY

PARIS (8-e)

55.

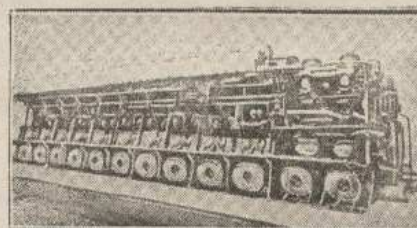
BOULEVARD

HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA

NALEŻY KIEROWAĆ

POD TYM ADRESEM



Łodzie podwodne „ANTIOPE”, „AMAZONE”, „OREADE”, „LA SYBILLE” i „VENUS” marynarki francuskiej (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime).

Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wyłączność na Francję S-te Gie de Constr. Mecan.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA

WYDAJE;

PRACĘ ZBIOROWĄ DWUNASTU AUTORÓW

O POLSKICH ZAGADNIENIACH

MORSKICH I KOLONJALNYCH

Myśli — Cyfry — Fakty — Program

15 artykułów — 200 stron — Format dużej ósemki

Dla członków L. M. i K. do 1 października cena książki w przedpłacie **TYLKO ZŁOTYCH TRZY.**

Przedpłatę, zamówienia zbiorowe i należności przyjmują:

Biuro Zarządu Głównego L. M. i K. Warszawa, Widok 10, (Konto P.K.O. Nr. 9747)

oraz wszystkie Okręgi i Oddziały

LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

TREŚĆ NUMERU: 1. Odezwa Zarządu Głównego L. M. i K. w sprawie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej; 2. Obywatelstwo świata — Józef Kożuchowski, Prezes Rady Głównej L. M. i K.; 3. Rozwój polskiej marynarki handlowej — Stanisław Kosko; 4. Dzieje polskiej kultury na Pomorzu — Ks. Dr. Tadeusz Pomian - Kruszyński, Profesor U. J.; 5. Twierdza myśli polskiej — Instytut Bałtycki; 6. Polskie boje na polskim Pomorzu — Miłosz Gembarzewski; 7. Perspektywy polskiego rybactwa morskiego — Grzegorz Plotrowski; 8. Kryzys międzynarodowej żeglugi handlowej i formy jego zwalczania — Rowmund Piłsudski; 9. Z krainy zielonych łak i stalowych jezior — Z. Dreszer; 10. W służbie dla Ojczyzny — W. Kosianowski; 11. Z życia marynarki wojennej; 12. Śmierć „Nereidy” — J. Sawiczewski; 13. Święto morza 1933; 14. W 75 rocznicę telegraficznego połączenia między starym i nowym światem; 15. Przez Polskę do morza — Stanisław Kwaśniewski, generał brygady, kierownik Wydziału Żeglugi Śródlądowej przy Zarządzie Gł. L. M. i K.; 16. Po splotach; 17. Do młodości — Nemo; 18. Budownictwo okrętowe we Francji — O. O.; 19. Kronika; 20. Dział Oficjalny L. M. i K. — V Walny Zjazd delegatów L. M. i K.; **PIONIER KOLONJALNY:** 21. Pakt czterech a rewizja mandatów kolonialnych — Hubert Sukiennicki; 22. Polonja amerykańska a morze — Dr. W. Rosiński; 23. Poza Europę — R.; 24. Kolonialne demonstracje Niemców w Afryce Południowej; 25. Ponta Grossa — Księżniczka stepów. — Z podróży z P. Marszałkiem Raczkiewiczem do Ameryki Połudn. — Bohdan Teofil Lepecki; 26. Przegląd kolonialny — Fr. Lyp; 27. VII Międzynarodowy Kongres Historyków a polskie podróżnictwo; 28. Powieść z życia w Kongo Belgijskim — Fr. Lyp; 29. Książki i czasopisma nadesłane; 29. Ze Związku Pionierów Kolonialnych; 30. Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882 — 1886 — Leopold Janikowski.

66 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: red. 290-18, adm. 315-88.

Wydawca: Liga Morska i Kolonialna

Redaktor Henryk Tetziatt

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. „Prasa Polska S. A.”. Warszawa.