MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Z PORTU GDYŃSKIEGO

ZESZYT 10 PAŹDZIERNIK

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Nakład 75.000 egzemplarzy **Cena numeru zł. 1.20**

MORZE

ORGAN·LIGI·MORSKIEJ·I·KOLONJALNEJ

Nr. 10 Warszawa, październik 1933 rok Rok X

TREŚĆ NUMERU: 1. Zagraniczna polityka trzeciej Rzeszy — **Jan Dębski,** wiceprezes Zarządu Głównego L. M. i K.; 2. Umowy polsko - gdańskie; 3. Zadania narodowej żeglugi — **Dr. St. Zb. Szyszkowski;** 4. Dzieje polskiej kultury na Pomorzu — III. Drukarnie gdańskie, rytownictwo, numizmatyka — **Ks. Dr. Tadeusz Pomian - Kruszyński,** Prof. Uniw. Jagiellońskiego; 5. Rola i zadania niemieckiego „Flottenvereinu" — **Nauticus;** 6. Stulecie kanału Augustowskiego — **Prof. Inż. Mieczysław Rybczyński,** b. Minister Robót Publicznych; 7. Jak budowano kanał Augustowski — **Inż. Tadeusz Tillinger;** 8. Obóz nadmorski L. M. i K. w Jastarni; 9. Do Gdyni, nad morze — **Kazimierz Warchałowski;** 10. Budownictwo okrętowe we Francji — **O. O.;** 11. Jerzy Leygues; 12. Wokół Wielkiej Brytanji — **j. g.;** 13. Kronika; 14. Dział Oficjalny L. M. i K.; 15. Z żałobnej karty — Ś. p. Mieczysław Porębski; PIONIER KOLONJALNY: 16. Włoski program kolonjalnej rewizji — Tadeusz Ehrenberg; 17. O drogi naszej ekspansji zamorskiej — **Michał Pankiewicz,** b. radca emigracyjny na Południ. Amerykę; 18. Przegląd Kolonjalny—**Franciszek Łyp;** 19. Przygody Krzysztofa Arciszewskiego — **J. B. Rychliński.**

30 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



...cha tegorocznego Święta Morza. Delegacja Województwa Łódzkiego na Zamku Warszawskim wręcza Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej czek na 265.000 zł., które zebrano wśród ludności tego województwa na budowę floty wojennej oraz pamiątkowe album tej zbiórki.

ZAGRANICZNA POLITYKA TRZECIEJ RZESZY

Napisał **Jan Dębski**, wiceprezes Zarządu Głównego L. M. i K.

Ktokolwiek zastanawia się dzisiaj nad zagraniczną polityką Niemiec hitlerowskich i zadaje sobie pytanie, dokąd dążą Niemcy, jakiemi środkami realizować będą swoje zamierzenia — powinien przypomnieć sobie drogi i metody zwycięskiej walki hitlerowców w Niemczech. W naszych oczach zdobywali hitlerowcy pozycję za pozycją w sposób temu ruchowi tylko właściwy: równoczesnego używania środków legalnej walki politycznej i rewolucyjnych metod. Propaganda, walka wyborcza, trybuna parlamentarna, ba nawet walka w obronie tej trybuny z jednej strony, a z drugiej szturmowe bataljony, których przemoc fizyczna terorvzowała, niszczyła przeciwników politycznych, demoralizowała organy władz państwowych. Pozory legalizmu, konstytucyjnej walki, były zachowane, bo liczyć się trzeba było, do czasu, z psychiką, bądź co bądź, praworządnego społeczeństwa, a równocześnie — organizowano wojskową siłę i zaprawiano ją jawnie, na oczach wszystkich, do rozstrzygającego uderzenia. Nie było ono potrzebne, zachowane zostały siły bojowe na czas po objęciu władzy, bo zdemoralizowany przeciwnik ustąpił, lub przeszedł do zwycięskich szeregów.

Tę samą metodę stosuje i stosować pragnie, do czasu, obóz zwycięskiej rewolucji hitlerowskiej i w polityce zewnętrznej. Z jednej strony legalizm — pokojowość, deklaracje o poszanowaniu traktatów, odrzuceniu polityki gwałtu wobec sąsiadów, zawieranie paktów w imię utrzymania pokoju, a z drugiej — gorączkowe zbrojenia i moralne przygotowania narodu do odwetowej wojny, rewolucyjny rewizjonizm, rozpalany prawie na wszystkich pogranicznych ziemiach z Rzeszą i wszędzie tam, gdzie w ludziach „płynie krew niemiecka", a z drugiej strony — jawne i na oczach całej Europy przygotowywanie zamachu na Austrję, oraz sprawowanie władzy w Gdańsku przez „namiestnika" rządzącej dziś partji w Niemczech. Cóż znaczą pokojowe deklaracje rządu, gotowość porozumienia ze wszystkimi, gdy równocześnie fakty dnia codziennego świadczą, że nie było gołosłowne w ustach, rwącego się do władzy, Hitlera, twierdzenie, „że miecz jest jedynym środkiem w polityce zagranicznej".

Wszystko, co się dzisiaj w Niemczech dzieje, począwszy od polityki gospodarczej, a skończywszy na zbrojeniach, jest przygotowywaniem się do wojny, jest organizowaniem sił, gromadzeniem środków, potrzebnych do postawienia Europy wobec faktów dokonanych. Nie zapomnieliśmy również, że sztandary zwycięskiej rewolucji hitlerowskiej opromienione były przedewszystkiem hasłami polityki zewnętrznej. Rozprawianie się z wrogiem wewnętrznym: pacyfizmem, demokracją, socjalizmem, czy Żydami, zyskało poklask tłumów przedewszystkiem dlatego, bo miała to być kara dla „zdrajców" za przegraną wojnę, podpisanie „hańbnego traktatu", niewolniczy posłuch wobec zwycięzców, za „okłamywanie" narodu nadzieją na pokojową zmianę granic i pokojowe wyzwolenie się Niemiec „z więzów traktatu Wersalskiego". Walcząc o zdobycie władzy, jasno i wyraźnie określił Hitler swój program polityki zagranicznej. Zjednoczenie wszystkich Niemców w jednem państwie, zdobycie dla rasy niemieckiej przestrzeni, powrót do misji dziejowej rasy germańskiej, rasy wyższej, na wschodzie — oto cele, odrodzonego przez rewolucję hitlerowską, państwa niemieckiego. Dążenie do osiągnięcia granic Rzeszy z r. 1914 byłoby absurdem zbrodniczym, głosił Hitler, bo granice te nie wystarczą dla pomieszczenia wszystkich Niemców i są nie do przyjęcia z punktu widzenia bezpieczeństwa. Wzorem Zakonu Krzyżackiego, mają iść odradzające się Niemcy, by przy pomocy miecza dać pługowi niemieckiemu ziemię, a chleb narodowi. Już po zdobyciu władzy przez hitlerowców, dzisiejszy prezes rządu pruskiego mówił do towarzyszów broni „że niezbędnym warunkiem dla rozwiązania wewnętrznych zagadnień społecznych jest zorganizowanie siły, zdolnej do uzyskania przestrzeni, którą musimy zaludnić".

Zdobywając władzę w Niemczech, Hitler nie lekceważył psychiki własnego społeczeństwa, przyzwyczajonego do konstytucyjnych form rządzenia państwem, do legalnej walki politycznej. Szedł po władzę i na drodze legalnej, a uzbrojone oddziały hitlerowskie potrafiły wojować i kartką wyborczą. Cóż dopiero, gdy chodzi o metody walki w polityce zewnętrznej, gdy ma się do czynienia z narodami i państwami, które, mimo wszystko, pamiętają, czem była wojna ostatnia i jakie cele przyświecały w tej wojnie Niemcom. Już przecież sam fakt przyjścia do władzy Hitlera wywołał powszechną nieufność i niepokój, grozi Niemcom odosobnieniem moralnem i politycznym. Załamuje się sojusz „niezadowolonych" — Rosji i Niemiec, opada gwałtownie, na całym świecie, fala germańskich nastrojów, giną wyniki wieloletniej propagandy rewizjonistycznej. Przed zwycięzcami stają wielkie problemy wewnętrzne do rozstrzygnięcia, a wołanie „chleba i pracy" może niedługo zagłuszyć okrzyki „Heil Hitler". „Wewnętrzne problemy Niemiec są zbyt poważne — tak mówi Rosenberg, prawa ręka Hitlera w sprawach polityki zagranicznej — żeby można wejść na drogę polityki agresywnej". „Państwo, które chce mieć chleb i pracę dla swoich obywateli, tak znów pisze „namiestnik" gdański Foerster — musi dbać przedewszystkiem o pokój". Wreszcie, co najważniejsze, dozbrajanie się Niemiec, mimo gwałtownego tempa zbrojeń jawnych i ukrytych na wszystkich polach, nie osiągnęło jeszcze stopnia dostatecznego. Z tych wszystkich przyczyn polityka zagraniczna trzeciej Rzeszy stosować będzie i stosuje metodę legalizmu, pokojowości, porozumień, co bynajmniej nie wyklucza i środków rewolucyjnych, jak to się dzieje, naprzykład, dzisiaj wobec Austrji.

Polityka zagraniczna każdego państwa, jak wiemy, rozporządza głównie trzema środkami: siłą zbrojną, gospodarczo - finansową oraz siłą opinji publicznej. Gdy chodzi o opinję publiczną, to Niemcy dzisiejsze ogarnięte zostały, aż do najszerszych mas, rasowym neopangermanizmem, żądzą odwetu i nienawiści do wszystkiego, co zostało stworzone po wojnie. Rozprawianie się i pastwienie nad „wrogami wewnętrznymi" rozbudziły w narodzie tym atawistyczne skłonności germańskich hord, zdyscyplinowanych teraz w szeregach hitlerowskich, o których jeden z wybitnych publicystów angielskich Garwin, zresztą zdecydowany germanofil, pisze, „że gdyby posiadali w danej chwili dosyć siły, to rozdarliby swoich sąsiadów na strzępy".

Siła gospodarczo - finansowa — pozostawia, zapewne, wiele do

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

życzenia: miljony bezrobotnych, kurczący się bilans handlowy, lęk przed radykalnemi programami społecznemi nowych władców. Radykalizm społeczny hitlerowców skończył się już jednak tam, gdzie się zaczyna interes państwa, realizowanie programu pogotowia wojennego. Jeden tylko program stale i konsekwentnie jest wykonywany — program samowystarczalności na wypadek wojny, organizacja obozów „pracy", uruchamianie przemysłu wojennego. Nie zapominajmy również, że za dziesiątki miljardów pożyczonych i nieoddanych pieniędzy, Niemcy zdołali już w dużej mierze spotęgować swoją siłę gospodarczą.

Pozostaje siła zbrojna. Jawne i ukryte zbrojenia Niemiec, prowadzone zresztą nie od dzisiaj, doszły już do takiego stanu, że pisze o nich prasa całego świata, że radzą nad niemi przedstawiciele i tych rządów, które z uporem walczyły niedawno o równouprawnienie Niemiec w sprawie zbrojeń. Politycy trzeciej Rzeszy nie mają bowiem złudzeń co do tego, że „słowami nie zmieni się karty Europy". Jeżeli najbliższa konferencja rozbrojeniowa nie zawróci z obranej drogi, nie spojrzy trzeźwo w oczy rzeczywistości, to nikt z nas wątpić nie może, że Europa zbliża się do nowej katastrofy.

W oświetleniu rządu niemieckiego, opinji publicznej niemieckiej „bezbronne Niemcy" pragną tylko zabezpieczyć się przed uzbrojonymi sąsiadami, uzyskać równość praw w sprawie zbrojeń. Opinja publiczna w Polsce śledzi pilnie rozwój wypadków w Niemczech oraz posunięcia rządu hitlerowskiego w polityce zagranicznej. Nie żywiąc żadnych wojowniczych zamiarów wobec Niemiec, oceniać jednak musimy wszystkie deklaracje „pokojowych dążeń i porozumienia" w świetle rzeczywistości, w świetle faktów dnia codziennego. Uśpić czujności tej opinji nie mogą żadne słowa, gdy równocześnie na zachodniej naszej granicy odradza się w nowej formie pangermanizm, a państwo niemieckie zamienia się w obóz wojenny. Na tem tle rozpatrywać należy i stosunki w Gdańsku, opanowanym od wewnątrz przez hitlerowców. Zapewne — nic się pozornie nie zmieniło. Dzisiaj, jak dawniej, polityka większości Senatu, uzależniona jest od Berlina. I na tym jednak odcinku niemieckiej polityki zagranicznej, obok zachowania pozorów legalizmu, metoda faktów dokonanych rozwija się planowo. Obok Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, Komisarza Rządu Rzeczypospolitej, zasiada w Gdańsku oficjalny „namiestnik" rządzącej dzisiaj partji w Niemczech i „ulegalizowana" została nowa siła zbrojna Gdańska — bataljony hitlerowskie. Jego „namiestnika" i tylko jego zarządzenia nakazują teraz spokój, tak jak wczoraj jeszcze wzywały do rewolty, do „zurück zum Reich". „Pokój i porozumienie" leży dzisiaj bezwątpienia i w interesie niemieckiej polityki na tym odcinku, bo trzecia Rzesza ma inne, ważniejsze i pilniejsze kłopoty od spraw wolnego miasta Gdańska, które potrzebuje teraz przedewszystkiem „pracy i chleba".

I my, zorganizowani w szeregach Ligi Morskiej i Kolonjalnej, nie jesteśmy przeciwni normalizacji stosunków polsko - gdańskich, a właściwie normalnemu stosunkowi Gdańska do Polski. Nigdy nie poddawaliśmy się nastrojom w stosunku do Gdańska, obce nam były: wrogie nieprzejednanie, czy rezygnacja. Podstawą tego „porozumienia" musi być jednak stałość i ciągłość naszej polityki bałtyckiej, naszej polityki morskiej. Gdańsk musi stać się tem, do czego został powołany i co jest racją jego bytu, t. j. portem polskim, a więc służyć tej samej polityce gospodarczej, której służy Gdynia. Zniknie wtedy współzawodnictwo obydwuch portów, a zastąpi je współpraca. Innego porozumienia niema i być nie może, bo samo życie przekreśli wszelkie układy, podyktowane tylko taktyką, ubocznemi celami, przekreślić musi, gdy Gdańsk pozostanie nadal narzędziem w ręku niemieckiej polityki rewizjonistyczno - odwetowej.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

UMOWY POLSKO-GDAŃSKIE

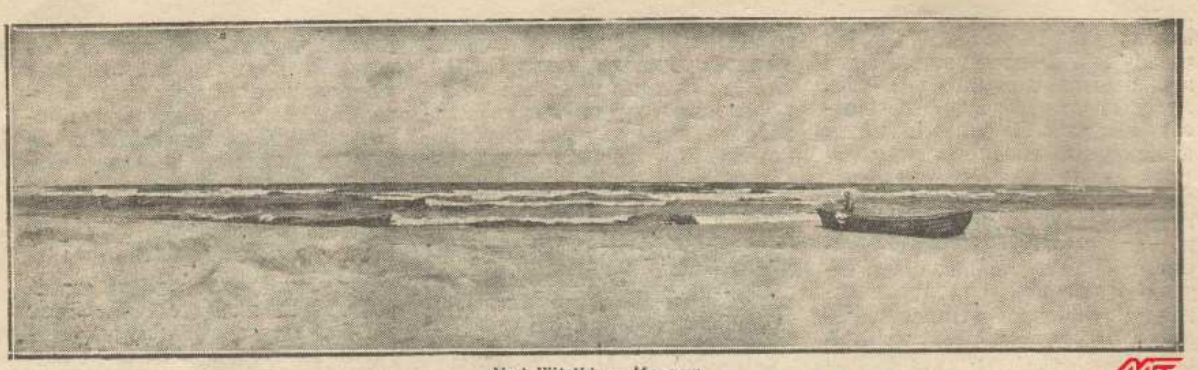
Jesień roku 1933 przyniosła dwa akty prawno-polityczne, które mogą mieć decydujący wpływ na układ dotychczasowych stosunków polsko-gdańskich, pozostających od lat zgórą trzynastu — podobnie jak przed wiekami — pod znakiem pasorzytniczych uroszczeń Gdańska. Miasto to, rozsiadłszy się u ujścia największej z polskich rzek, biegnącej w całości przez ziemie polskie, pragnie z tytułu samego tylko położenia geograficznego czerpać dla siebie specjalne korzyści. Będąc naturalnym portem zaplecza polskiego walczy o trwałe związanie tego zaplecza ze sobą nietylko na drodze normalno-kupieckich zabiegów, ale przez zawieranie specjalnych umów serwitutowych, przez uzyskiwanie najrozmaitszych przywilejów.

Taka jest nić przewodnia stosunków polsko-gdańskich, zarówno w dawnych czasach, jak i dzisiaj. O ile jednak przed wiekami stanowisko takie Gdańska wynikało głównie z żądzy wygórowanych zysków i z niezupełnie sumiennej kalkulacji kupieckiej, o tyle dzisiaj sytuacja jest o wiele bardziej skomplikowana. Obok tych samych, co przed wiekami, czynników, działają tutaj jeszcze inne, mniej lub bardziej ukryte sprężyny. Gdańsk wybrany bowiem został za jeden z terenów rozgrywki, jaką toczą Niemcy z resztą Europy, przeciwko znienawidzonemu traktatowi wersalskiemu. A ponieważ mimo wyodrębnienia Gdańska z granic Rzeszy Niemieckiej, mimo oddania Wolnego Miasta pod protektorat Ligi Narodów i włączenia go do polskiego obszaru celnego, miasto to nietylko kontaktu z Berlinem nie utraciło, ale jeszcze w ostatnich miesiącach zupełnie wyraźnie i otwarcie go zacieśniło, przeto podpisane w dniu 18 września r. b. układy polsko-gdańskie znaczeniem swojem wybiegają daleko poza zakres formalnej swojej treści.

Zawarto dwa układy. Jeden, dotyczący uprawnień polskiej ludności Gdańska i obywateli polskich w Wolnem Mieście, podpisany został w Gdańsku przez komisarza generalnego Rzeczypospolitej i prezydenta Senatu gdańskiego, drugi o wykorzystaniu przez Polskę portu gdańskiego w tym samym czasie podpisano w Warszawie.

O obu układach „Gazeta Polska" z dnia 21 września b. r. pisze, co następuje:

> Pierwszy z tych układów był dawno dojrzałą koniecznością, posiadającą niewątpliwie pozytywne i kluczowe znaczenie dla unormowania całokształtu stosunków. Długo kontestowane przez wolne miasto specjalne uprawnienia obywateli polskich i mniejszości polskiej w Gdańsku, wynikające z art. 33 konwencji



Nad Wielkiem Morzem.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

paryskiej z dnia 9 listopada 1920 r. zostały ostatecznie sprecyzowane. Sprawy szkolnictwa, działalności oświatowej i kulturalnej, wykonywania zawodów, uznawania świadectw i dyplomów polskich, a także sprawa nabywania obywatelstwa polskiego przez Polaków — znalazły w niej całkowite wyjaśnienie. Realny charakter tego układu oraz wypływająca zeń daleko idąca poprawa dotychczasowego stanu rzeczy — nie ulega wątpliwości. Skutki — w razie ścisłego wykonywania układu przez władze Wolnego Miasta — będą niewątpliwie bardzo doniosłe.

Druga umowa, zmierzająca do unormowania gospodarczego współżycia wolnego miasta z Rzplitą, polega na próbie — będącej precedensem w tej dziedzinie — ustalenia tonażu przeładunków dla portu gdańskiego, jako jednej z bram polskiego obszaru celnego. W umowie tej, wychodząc z założenia istniejącego obecnie stanu rzeczy, ustalona została lista towarów, przeładunek których kierowany być winien przez port gdański. Jest rzeczą oczywistą, że lista ta nie może być traktowana jako zobowiązanie sztywne. Wykonanie jej zależy zarówno od ogólnej konjunktury polskiego handlu zagranicznego, jak też od stanu eksportu i importu w poszczególnych gałęziach tego handlu. Zastrzeżenia odnośne zawarte są w tekście umowy.

Umowa bierze pozatem pod uwagę sprawę zdolności konkurencyjnej eksportu polskiego. W tym celu senat wolnego miasta zobowiązuje się obniżyć zależne od niego koszty przeładunku towarów w Gdańsku.

Wartość tego układu zależeć będzie oczywiście od dalszego rozwoju stosunków w Gdańsku. Jeśliby bowiem warunki bezpieczeństwa, lub inne względy natury politycznej, zagrażały swobodzie i normalnym warunkom handlu polskiego w Gdańsku — to możliwość wykonania układu będzie przekreślona. Mamy jednak nadzieję, że stabilizacja w dziedzinie handlu morskiego, który jest podstawą dobrobytu Gdańska, będzie przesłanką, która skłoni władze wolnego miasta do dołożenia starań, aby znikły z praktyki życiowej wszelkie przeszkody, któreby unicestwiły nacechowane dobrą wolą starania obu stron, wyrażone w umowach ostatnich.

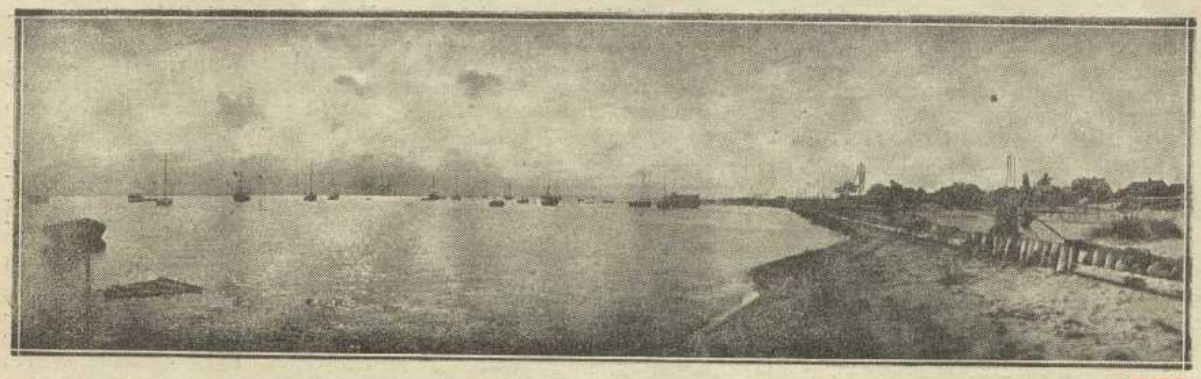
Podkreślić należy jeszcze jedno. Zasadnicza zmiana stanowiska Wolnego Miasta w stosunku do Polski jest niewątpliwie także wynikiem konsekwentnej, stanowczej, niedającej się sprowokować postawy naszego rządu, o którą rozbijały się wysiłki poprzedniego senatu gdańskiego, zmierzające do narzucenia Polsce takich czy innych rozwiązań z zewnątrz, a nie drogą bezpośrednich rozmów.

Hitlerowcy, opanowawszy rządy w Wolnem Mieście, wysunęli na czoło Senatu gdańskiego p. Rauschninga, człowieka gładkiego i, trzeba to przyznać, zręcznego polityka, który, stosując się zresztą ściśle do rozkazów p. Förstera, namiestnika „Führera" dzisiejszych Niemiec w Wolnem Mieście, nie poszedł śladami swoich poprzedników p. p.: Sahma i Ziehma. Tak przyszło do lipcowej wizyty przedstawicieli Senatu gdańskiego w Warszawie do wrześniowej rewizyty w Gdańsku szefa rządu polskiego oraz do wymiany przy tej okazji wzajemnych grzeczności a nawet serdeczności. P. Rauschning, mówiąc w Warszawie o ideologji narodowych socjalistów, powoływał się na... Mickiewicza, a na gdańskim dworcu kolejowym w czasie odjazdu prezydenta Senatu do stolicy Polski żegnająca go kompanja honorowa szturmowców hitlerowskich oddawała honory wojskowe przedstawicielowi armji polskiej. Przybywającego do Gdańska premjera polskiego witały stare, historyczne gdańskie fanfary, które grzmiały kiedyś na cześć królów polskich, samochody z chorągiewkami o polskich barwach narodowych były witane na ulicach Gdańska przez przechodniów hitlerowskiem podnoszeniem rąk ku górze. Chlubne to świadectwo zdyscyplinowania narodu niemieckiego: te same ręce, stosownie do rozkazu, podnoszą się ku górze raz z pozdrowieniem, to znowu z kijami i z pałkami gumowemi. Docenianie efektów muzycznych przy pewnych okazjach stanowi także charakterystyczną cechę taktycznych umiejętności niemieckich. Wszak pruskie kapele grały „Jeszcze Polska nie zginęła" polskim Bartkom-zwycięzcom, idącym na bagnety pod Gravelotte i pod Sedanem...

Nie przywiązujemy więc większej wagi do tych czysto zewnętrznych efektów, jak czyni to dzisiaj ta część prasy polskiej, która do niedawna przeszarżowywała w krańcowo odmiennem nastawieniu. Obchodzi nas istota zawartego polsko-gdańskiego porozumienia.

Potwierdzenie przez dzisiejszych rządców Gdańska traktatowych zobowiązańWolnego Miasta w stosunku do ludności polskiej w Gdańsku i obywateli polskich, o ile będzie tylko lojalnie wykonywane, stanowi niewątpliwie znaczną poprawę polsko-gdańskich stosunków. Lojalne wykonanie tych zobowiązań leży zresztą w interesie Gdańska, łączy się bowiem ściśle z umową drugą: o wykorzystaniu przez Polskę portu gdańskiego.

Jeśli zaś chodzi o tę drugą umowę, to w Gdańsku muszą wszyscy zrozumieć, że w żadnym wypadku nie może być ona skierowana przeciw Gdyni, czego w gruncie rzeczy menerzy polityczni Gdańska sobie życzą. Gdynia jest faktem dokonanym, jest pozycją realną, której naród polski sobie odebrać nie da. Zaplecze polskie jest dostatecznie bogate, by dać zajęcie obu portom: Gdańskowi i Gdyni. Podział zaś zajęcia między oba porty, to przedewszystkiem, jeśli nie wyłącznie, kwestja stworzenia dla handlu polskiego w Gdańsku odpowiednich warunków, oraz szczerego i lojalnego wykonywania przez port gdański wespół z Gdynią roli instrumentu polityki gospodarczej Państwa Polskiego.



W Zatoce Puckiej.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ZADANIA NARODOWEJ ŻEGLUGI

Napisał **Dr. St. Zb. Szyszkowski,** Warszawa

W miarę rozwoju i intensyfikacji obrotów zamorskich, w miarę udoskonalania się i zwiększania floty handlowej świata, coraz silniej wysuwa się na plan pierwszy w działalności żeglugi morskiej czynnik społeczno-gospodarczy i coraz wyraźniej zepchnięty zostaje na plan drugi moment indywidualno-kapitalistyczny. W ten sposób usługi transportowe żeglugi morskiej stopniowo, w coraz szerszym stopniu zyskują charakter „służb publicznych", których zasadniczem zadaniem jest zaspakajanie potrzeb obrotu zamorskiego.

Na tem podłożu kształtuje się też dzisiaj stosunek państwa do żeglugi morskiej i tkwi źródło dążenia do tworzenia i potęgowania znaczenia krajowej żeglugi oraz rozwija się w stosunku do niej polityka protekcjonistyczna i subwencyjna.

Użyteczność publiczna żeglugi morskiej i konieczność podporządkowania tej użyteczności interesów egoistycznych poszczególnych armatorów uznana zostaje również i przez same koła żeglugowe. Przekonanie o społeczno-narodowej roli, jaką spełnia w życiu politycznem i gospodarczem kraju żegluga morska, jest szczególnie silnie zakorzenione w umysłach kierowniczych sfer niemieckiej marynarki handlowej.

Ciekawy pod tym względem materjał dostarcza nam hamburski organ armatorów, tygodnik „Hansa". W artykułach ogłoszonych w tem czasopiśmie w ciągu ostatnich paru miesięcy spotykamy się z następującemi tezami i twierdzeniami:

„...Żegluga jest interesem prywatno - gospodarczym i ludzie związani z żeglugą, a zatrudnieni na morzu lub lądzie, chcą żyć ze swej pracy. — Na pierwszem jednak miejscu stoi obowiązek, jaki żegluga ma do spełnienia wobec narodu... Chcemy pracować dla żeglugi jako krzewicielki i propagatorki myśli niemieckiej na świecie... W pierwszym rzędzie żegluga ma służyć ogółowi i dopiero potem właścicielowi. W wypadkach kolizji interesu — ogół, naród posiada prawo pierwszeństwa w stosunku do pojedyńczej osoby... Usługi żeglugi są służbą żołnierską, są szczytną służbą poza granicami państwa na obcych wybrzeżach, gdzie każdy statek pod czarno - biało - czerwoną banderą musi być traktowany jako straż przednia niemieckiego życia gospodarczego w pokojowej walce o rynki świata". [1])

„Nie posiadamy obecnie na morzach kolonij, któreby mogły wykazać światu nasze zdolności i naszą pracowitość, ale niemieckie statki są także niemiecką ziemią zagranicą. Gdzie one zawijają, tam ucieleśnia się ojczyzna dla Niemców, zamieszkałych poza granicami Rzeszy, i dlatego też posiadają one wielkie znaczenie dla utrzymania i pogłębienia narodowego ducha wśród Niemców, osiadłych zagranicą... Niemieckie statki są swego rodzaju wystawą próbek i wzorów naszego przemysłu zagranicą. Niemieckie stalownie i huty szklane, oraz inne fabryki metalowe i przemysłu drzewnego, przemysł optyczny i elektryczny, fabryki mebli i jeszcze wiele innych gałęzi niemieckiego przemysłu reprezentuje swoje wyroby zagranicą dzięki naszym statkom... Obcy pasażerowie, którzy gdziekolwiek na świecie znajdą się na pokładzie naszego statku, przenoszą się niejako natychmiast do Niemiec. Niemiecka technika i kultura, niemiecki duch i dyscyplina otacza ich na długo przedtem, nim zawitają do niemieckich portów i niemieckiej ziemi. Dbałość, z jaką się spotykają oni na staku... daje im obraz niemieckiej gościnności". [2])

Podobne opinje mogłyby stworzyć długą listę cytat. Spotykamy je zresztą i w literaturze innych narodów. — Przykład Niemiec jest jednak o tyle może ciekawy, że przytoczone powyżej hasła i tezy, szeroko propagowane wśród społeczeństwa niemieckiego, przy równoczesnym, swoistym mistycyzmie w ujmowaniu zagadnień politycznych i gospodarczych, wierzę w posłannictwo rasy germańskiej i kulcie dla potęgi państwa oraz zbiorowej dyscyplinie, a wreszcie konsekwencji, pracowitości i wytrwałości, stwarzają we współczesnych Niemczech specjalnie korzystne warunki dla ekspansji gospodarczej na morzach świata.

Sądzimy też, że będzie celowe ze względu na nasze stosunki, w chwili obecnej, ująć w formie możliwie najbardziej ogólnej najważniejsze argumenty, wysuwane przy uzasadnianiu powstania i rozbudowy krajowej żeglugi morskiej we wszystkich krajach świata.

Przedewszystkiem więc, jak wynikało to z przytoczonych powyżej cytat, własna żegluga morska wspiera wysiłki rodzimego

[1]) „Schiffahrt ist nationale Aufgabe" Hansa Nr. 17 z dnia 29.IV 1933 r. str. 583 i 4.

[2]) „Die nationalpolitischen Aufgaben der deutschen Schiffahrt" Hansa Nr. 20 z dnia 200.V 1933 r. str. 676 i nast.

przemysłu i handlu w kierunku rozwoju ich ekspansji i zdobycia nowych rynków zbytu. Przeprowadza propagandę rodzimego eksportu. Przez odpowiednią politykę frachtową ułatwia konkurencję produktów krajowych z produktami obcemi na rynkach zamorskich. Uniemożliwia zagranicznym przedsiębiorstwom dyktowanie warunków frachtowych krajowemu handlowi, zwłaszcza przy ustalaniu stawek konkurencyjnych. Współdziała w zwiększeniu zdolności konkurencyjnej krajowych portów. W tym względzie odgrywa rolę nietylko sama polityka frachtowa, ale również ściśle uzgodniona polityka taryfowa kolei, portów i żeglugi.

Ważną rolę krajowa żegluga posiada dla zwiększenia w danym kraju ruchu turystycznego. Biura akwizacyjne krajowych przedsiębiorstw prowadzą zagranicą stałą propagandę turystycznych wartości własnego kraju, w ten sposób linje okrętowe tworzą niejako sieć biur werbunkowych, zasilających stale kraj ojczysty nowemi falami obcych podróżnych.

W wyniku żegluga krajowa odgrywa również doniosłą rolę w bilansie płatniczym państwa. Jak wielką rolę może ona pod tym względem posiadać, wykazuje nam znowu przykład Niemiec. W okresie 7 ostatnich lat, t. j. od r. 1926 do roku 1932 niemiecka żegluga morska zapewniła bilansowi płatniczemu Niemiec pozycję dodatnią w wysokości 3.055 miljonów RM. [1]). Wydatki, jakie dzięki działalności stosunkowo jeszcze bardzo nieznacznej polskiej żeglugi zostały zaoszczędzone w naszym bilansie w okresie od roku 1927, są szacowane w granicach od 130 do 150 miljonów zł.

Istnienie własnej floty utrudnia pozatem w znacznym stopniu prowadzenie wywiadu obcego oraz uniezależnia od obcego pośrednictwa.

Flota narodowa rozszerza również pole pracy dla krajowych kapitałów i sił ludzkich. Jej istnienie zwiększa zapotrzebowanie na wyroby przemysłu krajowego i artykuły spożywcze oraz stwarza nowe zapotrzebowanie na szereg artykułów specjalnych.

Rola floty handlowej wykracza zresztą poza ramy stosunków gospodarczych. Nie można bowiem lekceważyć momentów natury politycznej i wojskowej. Doniosłe znaczenie w tym zakresie odgrywają przedewszystkiem rozgałęzione stosunki, jakie normalnie posiada krajowa marynarka handlowa w obcych państwach. Pozatem tonaż handlowy w wypadkach konfliktu zbrojnego może być użyty do wykonywania różnorakich zadań pomocniczych. Flota handlowa spełnia także ważną rolę, jako rezerwa, a zarazem szkoła personelu morskiego.

Ponadto niemniejsze znaczenie, jako techniczna rezerwa floty wojennej, posiadają warsztaty, stocznie, organizacja aprowizacyjna floty handlowej, a również przemysł krajowy, który w czasach pokoju zaspakaja potrzeby marynarki handlowej. [2]).

Przewaga floty narodowej w zestawieniu z flotą obcą przejawia się jeszcze w pewnych właściwościach, powiedziałbym, natury negatywnej, które charakteryzują działalność floty obcej.

Przedewszystkiem więc cechą charakterystyczną dla działalności żeglugi obcej jest jej stosunek do portów zagranicznych, który opiera się wyłącznie na interesie handlowym. Żegluga ta w każdym wypadku gotowa jest poświęcić interes portów i handlu jednego kraju na rzecz interesów innego organizmu gospodarczego, o ile tylko okaże się to dla niej korzystne.

W naszych warunkach znaczenie narodowej floty jest szczególnie wielkie, musimy bowiem zdawać sobie sprawę, że powstanie portu w Gdyni oraz rozwój obrotów obu portów polskiego obszaru celnego był niekorzystny dla przedsiębiorstw żeglugowych, które działalność swoją opierały na obrotach portów zachodnio-europejskich, a przedewszystkiem portów niemieckich. Zwłaszcza w interesie wielkich linij, rozporządzających dużemi i stąd kosztownemi w eksploatacji statkami oceanicznemi, przerzucenie się poważnej części dotychczasowych obrotów portów przez nie obsługiwanych, do portów polskich, było pod każdym względem szkodliwe. Nic też dziwnego, że w dotychczasowej naszej pracy spotykaliśmy się ze strony obcej żeglugi, opierającej się na działalności portów konkurencyjnych, z objawami niechęci, a nawet wyraźnem przeciwdziałaniem. Przykładem powyższego mogą być wypadki, iż linje, które oficjalnie deklarowały gotowość zachodzenia do Gdyni, następnie wpływały na swoich kontrahentów, aby kierowali swoje transporty przez Hamburg, gdyż linjom tym, wobec stosunkowo nieznacznych obrotów Polski na pewnych szlakach, opłacało się bardziej przewożenie ładunków polskich do portu hamburskiego po niższym frachcie, niż wzamian za zwiększony nieco fracht ponosić większe wydatki, wynikające z zachodzenia do portów polskiego obszaru celnego.

Niechętny stosunek wielkich armatorów obcych przejawiał się również w polityce konferencyjnej; mianowicie stawki frachtowe dla Gdyni były ustalane w ten sposób, że różnica frachtu pomiędzy Hamburgiem, a portami polskiemi sprzyjała kierowaniu transportów poszczególnych artykułów na Hamburg, względnie też na inne porty zachodnio-europejskie. Wpływy tych towarzystw żeglugowych uniemożliwiały również przedsiębiorstwom okrętowym, niezainteresowanym w obrotach portów zachodnich, jak przedewszystkiem przedsiębiorstwom skandynawskim, wydatne poparcie rozwoju portów polskich. Najważniejszą przeszkodą w tym względzie były warunki różnych konferencji co do podziału terenów pracy.

W praktyce naszej mieliśmy również wypadki, że przedsiębiorstwa obce traktowały porty polskie, jako punkty uzupełniające dla ładunków, zabieranych z portów, stanowiących podstawę dla ich działalności. Podobny stan rzeczy był powodem, że linje, zarejestrowane jako stałe w portach polskich, odwoływały niejednokrotnie w ostatnich momentach przybycie poszczególnych statków, lub czasowo przerywały obsługę portów polskich.

Zdarzały się wypadki, że statki niektórych z tych linij przychodziły do portów polskich z zapełnionemi już w poprzednich portach ładowniami, co powodowało, że z obszaru polskiego mogły być zabrane tylko zupełnie minimalne ilości towarów, stanowiące niekiedy tylko część oczekujących na dane połączenie ładunków.

Zresztą, jak zaznaczyliśmy powyżej, porty obce dla linij zagranicznych są i będą zawsze tylko mniej lub więcej ważnem źródłem dochodów. Stąd też zrozumiałe jest, że własny interes będzie decydującym momentem również dla ustosunkowania się obcych linij do interesów polskich portów i polskiego handlu. Takie nastawienie jest naturalne i nie możemy mu się dziwić. — Jak wielkie w tym względzie zacho-

[1]) Por. Seeschiffahrt und Zahlungsbilanz. Hansa Nr. 11 z 18.III 1933 r.

[2]) Por. J. Rummel: „Problem polskiej floty handlowej" Przegląd Morski Nr. 38 str. 2325.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

dzą różnice pomiędzy krajową i obcą żeglugą, świadczyć może polityka frachtowa, jaką zastosowały niektóre regularne linje zagraniczne i polska żegluga morska w stosunku do towarów, objętych zakazami przywozu i korzystających z preferencyjnych ceł morskich w momencie ich zastosowania. — Pewne przejawy braku należytego współdziałania linij obcych z polską polityką morską możemy również zaobserwować w dziedzinie naszych sransportów eksportowych.

Zwracając uwagę na powyższe momenty, musimy jednak podkreślić, że celem naszych rozważań nie są względy natury negatywnej. Użyteczność i konstrukcyjna praca żeglug obcych w portach polskich, jak zresztą i w portach całego świata, nie da się zaprzeczyć w swoim całokształcie, pomimo tych lub innych zastrzeżeń w konkretnych wypadkach. Stąd też dążenie do nawiązania jaknajbardziej ścisłej współpracy z żeglugą państw obcych nie może być lekceważone w naszej polityce morskiej. Z drugiej jednak strony musimy pamiętać o zasaniczo różnej roli i wartości usług, jakie w naszej ekspansji gospodarczej mają do spełnienia krajowa i obca żegluga. Nie możemy pomijać również, że wytyczną polityki morskiej wszystkich państw współczesnych jest stałe dążenie do rozbudowy własnej marynarki handlowej. — Świadomość powyższych okoliczności powinna być dla nas stałym bodźcem do planowej i ciągłej rozbudowy narodowej floty oraz stopniowego zwiększenia jej udziału w obrotach naszego handlu morskiego.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

DZIEJE POLSKIEJ KULTURY NA POMORZU

III. Drukarnie gdańskie, rytownictwo, numizmatyka

Napisał **Ks. Dr. Tadeusz Pomian-Kruszyński**, Prof. Uniw. Jagiellońskiego

Wiadomo, jak olbrzymie znaczenie dla rozwoju nauk miał wynalazek druku, wprawdzie w Niemczech po raz pierwszy szerzej zastosowany, ale którego początków należy szukać wśród rytowników niderlandzkich. Najstarszą książką, wydaną na Pomorzu, jest żywot błogosławionej Doroty z Mątew, drukowany przez złotnika Jakóba z Karwezy pod Malborgiem w r. 1492. Nie dziwny się, że pierwszym drukarzem Pomorza okazał się złotnik, gdyż po wynalezieniu nowej sztuki garnęli się do niej przedewszystkiem rytownicy i wogóle przedstwiciele drobnego przemysłu artystycznego. W Krakowie typografja rozwinęła się znacznie wcześniej, a sławny tutejszy typograf Schweitbold Fiol, „z niemieckiego rodu Frank", jak sam się wyraża, który swe imię przemienił na Świętopełk, znany w latach 1479—1526, z zawodu był hafciarzem. Na tle życia Doroty z Mątew, która żyła w Kwidzyniu jako pustelnica, zamknięta w celce, osnuł Mickiewicz postać swej Aldony z Konrada Wallenroda.

W r. 1499 wydrukował Konrad Baumgartner w Gdańsku rytuał, ułożony przez kanonika Marcina z Wilna, pod nagłówkiem „Agenda sive exequiale divinorum Sacramentorum". Pierwszą stałą drukarnię założył w Gdańsku, po r. 1510, sprytny Jan Weinreich, który wydawał pisma tak zwrócone przeciwko Wielkiemu Mistrzowi Krzyżaków Albrechtowi Brandenburskiemu, jak i na jego korzyść, a później przeniósł się do Królewca, jako nadworny jego drukarz.

Przy bliskich związkach Gdańska z Niderlandami drukarstwo stanęło tu na bardzo wysokim poziomie, a mogło rozwinąć się, pracując dla Polski. Tu wydawano dzieła religijne, prawnicze i historyczne, które w wielkich ilościach rozchodziły się po Polsce. Wysoki poziom nauki polskiej wpłynął temsamem dodatnio na Gdańsk. Wiek XVII był szczytowy dla gdańskiej sztuki typograficznej. Andrzej Hünefeld, który posiadał drukarnię w latach 1609—66, wydał wiele śpiewników i psałterzy). Biblję, a w r. 1677 Kronikę Her-

---

DO OKRĘGÓW I ODDZIAŁÓW LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ.

Skarb Rzeczypospolitej zaciąga wewnętrzną pożyczkę.

Pożyczka narodowa ma zabezpieczyć budżet Państwa. Budżet Państwa — to wyraz życia Rzeczypospolitej, to trwały pieniądz, to podstawa gospodarki narodowej.

Przed laty, własnemi siłami, wysiłkiem ofiarnym całego społeczeństwa ufundowany został Bank Polski, pieniądz polski. Dzisiaj, własnemi też siłami, przetrwać musimy czasy szalejącego po świecie całym kryzysu, ofiarnością wszystkich zapewnić Państwu nieprzerwany rozwój i konieczną siłę obronną!

W spełnieniu tego obowiązku przykładem świecić muszą organizacje społeczne. Jako członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej potrafimy dobrowolnie i stale opodatkowywać się na cele, których realizacja ma dać Polsce potęgę i bogactwo, należne Jej miejsce wśród narodów świata. Bez gospodarki, opartej na równowadze budżetowej, niema realizacji programu morskiego, nie może być polityki kolonjalnej, nie może umacniać się stanowisko Polski nad Bałtykiem.

Na wezwanie Rządu Rzeczypospolitej musimy wszyscy odpowiedzieć czynem, uświadamiając najszersze warstwy społeczeństwa polskiego, że spełnienie tego obowiązku obywatelskiego jest równocześnie najlepszem zabezpieczeniem oszczędności, gromadzonych pracą Narodu.

Wierzymy, że w pierwszych szeregach zakupujących Pożyczkę we wszystkich Okręgach i Oddziałach, znajdą się członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej, dając raz jeszcze przykład obywatelskiej służby i koniecznej dla Państwa ofiarności.

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

burta. Nie tak długo, bo tylko w latach 1643—56 posiadał drukarnię Jerzy Foerster, który otrzymał tytuł nadwornego królewskiego typografa, nieustępujący nawet Plantinom i Elzewirom. Miał on księgarnie w Lublinie i Warszawie, a drukował też w Niderlandach, podając jako miejsce składu Gdańsk, Warszawę, albo Lublin. Jego książki bywały ozdabiane wspaniałemi rycinami, przeważnie J. Falcka wedle rysunków Boya. U niego wydał Kobierzycki „Historję królewicza Władysława", tu wyszły mowy Ossolińskiego, dzieła Fredry, Starowolskiego i t. d.

Jak poczytną książką był „Statut Herburta", świadczy wydanie go w r. 1620 równocześnie u Idziego Jazona w Waesberge i u Baltazara Andrea. Licznych innych drukarń gdańskich wymieniać tu nie będę, wspomnę tylko, że Paweł Peter, nauczyciel matematyki, założył drukarnię w r. 1709, którą kupił w r. 1732 Seelmann i przeniósł do Wrzeszcza pod Gdańskiem, a potem sprzedał Klingenbergowi, który wydał Przywileje i Konstytucje Augusta III. W końcu drukarnię tę nabyto do Warszawy. Z biegiem XVIII wieku wydawnictwa polskie w Gdańsku stawały się coraz liczniejsze, a nie ustały i po oderwaniu miasta od Polski.

U Cystersów w Oliwie wychodziły przeważnie książki religijne, a między innemi w r. 1588 Żołnierskie nabożeństwo ks. Piotra Skargi.

Polska przyczyniła się w znacznej mierze do rozwoju gdańskiego rytownictwa przez dostarczanie zamówień w wielkiej ilości. I tak sławny Hondius wykonał takich przeszło 150, między innemi Władysława IV pod Smoleńskiem, plan Smoleńska po zdobyciu, widok kopalni w Wieliczce, mapę Ukrainy wedle Le Vasseur de Beaplan z r. 1648, używaną za wojen Jana Kazimierza, wielką mapę Ukrainy z r. 1650 i mapę bagien Pińskich wedle zdjęć Daniela Zwickera.



Rycina nagłówkowa z dzieła Aleksandra Maksymiljana Fredry o dziejach Polski za Walezego, wydanego u Jerzego Förstera w Gdańsku.

Drugi z największych gdańskich rytowników, Jeremiasz Falck, podpisywał się Polonus, Gedanensis, już to Sveciae Chalcographus. Rytował on wielu z pośród polskich dostojników, triumfalne bramy dla Władysława IV-go i Ludwiki Marji, i t. d.

Izaak Saal wykonał rycinę bitwy pod Żórawnem wedle rysunku Jana Roode, znajdującą się w Bibljotece Pawlikowskich we Lwowie, dotąd niewydaną, jak tamże zachowana rycina wedle rysunku Stecha alegorji koronacji Michała Korybuta. Nieznana też była rycina obrazu N. Pany z Łąk Bratjańskich nad Drwęcą J. S. Bahra wedle rysunku brata Tomasza Reformata z tego klasztoru.

W dziale numizmatyki znane są piękne gdańskie i toruńskie monety, medale i donatywy, czyli pie-



Medal gdański na stulecie pokoju w Oliwie z widokiem Gdańska i klasztoru w Oliwie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Bogusław Radziwiłł wedle ryciny Jeremiasza Falcka z portretu Daniela Schultza.



Jerzy Lubomirski. Rycina Jeremiasza Falcka.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

niądze osobno wybijane dla królów polskich, jako podarki, wedle przepisu z królewskiemi podobiznami. W mej świeżo wydanej pracy „Właściwości stylowe polskich monet i pieczęci od czasów renesansu", po raz pierwszy zamiast zwykłych opisów i uwag, co do poszczególnych okazów, starałem się ująć całość zagadnienia stylowego, w czem doszedłem do pewnych ciekawych wyników. Pierwsze ślady stylu odrodzenia w naszem medaljerstwie spotykamy na medalu Zygmunta Starego z r. 1520, gdy Alzatczyk Maciej Schilling, z rodziny osiadłej w Krakowie, wardajn, czyli zarządca menicy w Toruniu w latach 1528 — 35 wybijał pieniądze, utrzymane już w w czystym renesansie, a na tych wzorowały się pieniądze krakowskie i gdańskie. Możliwe nawet, że on sam dawał do nich wzory. Na jego toruńskich szóstakach tarcze są włoskie renesansowe, w rodzaju skromnych pergaminowych, z akantowemi ozdobami na krawędziach które potem powtarza na tarczach otoku pieczęć wielka koronna z r. 1549, dalej inflackie pieniądze Zygmunta Augusta z r. 1573 i jeszcze grosze litewskie Zygmunta III z r. 1625. Czysty renesans do gdańskich monet wprowadził tenże Schilling, objąwszy tamtejszą mennicę w r. 1535, którą zarządzał do r. 1540, bijąc pieniądze należące do najpiękniejszych w Polsce. Za Zygmunta III utrzymał się w numizmatyce renesans, chociaż w innych działach sztuki zwyciężał barok, a jedynie medal wybity po zagarnięciu tronu szwedzkiego przez Karola Sudermańskiego, ma na kartuszu motywy chrząstkowe-barokowe, czyli w rodzaju niderlandzkim Vlanenów. Kartusz strączkowo - uszny, w ornamentyce wynalezionej przez Jakóba Honervogta z Kolonji, który w r. 1608 przeniósł się do Paryża, ukazał się na talarze toruńskim z czasów bezkrólewia w r. 1632. Barok do gdańskich medali wprowadził w r. 1637 Sebastian Dadler ze Strassburga, Alzatczyk stojący pod wpływem francuskiej kultury. Jak w renesansie, tak i w baroku Gdańsk spóźnił się za mennicami z głębi kraju o kilka lat, co jest tem ciekawsze że pozostawał w żywych związkach z Niderlandami, rozwijającemi własne barokowe wzory od samego początku XVII wieku.

Gdańsk wydawał pamiątkowe medale, niezwykle okazałe, na rocznice ważnych dla Polski i dla niego zdarzeń historycznych, jak w r. 1653 na dwuchsetną rocznicę zrzucenia jarzma krzyżackiego, w



Medal pamiątkowy, wybity przez miasto Gdańsk na upamiętnienie Chrztu księcia Aleksandra Jerzego Czartoryskiego w r. 1762, którego ojcem chrzestnym był senat gdański

r. 1660 na zawarcie pokoju w Oliwie, dalej w 1754 na trzechsetlecie zrzucenia krzyżackiego panowania, w 1760 na setną rocznicę Oliwskiego pokoju. Zwłaszcza wspaniały jest ten ostatni medal, przedstawiający po stronie głównej, wykonanej wedle modelu Losa widok Gdańska od strony Wysokiej Bramy, a na odwrocie widok klasztoru w Oliwie wedle modelu Fryderyka Wilhelma du But, osiadłego w Gdańsku hugenoty, o którym wspomina Daniel Chodowiecki w pamiętniku ze swej podróży. Do osobliwości należy medal z r. 1762 na upamiętnienie Chrztu ks. Aleksandra Jerzego Czartoryskiego, którego ojciec Adam, pamiętając że sam urodził się w Gdańsku, prosił Senat gdański za ojca chrzestnego dla tego swego pierworodnego syna.

W swej niedawno drukowanej pracy o „Ornacie Piotra Kmity i ołtarzu św. Antoniego fundacji Kmitów w Katedrze Wawelskiej" zwróciłem uwagę na ciekawe związki Gniezna, Poznania i Krakowa z Gdańskiem. Mianowicie w r. 1448 zapłacono hafciarce z Gdańska 173 złote za wykonanie krzyży ornatowych i za dawniejsze prace do Katedry w Gnieźnie. W następnym roku znów biskup poznański zakupił ornat za trzysta florenów węgierskich u „uczciwej Armegardy, żony Didrika Rote z Gdańska", to jest za ogromną na owe czasy sumę. Później znów biskup krakowski Piotr Tomicki (1523 — 1535) zwrócił się do radnego gdańskiego Edgerta de Kempen, aby polecił dla niego wykonać w Gdańsku nakrycia do stalli biskupich. A więc posiadamy wiadomości, że od połwy XV wieku, do czwartego dziesiątka XVI wieku sprowadzono do Gniezna, Poznania i Krakowa drogocenne hafty z Gdańska. Ornat Piotra Kmity w Skarbcu Katedry Wawelskiej z r. 1504 ma hafty tak wypukłe, że mogły na nich utrzymać się małe przedmiociki ze srebra, jak miecze, kadzielnice, kielich, zapony kap, dzióby i szpony orłów, a Inwentarz Katedry z r. 1563 podaje cały szereg szat z podobnemi haftami, na których były ze srebrnej blaszki także zbroje świętych rycerzy, pastorały, oszczepy i t. d. W kościele Marjackim w Gdańsku są dwie parury, czyli hafty niegdyś używane do ozdoby humerałów; na jednej naczyńko św. Marji Magdaleny, wieża św. Barbary, złamane koło zębate św. Katarzyny i krzyż św. Heelny, jak i korony tych świętych i stojącej w środku Matki Bożej, a na drugiej broń żołnierzy na Zmartwychwstanie, są taksamo wykonane. Inwentarz kościoła św. Elżbiety w Wrocławiu z r. 1483 ma wzmianki o kilku haftach z takiemiż ozdobami, a w Śląskiem Muzeum Przemysłu Artystycznego i Starożytności we Wrocławiu znajduje się krzyż z ornatu sprawionego przez kanonika Grzegorza Helentreutera, zapisanego przez niego w r. 1497 do krypty św. Bartłomieja pod kościołem św. Krzyża w Wrocławiu; kielichy, do których aniołowie chwytają krew Zbawiciela, korona św. Heleny, aureole i promienie, a nadto tło krzyża Zbawiciela, jak i trzymanego przez św. Helenę, są ze srebrnej blaszki. W skarbcu na Jasnej Górze w Częstochowie, na krzyżu ornatowym z tychże czasów, aniołowie chwytają też krew Zbawiciela do srebrnych kielichów. W innych stronach nie słyszymy o tego rodzaju dodatkach ozdobnych haftów, a Kraków, Wrocław i Gdańsk tworzą trójkąt, w którym się one ukazują.

Najważniejszą rzeczą będzie stwierdzenie, gdzie powstał ten ciekawy pomysł. Inwentarz Katedry Wawelskiej z r. 1563 daje nam na to wyraźną odpowiedź, mianowicie na dokumentach, darowanych wraz z ornatem około r. 1400 przez biskupa Piotra Wysza Radolińskiego tego samego, który wykładem z zakresu prawa kanonicznego uroczyście otworzył odnowiony przez Jagiełłę Uniwersytet Krakowski, cztery łabędzie i sześć orłów miało dzióby i nogi ze srebrnej złoconej blaszki. Następują potem wymienione ornaty i kapy z daru Zbigniewa Oleśnickiego, Kazimierza Jagiellończyka, żony jego, królowej Elżbiety, a przedewszystkiem kardynała Fryderyka Jagiellończyka i Zygmunta Starego, na których roiło się od tego rodzaju ciekawych ozdóbek. O ile nie ukazałyby się kiedyś przeciwne dane, to moglibyśmy przyjąć za pewnik, że ta właściwość hafciarska powstała w Krakowie, gdyż tu ukazała się najdawniej i znalazła największe i najczęstsze zastosowanie.

A zatem choć z Gdańska sprowadzano czasem hafty do Gniezna, Poznania i Krakowa, wzory dawał Kraków.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ROLA I ZADANIA NIEMIECKIEGO „FLOTTENVEREINU"

Napisał **Nauticus**

Rywalizacja Niemiec z największą potęgą morską świata, z Anglją, rozpoczęło się w większym stylu właściwie dopiero po śmierci cesarzów Wilhelma I i Fryderyka, a zatem w roku 1888, wówczas, gdy na tronie Hohenzollernów zasiadł młody, energiczny i arbitralny monarcha, dzisiejszy banita, Wilhelm II. Już w dwa lata po objęciu steru państwa, zanim świat zdołał ochłonąć z wrażenia, jakie wywołały śmiałe plany tego zaledwie trzydziesto-kilkuletniego monarchy w sprawie powiększenia i zasilenia armji lądowej — widzimy go zaprzątniętego intensywną pracą przy kreśleniu gigantycznego programu zreorganizowania marynarki wojennej oraz postawienia floty na takiej stopie bojowej, by mogła nietylko zrównać się z flotą angielską, lecz nawet ją przewyższyć.

Dzieło reorganizacyjne rozpoczął Wilhelm II od bezwzględnych, bolesnych nawet przesunięć na najwyższych szczeblach marynarki niemieckiej, od przekształcenia całej administracji, od zmian w dowództwie. Ustępują zatem bardzo szybko, jeden po drugim, i to w przeciągu zaledwie kilku miesięcy: wiceadmirał Wickede, kontradmirał Pirner, wiceadmirał hr. Monts, wiceadmirał von Blanc, wiceadmirał von Kall, kontradmirał Heusner oraz kontradmirał i dyrektor wyszkolenia marynarki wojennej Schering. Opuszczone przez nich stanowiska objęli z rozkazu cesarza czterej wiceadmirałowie: baron von der Goltz, bardzo zdolny marynarz, Knorr, Paschen i Deindard oraz kontradmirałowie: baron von Hallen, Hallmann, Schröder, Koester, Valois, Mensing, Karcher, Schulze, von Pawels oraz von Reich. Dymisję w owym czasie otrzymał również generał von Caprivi, pełniący — mimo, że był generałem piechoty — funkcje szefa admiralicji, na którem to stanowisku położył zresztą duże zasługi, a na jego miejsce przyszedł wiceadmirał Monts. Po raz pierwszy w dziejach marynarki niemieckiej głównym jej wodzem został marynarz, nic zatem dziwnego, że posunięcie to wywołało — zwłaszcza wśród korpusu oficerskiego marynarki — jak najkorzystniejsze wrażenie.

Te i inne zarządzenia cesarza wskazywały wyraźnie, że w Niemczech wybiła godzina wielkich po-

czynań na morzu, że niebawem rozstrzygać się będą losy floty niemieckiej i zapadnie decyzja, czy Niemcy poprzestaną tylko na zabezpieczeniu obronnem swoich wybrzeży, czy też stworzą wielką flotę bojową.

Dnia 2 kwietnia 1890 roku przybył Wilhelm II swoim yachtem w asyście 3 nowych torpedowców do Kilonji (Kiel). Przyjazd jego poprzedziło przybycie marszałka hr. Moltke, wielkiego propagatora i krzewiciela idei rozbudowy marynarki. Moltke zamieszkał w pałacu cesarskim. Następnego dnia, a zatem 3 kwietnia, odbyła się rewja załogi miasta i po raz pierwszy ujrzano kroczącego na czele dywizji marynarki, członka domu panującego, brata cesarza, księcia Henryka pruskiego. Bezpośrednio po defiladzie nastąpiła ostentacyjna nominacja hr. Moltkego na komendanta à la suite pierwszego batalionu morskiego „wzamian za jego zasługi i zainteresowanie się sprawami oraz rozwojem marynarki". Wieczorem tegoż samego dnia odbyło się w wielkiej auli akademji morskiej posiedzenie korpusu oficerów marynarki, przyczem kapitan Weyer, zawezwany telegraficznie z Berlina, wygłosił odczyt o wojennych flotach państw europejskich. W dyskusji zabrał głos również i cesarz, przemawiając na temat wielkiego posłannictwa marynarki niemieckiej w przyszłej wojnie. Przypomniał z naciskiem, że podczas wojny francusko-niemieckiej w 1870—1871 roku flota niemiecka nie zdołała spełnić swego zadania, nie zniszczyła bowiem floty francuskiej z powodu swojej słabości.

Młodzi oficerowie marynarki, przysłuchujący się słowom monarchy, zrozumieli, że nosi się on z wielkiemi planami i że niebawem zapoczątkowana zostanie wielka era rozbudowy floty wojennej.

Przemówienie swoje zakończył Wilhelm II zapewnieniem, że już w najbliższych miesiącach zajdzie całkowita zmiana w systemie szkolenia marynarki niemieckiej. Niemieckie okręty wojenne będą ćwiczyły nietylko latem, jak to było do tego czasu, ale za wzorem marynarki angielskiej intensywne szkolenie marynarzy będzie się odbywało przez cały rok bez względu na tego pory, jak również ulegną gruntowne zmianie przestarzałe podstawy taktyki i strategji morskiej.

To, co cesarz zapowiedział w Kilonji, przeszło natychmiast w czyn. Już w kilka dni po tej mowie wpłynął do parlamentu niemieckiego wniosek, domagający się bezzwłocznego wyasygnowania pierwszej raty w wysokości 800.000 marek na budowę nowych jednostek wojennych. Kontradmirał Heusner, który wniosek ten uzasadniał w parlamencie, podkreślał kilkakrotnie z naciskiem, że zadanie marynarki niemieckiej nie może polegać wyłącznie na obronie własnych portów, lecz musi zmierzać również do tego, aby przy sprzyjających warunkach szukać rozstrzygnięcia na otwartem morzu z żywą siłą przeciwnika.

Posiedzenie komisji budżetowej parlamentu, które miało się odbyć dopiero za kilka tygodni, zostało przyśpieszone o 16 dni i na pierwszy plan dyskusji wysunięto sprawę kredytów na rozbudowę wojennej floty morskiej. Odnośne projekty popierał w długich przemówieniach sekretarz stanu Hollmann, a siła jego argumentacji była tak przekonywująca, że uczestniczący w obradach posłowie zgodzili się nietylko na natychmiastowe wyasygnowanie żądanych 800.000 marek, ale również na przyśpieszenie dalszych kredytów.

Hollmann po przegłosowaniu budżetu udał się wprost do pałacu cesarskiego i zaraportował cesarzowi, iż Niemcy wysuną się niebawem pod względem siły i wartości bojowej swych okrętów wojennych nietylko na drugie miejsce po Wielkiej Brytanji, ale z czasem nawet ją prześcigną.

W dalszym rozwoju planów cesarza zaszedł tymczasem pewien zgrzyt. Gwałtowne zmiany na kierowniczych stanowiskach w marynarce, stworzenie osobnego ministerstwa, zajmującego się sprawami morza, podział funkcyj w marynarce według widzimisię cesarza, wszystko to razem stworzyło wśród posłów parlamentarnych dość silną opozycję. Młody cesarz przeciwstawił się jednak opozycji poselskiej z największą energją, a gdy spostrzegł, że uporem daleko nie zajdzie, obmyślił specjalny plan zjednania sobie całej Izby w inny sposób.

W dniu 26 marca 1891 roku berlińczycy zauważyli, ku największemu zdumieniu, że w uroczystym zazwyczaj pałacu kanclerskim przy ulicy Wilhelmowskiej zaplonęły wszystkie światła. Okazało się, że kanclerz wydał na życzenie monarchy wielki bankiet „parlamentarny", na który zaprosił wszystkich posłów. Gdy już goście mieli zasiąść do biesiadnych stołów, zapowiedziano nagle przybycie cesarza. Wilhelm II zajechał przed pałac kanclerski krótko przed godziną 6 wieczorem, ubrany w mundur oficera marynarki. Kanclerz podprowadzał kolejno wszystkich posłów do cesarza i wymieniał ich nazwiska. Gdy stanął przed nim centrowiec von Huene, wyjął cesarz z przygotowanego etui order Czerwonego Orła II klasy i udekorował nim zdumionego posła za usługi, oddane państwu podczas dyskusji nad budżetem marynarki.

Podczas biesiady potrącono o temat morza. Cesarz zabrał głos i mówił tak dużo, tak przekonywująco, że pozyskał niemal wszystkich posłów, z wyjątkiem może socjalistów. Sprawa budżetu marynarki wojennej była już teraz przesądzona, mógł zatem cesarz przystąpić do realizowania dalszych części zakreślonego planu.

Zachodzą więc dalsze, coraz radykalniejsze zmiany w administracji i w dowództwie morskich sił zbrojnych. Wbrew dotychczasowej praktyce omawiania w pałacu cesarskim spraw marynarki raz w ciągu miesiąca, każe sobie cesarz we wtorki każdego tygodnia przedkładać szczegółowe raporty, dotyczące rozwoju i rozbudowy sił marynarki.

W kwietniu 1891 roku elektryzuje Niemcy wiadomość, że cesarz wydał rozkaz, aby cała niemiecka eskadra wojenna, stojąca na wodach chińskich, wyruszyła natychmiast ku wybrzeżom Chile. Wiadomość ta była tembardziej zdumiewająca, że kilka tygodni przedtem przemawiał właśnie przeciwko wycofaniu okrętów niemieckich z wybrzeży Chin zarówno sekretarz stanu, wiceadmirał Hollmann, jak i kanclerz Caprivi.

Co to miało oznaczać? Okazało się, że jeden i drugi popadli w niełaskę za „opieszałą realizację nakazów cesarskich, dotyczących rozbudowy marynarki".

Cesarz chciał działać całkiem samodzielnie, chciał pominąć parlament, chciał przekroczyć budżet o 200 miljonów, byle postawić na swojem i zbudować szereg torpedowców, krążowników i pancerników, byle tylko ambitne swe plany prześcignięcia Anglji na morzu doprowadzić jak najszybciej do skutku. Zresztą flota była mu natychmiast potrzebna, jako narzędzie, ułatwiające przeprowadzenie pomysłów kolonjalnych.

Następstwem tej samowolnej decyzji monarchy było podanie się do dymisji zarówno Caprivjego, jak i Hollmanna.

Energiczne posunięcie Wilhelma spotkało się, wbrew przypuszczeniom, z entuzjastyczną aprobatą w urzędzie marynarki, a hasło jego — konieczności szybkiej rozbudowy floty — podchwyciły wszystkie sfery społeczeństwa.

Wychodząc z założenia, że marynarka niemiecka może wzrosnąć do największej potęgi tylko kosztem wysiłku całego narodu, zaczęto tworzyć związki, stowarzyszenia i organizacje przyjaciół morza, pracujące nad gromadzeniem funduszów składkowych. Zaczęto też tworzyć specjalne instytucje, popierane przez rząd, których zadaniem było rozpostarcie całej sieci oddziałów i pododdziałów propagandowych, zaczęto wydawać pisma, poświęcone zagadnieniom marynarki wojennej. Cały kraj zasypano broszurami, omawiającemi wszelkiego rodzaju zagadnienia morskie, w prasie codziennej drukowano co kilka dni artykuły o rozmaitej treści, związane z morzem i z rozbudową floty, omawiano i zestawiano problematy marynarki państw europejskich i Stanów Zjednoczonych, jednem słowem sprawy morza i marynarki stały się sprawami powszechnego zainteresowania. Propaganda pracowała dzień i noc. Nie było wtedy w Niem-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

czech „może tak, może inaczej, może dziś, może jutro". Gdy tylko padło hasło — zaczęły natychmiast działać wszystkie warsztaty propagandowe. Nie było zatem domu, nie było sklepu, czy biura, nie było kościoła ewangielickiego, w którymby obywatel niemiecki nie znalazł ulotki, nawołującej do składek na rozbudowę floty wojennej.

Sercem pulsującem, krwią ożywczą w całej tej akcji propagandowej był założony w Berlinie, a następnie w tysiącach filij rozgałęziony po całej Rzeszy Związek Floty Morskiej, t. zw. „Flottenverein".

Jeżeli flota niemiecka osiągnęła szczyty, o których marzył w swoich światoburczych rojeniach młody monarcha, jeżeli stanowiła ona potęgę, z którą liczyła się poważnie Anglja, a jeszcze poważniej Francja, to tylko zasługa „Flottenvereinu".

Do utworzenia tego związku przyczyniło się bezpośrednio wprowadzenie w marynarce niemieckiej szeregu innowacyj wymagających ogromnych nakładów pieniężnych. Już w preliminarzu budżetowym z roku 1889/90 figurowało coprawda 5.900.000 marek, a do preliminarza budżetowego na cztery lata następne włączono pozycje 116.800.000 marek na rozbudowę floty, ale wszystko to nie mogło wystarczyć na budowę 4 pancerników po 9—10 tysięcy ton każdy, 9 pancerników obrony wybrzeży, 7 krążowników opancerzonych, 4 krążowników zwykłych, 2 kontrtorpedowców oraz 2 torpedowców, których domagał się cesarz.

Memorjał, jaki wówczas przedłożono w parlamencie niemieckim mówił całkiem wyraźnie o bezwartościowym materjale niemieckiej marynarki i wykazywał, że flota Niemiec składa się z zupełnie bezużytecznych, przestarzałego typu okrętów, niezdatnych nawet do obrony wybrzeży.

Drugim motywem, równie silnie przemawiającym do szerokich mas za koniecznością założenia „Flottenvereinu", był — obok stałego powiększania się obszarów posiadłości kolonjalnych oraz obok masowego osiedlania się Niemców w Ameryce Północnej, w Afryce i w Azji Wschodniej — ogromny rozrost handlu zamorskiego. Niemcy zdołali nawiązać już kontakt nietylko z Chinami, nietylko, że osiedlili w Hong-Kongu i w Szanghaju około 650 rodzin kupieckich, pracujących w wielkich składach i magazynach niemieckich ale zaczęli również rozwijać własny przemysł w Tientsinie, a ponadto sięgać do wysp Fidżi, Tonga i Samoa.

W roku 1889 odbyły okręty niemieckie między portami Rzeszy a zamorskiemi posiadłościami niemieckiemi 58.965 podróży i wywiozły z Niemiec 126 miljonów ton najrozmaitszych towarów.

Pod pozorem zapewnienia niemieckim statkom handlowym bezpieczeństwa i poparcia w ich wielkiej misji, zdecydowano w roku 1892, że u wybrzeży posiadłości kolonjalnych pełnić będzie stałą straż niemiecka marynarka wojenna. Zaczęły zatem pełnić służbę w owym czasie dwa krążowniki wzdłuż wybrzeży wschodnio-azjatyckich, dwa inne na wodach australijskich, wreszcie po dwa krążowniki wysłano na wybrzeża Afryki wschodniej i zachodniej. Ponadto cztery większe krążowniki stale krążyły po wszystkich oceanach.

Wypadki, które rozegrały się w roku 1889 na wyspach Samoa, gdzie w obronie mienia i życia niemieckich osadników wystąpiły krążowniki: „Leipzig", „Carola", „Bismarck", „Sophie" i „Olga", a wreszcie tryumf, odniesiony nad zbuntowanymi mieszkańcami wysp, podniosły — rzecz prosta — zapał narodu, żyjącego myślą o rozbudowie swojej marynarki.

C. d. n.

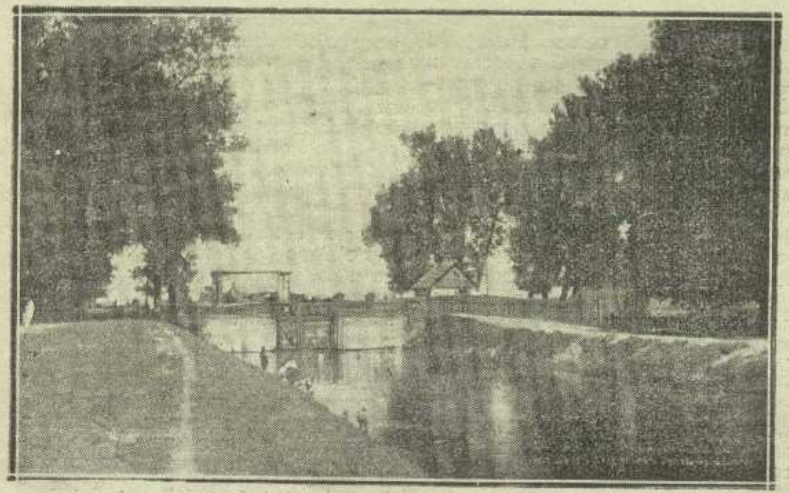
Znaleziono na: www.magemar.com.pl

STULECIE KANAŁU AUGUSTOWSKIEGO

Napisał **Prof. Inż. Mieczysław Rybczyński**, b. Minister Robót Publicznych

Kraj, wycięty z żywego organizmu Polski i nazwany Królestwem Kongresowem, mimo zniszczeń wojennych, mimo niesprzyjających warunków zewnętrznych, zaczął pod mądremi rządami Lubeckiego przychodzić powoli do równowagi, a nawet rokował najlepsze nadzieje rozkwitu gospodarczego. — Polityka Lubeckiego oparta o silne i zdolne do eksportu rolnictwo, zdążała do jak największego podniesienia produkcji przez uprzemysłowienie kraju i wykorzystanie jego bogactw naturalnych dla osiągnięcia jak najdalej idącej samowystarczalności.

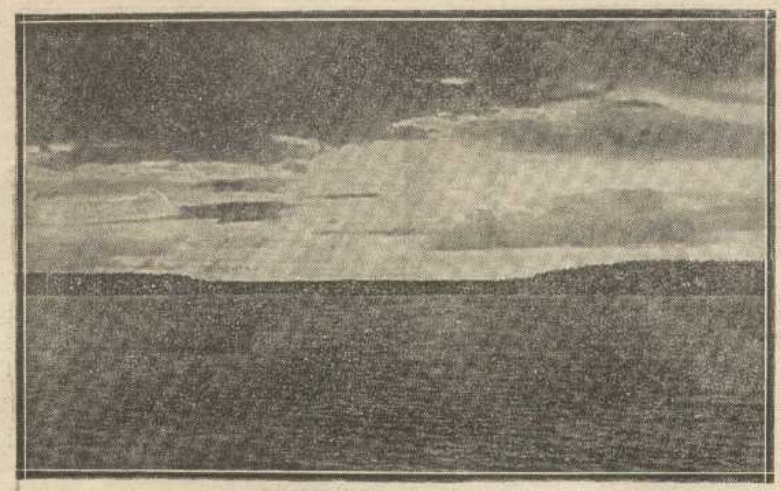
Przy takiem założeniu jedną z głównych podstaw działalności Rządu musiało być staranie o ulepszenie istniejących środków komunikacyjnych, a gdy głównymi przedmiotami eksportu z Polski były — jak dawniej — zboże i drzewo, a więc towary masowe, przeto w grę wchodzić mogły jedynie drogi wodne. — Tymczasem zarówno ujście Wisły jak i Niemna, jak też dolny bieg Warty znajdowały się w ręku Prus. Wprawdzie kongres wiedeński, dzieląc ponownie ziemie polskie, zastrzegł wolną i swobodną żeglugę dla wszystkich mieszkańców dawnej Polski, ale postanowienia te pozostały na papierze i nigdy nie przyszło do zawarcia przewidzianych w uchwałach kongresu aktów nawigacyjnych. Co więcej, król pruski, uzyskawszy na kongresie wiedeńskim ulgi celne dla towarów pruskich, idących do Królestwa Kongresowego, podnosi cło od tranzytu ziemiopłodów, dla których Wisła i Niemen były jedyną drogą wywozową. — To też wywóz przez Gdańsk, który w r. 1816 mimo zniszczeń wojennych wynosił jeszcze 24.333 łasztów (łaszt — 2,5 tonny), spadł w r. 1822 do 6.545 łasztów.



Śluza w Augustowie od dolnego poziomu wody.

Chcąc uniezależnić gospodarkę Królestwa od wpływów zewnę-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Jezioro Białe.

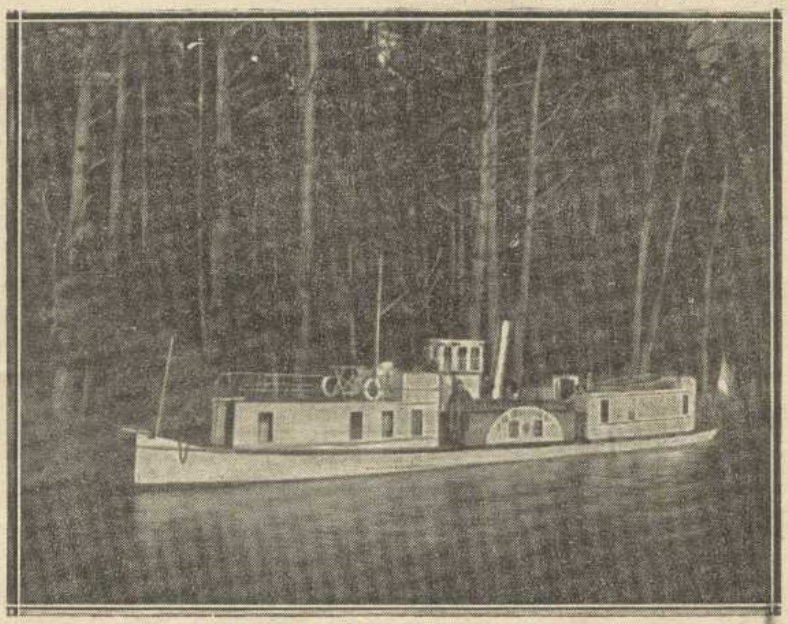
drogi wodnej, idącej na terytorjum Królestwa Wisłą, Bugiem, Narwią, Biebrzą, następnie sztucznie wykopanym kanałem do Niemna, zaś na terenie Cesarstwa Niemnem, Dubissą, sztucznym kanałem do Windawy i Windawą do portu w Windawie. —

W ówczesnych stosunkach był to plan zakrojony na olbrzymią skalę. Długość projektowanej drogi wynosiła z centrum kraju t. j. z Warszawy około 1.000 km., a w tem odcinki sztuczne, a więc kanały lub rzeki kanalizowane — kilkaset kilometrów. Wprawdzie drogi wodne na całym świecie były podówczas jedynym środkiem transportu dla towarów masowych, ale były niemi przeważnie drogi naturalne. Kanałów było niewiele i przeważnie o bardzo

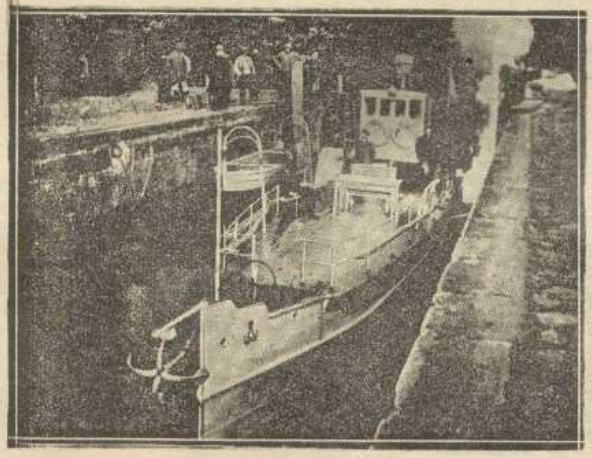
trznych, powziął Lubecki śmiałą myśl wytworzenia bezpośredniedo dostępu do morza zapomocą



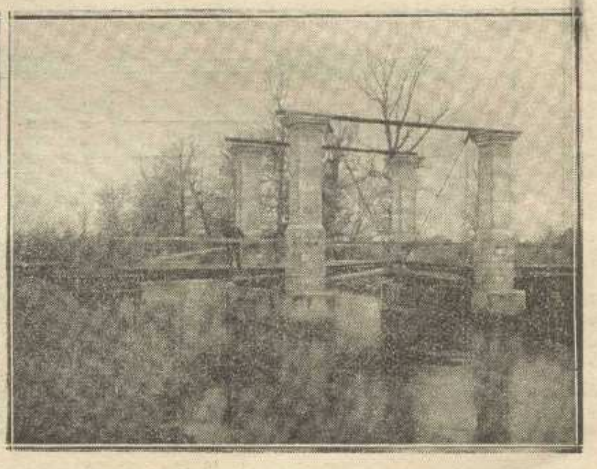
Dwupiętrowa śluza Paniewa na kanale Augustowskim od górnej wody.



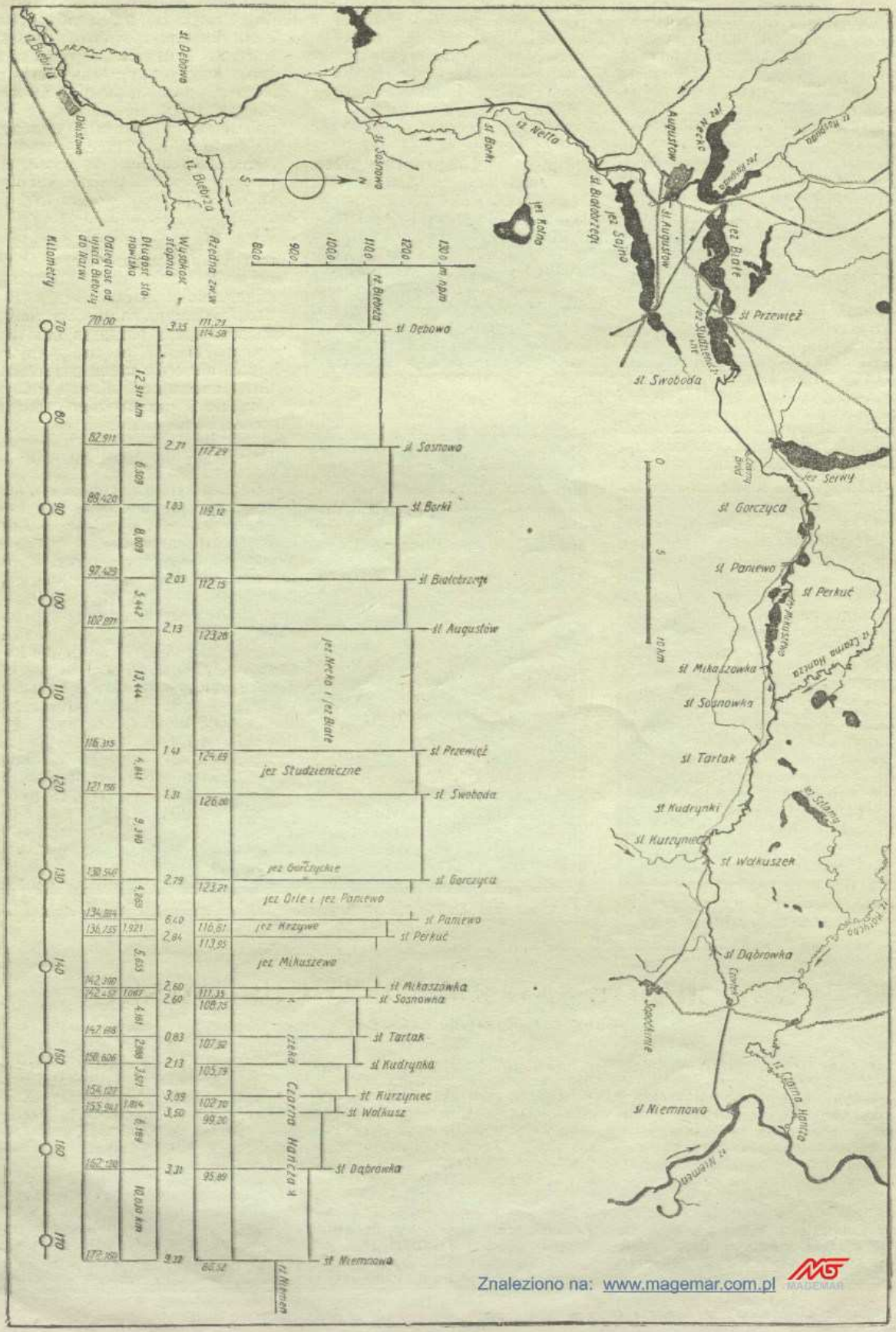
Łódź parowa „Emilja Plater" na wododziałowem stanowisku kanału Augustowskiego.



Parowiec „Dwernicki" w komorze śluzy w Niemnowie.



Most podnoszony na kanale Augustowskim.


Kilometry
Odległość od ujścia Biebrzy do Narwi
Długość stanowiska
Wysokość stopnia
Rzędna zwierciadła
m npm
Biebrza
Osowiec
Debowo
Sosnowo
Borki
Nietta
Augustów
Kanał Augustowski
Jez. Białe
Jez. Sajno
Jez. Kolno
Przewięź
Swoboda
Jez. Serwy
Gorczyca
Panewo
Perkuć
Mikaszówka
Sosnówka
Tartak
Kudrynki
Kurzyniec
Wałkuszek
Dąbrówka
Sopoćkinie
Niemnowo
Niemen
Czarna Hańcza
Jez. Necko i Jez. Białe
Jez. Studzieniczne
Jez. Gorczyckie
Jez. Orle i Jez. Panewo
Jez. Krzywe
Jez. Mikuszewo
Jez. Sosnowo
Jez. Kudrynka
Jez. Kurzyniec
Jez. Wałkusz
Jez. Dąbrówka
Jez. Niemnowo
12,311 km
6,509
8,009
5,442
12,444
4,841
9,390
4,863
1,921
5,633
1067
4,161
2,988
3,571
1,814
6,189
10,030 km
Znaleziono na: www.magemar.com.pl

małych wymiarach, tymczasem rozmiary śluz kanału Augustowskiego zaprojektowane zostały odrazu według norm najnowszych kanałów francuskich. Dano im długość 47,6 m. i szerokość 6,4 m. przy głębokości kanału 1,43 m.; umożliwiło to ruch łodzi o wymiarach 43 — 5,2 — 1,2 m. i pojemności około 150 ton. — Większej głębokości projektować nie można było ze względu na stan rzek, z któremi kanał miał stworzyć jedną drogę wodną. W razie jednak powiększenia głębokości tranzytowej na rzekach można było łatwo przerobić kanał dla pomieszczenia łodzi nie wiele mniejszych od ustalonych we Francji ustawą Freycinette'a dopiero w r. 1875.

Trasa drogi wodnej zaczyna się od ujścia Biebrzy do Narwi pod Samborami, niedaleko miasteczka Wizny. Biebrza została na przestrzeni 70 km. uporządkowana przez sprostowanie zbyt ostrych zakrętów, poza tem pozostawiono ją w naturalnym stanie, nie nadawała się ona bowiem do kanalizacji wobec małego spadku (0,13 proc.) i bardzo zabagnionego terenu.

Od Dębowa na wysokości 111,23 m. nad poz. morza zaczyna się sztuczny kanał, idący doliną rzeki Netty, odwadniającej jeziora augustowskie, i wznosi się przy pomocy 5 śluz do poziomu jezior Necka i Białego (średnio 123,28 m. nad p. m.) pokonując w ten sposób spad 12,05 m. na długości 32,9 km. — (Rys. 1 i 2 przedstawia jedną ze śluz w Augustowie, oraz widok na jezioro Białe). Wykorzystując powyższe jeziora, jak też położone o 1,4 m. wyżej jezioro Studzieniczne, wznosi się kanał przy pomocy 2 śluz na poziom 126,0 m., który jest stanowiskiem szczytowem 9,39 km. długiem, — w całości kopanem, (rys. 4). Wodę na stanowisku szczytowem otrzymuje kanał z sąsiednich jezior i ich dopływów. W dalszym ciągu wykorzystuje kanał znów szereg jezior (Gorczyckie, Orle, Paniewo, Krzywe i Mikoszewo), obniżając swój poziom przy pomocy 4 śluz o 14,65 m. t. j. do wysokości 111,35 m. nad p. m. — Długość przestrzeni jeziorowej wraz ze stanowiskiem szczytowem wynosi 39,52 km. W pobliżu miejscowości Mikaszówki wchodzi droga wodna w koryto skanalizowanej Czarnej Hańczy, którą opuszcza po 23,17 km. biegu pod Soniczami, obniżając swój poziom przy pomocy 6 śluz o 15,46 m. do wysokości 95,89 nad p. m. — Ostatnią część drogi wodnej stanowi sztuczny kanał o jednakiem poziomie 95,89 m. a długości 6,6 km., z którego łodzie przedostają się do Niemna przy pomocy śluzy w Niemnowie, której spad przy niskim stanie wody w rzece wynosi 9,37 m. i podzielony został na 3 stopnie. (rys. 4).

(Trasę i przekrój podłużny drogi wodnej od wyścia z Biebrzy przedstawia rys. na str. 14).

Śluzy komorowe wykonane zostały z kamienia na ruszcie drewnianym; wrota, mosty zwodzone i t. p. prawie wyłącznie z drzewa. Obok trzystopniowej śluzy w Niemnowie, na uwagę zasługuje dwustopniowa śluza w Paniewie (rys. 3) zaś z innych urządzeń most podnoszony w Augustowie (rys. 6).

Jak racjonalny był plan Lubeckiego świadczy fakt, że w r. 1825, a więc tuż przed rozpoczęciem budowy kanału Augustowskiego zawarły Prusy nową umowę handlową z Rosją, znacznie korzystniejszą dla Królestwa Polskiego. Wnet potem rozpoczęta budowa przeciągnęła się z powodu wojny polsko - rosyjskiej 1830-1 i zmiany stosunków politycznych. Budowa drugiej jej części od Niemna do Windawy nie doszła nigdy do skutku, zarówno z powodu coraz większego zaniedbywania interesów gospodarczych Królestwa ze strony Rosji, jak też z powodu wprowadzenia nowego środka komunikacyjnego w postaci kolei żelaznych. W dalszych planach zmieniono projekt kanału Windawskiego na projekt kolei Kowno — Libawa, która miała przewozić do Bałtyku towary dostarczane z Królestwa przez kanał Augustowski. —

Zaniedbanie jednak rzek w zaborze rosyjskim, małe i nie stałe ich głębokości, nie pozwoliły nigdy rozwinąć się na szerszą skalę ruchowi towarowemu na kanale, jedynie transport drzewa, a zwłaszcza eksploatowanego w puszczy Augustowskiej, przybierał w niektórych latach dobrej konjunktury wielkie rozmiary. —

Zadania zatem zakreślonego mu pierwotnie przez Lubeckiego kanał Augustowski w całości spełnić nie zdołał, nie otworzył bowiem Królestwu wolnego dostępu do morza, nie mniej przeto pozostał trwałym śladem przewidującej myśli gospodarczej i wysoko stojącej techniki polskiej, a ponadto stał się użytecznym środkiem komunikacyjnym, pozwalającym na eksploatację naturalnych bogactw Kraju, — a w Polsce odrodzonej — wobec nieuregulowanych stosunków z Litwą i zamknięcia naturalnej drogi wywozowej, jaką jest Niemen, pozostaje do dziś jedyną drogą, pozwalającą na przewóz i wywóz drzewa z niektórych okolic. — W przyszłej rozbudowie w Polsce sieci wodnych dróg, do której z czasem przyjść musi, kanał Augustowski choćby w zmienionej nieco formie niewątpliwie odegra swą rolę.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

JAK BUDOWANO KANAŁ AUGUSTOWSKI

Napisał **Inż. Tadeusz Tillinger**, Warszawa

W r. b. upływa 100 lat od daty ukończenia Kanału Augustowskiego. Podamy z tego powodu niektóre mniej znane, a zaczerpnięte u źródeł, szczegóły tej interesującej, a wykonanej wyłącznie przez polskich inżynierów budowli z tak bardzo potem zaniedbanego działu sztucznych dróg wodnych.

Rozpoczęty w r. 1825, z inicjatywy Lubeckiego, kanał ten miał się stać częścią sztucznej drogi wodnej, która przez Narew, Biebrzę, Niemen, Dubisse i rz. Windawę miała prowadzić do portu w Windawie droga wodna z ominięciem dolnej Wisły, która po Kongresie Wiedeńskim znalazła się w granicach Prus.

Budowa była prowadzona przez Dyrekcję Generalną Komunikacyj Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskiem. Jak widać z aktów tej Dyrekcji z r. 1832 — 40, znajdujących się w dzisiejszem Min. Komunikacji, kosztorys pierwotny kanału wynosił 7.600.000 złp., jednakże już do r. 1833 koszty budowy wyniosły przeszło 10.000.000 zł. nie licząc drzewa z lasów państwowych na sumę ok. 500.000 złp. oraz utrzymania inżynierów. Do ukończenia budowy trzeba było jeszcze ok. 600.000 złp. (Protokuł posiedzenia Rady Administracyjnej z dnia 11.VIII.1833 r.).

Jak na owe czasy, była to suma poważna i świadczyła, że do budowy kanału przywiązywano wielkie znaczenie. Dla porównania z warunkami dzisiejszemi należy zauważyć, że ówczesny złoty miał daleko większą siłę nabywczą niż dzi-

niejszy. Tak np. płacono za 1 sążeń sześcienny (polski) za wykop 3 złp., za faszynade 3 złp., co odpowiada po 60 gr. za metr. sześc., gdy dzisiejsze ceny tych robót wynoszą 2, wzgl. 8 złotych za metr sześc. Tylko djety inżynierów 6 złp. dziennie mało się różnią od dzisiejszych.

Roboty były prowadzone pod ogólnym nadzorem inspektora generalnego, majora Urbańskiego. Początkowo wybudowano 17 śluz, następnie w r. 1933 dodano śluzę w Tartaku.

Na każdej śluzie widnieje wmurowana w ścianę kamienna tablica z datą i nazwiskiem kierownika budowy. Rosjanie, którzy tak skwapliwie usuwali wszelkie napisy polskie, tablic tych nie tknęli. Uszanowali je, jak napisy nagrobków. Tylko na trójkomorowej śluzie i na śluzie w Gorczycy niema tablic. Zapewne zostały zniszczone przy naprawie murów.

Przytaczamy niżej tekst tych tablic, po kolei, idąc od Niemna do Biebrzy, ku uczczeniu tych polskich inżynierów, którzy sto lat temu tak pięknie wywiązali się z poruczonego im zadania.

1) Śluza w Niemnowie:
Posiadała dwie metalowe tablice, które zginęły.

2) Śluza w Dąbrowie:
„Budował kapitan kwatermistrz **Arnold** w 1829 roku".

3) Śluza w Wołkuszku:
„Budował porucznik inżynierów **Korczakowski** w 1829 roku".

4) Śluza Kurzyniec:
„Założył fundamenta por. inż. **K. Jodko**, ukończył podpor. inż. **F. Wielhorski** 1829".

5) Śluza Kudrynki:
„Budowali porucznicy inż. **Bieliński** i **Horain** 1828 i 1829".

6) Śluza Tartak:
„Budował Inż. **S. Szefer** 1837 i 1838".

7) Śluza Sosnówka:
„Budował porucznik inż. **Jodko** 1828".

8) Śluza Mikaszówka:
„Budował por. inż. **Korczakowski** 1828".

9) Śluza Perkuć:
„Budował ppor. Kwatermistrz Generał. **Piedzicki** 1827 i 1828".

10) Śluza Paniewo:
„Budował porucznik inż. **M. Horain** 1826, 1827, 1828".

11) Śluza Gorczyca: Tablicy niema.

12) Śluza Swoboda:
„Budował kapitan inż. **Lelewel** 1827".

13) Śluza Przewieź:
„Budował por. inż. **Schultz** 1827, 1828".

14) Śluza Augustów:
„Budował por. inż. **Jodko** 1825, 1826".

15) Śluza Białobrzegi:
„Budował inż. **Korczakowski**" 1825, 1826".

16) Śluza Borki:
„Budował inż. **Korczakowski** 1835, 1836".

17) Śluza Sosnowo:
„Budował inż. **Korczakowski** 1835, 1836".

18) Śluza Dębowo:
„Budował ppor. inż. **Przyrembel** 1826 i 1827".

Jak widać z aktów budowy, byli to inżynierowie Korpusu Inżynierów Komunikacji, który rekrutował się przeważnie z wychowańców Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, założonego w r. 1810.

Rozwój kolejnictwa odsunął na plan dalszy budowę dróg wodnych i niezbędne przedłużenie Kanału Augustowskiego w stronę Wisły w postaci uregulowania Biebrzy i Narwi zostało zaniedbane. Z tego powodu Kanał Augustowski nie mógł odegrać ważniejszej roli dla żeglugi, gdyż spotykała ona na tych rzekach wielkie trudności. Należy się jednak spodziewać, że po wykonaniu należytych robót regulacyjnych droga wodna Wisła — Niemen ożywi się i żegluga na niej silnie się rozwinie, dzięki pomyślnym nadzwyczaj warunkom przyrodzonym terenu.

Obecnie Kanał Augustowski służy przeważnie dla spławu tratew. W r. 1931 przeszło przez kanał z Niemna na Wisłę ok. 80.000 ton drzewa.

Ostatnio rozwinął się tu ruch turystyczny i sportowy, dla którego malownicze brzegi kanału i przylegających jezior przedstawiają doskonałe warunki.

Co się tyczy drugiej części sztucznej drogi wodnej, która miała połączyć Królestwo Polskie z morzem, a mianowicie kanału Dubissa — Windawa, — to dzieje jej, mało znane, przedstawiają się smutno. Podajemy niektóre szczegóły na podstawie publikacji rosyjskiej *).

Projekt tej drogi został opracowany w r. 1823 — 1825 przez pułk. Rokassowskiego. Kosztorys wyniósł 12 milj. rubli sr. Roboty były zaczęte w r. 1825 i w r. 1831 przerwane z powodu wybuchu powstania. Wobec tego, że akta i dokumenty budowy w czasie tym zaginęły, — powstały różne kwestje i spory rozrachunkowe z dostawcami, które ciągnęły się kilka lat. W r. 1838 głównozarządzający komunikacjami hr. Toll przedłożył carowi Mikołajowi I wniosek o wznowienie robót przy budowie kanału Dubissa — Windawa, jednakże wniosek ten upadł z powodu sprzeciwu ministra finansów hr. Kankrina.

Do r. 1831 wydano na roboty 10,500.000 rubli ass. t. j. ok. jednej trzeciej sumy preliminowanej i wykonano znaczną część wykopów i objektów. Mimo tego roboty zostały zarzucone. Przygotowane i już obrobione w znacznej mierze głosy granitowe (21627) sztuk) zostały częściowo rozkradzione (4373 szt.), częściowo rozsprzedane za bezcen. Kilkaset dodano na budowę cerkwi w Szawlach, N. Telszowie i Wiekszniach.

W r. 1885 wskutek podniesienia ceł niemieckich sprawa budowy kanału Niemen-Windawa znów była podnoszona, lecz Ministerstwo Finansów i tym razem zajęło stanowisko negatywne.

*) „Otczot Komissji po izsledowaniu zapadnoj gruppy wodnych sistiem. S. Petersburg 1893".

SIŁA ZBROJNA NA MORZU, TO NAJWIDOCZNIEJSZY CZYNNIK SIŁY I SUWERENNOŚCI PAŃSTWA, ŹRÓDŁO KORZYSTNYCH PRZYMIERZY I DOBROBYTU NARODOWEGO!


Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Obóz nadmorski L. M. i K. w Jastarni.
(Patrz artykuł obok).

OBÓZ NADMORSKI L. M. i K. W JASTARNI

Dzięki inicjatywie III warszawskiego oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej im. Jana z Kolna został zorganizowany w tym roku w Jastarni na Helu obóz morsko-społeczny dla członków Ligi.

Celem obozu było udostępnienie pobytu nad morzem tym szerokim rzeszom, które w normalnych warunkach nie mogą tam wyjechać. Dlatego też warunki pobytu w obozie były bardzo dostępne: za opłatą 2 zł. dziennie otrzymywali uczestnicy obozu całkowite wyżywienie i kwaterę pod namiotem, zniżkę kolejową, wynoszącą 82% taryfy (opłacali zatem tylko 18% ceny biletu, co np. z Warszawy do Jastarni wynosiło 5 zł. 20 gr.). W programie dnia, oprócz normalnego nadmorskiego wypoczynku, było realizowane wychowanie fizyczne, nauka pływania, wykłady o morzu, Gdyni i Pomorzu oraz wycieczki wodne i lądowe. Uczestnicy obozu mogli przyjeżdżać na 7 lub 14 dni do obozu, a w wyjątkowych wypadkach nawet na dłuższy okres czasu. Wiek uczestników wynosił od 18 lat w zwyż. Górna granica nie była określona, byli więc w obozie 84-letni uczestnik i 75-letnia uczestniczka i czuli się tak samo dobrze, jak i młodsi.

Ilość uczestników, przebywających w obozie, wynosiła średnio około 550 osób



Kierownik obozu p. Ludwik Maciejec wita prezesa Zarządu Głównego L. M. i K., p. gen. G. Orlicz-Dreszera.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Przy obiedzie.

płci obojga, panie stanowiły przewagę, 65% całości. W ciągu okresu od 25 czerwca do 1 września przeszło przez obóz 2476 osób. Z tej liczby 85% — to ludzie, którzy pierwszy raz widzieli morze.

Uczestnicy obozu rekrutowali się ze wszystkich sfer społecznych. Górnik ze Śląska, robotnik z Wilna, Łucka, Dubna, Stanisławowa, Krakowa, Hrubieszowa, Poznania, Bydgoszczy, Warszawy czy Augustowa obok nauczyciela, urzędnika, rolnika, księdza, inżyniera, profesora uniwersytetu czy lekarza, mieszkali razem pod jednym namiotem, a kostjum kąpielowy czy płaszcz był tym mundurem, który zacierał wszelkie różnice społeczne i zawodowe. Tak samo lekarka, nauczycielka, urzędniczka, literatka, żona inżyniera czy lekarza obok robotnicy łódzkiej czy bielskiej stanowiły granice rozpiętości intelektów czy zainteresowań.

Obozu takiego jeszcze nikt dotąd w Polsce nie urządzał. Urządziła go po raz pierwszy Liga Morska i Kolonjalna i przekonano się, że morze polskie jest tym czarodziejskim środkiem, który zaciera wszelkie waśnie partyjne, czy różnice społeczno - zawodowe i potrafi wszystkich połączyć.

W dniu 15 sierpnia wizytował obóz



Humor był...



Na plaży.

prezes Zarządu Głównego L. M. i K. p. gen. G. Orlicz-Dreszer w towarzystwie kilku członków Rady i Zarządu Głównego L. M. i K., wyrażając pełne uznanie i podziękowanie inicjatorowi i organizatorowi obozu, prezesowi III Oddziału L. M. i K. im. Jana z Kolna, p. Ludwikowi Maciejcowi.

O tem, jak czuli się w obozie jego uczestnicy, świadczyć może kilka następujących wyjątków z księgi pamiątkowej obozu, do której wpisywali się wyjeżdżający z nad morza.



Wspólnemi siłami...



Posiłek na wesoło.

Jeden z uczestników obozu z Warszawy pisze:

Morze polskie jest piękne i z przykrością opuszczam je. Życie w obozie było bardzo przyjemne i z bólem serca opuszczam to grono.

(—) Tadeusz Rojkiewicz

Grono uczestników obozu z Wilna tak żegna się z morzem:

Przybysze z grodu Gedymina spędziliśmy tu, nad polskiem morzem, wiele pięknych i podniosłych chwil i dziś żegnamy fale Bałtyku z dziwnym smutkiem w duszy, a może z urazą do losu, że tak szybko piękne, jasne chwile w życiu mijają. Przez tych siedem dni pobytu naszego w Jastarni pokochaliśmy morze, dochodząc do przekonania, że, aby zrozumieć, czem jest ono dla Polski, trzeba nad niem spędzić przynajmniej kilka dni, trzeba własnemi oczami na błękitny bezkres spojrzeć, wiodący w świat, szeroki świat. Bądź nam pozdrowione Polskie Morze, zaczerpnęliśmy u Twych brzegów, od Twych fal dużo energji, dużo siły duchowej, którą podzielimy się z naszymi braćmi z nad Wilji i Niemna, opowiadając im o cudnym horyzoncie szemrzących Twoich wód!

Państwo Teodorostwo Żółkiewscy z Łucka piszą:

Ten, kto się zetknie z morzem, musi je pokochać.

Tęskniąc do morza z dalekiego lądu, w wyobraźni widzieliśmy je, jako coś wielkiego i wspaniałego.

Rzeczywistość zetknięcia się z nim przeszła granice naszej wyobraźni.

Pokochawszy morze, pozostaniemy mu wierni na zawsze.

Najszczęśliwsze chwile, jakie nad naszem morzem przeżyliśmy, zawdzięczamy Lidze Morskiej i Kolonjalnej oraz kierownictwu obozu L. M. i K., za co wyrażamy nasze najszczersze podziękowanie.

Uczestnik czy uczestniczka, podpisana skromną literą H., z Zagłębia Węglowego, pisze lapidarnie, twardo, po śląsku:

Jak się zwoł, tak się zwoł, ale się tu dobrze miol.

Dwie kresowianki pp. Wanda Kramarzówna i Lila Sztachelska tak opisują swoje uczucia:

Po długich i ciężkich „tarapatach" udało się nam wreszcie przyjechać nad polskie morze! Zaczęły się słoneczno-słone dni swobody — „upijanie" się przestrzenią, morzem, słońcem i radością... Czternaście cudnych, wyrwanych szarzyźnie życia codziennego dni! I już koniec... Odjeżdżamy z żalem... W uszach mamy jeszcze szum morza... przed oczyma migoce nam ono takie potężne, wspaniałe, tak bajecznie kolorowe i tak ciągle inne... Za tych czternaście dni, skradzionych szaremu życiu, za tę możność poznania i pokochania morza — gorąco dziękujemy organizatorom Obozu Ligi M. i K..

Powieziemy ze sobą... hen... na wschodnie kresy słony wiew polskiego Bałtyku.

A na zakończenie wybieramy jeszcze z pośród wielu, wielu głosów taki dytyramb:

Z Zagłębia naftowego, od karpackich stron
Niech okrzyk leci, tak silny — jak dzwon
I wzdłuż wybrzeża niech go wicher niesie
Po polskiem morzu i po helskim lesie
I niech aż w niebo błękitne przenika
Zew wdzięcznych ludzi:
Niech żyje — wzrasta — niech się w członków mnoży
Piękna impreza naszej ELEMIKA!

Dr. Jakubowska

aż z Drohobycza — (Polmin) — wpisała z wdzięcznym ukłonem w stronę dzielnego Pana Prezesa

III O. L. M. i K.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

DO GDYNI, NAD MORZE!

Wrażenia z wycieczki popularnej, urządzonej przez Oddział Związku Pionierów Kolonjalnych L. M. i K.

Napisał **Kazimierz Warchałowski**, Warszawa

Jedziemy nad morze, do Gdyni, tego Benjaminka całej Polski, przedmiotu jej dumy i nadziei. Tam, gdzie umacniamy twardo postawioną stopę nad Bałtykiem, do tego odzyskanego skrawka piaskowego dziedzictwa, gdzie wbrew przewidywaniom i ostrzeżeniom jednych, knowaniom i matactwom drugich, dowiedliśmy miljonami ton wywiezionego towaru, obrotem handlowym, który już przerasta gdański i większość portów na Bałtyku, że nietylko umiemy marzyć, nietylko platonicznie kochać, ale i pracować i to pracować wówczas, gdy gdzieindziej w bezruchu stoją setki parowców, gdy kilometrami ciągną się zamarłe granitowe nabrzeża, a tysiące bezrobotnych beznadziejnie wyciągają do pracy ręce.

Jutro wreszcie dotkniemy stopą tego czarodziejskiego zakątka, ręką tych potężnych dźwigów i olbrzymich składów; oko nasze pieścić się będzie chybotliwą falą polskiego Bałtyku, spokojną głębią ujarzmionych wód portu, widokiem smużących się po nich w korowodzie parowców.

Pociąg z dworca Gdańskiego odchodzi punktualnie. Pasażerowie są wyraźnie podnieceni.

Mijamy Gdańsk, nie stając. Za Gdańskiem pierwszy raz błyska nam na horyzoncie morze. Jakby iskra przelatuje po stłoczonych u okien wycieczkowiczach.

Ale jeszcze chwila.

Kolibki — Orłowo. Gdynia!

Olśniewa nas. Czysto, przestronno, jasno.

Wzrok biegnie bezwiednie do tej szeroko rzuconej linji portu, piętrzących się tam budowli, dźwigów i żórawi, a wreszcie lasu masztów i kominów.

Większość towarzystwa udaje się pociągiem do hotelu emigracyjnego na Grabówek, ale niektórzy nie mogą wytrzymać i z walizkami w ręku pędzą prostą drogą do morza. Zapoznane i unikane przez stulecia morze teraz bezapelacyjnie zdobyło serca wszystkich Polaków. Pieścimy się niem. Jest w tem i przywiązanie i tęsknota i uczucie wspólnoty, która nas niegdyś łączyła.

W pośpiechu myjemy się i jemy śniadanie. Nikt tam zresztą nie głodny. Spragnieni jesteśmy tego morza i tego portu, o którym tyle słyszeliśmy.

Prędzej, prędzej!

Długim korowodem ciągniemy na koniec mola Żeglugi Polskiej, skąd holownik „Ursus" zabrać nas ma na oględziny portu.

Na prawo wre praca przy budowie krańcowego mola.

Olbrzymie żelazobetonowe skrzynie zasypane są piaskiem i ustawiane na dnie morza, by służyć, jako fundament, dla budowli portowych i jako nabrzeżenia statków. Na lewo przystań Yacht Klubu. Kilkadziesiąt zwinnych yachtów kołysze się miarowo na drobnej fali basenu. Zapisały się one już chlubnie w naszej pamięci szeregiem dziarskich sportowych czynów, roznosząc sławę żeglarza polskiego po całym Bałtyku.

Sunlemy od strony zatoki wzdłuż falochronu portu. Wchodzimy do basenu Południowego. Na lewo chłodnie dla śledzi, przy nich stoją parowce spółki rybackiej „Mopol" o charakterystycznych kształtach, wolnym pokładzie przedniim dla operacji sortowania i pakowania śledzi. Dalej mniejszy wewnętrzny basen rybacki. Kilkadziesiąt kutrów spoczywa tu rzędem, sposobiąc się do kampanji jesiennej, która w tych dniach się zaczyna. Na prawo w rogu warsztaty stoczni gdyńskiej. Obok pływający dok dla naprawy statków, ciekawe i niezbędne urządzenie portowe, które pozwala jakby wyłowić statek z wody i cały wystawić na wierzch, gdzie można go wtenczas poddać oględzinom, malowaniu i reperacji. Obecnie stoi w doku „Ryś", jedna z naszych łodzi podwodnych. Szereg olbrzymich żórawi na prawem nabrzeżu (patrząc od strony morza) chwyta węgiel automatycznemi czerpakami i ładuje go do wyciągniętych szeregiem parowców.

Wychodzimy znów na morze, by, płynąc po zewnętrznej stronie falochronu, dostać się do właściwego portu.

Wchodzimy szerokim przesmykiem między falochronami. Z dwu stron widnieją zgrabne wejściowe latarnie morskie. Tu też strzelają w niebo wieże portowego telegrafu iskrowego.

Odkryjmy głowy!

To jest brama do Polski! Jej najdonioślejsze i najczulsze miejsce!

Pamiętajmy!

Bramy tej bronić będziemy do ostatniego tchu! Do zwycięstwa!

W awanporcie rzuca się w oczy niesłychana dostępność wszystkich basenów i urządzeń, prostota ich i powiedziałbym przejrzystość. Ślepy się zorjentuje.

Na lewo basen węglowy, olbrzymie dźwigi i wywrotnice „Robura". Przy brzegu kilka jego parowców ładuje w pośpiechu węgiel.

Wprost przed nami urządzenia taśmowe do ładowania węgla. One to, jak i wywrotnice, pozwalają na ładowanie parowców tak szybko, jak nigdzie. Ostatnie to słowo techniki i duma naszego portu, powód zazdrości, nietylko Gdańska.

„Ursus" objeżdża basen dookoła i znów

dostaje się do awanportu. Przed nami od strony Oksywia port wojenny. Widać szereg naszych jednostek bojowych; między niemi dwa kontrtorpedowce, jedne z najszybszych na świecie. Na przedzie wyniosła i zgrabna sylwetka żaglowca. To „Iskra", statek szkolny marynarki wojennej. Wróciła niedawno z podróży i ma wkrótce znów rozwinąć smukłe swe żagle do lotu po oceanach.

Zawracamy na lewo i przez zwężający się tu nieco kanał dostajemy się do basenu Marszałka Piłsudskiego, największego w Gdyni. Stoi tu „Dar Pomorza", żaglowiec szkolny marynarki handlowej. Za nim „Kościuszko" i „Polonja" Linji Gdynia — Ameryka. Olbrzymie podwójne ich kominy wabiły nas do siebie jeszcze na peronie stacji. Tu widzimy oba parowce w całej ich krasie i okazałości. „Polonja" ubrana jest odświętnie galą flagową. Na przednim maszcie powiewa niebieska flaga, sygnał odjazdu. O pierwszej rusza ona z 600 pasażerami do Konstancy. Będzie to pierwsza pod polską banderą podróż pasażerska, łączącą Bałtyk z odległem morzem Czarnem. Czynem tym realizujemy wreszcie, symbolicznie, odwieczne hasło polskie: od morza do morza! Pokład statku przecież to dalszy ciąg lądu polskiego. Pod znakiem narodowej bandery nie traci on związku z ziemią ojczystą.

Mijamy teraz wspaniałe składy zrzeszonych fabryk cukru, monopolu tytoniowego i inne, łuszczarnię ryżu, wspaniałą olejarnię, zbiorniki melasy i t. p.

Jeszcze jeden zwrot na lewo i jesteśmy w basenie Ministra Kwiatkowskiego. Znów mijamy szereg imponujących składów i licznych dźwigów portowych. Basen ten przeznaczony jest na port i składy wolnoclowe, to też otacza go wysoka i potężna siatka, rozpięta na żelaznych słupach. Roboty są tu w pełnym biegu i prowadzone z nakładem, który kłam zadają na każdym kroku kryzysowym biadaniom i depresji. Tu w Gdyni kryzys spotkał odważnych i zdecydowanych przeciwników, którzy nie mają zamiaru przed nim ustępować. Bije to w oczy i, wbrew pesymistom, napawa każdego wiarą w lepsze czasy.

Krótka przejażdżka po dalszych, będących tu w toku robotach portowych pozwala zdać sobie sprawę z rozmachu wspaniałego tego przedsięwzięcia. Te całe jeziora, wybrane pracowitym wysiłkiem drag i refulorów, muszą zaimponować każdemu.

Polska woła tu głośno: Nie jesteśmy u kresu ani swych możliwości, ani swych dążeń, ani swych sił. Gromadzona energja potencjalna w narodzie znalazła tu ujście dla siebie. Jak wywiązaliśmy się z tego zadania widzicie. Z kolei zabierzemy się do innych.

Pod koniec wycieczki zaczyna padać deszcz. Ale zaledwie kilka osób chroni się do kabiny. Większość ogromna stoi niewzruszenie na deszczu, chłonąc otwartemi oczyma te wspaniałe dowody pracy i energji, symbol odradzającej się polskiej potęgi.

Wracamy do przystani.

O trzeciej, ładny, schludny stateczek zabiera wycieczkę na Hel. Ma to być chrzest morski dla większości jadących, egzamin ich żeglarskich uzdolnień.

Wypada świetnie.

W niedzielę deszcz i silny „wiatr od morza". Odważniejsi ruszają kutrem rybackim do Gdańska. Mimo niepogody bawiono się doskonale.

Wieczorem ze smutkiem opuszczamy Gdynię. Cóż dziwnego? Zabrała nam nasze serca.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

W ciągu ubiegłego lata na stoczniach francuskich zostały spuszczone na wodę m. in. następujące jednostki:

W dniu 30 maja — drugi holownik motorowy, zbudowany przez stocznię Ateliers et Chantiers de Bretagne w Nantes na rachunek Zarządu Dróg i Mostów w Nantes;

w dniu 9 czerwca statek do stawiania znaków nawigacyjnych „Charles Ribière", podobny do statku „Charles Babin", o którym donosiliśmy w poprzednim numerze „Morza". Obydwie te jednostki zostały zbudowane przez stocznię Ateliers et Chantiers de la Loire w Nantes;

w dniu 29 czerwca, na stoczni Chantiers et Ateliers de Provence — statek towarowy „Kakoulima", mający służyć do przewozu bananów pomiędzy Gwineą i Francją. Statek ten budowany na rachunek Compagnie de Chargeurs Réunis, jest tego samego typu co i „Kolente", który rozpoczął służbę w kwietniu r. b. Otrzyma on wszelkie najbardziej nowoczesne urządzenia, mające zagwarantować doskonały stan przewożonych z Francuskiej Gwinei bananów. Służbę swą „Kakoulima" rozpocząć ma już w październiku r. b. Wymiary jego są następujące: długość 104 m., szerokość 14.8 m., nośność 1.800 ton. Szybkość podczas prób wynieść ma 5 węzłów. Statek zostanie wyposażony w odpowiednie pomieszczenia, mogące pomieścić 10 pasażerów. Dla ładunku „Kakoulima" posiada 14 ładowni i międzypokładów. Przestrzeń użytkowna wynosi 3:500 m. sześc., co pozwala przewieźć 35 — 40.000 gałęzi bananów o wadze 900 ton;

w dniu 8 lipca został spuszczony na wodę na stoczni Chantiers de la Gironde w Bordeaux transportowiec „Golo", budowany dla francuskiej marynarki wojennej. Statek ten posiada wymiary następujące: największa długość 89.75 m. szerokość 13.50 m., wysokość burty 7.5 m., zagłębienie 4.76., wyporność z ładunkiem 3.690 ton. Maszyny napędowe stanowią motory Diesla, które nadają statkowi szybkość 12,5 węzłów. Należy nadmienić, że aparat sterowy statku jest specjalnego typu Van Allera, oraz że linje kadłuba zostały wypracowane przy udziale M. Jurkiewicza.*) „Golo" jest przeznaczony do przewozu ładunków masowych dla marynarki wojennej francuskiej;

w dniu 25 lipca na stoczni Chantiers et Ateliers Augustin Normand w Hawrze spuszczono na wodę statek do stawiania znaków nawigacyjnych „Finisterre", o typie statków „Charles Babin" i „Charles Ribière";

w dniu 7 sierpnia nastąpiło spuszczenie na wodę na stoczni Ateliers et Chantiers de France w Dunkierce wielkiej pogłębiarki „Pas - de - Calais II", zbudowanej dla portu w Toulonie. Pogłębiarka ta stanowi objekt poważny zarówno przez swe wymiary, jak i ze względu na wielkie głębokości, na których może bagrować, a mianowicie 23 mtr. Wymiary jej wynoszą: długość między pionami 69 m., szerokość 12,95 mtr., wysokość boczna 5.2 m. Mechanizm napędowy stanowią dwie maszyny parowe „double compound", pozwalające normalnie rozwijać moc 520 IKM. Obiedwie maszyny pracują tylko wtedy, gdy statek jest w ruchu, dla bagrowania zaś wystarcza siła jednej z nich. Wydajność pogłębiarki na godzinę wynosi 600 m. sześc., wydajność roczna oblicza się na 1.800.000 m. sześc. Pary do maszyn dostarczają dwa kotły typu Prud'hon Capus obliczone na ciśnienie 14 kg.

„Chasseur Nr. 1", pierwszy z serji czterech 150-tonowych statków zamówionych na stoczni Ateliers et Chantiers de Bretagne, ukończył swe próby z wynikiem doskonałym. Osiągnął on szybkość 22 całych i 545 tysiącznych węzła zamiast przewidywanych 20, zużycie zaś paliwa na godzinę pozostało poniżej 100 kg., granica której przekroczyć nie było wolno. Małe te statki otrzymują po dwa motory typu Diesel Sulzer.

Przy wykończaniu transatlantyku „Normandie" na stoczni Penhoet poczyniono znaczne postępy. Postawienie tego olbrzyma na linję Hawre — New York przewidywane jest przez Compagnie Générale Transatlantique na wiosnę 1935 r. Ostatnio zostały rozpoczęte szybko posuwające się prace przy ustawianiu 29 kotłów okrętowych typu Penhoet. Załadowano też do kadłuba dwa motory, jedną z turbin napędowych i części kondensatora. Wiadomo, że maszyny napędowe składać się będą z 4 motorów elektrycznych o mocy 40.000 KM każdy. Motory, generatory i turbiny zostały już poddane próbom w zakładach Alsthom w Belfort. Próby dały bardzo dobre wyniki. Compagnie Générale Transatlantique i Société des Chantiers et Ateliers de St. Nazaire - Penhoet dokonywują stale prób nad najbardziej nowoczesnemi środkami, mającemi zwiększyć bezpieczeństwo statku na wypadek pożaru. Zostały już opracowane wszelkie szczegóły urządzeń i służby, które mają ograniczyć ryzyko pożaru do minimum, podnosząc niezwłocznie alarm. Zastosowano cały szereg ogniotrwałych przegród i drzwi, instalacje elektryczne podzielono na kilka samodzielnych grup, do budowy okrętu i wyposażenia użyto minimalną ilość materjałów palnych, wreszcie wyposażono okręt w najdoskonalsze o ogromnej wydajności, aparaty do walki z ogniem.

Wszystko pozwala spodziewać się, że postawienie na linję „Normandie" dokonane zostanie w najlepszych warunkach zarówno z punktu widzenia wykończenia statku jak i jego maszyn, i że towarzystwo okrętowe zapewni pasażerom wszystkich klas wygody i komfort, oraz bezpieczeństwo wobec ryzyka morskiego w znacznie większym stopniu, niż inne istniejące okręty.

O. O.

*) Słynny z wielu konstrukcyj okrętowych, a m. in. z konstrukcji francuskiego olbrzyma „Normandie" inż. arch. morski, Rosjanin - emigrant.

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

JERZY LEYGUES

Dnia 2 września r. b. zmarł nagle w St. Cloud minister marynarki wojennej Republiki Francuskiej, Jerzy Leygues.

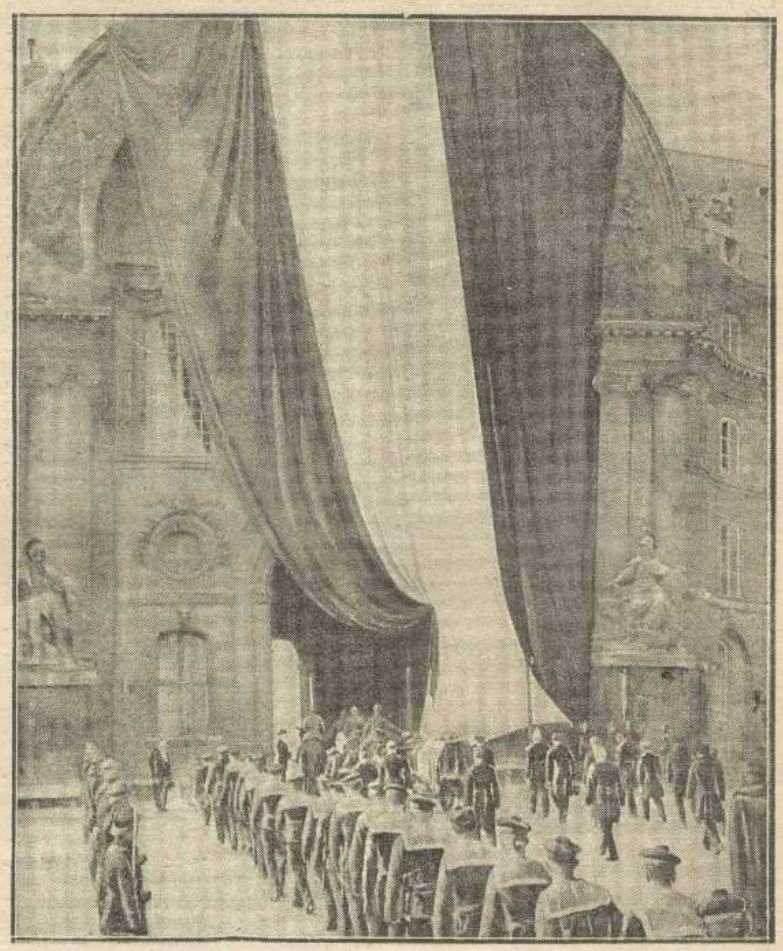
Postać zmarłego ministra należała do sztandarowych postaci mężów stanu Francji. Pięćdziesiąt kilka lat pracował bowiem dla swej ojczyzny, kolejno jako deputowany, dwukrotny minister oświaty, potem spraw wewnętrznych, przewodniczący komisji wojenno-morskiej, minister kolonji, minister marynarki, premjer i minister spraw zagranicznych, wreszcie znów minister marynarki. Ta ostatnia, jak wiadomo, wymaga ciągłości pracy. To też ostatnio zmieniały się dwunastokrotnie gabinety i nastroje polityczne, a Leygues trwał i odbudowywał władztwo morskie Francji.

Po raz pierwszy objął tekę ministra marynarki w r. 1917. Był to ciężki okres wojenny, wymagający nietylko wielkiego wysiłku, ale też uzdolnienia i poczucia odpowiedzialności. Na trudnem tem stanowisku wytrwał Leygues do r. 1920. W pięć lat później zagrożona w swem władztwie morskiem Republika, powołała go znów na fotel admiralicji. Ustąpił zeń złożony ciężką chorobą w r. 1930. Ale gdy tylko siły mu wróciły, stanął ponownie do walki o najważniejszą z dziedzin życia państwowego i narodowego — wolność morską. Od 1932 widzimy niezmordowanego starca na dawnem stanowisku.

A praca łatwa nie była. W dobie propagandy rozbrojeniowej, wśród kryzysu walutowego i gospodarczego, w zwykłej atmosferze knowań politycznych i ciągłych przesileń gabinetowych, — tworzenie marynarki wojennej do rzeczy łatwych nie należało. Jednak Georges Leygues podołał zadaniu.

Niejednokrotnie dzielny starzec, mimo swych 76 lat, stawał przed parlamentem i w gorących słowach przekonywał o konieczności posiadania odpowiedniej do potrzeb kraju siły zbrojnej na morzu. — „Każdy kraj winien mieć taką marynarkę, jakiej wymaga jego polityka", — wołał. — „Bo morze panuje nad życiem narodów i odgrywa decydującą rolę w rozwiązaniu wielkich przesileń międzynarodowych".

Rezultatem tej pracy była rozbudowa znacznie zubożałej po wojnie floty francuskiej i utrzymanie jej na stanowisku czwartej potęgi morskiej świata. Dzieło ministra to 120 okrętów o łącznej wyporności około 300.000 ton, ukoronowane założeniem na stoczni krążownika linjowego „Dunkerque" — największego ze zbudowanych po wojnie. Z innych należy wymienić — największą łódź podwodną świata — „Surcouf", — krążowniki „Algerie", „Jeanne d'Arc", „Emile Bertin i t. d.



Pogrzeb Ministra Leygues. Kondukt pogrzebowy wchodzi do Pałacu Inwalidów.

Minister Leygues był szczerym przyjacielem Polaków. Za jego urzędowania polska marynarka wojenna osiągnęła możliwości szkolenia się we francuskich arsenałach, stoczniach i na okrętach. Córkę wydał za znanego malarza polskiego, Terlikowskiego, i wogóle interesował się bardzo naszą ojczyzną, głównie żaś jej poczynaniami na morzu.

Ten z zawodu adwokat i dziennikarz, który gorąco umiłował sprawę morza i floty wojennej, odszedł w chwili, gdy dzieło jego zaczęło wydawać owoce. Pozostawił ziomkom swoim hasło — „przez panowanie na morzu do potęgi i dobrobytu" — hasło, które i u nas oddźwięk znaleźć powinno.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

WOKÓŁ WIELKIEJ BRYTANJI

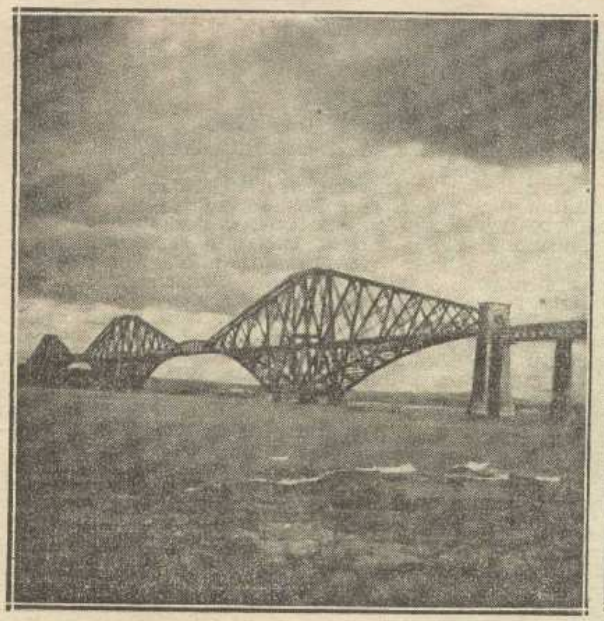
Odległość z Warszawy do Londynu nie jest wcale większa od odległości, dzielącej stolicę Polski od Paryża. Rzymu czy Marsylji. Mimo tego, znacznie łatwiej znaleźć można Polaka, znającego Irkuck czy Charbin, niż takiego, co zna dobrze Anglję.

Lądowa mentalność zapuściła tak głębokie korzenie we wszystkich dziedzinach naszego życia, że 36 kilometrów wody, dzielącej Calais od Dovru długi czas wydawało się nam fosą nie do przebycia. I trzeba było dopiero Gdyni, własnego portu i własnych okrętów, aby pogląd ten uległ zmianie. Aby zbliżyły się w końcu dwa narody — mogące znaleźć niejedną platformę porozumienia i współpracy. Aby przypomniano sobie tu i tam o dawnych rycerskich tradycjach i związkach, o wspólnych interesach politycznych, czy ekonomicznych.

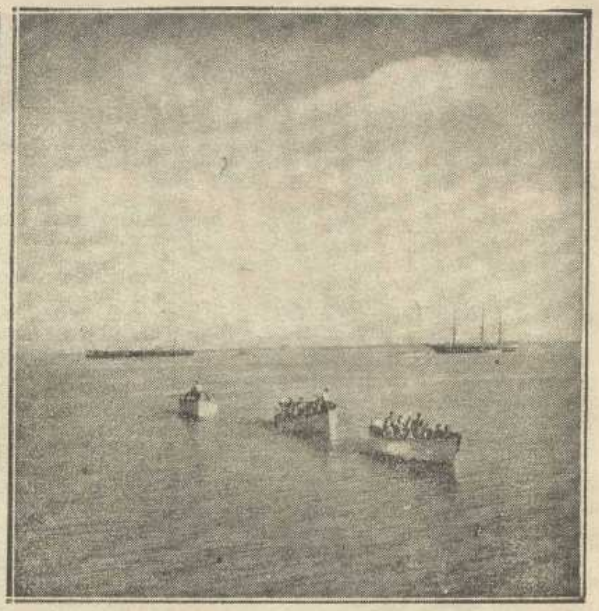
Wycieczki organizowane do Anglji przez „Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe" nie mogą być traktowane jako zwykła, przyjemna turystyka. Są one właściwie pierwszym szerszym mostem, przerzuconym między społeczeństwami obu krajów i przyczynią się bezwzględnie do zbliżenia obu kulturalnych i pokojowo usposobionych narodów. A przedewszystkiem rozwieją mniemanie — u nas, że Anglja to kraj ludzi zimnych i nieprzystępnych, — w Anglji, że Polska to kraj anarchji i chorób epidemicznych.

To też myśl skierowania s/s „Polonią" wokół Wielkiej Brytanji, była ze wszech miar myślą chwalebną, a cała wycieczka

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Lądowanie na wyspie Wiht. W głębi widać „Polonję".



Wspaniały most kolejowy przez cieśninę Firth of Forth.

ka tak ciekawa i urocza, że stała się jakoby jedną piękną baśnią, niestety, zbyt krótką....

S/s „Polonia" odwiedziła Londyn (Greenwich), dalej Cowes (wyspa Wight), przyczem niektórzy z pasażerów zdołali dotrzeć do przeciwległego Portsmouth i zwiedzić ten najpotężniejszy na świecie port wojenny. Potem odwiedzono Dublin, gdzie „Polonia", wbrew karygodnym plotkom, rozsiewanym przez niektóre polskie dzienniki, doznała bardzo gościnnego przyjęcia. Dalsza droga wiodła morzami Irlandji i Szkocji, poprzez Douglas (wyspa Man), Oban i malownicze wysepki Iona i Staffa, ponad północnym cyplem Wielkiej Brytanji, obok słynnej zatoki Scapa Flow, do Edynburga. Stąd zaś z powrotem do Gdyni. 16 dni ozamownych wrażeń, więcej niż niepowszednich.

Podkreślić należy wzorową organizację samej wycieczki ze strony „P. T. T. O." i najdalej posuniętą troskliwość komendanta s/s „Polonia" — kapitana M. Stankiewicza, jak również oficerów, załogi i służby naszego transatlantyka. A bez żadnej złośliwości powiedzieć można, że obcowanie z polską publicznością, zupełnie nieprzyzwyczajoną do życia okrętowego i mało wyszkoloną pod względem dyscypliny społecznej, łatwe nie jest. To też tem większe uznanie należy się tym, co cierpliwie, taktownie i mozolnie wdrażają tę publiczność do poczucia ładu, organizacji i świętych kanonów egzystencji na morzu, tak bardzo różniącej się od bytowania na lądzie.



Obrazek, dziś już rzadko spotykany. Konny tramwaj w mieście Douglas na wyspie Man.



Żołnierz szkocki na warcie przed zamkiem w Edynburgu.



Wyspa Man (Laxey). Największe koło wodne świata.



Londyn. Zmiana warty przez konną gwardję królewską.

KRONIKA

POWRÓT POLSKIEJ EKSPEDYCJI POLARNEJ

W dniu 3 września r. b. przybyła do Gdyni po 14 miesiącach pobytu na wyspie Niedźwiedziej Polska Ekspedycja Polarna, złożona z trzech osób: inż. Cenkiewicza, Łysokowskiego i Siedleckiego.

W czasie pobytu na wyspie ekspedycja poczyniła szereg badań i obserwacyj w dziedzinie magnetyzmu ziemskiego, elektryczności atmosferycznej, a także obserwacyj zorzy polarnej i pomiarów energii słońca. Zebrany materjał zostanie obecnie przepracowany w odpowiednich działach badań naukowych.

Ekspedycja wróciła ze Stockholmu do Gdańska statkiem szwedzkim „Uddeljpan" i z Gdańska do Gdyni statkiem „Ewa" Morskiego Urzędu Rybackiego.

BELGIJSKI STATEK SZKOLNY „MERCATOR" W GDYNI

W dniu 8 września r. b. przybył do portu gdyńskiego statek szkolny belgijskiej marynarki handlowej „Mercator", który odbywał podróż ćwiczebną po Bałtyku z 60 uczniami.

Statek został przycumowany do nabrzeża Wilsonowskiego obok naszego statku szkolnego „Dar Pomorza", z którego załogą Belgowie utrzymują serdeczne stosunki od czasu wspólnego postoju na Martynice obydwu statków szkolnych.

W dniu przyjścia „Mercatora" Państwowa Szkoła Morska podejmowała podwieczorkiem w salach Szkoły oficerów i uczniów belgijskich.

Po trzydniowym pobycie w Gdyni „Mercator" odszedł do Antwerpji, gdzie nastąpi zakończenie jego tegorocznej letniej podróży.

BARBARZYŃSKA SZYKANA

W dniu 2 września r. b. jacht „Halina", zarejestrowany w Yacht Klubie Polski, o wymiarach: długość na pokładzie 8,62 m., szerokość 2,27 m. powierzchnia żagli 44,79 m kw., wyruszył z Gdyni w podróż zagraniczną, kierując się ku północy wzdłuż wschodnich brzegów Bałtyku.

W skład załogi wchodzili: gen. Marjusz Zaruski, Roman Kołudzlacki, Stanisław Jaxa-Bykowski i Stefan Jarkowski.

Po kilku godzinach jazdy pogoda pogorszyła się. Nieustanne szkwały z deszczem wymagały wytężonej czujności załogi i stopniowego refowania żagli.

Niespokojna, burzliwa noc zmusiła jacht do zawinięcia do portu w Pilawie celem naprawy pewnych uszkodzeń, m. in. podartego żagla, oraz dla dania odpoczynku załodze.

Dnia 3 września o godzinie 7 rano „Halina" zawinęła do portu w Pilawie i stanęła w awanporcie. Około godziny 8 podeszła do burty „Haliny" motorówka policyjna, z której wysiadł starszy urzędnik policyjny. Zapytany przez niego o cel przybycia oświadczył kapitan „Haliny", że jacht zawinął do portu, aby schronić się po męczącej, blisko 24 godzinnej podróży i że po dokonaniu pewnych napraw wyruszy dalej dnia następnego.

Jakkolwiek nietylko zwyczaj ale i prawo międzynarodowe zezwalają na korzystanie z ukrycia w każdym porcie handlowym na tak długo jak tego wymagają okoliczności, urzędnik ów oświadczył, że jacht w Pilawie może pozostać tylko przez kilka godzin.

Po zbadaniu dokumentów jachtowych oraz zapisaniu personalnych, urzędnik dokonał powierzchownej rewizji w kajucie i odjechał, polecając załodze nie opuszczać jachtu do czasu jego powrotu. Po kwadransie urzędnik powrócił, tym razem jednak kategorycznie oświadczył, że jacht opuścić ma port natychmiast, a następnie odjechał na bok i czekał na odejście „Haliny". Przy wychodzeniu z portu motorówka policyjna eskortowała ją aż do końca kanału portowego.

Od g. 9 m. 45 w jacht uderzył silny szkwał z deszczem i od tej chwili wiatr wzmagał się w szybkiem tempie, osiągając o godz. 10 m. 30 siłę 8—9 stopni. Pokład, a chwilami i żagiel zalewały coraz bardziej rosnące fale, tak, że załoga musiała przymocować się do jachtu linami, aby nie być zmytą do morza. Pomimo posiadania pomocniczego motoru, jacht walczył z burzą i wysiłkiem na 6—7 metrów falę przeszło 12 godzin, zanim dobił do odległego o 35 mil morskich portu w Helu.

Postanek władz w Pilawie w stosunku do jachtu „Halina" w jaskrawy sposób pogwałcił na całym świecie uznawane i szanowane prawo schronienia się w porcie przed burzą, narażając 4 ludzi na niebezpieczeństwo utraty życia.

NA MAŁEJ ŁODZI ŻAGLOWEJ PRZEZ ATLANTYK

W końcu sierpnia r. b. prasa polska i zagraniczna podała następującą wiadomość, która odbiła się głośnem echem w całej Polsce:

Na Bermudy przybył jacht Polski „Dal", którego załoga składa się z trzech oficerów armji polskiej, pp. Bohomolca, Witkowskiego i Świechowskiego.

Jacht, który opuścił Plymouth w Anglji 15 lipca, przybył na Bermudy w sobotę rano po bardzo ciężkiej podróży przez Atlantyk.

W ostatnich dniach załoga jachtu musiała walczyć z burzami, które nawiedziły zachodnią część Atlantyku. Maszt jachtu został zwalony przez wicher. Załoga łodzi jest wyczerpana i przemęczona walką z wichrami i falą.

„Dal" znajdował się w krytycznej sytuacji, ponieważ przemęczona załoga nie mogła dokładnie określić pozycji statku, tembardziej, że przyrządy do określania szerokości i długości geograficznej zostały uszkodzone.

Kiedy jacht znajdował się w tej trudnej sytuacji, nagle wyłoniła się wdali latarnia morska na Bermudach.

„Dal" po dokonaniu niezbędnych reparacyj udaje się w dalszą drogę do Stanów Zjednoczonych. Załoga jego zamierza odwiedzić Chicago.

W tych dniach prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. gen. G. Orlicz-Dreszer, który ryzykanckie zamierzenie trzech śmiałków obdarzył oraz jego realizacji swojem poparciem, otrzymał z Bermudów od p. Bohomolca list z krótkim opisem dotychczasowej przeprawy. P. Bohomolec potwierdza wiadomość, że „Dal" na pełnym oceanie napotkał na gwałtowny cyklon, który na Bermudach i w stanie Nowy York poczynił olbrzymie spustoszenie, wyrządził miljonowe szkody i pozbawił życia szereg osób. Cudem prawdziwym polscy żeglarze, płynący na małej zaledwie 8-metrowej łodzi, wyszli z tej opresji cało i zdołali dotrzeć do Bermudów mimo, że „Dal" w tem spotkaniu z cyklonem stracił maszt, miał zgniecioną nadbudówkę i złamany ster. To też polscy żeglarze stali się prawdziwą sensacją dnia na Bermudach, które są — jak wiadomo — miejscem wypoczynkowem bogaczy amerykańskich. Fotografowano ich i łódź „Dal" ze wszystkich stron i podziwiano ich hart i wytrzymałość. Wszyscy trzej podejmowani byli wspaniale przez „Royal Bermuda Yacht Club".

REGATY KAJAKOWE O MISTRZOSTWO WARSZAWY.

W niedzielę, 3 września b. r., odbyły się na terenie K. W. „Wisła" doroczne regaty kajakowe w Warszawie.

Przy zmiennej pogodzie i porywistym wietrze N. W. W. startowały w 9 biegach 53 osady przy 93 zawodnikach, reprezentujących 12 towarzystw wioślarskich i nieznaczną grupę amatorów.

W biegu VII — o mistrzostwo Warszawy dla 2-osobowych kajaków składanych nagrodę przechodnią K. W. „Wisła" zdobyła osada tegoż klubu (w roku zeszłym Oddz. Prop. Szkutn. Ligi Morskiej i Kolonjalnej).

W biegu VIII — dwuosobowych kajaków sztywnych uczniów szkół średnich nagrodę przechodnią Zarz. Gł. Ligi Morskiej i Kolonjalnej zdobyła osada Szkoły Pomologji (w roku zeszłym gimn. im. Batorego).

W biegu IX — o mistrzostwo Warszawy dla 2-osobowych kajaków sztywnych nagrodę przechodnią „Wieczoru Warszawskiego" zdobyła osada K. W. „Syrena" (w roku zeszłym Związek Strzelecki).

Zwycięzcy wszystkich biegów otrzymali żetony. Organizacja była mogół sprawna, jedynie czasy startów z powodu przemijających fal deszczu ulegały zwłoce.

PODRÓŻ „DARU POMORZA"

W niedzielę, 17 września r. b. opuścił port gdyński, odając się w 7-miesięczną podróż na drugą półkulę, żaglowiec szkolny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni „Dar Pomorza". O godzinie 11-ej przed południem odprawiona została na pokładzie „Daru Pomorza" Msza Św. na intencję pomyślnego pływania, na której obecni byli rodzice i opiekunowie młodzieży, poczem po krótkiem pożegnaniu na statku, żaglowiec odbił od mola Wilsona w porcie gdyńskim i udał się wprost do portu Plymouth w Anglji.

Dalsza trasa wyprawy „Daru Pomorza" prowadzi przez wyspy Kanaryjskie, wyspy Zielonego Przylądka do Paramagua, portu stanu Parana w Brazylji, gdzie statek pozostanie przez kilka tygodni, wreszcie przez Kapstad, Lobito w Angoli, wyspy Azorskie zpowrotem do Gdyni, dokąd „Dar Pomorza" ma powrócić w dniu 15 kwietnia roku przyszłego.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

DZIAŁ OFICJALNY L·M·i K·

LIGA MORSKA I KOLONJALNA KAPITANOWI SKARŻYŃSKIEMU

W sobotę, dnia 16 września r. b., Liga Morska i Kolonjalna podejmowała w swoim lokalu przy ul. Widok 10 skromną herbatką zdobywcę Atlantyku, kapitana - pilota Stanisława Skarżyńskiego oraz konstruktorów jego zwycięskiej awjonetki, inżynierów: Drzewieckiego, Rogalskiego i Wedrychowskiego. Na herbatce zgromadziło się około 50 osób z pośród członków Zarządu i Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej oraz przedstawicieli zaprzyjaźnionych organizacyj, jak: Rada Organizacyjna Polaków z zagranicy, Aeroklub Polski i t. d.

Do kapitana Skarżyńskiego przemówił prezes Rady Głównej L. M. i K. p. Józef Kożuchowski, podnosząc znaczenie jego samotnego przelotu ponad oceanem, poczem wręczył mu w imieniu Ligi upominek w postaci obrazu Iwanowicza-Lubiańskiego, konstruktorom samolotu zaś ozdobne pudełka do papierosów, opatrzone odpowiednią dedykacją. Pani kapitanowej Skarżyńskiej wręczono wiązankę kwiatów.

Następnie wygłosił dłuższe przemówienie prezes Zarządu Głównego L. M. i K. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, dziękując kapitanowi Skarżyńskiemu za jego śmiały czyn, który stanowi jeszcze jeden dowód więcej, iż naród polski, zepchnięty przez 150-letnią niewolę ze światowego stanowiska, wysuwa się szybko we wszystkich dziedzinach do pierwszego szeregu narodów świata.

Odpowiedział w krótkich serdecznych słowach kapitan Skarżyński, składając Lidze Morskiej i Kolonjalnej podziękowanie za opiekę i pomoc, z jaka spotkał się z jej strony zarówno przy swoim locie afrykańskim, jak i przy przelocie przez Atlantyk.

Na zakończenie przemawiał sekretarz Zarządu Głównego L. M. i K. p. Michał Pankiewicz, który, jako jeden z najstarszych parańczyków dziękował kapitanowi Skarżyńskiemu za podniesienie ducha, dzięki jego przelotowi, wśród polskich wychodźców w Paranie.

ZBIÓRKA NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

W związku z przejęciem przez Ligę Morską i Kolonjalną na mocy decyzji Rządu Rzeczypospolitej zbiórki na flotę wojenną, powołane zostały do życia przy Zarządzie Głównym L. g. trzy sekcje Funduszu Obrony Morskiej: sekcja propagandowa, na której czele stanął p. Benedykt Krzywiec, sekcja zbiórki z p. Lucyna Kotarbińska na czele i sekcja ogólna, którą kieruje prof. Michał Socha. Sekretarzem wszystkich sekcyj jest komandor Rafał Czeczott.

W chwili obecnej przygotowywana jest specjalna instrukcja zbiórkowa. Wszystkie Oddziały Ligi Morskiej i Kolonjalnej w całym kraju otrzymały już polecenie przygotowania akcji zbiórkowej na swoich terenach. Patrjotyczne społeczeństwo odpowie niewątpliwie jednomyślnym odzewem na wezwanie Ligi i pośpieszy z datkami na ubezpieczenie naszej wolności morskiej.

OFIARNOŚĆ NA CELE MARYNARKI WOJENNEJ

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej otrzymuje z całego kraju wiadomości o dowodach wysoce patrjotycznego stosunku całego społeczeństwa do zagadnień morskich oraz ofiarności na rzecz obrony morskiej Państwa. Między innemi w dniu 14 września r. b. zgłosiła się do Pana Wojewody Poleskiego delegacja mieszkańców gminy Wielkoryta, pow. brzeskiego, w osobach wójta Nowickiego, podwójciego Demidiuka i radnego Chapaluka. Delegacje przedstawił panu wojewodzie starosta brzeski, p. Adam Chitry.

Delegacja wręczyła panu wojewodzie tekst uchwały rady gminnej powziętej jednomyślnie na uroczystem nadzwyczajnem posiedzeniu 28 czerwca r. b. z okazji „Święta Morza". W uchwale tej rada gminy Wielkoryta dla zadokumentowania niezłomnego stanowiska Poleszuków w kwestji polskiego Pomorza postanowiła wyasygnować 2.000 złotych z budżetu gminy na rok 1933-34 na rozbudowę Polskiej Floty Wojennej i jednocześnie wezwać wszystkie gminy województwa poleskiego do współzawodnictwa w zbiórce na ten cel.



Przyjęcie na cześć kapitana Skarżyńskiego w Lidze Morskiej i Kolonjalnej.

W wykonaniu tej uchwały delegacja złożyła na ręce pana wojewody sumę 2.000 zł.

ODDZIAŁ L. M. i K. PRZY MIN. SPRAW ZAGR.

W ostatnim czasie ukonstytuowany został Oddział L. M. i K. przy Ministerstwie Spraw Zagranicznych. Na czele Oddziału stoi p. radca Sylwester Gruszka. Na sekretarza został wybrany p. Konstanty Gałos, na skarbnika — p. Stefan Raczyński. Członkami Zarządu są pp.: Kazimierz Downarowicz, Mieczysław Chałupczyński i Stanisław Świętochowski.

Prace organizacyjne Oddziału są już na ukończeniu. Oddział w najbliższym czasie przystąpi do pracy konkretnej, która widzi w kooperacji swych poczynań z Zarządem Lig. Morskiej i Kolonjalnej, zwłaszcza w odniesieniu do spraw, związanych z organizacją przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonjalnej za granicami R. P.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś. p. Mieczysław Porębski

Dnia 12 września r. b. zginął wskutek nieszczęśliwego wypadku w porcie gdyńskim III oficer statku „Kościuszko" ś. p. Mieczysław Porębski.

Ś. p. Mieczysław Porębski, syn Kazimierza Józefa i Marji Magdaleny, urodził się dnia 27 marca 1907 roku w Zamościu, gdzie ukończył gimnazjum państwowe im. Hetmana Jana Zamoyskiego. W dniu 18 lipca 1925 roku przyjęty został do Państwowej Szkoły Morskiej, którą ukończył 28 listopada 1929 roku. Pływał na różnych statkach, a ostatnio pracował w charakterze III oficera na s/s „Kościuszko" od 25 kwietnia 1931 roku.

Zginął podczas służby na tym posterunku. Pracując wraz z drugim oficerem przy mocowaniu falszburty na s/s „Kościuszko", w czasie postoju tego statku w porcie gdyńskim, wypadł za burtę; padając do wody, uderzył głową o kamienne nabrzeże i poniósł śmierć na miejscu.

Ś. p. Mieczysław Porębski był wzorowym oficerem, cenionym przez zwierzchników, lubianym i poważanym przez kolegów i podwładnych. Przedwczesny Jego zgon wywołał żal powszechny.

Cześć Jego pamięci!



WŁOSKI PROGRAM KOLONJALNEJ REWIZJI

Napisał **Tadeusz Ehrenberg**, Warszawa

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

W artykule „Pakt Czterech a rewizja mandatów kolonjalnych" („Pionier Kolonjalny w 8 — 9 zeszycie „Morza" b. r.) stwierdzał u wstępu p. Hubert Sukiennicki:

„Poza zastrzeżeniami natury politycznej i formalno-prawnej, jakie wzbudzać musi zawarty ostatnio „Pakt Czterech", należy zwrócić uwagę na ewentualne znaczenie tego Paktu dla spraw, wynikających z naszych zainteresowań kolonjalnych. Faktem bowiem jest, że już na wstępie rokowań, nazajutrz po wizycie szefa rządu Wielkiej Brytanji w Rzymie, prasa światowa informowała opinję publiczną, że w toku rozmów Mac Donald'a z inicjatorem Paktu — Mussolinim — poruszone zostały zagadnienia kolonjalne".

Słowa te pisane były jeszcze przed ustaleniem pewnych szczegółów genezy Paktu Czterech, niezmiernie interesujących i znamiennych właśnie z punktu widzenia spraw kolonialnych. Dziś już wiadomo, że Mussolini rozpoczął swą akcję na rzecz Paktu Czterech w listopadzie ub. r. przez zjednanie dla tej idei p. Henryka Bérenger'a, przewodniczącego francuskiej senackiej komisji spraw zagranicznych. Działo się to w Rzymie podczas obrad „Kongresu Volta", poświęconego zagadnieniom kolonizacji europejskiej w Afryce. Bezpośrednio po uchwaleniu przez „Kongres Volta" rezolucji, podkreślającej konieczność uzgodnienia działań i osiągnięcia efektywnej współpracy państw zainteresowanych w Afryce, Mussolini zaprosił p. Bérenger'a na konferencję do Palazzo Venezia, aby mu zakomunikować koncepcję Paktu Czterech. Ujawniając ten fakt w zwierzeniach, opublikowanych przez pośrednictwo prasowej agencji „Cooperation", p. Bérenger oświadczał, że „obraz nowej idei" (t. zn. idei Paktu Czterech), wyłożony wówczas po raz pierwszy przez Mussoliniego, przewidywał między innemi „wspólne (między czterema paktowemi mocarstwami) rozważenie możliwości poprawienia lub rewizji traktatów z roku 1919 w Europie i w Afryce".

W świetle wyznania p. Bérenger'a, szczególnie wymowna staje się kampanja prasowa, zorganizowana we Włoszech równocześnie z prowadzoną na międzynarodowym dyplomatycznym terenie walką o realizację paktowej inicjatywy. Przez pierwszą połowę bieżącego roku, aż do chwili podpisania Paktu Czterech, pisma włoskie specjalnie dużo miejsca poświęcały afrykańskim zagadnieniom kolonjalnym, zarówno w zakresie ogólnym, jak przedewszystkiem pod kątem aspiracyj Italji. Oczywiście ofensywna strona tej kampanji skierowana była przeciw Francji, przyczem niektóre wystąpienia treścią i tonem przypominały najkrytyczniejsze momenty powojennych włosko-francuskich stosunków.

Choć kampanja ucichła z chwilą, gdy podpisanie Paktu przyczyniło się do pozornego przynajmniej rozpogodzenia atmosfery między „łacińskiemi siostrami", to jednak i dziś zasługuje ona na żywe zainteresowanie nietylko jako bardzo znamienny epizod z dziedziny spraw kolonialnych na zachodzie w ostatnich miesiącach. Zachowuje także nadal wartość zupełnie aktualną. Doprowadziła bowiem do najwyraźniejszego, jak dotychczas, wyłożenia włoskiego programu w stosunku do Afryki. — programu o rewizjonizmie nieporównanie lepiej sprecyzowanym, niż bardzo ogólnikowe i teoretyczne włoskie rewizjonistyczne stanowisko w sprawach europejskich, wyolbrzymiane przez propagandę niemiecką.

Koncepcja Euroafryki.

Afrykańska prasowa kampanja włoska, towarzysząca rokowaniom o Pakt Czterech, znalazła syntetyczny wyraz w specjalnym zeszycie miesięcznika „Antieuropa", reprezentującego wielką organizację propagandową, która obok miana „Antieuropa" używa także nazwy „Nuova Europa" i określa się jako „światowe centrum studjów nad faszyzmem". Zeszyt miesięcznika „Antieuropa" p. t. „Africa" wypełniony został artykułami i studjami najwybitniejszych włoskich znawców spraw kolonjalnych. Choć nie brak było ataków przeciw Francji udzielono miejsca jednemu, zresztą krótkiemu i nawskroś apolitycznemu, artykułowi francuskiemu pióra p. Piotra Havard'a, generalnego sekretarza francuskiego komitetu kolei transafrykańskiej. Poza tem z obcych głosów były tylko dwa artykuły niemieckie: majora rezerwy Waltera Wülfinga p. t. „Deutschlands Kolonialbesitz und der Versailler Vertrag" (Posiadłości kolonjalne Niemiec a traktat wersalski), oraz Karola Kocha p. t. „Afrika als Ergänzung Europas". (Afryka jako uzupełnienie Europy).

Na czele zeszytu pomieszczono artykuł zatytułowany „Revisionismo in Africa" (Rewizjonizm w Afryce), na końcu — rozważania o „znaczeniu" planu Mussoliniego", (t. j. Paktu Czterech) z punktu widzenia afrykańskiego".

W artykule wstępnym odrazu sformułowano hasło: „Trzeba zmienić polityczną mapę Afryki, dodając: „trzeba to uczynić na podstawie wspólnej zgody, bowiem interes jest wspólny". W epilogowych uwagach podkreślono, że Pakt Czterech „winien odegrać szczególnie doniosłą rolę dla przyszłych kolonjalnych, a zwłaszcza afrykańskich realizacyj".

Ogólna treść, zawarta w tych ramach, rozpada się na dwie części: ujęcie zagadnienia Afryki z powszechnego europejskiego punktu widzenia, oraz wysunięcie na tym tle postulatów włoskich.

Wymownie brzmią już same tytuły artykułów, stawiających sprawę na gruncie wspólnego interesu starego kontynentu: — „Czy Afryka zbawi Europę?" — „Konieczność wspólnej polityki" — „Afryka klapa bezpieczeństwa, pokoju i gospodarczego dobrobytu Europy" — „Ku przyszłej Konferencji Euro-afrykań-

skiej". — „Euroafryka". Autorowie rozwijają ideje „afrykańskiego rozwiązania europejskiego kryzysu". Zarysowują perspektywę „dwudziestego wieku jako stulecia europeizacji Afryki". W artykule „Czy Afryka zbawi Europę?" pisze p. Nicola Pascazio:

„Afryka może i powinna być wyzyskana jako opatrznościowe ujście dla europejskich fermentów... Jeśli tego nie uczynimy, kryzys europejski doprowadzi narody do najbardziej rozpaczliwych konsekwencyj, do terytorjalnych rozbiorów, do katastrof państw, do śmiertelnych konfliktów..." Afryka to zagadnienie, które powinno być dziś jak najenergiczniej rozważone, to gwarancja jutra... Czyż nie jest wymowny ów olbrzymi fakt dziejów przeszłości: w ciągu stu strzydziestu lat Europa wyeksportowała 75 miljonów mieszkańców, którzy z niczego stworzyli Australję, Afrykę Południową, Afrykę Północną, republiki południowo-amerykańskie, Kanadę, Amerykę Północną. Oto, zasługujący dziś na jaknajpilniejszą uwagę, cud „demograficznego dynamizmu" ludów Europy... Owe 75 miljonów europejczyków potroiło się; przekształciło się w 225 miljonów. Obecnie emigracyjna potencjonalność europejska wynosi mniej-więcej trzy miljony ludzi rocznie, a drogi oceaniczne są zamknięte... Pozostaje tylko Afryka... Przesąd, jakoby Afryka nie nadawała się do kolonizacji białych na szeroką skalę, jest doszczętnie obalony... Na południe od równika między Kapem i oceanem rozciąga się płaskowyż rozległy jak dwie trzecie Europy o łagodnym klimacie, o rzadkiem zaludnieniu. Na przestrzeni, na której w Europie żyje 300 miljonów ludzi, tam jest ich tylko 25 miljonów... Rzeka Orange nie jest już ostateczną granicą białej kolonizacji, która dociera aż do Limpopo. Wybrzeża tropikalnej Afryki również nadają się do kolonizacji. Tylko 1.600.000 białych liczy Unja Południowo-Afrykańska; tylko 44.000 Rodezja; tylko 15.000 Kenia".

W innym artykule, rozważając możliwości kolonizacyjne, wymieniając, obok Afryki Południowej, Maroko, Algierję, Tunis, Tripolitanję, Cyrenajkę, Egipt, Abisynję, Angolę i Mozambik, p. Antonio Palumbo oblicza, że „ogółem Afryka przy stworzeniu odpowiednich warunków dla życia białej ludności, mogłaby w najbliższym czasie przyjąć europejską emigrację 15 do 20 miljonów ludzi w przeciętnym rytmie rocznym po 500.000, czyli po pięciu latach zapewnić Europie 30 do 50 lat ładu, dobrobytu i pokoju. Od tej chwili — dodaje — powstałby na świecie nowy kontynent: „Euroafryka".

Włoscy autorowie dowodzą, że „Euroafryka" przyniosłaby rozwiązanie gospodarczego dramatu Europy. „Afryka — pisze p. Palumbo — otwiera Europie pole realizacji olbrzymich przedsięwzięć... Afryka posiada potencjonalność bogactwa, mogąca zapewnić rentowność wszystkim kapitałom, jakie Europa inwestowałaby tam w ciągu całego stulecia... Lecz jest jeszcze coś innego. Europejski przemysł nie może egzystować bez nabywania poza Europą koniecznych mu surowców... Zorganizowawszy Afrykę, Europa może tam znaleźć wszystkie surowce, jakich potrzebuje".

Rozwijając tę samą myśl, p. Pascazio oświadcza: „Afryka jest kluczem ocalenia od katastrofy gospodarczej cywilizacji Europy... Afryka to bezpośrednia i naturalna gospodarcza prowincja Europy, dzięki której Europa mogłaby się uniezależnić od Ameryki i znaleźć pole ujścia dla swych zduszonych energji zarówno demograficznych, jak kapitalistycznych... Trzeba jednak urobić Afrykę w ten sposób, aby stała się kontynentem produkującym i konsumującym... Trzeba zorganizować i ucywilizować ludy afrykańskie, trzeba na podstawie kryteriów sprawiedliwości zrewidować podział bogactw i terytoriów".

Prawa Polski i stanowisko wobec Niemiec.

W tych ostatnich słowach tkwi punkt ciężkości całego programu i przejście od teoretycznej do praktycznej strony. Według tezy włoskiej, — aby znaleźć w Afryce ratunek dla Europy, konieczny jest solidarny ogólno-europejski wysiłek, lecz niezbędnym, przedwstępnym warunkiem owego wysiłku musi być rewizja dotychczasowego „podziału".

W programowym artykule o „ocaleniu Europy dzięki Afryce", czytamy: „Antygospodarczy paradoks polega na fakcie, że narody emigracyjne, narody o nadmiarze rozrodczości nie posiadają wartościowych kolonij lub nie posiadają ich wcale". I zaraz poniżej — wyszczególniając — artykuł wymienia na pierwszem miejscu Włochy, na drugiem — Niemcy, na trzeciem — Polskę. Wzmianki o prawie Polski do kolonialnego udziału znajdujemy i w innych miejscach afrykańskiego zeszytu „Antieuropy", zawsze jednak bez dokładniejszego sprecyzowania.

Sprecyzowań zresztą brak także w stosunku do Niemiec. Jest natomiast, obok zasadniczego poparcia niemieckich kolonialnych pretensyj i wyznaczania im miejsca bezpośrednio po żądaniach włoskich, również bardzo znamienne i dobitne odgraniczenie. Artykuł o „prawie Włoch do słusznego rozdziału mandatów" oświadcza:

„Włochy i Niemcy stają w obliczu kolonialnego zagadnienia z prawami zupełnie różnemi. I ta różnica z pewnością będzie musiała znaleźć faktyczne odzwierciadlenie przedewszystkiem, gdy nadejdzie prędzej czy później nieunikniony moment rewizji mandatów. Włochy mają zupełnie specjalne prawa, jako mocarstwo zwycięskie i śródziemnomorskie, dalej — ze względu na równowagę polityczną, ze względu na interesy waloryzacji terenów i ewolucji ludów Czarnego Kontynentu, ze względu na własne potrzeby i demograficzne i gospodarcze. Faszystowskie Włochy będą się domagały rewizji nietylko według słuszności, lecz także według zasady pierwszeństwa (principio di priorita)":

Niemieccy autorowie artykułów w „Antieuropie" również nie precyzują swych żądań kolonjalnych. Major a. D. Wülfing woła tylko, że „trzeba niezwłocznie (unverzüglich) żądać rewizji wersalskiego dyktatu także w sprawie kolonjalnej" i że „wszystkie narodowe siły stoją zwarcie za swym kanclerzem Adolfem Hitlerem, ufając, że wielki Führer, który doprowadził ruch nacional-socjalistyczny do druzgocącego zwycięstwa, także nazewnątrz będzie walczył i zwycięży na rzecz uprawnionych postulatów Niemiec, na rzecz ich kolonij, na rzecz ich równouprawnienia i honoru". Poza tem artykuł poświęcony jest dowodzeniu, że „niemieckie kolonje były wspaniale administrowane", że „stworzyły wielkie kulturalne wartości", że „stanowiły wzorowe przykłady kolonizacji", że Hererowie i Hotentoci do dzisiaj wielbią flagę czarno-biało-czerwoną i t. d. Jak jednak z włoskich oświadczeń na tych samych łamach dość jasno wynika, Włosi są nieco odmiennego zdania, podkreślając specjalnie, że „zupełnie różne prawa Włoch i Niemiec w obliczu kolonialnego zagadnienia" wypływają na korzyść Włoch między innemi właśnie ze względu na interesy terenów i ludów Afryki.

Włoskie żądania w Afryce.

W artykule „Antieuropy" p. t. „Prawa włoskie w Afryce" pisze p. Piero Bernasconi: „Włochy, które już na mocy ogólnej deklaracji mocarstw sprzymierzonych na konferencji wersalskiej mają prawo pierwszeństwa w razie zmian w rozdzieleniu mandatów, obecnie stawiają jasno zagadnienie swojej zamorskiej ekspansji, które nie może być rozstrzygnięte przez rektyfikacje granic, oddające nam takie, czy inne jałowe części dawnych tureckich terytoriów środkowej Afryki. Gdy można będzie uzyskać rozstrzygnięcie, winno być ono całkowite (Quando una soluzione si potra avere, essa dovra essere totalitaria)".

Jako najważniejszy punkt owej „soluzione totalitaria", włoscy kolonjaliści wysuwają żądanie dostępu dla Włoch do oceanu. Argumentacja ich w tym względzie zasługuje, aby, zwłaszcza w Polsce, dobrze ją sobie zapamiętać. Oto, co

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

pisze p. Carlo Giglio w artykule p. t. „l'Italia e l'Africa", mówiąc o Morzu Śródziemnem, zamkniętem cieśninami, które nie należą do Włoch:

„Drogi, które prowadzą do naszego domu i wrecz wrota naszego domu znajdują się w rękach cudzoziemców. Możemy wchodzić i wychodzić tylko o tyle, o ile to nie przeszkadza innym. Stanowi to najpoważniejszą, najbardziej podstawową przeszkodę dla naszego utwierdzenia się jako wielkiego mocarstwa. Nie będziemy wielkim, silnym, budzącym bojaźń narodem dopóty, dopóki nie będziemy mogli liczyć na zupełną swobodę ruchów, na bezpieczne drogi naszego zaopatrzenia (sicura via per i nostri rifornimenti)".

Aby to uzyskać — pisze dalej p. Giglio — „mamy dziś jedną możliwość: dostęp do Atlantyku, do otwartego oceanu, wzdłuż linji, która prowadzi od Libji do Zatoki Gwinejskiej". I dodaje: „Niech nam nie opowiadają, że to jest imperjalizm... Każdy naród ma najświętsze prawo zapewnić sobie własne bezpieczeństwo, własną istotną niezależność. Nie jest to imperjalizm, lecz elementarna, podstawowa, niezbędna potrzeba".

Rozwijając postulat dostępu do Atlantyku w artykule o afrykańskich zagadnieniach komunikacyjnych, p. Piero Grosso ostro krytykuje francuski projekt transsaharyjskiej linji kolejowej, mającej połączyć Algierję, Tunis, Maroko z koloniami środkowo-atlantyckiemi, z Senegalem, Zatoką Gwinejską, Kamerunem, Ubanghi, Gabonem. Twierdzi wreszcie, że „linja taka nie posiadałaby żadnej, nawet najskromniejszej, wartości gospodarczej, mogłaby posiadać tylko wartość polityczną i to dla jednej tylko Francji". Francuskiemu projektowi przeciwstawia koncepcję połączenia Afryki północnej ze środkową przez Libję, Czad i Kongo. „Włochy — pisze — mają w swych rękach obszar, którego przeznaczeniem jest stać się wielką naturalną drogą surowców afrykańskich dla zaopatrzenia Europy i fabrykatów europejskich dla ucywilizowania całej Afryki środkowej. Obszar ten jest również częścią Sahary, lecz nie Sahary francuskiej. Przez centralną Saharę, przez naszą Saharę, ciągnie się droga, znaczona oazami Libji i Fezzanu, prowadząca do jeziora Czad, skąd na krótkiej przestrzeni łatwo może być przedłużona do Konga, stając się najświetniejszem i najpraktyczniejszem polem tranzytu dla lwiej części Afryki". I włoski autor cytuje oświadczenie znakomitego francuskiego geografa Reclus'a, że „linja, która połączy Tripolitanję z równikowemi obszarami, stanie się jedną z największych dróg światowego handlu".

Obok dostępu do Atlantyku program, rozwinięty w afrykańskim zeszycie „Antieuropy", domaga się wyłączności dla Włoch w stosunku do Abisynji, oraz połączenia między dwiema etiopskiemi włoskiemi kolonjami: Erytreją nad Morzem Czerwonem i Somalją nad Oceanem Indyjskim, przyczem — jak podkreśla jeden z programowych artykułów — „obecnie kwestja Tunisu zeszła na plan drugi".

Co do Abisynji, włoscy autorowie oświadczają z naciskiem, że nie myślą ani przez chwilę o naruszaniu jej niepodległości. Chodzi im o włoski monopol na „europeizację", na „gospodarcze wydźwignięcie" tego kraju. Chodzi im — zdaje się — o podobną pozycję, jak w Europie wobec Albanji. Abisynji wogóle poświęcono dużo miejsca, między innemi pod kątem specjalnie podkreślanego przez włoskich kolonjalistów niebezpieczeństwa amerykańskiej i japońskiej gospodarczej penetracji do Afryki.

Postulat połączenia Erytrei z Somalją był już wysuwany przez Włochy podczas konferencji pokojowej 1919 roku w formie żądania francuskiego portu Dżibuti i francuskiej linji kolejowej Dżibuti-Addis Abeba. Obecnie włoscy rzecznicy kolonjalnego rewizjonizmu oświadczają, że Włochy gotowe byłyby z tego żądania zrezygnować wzamian za ofiarowanie innych możliwości komunikacyjnych.

Kwestja ta zresztą — podobnie jak wszystkie — przedstawiona jest w zasadniczych zarysach, wymagających bliższego omówienia, nie separatywnie jednak między Włochami i Francją, lecz na tle ogólnem, w związku z koncepcją „Euroafryki", — na „Euro-afrykańskiej Konferencji".

„Konferencja taka — pisze p. Nicola Pascazio — nie od dziś projektowana, dziś już dojrzała... Wraz z rewizją traktatów na afrykańskim terenie, wraz z rektyfikacjami granic, winnaby ona chwycić całego byka za rogi, t. j. przeprowadzić ogólną redystrybucję: 1) surowców; 2) terytorjów kolonjalnych i mandatów; 3) nadwyżek ludnościowych".

Według najoczywiściej inspirowanego programu, wyłożonego w „Antieuropie", przygotowanie owej „Euro-afrykańskiej Konferencji", przygotowanie możliwie najkompletniejszego rewizjonistycznego rozwiązania — „sojuszone totalitaria" — spraw afrykańskich miałoby być jednym z głównych zadań Paktu Czterech.

Wolno sądzić, że ten, tak dobitnie z początkiem lata bieżącego roku wskazany, cel włoskiej polityki pozostaje nadal niezmiennie aktualny, mimo wszelkich innych kwestyj czy objektów chwili.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

O DROGI NASZEJ EKSPANSJI ZAMORSKIEJ

Napisał **Michał Pankiewicz**, b. Radca Emigracyjny na Połud. Amerykę

Naszą ekspansję handlową w stosunku do krajów pozaeuropejskich cechuje brak aktywności. O ile w handlu z krajami europejskiemi mamy stałą nadwyżkę na naszą korzyść (w latach 1927 — 1931 przeciętna przywozu i wywozu w złotych polskich wynosi 2.026 i 2.328 miljonów a w r. 1932 627 i 1.018 miljonów), o tyle w handlu z krajami pozaeuropejskiemi sytuacja kształtuje się odmiennie, wykazując poważny niedobór, ciążący fatalnie na naszym bilansie handlowym.

Przeciętna roczna w latach 1927 — 1931 naszego wywozu do krajów poza europejskich wynosi 86 miljonów złotych, kiedy przywóz z tychże krajów dochodzi do 591 miljonów. W roku 1932 odnośne liczby wywozu i przywozu maleją znacznie, ale stosunek niekorzystny dla Polski utrzymuje się w dalszym ciągu, wyrażając się sumą 44 miljonów złotych w wywozie i 234 miljonów w przywozie.

Liczby te świadczą o niewyzyskaniu dla celów handlowych kilkumiljonowej masy naszego wychodźtwa.

Do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej wywieźliśmy w roku 1932 towarów za 10 miljonów, a sprowadziliśmy za 104 miljony.

Ludności polskiej, względnie ze świadomością polskiego pochodzenia liczymy w Stanach Zjednoczonych około 5 miljonów.

Przy jakiejkolwiek organizacji polskiego świata handlowego w Stanach Zjednoczonych doprowadzenie do konsumcji polskich towarów za jednego dolara *) na osobę nie byłoby rzeczą trudną, a wówczas nasz eksport do Stanów Zjednoczonych po odliczeniu nawet 50% na koszty transportu i pośrednictwa podskoczyłyby conajmniej w dwójnasób, zdobywając stopniowo rynek o wielkiej pojemności, dla którego wchłonięcie towarów z Polski za kilkadziesiąt miljonów rocznie przeszłoby bez spostrzeżenia.

Niestety, planowa akcja w tym kierunku dopiero się zaczyna i nic dziwnego, że poważniejszemi rezultatami wykazać się nie może.

*) Każdy Brytyjczyk na obczyźnie uważa za swój obowiązek zakupywanie towarów brytyjskich przynajmniej za 30 dolarów rocznie.

To samo można powiedzieć i o Ameryce Południowej.

W Brazylji znajduje się około 250 tys. ludności polskiej i blisko drugie tyle ukraińskiej i żydowskiej z Polski, mogących się stać poważną podstawą dla ekspansji handlowej w tym kraju.

Tymczasem do Brazylji wywieźliśmy w roku 1932 towarów za jeden miljon złotych a sprowadziliśmy za 14 miljonów.

Pozostawiając na stronie nasze mniejszości narodowe, samo zorganizowanie pięciset kupców polskich w trzech stanach południowych Brazylji (Parana, Santa Catharina i Rio Grande do Sul) wokoło hurtowni, opartej o polski bank, powiększyłoby znakomicie pojemność rynku brazylijskiego.

Najkorzystniej stosunkowo układają się stosunki handlowe z Argentyną, pomimo, iż wychodźtwo nasze jest tam najmłodsze w całej Ameryce i nie zapuściło jeszcze korzeni w pszenną glebę aregtyńską.

Na 21 miljonów przywozu z Argentyny wywieźliśmy w r. 1932 do tej najbogatszej południowo-amerykańskiej republiki towarów za 6 miljonów złotych, w czem przeszło 40 tys. ton węgla, otwierając tem samem dla naszych czarnych diamentów nowy rynek zbytu.

Możliwości dalszej ekspansji w całe Ameryce są bardzo duże i wymagają nietyle środków materjalnych, ile odpowiedniego podejścia do zagadnienia.

Dla lepszego uzmysłowienia powyższej tezy zilustruję swoje twierdzenie przykładami z życia Argentyny.

Jak wiadomo, przy wszelkiego rodzaju tranzakcjach handlowych z krajami zamorskiemi jedna z największych trudności do przezwyciężenia jest kwestja kredytów i wogóle finansowania samej akcji.

Tymczasem w Buenos Aires w bankach argentyńskich znajduje się 15 miljonów pesów oszczędności polskich wychodźców bez pożytku i dla wychodźtwa i dla starego kraju.

Zmobilizowanie tej kwoty przez polską instytucję bankową stwarza szerokie podstawy materjalne dla rozwoju naszej ekspansji w państwie, mającem 12 miljonów mieszkańców i 2.800 tysięcy kilometrów kwadratowych obszaru. Rzecz jasna, iż należałoby rozpocząć od rzeczy najłatwiejszych i być może od organizacji importu, przechodząc stopniowo do rozszerzania eksportu.

Garbników z Argentyny za pośrednictwem Anglików i Niemców otrzymaliśmy w r. 1927 za 7 miljonów złotych. Zbyt tego artykułu w Polsce jest pewny i ściśle określony. Przy dużej łatwości zmonopolizowania sprzedaży „quebracho" w Polsce nietrudno byłoby uzyskać od producentów argentyńskich znaczną zniżkę ceny i w ten sposób poważnie obniżyć kwotę płaconą za garbniki argentyńskie.

Organizacja handlu czyni konieczną organizację transportu. Wszelki krok celowej polityki handlowej, wyrażający się w organizacji, czy to importu, czy to eksportu, jest jednocześnie krokiem w kierunku stwarzania podstaw dla uruchomienia własnej żeglugi do Ameryki Południowej.

Poza garbnikami sprowadzamy z Argentyny tłuszcze techniczne (w r. 1932—2 miljony złotych), nasiona oleiste (3 miljony zł.), z Brazylji — kawę (9 miljonów zł.), skóry surowe (4 miljony zł.), kakao, tytoń i t. d. — wszystko artykuły, nadające się w dużej mierze do ujęcia ich importu w swoje ręce.

W miarę monopolizowania przez odpowiednią organizację polską importu tych artykułów można będzie zawrzeć szereg umów kompensacyjnych, kładąc tem samem gruntowe podstawy dla naszego eksportu do Południowej Ameryki.

Samo jedynie bliższe przyjrzenie się temu rynkowi i podejście handlowe stworzy wiele nowych perspektyw, dzisiaj w naszej świadomości nieistniejących.

15 miljonów pesów polskich oszczędności w bankach buenosajreńskich wystarczy nietylko na sfinansowanie naszej ekspansji handlowej, ale umożliwi również racjonalne zorganizowanie kolonizacji na kontynencie południowo-amerykańskim, gdzie możliwości terenowe są niewyczerpane, a polskiego materjału ludzkiego również nie brak.

W jednej Argentynie znajduje się parę dziesiątków tysięcy naszych wychodźców, którzy za poczynione oszczędności chcieliby dzisiaj nabyć własny kawałek ziemi.

Emigracja z Polski ustaje, bo wychodźca po przybyciu do Ameryki Południowej nie znajduje nigdzie punktu oparcia.

Zorganizowanie akcji kolonizacji uczyniłoby zadość obydwum wymienionym potrzebom, ale to wymaga pieniędzy, których Polska nie ma.

I dlatego mobilizacja 15 miljonów pesów (= 30 miljonom złotych) polskich oszczędności w Argentynie staje się najpoważniejszym nakazem chwili.

Mobilizacja oszczędności argentyńskich umożliwi zatem rozrost naszej ekspansji handlowej, planową politykę kolonizacyjną, zorganizowanie polskiej żeglugi do Ameryki Południowej i stopniowe przekształcenie naszego bilansu handlowego z Ameryką Południową z biernego na czynny.

W roku 1932 saldo naszego bilansu handlowego tylko z Argentyną i Brazylją wynosi na naszą niekorzyść kwotę 28 miljonów złotych.

W tych warunkach nasuwa szereg poważnych zastrzeżeń koncepcja wypompowywania oszczędności wychodźczych z Argentyny do Polski.

Przedewszystkiem, jak z dalszych wywodów się okaże, koncepcja ta jest nierealna, ale nawet gdyby się realna okazała, to ujemne saldo 28 miljonów złotych w katastrofalnym 1932 roku posiada większą wymowę, niż najbardziej ponętne perspektywy wypompowywania pieniędzy z Argentyny do Polski, tembardziej skoro te perspektywy są równe zeru.

W parę miesięcy zaledwie po otwarciu w 1931 r. Oddziału P. K. O. w Buenos Aires rząd argentyński wprowadził ograniczenia w obrocie dewiz, które uniemożliwiają zupełnie lokowanie w Europie kapitałów, nagromadzonych w bankach buenosarjeńskich.

Wówczas banki jeden za drugim zaczęły obniżać stopę procentową i wysokość granicy, od której przestają płacić odsetki od przyjętego na lokatę kapitału.

W końcu roku ubiegłego nie płaciły już procentów od sum powyżej 10 tysięcy pesów, a w końcu marca roku bieżącego rozważało ewentualność obniżenia tej granicy do 5 tys. pesów.

P. K. O. w Buenos Aires znalazła się w sytuacji trudniejszej niż inne banki. Nie wykonywując żadnych funkcyj gospodarczych na miejscu, straciła swoją rację bytu i nie przynosi dzisiaj korzyści ani Polsce, ani wychodźtwu. Pieniędzy do Polski wysyłać nie może, na miejscu oprocentować ich także nie jest w stanie, a dotychczasowa rutyna P. K. O. utrudnia poddanie założeń działalności Polskiej Kasy Opieki w Buenos Aires gruntownej rewizji.

P. K. O. buenosarjeńska, będąc jedynie kasą oszczędności, nie jest dostatecznie związana z życiem wychodźtwa i zwinięcia jej wychodźtwo prawieby nie odczuło. W gromadzeniu oszczędności polskich wychodźców rola jej jest nikła. Kiedy w Banku Boston polskie oszczędności dochodzą do 8 miljonów pesów, to w P. K. O. nie osiągnęły poważniejszego odsetka tej sumy, zwiększając się bardzo powoli, gdyż wychodźca nie ma żadnego specjalnego interesu w przenoszeniu swych oszczędności z innych banków do P. K. O.

Sotwem, o ile naprawdę chcemy wkroczyć na drogi poważnej aktywności na terenach obydwuch Ameryk, o ile naprawdę mamy wolę pracy nad przekształceniem naszego bilansu z biernego na aktywny, o ile ekspansji zamorskiej nie traktujemy jako kontusza od parady — to musimy do wozu polskiej polityki państwowej wprzęgnąć wszystkie siły, pracujące lub mające zamiar pracować na terenach zamorskich.

Drogi ekspansji narodowej można torować tylko w zbiorowym wysiłku, podporządkowanym jednej myśli i jednemu kierownictwu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

PRZEGLĄD KOLONJALNY

Zestawił **Franciszek Łyp**, Warszawa

MAROKO

Eksport zboża i jarzyn

Co roku przyznaje Francja dla Maroko pewien kontyngent przywozu zboża do Francji i Algieru. To wyznaczanie kontyngentu jest pewnego rodzaju instrumentem polityki francuskiej i barometrem lojalności Maroka wobec swej metropolji, która może przyznać wielki kontyngent na przywóz zboża, albo też może go bardzo ograniczyć. Maroko ma dużą produkcję zbóż, nie może ich samo skonsumować i musi poszukiwać rynków zbytu. Chcąc mieć szeroko otwarty rynek francuski i algierski musi ustosunkować się do swej zwierzchniczki, Francji, na zasadach daleko posuniętej lojalności.

Na rok bieżący uzyskało Maroko prawo przywozu do Francji i Algieru 180.000 ton pszenicy, oraz prowizorycznie na przeciąg dwu miesięcy 6.500 ton owsa, 65.000 ton jęczmienia i 12.500 ton kukurydzy.

Ponadto otrzymało Maroko prawo wywozu do Francji znacznej ilości jarzyn, owoców i rodzynek. Przeciw temu wystąpiła z protestem Federacja Syndykatów Warzywników w Algierze, a to z obawy, aby stanowisko i znaczenie warzywników algierskich na rynku francuskim nie zostało zachwiane przywozem jarzyn z Maroko. Zwłaszcza zaniepokoił ich fakt przywozu z Maroko do Bordeaux, w ciągu r. b. 1.000 ton pomidorów.

KENYA

Najście słoni

Nadmorskie okolice Mombassy (port Kenyi) zostały nawiedzone przez liczne stada słoni, które przebyły kilkaset kilometrów z wyżyn z głębi kraju w poszukiwaniu świeżej, zielonej paszy. Wyżynne bowiem okolice, gdzie stale przebywają słonie, zostały nawiedzone w tym roku niebywałą posuchą. Trawy i różne rośliny stanowiące dla nich pożywienie wyschły, wobec czego zmuszone były poszukiwać paszy aż nad morzem.

Pojawienie się słoni w dużej ilości w okolicach nadmorskich zaniepokoiło rolników - tubylców, którzy, zwłaszcza około Mombassy, gęsto osiedli. Obawiają się oni, że słonie mogą im zniszczyć zasiewy, gdyż pobyt słoni potrwa zapewne kilkanaście tygodni. Odmarsz ich z nad morza nastąpi dopiero w październiku, gdy w głębi kraju nastanie pora mokra, spadną obfite deszcze i wyschła ziemia znów pokryje się świeżą roślinnością.

MOZAMBIK

Napady lwów

W niektórych okolicach Mozambiku pojawiły się w ostatnich miesiącach lwy, które napadają na bydło i na ludzi. Zarządzone obławy przy udziale wojska i policji nie dały pożądanych wyników zwłaszcza w okolicy Villa Pery, Dondo i Moamba, gdzie lwy zdołały uiść przed obławą.

Oprócz wielkich obław, wielu amatorów myśliwych urządzało zasadzki i polowania na lwy. Dwaj z nich wyszli z polowania szczęśliwie. Jednym z nich był naczelnik stacji Dondo który zastrzelił ogromnego lwa długości 2.80 m.; drugim był farmer z okolic Tembe. Ale trzeciemu, który spotkał lwy nie powiodło się. Był nim urzędnik policji weterynaryjnej w Moamba, który w towarzystwie jednego tylko Murzyna natknął się pod Chinanguanine na lwy. Zastrzelił olbrzymiego samca, ale postrzelił tylko samicę, która rzuciła się na niego, zanim zdołał drugi raz wystrzelić. Wobec tego myśliwy skoczył na najbliższe drzewo, ale zanim zdołał wspiąć się wyżej, lwica chwyciła go łapami i ściągnęła na ziemię. W tym momencie nadbiegł towarzyszący mu tubylec, który zaatakował lwicę dzidą i zdołał ją odpędzić, a później sprowadzić pomoc dla ciężko rannego, niefortunnego myśliwego.

MADAGASKAR

Misja gospodarcza Unji Południowo - Afrykańskiej

W porozumieniu z francuskiem ministerstwem handlu przybyła na Madagaskar gospodarcza delegacja Unji Południowo - Afrykańskiej. Delegacja ta miała na celu zbadanie możliwości rozwinięcia stosunków handlowych pomiędzy Unją i Madagaskarem.

Okazało się jednak, że Madagaskar ma te same produkty na wywóz, których Unja ma u siebie poddostatkiem. Delegacja wyraziła więc wątpliwość, czy pomiędzy obu krajami wytworzy się jakaś poważniejsza wymiana handlowa.

RODEZJA

Obrady nad połączeniem obu Rodezyj

W Salisbury odbył się zjazd polityków rodezyjskich, mianowicie: dwu członków Rady Ustawodawczej Rodezji Północnej z premjerem, sekretarzem finansów, sekretarzem kolonji i przywódcą opozycji Rodezji Południowej, celem przeprowadzenia nieoficjalnej dyskusji w sprawie połączenia obu Rodezyj w jeden organizm gospodarczo - administracyjny.

Wyniki tych obrad mają być podstawą dla oficjalnego omawiania połączenia obu krajów. Jakkolwiek przedstawiciele obu Rodezyj brali udział nieoficjalny w naradach, to jednak po obradach złożyli swym rządom oficjalne sprawozdania.

Obecnie, gdy Rodezja Północna przystąpiła do budowy nowej stolicy Lusaka, sprawy tak się rozwijają, iż zachodzi możliwość włączenia także i północnej Beczuany i utworzenia poważnego organizmu gospodarczego w środkowej Afryce, jako południowo - centralno-afrykańskie dominjum (South Central Africain Dominion). Nadszedł więc — zdaniem polityków rodezyjskich — odpowiedni moment do omówienia wszystkich spraw, jakie obu połączone kraje miałyby do załatwienia, a więc ochrony rasy białej w związku ze sprawami tubylców, rozwoju kopalnictwa, rolnictwa, handlu, oraz spraw komunikacji i połączenia z morzem. Dotychczas bowiem obie Rodezje nie posiadają dostępu do morza, mogłyby jednak uzyskać go przez wciągnięcie w swą koncencję Nyassy, lub otrzymać korytarz do Atlantyku wzdłuż południowej granicy Angoli.

Ułatwienia imigracyjne

W pierwszym półroczu r. b. imigracja do Rodezji wykazała wzrost niezwykły, jak również zaznaczył się wzrost kapitału, zadeklarowanego przez imigrantów. Ponieważ każdy z imigrantów deklaruje i okazuje znacznie wyższą kwotę, niż wymagają przepisy (tj. minimum 100 funtów szt.) przeto władze kolonjalne wydały zarządzenie, iż urzędy na granicy mogą, zależnie od swego uznania, nie żądać od przychodźców okazywania minimum, wymaganego dotąd przy wjeździe do kolonji.

Zarządzenie to wskazywałoby, że sytuacja gospodarcza poprawia się w Rodezji i obostrzenia imigracyjne mogą tam być złagodzone.

TANGANIKA

Ruchliwość Niemców

Do Dodomy, która jest ośrodkiem osadnictwa niemieckiego w Tanganice, przybył b. sekretarz stanu Lindquist dla kolonji niemieckich, aby z tamtejszymi Niemcami omówić sprawy, związane z akcją kolonjalną niemiecką. Wynikałoby z tego, że Niemcy swoją akcję kolonjalną zamierzają rozszerzyć poza Europę i rozwijać ją także na terenie afrykańskim.

RÓŻNE

Przemówienie następcy tronu belgijskiego w senacie

Przy omawianiu budżetu kolonjalnego w senacie belgijskim zabrał głos członek senatu ks. Leopold, następca tronu belgijskiego. Mowa jego była żywo oklaskiwana nawet przez socjalistów, którzy naogół nieprzychylnie usposobieni są do belgijskiej polityki kolonjalnej. Zwłaszcza przypadł socjalistom do przekonania początek przemówienia, w którem ks. Leopold zaznaczył, iż: „tubylec jest podstawą dobrobytu kolonji a polepszenie jego moralnych i materjalnych warunków bytowania jest pierwszym zadaniem, jakie mamy wypełnić w Afryce".

Belgijskie sfery kolonjalne przyjęły jednak przemówienie następcy tronu bez entuzjazmu, a nawet zajęły krytyczne stanowisko w prasie codziennej.

Jak wiadomo ks. Leopold interesuje się rolnictwem kolonjalnem i dąży do innego, niż dotychczasowe, nastawienia belgijskiej polityki kolonjalnej. Nie podoba się to belgijskim sferom kolonjalnym, które przypominają w prasie, iż Kongo Belgijskie ma wywóz produkcji mineralnej 75%, a rolnej tylko 25%. Kopalnie więc — według nich — są czynnikiem rozwoju i one to pozwoliły kolonji przetrzymać kryzys.

Setna rocznica śmierci Wilberforce'a

Ku uczczeniu setnej rocznicy śmierci W. Wilberforce'a, zmarłego w dniu 29 lipca 1933 r. znanego filantropa i bojownika o zniesienie niewolnictwa w Afryce, odbyły się w Hull (Anglja) uroczystości, na których w odprawianych nabożeństwach żałobnych wzięli udział murzyńscy (czarni) duchowni. Wielu z tych księży pochodzi z dawnych plantacyj niewolniczych. W czasie uroczystości śpiewano pieśni dawnych niewolników z plantacyj afrykańskich.

Jeden z byłych niewolników, uwolniony w 1878 r., był przewodnikiem po wystawie, jaka została urządzona z zabytków po niewolnikach.

W niektórych kolonjach również odbyły się podobne uroczystości. Np. w Sierra Leone, która była jedna z ostatnich ostoi niewolnictwa, w uroczystościach ku czci Wilberforce'a wzięli udział przedstawiciele władz miejscowych. W miejscach chrześcijańskich i meczetach muzułmańskich odprawiono specjalne nabożeństwa. Główne jednak uroczystości przeniesiono na październik i listopad t. j. na okres suchy, gdyż w porze deszczowej, bardzo przykrej w tej kolonji, niema możliwości zgromadzenia większej ilości uczestników.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



JAKO ARCISZEWSKI W SAN SALVADOR DAŁ PAROL

Pierwsze rzeźwe tchnienie kryształową falą wlało się w Avenida de los Palmas, szeroką arterję stolicy brazylijskich posiadłości korony hiszpańskiej, San Salvadoru. Aleja biegła w kolorową dal, wyznaczona kolosalnemi słupami palm królewskich. Na pierzastych, błyszczących kapitelach tych drzew-olbrzymów spoczywało sklepienie z drążonego szafiru, obejmując cały ów rozjarzony świat wśród soczystej zieleni huertas [1]), facjend [2]), aż po siny kontur dalekiej sierry [3])

Wraz na spotkanie życiodajnego nurtu z uliczek krętych, z pod łuków, werand, balkonów i portyków wyległo pół miasta na Avenida de las Palmas. Nadeszła pora wieczornej promenady. Wykwitł kostyczny uśmiech hiszpańskiej etykiety na złotem obliczu krainy Inkasów. I oto po wyboistej avenida, będącej w roku Pańskim 1638-ym tylko gościńcem, przełożonym przez dżunglę, w skąpym cieniu palm i araukarji posuwały się faetony komandorów, hacjenderów i wszelakich rycerzy fortuny wśród łyskania brzeszczotów, długich arkebuz i wysokich halabard.

Z długiego, wąskiego rynku warzywnego nad kanałem, z pomiędzy płaskich koszów i kramów, zawalonych wzgórzami kostropatych ananasów, batatów, pokracznych korzeni, worów czarnej fezy, melonów, wielkich jak kula, zwanych „mama", włochatych kokosów, owoców gojawy, bananów, strąków, z pośród łupów rajskiego ogrodu, słowem, otwierał się widok na wieczorną promenadę. Oswojone z gwarem ludzkim wielkodziobe tukany łopotały nad rynkiem, kradnąc zgóry te skarby Flory, które chwytne łapy małp, i sprytniejszych od nich kolorowych bachorów, podbierały od dołu. Wśród kaskady dźwięcznych wymysłów, wyzwisk i giestykulacji przesuwało sie milkliwie pióro i nieruchoma maska Indjanina. Nad tłumem, po sznurze, przeciągniętym od balkonu do strzelnicy kwadratowej wieży, kroczył sztywno laskonogi knoskok, przystrojony w oślepiające blaszki, od których w oczach się gziło i zieleniło.

Na dwóch obcych mało kto zważał. Wśród krępych krajowców i jaskrawej gawiedzi odznaczała się wysoka postać w czarnym, obszarpanym płaszczu i szerokoskrzydłym kapeluszu, mocno na oczy wciśniętym, za nią zaś kręcił się człek mały, pokraczny, marynarz jednooki, suchy, w pasiastej koszulce i obszernych spodniach, z dziurawym, słomianym kapeluszem na łbie. Rzekłbyś Don Kiszot w nowem wydaniu z Sanczo Pansą, równie odmienionym w dalekiej Odysseji przez jakąś westindyjską Cyrce. Byli, mimo szat swoich, tak odmienni od kolorowego mrowia, jak dwa nordyckie cienie, przeniesione zakleciem na sam płomienny równik.

Niebieskooki pan — toć nikt inny, tylko Arciszewski — zapatrzony był we wspaniałą promenadę, podczas, gdy pokraczny sługa szarpał go za płaszcz i jedynem swem oczkiem pilnie toczył dokoła. Przecie ni jeden, ni drugi na sztuki linoskoczka nie zważali wcale.

— Wszystko, jak we śnie — szepnął do towarzysza wysoki obdartus z pańską miną, na którego ręku zacny kamień w ukośnym snopie słońca znagła się rozżagwił. — Wszystko, jako w owym śnie moim, co mi się w transzejach pod La Rochellą wyśnił.

— Wasza miłość — wyszeptał w tym samym szeleszczącym języku marynarz z plastrem na oku —ilekroć bliskie jest niebezpieczeństwo, poczynasz srodze dywagować.

— Słuchajno, asan — odparł wysoki kawaler, przesuwając się wśród gawiedzi, zagapionej na linoskoka — czyś ty się nadto ze mną nie spoufalił?

Marynarz wykrzywił capią gębę, jakby coś paskudnego połknął, i rzekł od niechcenia.

— Chociażem waszej miłości pokorny sługus i totumfacki, jam **bene natus** [4]) Toć Smętek jeno me przezwisko, a istotnie zwę się Rychlik i klejnot mój Znin.

— Rychlik, czy Chochlik, czy jak ci tam sakramencka fujaro — odmruknął wysoki codzieniec, wycofując się zręcznie z tłumu — tak mi się coś widzi, że ty już przy smętku i zgrzytaniu zęboma pozostaniesz, bo jak nas gawaczosy [5]) capną, to ci twoją szlachetnie urodzoną skórą na jaszczur wyprawią. Rychło w czas, mości Rychlik, tyś mnie tę nobliwą, szpiegowską impreze naraił...

— Ja? Jam naraił? — obruszył się pokurcz. — Jam nie raił, jeno skoro wasza miłość na ambit żeś wziął, niby narowisty koń, gdy na kieł weźmie...

— Nie ja na kieł, jeno Nassauczyk na hak mnie wziął. Do perlustrunku [6]) takich fortalicyj kunsztu trzeba i ekspresji, a Nassauczyk, zdrajca, dobrze wiedział, iż żaden z jego oficjerów się nie zaofiaruje. Przecie nic by z tej kabały nie wyszło, gdy-

[1]) Ogrodów.
[2]) Kolonij.
[3]) Gór.
[4]) Szlachetnie urodzony.
[5]) Hiszpanie.
[6]) Poznania.

byś się ty, niecnoto, pod namiot rady nie podwinął z ową piosnką o wygnaniu Arjan, która mi zawżdy krew psowa: — Wychodź swacho Babilonu — nierządnico wszeteczna — Wender, Wender Arjan!...

— Cichaj no, wasza miłość! Całkiem rozumuś stradał? — już bez wszelkiego respektu przerwał mu towarzysz. — Coś mi się widzi, że ten z koguciemi pióry na sombrero [7]) to alguazil [8]) i cale od kwadransa z oka nas nie spuszcza. A ront halabardników nikogo, tylko nas szuka.

— I jako żywo od ulicy białoskórników drogę nam zachodzi! Zostaje ulica stelmachów. Dalej jest katedra, gdzie nieszpór się odprawia.

— Prawo azylu [9]) nam nie służy! — odrzekł marynarz, ponuro zwiesiwszy głowę. — Lecz kusa rada...

Wstąpili na schody starte, kamienne, wiodące w uliczkę, zacienioną od góry kratą z żerdzi i łat, przełożonych od dachu do dachu, które były płaskie, wszystko na sposób arabski. Powiało na nich mieszaniną odorów próchna, butwienia, pleśni, rdzenia drzewnego, smoły, kleju, politury i wraz ogarnął ich klekot pobijających młotków, stuk równy, raz poraz, chrobot hebla i zgrzyt piły, a wióry drogocennych gatunków egzotycznego drzewa zaszeleściły im pod nogami. Tu i ówdzie kłoda, nawpół z kory odarta, wystawała z podsienia, tamując przejście, że trzeba było ją przeskakiwać. Kupa korka poniewierała się pod murem. Byłoby się czemu napatrzeć, gdyby nie strach, że od wylotu na „plasa" [10]), dokąd dążyli, drogę im zabieżą. Ówdzie rzeźbili krzesła z wysokiemi oparciami z cedru, lub rząbu, pao santo, od czego poszła na świat cały nazwa palisander. Tam oto buchało wiercącym w nozdrzach odorem korzennym z pod heblowanej deski kolosa cynamonowego; tuż obok zbijano klepki z ciemno czerwonego, opornego na wodę drzewa żelaznego; tu strugano wiosła z lekkiej i mocnej żangady lub pióra sterów z czarnej itauby; dalej drążono kufry i sepety z drzewa sandałowego, wonnego jak pachnidła, z drzewa czekoladowego lub z „krowiego mięsa", koloru krwi; stoliki niskie cyzelowano z purpury, czarno nakrapianej, deszczułki z odurzającego „balsamo", fornir z „sebestya de arruda", o pięknym deseniu z czerwonych ,żółtych i fjoletowych żyłek; toczono koła z grapjopinji pod złocone karoce i podwozia.

Tu i ówdzie obejrzał się za przechodniami półnagi kołodziej, cieśla lub okrętownik, lecz wśród ogólnej krzątaniny czeladzi kto tam miał ochotę i czas zwracać uwagę na dwóch wagantów, kłócących się między sobą w obcym djalekcie.

— Z nastaniem nocy — mówił, dysząc ciężko, Arciszewski — nie będzie się gdzie schronić, bo nas pod Bom Viagem zwietrzyli.

— Gdybyś się wasza miłość nie uparł był — narzekał Smętek — zachować na reku owo kocieoczko, nigdyby nikomu i nie postało w gło...

— Primo, mam w tym pierścieniu inkluza [12]).

Secundo, mało to wszelkiego tałatajstwa ninie zacnych klejnotów narabowało. Tertio — była zdrada!

Smętek tylko gębę w dziób zwinął i gwizdnął przeciągle. — Czekajno, waszą miłość — rzekł. — Czyżby Nassauczyk? Toć to wielki pan, całą gębą, magnat. Takie książe?

— Jeśli nie on sam, to który z jego psiarni.

— Invidia [13]).

— Kością w gardle tym pyszałkom stoi moja sława.

Zamilkli obaj, znalazłszy się na obszernej, brukowanej kociemi łbami plasa, niemal u wrót masywu katedry, nad którym wyrastał trzpień wieży czworokątnej, niby olbrzymia kopja; grot z rzeźbionego kamienia pławił się w posoce zachodu, podczas, gdy na placu, otoczonym krużgankami, gmatwaniną filarów, wnęk, balkonów, lub zgoła nagimi obronnymi murami, w skarpy i strzelnice, mrok podsieni lekko, zwinnie się skradał. Na płaskim tarasie kordegardy powstał oto ruch, szczęk i parada, gdyż właśnie z Avenida de las Palmas, mieniąc się pychą złota, zbrój i klejnotów nadciągał sznur wieczornej promenady. Naprzeciw z kowanych wrót katedry, z pod lasu błękitniejących posągów, uszeregowanych na kapitelach świątyni, wypływał tłum wiernych, mężczyzn, nakładających sombrero, i kobiet w chustach koronkowych, zarzuconych na wysokie grzebienie.

Dwaj cudzoziemcy czemprędzej wmieszali się w tłum pobożnych.

Tuż za faetonem alcada [11]), pośpiesznie zjeżdżającym z drogi, toczył się, a podskakiwał z łoskotem sześciokonny powóz gubernatora stolicy. Rozparty w złocistem pudle Don Joas de Souza, oliwkowy i chuderlawy paradował w sztywnych nieustannych półukłonach i sypał krzywemi błyskawicami wślad za każdym żywszym gestem, każdem skinieniem i trzepotem aksamitnych spojrzeń damy, siedzącej po jego prawicy.

— Patrz! patrz wasza miłość! — szepnął Smętek do ucha swemu panu — tam, przy gubernatorze, Dona Carlotta!

Pułkownik Ariszewski podniósł wzrok i zmartwiał. I jako to bywa często w tłoku, znalazł się wraz z Smętkiem o kilka kroków od powozu gubernatora, oddzielony od Donny Carlotty de Carvajal tylko trzema rzędami głów, po których wspaniałemi swemi oczyma przypadkowo powiodła. Drgnęła i nagle w ręku jej zadrżał wielki purpurowy kwiat **freycintji**. Dżetowo czarne oczy damy natrafiły w tłumie na jasno błękitne spojrzenie i oto w nich przewinął się dziw wielki i błysk zrozumienia. Właśnie po kwiat, którym się bawiła, gubernator rękę wyciągał. Ze zmięszania, czy przez djabelską złośliwość, Dona Carlotta cisnęła purpurową freycintję w tłum, wprost w utkwione w nią niebieskie oczy. Dostrzeżono tylko błysk pierścienia w naświetlonem powietrzu i męzka ręka dar ów pochwyciła. Nie widziano w tłumie, komu przypadł w udziale, przecie z orszaku, zgóry, widać było owego szczęśliwca, który wyglądał na cudzoziemskiego waganta. Z ponad kit brylantowych, orlich i strusich piór, głów w beretach i spowitych jaskrawemi szarfami buchnęło w jeden głos:

— A-a-ah! Que felicidad [15]).

---

[7]) Kapelusz.
[8]) Policjant.
[9]) Schronienia dla przestępców.
[10]) Plac.
[11]) Łazików.
[12]) Demona.
[13]) Zazdrość.
[14]) Sędziego.
[15]) Co za szczęśliwiec.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Gubernator zzieleniał z zazdrości. — Dona Carlotta! — syknął — póki życia nie zapomnę tego affrontu! — I skinął na kapitana straży przybocznej, który po jego stronie jechał, wskazując mu oczyma chudopachołka, na którego spadła krwawa łaska córki granda. Kapitan wparł konia w tłum z oczyma w Arciszewskiego utkwionemi.

— Zginęliśmy!—jęknął Smętek.—Kapitan Mandanza był o parę kroków. Już rękę na intruza wyciągał, już otwierał usta, by zawołać: Sta preso, senjor [16]) — gdy wagantom przyszła niespodziewana pomoc. Nie stało czasu na rozprawę. Hen, z pod wełny obłoków, z pod złotego krzyża katedry na białe miasto spadła melodyjna cisza. Na Anioł Pański biły dzwony. Wąż pojazdów stanął, jak wryty. Wszystkie głowy odkryły się naokół i wszystkie ugięły się kolana. W melodyjnej ciszy rozpłynął się powszechny szept i szmer, niby wieść pokoju:

— Sancta Maria — gratiae plena — Dominus tecum — Virgo Serena...

I wraz słońce zagasło.

Szczyt katedry zgasł niby świeczka w paszczy granatowej nocy.

Ciemność fijołkowa, jak osad wina. Twarzę za woalem nocy. Rysy zatarte. Tłum się rozmrowił, rozprzęgał, uniósł obu cudzoziemców, którzy uciekali, co tchu. Tylko światełka po balkonach, austerjach [17]) i hospedarjach [18]).

— Stracili trop! — odsapnął Smetek.

— Gdybyśmy się mogli dostać na Espiritę... — odmruknął Arciszewski.

— Pewnie ją zajęto — rzekł posępnie Smętek. Mówiłeś, wasza miłość, że była zdrada?

— Lecz, żem przekupił kapitana Espirity, nikt nie wiedział. Kto mógł zgadnąć, żem na tej feluce ważył się do San Salvador?

— Bramy zamknięte. Jakże to mamy przedostać się do portu?

— Choćby przez mury. Prowadź! — rozkazał Arciszewski.

Gwar ludzki przycichł. Uczyniło się dziwnie, urocznie. Z pomiędzy murów wypełzły martwe blaski księżyca, budząc kroki, szepty i czary, jakby kto na gród senny zarzucał srebrny niewód i łowił, łowił serca. Tu i ówdzie ozwał się śpiew pod brzęk strunny w tętniącem narzeczu kastylskiem, w pieściwej portugalszczyźnie. O parę kroków rozgrywała się scena, rzekłbyś Don Kiszot i Maritornes, poczem amant, zostawiwszy wjole na przymurku wsunął się w okno.

— A! miłosna mitręga! — machnął ręką Smętek.

Arciszewski pogrzebał w kabzie, dobył peseta i położył na przymurku, sam wziąwszy wjolę. —

— I nam w tę mitręgę zabawić się przygodzi — rzekł. Jeśli nas ront weźmie na oko, wjola może nas uchronić od zaczepki. Zresztą... czy nie mówiłeś, że tu blisko, gdzieś u samych murów, jest pałac Carlotty?

— Właśnie — odrzekł Smetek, trwożliwie się oglądając na odgłos kroków i szczęk broni. — Ront idzie, a pałac tam, o staję przed nami. Na balkonie widzę światło.

— Pod balkon! I dawaj wjolę. Nie znasz jakowych fraszek czy rymów?

— Nie. Wasza miłość sam je składasz.

— Po polsku. Lecz potrzeba matka inwencji. I Arciszewski szedł szparko, brzękając w struny, mrucząc i podśpiewując.

— Ront za nami!—powtórzył Smętek.—Z dziesięcu chłopa.

Pułkownik obejrzał się. Nagle ront rozbił się na trzy kupy, z których każda zajęła róg placu. O ucieczce nie mogło być mowy.

— Coś ty bzdurzył, knie! — odezwał się do towarzysza gniewnie — że trop stracili. Mają nas w saku.

— Ale nie ważą się do nas. Nie są pewni.

— Bo — wjola!

Stali przed piękną magnacką siedzibą z wieżyczkami i tarasami w falach zieloności, przybijających do murów, w których widniała jedna tylko spiżowa furta. A księżyc czynił bajkę z tego gniazda. Żółty blask sączył się z poza kraty balkonu.

Arciszewski uderzył w struny i zaśpiewał niskim głosem, aż sam dźwiękowi swoich słów się zdziwił:

Pod niebieskim księżycem tęsknoty
Cavalheiro [19]) do Dony Carlotty
Śle gitary i serca dźwięk złoty.
Pod balkonem Dony Carlotty,
Na sztylety niebaczny i groty,
Ciska w górę na ścianę z kamienia
Liany pragnień i lasso westchnienia,
Lecz spadają na niego zpowrotem.

Ruch na balkonie. I światło zgasło. Milczenie.

— Masz djable kubrak! — syknął Smętek.

Arciszewski strącił z głowy kapelusz i, stanąwszy w pełnym blasku, tak podjął:

Mimo krwawe rodowe niesnaski
Cavalheiro bez płaszcza i maski
Sięga śmiało po promień twej łaski,
O, Carlotto — złotosmagła Carlino!
Jak noc gwiezdna, upojna jak wino,
Bo przy tobie uroki i blaski
Liany pragnień i lasso westchnienia,
O, Carlotto — złotosmagła Carlino!

Z balkonu spłynął głos, na dźwięk którego Arciszewski drgnął.

— Łżesz, senjor, jak z nut! — przemówił ów głos natężonym szeptem.

— Wiesz, Dona Carlotta — zawołał Arciszewski — iżem przyparty do muru i że istotnie udaję się do twojej łaski.

— Zapóźno — brzmiała odpowiedź. — Krew padła między nas.

— Wiesz takoż, Dona Carlotta, że jam jej przelania niewinien.

— Jeśliś i niewinien, senjor, córka granda nie darowuje wzgardy...

— Wzgardy? — zdziwił się szczerze Arciszewski.

— Boś mnie upokorzył, Don Cristophoro.

— Wasza wspaniałość nie wojowałaś po rycersku. Alem ci cześć i życie ocalił. Olinda! Reyos Magos!

— A ty, Don Cristophoro? Po rycersku przybyłeś na przeszpiegi.

Milczenie. Potem Arciszewski rzucił ostatnią swą kartę:

— Przecie honor waszej wspaniałości domaga

[16]) Stój, senjor.
[17]) Zajazdach.
[18]) Gospodach.
[19]) Kawaler.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

się spłaty długu. Toć takie długi respektowane były nawet przez saraceny.

Milczenie. Smętek targał za płaszcz swego pana, gdyż alguazile zbliżali się ukradkiem. Wreszcie po długiej chwili, która obu straceńcom wydała się wiekiem, znów ozwał się głos:

— Daj jeno parol, że na San Salvador nastawać nie będziesz, a coś tu widział, przeciw nam nie użyjesz... za siebie i twego kamrata.

— Daję parol za siebie i Smętka. Odpłynę do Europy, do starego kraju. Holendrami włada ninie książe Nassauske.

Zgóry spłynęło wyraźne westchnienie — westchnienie ulgi, czy żalu, kto wie!

— Pchnij furtę. Otwarta — szepnęła Carlotta. — I potem zewnątrz zarygluj. Za kępą agaw w naszem patio [20]) jest druga furta. Tam klucz znajdziesz w zamku. I już będziesz za murami miasta. Bądź zdrów Cristophoro...

— Żegnaj Carlina...

Czas był wielki. Ledwie furta za zbiegami się zawarła, i zasunęli rygle, algazile poczęli się dobijać. Rzeczywiście za kępą agaw była furta, a kiedy się przez nią wymknęli, mury miejskie mieli za sobą, a światła i rozgwar portu o małą stajo. Smętek rozpoznał wrkótce wśród mrowia okrętów smukłe kształty Espirity.

Przed zbiegami toczyła swe wody potężna Rio de Janeiro, niedająca się zamknąć ni forty, ni łańcuchem. Byli wolni, ale — na parol.

[20]) Ogród w podwórzu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

PENHOËT

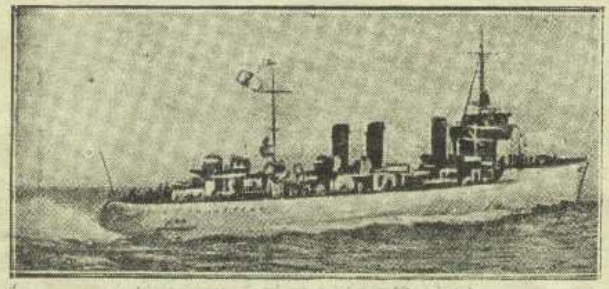
Budowa

OKRĘTÓW wojennych

i STATKÓW handlowych

wszelkich typów i rozmiarów

(KRĄŻOWNIKI, KONTRTORPEDOWCE TORPEDOWCE, ŁODZIE PODWODNE i tp.)



Kontrtorpedowiec „Valmy", całkowicie zbudowany na stoczni „Penhoët" (szybkość 38.85 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku mazutowem typu „Penhoët", z któremi francuskie kontrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

Société des CHANTIER ET ATELIERS
de St NAZAIRE — PENHOËT
7 rue Auber PARIS

SCHNEIDER & Cie

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 żeliwne.

Łodzie podwodne (typu Schneider-Labeuf). Motory typu Burmeister i Wain 4-ro i 2-u taktowe (o pojedyńczem i podwójnem 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, Hoc Bordeaux it.d.

STOCZNIA: Chalon s/Saône.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu"

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. cena książki w przedpłacie **TYLKO ZŁOTYCH TRZY**

— Przedpłatę, zamówien a zbiorowe i należności przyjmują:

Biuro Zarządu Głównego L. M. i K. Warszawa, Widok, 10, (Konto P. K. O. Nr. 367)

oraz wszystkie Okręgi i Oddziały **LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ**

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa Widok 10 Telefony: red. 290-18, adm. 533-88.

Wydawca **Liga Morska i Kolonjalna** Redaktor **Henryk Tetzlaff**

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. „Prasa Polska S. A." Warszawa.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

INSTYTUT WYDAWNICZY
LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

Borowik J. — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego Zł. 0.25
Czy chcesz zostać bogatym? „ 0.25
Gen. G. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonjalnej „ 0.25
Demel K. — Narzędzia i metody łowu ryb „ 0.50
Fularski M. — Kryzys emigracyjny a polska polityka kolonjalna „ 1.—
Głuchowski K. — Wśród pionierów polskich na Antypodach „ 4.—
Jarzyna A. — Peru „ 1.50
Gen. Kwaśniewski St. — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce „ 0.75
Kalendarz morsko-kolonjalny 1933 rok „ 1.50
Koźmiński-Poraj St. — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej „ 1.—
Krzywiec B. — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie „ 1.20
Kwiatkowski E. — Trzymajmy się morza „ 0.50
Lepecki M. B. — Opis stanu Esprito Santo „ 3.—
Łyp Fr. — Wiadomości o wysokim płaskowyżu Angoli „ 1.20
Łyp Fr. — Wysoki płaskowyż Angoli „ 4.—
Na Święto Morza — praca zbiorowa „ 1.—
Program Kolonjalny Ligi Morskiej „ 0.50
Przewodnik po Gdyni i wybrzeżu „ 1.—
Rostkowski F. — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej „ 1.50
Rostkowski F. — Zagadnienia morskie na tle kryzysu Zł. 0.50
Rostkowski F. — Zadania Polski na Atlantyku „ 0.50
Rummel J. — Gdynia port polski (1927 rok) „ 2.50
Tyszel Z. — Pod Ojczystą banderą „ 3.—
Uziembło A — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu „ 0.50
Wojciechowski S. — Flota handlowa w Polsce (1927 rok) „ 0.25
Wojnar J. — Polsko-Brazylijskie stosunki handlowe „ 1.20
Zaruski M. — Na jachcie Witeź „ 1.—
Zieliński St. — Wyprawa S. Rogozińskiego do Afryki „ 0.25
Zieliński St. — Mały słownik pionierów polskich kolonjalnych i mor. (prenumerata roczna zł. 5. — 12 zeszytów). zeszyt „ 0.50

Gry towarzyskie

Bitwa morska (dla członków Ligi M. i K. zł. 4—) 5.—
Bierki (dla członków Ligi M. i K. zł. 2.80) „ 3.—

Pocztówki

Widoki Gdyni, Marynarka Wojenna i Handlowa, komplet 30 sztuk (1 sztuka 20 groszy) „ 4.—

Wydawnictwa komisowe

Bulowski L. — Kolonje dla Polski „ 4.—
Borowik J. — Polskie Pomorze t. I „ 12.50
„ — Obrona Pomorza „ 10.—
„ Przeciw propagandzie korytarzowej „ 5.—
Dziesięcioro o Pomorzu „ 0.50
Gustowski L. — Od Warszawy do Sahary „ 4.—
Gustowski L. — Na morze Gdańsk, Gdynia „ 2.50
Haiman Mieczysław — Polacy wśród pionierów Ameryki „ 8.—
„ „ Historja udziału Polaków w Amerykańskiej Wojnie Domowej „ 7.—
„ „ Polacy w walce o niepodległość Ameryki „ 7.—
„ „ Polacy w Ameryce „ 1.50
Heilwig B. T. Jackowski J. — Rolnictwo krajów podzwrotnikowych „ 2.50
Gindrich Wł. — O Polsce na morzu „ 2.80
Kurnatowski J. — Ustrój polityczny Francji „ 0.50
Skarzyński S. — 25770 klm. ponad Afryką „ 6.—
Sotkowski B. — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu „ 1.50
Smogorzewski K. — Propaganda korytarzowa zagranicą „ 2.50
Stopczyk W. — Handel międzynarodowy na Bałtyku „ 6.—
Siebeneichen A. i Strassburger H. — Spór o Gdynię „ 7.50
„Wilk" — pierwsza polska łódź podwodna (pg. akwareli Marin'a) sztuka „ 0.30

(od wydawnictw komisowych rabatu się nie udziela). Pozatem Administracja „Morza" posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza" za lata ubiegłe, w płóciennej oprawie po cenie zł. 15.—

DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

w Warszawie ,ul. Nowy Świat 35, III piętro.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUEISNE", „TOURVILLE" (36 węzł. — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle de Constructions Mecaniques).

STOCZNIE i WARSZTATY

NANTES
(L. I.)
LE TRAIT
(S. I.)
LA COUR - NEUVE
(SEINE)



Kontrtorpedowiec „CASSARD", 43,4 węzłów najszybszy na świecie okręt wojenny (Ateliers et Chantiers de Bretagne).

— **ATELIERS ET CHANTIERS DE BRETAGNE** —
— ATELIERS ET CHANTIERS DE LA SEINE MARITIME (Worms & Cie) —
— **SOCIÉTE GÉNERALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES** —

Dawne Zakład E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

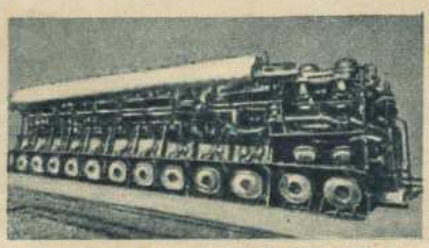
Krążowniki, Kontrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty. Pogłębiarki, Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach; Motory Diesel typu M. A. N.



Łodzie podwodne „ANTIOPE", „AMAZONE" „OREADE", „LA SYBYLLE" i „VENUS" marynarki francuskiej (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime).

ZARZĄD GŁÓWNY
PARIS (8-e)
55.
BOULEVARD
HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA NALEŻY KIEROWAĆ POD TYM ADRESEM



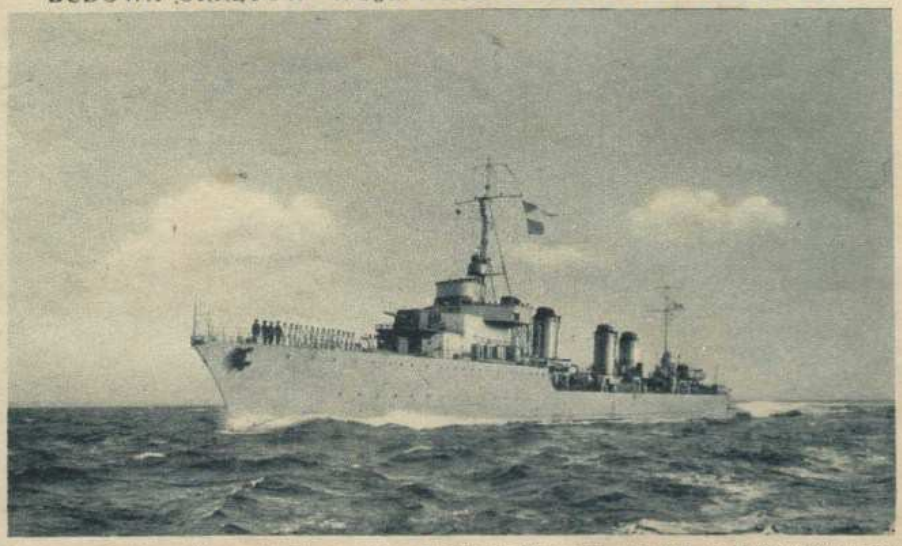
Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wyłączność na Francję S-te G-le de Constr. Mecan.

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.

KRĄŻOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER

Budowa maszynerji dla kontrtorpedowców polskich „WICHER" i „BURZA" oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ"