

MORZE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



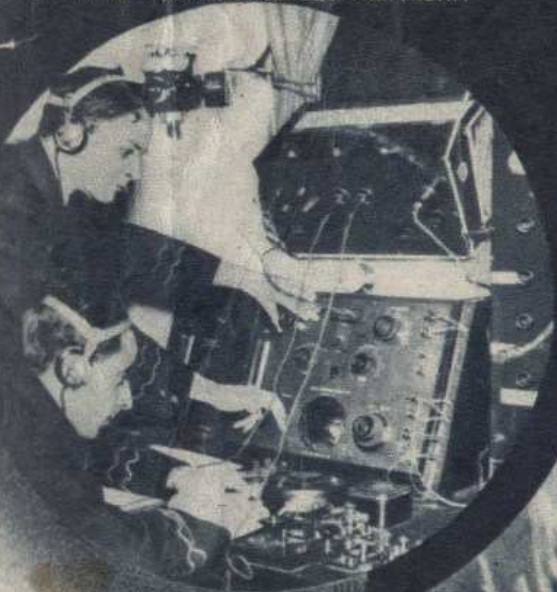
ZESZYT 1

STYCZEŃ 1936

Od niepamiętnych czasów pływające góry lodowe były postrachem statków transatlantyckich, nie było jednak żadnej ochrony przed tym groźnym niebezpieczeństwem. Dopiero gdy w 1912 r. zatonął „Titanic”, wskutek zderzenia z olbrzymim lodowcem, zorganizowano specjalną służbę bezpieczeństwa.

W r. 1913 Międzynarodowa Konferencja Bezpieczeństwa na Morzu powierzyła Stanom Zjednoczonym zorganizowanie i utrzymywanie „Międzynarodowego Patrołu Lodowcowego”. Koszty utrzymania tego Patrołu pokrywa 14 mocarstw morskich. Straż ta patroluje przez cały rok Atlantyk, a zwłaszcza okolice Nowej Funlandji, gdzie najczęściej ukazują się lodowce.

Do obowiązków Patrołu należy — obserwowanie dokładnego położenia wszystkich większych lodowców, znajdujących się na szlakach najczęściej uczęszczanych przez statki, oraz składanie raportów o każdorazowej zmianie do Biura Hydrograficznego Marynarki.



Statki transatlantyckie, chcąc się uchronić od zderzenia z lodowcem muszą zawsze pozostać w kontakcie ze statkami patrolowymi, które drogą radiową komunikują im o groźnych niebezpieczeństwach.

PATROL

Statek patrolowy „Mendota”.



LODOWCOWY

Góra lodowa rozbita
wybuchem miny.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Statek patrolowy „Seneka” przy górze lodowej topniejącej od ciepłych wód Golfstroemu.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 1

Warszawa, styczeń 1936 r.

Rok XII

Rada i Zarząd Główny składają Członkom LMK najlepsze życzenia Świąteczne i Noworoczne

T R E S C:

NACZELNY PROBLEM

NASZE ZADANIA—J. KOZUCHOWSKI

POLITYKA MORSKA — J. D.

MORZE—STANISŁAW PRZYBYSZEWSKI

CZY NIEMIECKIE „MARE NOSTRUM”?
— R. CZECZOTTMAŁE WYBRZEŻE — SILNA FLOTA! —
J. SAWICZEWSKIGDYNIA A KOLONJE — KAZIMIERZ
JEZIORAŃSKIDOWIEDZONE PRAWDY — R. A.
CHOROBSKIZ KRAJU, GDZIE TOCZY SIĘ WOJNA —
R. FAJANS

ZAGŁOWCE — S. K. K.

NA JAWIE — S. KOSKO

KAJAKIEM Z POLSKI DO INDYJ —
W. BUBLEWSKIJULICZKOWA KOLENDA — J. STĘ-
POWSKI

Sprawy kolonialne. — Przegląd prasy zagranicznej. — Z życia mar. wojennej. — Zagranica o polskiej marynarce handlowej. — Americana. — Z życia organizacji. — Kronika. — Z żałobnej karty. — Z ruchu wydawniczego. — Rozrywki umysłowe.

NACZELNY PROBLEM

Sejmowe przemówienie budżetowe p. wicepremiera Kwiatkowskiego dało wyraźny i prawdziwy obraz polskiej rzeczywistości gospodarczej i finansowej. Zubożenie wsi doszło już do ostatecznych granic. Wieś polska przestaje być nabywcą wyrobów przemysłowych, jej poziom bytowania nazwać trzeba „samowystarczalną nędzą”. I nie może być inaczej, gdy obok spadku cen na produkty rolne, działają w Polsce stale dwa zjawiska: przeludnienie wsi i wielka ilość ludności matorolnej i bezrolnej, która wynosi przeszło połowę ludności rolniczej.

Według ostatnich obliczeń można zabrać ze wsi polskiej, bez szkody dla rolnictwa, 5 do 8 milionów ludzi. Z tych samych obliczeń wynika, że olbrzymi zapas energii ludzkiej, którą te miliony reprezentują, ginie bezużytecznie, gdy Polsce brak uregulowanych rzek, bitych dróg, linii kolejowych, domów mieszkalnych, budynków szkolnych, gdy olbrzymie pola nie czekają na meljorację, osuszenie błot, zalesienie.

Ten stan polskiej rzeczywistości gospodarczej i finansowej i nam, Lidze Morskiej i Kolonialnej, każe szukać środków naprawy, każe działać. Jednym z tych środków, w zakresie naszej programowej działalności, jest rozwój polskiego handlu zamorskiego. Onarętego oczywiście na zdrowej podstawie oraz planowe zamorskie osadnictwo. Wszyscy zgodni jesteśmy, że handel zamorski jest skutecznym środkiem walki z polską nędzą, bo polski handel zamorski to przywóz surowców a wywóz towarów, jest on przeto handlem mogącym dać Polsce największe zyski.

Gdy chodzi o emigrację, opinia publiczna w Polsce nie jest zgodna co do jej celowości. W naszych warunkach geograficznych i składu ludnościowego popieranie emigracji, słyszymy zarzut, to osłabianie żywej siły narodu, pozbywanie się najbardziej przedsiębiorczego i wartościowego elementu wiejskiego. Zapewne, lepiej byłoby rozwinąć przemysł, wywozić towary a nie ludzi. Stosowanie wyłącznie tej polityki nigdy jednak nie było możliwe, niemożliwe jest tembardziej dzisiaj. Nawet narody najbardziej uprzemysłowione, a rosnące w liczbie, muszą szukać terenów osadniczych. Musi ich szukać tembardziej Polska, która nigdy nie będzie w stanie całego nadmiaru ludności wiejskiej ulokować w miastach. Jeżeli wykonamy reformę rolną tak, by zużyć cały zapas ziemi, a wykonać ją musimy, jeżeli dlatego samego celu osuszmy błota poleskie, zagospodarujemy nieużytki, podniesiemy wydajność z jednego hektara polskiej roli, to i wówczas jeszcze, wobec przyrostu naturalnego, pozostaną na wsi miliony rąk niepotrzebnych, które ciężko będą na gospodarce wsi. W Danii, Francji czy Czechosłowacji, gdzie istnieje zdrowy ustrój rolny, wielka wydajność ziemi, zawodowo czynnych rolników, na stu hektarach, jest: 15 — 25 — 34, gdy w Polsce pięćdziesięciu!

Planowa emigracja, chociaż wygląda na zło konieczne, może dla Państwa i Narodu przynieść wielkie korzyści materialne i polityczne. Pieniądze emigracji polskiej, miliardy złotych przysyłanych do kraju, ratowały dotąd nasz bilans płatniczy. Dobrze zorganizowana emigracja — to odbiorca towarów kraju ojczystego, to polskie placówki handlowe, rozrzucone po całym świecie.

Ale jest to tylko jeden ze środków naprawy, o tem nie zapominamy wiedząc, że i pozostałe — wszystkie muszą być zastosowane, by położenie wsi polskiej zmienić radykalnie. Przemówienie p. wicepremiera Kwiatkowskiego wysunęło zagadnienie wsi polskiej na czoło spraw państwowych, bez załatwienia których nie można myśleć o uzdrowieniu naszego gospodarstwa i finansów.



Gen. Dyw. EDWARD ŚMIGŁY-RYDZ
Generalny Inspektor Sił Zbrojnych
Członek Honorowy LMK

Wielka, pionierska praca Ligi
Morskiej i Kolonjalnej jest jednym
z najbardziej charakterystycznych
i najcenniejszych wysiłków
dzisiejszej Polski.

Smigły - Rydz

Gdańsk 10.12.35.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„Wielka, pionierska praca Ligi Morskiej i Kolonjalnej
jest jednym z najbardziej charakterystycznych i naj-
cenniejszych wysiłków dzisiejszej Polski.”

(-) Smigły - Rydz

Grudzień 1935 r.



Inż. EUGENJUSZ KWIATKOWSKI
Wicepremier i Minister Skarbu
Członek Honorowy LMK

Wszystkie błędy i niedomagania leżą zawsze na samej powierzchni życia. Dlatego są łatwo dostrzegalne. Wszystkie rzetelne wartości są głęboko ukryte i dlatego muszą być zawsze odkrywane.

Tak odkryliśmy w nowej i wyzwolonej Polsce wartość morza. Zarówno błędy jak i wartości są znamienne tem, że nie podlegają działaniu sumowania; one zawsze mnożą swe walory.

Jeżeli więc do wartości morza dołączymy wartość niezłomnej, upartej, celowej i rozumnej pracy, to realne skutki poczną się mnożyć i potęgować. Dlatego polityka morska winna się stawiać organiczną i coraz ważniejszą częścią składową polityki gospodarczej Polski.

Brniatkowski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„Wszystkie błędy i niedomagania leżą zawsze na samej powierzchni życia. Dlatego są łatwo dostrzegalne. Wszystkie rzetelne wartości są głęboko ukryte i dlatego muszą być zawsze odkrywane.

Tak odkryliśmy w nowej i wyzwolonej Polsce wartość morza. Zarówno błędy jak i wartości są znamienne tem, że nie podlegają działaniu sumowania; one zawsze mnożą swe walory.

Jeżeli więc do wartości morza dołączymy wartość niezłomnej, upartej, celowej i rozumnej pracy, to realne skutki poczną się mnożyć i potęgować. Dlatego polityka morska winna się stawiać organiczną i coraz ważniejszą częścią składową polityki gospodarczej Polski”.

(-) E. KWIATKOWSKI

N A S Z E Z A D A N I A

Rozwój kultury współczesnej komplikuje zadania Państwa wobec społeczeństwa, na społeczeństwo nakłada coraz poważniejsze obowiązki wobec jednostki, a jednostkę stawia wobec szerokiej odpowiedzialności za Państwo i jego bezpieczeństwo, za dobro materialne środowiska społecznego, do którego jednostka ta należy, wreszcie czyni go współtwórcą dalszego rozwoju społeczeństwa w złej i dobrej doli.

Szary człowiek z ulicy w ramach organizacji staje się jednostką, którą rodzaj i poziom pracy organizacji społecznej może i powinien przysposobić do wykonywania obowiązków i zadań, uruchamianych przez zindywidualizowane organizacje i formy społeczne.

Jak daleko sięga pamięć ludzka i świadectwa historii i jej kronik, zorganizowana w formy państwowe, ludzkość ujawnia trojaki funkcje motoryczne rozwoju poszczególnych zbiorowych indywidualności. Pierwsza — to siła zbrojna, druga — to władza, wyposażona w prawo zawierania umów i traktatów międzynarodowych i trzecia — to prawo przyjmowania i wysyłania towarów.

To trzecie suwerenne prawo każdego, zarówno starożytnego, jak i nowoczesnego państwa, dzisiaj rozbija się na szereg zagadnień:

wymiana towarowa, jako część bilansu płatniczego,

wymiana towarowa, jako czynnik ekspansji gospodarczej i intelektualnej narodu,

wymiana towarowa, jako ogniwo produkcji krajowej, gdzie cudzy, albo własny surowiec, uruchamia warsztaty krajowej pracy,

problem komunikacji, jako czynnik potaniaenia produkcji, jako motor wymiany surowca na gotowy produkt,

problem komunikacji — jako wiecznie żywy czynnik przybliżenia towaru do rynku, człowieka do źródła produkcji, konsumenta do wytworu pracy ludzkiej,

problem komunikacji — najbardziej rewolucyjny czynnik powstawania nowych rynków, wieczny akwizytor nowych konsumentów, niezmordowany twórca nowych produktów,

problem wolności gospodarczej — zabezpieczenie w traktatach, zwyczajach i umowach przed wszelkimi ograniczeniami w prawie sprzedaży i prawie zakupu, oraz w prawie przewozu własnych wytworów,

problem bezpieczeństwa państwa — przy dowozie żywności, uzbrojenia i wszelkich towarów, mających związek z obroną państwa.

Czyż trzeba bliżej wskazywać, że walka o wolność handlu na morzu urodziła się pomiędzy temi problemami?

Czyż trzeba wskazywać, że narody, których życie społeczne, gospodarcze i polityczne nie może zamknąć się w granicach własnego państwa — szukają i będą szukać, bo muszą szukać wolnego dostępu do świata?

Czyż trzeba podnosić, że każde ogniwo handlu musiało doprowadzić do połączenia w jeden łańcuch czynności, z których najważniejsza — to prawo wyboru drogi przewozu i miejsca sprzedaży?

Czyż trzeba wywodzić, że Polska, gdy zechciała

być wolną w handlu — musiała powiedzieć słowo — port! i słowo Gdynia!

Ale cóż ma uczynić Liga Morska i Kolonialna w tej walce o wolne drogi dla polskiego handlu?

Pierwsze: wychować człowieka, aby umiał wziąć udział w tej pracy — w porcie, w marynarce handlowej i w handlu światowym.

Nie jest to zadanie łatwe.

Po drugie — to rozszerzenie tych dróg i tego zakresu pracy.

To zadanie jest może jeszcze trudniejsze. Istnieje dysproporcja pomiędzy tem, co jest wskazywane, jako groźny nakaz chwili a rozlewnością i dekoracyjnością pracy w terenie. Raz na rok buduje się latarnie morskie nie dla statków, ale dla dekoracji. Raz na rok maszerują pięknie ubrane szeregi. Idzie jednak o to, jak i co myślą te szeregi i kadry naszej organizacji, gdy widzą te różne rekwizyty życia morskiego na lądzie?

Podstawą pracy państwa i rozwoju społeczeństwa jest jednostka. Idzie o to — jakie myśli, jaki program czerpie jednostka z organizacji Ligi?

Mamy pięć milionów ludzi na wsi, którzy ze względów na rentowność ziemi, powinni nie obciążać tego gospodarstwa.

Przeludnienie na wsi, a stąd emigracja, istniały już przed wojną. Byliśmy bezbronnymi obserwatorami tragicznej wędrówki narodów, pomiędzy którymi Polacy odgrywali rolę najliczniejszą.

Po wojnie, z obawy przed powtórzeniem zjawisk migracyjnych, państwa o wysokim poziomie industrialnym, narzuciły Polsce i innym państwom, nieustabilizowanym pod względem struktury ludnościowej, klauzule obrony mniejszości narodowych. Poza tem, pod wpływem związków zawodowych, dla obrony poziomu płac, wprowadzono reglamentację emigracji.

Nie tania praca, ale tani surowiec — oto jest formuła naczelną polityki gospodarczej wielkich centrów finansowych i przemysłowych po wojnie!

Problem, przed którym stanęliśmy, to — „jak rozszerzyć zakres pracy jednostki?”

Jaką pracę eksportować — niewykwalifikowaną, czy wykwalifikowaną?

Co się ma dziać z tą pracą na miejscu? Jaki towar eksportować, uszlachetniony przez wkład pracy, czy surowy i tani?

Rzuciliśmy hasło: „polskie okręty na polskiej stoczni” — w tem hasle mieści się: polski surowiec, przeróbka tego surowca, polski produkt przerobiony na sprzęt okrętowy, praca na miejscu przewozu i zatrudnienie dla marynarza.

Rzuciliśmy to hasło. Ale to nie wszystko.

Przeżywamy ciężki okres, który łamie słabych łamie i organizacje bezideowe.

Nasza Liga, to jeden ze środków, przy których pomocy odnajdziemy najistotniejsze i najgłębsze przyczyny, dla których społeczeństwa i narody dźwigają się z niemocy.

My wiemy, jakie to są przyczyny: instynkt zbrojowy, silniejszy ponad niedole dnia, instynkt dziesięciu wieków. Któremu oddaliśmy hołd 20. X. na Wawelu. Ten instynkt nam mówi, że musimy iść dalej.

J. KOZUCHOWSKI

Prezes Rady Głównej LMK.

POLITYKA MORSKA

Polityka morska Odrodzonej Rzeczypospolitej ma już swoją przeszłość, szereg kolejnych okresów. Pierwsze lata były okresem dążeń i wysiłków, zmierzających do tego by, zgodnie z duchem i literą traktatów pokojowych oraz geograficznym położeniem, Gdańsk spełniał całkowicie rolę polskiego portu, służył bez zastrzeżeń interesom gospodarczym Rzeczypospolitej. Myślą przewodnią tej polityki było przeświadczenie, że własny interes Gdańska sprzyjać będzie ewolucyjnemu zrastaniu się i samego miasta z Rzeczpospolitą, nawiązywaniu do dawnych tradycyjnych związków polsko-gdańskich. Polityka polską w stosunku do Gdańska kierowały jedynie względy gospodarcze, dla których gotowi byliśmy na daleko idące ustępstwa, zresztą poczynione w umowach, zawartych z tem miastem, umowach, które pomniejszyły uprawnienia Polski, zagwarantowane Traktatem Wersalskim. Gospodarczemu nastawieniu i celom polityki polskiej przeciwstawiły się polityczne dążenia Senatu Wolnego Miasta, który chciał być narzędziem rewizjonistycznej polityki niemieckiej na Wschodzie, stawał się jej najjaśniejszym wyrazem. A jeżeli dzisiaj prezydent Senatu Gdańskiego zmuszony jest, mimo wszystko, oświadczyć, że wolny dostęp Polski do morza, poprzez Gdańsk, jest obecnie „przez naród niemiecki i ludność Wolnego Miasta z własnej woli respektowany”, to jest w tem oświadczeniu zarówno podporządkowanie się dzisiejszej polityce niemieckiej wobec Polski, jak przystosowanie do zmian, jakie przyniósł drugi okres polskiej polityki morskiej.

Ten drugi okres — to powstanie Gdyni, które rozwiązało również odwieczny problem w stosunkach polsko-gdańskich, jakim było uprzywilejowane stanowisko Gdańska, jako jedyne go portu polskiego. Monopolistyczne stanowisko Gdańska, z którym nie mogła się uporać na przestrzeni wieków dawna Rzeczpospolita, w połączeniu ze stanem prawno-politycznym, stworzonym u ujścia Wisły po wielkiej wojnie, podyktowały polskiej polityce morskiej konieczność wybudowania drugiego portu polskiego. Że w zrealizowaniu tego drugiego okresu naszych planów morskich pomógł nam naturalny rozwój życia gospodarczego, któremu jeden port nie wystarczał, w niczem to nie pomniejsza zasług morskich dzisiejszego pokolenia i jego kierowników, których myśl przewidująca i wola potrafiły w ogromie zadań, jakie stanęły przed państwem, potrzeby morskie postawić na czele najważniejszych. Port gdyński zakończył drugi okres w naszej polityce morskiej, handlowi polskiemu przez morze dał wolność i oparcie, stworzył warunki niezbędne, w których rozwijać się będzie życie gospodarcze na wybrzeżu, narastać siła ekspansji polskiej przez morze.

Gdynia nie jest jeszcze dziełem skończonym, ale jest już na wybrzeżu silną pozycją polską, której wzrost i umocnienie może iść równolegle z realizowaniem dalszych zamierzeń naszego programu morskiego. Do nich należy w pierwszym rzędzie zapewnienie bezpieczeństwa i wolności na Bałtyku, osiągnięcie przez Polskę takiej pozycji politycznej i gospodarczej, która wykluczy powrót przewagi niemieckiej lub rosyjskiej na tem morzu, nie dopuści do opanowania go i państw przybrzeżnych przez polityczne

i gospodarcze siły największych nad Bałtykiem państw.

Jednym ze środków, który obok naszej siły gospodarczej i wojskowej na Bałtyku, może tę wolność i bezpieczeństwo utrwać i umacniać, jest współpraca i współdziałanie wszystkich państw bałtyckich, które narówni z Polską dążyć muszą do utrzymania równowagi sił na Bałtyku, zapewnienia wszystkim wolności i bezpieczeństwa na tej drodze morskiej. Nie od dzisiaj cel ten przyświeca wskrzesicielom polskiej polityki morskiej, niejednokrotnie też, w szeregu państw bałtyckich, myśl ta znajdowała żywy oddźwięk i zrozumienie. Do czasu jednak uregulowania naszych stosunków z Rosją i Niemcami, polityka wielu państw bałtyckich nie chciała się angażować w porozumienia i związki, które w opinii tych krajów, starannie urabianej przez przeciwników Polski, miały nosić charakter antyniemiecki czy antyrosyjski, miały grozić ich interesom gospodarczym, ściąganiem na nich „gniewu” największych państw nad Bałtykiem. Wrogi stosunek Litwy do Polski i rola, jaką w tej akcji i propagandzie Litwa odgrywała, utrudniały a nawet wręcz uniemożliwiała ścisłą współpracę i współdziałanie państw bałtyckich z Polską na czele.

Pakty i umowy, regulujące stosunek Polski z jej największymi sąsiadami na lądzie i na Bałtyku, zadawały kłam antypolskiej propagandzie, usunęły groźbę rzekomych bliskich konfliktów. Pozycja, jaką zdobyła Polska w polityce międzynarodowej, ocena realnych sił państwa polskiego i jego pokojowych dążeń, przyczyniły się w nieminiejszej mierze do znacznej zmiany w opinii narodów bałtyckich co do roli i znaczenia Polski na Bałtyku. Rozwój wypadków w Niemczech, zbrojenia Niemców na lądzie i na morzu, przyspieszyć muszą tę ewolucję pojęć, uczynić realną myśl o konieczności współpracy i współdziałania pozostałych państw bałtyckich. W tej ewolucji pojęć pozostają zaporą nieuregulowane stosunki polsko-litewskie. Inny jednak mają one już odgłos i znaczenie nad Bałtykiem i w świecie, gdy litewsko-niemiecki spór o Kłajpedę zaprzęta uwagę opinii publicznej i rządów, odpowiednio oświeć sytuację na Bałtyku. Dojrzeć ona coraz bardziej do rozstrzygnięć, które ustabilizować mogą pokój i bezpieczeństwo nad Bałtykiem, zapewnić wszystkim wolność i swobodę tej drogi morskiej. Odprężenie w stosunkach polsko-niemieckich winno być w pierwszym rzędzie wykorzystane dla załatwienia bałtyckich zagadnień. Będzie to, zapewne, najlepsza ogniowa próba podpisanych przez Polskę umów z Niemcami, pozwoli na ujawnienie ich wartości na przyszłość.

Bez zrealizowania tej kolejnej części naszego programu morskiego, jak uzyskać trwale i bezpieczne wyjście Polski poprzez Bałtyk na cały świat, jakże myśleć o realnej rozbudowie naszej marynarki handlowej, uzyskaniu dla Polski potrzebnych terenów dla osadnictwa, trwałych rynków zbytu, źródeł surowców?

Sprawy morza Bałtyckiego, stosunków gospodarczych i politycznych nad Bałtykiem muszą stać się kolejnym etapem w realizowaniu naszego programu morskiego.

J. D.

M O R Z E

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Gnany tęsknotą za morzem, wybrał się nasz pisarz, Stanisław Przybyszewski, jako 20-letni młodzieniec, uczeń najwyższej klasy gimnazjum w Wągrowcu, w upalne dni wakacji kolejną do Gdańska, a stamtąd wyruszył pieszo wzdłuż wybrzeża Bałtyku hel do Orłowa aż po sam Puck i Hel. Wrażenia, odniesione z tej nadbałtyckiej podróży, zapisały się głęboko w umyśle i sercu młodego chłopca, czego dowodem rzucone przezeń na papier słowa gorącego ukochania morza, do którego stale powracał pod koniec swego znękanego życia. Ta tęsknota za morzem sprawiła, że kilka lat z rzędu zamieszkiwał w Gdańsku i jął tam, stawiać fundament polskiego gimnazjum.

A oto przepych słów, odtwarzających zachwyty nad pięknem i potęgą morza według pierwowzoru, używanego nam przez rodzinę zmarłego pisarza.

RED.

Nigdy go przedtem nie widziałem, choć serce moje często śniło swe błędne sny gdzieś w roztoczach jego mgieł.

Teraz dopiero pojąłem, że od samego początku było we mnie i ze mną. Krew z mojej krwi, moje dziecko, siostra i oblubienica moja:

Morzel

Nikt go tak nie kochał, jak ja je kochałem.

O, ten cud nad cudami. Słowo, co morzem się stało!

Kocham je, gdy świt się wyzwala z lubieżnych uścisków nocy, swoje krwią obryzane ramiona na niebo zarzuca, a olbrzymia korona, gdyby w ogniu stojąca kępa koralowa, na całym wschodzie czerwoną łuną się pali. Wtedy się morze wspina na niebo, wgryza się w jego głębię tysiącem purpurowych języków. Nad morzem, co z niebem się zlało, wyrastają złote pałace, kwitną czarowne ogrody. Na niebie wichrzą się fantastyczne paprocie, liście palm, jak z płomiennych kryształów ciosane, kielichy orchidei, w olbrzymie kiście spowite.

Kocham je, gdy słońce w upalne południe sypie djamentowy piasek na lekko pomarszczoną toń i skrzy się w rozszalałym zamęcie światła, gdyby święta monstrancja nad morzem.

Kocham je, gdy burza je chwyta w swe wściekłe ramiona, ku niebu ciska i o skały rozbija, lub spienione jego bałwany, gdyby potoki lawy na brzeg wyrzuca —

ale nadewszystko kocham je, gdy godzina zmroku, krwią i błękitem spowita, do jego łona się tuli,

kiedy odgłosy dalekich dzwonów wolno, w cichym smutku, gdyby płaty śniegu w bezdenne głębie spadają —

kiedy wspomnienia z cichym szumem ulatających skrzydeł o serce trącają —

kiedy smutek tęsknoty na duszę spływa z tajemniczym szelestem spadających liści, przegryzanych jadem jesieni.

Wtedy je kocham najwięcej. Siedzę na stromych ścianach skał i chłonę wieczność.

Wokół wiekuliście cichych, śniegiem pokrytych gór stacza noc w czarne otchłanie swoje ciemne brzemię.

Na glebie morza rzucają skały posępne cienie, co w głuchej ciszy strzegą grobu zapadłych słońc.

Już wspina się morze lśnącymi mgłami na krawędzie nieba, już ścielą gwiazdy na zamilkłej toni swe blade sny. — Niby drgnienie wieczności przelizga się przez niebo krwawa błyskawica i spada w milczeniu, co się wokół morza święci:

Zapomnij serce, zapomnij!

A z kwiecica wieczności, co na śniegu pysznych gór wyrosło, ulatuje na ciemne morze woń pieśni.

Niby wahająca się ręka wysuwa się zwolna cichą modlitwą na wodę, drżącymi palcy trąca o fale, gdyby o paciorki różańca, nad ciemną głębią rozwiesza żałobne kiry i słyszę, słyszę świętą gęźbę bólu:

Lat sto, a wszystko przeminie.

A święta msza morza, światło, co z jego dna wykłwita i z kielichów gwiazd napowrót do dna spływa, pieśń gór, co lka w żałobnym omdleniu morza, to wszystko ton jeden, jeden sen złoty, jedno szczęście rozpaczne:

Lat sto, a wszystko przeminie.

A oto rozpościera dusza moja swe białe, burzą zwichrzone skrzydła, od jednego krańca nieba do drugiego. Ujęła morze w swe ramiona i, pierś przy piersi, spoczęło morze i dusza moja.

O nocy upojenia, nocy obłąkania! Rozpryskujące się meteory wichrzą się w mem sercu, z namiętnem pożądaniem tulę do mej piersi twój gorączką spiekły zmrok i piję, chłonę w chciwym pragnieniu moje wielkie szczęście —

O morze moje!

Nikogo jeszcze morze z taką mocą nie ukochało, jaką mnie kocha.

Bo moja dusza, toć morze samo. Te same bezbrzeżne dale, to sama spieniona pycha, ten sam rozpęd i szal.

Kochało mnie morze i długie lata żyłem z niem razem, jego cichą modlitwą wieczorną kołysałem stęsknione serce do snu, a nudząc się, wznosiłem się wraz z niem pod świetliste i modre rozbrzaskiem niebo.

Razu pewnego, ciemnej, jesiennej nocy, zawrzało morze straszną burzą.

Struchlałem. W oczy me prysły krwawe pioruny, ręce opadły, a dusza z przerażenia oniemiała.

Morze rwało się w przeciągłym ryku, ciskało się o skały z hukiem wodospadów, coraz silniej, coraz wścieklej, jakby je z posadami chciało na brzeg wyrzucić.

W błędnym strachu wybiegłem na skały.

Wyżej, ponad najwyższe szczyty kościołów, wyrosły nagle dwie olbrzymie fale. Rzuciły się na siebie, jak dwa wściekle szakale, poczęły się mocować w rozszalałych zapasach, rozbryzgały się w pianę, znowu w niebo wyrosły, a w ogłuszający huk morza zlewały się straszne jęki rozbitków oraz piekielny trzask dwóch statków, które morze gdyby dwa okrucy na siebie rzuciło.

Widziałem jeszcze, jak na szczycie coraz wyżej piętrzącej się fali zakolowało czółno ratunkowe i w przepaść się zważyło, a w czarne kłęby chmur, które noc na szal morza stoczyła, wgrzyzał się bezsilnem drżeniem słaby promień latarni morskiej.

A serce moje rosło — rosło. Jednym zamachem rozerwało gęstą noc i gdyby piorun wpadło do morza.

A teraz chyboce się cała ziemia — drga i trzęsie się. Coraz głębiej wwierca się serce w jej ciemne wnętrze i oto rozkwiera się dno morskie i spływają ku nim wszystka krew ziemi, wszystkie rzeki, jeziora i oceany.

Dusza moja wyciąga długie, drżące ręce za widmem tęsknoty. Wdzieram się na najwyższe góry, a na potężny rozkaz mój staczają się z wszelkich gór szczytów lawiny śnieżne w morskie odmęty, aż tam, gdzie niedawno jeszcze lśniły wodne roztocze, zasinią olbrzymia płaszczyzna.

I oto niby ognista nić wytryska naraź olbrzymi płomień. W jednej chwili rozrasta się w krzew, rozlewa się w ognisko, leje strumieniem warów na lodowe bezkresy. Błyskiem piorunu zamienia się śnieg i lód w jedno morze ognia, święte serce morza poczy na bić i wyrzuca na wrzące lawy swą krew: potopy rzek, jezior i oceanów chłoną pożar wszechświata.

I znowu lśnią mgły nad morzem, znowu świeci się milczenie światłem miesiąc wokół zębów ziemi i znowu zlewają gwiazdy złotymi tętnicami swe blade światło aż na dno oceanów.

Nigdy mnie jeszcze tak, jak teraz, morze nie kochało.

Powierzyło mi wszystkie swoje tajemnice, swoje oczy, swój głos, swoje serce.

Kochało mnie wielką, dziewiczą miłością. Nikogo już nie uniosło na swych falach. Niszczyło tysiące pancerników, niby łupiny z orzechów, a tysiące ofiar, tysiące potwornie rozkładających się zwłok ludzkich pokryło brzeg mojej skalistej wyspy.

Tylko ja, ja jedyny, Ja, syn morza, syn jego tajemnic, jego burz i obłą-

dów. Ja jedyny mogłem się błagać po jego bezdrożach.

Aż oto z pewnej ciemnej nocy wy płynąłem na jego bezdenne otchłanie Długie, wąskie czółno tańczyło jak fryga po toniach. Ponad zięjące przepaści przeskakiwało z jednej fali na drugą, staczało się z jednej głębi do drugiej, jak kropla rosy spadało ze szczytów fal w bezdenne gardziele wirów i lotem strzały wznosiło na pienne grzbieity.

Krzyczałem z zachwytu nad igraszką, jaką morze bawiło swego syna.

Nagle stała się cisza. Morze wygładziło się niby bezchmurne niebo.

Spostrzegłem naraz, jak łódź moja wydłuża się, rośnie w nieskończoność od jednego brzegu do drugiego, czułem — jak nabiera życia, jak staje się ciałem, jak w niem poczyną krążyć ciepła krew.

Z obu stron wspięło się morze, w dwie ściany wodne i gdyby dwa wydęte żagle wzrosło w olbrzymie ciało, zaszumiły dwa potworne skrzydła i siadłem na grzbiecie ogromnego ptaka, co rwał się niespokojnie do lotu.

I naraz zatrzepotały jego skrzydła i zwolna oddzieliło się morze, co ciałem się stało, ode dna.

W ogromnym majestacie rozwinęły się lotki jego od jednego krańca nieba do drugiego, morze — ptak wzbił się ponad obłoki — i nagle dojrzałem jakieś przepaściste czeluście. Jakaś gwiazda dogorywała, niby tłący się wiór.

To ziemial!

I znowu stacza noc dookoła wiecznie cichych, śniegiem pokrytych gór, w czarne otchłanie swoje ciemne brzemie.

Upalna spiekota słońca dogorywa na widnokręgu nieba, kojącym chłodem podnosi się cisza ku błękitom, a jako dreszcz wieczności rozświeca się nad morzem błyskawica.

W nieskończonych oddalach rozplývają się pobliza, z lśniących błysków wypłata dusza na rozchwiei wodnej iskrzącą tkaninę snów, a w przeczuciu wieczności płonie wzlotną potęgą moje szczęście rozpaczne.

Lat sto, a wszystko się prześni.

Rozprysła się radość, szczęście przekwitło, dawno już prześniło się cierpienie. Tylko morze zostanie, i miłość moja zostanie, co z ciemnych głębin jego tajemnic w płomiennych snach wykwita.

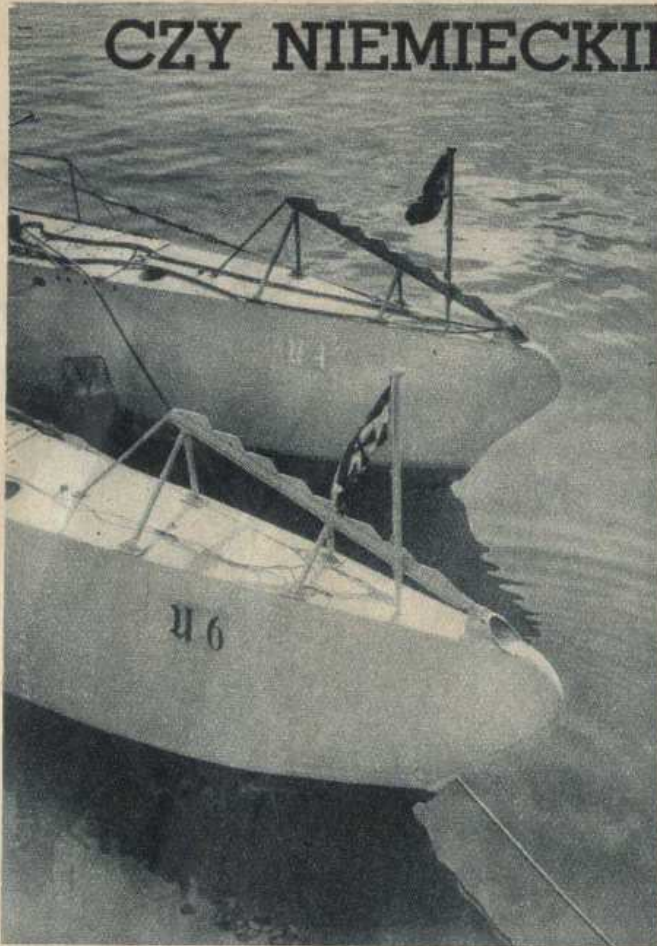
I znowu rozstaczam moje białe, życiem zmęczone skrzydła od jednego krańca morza do drugiego, w rozleśnione ramiona ujmuję jego bólem spiekły zmrok i tulę do siebie i piję jego wieczność, moje wielkie tajemne szczęście.

O morze mojej

STANISŁAW PRZYBYSZEWSKI



CZY NIEMIECKIE „MARE NOSTRUM”?



Niemieckie łodzie podwodne

Po zawarciu angielsko-niemieckiego układu morskiego, zmieniło się zasadniczo położenie wojskowo-morskie na Bałtyku. Za jakie dwa-trzy lata, gdy pierwsza część programu rozbudowy marynarki niemieckiej zostanie ukończona, Bałtyk stanie się niemieckiem „mare nostrum”.

W roku 1937-mym w skład floty niemieckiej będą wchodziły:

2 okręty linjowe po 26.000 ton	razem 52.000 ton
3 okręty linjowe po 10.000 ton	„ 30.000 „
2 wielkie krążowniki po 10.000 ton	„ 20.000 „
6 lekkich krążowników po 6.000 ton	„ 36.000 „
16 kontrtorpedowców po 1.600 ton	„ 25.000 „
12 kontrtorpedowców po 800 ton	„ 9.600 „
20 łodzi podwodnych po 250 ton	„ 5.000 „
6 łodzi podwodnych po 500 ton	„ 3.000 „
2 łodzie podwodne po 750 ton	„ 1.500 „

Ogólny więc tonaż marynarki niemieckiej w roku 1937-ym wynosić będzie 182.700 ton, złożonych wyłącznie z najnowszych i najlepszych jednostek bojowych. A jest to dopiero 1/3 część tego, co w myśl umowy z Anglią, Niemcy mają prawo posiadać na morzu.

Z innych państw Bałtyckich w grę wchodzi tylko narazie marynarka Rosji i Szwecji, inne nie posiadają wielkiego znaczenia. Szwecja posiada na Bałtyku:

3 małe pancerniki po 7.600 ton	razem 22.800 ton
1 lekki krążownik 5.000 ton	„ 5.000 „
4 kontrtorpedowce po 1.000 ton	„ 4.000 „
2 kontrtorpedowce po 500 ton	„ 1.000 „
7 kontrtorpedowców po 460 ton	„ 3.220 „
18 łodzi podwodnych po 150 do 730 t.	„ 7.960 „

Ogółem 43.980 „

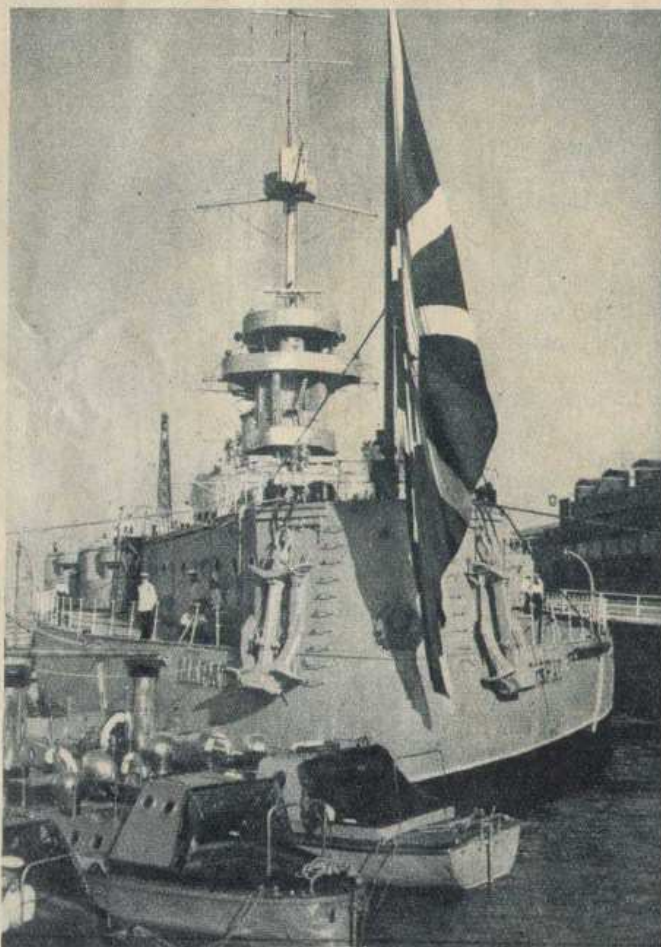
Oprócz tego marynarka szwedzka rozporządza jednym starym krążownikiem i kilkoma starymi małymi pancernikami, które nie mają znaczenia bojowego na pełnym morzu.

Marynarka rosyjska liczy w swym składzie następujące jednostki:

2 stare pancerniki po 25.000 ton	razem 50.000 ton
1 lekki krążownik 7.000 ton	„ 7.000 „
13 starych kontrtorped. po 1350 ton	„ 17.550 „
11 starych łodzi podw. po 650 ton	„ 7.150 „
6 nowych łodzi podw. po 950 ton	„ 5.700 „
10 nowych torpedowców po 800 ton	„ 8.000 „

Ogółem 95.400 „

Marynarka rosyjska w swym obecnym stanie nie przedstawia wielkiej wartości bojowej, gdyż materiał okrętowy, z wyjątkiem nowych łodzi podwodnych i kontrtorpedowców, jest przestarzały. Stan ten jednak niewątpliwie ulegnie zmianie w najbliższej przyszłości, bo już obecnie Rosja sowiecka przystępuje do budowy nowych okrętów, wśród których są krążowniki, kontrtorpedowce, łodzie podwodne i bardzo dużo kutrów torpedowych. Nie ulega wątpliwości, że na rozbudowę floty rosyjskiej wpłynęło w znacznej mierze wzmocnienie marynarki niemieckiej. Położenie strategiczne marynarki rosyjskiej pozwala jej jednak odegrać tylko rolę obrony bezpośrednich dostępów do głównych baz i wybrzeży, gdyż znajduje się ona za daleko od środkowego i południowego Bałtyku i może być z łatwością zamknięta w zatoce Fińskiej



Rufa sowieckiego pancernika „Marat”

przy pomocy fortyfikacji nadbrzeżnych, znajdujących się na wybrzeżach Estonii i Finlandji.

Danja, Finlandja, Estonia i Łotwa posiadają tylko nieznaczne siły, zdolne wyłącznie do obrony wybrzeży.

To też Rosja, rozumiejąc, że na wypadek wojny Bałtyk będzie dla niej zamknięty, stworzyła wielki port morski na wybrzeżu Murmańskim na Oceanie Lodowatym i połączyła go przy pomocy kanału Białomorsko - Bałtyckiego z głównymi ośrodkami swego handlu i przemysłu, aby w ten sposób chociaż częściowo zastąpić Bałtyk na wypadek wojny.

W chwili obecnej większa część naszego handlu zagranicznego idzie drogą morską przez Gdynię i Gdańsk; poza tem pewien odsetek handlu zagranicznego, który figuruje w statystykach, jako handel lądowy, jest również handlem morskim, gdyż idzie do Szczecina, Bremy lub Hamburga przez granicę lądową, ponieważ nasze porty nie mogą dziś jeszcze obsłużyć całości naszego handlu morskiego. Można więc uważać, że blisko 3/4 naszego handlu zagranicznego jest handlem morskim. Jest rzeczą zupełnie oczywistą, że jeżeli na wypadek wojny nie będziemy w stanie obronić przynajmniej w części tego handlu, grożą naszemu państwu bardzo przykre skutki, które znacznie zmniejszą zdolność kraju do prowadzenia wojny, chociażby w ramach ściśle obronnych. Nie możemy tak, jak zrobiła to Rosja, zastąpić Bałtyku inną drogą handlową dla naszych towarów, gdyż ze wszystkich stron z wyjątkiem północy mamy granice lądowe, które na wypadek wojny jako bramy wyjściowe dla handlu zagranicznego stracą wszelką wartość. O granicach wschodniej i zachodniej niema co mówić; przez granicę południową natomiast teoretycznie możnaby kierować towary np. do portów rumuńskich, albo bułgarskich lub greckich, oraz do portów włoskich, przedewszystkiem zaś Trjestu, który już w chwili obecnej odgrywa pewną rolę w naszym handlu zagranicznym. Towary nasze mogłyby trafić do portów rumuńskich lub bułgarskich koleją żelazną, lecz dalej musiałyby płynąć przez morze Czarne. Na morzu zaś Czarnem panuje bezkonkurencyjnie sowiecka marynarka wojenna, od zachowania się której zależeć będzie, czy droga ta będzie wolną dla naszego handlu. Jeżeli zaś chodzi o porty greckie, to łączą nas z niemi koleje żelazne o tak słabej zdolności przewozowej, że nie można mówić poważnie o wykorzystaniu tego kierunku dla naszego handlu. Z Trjestem natomiast

łączą nas koleje o dobrej zdolności przewozowej, lecz aby się dostać do tego portu, towary nasze muszą przejść przez Czechosłowację, Austrię, Jugosławię i Włochy. Nie możemy powiedzieć zgóry, jakie będzie stanowisko tych państw na wypadek zatargu zbrojnego w Europie i jak się ułożą z niemi nasze stosunki. W każdym razie przewiezienie każdego transportu naszych towarów do Trjestu wymagać będzie żmudnej akcji dyplomatycznej wobec szeregu państw, co czyni i ten ostatni kierunek zupełnie nie-realnym.

Pozostaje więc tylko granica północna, a prowadzi ona przez morze Bałtyckie. Tą drogą towary nasze będą mogły przedostać się na szeroki świat, ale pod warunkiem, że potrafimy je skutecznie obronić. Obrona ta musi zawierać trzy zasadnicze momenty:

łączność dostępu do morza z zapleczem powinna być zabezpieczona;

nasze porty powinny być zabezpieczone militarnie od strony morza i od strony lądu;

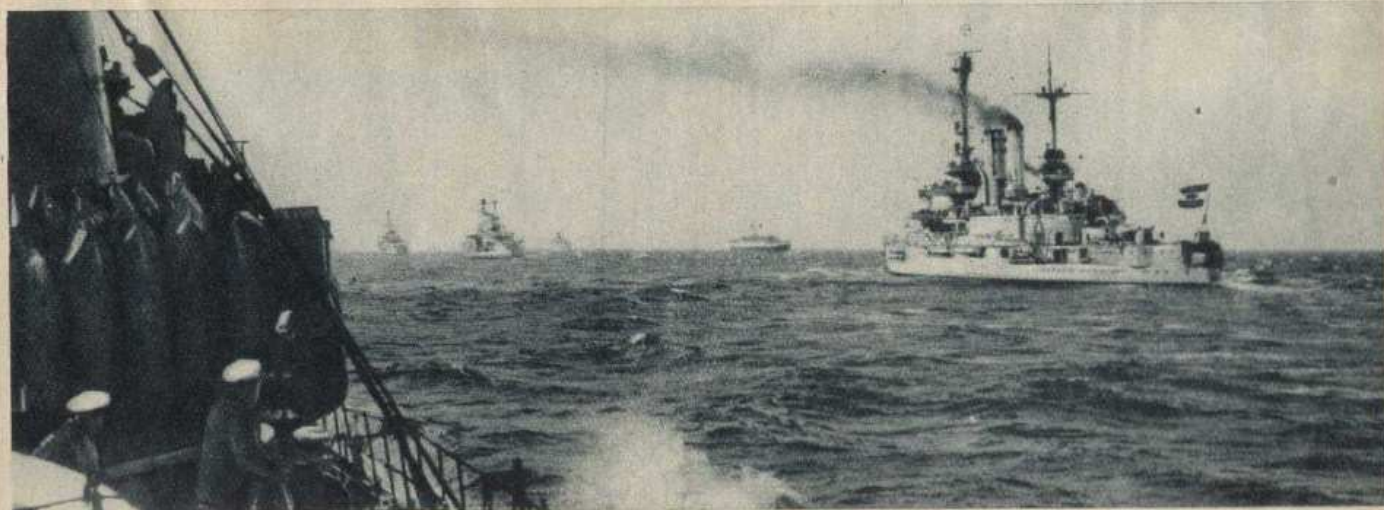
nasze drogi handlowe na Bałtyku powinny mieć zapewnioną obronę.

Te trzy warunki wymagają organizacji obrony wojskowej dostępu do naszych portów z głębi kraju, fortyfikacji wybrzeży i posiadania silnej marynarki na Bałtyku. Widzimy więc, że w obronie interesów morskich powinny współpracować wojsko i marynarka.

Nasze siły na Bałtyku są obecnie niewspółmierne z naszymi interesami morskimi i nie są w stanie ich obronić chociażby w najbardziej ograniczonym zakresie.

Nasze położenie strategiczne na Bałtyku nie może być uważane za korzystne, jednak daje możliwość zorganizowania obrony naszych linii komunikacyjnych na Bałtyku przy pomocy niewielkich stosunkowo sił. Stworzenie takich sił nie leży bynajmniej poza granicami naszych możliwości finansowych. Jeżeli zaś marynarka nasza podczas wojny potrafi chociażby częściowo zabezpieczyć nasz handel na Bałtyku, to tem samem przyczyni się do osiągnięcia dodatniego wyniku wojny, a więc okupi stokrotnie wydatki, związane z jej rozbudową, gdy tymczasem pozostawienie naszej marynarki w jej obecnym składzie oznacza, że pieniądze na jej budowę wydane byłyby na marne, gdyż nie jest ona w stanie w sposób wydatny zapewnić obrony morskiej kraju.

R. CZECZOTT



Z manewrów niemieckiej marynarki wojennej

MAŁE WYBRZEŻE — SILNA FLOTA!



Nadzwyczaj rozpowszechnione wśród laików, a szkodliwe i niebezpieczne jest dopatrywanie się wprost proporcjonalnej zależności między długością posiadanego wybrzeża, a niezbędnym mini-

mum siły morskiej. Opinia ta, nadal pokutująca w prasie i w dyskusjach prywatnych, opiera się na nieznanomości roli i znaczenia tak wybrzeża, jak i floty. Niewiele osób zdaje sobie sprawę z tego, że wybrzeże ma dla gospodarstwa narodowego znaczenie nie jako kawałek lądu, lecz jako brama w świat, pozwalająca bezpośrednio, tanio i masowo wymieniać dobra materialne z wszystkimi zakątkami globu. Bez własnego wybrzeża i portu kraj uzależniony jest od kaprysu sąsiadów, mogących w każdej chwili zdławić wywóz i przywóz choćby w drodze podwyższenia taryf kolejowych, a wtedy niezależność gospodarcza — a w ślad za nią i polityczna — staje się fikcją. Dla marynarki wojennej zaś wybrzeże jest podstawą zaopatrzenia i łącznikiem z ośrodkami przemysłowymi w głębi kraju. Znaczenie wybrzeży jest więc olbrzymie, ale są one przysłowiową tabakiera

dla nosa; służyć winny krajowi i flocie, ale nie mogą obarczać floty funkcjami ich obrony. **Wybrzeże jest bowiem lądem, a lądu bronią nie okręty, lecz armia.** Obronę czynną stanowi artyleria brzegowa, pracująca tu w lepszych warunkach, niż na dzisiejszych pokładach, i ew. wspierana przez armję i lotnictwo; obronę bierną — zagrody minowe i sieciowe. Degradacja okrętów do roli niezdarnych „baterij pływających” na nicby się nie przydała i byłaby rezygnacją z czynnika ruchliwości, gwoździ, którego instaluje się potężne i kosztowne mechanizmy napędowe, nie przeznaczone chyba do spacerów u **własnych** wybrzeży.

Już ten jeden fakt, że okręty nie służą do **bezpośredniej** obrony wybrzeża wskazuje, że długość jego nie ma nic wspólnego z siłą floty, podyktowana innymi zgoła względami; dowodzi też, że potęga morska i długość linii brzegowej nie są wielkościami ściśle współmiernymi.

Zadaniem pływających jednostek floty jest obrona swobodnego połączenia drogą morską z całym światem (wzgl. z wyściami na otwarte oceany) przy równoczesnej zdolności zakłócania komunikacji wroga celem odcięcia go od źródeł zaopatrzenia. Jeżeli więc chodzi o obronę wybrzeży, to funkcja ta sprowadza się głównie do ochrony **przystępu** ku naszej „bramie w świat”, która powinna być stale otwarta naprzekór wszelkim zakusom.

Przeciwnik, podobnie rozumując, wyteży wszyst-



kie siły, by przerwać komunikacje morskie u naszych wrót, lub zgoła zablokować nasz port. Przedsięwzięcie to jest tem łatwiejsze, im krótsze wybrzeże i im mniej portów posiada zaatakowany, którego położenie staje się wówczas wręcz krytyczne, gdyż jeden energiczny wysiłek napastnika może być uwieńczony rozstrzygającym powodzeniem.

Na wybrzeżu długim z wieloma portami wysiłki nieprzyjaciela rozpraszają się w czasie i przestrzeni, dreńczą koniecznością ciągłego powtarzania akcji i nigdy nie obiecują ostatecznego zwycięstwa, nie dają bowiem rękami pełnego urzeczywistnienia blokady i przerywania komunikacji. Nawet konwoje zawsze mogą być w ostatniej chwili kierowane do innych portów na zasadzie meldunków o wrogu.

Nasze dwa porty są „de facto” samotnikami, a obsłużyć muszą wielkie zaplecze, zapewniając mu możliwość pracy wytwórczej w czasie pokoju i wojny. W dodatku oba te porty sąsiadują na ciasnym wybrzeżu, a więc zdrażające ku nim okręty brać muszą określone i stale jednakowe, a więc dobrze przeciwnikowi znane kierunki. Obrona komunikacji w tych warunkach jest o tyle trudna, że niepodobieństwo przerzucenia pracy na inne porty zmusza do zapewnienia transportom całkowitego bezpieczeństwa, którego też będą żądać świadomi warunków armatorzy i dostawcy zagraniczni.

Jeżeli nawet przeciwnik nie byłby zbyt potężny, to i tak zagęszczenie linii komunikacyjnych w postaci ciasnego splotu u naszych wrót znakomicie ułatwia przecięcie tych szlaków obcęgami siły morskiej.

Tak więc ciasnota wybrzeża i nieliczność portów ułatwia zadanie napastnikowi, utrudnia rolę obrońców, a wartość i doniosłość wybrzeża podnosi niesłychanie. Nasze porty - samotniki i zbiegające się u nich promienisto życiodajne drogi morskie muszą być więc bronić z największą siłą i energią już w jaknajdalszej od nich odległości, muszą być osłonięte zdala mackami floty, mogącami, jak polip, wychwycić, chwycić i miażdżyć, by wszystko to, co się pod osłoną tych ramion znajduje, wolne było od groźby zniszczenia i mogło swobodnie ku nam po-
dać.

Wielka krzywda i niebezpieczeństwo, jakim jest krótkość wybrzeża i nieliczność portów, mogą być wyrównane tylko posiadaniem floty tak potężnej i ruchliwej, by była w stanie bezwzględnie zapobiec blokadzie, zapewnić bezpieczeństwo konwojom i wywierać skuteczne represje.

A więc długość wybrzeża i niezbędna siła floty są wielkościami odwrotnie proporcjonalnymi. Nie wystarczy tu „mała flota”, złożona wyłącznie z najmniejszych nieporadnych łodzi podwodnych i kutrów torpedowych, cacek na piękną pogodę. Musi się oprzeć głównie o większe jednostki podwodne i szybkie okręty nawodne o możliwie silnej artylerji. Niezbędnym uzupełnieniem całości jest oczywiście lotnictwo myśliwskie, zwiadowcze, obserwacyjne, torpedowe i bombowe. A wszystko musi dawać przeciwnikowi do myślenia nie tylko ze względu na jakość, lecz i na odpowiednią liczebność, bo przecież — musimy to sobie uprzytomnić — **małe wybrzeże wymaga potężnej floty.**

J. SAWICZEWSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DO DNIA 1-XII-35
WPEŁACONO NA
KONTO „P-K-O
N° 30 680
gotówka
2.924.709,84
576.000,-
W PAPIERACH WARTOŚĆ.

Gdynia a Kolonie

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Proces ekspansji zamorskiej, ekspansji kolonialnej — biegnie drogą wytkniętą przez logikę faktów, jest etapem rozwoju i siły państw, które pragną zapewnić sobie dobrobyt i które nie chcą pozostać terenem dla eksploatacji innych, bardziej energicznych narodów.

Powstanie portów, budowa floty handlowej i wojennej, zaprawienie ludzi przedsiębiorczych, pragnących szukać w handlu zamorskim zarobku, zmontowanie aparatu handlowo - finansowego dla sprawnego prowadzenia tego handlu, opanowanie terenów egzotycznych, zasobnych w artykuły lukratywne dla handlu, a więc zawładnięcie koloniami — oto etapy po których kroczyły państwa zachodnio - europejskie w pochodzie do tej potęgi gospodarczo - politycznej, do której dziś doszły.

Polska wkroczyła na arenę współzawodnictwa międzynarodowego niedawno, wkroczyła po wiekowej niewoli w trakcie właśnie której krystalizowały się imperja kolonialne narodów niepodległych. Polska ma więc dużo do odrobienia w tej dziedzinie, w której inni są już w szczycie. Naród polski, pełen energii czynu, pełen ambicji zajęcia na kuli ziemskiej takiego miejsca, jakie winno przyspać narodowi cywilizowanemu, liczebnie wysuwającemu się na jedno z pierwszych miejsc w Europie — pragnie dogonić na każdym polu, w każdej dziedzinie państwa, których potęga i zainteresowania idą daleko za morza.

I tutaj Gdynia, młody, a tak już potężnie rozbudowany port polski — staje się punktem wyjścia dla całej naszej polityki zamorskiej.

Gdynia uświadomiła nam, że staliśmy się współwłaścicielami mórz.

Gdynia sprawiła, że wyszliśmy z ciasnych granic

naszego kraju i poszukujemy zarobku i oparcia za oceanami.

Gdynia dała nam świadomość, że w poczynaniach zamorskich nie jesteśmy gorsi od innych narodów, upewniła nas niezbita, że „nie święci garnki lepią“.

Gdynia otworzyła nam oczy na rozległe możliwości, perspektywy, rozszerzyła nasze horyzonty, kazała nam przerobić naszą mentalność ściśle kontynentalną na wszechświatową, obejmującą swymi zainteresowaniami wszystkie oceany i wszystkie lądy.

Kroczymy więc po drodze, którą już dawno przeszły inne narody.

Zbudowaliśmy na początek nowoczesny port morski.

Przystąpiliśmy do rozbudowy własnej floty handlowej. I choć kryzys przyszedł na okres największego nateżenia naszej pracy na morzu, jednak zdołano przysporzyć banderze Rzeczypospolitej cały szereg jednostek. Gdy w 1930 r. pojemność naszej floty wynosiła 41.000 ton rej. brutto, stan na 1. X. 1935 osiągnął już 86.292 trb., a na początku 1936 r. dojdzie do 100.000 trb.

Nie pominięto dążenia do połączenia portu gdyńskiego z wszystkimi kontynentami. Szereg linii regularnych związało nasz port z głównymi ośrodkami handlu międzynarodowego.

Państwowa Szkoła Morska wypuszcza rok rocznie nowe zastępy młodych i zdolnych ludzi, którzy przygotowani i nastawieni na pracę w skali międzynarodowej — mnożą kadry tak potrzebnych nam fachowców.

Rośnie też miasto portowe, i rozbudowuje się aparat handlowy niezbędny w każdym porcie. Szereg banków spełnia coraz sprawniej tak bardzo doniosłą

w obrotach zamorskich funkcję — finansowania tego handlu, ułatwiając penetrację naszych towarów do najdalszych zakątków świata.

System morskich cel preferencyjnych przyciągnął do naszych portów, a przede wszystkim do Gdyni, szereg artykułów kolonialnych, które dawniej szły do Polski za pośrednictwem portów obcych.

Przez odpowiednią politykę opłat portowych, taryf kolejowych, przez usprawnienie funkcjonowania portu na wszystkich odcinkach — odnieśliśmy zwycięstwo nad portami konkurencyjnymi, które zarabiały dotychczas ogromne sumy, bogaciły się naszym kosztem na tranzycie towarów, przeznaczonych dla Polski lub z niej wysyłanych. Wystarczy tu powiedzieć, że gdy w 1928 r. oba porty polskie przepuściły tylko 26,4 proc. naszego obrotu zagranicznego według wartości, to w 1934 r. przejęły już 59,2 proc., a w pierwszych 10 miesiącach 1935 r. — 63 proc. Sama zaś Gdynia, która w 1928 r. przeładowała zaledwie 1,3 proc. obrotu według wartości, w 1934 r. obsłużyła już 35,3 proc. obrotu, a w 10 pierwszych miesiącach 1935 r. — 43 proc.

W rezultacie z małej wioski rybackiej Gdynia wysunęła się, jeśli chodzi o obroty towarowe, na pierwsze miejsce wśród portów na Bałtyku.

Nie poprzestaliśmy jednak na przystosowywaniu się do handlu morskiego, na przejmowaniu ładunków idących dawniej do nas innymi drogami. Przypuściliśmy szturm na rynki zamorskie, starając się wejść na nie bezpośrednio. I na tym odcinku osiągnęliśmy poważne rezultaty, a wysiłki w tym kierunku dają coraz lepsze wyniki. Gdy bowiem w 1928 r. na rynki pozaeuropejskie wywieźliśmy według wartości tylko 2,7 proc. całego naszego eksportu, w tem do Afryki 0,2 proc., to w 1934 r. — 13,1 proc., z tego do Afryki 1,4 proc. W pierwszych 9 miesiącach 1935 r. wywóz ten wzrósł do 16,5 proc., a do samej Afryki do 1,9 proc. Zacieśniając bezpośrednie stosunki z rynkami

zamorskimi, staramy się tam też robić zakupy. I w imporcie do Polski rynki pozaeuropejskie odgrywać więc zaczynają większą rolę. Np. w 1928 r. rynki te dostarczyły nam 22,9 proc. przywozu, w tem Afryka 0,9 proc. W r. 1934 cyfry te wynoszą 36 proc. (dla Afryki 4,1 proc.). Pierwsze 9 miesięcy 1935 r. wykazują lekki spadek (który zapewne zostanie wyrównany w następnych miesiącach), mianowicie 35,4 proc. dla wszystkich krajów zamorskich, w tem 4 proc. dla Afryki.

Wyszliśmy więc na oceny. Pragniemy wyciągnąć z nich te korzyści, jakie dać nam mogą. W tej pracy na morzu nie posiadamy dotychczas punktów oparcia, własnych terenów egzotycznych, z których tak, jak inne narody moglibyśmy czerpać bogactwa w dowolnych ilościach, zbywać tam nasze towary, organizować się według planu własnego, mając pewność, że nam go nikt nie pokrzyżuje.

Nie posiadamy kolonii, tego przedłużenia własnego terytorjum, tego dopełnienia gospodarczego, nieodzownego dla nowoczesnego niezależnego ekonomicznie i politycznie państwa. Wiemy przecież, że wielki handel zamorski wszystkich nieomal państw europejskich oparł swe podwaliny na handlu z własnymi koloniami, i na pionierskiej kolonizacyjnej robocie swych emigrantów.

Aby port polski Gdynia, aby praca nasza na morzu mogła nam dać te wszystkie korzyści, jakie ciągną inne państwa — musimy dotrzeć do źródeł surowców kolonialnych, odgrywających tak wielką rolę w naszym życiu gospodarczym, wziąć w swe ręce produkcję i transport tych surowców. A to stać się może tylko wówczas, gdy panować będziemy nad terenami produkcji, gdy będziemy mieć kolonie.

Gdynia, to brama wypadowa, przez którą prędzej czy później dopłynąć musimy do własnych terenów ekspansji zamorskiej — do kolonii.

KAZIMIERZ JEZIORAŃSKI



Pakowanie bananów na wyspach Kanaryjskich

Dowiedzione prawdy

Fakt, że gospodarstwo polskie dla utrzymania i dalszego rozwoju przemysłu musi importować surowce i narzędzia — nie ulega żadnej wątpliwości. a przywóz w naszych warunkach może być tylko opłacany pieniędzmi osiągniętymi z wywozu.

Pozatem za eksportem przemawia silnie konieczność zachowania siły produkcyjnej, przyczem nie bez znaczenia jest staranie zapewnienia pracy jak najliczniejszym rękom roboczym.

Zagadnienie handlu zagranicznego nie byłoby związane z żadnymi trudnościami, gdyby było rzeczą możliwą eksportować towary w tej ilości i wartości, któraby zapewniała pokrycie wszystkich zobowiązań, wynikłych z importu.

Praktyczne rozwiązanie tego zagadnienia natrafia jednak na trudności. Przedewszystkiem w krajach o różnorodnej strukturze gospodarczej przywóz towarów czy to czasowo, czy też stale kształtuje się mniej więcej równolegle z eksportem. Następnie, zapotrzebowanie na towary, które muszą być sprowadzane do Polski, niezawsze odpowiada w równym stopniu nasileniu naszego eksportu do różnych krajów.

Wynika stąd wniosek, że celem usiłowań handlu polskiego winno być utrzymanie i stałe zwiększanie pozycji handlu wywozowego przez oferowanie na rynkach światowych towaru konkurencyjnego, tak pod względem jakości, jak i ceny.

I tutaj wyłania się największa trudność, jaką pokonać ma eksport polski: konkurencja państw o zdevaluowanej walucie, partnerów, mających długoletnie tradycje i ustaloną markę wśród odbiorców zagranicznych.

Zadanie przedsiębiorstwa eksportowego polega nie tylko na produkcji towaru, przeznaczonego na eksport, ale również na wykonaniu szeregu niemniej skomplikowanych czynności, których wynikiem ma być dostarczenie towaru do kraju przeznaczenia.

Trudności zbicia towaru zagranicą są tem większe, że każdy rynek ma swe specjalne wymagania, jemu tylko właściwe. Informacje, będące podstawą badań możliwości handlowych zagranicą, muszą być zatem dokładne i różnorodne. Trzeba w nich wziąć pod uwagę: geografję gospodarczą, obce języki, monety, miary i wagi, ograniczenia przywozowe, ustawodawstwo handlowe i administracyjne. Muszą obejmować zarówno żądania i wymagania odbiorców, jak i dane, dotyczące produkcji miejscowej i konkurencyjnego importu, bo tylko wtedy można ustalić, przez porównanie, właściwą cenę. Informacje te muszą być ciągle aktualizowane, gdyż inaczej tracą na wartości.

Do chwili, gdy towar został wyprodukowany solidnie i zgodnie z technicznymi wymogami, eksporter spełnia część najłatwiejszą swego zadania. Kiedy jednak towar opuszcza magazyn, dostaje się w ręce obce, obojętne, nieprzyjazne czasami, które nierzadko stwarzają trudności na dystansie, jaki dzieli eksportera od właściwego odbiorcy.

Trzeba zdać sobie sprawę, że w dziedzinie eksportu mało jest łatwych rzeczy. Każda czynność z nim związana piętrzy utrudnienia. Samo opakowanie

stwarza dla polskiego eksportera szereg trudności. Opakowanie powinno być solidne, to jest pierwsza jego cecha charakterystyczna. Ale jeżeli towar ma być clony wraz z opakowaniem, musi ono być jednocześnie lekkie.

Po żmudnych czynnościach przeładunkowych, z których niezawsze wychodzi nienaruszony — towar dociera do portu przeznaczenia. Tutaj, w dzisiejszych czasach niezwykle zaostrzonej autarchji handlowej, jest on przyjęty, jako niebezpieczny wróg, który stara się zdobyć rynek i jako taki będzie badany przez celnika w towarzystwie urzędnika kontroli sanitarnej.

Gdy towar został już włączony do wolnego obrotu, nie skończyły się jeszcze dlań niebezpieczeństwa. Ostre przepisy kraju przeznaczenia mogą jeszcze w ten, czy inny sposób przeszkodzić, względnie uniemożliwić jego obieg. Wreszcie zagraniczny odbiorca wchodzi w posiadanie zamówionego towaru: pozostaje moment najważniejszy — zapłata. I znowu mnożą się przeszkody, nawet w wypadku, gdy nie został popełniony przez firmę eksportową żaden błąd, lub takie niedopatrzanie, jak brak informacji o odbiorcy i nawiązanie kontaktu handlowego ze zwykłym oszustem.

Istnieją ograniczenia dewizowe, reglamentacje różnego rodzaju, które protegują odbiorcę i każą dostawcy czekać na oddalony moment zapłaty. A w wypadku odmówienia zapłaty przez zamawiającego, jak wywindykować swe pretensje? Jaki wybrać sąd i adwokata? Na tego rodzaju pytania eksporter musi znaleźć odpowiedź.

Powiedzieliśmy już, że dokonywanie transakcji wywozowych wymaga niezmordowanych i konsekwentnych usiłowań. Tutaj kupiec ma do pokonania o wiele większe trudności, niż opracowywując ograniczony rynek wewnętrzny. Zadania te państwo ułatwia i, w miarę możliwości, usiłowania opanowania coraz to nowszych terenów ekspansji popiera. Dlatego nie może przejść do porządku dziennego nad działalnością, która korzystając z pomocy, nic wzajemian nie daje i żadnych dodatnich elementów gospodarstwu narodowemu nie przysparza.

Państwo ma nie tylko prawo, ale i obowiązek baczyć na to, aby transakcje przez polskiego eksportera przeprowadzone były solidnie, odpowiednio sprawnie, z zachowaniem wszelkich żądanych przez odbiorcę cech. Ze swej strony państwo stara się zabezpieczyć interesy kupca, pracującego w handlu międzynarodowym, udostępnia mu te informacje, którychby sam otrzymać nie mógł, poucza go w dziedzinie zawłości handlowo-politycznych i samej techniki handlu.

Ale równocześnie, zwracając uwagę, by działalność poszczególnych firm nie czyniła szkody interesowi publicznemu przez postępowanie, niezgodne z przyjętymi zobowiązaniami, najostre i najradkalniej występować winno przeciw tym, którzy mimo posiadania odpowiednich warunków swego obowiązku nie spełniają i w złej wierze uchylają się od uczestnictwa w zmaganiu, którego wyniki łatwo dostrzec można w zestawieniach bilansu handlowego i statystyki rynku pracy.

R. A. CHOROBSKI



Z KRAJU GDZIE TOCZY SIĘ WOJNA

Od własnego korespondenta

Europejska opinia publiczna oswoiła się już tak dalece z faktem, że w wojnie abisyńskiej bierze udział po stronie Włoch ponad trzysta tysięcy żołnierzy, wspomaganych przez kilkadziesiąt tysięcy robotników cywilnych, że cyfry te nie wywierają na niej już obecnie żadnego wrażenia. Mało kto zastanowi się nad tem, co znaczyło przewiezienie owych trzystu kilkadziesiąt tysięcy ludzi z Włoch do Afryki Wschodniej, a obecnie — przewożenie wciąż jeszcze dalszych dziesiątków tysięcy, z tem samym przeznaczeniem, jakiego wysiłku organizacyjnego wymaga dostarczenie tej olbrzymiej armii ekwipunku, uzbrojenia, amunicji i żywności, wreszcie — w jaki sposób wszystko to się odbywa. Mało kto zdaje sobie przedewszystkiem sprawę, przed jakim zadaniem postawione tu zostały porty Erytrei włoskiej, a ściślej mówiąc — Massaua, gdyż Assab odgrywa tu rolę raczej drugorzędną.

Uprzytomnijmy sobie zatem przedewszystkiem, że armia, jaką Włochy przewiozły do Afryki w celu podbicia Abisynji, jest największą armią kolonialną, jaką świat kiedykolwiek widział. Bledną przy niej nie tylko wyprawy angielskie, w których brało udział kilkanaście, lub co najwyżej kilkadziesiąt tysięcy ludzi, ale nawet ekspedycje rzymskie, lub napoleońska do Egiptu. Trzeba sobie dalej zdać sprawę, że na kraj, w którym toczyć się miała wojna — pod względem aprowizacyjnym, nie można było wcale, lub prawie wcale liczyć. Trzeba było przewieźć z Włoch do Afryki wszystko: ludzi, broń, amunicję, żywność i tysiące innych rzeczy.

Do wykonania tego olbrzymiego programu ko-

nieczne były okręty, porty, drogi i punkty etapowe, czyli rozdzielcze. Z tych czterech niezbędnych czynników były do rozporządzenia właściwie tylko okręty. Trzech pozostałych — tak jakby nie było.

Zacznijmy od portów, gdyż one najczęściej nas interesują. Jest ich w Erytrei dwa: Assab i Massaua.

Assab jest portem bardzo niewielkim, w ostatnich jednak czasach rozwinął się dość znacznie. W r. 1928 była chwila, gdy zdawało się, że Assab rozpocznie złote czasy. W zawartym w owym czasie traktacie przyjaźni włosko - abisyńskiej, przewidziano właśnie Assab, jako wolny port Abisynji oraz postanowiono natychmiastową budowę drogi samochodowej Assab — Dessié i stamtąd — dalej, do Addis Abeby. Realizacja tych postanowień uczyniłaby, oczywiście, z Assabu wielki port w pełnym tego słowa znaczeniu, ale cóż — piękne projekty zostały na papierze, a jedynym ich wspomnieniem jest włoski odcinek owej drogi, przeprowadzonej aż do granicy abisyńskiej.

Pozostaje Massaua. Emocjonalnie, jako miasto, pozostawiła mi ona jak najprzykrzejsze wrażenie. Przedewszystkiem — jest to jeden z najgorętszych punktów na ziemi. Upał Massauy ma przytem zupełnie specyficzne właściwości. Jest przesycony wilgocią.

Może to właśnie klimat przyczynił się do smutnego, beznadziejnego wrażenia, jakie wywarło na mnie samo miasto. Wszystko prowizoryczne, sklecone byle jak, aby tylko przetrwało rok lub dwa, aby nie rozleciało się natychmiast w kawałki. Baraki i szopy, nawpół wykończone, ohydne w swej szarzyźnie i monotonji. A między niemi, po czemś, co ma



Powitanie Marszałka Badoglio



Kolumna samochodów ciężarowych

być ulicami — szalony, nieprawdopodobny ruch motorowy — setki samochodów i motocykli, pędzących w zawrotnym tempie tam i z powrotem.

Jeszcze przed dziesięciu miesiącami była sobie Massaua niewielkim, wcale zresztą niezłym (najlepszym bodaj na morzu Czerwonym) portem wschodnioafrykańskim.

I ot oten mały port morza Czerwonego, nagle, nieomal w ciągu jednej nocy, przeznaczony został na bazę wyładunkową olbrzymiej, setki tysięcy ludzi liczącej armii, wraz ze wszystkim, co armii tej jest potrzebne. Stworzyć trzeba było wszystko od początku: nowe nadbrzeża, baseny, łamacze fal, dźwigi, magazyny, bocznice kolejowe — tak, aby port mógł podolać kilkudziesięciokrotnie zwiększonej pracy. To, co stworzone zostało przedtem, zupełnie nie nadawało się do niczego. Było dobre w r. 1934, ale nie w r. 1935.

Roboty zaczęto 16-go marca r. 1935. Rozpoczęli je robotnicy, sprowadzeni z Włoch, którzy stopniowo przybywali w coraz większych ilościach. O użyciu do tej pracy, w której każda godzina miała znaczenie, robotników tubylczych, nie mogło być wcale mowy. Tu wydolać mógł tylko najlepszy robotnik europejski.

Przystosowanie portu do wyładowania setek tysięcy ludzi nie rozwiązywało jeszcze bynajmniej całości problemu. Na każdego wyładowanego żołnierza trzeba było ponadto jeszcze liczyć odpowiednią ilość kilogramów ekwipunku, materiałów wybuchowych, amunicji, broni, wreszcie — żywności.

Obok więc przystosowania portu do wyładunku tych mas wojska, trzeba go było, i to na stałe, przysposobić do odbierania setek tysięcy ton materiałów, żywności etc. A teraz — dalsze zagadnienie. Produkty żywnościowe przeważnie psują się w tym upale bardzo szybko, trzeba więc było zbudować specjalne chłodnie, a do nich potrzebny był znowu lód w ilościach, o jakich tutejsza fabryczka lodu nawet marzyć nie mogła: trzeba było więc postawić wielką fabrykę lodu.

Rezultaty tych wysiłków muszą, doprawdy, budzić podziw. Z robót budowlanych wykonano więc m. in.: magazyn dla materiałów sanitarnych i weterynaryjnych, magazyn umundurowania, magazyn artyleryjski, saperski, samochodowy, magazyn dla słomy i paszy, magazyn dla przedmiotów łatwopalnych. Zbudowano dalej cysternę cementową o pojemności

250 m. sześć, celem lepszego dopływu dobrej wody, obszerne baraki dla wojsk, będących przejazdem w Massaui, domy mieszkalne dla urzędników i robotników, fabrykę lodu, nową wielką elektrownię, specjalną wyładownię dla materiałów wybuchowych, z odpowiednimi zabudowaniami, dwa szpitale, szereg ambulatoriów, magazynów i budynków pomocniczych, wreszcie — ogromną ilość kilometrów toru kolejowego.

Robót czysto portowych, jak baseny, łamacze fal, nadbrzeża i t. d., wyszczególniać nie będę, gdyż byłoby tego za wiele. Port w Massaui został właściwie w ciągu tych paru miesięcy na nowo zbudowany. Przytoczę tylko parę cyfr, one powiedzą wszystko. A więc, podczas gdy jeszcze na początku roku przeładunek wynosił około ośmiu tysięcy ton miesięcznie i do portu zawijało około dwudziestu statków — obecnie cyfry te wzrosły dwudziesto lub trzydziestokrotnie (trudno tu jest o cyfry dokładne, gdyż zmieniają się one z dnia na dzień, a rozpiętość ich jest olbrzymia). Były dni, w ciągu których zawijały do portu czterdzieści cztery statki, o łącznym tonażu 276.000 ton. Na wejście do portu wewnętrznego statek transportowy (t. j. wiozący żołnierzy), musi czekać 6—8 godzin, statki zaś towarowe, o ile nie wiozą materiałów szybko psujących się, po kilkanaście godzin, lub czasem — więcej.

Na wyładowaniu ludzi, a nawet i materiałów, trudności nie kończyły się jednak. Raczej — zaczynały się dopiero. Te masy ludzkie, te tysiące ton materiałów — trzeba było przewieźć wgłąb kraju.

Erytrea nie miała prawie wcale dobrych szos. Komunikacja wybrzeża morskiego t. j. Massaui z Asmara, była dostateczna dla kilkuset pasażerów i kilkudziesięciu ton towarów, jakie były wtedy przewożone w czasach normalnych, ale wobec obecnie postawionych jej zadań — tak jakby nie istniała. Trudno bowiem w tej perspektywie nazwać komunikacją linię kolejową, jednotorową, pnącą się po szczytach o wysokości ponad dwa tysiące metrów i obsługiwaną dziennie przez dwa pociągi, zużywające 8 godzin na przebycie 125 km, dzielących Massauę od stolicy Erytrei. Szosa, łącząca te dwa miasta, była w stanie nie do użycia, jak zresztą i szosy, wiodące ku granicy abisyńskiej. Trzeba było zatem budować nową sieć dróg.

W tym celu stworzono całą specjalną organizację pracy. Trzeba było znowu, jak w Massaui, użyć, po



Wojownicy z armii Rasa Seyouma



Transportowanie rannego

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



większej części robotników włoskich. Sprowadzono ich tysiące i zorganizowano półwojskowo, coś w rodzaju brygad pracy. Pracują oni oddziałami, mieszka w barakach — przy miejscach pracy, odżywiają się we własnych jadalniach. Zarabiają bardzo dobrze — od 25 lir (10 zł.) do 40 lir dziennie — zależnie od klimatu. Za mieszkanie nic nie płać, całodziennego utrzymanie w kantine kosztuje ich lir 3.50. Trzeba mieć nielada siły i wytrzymałość fizyczną, aby móc przez czas dłuższy pracować w tym klimacie, nawet na wyżynie. Pomimo bardzo surowej selekcji, stosowanej we Włoszech przy rekrutowaniu robotników, wiele tysięcy ich zostało ostatecznie, po wygaśnięciu półrocznych kontraktów, odesłanych do ojczyzny, okazało się bowiem, że organizm ich tutejszych warunków nie wytrzyma.

Robotnicy włoscy w ciągu półrocznej pracy zrobili z Erytrei jedną z kolonii afrykańskich, mających najlepsze drogi kołowe. A nie trzeba nigdy zapominać, z jakimi trudnościami terenowymi trzeba walczyć w tym górzystym kraju. Np. szosa Massaua — Nefasit — Asmara, prawdziwie reprezentacyjna autostrada, posiada aż siedem mostów, z których dwa mają 132 i 126 metrów długości, oraz liczne wiadukty; szosa Nefasit — Décameré ma 5 mostów i t. d. Łącznie zbudowano dotychczas w Erytrei blisko 1.000 km. dobrych dróg i stworzono w ten sposób, jeszcze przed rozpoczęciem działań wojennych, odpowiednią sieć arterij komunikacyjnych wewnątrz kraju i wylotowych — ku Abisynji.

Dalszym problemem była woda, a właściwie — jej brak. Erytrea i Abisynja są krajami wyjątkowo ubogimi w wodę. W Asmarze problemu tego nie udało się dotychczas załatwić w sposób zadawalający i brak wody daje się dotkliwie odczuwać, co — kolejno — powoduje szereg trudności w funkcjonowaniu innych zakładów. Naogół jednak, dzięki założeniu szeregu studzien, zbiorników oraz gruntownemu zdezynfekowaniu istniejących, zagadnienie to nie posiada już obecnie charakteru alarmującego, czego najlepszym dowodem, że w Erytrei niema zupełnie epidemii tyfusu brzuszego, który, inaczej, byłby nieunikniony. Także i przy pracach hydrograficznych lwią część zadania wykonały brygady robotników, przybyłych z Włoch i zorganizowanych w ten sam sposób, co robotnicy drogowi.

Pozostaje kwestia etapów w głębi kraju. W Asmarze — stan rzeczy nie był w niczem lepszy, a pod

niejednym względem — może nawet gorszy, niż w Massaui. — Małeńkie, bezpretensjonalne miasteczko, liczące w czasach normalnych pięć tysięcy mieszkańców, europejczyków, po większej części urzędników, kupców i drobnych przemysłowców, promowano nagle na bazę armii kolonialnej, przeszło trzystutysięcznej.

Niemniejsze trudności były z aprowizacją. Miasto nie było przystosowane do tego rodzaju pokupu, nieliczne i niewielkie sklepy pozostały bez towaru już w parę dni po przejściu pierwszych oddziałów wojska. Później — co prawda — w miarę odchodzenia oddziałów na południe i zaopatrywania się kupiectwa w coraz to większe zapasy towarów, sytuacja ta uległa dużej poprawie, ale można sobie wyobrazić z jakimi trudnościami musiała tu początkowo walczyć intendentura, pomimo, że gros swego zapotrzebowania pokrywała ona we Włoszech.

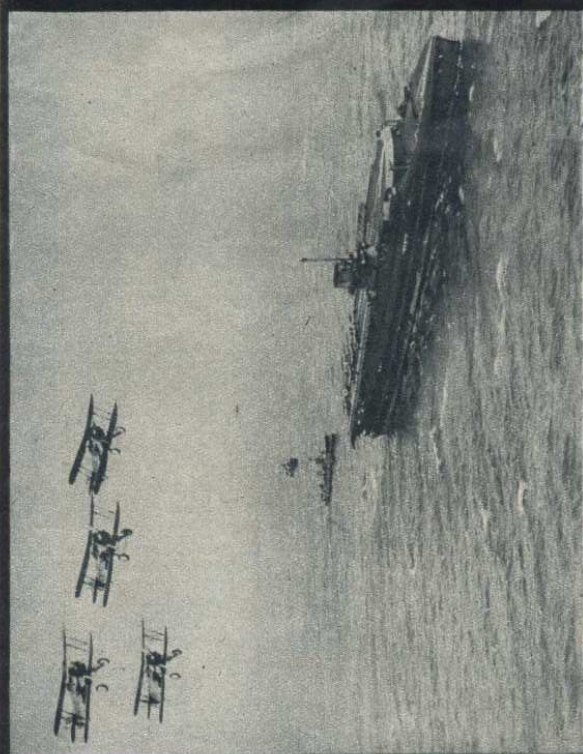
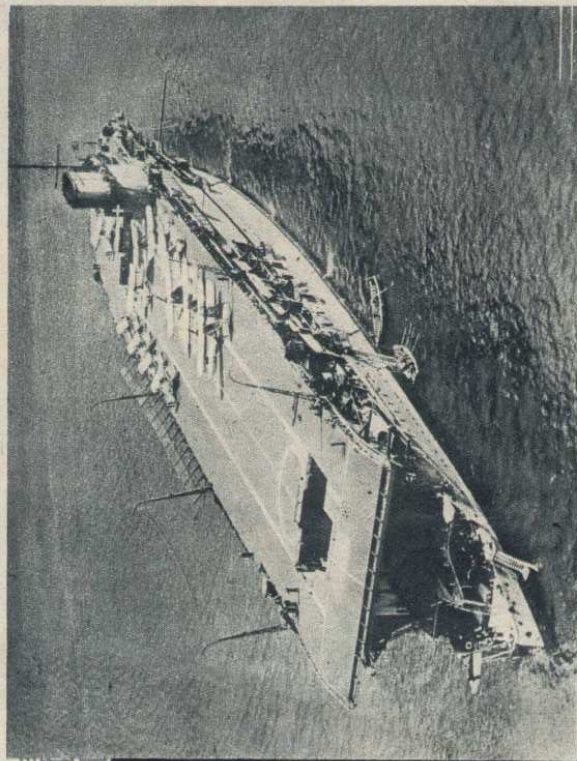
Wiele i to poważnych kłopotów, przyczynił klimat. Asmara położona jest na wysokości około 2.400 m, ale dzięki całkiem specyficznym właściwościom atmosferycznym, ciśnienie w tej okolicy odpowiada ciśnieniu, notowanemu w Europie na wysokościach 3.500 — 4.000 m. Po pierwszych, bardzo niekorzystnych doświadczeniach, dowództwo włoskie było zmuszone przetrzymywać żołnierzy po parę dni w Nefasit, na pół drogi z Massaui do Asmary, na wysokości około 1.300 m, aby przyzwyczaić ich organizmy do nowych warunków atmosferycznych.

Owe warunki atmosferyczne były przyczyną trudności nie tylko zresztą dla samych serc ludzkich. Okazało się np., że samochody zużywają tu znacznie więcej benzyny, niż w Europie, że praca ich jest mniej wydajna. Jeszcze gorzej było z motorami samolotowymi. Tu niezbędne już były nawet przeróbki, aby usprawnić ich działanie w powietrzu o tej konsystencji.

Oczywiście, przytoczyłem i omówiłem tylko niektóre spośród setek ciężkich i zawiłych przeszkód i trudności. Jak dotychczas, zostały one wszystkie pomyślnie przezwyciężone przez Włochów. Nie trzeba jednak zapominać, że w miarę posuwania się w głąb Abisynji i równoczesnego oddalania się tak od bazy morskiej, jak i od baz lądowych, trudności te wzrastają i będą wzrastać niepomniernie. Czy energia i wola Włochów i wtedy podołają im — pokaże niedaleka przyszłość.

R. FAJANS

PLYWAJĄCE LOTNISKA



Lotnictwo morskie dzieli się na lotnictwo floty i lotnictwo obrony wybrzeża. Lotnictwo floty składa się z płatowców, zaokręglanych na jednostkach walczących oraz na okrętach specjalnych — lotniskowcach.

Lotniskowce są to okręty, których pokład w 3/4 jest próżny i przeznaczony do lądowania samolotów, a wszystkie konieczne budowy nadpokładowe i mostek sterownika są ściśnięte w jednym bloku i zajmują mało miejsca. Technika doszła już do tego, że niektóre okręty tego typu nie mają w ogóle żadnych obiektów na pokładzie, nawet kominów, a dym odchodzi bocznymi wentylatorami; niektóre z nich posiadają na pokładzie potężne windy zjazdowe, zapomagają których lądujące samoloty po złożeniu skrzydeł są opuszczone wodą i garzują we wnętrzu okrętu.

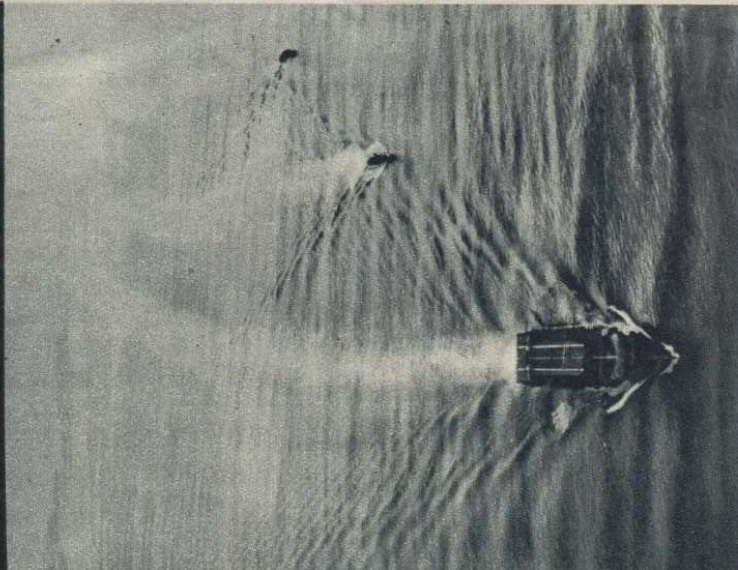
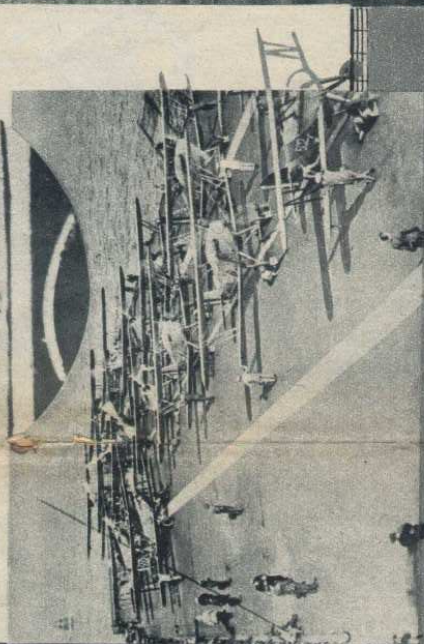
Obecna flota światowa rozporządza kilkuset dużymi jednostkami tego typu, które razem mogą pomieścić flotę powietrzną, złożoną z kilkuset samolotów. Stany Zjednoczone posiadają ze wszystkich państw forsują rozwijać tej potężnej broni powietrznosci, a poczynania Ameryki zmuszają Japonię i Anglię do podobnych wysiłków.



ERNEST

MS

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



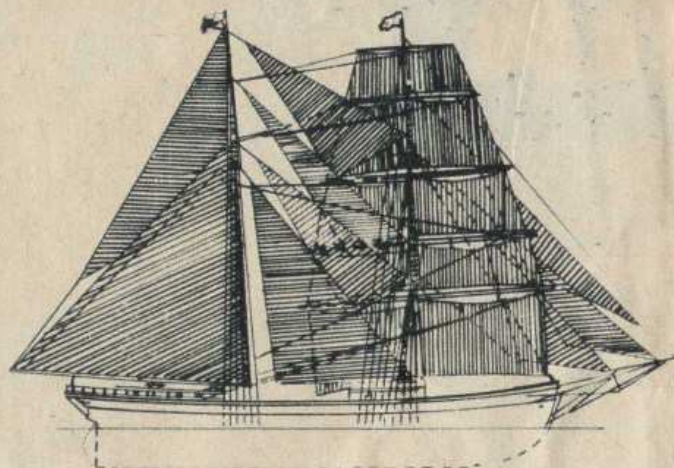
Ż A G L O W C E

Odkrycie złota w Kalifornii (1847), wysunęło zagadnienie szybkiego połączenia dwóch wybrzeży Stanów Zjednoczonych A. P., atlantyckiego i pacyficznego. Nie było jeszcze wtedy kanału Panamskiego (który otwarto w r. 1914), więc trzeba było jechać przez Horn, znany z burzliwości. Do takich podróży trzeba było mieć mocne i szybkie okręty. Pierwotny wzór był gotów w postaci sławnych kliprów baltimorskich, zarówno pełnorejowców jak i szkunerów, przebywających Atlantyk ze wschodu na zachód w ciągu 14 dni, a z zachodu na wschód w niecałe 18 dni. Yankesi szybko wzięli się do pracy i niebawem rozporządzali liczną flotą szybkich żaglowców o pojemności do 1800 ton rejestrowych. Dzięki temu, z chwilą odkrycia złota w Australii (1851), które wywołało wielkie zapotrzebowanie na okręty, duża ilość amerykańskich kliprów została zafrachtowana przez angielskich armatorów, gdyż Anglia rozporządzała wtedy niewystarczającą ilością odpowiednich okrętów, przytem znacznie mniejszych, przeważnie nieprzekraczających 900 ton rejestrowych i tylko wyjątkowo dochodzących do 1200 ton rejestrowych. Powodzenie kliprów było takie, że stocznice angielskie zaczęły wzorować się na nich, rozwijając jednak własną technikę t. zw. okrętów kompozytowych¹⁾ czyli okrętów, mających szkielet z żelaza, zaś poszycie, stępkę i stewy z drzewa. Żywy kadłub (t. j. część kadłuba stale zanurzona w wodzie) był pokrywany miedzią celem zmniejszenia jego obrastania przez różne żyjątka, szczególnie obfite na wodach podzwrotnikowych. Około 1863 r. okręty kompozytowe zapanowały na szlakach australijskich i chińskich (klipry herbaciane) i panowanie ich trwało do około 1870 r., t. j. do chwili wynalezienia odpowiednich środków, zabezpieczających kadłuby żelazne przed nadmiernym obrastaniem, a których nie można było obszywać miedzią ze względu na galwaniczne działanie wilgotnej miedzi i żelaza²⁾. Z tą chwilą rozpowszechniły się żelazne żaglowce, które były o około 35 proc. lżejsze od drewnianych.

Otwarcie kanału Suezkiego (1869) pobudziło armatorów kliprów herbacianych do zaciętej walki o utrzymanie swego stanu posiadania, walka ta jednak skończyła się w ciągu 10 lat ich klęską, gdyż parowce, dzięki kanałowi, uzyskały połączenie znacznie krótsze, a więc mogły szybciej i taniej przewozić towary. W wyniku, część kliprów herbacianych przeszła na szlaki australijskie. Szlaki te były obsługiwane przez klipry, budowane specjalnie do przewozu wełny, ładunku bardziej ciężkiego na jednostkę objętości od herbaty, miały więc kształty bardziej pełne, lecz zato były dłuższe (stosunek długości do szerokości wzrósł do 6,7, zaś dla kliprów herbacianych stosunek ten nie przekraczał 5,9. Dotychczas naj-

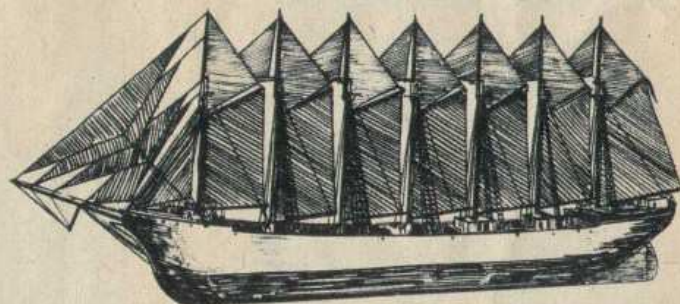
1) Żelazo zamiast drzewa zaczęto stosować od 1829 r., jakkolwiek niektóre części robiono z żelaza na okrętach Kompanii Indii Wschodnich od 1810; pierwszą propozycję robienia kadłubów i t. p. części z żelaza złożył kpt. Anthony Deane w 1670 r.

2) Obecnie niektóre okręty stalowe są obszywane miedzią na podkładce drewnianej — jest to kosztowne i ciężkie, a więc niemożliwe do zastosowania na frachtowych żaglowcach.



Barkentyna „Galilee”

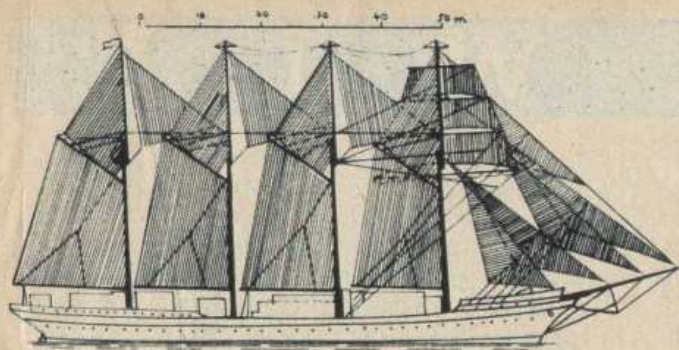
wieksza pojemność australijskich kliprów „wełnianych” nie przekraczała 2.000 ton rejestrowych, w latach od 1884 do 1895 zwiększono ją do około 3.000 ton rejestrowych, celem uczynienia żaglowców oceanicznych dochodowymi. Wysiłki te były znacznie ułatwione dzięki zastosowaniu stali miękkiej zamiast żelaza (około 1884), pozwalającej na zmniejszenie ciężaru okrętu o około 15 procent. Zwiększenie długości okrętu odrodziło stare zagadnienie zwiększenia powierzchni ożaglowania; rozwiązano je tak samo jak poprzednio, t. zn. przez dodanie czwartego masztu (pierwszym czteromasztcowcem 19 wieku była *Great Republic* z 1853, był to unikat w ciągu przeszło dwudziestu lat), na wszystkich okrętach od 2.500 do 3.000 ton. — Od 1890 buduje się jeszcze większe żaglowce, aż do 5633 gross ton³⁾ pięciomasztowe; są to jednak egzemplarze raczej doświadczalne, tak samo jak i jedyny siedmiomasztowy szkuner *Thomas W. Lawson*, zbudowany ze stali w 1902 w Quin-



Szkuner „Thomas W. Lawson”

cy, Massachusetts, o poj. 5218 gross ton; wymiary tego okrętu były nast.: długość całkowita 112,2 m. szerokość 15,25 m., zanurzenie 7,78 m.; maszty jego miały jednakową wysokość (41,2 m. maszt stalowy ze stęgą sosnową 17,69 m.) Dzięki znakomitemu wyposażeniu technicznemu, będącemu charakterystyczną cechą okrętów północno-amerykańskich, załoga jego

3) Gross tona rejestrowa jest jednostką objętości całego wnętrza okrętu i nadbudówek; tona rejestrowa netto jest jednostką objętości wnętrza okrętu przeznaczonego dla ładunku.



Szkoliny szkuner „Juan Sebastian de Elcano”

wynosiła tylko 16 ludzi. Zatonął on w nocy 13 grudnia 1907 koło wysp Scilly. Pomijając wielkość, był on typowym szkunerem dla żeglugi przy atlantyckim wybrzeżu Ameryki Północnej, ojczyźnie szkunerów. Zagle ukośne okazały się lepsze od czworokątnych przy rejsach na wiatrach zmiennych. W dwadzieścia dwa lata później (1929) na Ponta Reef koło wyspy Bonaventura zatonął ostatni angielski żaglowiec pełnego morza Garthpool.

Obecnie żaglowce przewożą przeważnie drobnicę i nie grają one już roli poważnego czynnika w żegludze światowej. Jest ich na świecie 2.185 (poczynając od 100 gross ton), o pojemności 1.292.661 gross ton t. zn. 6,9 proc. ilości i 69 proc. pojemności gross światowego tonażu. Z ilości tej przypada na żaglowce stalowe 632 (o pojemności 517.426 gross ton), na żelazne 91 (o pojemności 72.508 gross ton), na drewniane i kompozytowe 1.462 (o pojemności 702.727 gross ton). Największą flotę żaglową mają Włochy — 226 okrętów i 57.035 gross ton, po nich idzie Portugalia z 86 okrętami i 23.605 gross tonami, na trzecim miejscu stoi Peru z 14 okrętami (17.325 gross ton); czwarte miejsce zajmuje Szwecja z 56 okrętami (16.826 gross ton), piąte — Hiszpania, mająca 65 okrętów (14.488 gross ton) i szóste Niemcy z 13 okrętami (13.287 gross ton). Z danych tych wynika, że Niemcy i Peru mają żaglowce o przeciętnej największej pojemności (1.020 i 1.240 gross ton).

4) Jedna tona angielska (jednostka ciężaru) = 1016 kg.

Rok	O k r e t	T o n	D n i	R e j s	Obecnie rejs trwa dni
1868/9	Thermopylae	948	60	Londyn - Melbourne	37
1874/5	"	"	64	" "	"
1891	Oweenee	2432	66	Prawle Pt. — Port Pirie	35
1853	Lightning	2090	63	Melbourne — Liverpool	37
1887	Cutty Sark	921	70	Sydney — kanał Angielski	37
1863	The Tweed	745	77	Londyn — Bombay	21
1875	Accrington	1831	74	Liverpool — Kalkuta	29
1854	James Baines	2275	12½	Boston — Liverpool	11
1824	Emerald	359	17	Liverpool — Boston	11
1892	Benjamin F. Packard	2156	83	S. Francisco — Nowy Jork	18
1851	Flying Cloud	1793	89	Nowy Jork — S. Francisco	"
1854	Romance of the Seas	1782	96	" " "	"
1889	Senator	1762	90	Cardiff — S. Francisco	28
1871	Archibald Fuller	700	100	Liverpool — S. Francisco	28
do 1896	Galilée		22½—28½	Tahiti — S. Francisco	12
1935	Priwall		91	Europa — Australia (30.000 m. m.)	

Rejsy żaglowców były i są długotrwałe, nawet jeżeli chodzi o rejsy rekordowe, jak to widać z zamieszczonych danych w tablicy na końcu artykułu.

Przeciętna szybkość kliprów (i innych żaglowców) wynosiła około 6 do 6,5 węzła, rzadko dochodząc do 8 węzłów; szybkości większe należą do wyjątków i dlatego nie mogą być brane pod uwagę przy kalkulacji frachtów itp., jakkolwiek były niekiedy bardzo duże (18 do 19 węzłów). Obecnie, frachtowce robią przeciętnie od 10 do 12 węzłów, przyczem są w stanie zachować żadaną szybkość nawet przy dość zmiennej pogodzie, czego nie można powiedzieć o żaglowcach, całkowicie zależnych od wiatru.

W jednej dziedzinie żaglowce nieduże z silnikami pomocniczymi mają powodzenie dość duże, a mianowicie w żegludze trampowej na krótkich rejsach (Bałtyk, morze Północne). Natomiast na wielkich szlakach handlowych należą one do rzadkości i grają w światowej żegludze rolę drugorzędną. Mimo to, oko marynarza, nawet tego ze wspaniałych transatlantyków, z radością wita zjawę dawnych czasów — białą sylwetkę żaglowca — pioniera odkryć geograficznych i potęgi rasy białej.

S. K. K.



Chińska dżonka Keying, z załogą 12 Anglików i 30 Chińczyków wypłynęła z Kantonu w październiku 1846 i po 17-to miesięcznym rejsie zawinęła do Gravesend. Jej ster ważył 8 ton i wymagał 15 ludzi do obsługi

N A J A W I E

Na redzie Singapuru, w okolicy, gdzie leżał „Dar Pomorza”, było zupełnie pusto. Od miejsca lądowania oddzielał statek spory kawał drogi. Wobec upałów, które potęgowała jeszcze cisza, do miasta wybierano się dopiero popołudniu i to bez wielkiej chęci. Dzielnica europejska spowodu świąt nawet wieczorem była opustoszała. Biali mieszkańcy skryli się w cień podmiejskich palm, do will i pałacików, leżących nad zatoką. Trzeba się było kontentować kinem lub lunaparkiem, albo też odbyć rikszą spacer wzdłuż niekończących się, asfaltowanych alej.

W takich warunkach tempo naszego życia nieco zwolniło i wreszcie mogliśmy trochę wypocząć.

Niestety, spokojny postój nie trwał długo. Po trzech dniach podnieśliśmy kotwicę i wczesnym rankiem dnia 25 kwietnia ruszyliśmy ku Jawie.

Szliśmy przez całą drogę pod motorem. Męczący upał łagodziły częste, ulewne deszcze.

W Tandjong Priok, porcie Batawji, stanęliśmy pod wieczór dnia 27 kwietnia, wywołując wśród czekających nas przyjaciół zdumienie szybkością dokonanego przejścia. Informowano nas, że statek pasażerski, kursujący pomiędzy Jawą a Singapurem, drogę tę przebywa w czasie niewiele krótszym.

Trzy dni postoju bez reszty wypełniły nam roboty okrętowe i wycieczki, na które wyruszaliśmy o świcie, często wracając późnym wieczorem. Miasto Batawja, Buitenzorg z ogrodem botanicznym, słynnym na cały świat, kraterzy Tangkoeban Prahoe, wycieczki indywidualne na wieś malajską lub do znajomych, prócz serji wrażeń wzbogaciły nas o dwie pocieszne małpki, trzy papugi oraz o ichneumona, zwierzątko spopularyzowane przez Kiplinga, jako Riki-tiki-tawi.

Spotkaliśmy też garść rodaków. Pana dra Z. Przybykiewicza z konsulatu, który przez cały czas postoju nie szczędził czasu, ni fatygi, abyśmy mogli postój wykorzystać możliwie wielostronnie, p. Henryka Błeszyńskiego, korespondenta PAT'a, niezrównanego przewodnika wycieczek po Batawji, a wreszcie p. inżyniera Józefa Zwierzyckiego, zdobywcę sympatii uczniów i oficerów, przybyłych na jego zaprosiny do Bandoeng, gdzie podejmował nas ze staropolską gościnnością.

O siódmej puste dotychczas pola i drogi szybko się ożywiły. Młodzież podążyła do szkół, rolnicy w pole. Łakowy charakter ryżowych pól miejscami do złudzenia przypomina polski krajobraz wiosny. Na tle zieleni setki barwnych, ruchomych plamek — zawoju i sarongów ludzi przy pracy.

Teren stopniowo się wznosi. Przecinają go strumyki i potoki, płynące w głębokich jarach, wyżłobionych w czerwonej ziemi. Na widnokręgu wyrasta parę o wysokich gór.

Górski odcinek drogi pod względem krajobrazu jest nieporównany. Z tunelów pociąg wypada na wysokie mosty, rzucone nad szczelinami jarów, których zbocza ciągną się wąskimi tarasami pól ryżowych.

W Bandoeng spotyka nas p. Zwierzycki z synkiem. Jedziemy do wulkanu Tangkoeban Prahoe („Przewrócone Czółno”), jeszcze o 1.000 metrów wyżej. Kręta droga automobilowa prowadzi przez wysokopienny las. Czerwoną ziemię wykopów porastają

barwne, o wielkich kielichach kwiaty. Ale im wyżej, tem roślinność uboższa, a w powietrzu zaczyna unosić się dość silny zapach siarki.

Wulkan ma dwa kraterzy: Kawah Ratoe i Kawah Oepas, przegrodzone tylko niewielką ścianką. Na dnie małe bajorka. Wewnętrzne zbocza dymią cienkimi smugami gazów i pary. Krawędzie pokrywa wulkaniczne szkło. Wulkan ten czynny był poraz ostatni w r. 1926, kiedy wyrzucił dużo gazów, popiołu i szkła.

W powrotnej drodze oglądamy miasto. Ruchliwe, czyste, z okazałymi budowlami, prawie zupełnie pozbawione jakiegokolwiek miejscowego kolorytu. Wystawy sklepów zalegają wyroby europejskie i japońskie. Nasz doktor okrętowy kupił sarong, jak okazało się „Made in Germany”.

Szkoda, że tak musimy śpieszyć. Akurat nasz gospodarz ciekawie odpowiada na nasze pytania o glebie wulkanicznej i krajach tropikalnych: — „Nadzwyczaj bujna roślinność na wyspach wulkanicznych, tak bardzo panów interesujących, jest wynikiem bardzo urodzajnej wulkanicznej gleby”.

Nie jest wcale przypadkiem, iż najbardziej zaludnioną i najlepiej zagospodarowaną wyspą archipelagu Malajskiego jest właśnie wulkaniczna Jawa. Gdy się na wyspie Sumatry zaznaczy dość nierównomierne rozmieszczenie ludności, to jasno wynika związek pomiędzy gęstością zamieszkania, a wulkaniczną glebą.

Przechodzimy na temat aklimatyzacji w strefie tropikalnej zwierząt i roślin, pochodzących z krajów o klimacie umiarkowanym. — „Narażone są one, tak samo, zresztą, jak i człowiek, na liczne choroby i degenerację. W czasie wysokich cen pszenicy, zaraz po wielkiej wojnie, robiono próby uprawy tego zboża około Bandoeng. Rezultat był bardzo niezadowolający, gdyż ziarno zaczęło się zmniejszać, a słoma zwiększać przy kilku po sobie następujących wysiewach, oraz nie można było sobie dać rady z szybko rosnącymi chwastami. Znana jest też koło Bandoeng degeneracja nasion jarzyn europejskich oraz kwiatów. Aby je utrzymać na poziomie zdatnym do konsumpcji, trzeba bezustannie sprowadzać świeże nasiona z Holandji.

Bydło tropikalne nie daje ani tutaj w Indjach, ani też w gorącej części Ameryki mleka. Trudno sobie wyobrazić, jakiej kosztownej pielęgnacji wymagają importowane krowy holenderskie, które nam dostarczają drogiego mleka. Armia tutejsza musiała zrezygnować z koni europejskich, bo te nie wytrzymały klimatu. Kawalerja jeździ obecnie na koniach rasy australijskiej, nawykłej do klimatu gorącego”.

Wracamy do Batawji już dobrze popołudniu. Zaczyna się powoli ściemniać. W mijanych wioskach płoną ognie. Podsycy je jakieś szczególne drzewo, liście, czy trawy, od których z dymem płynie lekko oduurzający, miły zapach.

W dniu 30 kwietnia statek podnosi wielką flagową gałę z okazji imienin księżniczki holenderskiej Juljany.

Rankiem 1-go maja ruszamy dalej. Jest cisza, dokucza słońce. Temperatura wody i powietrza w cień 30 stopni. Idziemy do Australji, od której dzieli nas 1.500 mil. Droga prowadzi wśród wysp archipelagu Malajskiego i kilkaset mil przez ocean Indyjski.

S. KOSKO

Kajakiem z Polski do Indyj



Wyprawa kajakiem z Polski do Indyj Korabiewiczów jest tej miary, że niesposób pominąć jej milczeniem na łamach naszego pisma.

Pomimo wszelkich przestróg i trudności, zebrawszy odpowiednią sumę, „Kilometr” (pseudonim harcerski dr. Korabiewicza, podkreślający jego wzrost), postanowił odbyć zamierzoną wędrowkę w towarzystwie swej żony.

Wiosną 1934 r. zastała go całkowicie pochłoniętego przygotowaniami do wyprawy. Najwięcej kłopotów nastęczało znalezienie odpowiedniej łodzi, na której można by względnie łatwo poruszać się, a która by nie wiązała ze sobą załogi i mogłaby być bez zbytnich trudów przewożona z miejsca na miejsce drogą lądową.

Mając doświadczenie z poprzednich podróży, zdecydował się na kajak, wzorowany na szwedzkich jolach z zastosowaniem ulepszeń według własnych pomysłów.

Kajak ten, który otrzymał nazwę „Pacyfista”, zbudowała stocznia w Gdyni.

„Pacyfista” ma 5 m. długości, a szerokość jego wynosi 1 m., posiada boczne miecze i ożaglowanie lugrowe 4,5 m. kw. powierzchni. Klepki dębowe, poszyte sosnowe, waga około 80 kg.

Po przetransportowaniu kajaka, łącznie z całym zaopatrzeniem, na Prut, dn. 22 lipca 1934 r., Korabiewiczowie odpłynęli ze Śniatynia - Załucze w kierunku Dunaju.

I od tej chwili rozpoczęła się fantastyczna włóczęga, pełna uroku, niespodzianek i przygód. Czyż można w tym krótkim artykule wyczerpać skalę przeżyć tych dwojga dzielnych ludzi, którzy na wiotkim kajaku wyruszyli w nieznane, gotowi do walki z każdą napotkaną przeszkodą, ufni w swe młode siły i szczęśliwy los.

Dunajem poprzez limany dotarli do Porticy, skąd morzem Czarnym przez Konstancę, Warnę do Bosphoru. Z Konstantynopola morzem Marmara przez Dardanale, morzem Greckim pod Jeni Focza (strefa zakazana t. zw. „zona wojenna”), gdzie Korabiewiczów aresztowali Turcy — posadzając o szpiegostwo. Po 10-ciodniowym areszcie spostrzegli swą pomyłkę i odstawili załogę „Pacyfisty” ze Smyrny (dokąd aresztowanych już w międzyczasie przewie-

ziono) do Antalii. Z Antalii do Aleksandretty (Syrja) przeżeglowali Korabiewiczowie szczęśliwie morzem.

Nie wspominamy w tym miejscu o niebezpieczeństwie, jakie nastęcza żegluga po morzu na małym kajaku, nie wspominamy o nadludzkich nieraz wysiłkach, zimnej krwi i odwadze załogi „Pacyfisty”, która odważyła się stawić czoło złośliwym falam, przybojom i przestrzeniom, sięgającym nieraz kilkudziesięciu mil morskich, które przebyć należało za jednym razem bez możliwości ukrycia się w razie niepogody.

Przeciwnie wiatry, upał, brak wody do picia, lub dla odmiany zimne noce, a jakże często głód — nie ułatwiały wędrówki. To też powitanie brzegów syryjskich było zasłużoną nagrodą za te trudy.

Z Aleksandretty doktorostwo Korabiewiczowie przerzucili się na Eufrat, przejeżdżając tę przestrzeń w autobusie, na dachu którego umocowano „Pacyfistę”. Wędrowka Eufratem dostarczyła nowych i zupełnie innych wrażeń: noclegi w szałasach Beduinów, pustynną panoramę i absolutną samotność na rzece. (W czasie całej wyprawy nie spotkano ani jednej łodzi i jeden tylko most). W ten sposób dopłynęła załoga „Pacyfisty” do Feludżia (Irak), skąd przerzuciła się do Bagdadu, a dalej szlak jej wiódł Tygrysem do Bassory (Irak). Tu spotyka okrągłe łodzie, plecione z trzciny i osmolone. Na charakterystycznych tych łodziach, świadczących o kompletnym braku drzewa, przewożą tubylcy ładunki na dość dalekie nawet odległości.

Z Bassory spłynęli nasi podróżnicy do Koraczi, skąd oceanem Indyjskim żeglowali do Indusu, dalej tą rzeką pod prąd do rzeki Sutlej do Bahawalpuru (stolica księstwa Bahawalpur), stąd pociągiem na najbliższą rzekę Jumnę, którą dotarto do Delhi — stolicy Indyj. Depesza o ciężkim stanie matki dr. Korabiewicza przerywa dalszą podróż i zmusza do natychmiastowego powrotu do Polski.

W czerwcu 1935 r. Korabiewiczowie byli w kraju. Podróż jednak nie została ukończona, a „Pacyfista” został w Delhi, gdzie pod czułą opieką angielskich przyjaciół oczekuje powrotu swego „Kapitana”.

Znaczenie podróży Korabiewiczów, skalę ich przeżyć zrozumieć potrafią jedynie ci, którzy znają i rozumieją, co znaczy żeglować na kajaku tysiące kilometrów wśród dzikich nieraz ludzi w kompletnym prymitywie życiowym. Podróż Korabiewiczów była szlachetnym ryzykanctwem, które doprowadza albo do zguby, albo do zwycięstwa. Korabiewiczowie zwyciężyli, bo ufność we własne siły, zimna krew, harcerska zapobiegliwość i rozwaga, znajomość morza i psychiki ludzkiej pozwoliły przetrzymać i przełamać wszystkie trudy fizyczne, nawet wtedy, gdy skołatanе nerwy odmawiały posłuszeństwa.

A gdy pierwszy etap tej wielkiej wędrówki został ukończony, a jej uczestnicy nabrali doświadczenia, zahartowali się i oswoiili z trudami podróży, możemy być pewni, że na „Pacyfiście” znowu podniesiona zostanie polska bandera, a mocna ręka ujmie ster i pokieruje łodzią tam, dokąd pierwotnie miała dotrzeć.

W. BUBLEWSKI



ULICZKOWA KOLENDA

A gdy się nieco uciszyło w kubryku, stary bosman sztachnął się dymem z fajki dwa razy, a za trzecim razem obtarł nos rękawem, i zaczął:

To było jeszcze na tej łajbie „Wiś-le”, co ją niedawno na szmela spławili. Rychtyg miało się pod taki wieczór, jak dziś, wigilijny. Staliśmy wtedy na cumach u „Skarbopolu”. W samą porę przerwano ładowanie węgla z katarynki, gdy ciut-ciut zaczęły już gwiazdy przeblyskiwać. Robociarze truchcikiem poknawali do swoich domów, a w pustej, ciemnej komorze drugiego luku, gdzie ledwie leżało trochę złożonego węgla u spodu, może na metr od desek, — przysiadł na szpadlu Juliczek Słota, matros z bożej łaski. Wcale ostrożnie przycupnął, bo chłop był sobie niczego, dębny, wali-górny. A miał ci on w myślunku ważne sprawy!

Ubzdurła się Juliczkowym znajomkom opowiadka w Gdyni, że niema nad niego lepszego grajka na organkach. Sam Juliczek nie był głupi zaprzeczać nikomu. Grać to on grał, słuch miał dobry, tylko od głuchoty morskiej i melankolji pijackiej coraz częściej bywało, że nuty zapominał. Tak na ten przykład i dzisiaj. Wyjął więc matros z portek tę swoją maluską błyskotkę grającą, ano niby harmonikę, i — huzia ją dusić przy ustach w okrutnie pękających grabach.

A wszystko to względem tego, że raz wreszcie przytrafiło się Juliczce ucić świętą Wigilię w Gdyni, na rodzonej ziemi chrześcijańskiej, a nie jak zawsze w rejsie, na pogańskim morzu Bałtyckim. To też nijak nie mógł się portowym kumplom wykręcić, zwłaszcza, że sami się do niego zaprosili z choinką, pod śledzia i kielonek z opłatkiem. Honor więc był zagrać im dzisiaj kolendy. Tak tedy teraz do siebie, dla próby, — zaczął

Juliczek od „W żłobie leży”, a skończył niezgorzej na nucie „Bóg się rodzi...”.

— Psiakreć! — krzyknął nagle. Do nikogo, tylko niby tak na te swoje organki. — Przecie nie to chciałem! Jakże ta kolenda idzie, com ją tyle lat pamiętał...

Organki, jak organki, wiadomo, nie były nic winne. Ciemno było, ledwo że je Juliczek w własnych łapach dowiedział. Spróbował matros z c-dur, — wyszło naraz cośś z kadryla; zadumał w h-mol, to się odezwalo z żydowska zawadzające tango.

— Żle! — pomyślał Juliczek. — Zawsze tak muzykantom bywa, gdy się przed swoim koncertem naczczu ordynarnej siwuchy napiją.

— Żle! — zawiało żałośnie echo z pustej, ciemnej komory. — Żle Juliczku, żeś zapomnił kolendy, której cię rodzona matka w małości uczyła.

Zadumał się matros, zabodło go coś w dołek sercowy, a potem w samą wątrobę, tam gdzie leży ludzkie sumienie. I w tej samej chwili, ledwo się spodział kiedy i skąd, usłyszał najwyraźniej twarde, a mocne słowa prawdy:

— Dobrze ci tak! Masz za swoje.

— A któż to taki, co chce odemnie w mordę oberwać? — wrzasnął pas-kudnie Juliczek.

— Jaj! — odezwał się ten sam głos, tylko jeszcze bliższy, jakby tuż za nim.

Odwrocił się Juliczek, zamachnął się ręką i byłby niechybnie dzielił natrętnika, gdyby nie jedno: — dokumentnie, wtrymiga, zgłupiał. Ujrzał oto postać przezierającą z mroku białością odzienia, trzymającą się godnie, zpańska, i tak jakoś wyniośle zwysoka, że nie sposób było matrosowi ręką do jej twarzy dosięgnąć. Ręce mu zresztą same opadły. Właściwie to chłop, choć był mocny, poczuł dziwne, drętwe ciarki w ramionach.

— Te, ktoś ty taki? — krzyknął zadzierzyscie, jak na tę chwilę przystało. — Co tu chcesz?

A na to postać owa słodkim głosem powiada do niego:

— Jakto, Juliczek, toś ty już tak na psy zeszedł, że mnie nie poznajesz? Tożem ci ja anioł.

— Jaki anioł? — spytał.

— Ano, twój anioł-stróż.

Zrobiło się matrosowi nieswojo, przetarł oczy i odrzekł:

— Może ta być, że mam stróża-anio-

ła. Ale jakże ci mam uwierzyć, żeś ty akuratnie jest mój. Różnych herodów i aniołów dzisiaj w jasełkach biczmany odgrywają. Lepiej, nie szukaj ze mną draki.

A ten anioł mu nato:

— Oj, Juliczek, Juliczek! Zawsze ten sam grzesznik zakuty, niedowiarek i lekkomyślnik, a właściwie głupiec tak wielki, jakieś dług. Mnie ta się wstydzicie nie potrzebujesz! Chociażes dra-gal i dryblas, po łbie tydzień temu dostałeś od Szwedów w porcie Oxelä-sund.

— Tembardziej ci nie dowierzam, — roztrąpnie pokręcił głową matros — bo gdybyś był naprawdę moim stróżem-aniołem, tobyś mi wtedy w bóje pomógł.

— A cóż ty sobie hyclu jeden myślisz, że ja jestem od tego? — odrzekł mu anioł i dawaj się śmiać. — Dziękuj Bogu, żeś cię wtedy przynajmniej od noża wybronił, bo dziś byłoby już po tobie. Nie o ciebie, ale o twoją łaj-dacką duszę mi chodzi, żebyś jej całkiem nie zdjablił i przynajmniej po śmierci do czyśćca na pokutę trafił. Rozumiesz?

— Niby to racja — podrapał się w głowę Juliczek. Coś mu się jednak w tem wszystkim nie widziało. Cięgiem jeszcze chłop myślał, że się ktoś przebrał za anioła i jasełka sobie dziś z niego struga. To też podniósł się chyłkiem, aby postać białą za kraj szaty ucałować. Tymczasem rzekł: — Jak tak wszystko wiesz, to mi powiedz dlaczego przegrałem wczoraj w karty?

— Boś wyszedł durniu waletem pod króla, a radziłem ci od razu — asem!

Teraz dopiero Juliczek zadrżał. To samiuśko, ten sam głos przecie szeptał mu w uszy wczoraj przy błotkach, a matros nie posłuchał, choć miał asa schowanego w rękawie. Na kpinę taką, bez namysłu odpowiedział żartem:

— Dobral! Może być! W porządku! Ale jakieś taki mądry, to mi jeszcze powiedz wielką swoją tajemnicę, niech i ja wiem. Jakiegoś ty rodzaju aniele, męskiego, czy damskiego?

I to mówiąc, porwał się z miejsca, aby postać białą dobrze w graby ułapić. Wiedział co mówiono, że aniołowie śpasów nie lubią i ludzkom w łapy nigdy nie włożą. Siegnął więc, a tu naprawdę — pustka. W tym samym momencie usłyszał rzewne westchnienie:

— Nijakiego rodzaju jestem.

Juliczek wrzasnął teraz z całej obra-

zonej dumy, a jeszcze więcej—z przestachu:

— Jakto mój anioł, — nijaki?

— Boś Juliczku nic nie wart! Nie ciskaj się, usiądź przy mnie i słuchaj co ci powiem, może się odmienisz i wreszcie po ludzku, z serca do mnie przemówisz. Toż dziś w świętą Wigilię najpodlejsze bydle, cudem tknięte, gadać serdecznie językiem ludzkim potrafi. Miałbyś być gorszy od głupiej krowy? Chociaż prawdziwie to ta jesteś osioł, osioł! No, tak, ale to nic, — przyzwyczaiłem się do ciebie.

Jakaś siła nieziemska przysięgnęła teraz matrosa tym argumentem, że usiadł i zamilkł na amen. W piersiach mu wzbierać zaczął żal wielki, wstyd poczuł i skrucę. I przyszło chłopu nagle na myśl jedno odległe wspomnienie, jak to kiedyś bardzo dawno, gdy był jeszcze całkiem małym, składać umiał pokornie dłonie przy ustach i klęcząc nagiemi kolanami przy łóżku modlił się co wieczór żarliwie: — „Aniele stróżu mój, ty zawsze przy mnie stój...” Tak, tak było napewno. I dobrze mu się działo wtedy w domu, i ciepło mu było w oczach matczy-nych... Teraz wszystko się zmieniło!

A szept anielski podchwycił to myśli czytanie i zawtórował w Juliczkowe uszy:

— Tak, tak! Urosłeś na wielkoluda i stwardniałeś, jak pień, jak dębowa kłoda. Pognęło cię w świat na morze. Sam przecie chciałeś. I tak sam zatra- ciłeś się w przestrzeni, Juliczku.

— Umarła mi matka — podjął matros od siebie sko- lei. — Nie mam nikogo, ani ojca, ani brata, ani swata, ni domu cudzego.

— Prawda, prawda. Nawet ci kundle Azor rok temu zdechł w rejsie na statku — wtrącił znów anioł. — Pamiętasz Juliczku, kazali ci wtedy wier- nego psiaka do morza własnymi rękami wyrzucić. Żal, żal!... A potem ko- chana Franka też cię opuściła. Oszu- kiwała cię ta ona nieraz, gdyś haro- wał biedaku, w morzu. Taki twój los, takie masz życie. Jesteś jak ten ko- rek, wybity dłonią z flaszki...

Nie mógł już tego zdzierżyć Juli- czek, zatrzęsł się w sobie i naraz be- knął płaczem, jak dziecko.

— Tak mi się nic nie dziwi — mó- wił pochlipując. — Tylko mi kumple na świecie zostali, i niejedna z nimi wypita flaszczyna. Taki już ma być los wielu ludzi, co w stalowym pudle po morzu matrosują.

— Nie gadaj tak, nie gadaj, bo i ja dłużej nie wydołę, — ozwał się znowu do Juliczka anioł. I ledwo to powie-

dział, sam się okrutnie nad tą całą ma- rymarską dolą popłakał. Srebrne lzy kapać poczęły zgóry na głowę matro- sa. W taki to sposób zaprzyjaźnili się obaj: niebiański mieszkaniec i zwykły człowiek morski. Zaległa cisza, po- czem pierwszy ozwał się anioł:

— Ale ja tu przyszedłem do ciebie nie po smutek, ale po wielką radość. I mam z ciebie radość! Pan Bóg wi- dać łaskaw dla ciebie, bo patrzaj tyl- ko, co się przez ten czas stało!...

Juliczek spojrzął w komorę i aż krzyknął z podziwu: — Jezul! Zamiast czarnych węgli, biel przejasna jarzy- ła się wkoło. Teraz to już w jej bla- sku widział anioła najwyraźniej. Ogromne miał skrzydła u ramion, dłu- gą suknię jedwabną, do stóp samych faldzită, a twarz uśmiechniętą, gład- ką, różową—taką samiuską, jak z ka- lendarzowego obrazka.

— Nie patrz tak na mnie, bom ci zawsze ten sam! — przytaknął głową anioł, i gwiazda brylantowa zadrżała mu błyskotliwie u czoła. — Patrz lepiej, że ci Pan Bóg węgle czarne w białe opłatki zamienił. Od Śląska, wagonami przywędrowały z niemi do ciebie życzenia, od całej polskiej ziemi, od wszystkich ludzi, którzy o takich jak ty Juliczku myślą, pamiętają, wiedzą, i serdecznie ich pozdrawiają... To nic, że cię Juliczku z nazwiska nie znają, ale pewnie ta z czasem się o tobie do- wiedzą. Sławny przecie w całej Gdyni jesteś grajek, harmonikarz!

Ten komplement połechtął Juliczka i przydał mu trochę dawnej pewności. Jeśli to sam anioł przyznał, była więc w jego sławie prawda oczywista. Spoj- rzał z dumą na swoje organki i już chciał je na pokaz podnieść do ust, gdy wtem sobie przypomniał nieszczę- sny swój frasunek. Toć zapomniał je- dnej jedynej kolendy, tej właśnie, któ- rą mu matka w maleńkości przy cho- ince śpiewała.

— Życzę ci Juliczku, — rzekł mu tymczasem anioł, — abyś mnie wię- cej nigdy wstydu nie zrobił i wsławił się jako dzielny matros polski po wszy- stkich morzach i oceanach. To mó- wiąc, wcale nie zważając na kłopot Juliczka (że mu ciągiem tylko o wstyd chodziło, ano względem tej zapo- mnianej kolendy), podniósł niebianiec z podłogi płacheć pierwszego z brze- gu opłatka i wetknął go chłopu do palców, dla przełamania, jak trzeba.

Matros uklonił się grzecznie i opła- tek przełamał. W tym momencie tak obaj wpatrzyli się w swoje oczy, że Juliczkowski stało się gorąco. Jakby się z samym słońcem ścisnął. I wtedy to

nad jego głową pochylili się nagle srebrzyste skrzydła, przyczem lekko, bez łopotu, tylko cichem muskaniem, jak dziecięce dłonie, jak małe dzwon- ki, uderzyły anielskie piórka grzbietami o siebie. I naraz popłynęła z nich tonami szklana, przezczysta i przeźro- czna, jak źródłana woda, — muzyka...

...Lulajże Jezuniu, lulajże, lulaj!...

I co powiecie, była to kolenda, jaką właśnie Juliczek tak niebacznie i ze wstydem przepomniał. Chłop otworł usta, słuchał przez chwilę, poczem or- ganki przyłożył do ust, i podjęwszy ciąg dalszy anielskiej nuty, zagrał rze- wnie — od głębi duszy, co teraz na- gle od dna mu się rozwarła, od sze- rokości świata po najdalsze jasne gwiazdy; od pieśni dźwięgów portow- ych, ponad lotami morskich ptaków wędrownych; od niepamięci wspo- mnień matczynych do miłości uczuć obudzonych, przez tę rwącą naprzód, nieprzepartą falę matrosowej doli i niedoli, przez żar ognisty męki i tę żalność ludzką, zatraconą w morzu, w szkwale, za smugą kilwatu, w bez- kresie, przez samotne tułactwo, przez wędrowkę ślepą i poniewierkę — do wspólnej, cudnej radości gromadzkiej w jednej ciżbie u żłobu Pana-Jezuso- wego, który na świat przyszedł w ta- kim samiuśkim, biednym, stojennym barłogu... Tak zagrał w nawiedzeniu, w szalonym zachwycie.

Bo Juliczek Słota, matros był pra- wdziwie z bożej łaski, i z bożej łaski najlepszy koncertant na organkach w Gdyni. Okazało to się potem po Wigilii. Są tacy co to mogą jeszcze dzisiaj przyświadczyć.

Wtedy jednak, — a mówił to sam Juliczek znajomym kumplom, — przy- mknął oczy z lubością, gdy aniołowi swojemu tę cudną kolendę wygrywał z uczuć pełnych wdzięczności. Gdy potem otworł oczy, nikogo przy nim nie było. Tylko przez otwarty kwa- drat luku, padały płatki śniegu. Dziwili się ludzie, że na Wigilię przyszedł z kawałkiem górnośląskiego węgla. Po- wiedział, że to opłatek anielski. Nie wierzyli, ale ja mu ta wierzę.

JANUSZ STEPOWSKI



SPRAWY KOLONJALNE

Obroty handlowe Francji z koloniami i krajami pozostającymi pod jej protektoratem, wyniosły za 10 pierwszych miesięcy 1935 r. 8.395.578.000 frs., w czym import 4.440.667.000 frs.; eksport — 3.954.911.000 frs.; — obroty handlowe za ten sam okres w 1934 r. wyniosły: 9.398.143.000 frs., w czym import 4.900.137.000 frs., eksport 4.498.143.000 frs.

Z samą tylko Afryką Północną obroty wyniosły 5.490.750.000 frs., w czym import — 2.610.313.000 frs., eksport 2.889.437.000 frs.

Z pośród wszystkich kolonii Algier stoi zawsze na pierwszym miejscu co do wysokości obrotów handlowych, których wartość wyniosła 4.018.258.000 frs. Na następnym miejscu stoi Tunis, którego obroty handlowe z metropolią wyniosły 817.315.000 frs. Obrót z Indochinami wyniósł 788.832.000 frs., z Zachodnią Afryką Francuską (A. O. F.) 788.538.000 frs., z Marokiem — 664.177.000 frs., z Madagaskarem (wraz z przynależnościami) — 317.986.000 frs.

Obroty z resztą kolonii (Afryka Równikowa Francuska, Somali, Nowa Kaledonia, Oceanja, Martynika, Gwadelupa, Togo, Kamerun, Guja-

na) — wyniosły za 10 pierwszych miesięcy r. ub. 916.108.000 frs.

Poniżej podajemy tablicę, obrazującą repartycję ogólnej wartości w tysiącach frs. importu i eksportu francuskiego za 10 pierwszych miesięcy 1934 i 35 r. między kolonie i protektoraty francuskie, a inne kraje:

kraje:	R o k	1934
	kraje obce	kolonje franc.
import	14.531.851	4.900.137
eksport	10.141.470	4.498.006
	R o k	1935
	kraje obce	kolonje franc.
import	12.834.933	4.440.667
eksport	8.812.178	3.954.911

Z racji zbliżającej się trzeciejsiej rocznicy przyłączenia Antyllów i Gujany do Francji czynione są przygotowania dla mających się odbyć uroczystości. W uroczystościach tych weźmie przede wszystkim udział marynarka, która odegrała główną rolę w zdobyciu, a później administracji Antyllów. W tym celu ma być wysłany kążownik „Emile Bertin” i największa na świecie łódź podwodna „Surcouf”, które po przybyciu na Gwadelupę udadzą się następnie do Fort de France.

W dn. 19.X ub. r. z okazji uroczystości czterdziestolecia przyłączenia Madagaskaru do Francji przemawiał p. M. Rollin, minister kolonii. Przytaczamy tutaj w tłumaczeniu motto jego przemówienia: „Trzeba, aby wszyscy dobrze wiedzieli o tem, co oświadczam tutaj z całą siłą, tym wszystkim zarówno wewnątrz jak i zewnątrz kraju, którzy nie rozumieją jeszcze, że kolonie nasze, zroszone krwią synów Francji, poznaczone ich mogiłami, przesiąknięte naszą myślą, kulturą, genjuszem — są ziemią francuskimi.

Bez względu na to, jakie morza i oceany je oddzielają, są one częścią żywą naszej ojczyzny, z którą my je stawiamy na równi — i kochamy je jednakowo — i gdyby tego zaszła potrzeba, bronilibyśmy ich tak samo, jak naszej ojczyzny”.

„Rozwiązanie kryzysu ekonomicznego Francji leży w rozwoju jej stosunków ekonomicznych z posiadłościami zamorskimi”.

Cel ten pragnąłby osiągnąć p. L. Rollin, minister kolonii, organizując w Paryżu Pierwszy Salon Francji Zamorskiej”, którego otwarcie miało miejsce w dn. 28.XI ub. r. we wspianych salach Grand Palais.

Salon jest żywą syntezą dokonanych przez Francję w swoim Imperjum wysiłków i obrazuje dobitnie wzrastającą z dnia na dzień konieczność stworzenia w kolonjach nowych rynków zbytu.

Sygnalizują nam ciekawą inicjatywę ministra kolonii francuskich, jaką jest stworzenie Komitetu „d'action colonisatrice et de paysanat indigène”. Komitet ten ma na celu umożliwienie kończącej szkoły, bezrobotnej młodzieży, stworzenie sobie warsztatu pracy w Kamerunie. Jako ośrodek tej kolonizacji wybrano miejscowość Dschang, położoną 1.000 m. ponad poziomem morza i posiadającą warunki zdrowotne, umożliwiające ludzom białej rasy stały pobyt. Koloniści mają być zorganizowani w kooperatywy, do której mogliby również należeć i tubylcy o pewnym ogólnym poziomie wiedzy i kultury. Akcja ta będzie finansowana przez odpowiednie czynniki rządowe, a kandydaci będą poddawani surowej selekcji, zarówno pod względem moralnym, jak i fizycznym.

Na pierwszym miejscu odbiorców eksportu angielskiego znajduje się angielskie Imperjum Kolonialne, na następnych znajdują się Indie,



Gen. von Epp, prezes Niemieckiego Związku Kolonialnego, przemawiał na wielkiej manifestacji kolonialnej w Hamburgu, która się odbyła pod hasłem „Niemieckie prawo do Kolonii”

Płd. Afryka, Australia, Niemcy, U. S. A., Irlandja, Kanada.

Za pierwsze półrocze 1935 roku wartość eksportu Wielkiej Brytanii do kolonii wyniosła £. 21.32 miliony, t. j. 10,32 proc. całego eksportu, podczas gdy eksport do Indji wyniósł 9 proc. Ze względu na te cyfry ciekawe jest nadmienić, że Indje posiadają ponad 300 milionów ludności — Imperjum kolonialne poniżej 60 milionów.

Jeśli porównamy wzrost eksportu Wielkiej Brytanii do kolonii ze wzrostem importu z kolonii — to ten ostatni jest stosunkowo znacznie większy. Ponadto do ogólnej cyfry eksportu do kolonii, przyczynili się w znacznej mierze zamieszkali tam biali ludzie.

Dochodząc do tej konkluzji, Anglicy piszą: „Zadanie, które teraz leży przed nami, to podnieść poziom życia kolorowych mieszkańców Kolonialnego Imperjum, tak, aby oni potrzebowali i byli w stanie zakupywać coraz więcej towarów — a wtedy będzie już zadaniem brytyjskiego producenta spróbować, aby sprowadzać towary były pochodzenia angielskiego”. Cel

ten łączy w sobie nie tylko dobro interesów gospodarczych Anglii — ale i dobro rozwoju kulturalnego kolorowych ras.

Przygotowywana na rok 1936 wystawa w Johanisburgu będzie nie tylko jedną z najbardziej ambitnych imprez, organizowanych w Płd. Afryce, lecz wielkim pokazem całego Imperjum w pełnym znaczeniu tego słowa. Organizatorzy wystawy są w porozumieniu i znaleźli całkowite poparcie u wszystkich krajów całego Imperjum, jak również Kanady, Australji i zachodnich afrykańskich posiadłości. Spodziewany jest również udział Indji, Nowej Zelandji i wielu innych państw.

Istotny cel organizowanej wystawy jest znacznie głębszy, niżeli głoszone hasła gospodarczego dobrobytu. Wystawa ma przedewszystkiem za zadanie uprzytomnić milionom obywateli brytyjskich zamieszkałych na różnych punktach globu potęgę Brytyjskiego Imperjum i wartość przynależenia do niego.

S. B.

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

Rozwijający się z nieubłagana konsekwencją tok wypadków wojennych na terenach, będących obiektem aspiracji kolonialnych mocarstw, wywołuje tak żywy i tak powszechny oddźwięk w prasie, że niepodobniestwem staje się najbardziej chociażby sumaryczne streszczenie głosów dziennikarskich, ze sprawą Abisynji związanych. Obecnie, gdy numer ten oddajemy do druku, cała prasa omawia propozycje francusko - angielskie, zmierzające do częściowego zaspokojenia kolonialnych dążeń włoskich na terenie Abisynji. Propozycje te rozpatruje Rada Ligi, przechodząc nową ogniową próbę w konflikcie włosko - abisyńskim.

Wojna włosko-abisyńska odbiła się również na stanie politycznym ludów, zamieszkujących wybrzeża Oceanu Indyjskiego. Mniej więcej od roku Anglicy, poza robotami fortyfikacyjnymi na wyspach Kuria — Muria, założyli w księstwach arabskich pobraża zatoki Perskiej szereg punktów składowych pod mazut, benzynę i węgiel dla zaopatrywania swoich flot, morskiej i powietrznej. Obecnie ze względu na naprężoną sytuację polityczną punkty te zostały ufortyfikowane i obsadzone przez silne załogi wojskowe. Prasa panarabska i nacjonalistyczna prasa perska biją z tego powodu na alarm, wskazując na rzekome imperialistyczne tendencje Anglików, pragnących okupację czasową zamienić na trwałą.

Jak donosi prasa angielska, koleje Iraku zostały ostatecznie wykupione przez rząd Iraku z rąk Anglików. Ostatnia rata została wpłaconą w końcu października ub. r. Jednak urzędnicy angielscy pozostaną jeszcze przez pewien czas na zajmowanych stanowiskach. Zaznaczyć przytem należy, iż kolej ta, wybudowana przez Niemców jeszcze w okresie przed wielką wojną, jako część słynnej magistrali Berlin — Bagdad, przeznaczona była na konkurowanie z kanałem Suezkim.

Jednocześnie rząd Iraku przystępuje do dokończenia zaczętej już drogi przez pustynię Bagdadzką; droga ma być wykończona już w zimie b. r. i skróci czas jazdy samochodem (około 800 km) z 24 godzin na 16.

Prasa palestyńska zajmuje się sprawą wykrycia w porcie Jaffy znacznego przemytu broni, który znaleziono na pokładzie statku belgijskiego; związek młodzieży arabskiej wezwał wszystkie organizacje arabskie do proklamowania powszechnego strajku na znak protestu przeciwko masowemu uzbieraniu Żydów.

W ostatnim tygodniu października ub. r. odbyły się we Wrocławiu obrady kongresu narodowo-socjalistycznego okręgu śląskiego, w któ-

rych uczestniczył również między innymi minister Goering. Prasa niemiecka przynosi obszernie sprawozdania z obrad. O zasadach narodowo - socjalistycznej polityki kolonizacyjnej mówił pełnomocnik do spraw kolonialnych dr. Ludovici z Berlina, oświadczając: „nie chcemy zdobywać obcej ziemi, jak się nam to zarzuca, lecz pragniemy przez służbę pracy zdobyć naszą własną ziemię niemiecką dla chłopów i robotników”.

Z powyższem oświadczeniem niezupełnie pokrywają się relacje prasy z niedawno (koniec października ub. r.) otwartej w Hanowerze stałej niemieckiej wystawy kolonialnej. Na jej otwarciu namiestnik krajowy dr. Gessner oświadczył, że walka o odzyskanie byłych kolonii jest tylko fragmentem walki, jaką Niemcy na wielu odcinkach prowadzą. Powołując się na przedludnienie Rzeszy oraz na brak niektórych produktów kolonialnych, mówca wyraził przekonanie, że brak przestrzeni, na jaką cierpią Niemcy, winien być uznany międzynarodowo i winien się stać podstawą do przyszłych pertraktacji międzynarodowych w sprawie kolonii.

„Kölnische Zeitung“ z 29.X ub. r. podnosi doniosłość znaczenia akcji włoskiej dla przyszłego układu światowych stosunków kolonialnych. Autor artykułu „Europa i Afryka“ zaznacza, że Anglia i Francja rozporządzają prawie wszystkimi surowcami, natomiast inne mocarstwa, jak Japonja, Włochy, Niemcy surowców są pozbawione.

Angielski „Economist“ w artykułach z pierwszych dni listopada ub. r. nie uważa za rzecz właściwą dzielić ludność afrykańską pomiędzy nowych panów, np. oddać Włochom Sudan, a Polsce — Kongo francuskie. Wskazaniem byłoby tylko zwrócenie Niemcom ich kolonii. Najlepszym zaś wyjściem z powikłanej obecnej sytuacji byłoby utworzenie z całej Afryki środkowej jednego wielkiego obszaru pod mandatem Ligi Narodów, w którym mogliby wszyscy Europejczycy bez względu na narodowość, rozwijać działalność.

„Germania“ z 13.XI ub. r. zajmuje się stosunkiem Polski do sprawy abisyńskiej. Sytuacja Polski, zdaniem pisma, jest o tyle trudna, iż każdy objaw przyjazny dla Włoch może zakłócić dobre stosunki z Anglią, na utrzymaniu których bardzo Polsce zależy.

WOJCIECH KRZYŻANOWSKI

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Polska. Uruchomiony został przy Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu specjalny wydział administracyjny, mający wyszkolić pewną ilość intendentów. Na wydział ten przyjęci zostali słuchacze wyższych uczelni. Nauki rozłożone są na okres trzech lat, poczem, po dodatnim wyniku egzaminów, słuchacze otrzymują tytuł podporucznika. Po zdaniu egzaminu konkursowego, kandydaci odesłani zostali do Kadry Szeregowych Marynarki, celem odbycia przeszkolenia rekruckiego.

Niemcy. Dnia 2 listopada rozpoczął kampanię czynną krążownik „Nürnberg”, wyporności 6.000 ton. Jest to już trzecia jednostka, nosząca tę nazwę w marynarce niemieckiej. Pierwszą był krążownik zatopiony w końcu 1914 roku przez angielski krążownik „Kent”, druga zaś również krążownik, który był w składzie eskadry, zatopionej w Scapa Flow w czerwcu 1919 r.

Z. S. R. R. Według krążących pogłosek, rozpoczęto budowę 60-ej łodzi podwodnej, oraz uchwalono zamówić jeszcze 10 takich jednostek. Ponieważ marynarka sowiecka posiadała pięć lat temu zaledwie 15 łodzi podwodnych, i to przestarza-

łego typu, więc w 1937 roku stan ich wyniesie 55 sztuk, najzupełniej nowoczesnych i odpowiadających mniej więcej następującej charakterystyce: wyporność 800 t., szybkość 15/10 w., rejon pływania 7.000 mil, uzbrojenie 1 działo 102 mm i 10 aparatów torpedowych. Zasadniczo łodzie podwodne podzielone są na dwie grupy, z których jedna ma miejsce postoju w Kronsztadzie, druga zaś we Władywostoku. W Nikołajewie, nad morzem Czarnym, znajduje się zaledwie kilka mniejszych i starszych jednostek.

Anglia. Admiralicja rozpisała przetarg na budowę 21 jednostek przewidzianych programem 1935 r., to jest 3 krążowników, 9 kontrtorpedowców, 3 łodzie podwodne i kilka mniejszych jednostek. Koszty budowy wyniosą 10 milionów funtów angielskich, program ma być zrealizowany w przeciągu trzech lat.

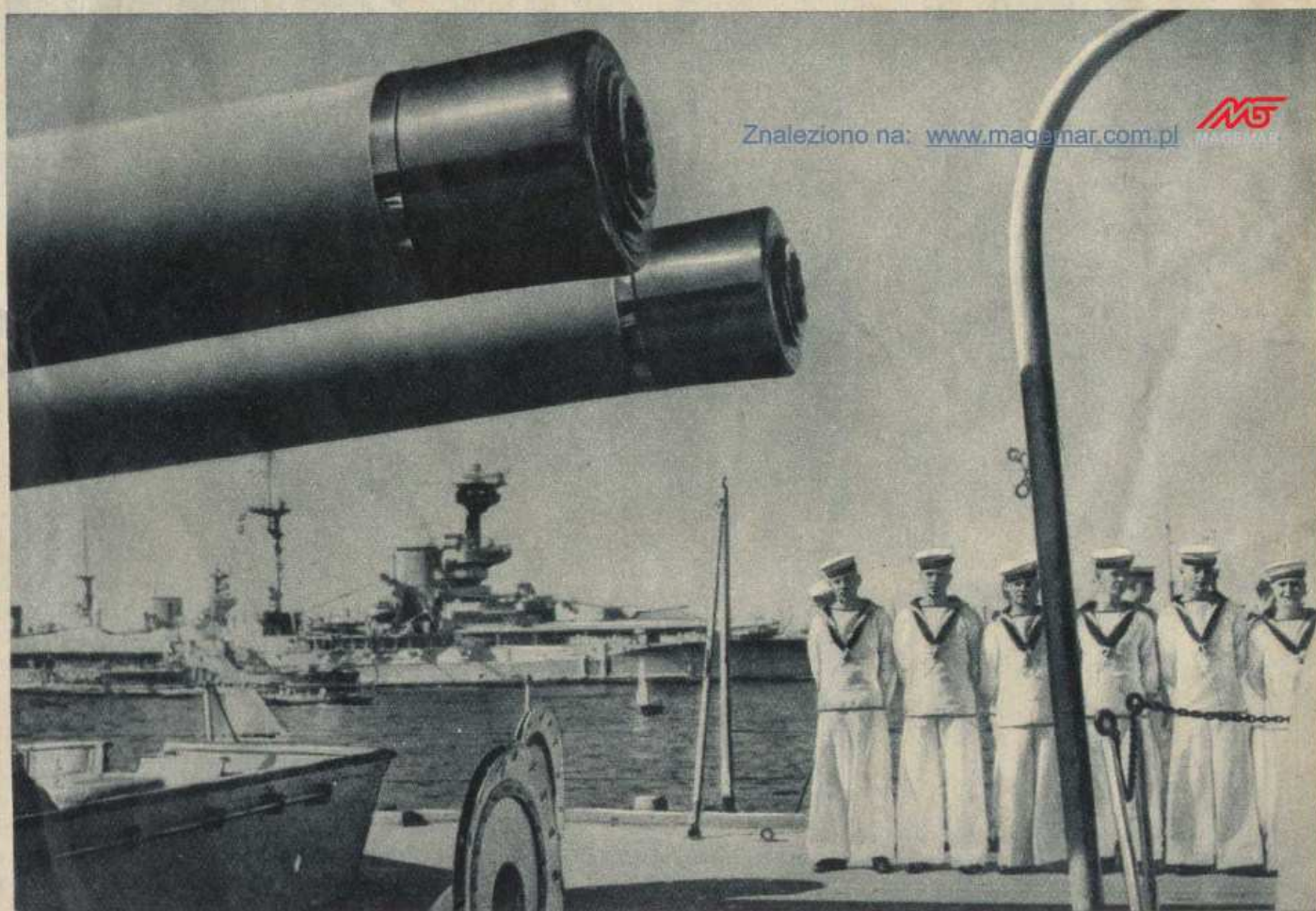
Dnia 7 listopada spuszczonej został na wodę kontrtorpedowiec „Gipsy”, a dnia 12 listopada kontrtorpedowiec „Grenada”. Są to ostatnie dwa kontrtorpedowce z programu 1933 r. — wyporność 1.380

t., szybkość 36 w., uzbrojenie 4 dz. 120 mm, 7 aparatów torpedowych 533 mm. Cała serja „G” będzie w służbie czynnej na wiosnę 1936 r.

W Aleksandrii, na skutek szalejącego huraganu pękły cumy krążownika „Devonshire”, który, poniesiony przez prąd, zaczął dryfować na przeciwległe molo. Przybyłe z pomocą holowniki z trudem wyciągnęły okręt z niebezpiecznego położenia. W czasie tegoż sztormu, wchodząc do portu Haliffa, krążownik „Durban” został zdryfowany na łamacz fal i poniósł lekkie uszkodzenia burty.

Jugosławia. Jugosławia ma zamówić w najbliższej przyszłości w stoczni „Loire” w Nantes trzy torpedowce po 1.000 ton. W myśl umowy jednak tylko jedna z tych jednostek będzie mogła być zbudowana we Francji, pozostałe zaś dwie muszą być wykonane w kraju, oczywiście pod nadzorem i przy pomocy personelu francuskiego. Stocznia „Loire” zobowiązała się zainstalować w Cattaro potrzebne obrabiarki i poczynić inne nieodwołalne inwestycje. Kotły i turbiny będą dostarczone przez angielską firmę Yarrow.

Włochy. Ukończona została modernizacja pancerników „Conte di



Angielskie pogotowie zbrojne na morzu Śródziemnym

Cavour" i „Giulio Cesare“, rozpoczęta mniej więcej przed dwoma latami. Ustawiono nowe kotły ropowe i poddano gruntownemu remontowi maszyny napędowe, tak że obecnie jednostki te mają podobno osiągnąć szybkość 26 węzłów, to jest tyle, co niemiecki „Deutschland“. W dziale uzbrojenia zamieniono artylerię główną, wzmocniono artylerię przeciwlotniczą, zamieniono i wzmocniono opancerzenie i zaokrętowano jeden wodnopłatowiec.

Dekretem królewskim wciągnięte zostały w skład morskich sił zbrojnych: pancerniki „Littorio“ i „Vittorio Veneto“ po 35.000 ton, 12 łodzi podwodnych typu „Perla“ po 600/780 ton, zamówione w stocznich Cantieri Riuniti i Odero-Terni; 2 łodzie podwodne typu „Foca“, będące stawiaczami min; 4 kontrtorpedowce po 1.850 ton typu „Giosue Carducci“ zamówione w stoczni Orlando w Livorno.

Holandja. Ministerstwo Obrony Narodowej podaje oficjalnie charakterystykę nowego przewodnika flotylli, będącego w budowie i przeznaczanego do eskadry stacjonowanej w Indjach: wyporność 3.350 ton, szybkość 33 w., uzbrojenie 6 dział 150 mm, 4 działa 40 mm przeciwlotnicze i dwa aparaty torpedowe potrójne.

Brazylja. Parlament uchwalił program rozbudowy sił morskich, który przewiduje: 2 krążowniki, 10 kontrtorpedowców, 6 łodzi podwodnych i szereg jednostek pomocniczych. Łodzie podwodne i 1 ropowiec o wyporności 5.000 ton, zostały już zamówione we Włoszech, przyczem zapłacone będą w naturze, dostawami dla wojsk frontu abisyńskiego. Jednocześnie posuwa się modernizacja pancernika „Minas-Geraes“ o wyporności 19.000 ton i uzbrojeniu 12 dział 305 mm, zbudowanego w 1908 roku. Zamiast dawnych kotłów węglowych ustawione mają być nowe kotły ropowe, a poza tem ma być zwiększona donośność artylerji. Roboty dokonywane są w Anglii, w stoczni Thornycroft.

Argentyna. Na miejsce dawnego okrętu szkolnego „Sarmiento“, postanowiono wybudować kosztem 6 milionów pesów w złocie nowy krążownik o wyporności 5.000 ton, uzbrojony w 9 dział 152 mm i jeden wodnopłatowiec z wyrzutnią. Jako system napędowy przewidziany jest silnik Diesla na wale środkowym dla normalnego szkolnego pływania, oraz kotły ropowe i turbiny poruszające dwa wały boczne, które zapewniają szybkość 34 węzłów. Okręt ten będzie zapewne wybudowany w Anglii.



BOŻE NARODZENIE W MARYNARCE ANGIELSKIEJ



Święta Bożego Narodzenia w Anglii są obchodzone bardzo uroczystie nie tylko na lądzie, ale i na morzu.

Na załączonych zdjęciach widzimy przygotowania świąteczne na angielskim okręcie wojennym „Orion”.



ERNEST



ZAGRANICA O POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ

Od pewnego czasu coraz częściej spotyka się mniejsze lub większe wzmianki i artykuły w pismach i czasopismach zagranicznych o polskich poczynaniach na morzu. Najwięcej jak zwykle pisze o nas prasa niemiecka, tylko o ile dawniej były to wiadomości tendencyjne, usiłujące zbagatelizować i pomniejszyć, a nieraz wręcz ośmieszyć naszą pracę, o tyle ostatnio nastawienie to uległo zmianie. Umieszczane notatki są naogół obiektywne, rejestrujące każde nowe osiągnięcie, każdy krok w rozwoju naszym na morzu.

Wszelkie sprawozdania z pracy polskiej floty handlowej, portu, rozwoju życia nad morzem i na morzu, w szczególności umieszczane w organach, traktowanych za oficjalne lub półoficjalne, znajduje niezwłoczny oddźwięk.

Rok ubiegły dostarczył wyjątkowo dużo materiału dla prasy zagranicznej. Żywe zainteresowanie tej prasy budziła podróż „Daru Pomorza” dookoła świata. Porty i kraje do których zawijał ten statek szkolny, reagowały między innymi, obok wizyt, odwiedzin itp., opisami i fotografiami statku i załogi, opisami kraju, z którego ten statek pochodzi itp. Zaryzykowałbym twierdzeniem, że gdybyśmy chcieli umieścić tyle wzmianek o Polsce w prasie zagranicznej, wiele ukazało się przy tej okazji, musieliśmy zapłacić znacznie więcej, aniżeli wyniósł koszt całej tej wyprawy, która miała oczywiście swoje własne cele na względzie.

Drugą taką większą i sympatyczną dla nas Polaków, odżywką dla prasy zagranicznej na nasz temat, była budowa transatlantyków, a w szczególności uruchomienie m/s „Piłsudski”. — Pomijając wzmianki i opisy w prasie codziennej na kontynencie europejskim i w Ameryce, gdzie według bezpośrednich relacji uczestników pierwszej podróży, prasa była tak

dobra, a nawet „lepsza” niż z okazji pierwszej podróży francuskiego kolosa s.s. „Normandie”, chcemy podkreślić tutaj odgłosy w niektórych ważniejszych czasopismach fachowych o zasięgu światowym.

W numerze 31 1935 r. „Der Schiffahrtsfrachtendienst” wychodzący w Hamburgu, ukazał się artykuł pod krzyżującym tytułem: „Rewolucja w komunikacji na Północnym Atlantyku” („Umwälzung in der Nordatlantik-Fahrt”). Artykuł ten, poprzedzony zarysem sylwetki m/s „Piłsudski”, opisuje pokrótce dotychczasowy stan tonażu obsługującego komunikację z Ameryką Północną, oraz zmiany jakie zaszły w tym tonażu po wojnie. Wymienia nowe statki, które ukazały się na tym szlaku, a więc „Bremen”, „Europa”, „Normandie”, pozostający w budowie statek angielski „Queen Mary”, które wnoszą zwiększenie szybkości, wygód, luksusu, a równocześnie zagęszczają tę komunikację. Stwierdza, że w tych zmienionych warunkach zachodzi konieczność ustalenia planowej obsługi — ustalenia współpracy między towarzystwami okrętowymi wchodzącymi w grę i podkreśla wejście na arenę nowego partnera na Północnym Atlantyku, jakim jest Polska, akcentuje dążenie „30-milionowego narodu” do powiększenia prestiżu także i na polu żeglugi przez udział wysokowartościowych statków w komunikacji ze Stanami Zjednoczonymi, gdzie Polska ma bezpośrednie liczne stosunki handlowe z osiadłymi tam Polakami, którym w ten sposób zapewnia łączność z Macierzą.

Dalej opisuje podstawy umowy z Italią z roku 1933 na budowę nowych statków, oraz podaje szczegółowe dane, charakteryzujące te statki i ich zdolność transportową.

Jeszcze więcej miejsca poświęca naszym statkom również hamburskie czasopismo „Werft Reederei Hafen” 20/1935 r., w art. p. t. „Pił-

sudski” und „Batory”, zwei polnische Doppelschrauben - Dieselmotorschneellschiffe”.

W artykule tym autor powołując się na notatkę, umieszczoną w tym piśmie w r. 1934, opisuje budowę statków, szczegóły konstrukcyjne, ilość miejsc, cenę itp. Całość jest ilustrowana 6 fotografiami (1 fotografia wykończonego statku, 5 fotografii z poszczególnych faz budowy) oraz 9 rysunkami schematycznymi, obrazującymi poszczególne pokłady statku i jego motory, z odnośnymi fachowymi objaśnieniami i opisami.

Trudno pokusić się na tem miejscu o omówienie, czy bodaj tylko wymienienie wszystkich artykułów i notatek, jakie się ukazują w prasie fachowej zagranicznej, stwierdzamy tylko, że ukazują się one coraz częściej w takich czasopismach, jak: „Fairplay — weekly shipping journal” w Londynie, „Journal de la Marine Marchande” w Paryżu, „Hansa — Deutsche Schiffahrtszeitschrift” itp.

W tych i w innych pokrewnych czasopismach próżnobyśmy szukali samego tylko imienia Polski przed 10 laty i dopiero budowa własnego portu, a w szczególności powstanie, rozwój i praca floty handlowej, wprowadziło nas na łamy tej kategorii wydawnictw — wydawnictw o zasięgu światowym, które roznoszą dobre imię Polski w najbardziej przekonującym ujęciu, popularyzują i utrwalają to imię w świecie całym.

Bowiem rozwój i normalna praca floty handlowej stwarza najbardziej konkretne i bezpośrednie zainteresowanie w całym szeregu zajęć, w łańcuchu międzynarodowej produkcji, wymiany i transportu.

Jest to jeszcze jeden plus naszych poczynañ, wysiłków i osiągnięć w pracy na morzu, który wprawdzie nie może być liczbowo ujęty w kalkulacji handlowej tych poczynañ, a który ma przecież znaczenie w rozwoju naszego życia — zarówno gospodarczego jak i państwowego.

J. KOROLKIEWICZ



AMERICANA

Polska Liga Morska w Stanach Zjednoczonych poczyni krzepnąć, udoskonalać się organizacyjnie, o czym świadczy fakt zorganizowania w Chicago już drugiego skolei okręgu. Dotychczas bowiem Liga Morska w Chicago i okolicy składała się z luźnych oddziałów, w miarę wzrostu których okazało się konieczne stworzenie ściślejszej więzi między niemi. W tym celu w dniu 5 listopada ub. r. odbyło się w Chicago posiedzenie prezesów oraz członków zarządu przy oddziałach Ligi Morskiej w stanach Illinois i Indiana. Przeszło 40 delegatów z Chicago, Cicero South, Chicago, Kensington, East Chicago, Evanston, Gary, Hammond (obydwie miejscowości w stanie Indiana, ale graniczące z Chicago) przybyło na zebranie, co świadczy o dużym zainteresowaniu, jakie budzi wśród tamtejszego społeczeństwa polskiego idea Ligi Morskiej.

Posiedzenie otworzył prezes Zarządu Centralnego Ligi Morskiej w Ameryce, dr. W. A. Kuflewski, wskazując jako cel zebrania, konieczność zorganizowania okręgu na terenie stanów, podległych administracyjnie Konsulatowi Gen. w Chicago. Na zaproszenie dr. Kuflewskiego delegaci wypowiadali się o swoich oddziałach, jak również w kwestji dotyczącej ściślejszej organizacji. W tych sprawach zabierali głos pp. S. Piotrowicz z Evanston, J. Bzdek z Kensington, A. Skoczewski z East Chicago, Borowski z Chicago, oraz panie: G. Osińska, E. Matuszczakowa i inne, podkreślając konieczność ściślejszej organizacji.

Przystąpiono więc do wyboru zarządu okręgowego spośród delegatów. W dowód uznania za pracę dla Ligi Morskiej w Ameryce, prezesem został obrany p. J. Bzdek, który zwerbował do Ligi Morskiej 400 członków w Kensington. Na urząd vice-prezesa przez aklamację wybrani zostali pp. Aleksander Skoczewski i Stanisław Piotrowicz oraz pani Genowefa Osińska; sekretarzem został p. Stefan Służewski, skarbnikiem p. Stanisław Dziurkiewicz, komendantem i marszałkiem p. Borowski.

Na zebraniu organizacyjnym przemawiali p. konsul dr. J. Szygowski, p. Aleksander Hinkelman, skarbnik Ligi Morskiej w Ameryce, ten ostatni podkreślając cele Ligi oraz uzasadniając konieczność pracy dla idei morskiej, aby Polska stała się potęgą morską i mogła się skutecznie bronić przed zachłannością swoich wrogów. Se-

kretnarz Generalny Ligi Morskiej p. J. S. Zaleski w swoim przemówieniu apelował do wszystkich, aby nie szczędzili starań celem zwiększenia szeregów Ligi.

Powstał więc już drugi okręg na terenie Stanów Zjednoczonych. Siedzibą pierwszego okręgu jest New York, drugiego — Chicago. Wkrótce mają powstać okręgi w Detroit, Pittsburgu i nosić one będą nazwy od miast, w których znajdować się mają siedziby tych okręgów.

Co się tyczy umundurowania, członkowie Ligi Morskiej w Ameryce bardziej są czuli, niż w Polsce, bowiem gdy podczas obrad oddziału 1-szego wysunięto sprawę umundurowania, niemal wszyscy członkowie — pisze „Dziennik Związkowy” — wypowiedzieli się za tem, ażeby członkowie organizacji starali się, o ile możliwości, zaopatrzyć się w mundury i nosić je na wszelkich uroczystościach narodowych, jak i na występach zbiorowych.

Ważnem wydarzeniem w Chicago jest doroczny Zjazd Dziennikarzy Polskich w Ameryce, zrzeszonych w Syndykacie. Gdy piszemy te słowa, już jest po Zjeździe, gdyż miał on miejsce w dniach 30 listopada i 1 grudnia ub. r. Mimo to pragniemy powiedzieć kilka ciepłych słów pod adresem dziennikarzy polskich w Ameryce.

Znaczenie i zadanie dziennikarza polskiego na wychodźstwie są wielkie, zbyt mało może są doceniane przez społeczeństwo. Gdy nastąpi zrozumienie tych doniosłych zadań, wszelkie imprezy, organizowane przez dziennikarzy, spotkają się z gorącym poparciem całego społeczeństwa. Liga Morska i Kolonjalna w Polsce docenia ich pracę i łączy się z całym sercem z wszystkimi poczynaniami, rozumiejąc też, że od współdziałania dziennikarzy polskich zależy bardzo dużo, by wielka idea morska mogła przeniknąć głęboko za pośrednictwem prasy do szerszego ogółu polskiego w Ameryce.

Z okazji 75-letniej rocznicy urodzin mistrza Paderewskiego dzienniki polsko-amerykańskie poświęciły wiele miejsca tej wielkiej postaci, o której general amerykański Charles Dawes powiedział: „Polska i nazwisko Ignacego Paderewskiego i Tadeusza Kościuszki są i zawsze

będą synonimami w umysłach narodu amerykańskiego”, a amerykański kompozytor John Philip Sousa powiada o Paderewskim: „Ameryka jest dumna z Ciebie. Jesteś jednym z największych ludzi świata”. Dla uczczenia tej rocznicy chicagowski „Dziennik Zjednoczenia” wyszedł w zwiększonej objętości 24 stron, z których większość jest poświęcona życiu i działalności Paderewskiego. Na posiedzeniu Komitetu Międzyorganizacyjnego dla uczczenia tej rocznicy wysunął się wniosek S. Adamkiewicza, dyrektora Zjednoczenia P. R. K. o przemianowanie jednego z bulwarów w Chicago na „Bulwar Paderewskiego”.

W mieście Kościuszk w stanie Mississippi mieszka 82-letni wybitny dziennikarz amerykański, p. Willy Sanders. Cechą charakteru p. Sandersa, nas interesująca, jest — powiada A. Waldo — jego umiłowanie Polski, nawet wtedy, kiedy Polaków wcale nie znał.

„Tylko historję Stanów Zjednoczonych i Polski znam z równą dokładnością, choć mi są nie obce dzieje wielu innych krajów” — mówił p. Sanders w rozmowie z przybyłymi na obchód jubileuszowy do miasta Kościuszk Polakami. Żegnając wycieczkę Polaków amerykańskimi, przybyłymi ze wszystkich stron Ameryki do tego miasta na jubileusz, p. Sanders powiedział: „Wracając do swoich, pamiętajcie, że zawsze w Mississippi dobrze o was mówić będziemy. By was zaś lepiej jeszcze poznać, organizuje się teraz pierwsza w Stanach Zjednoczonych wycieczka Amerykanów, nie-Polaków, do Polski w roku przyszłym. Dlaczego to robimy pierwsi w Ameryce? Dlatego, że my z Mississippi znamy Was i cenimy najlepiej, i jadąc do Polski, wiemy do kogo jedziemy”.

Z otwartym sercem cała Polska oczekiwać ich będzie i przyjmie tę pierwszą wycieczkę, składającą się z rdzennych Amerykanów, którzy tak gorąco się nami interesują.

Dzienniki polskie w Chicago notują ciekawy fakt, a mianowicie, rodak nasz p. Adam Kulikowski zakupił miesięcznik przemysłowo-handlowy w języku angielskim p.t. „Opportunity”. Wydawnictwo to ma 200.000 czytelników, jest więc nawet jak na Amerykę, poważnym wydawnictwem. Pan A. Kulikowski po objęciu kierownictwa pisma w artykule wstępnym podkreśla, że

przed 20-tu laty przybył z Polski do Stanów Zjednoczonych, mając w kieszeni 17 i pół dolara i nie znając tu nikogo.

Pisma polskie podkreślają też fakt, że p. Kulikowski zdołał osiągnąć w społeczeństwie amerykańskim swe stanowisko bez zmiany swego nazwiska, bez zapierania się swej polskości.

Prasa polska w Brazylii daleka jest bardzo od przeciętnego poziomu informacyjnego i pod względem liczebności nakładów od czasopiśmiennictwa w Stanach Zjednoczonych Ameryki Półn., które w 1942 roku będzie obchodziło pierwsze stulecie swej egzystencji i wielkiego rozwoju. A jednak wychodzi obecnie na tym terenie około 12-tu czasopism, redagowanych wyłącznie w języku polskim. Ukazuje się również jeden miesięcznik, poświęcony informowaniu o Polsce cudzoziemców, wydawnictwo „Brazil - Polonia” w języku portugalskim.

Nakład czasopism polskich w Brazylii waha się w granicach 500 do 3.000 egzemplarzy, częstość ukazywania się — od 2-ech razy na tydzień do miesiąca. Dziennika nie ma ani jednego. Największe nakłady, po 3000 egz. mają „Gazeta Polska w Brazylii”, tygodnik z miesięcznymi dodatkami — „Wiadomości Kobiety”, „Rolnik”, „Junak”, „Oświatowiec” i „Lud”, wychodzący dwa razy tygodniowo. Oba te pisma mają siedzibę w stolicy stanu Parana, Kurytybie, rozchodzą się po wszystkich ośrodkach polskich w całej Brazylii i nawet poza jej granice, głównie w Argentynie i Urugwaju. Pozostałe czasopisma polskie ukazują się również w Kurytybie, największym ośrodku polskości w Południowej Ameryce, za wyjątkiem dwutygodnika „Odrodzenie”, wychodzącego w Rio Grande do Sul.

Pisma te, przeznaczone dla ludności rolniczej, dla kolonistów, których byt cały oparty jest na umiejętnej uprawie ziemi i poszerzaniu w tej dziedzinie polskiego stanu posiadania na olbrzymich brazylijskich obszarach, pod wielu względami

podobniejsze są do dawnej krajowej prasy ludowej, niż do współczesnych czasopism w Polsce i nawet w Stanach Zjednoczonych. Dlatego niezmiernie wskazane i pożądane byłoby, obok rozwoju tych czasopism lokalnych, większe docieranie do 200.000-ej Polonii Brazylijskiej, czołowych pod względem ideowym i produkcyjnym w sensie popularnej treści i pięknej szaty wydawniczej, miesięczników i innych czasopism ze Starego Kraju, w niczem dziś nieustępujących najbardziej atrakcyjnym czasopismom w językach obcych.

Wielkie zasługi dla wychowania młodego pokolenia Polaków w Brazylii ma organizacja „Junak”, działająca już od przeszło dziesięciu lat. Rozwój tej organizacji i jej wytyczne mają wiele analogii z harcerstwem w Polsce, które konsoliduje i zrzesza dziś ludzi najrozmaitszego wieku od młodzieńskich „zuchów” i „wilcząt” do ojców tych dzieci — dawnych i byłych harcerzy, w których szeregach nie brak bardzo zasłużonych dla Ojczyzny wybitnych obywateli.

Rośnie i w Brazylii pokolenie starszych junaków, które w trosce o młodzież szkolną powołało ostatnio do życia odpowiednią organizację.

W mieście Rosario, drugim co do wielkości w Argentynie, liczącym około pół miliona mieszkańców, wyświetlany był film polski „Sztandar Wolności”, obrazujący m. in. życie Marszałka Piłsudskiego i przebieg uroczystości pogrzebowych.

Jak świadczą liczne listy miejscowych Polaków, film ten wyświetlany w jednym z większych kinoteatrów wywierał olbrzymie wrażenie na widzach, wśród których obok członków kolonii polskiej w tym mieście nie brak było licznie przybyłych Polaków - kolonistów nawet z oddalonych od Rosario miejscowości, pragnących zapoznać się z tym potężnym obrazem historycznym.

Związek Zawodowy Rolników Polskich w Brazylii propaguje

wśród swych członków uprawę bawełny, tak potrzebnej dla przemysłu w Europie i sprowadzanej do Polski z zamorskich krajów, na przykład z Egiptu.

Brazylijski Departament Rolnictwa dostarcza plantatorom dezynfekowane nasiona bawełny po bardzo niskiej cenie. Według obliczeń miejscowych handlowców w przeciągu kilku lat produkcja bawełny w północnej części stanu Parana, gdzie, jak wiadomo większość ziemi ornej należy do Polaków, — powinna przekroczyć 200 milionów kilogramów.

Jak informuje „Codzienny Niezależny Kurjer Polski”, w Buenos Aires, Polacy w Argentynie mogą korzystać codziennie z audycji radiowych w języku ojczystym dzięki uruchomieniu krótkofalowej stacji nadawczej w Babicach pod Warszawą, na terytorium wielkiej transatlantycznej radiostacji pod zarządem Ministerstwa Poczty i Telegrafów.

Stacja nadaje na fali długości 22 mtr. z mocą 10 kw. w antenie. Znak wywoławczy tej stacji brzmi SPW. Długość fali zapewnia olbrzymi zasięg tej nowej rozgłośni, bo aż do wysp japońskich na wschodzie i Ameryki Południowej na zachodzie.

Według polskich danych statystycznych w ciągu ostatnich dwu lat przywóz do Polski towarów z krajów Ameryki Łacińskiej nie wykazuje większych wahań, zamykając się w granicach 50 — 51 milionów złotych rocznie; natomiast wywóz towarów polskich doznał silnego wzrostu: w r. 1933 wywieziono za około 14 milionów złotych, w r. 1934 — za 22 miliony złotych. Pojemność rynku polskiego na produkty z Ameryki Południowej nie da się w warunkach obecnych w większym stopniu rozszerzyć, natomiast możliwości zbytu produktów polskich w Ameryce Łacińskiej, przedstawiają się bardzo poważnie i przed polską kupiecką przedsiębiorczością leży tu wielkie pole do przeorania pozytywną pracą.



Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Rok 1935 zakończył się okresem bardzo intensywnej pracy programowo - organizacyjnej, w orbicie której znalazły się wszystkie ogniewa LMK. Pierwszy etap tej pracy stanowiły zebrania i konferencje, zwołane przez wszystkie okręgi z udziałem przedstawicieli obwodów lub oddziałów, oraz Zarządu Głównego — dla oceny działalności z drugiej połowy roku i dla ustalenia przystosowań do akcji w 1936 r.; w drugim etapie odbyły się w Warszawie, zwołane przez Zarząd Główny, 3 zjazdy: przewodniczących okręgowych sekcji dla spraw młodzieży — 17. XI., prezesów okręgów — 24. XII. i kierowników biur okręgów — 1. XII. W wyniku tych zjazdów został zgromadzony bogaty materiał, obejmujący dorobek z ostatnich miesięcy 1935 r., jak również szeroko zakrojone plany dla dalszego rozwoju Ligi we wszystkich okręgach. To też zjazdy prezesów okręgów czy kierowników biur okręgów — choć nie stanowią statutowych organów w pracach Ligi — spełniły nieocenioną rolę dla dalszego harmonizowania współpracy wszystkich ogniw, stając się zarazem najważniejszym czynnikiem opiniodawczym i wnioskującym wobec Zarządu Głównego i Rady Głównej we wszystkich sprawach programowych, które będą przedmiotem obrad najbliższego posiedzenia Rady i znajdą swój właściwy wyraz w budżecie na rok 1936.

Najlepszym przyczynkiem do intensywności prac okręgów, które w ostatnim roku bez wyjątku wykazały widoczne stężenie i wzrost swej siły organizacyjnej, będzie ilustracja niektórych liczb. I tak — o ile na dzień 1. I. 35 r. stan członków wszystkich kategorii wynosił 270.000, w dniu 1. XII. 35 r. osiągnął 1556 oddziałów i 452.900 osób. Według kolejności okręgów stan ten przedstawia się następująco: okręg Zagłębia węgl. — 93.600, a w tem 43.350 rzeczywistych, Stołeczny — 50.000, rzeczyw. 22.000, Lubelski — 47.370, rzeczyw. 18.400, Radomsko-Kielecki — 28.240 (bez kół szkolnych), a w tem rzeczyw. 15.560, Krakowski — 47.790, rzeczyw. — 13.550. Dalej idą: okr. Poznański (og. 38.000 a rzeczyw. 13.000), Pomorski (og. 32.100, a rzeczyw. — 9.700), Łódzki, woj. Warszawskiego itd. Następne okręgi, choć nie mogą jeszcze wykazać się tak imponującymi liczbami, idą również naprzód nie tylko w akcji propagandowo - organizacyjnej — ale również w podejmowaniu prac progra-

mowych, na które — obok zbiórki na F.O.M. — składa się realizacja programu wychowania wodnego młodzieży, popularyzacja zagadnień kolonjalnych, studia terenowe w zakresie regulacji rzek i przewozów wodnych i szereg innych, jak współpraca z polskimi ośrodkami zagranicą, opieka nad kaszubami, akcja stypendjalna na rzecz uczniów Państw. Szkoły Morskiej, tworzenie ośrodków szkolenia żeglarskiego.

Mając podstawę do swych prac w sile organizacyjnej, okręgi skupiają w swem ręku wiele już środków, aby móc podjąć tym wszystkim zadaniom przy jednoczesnem rozszerzaniu programu swej działalności. Akcja wśród młodzieży znalazła szczególnie pomyślne rozwiązanie w okręgu Krakowskim — związana ściśle z wychowaniem wodnem młodzieży i w delegaturze Jarosławskiej i okręgu Lwowskim — gdzie w orbitę zainteresowań Ligi została wciągnięta młodzież wszystkich szkół; w okręgu Lubelskim — przez stworzenie przy obwodach odpowiednich sekcji dla pracy wśród młodzieży; w okręgu Poznańskim — gdzie praca ta jest prowadzona z wielkiem wyczuciem pedagogicznem zagadnień morsko - kolonjalnych.

Obecnie fundują również we własnym zakresie stypendia dla niezamożnych uczniów Państw. Szkoły Morskiej, nie tylko okręgi jak Zagł. Węglowego, Radomsko - Kielecki, Lubelski, Poznański i Stołeczny, ale nawet niektóre oddziały, jak oddział Kobiet w Warszawie (2-ch stypendystów), oddział w Pionkach, w Grodnie, oraz niektóre oddziały Zagł. Węglowego.

Ostatni rok wniósł również do programów pracy okręgów sprawy kolonjalne i żeglugi śródlądowej; ta ostatnia zwłaszcza dziedziną, wymagającą przede wszystkim działania Zarządu Głównego, znalazła swój zdecydowany wyraz w pracach okręgu Pomorskiego, a dla niektórych zagadnień — w pracach delegatury w Jarosławiu i okręgu Krakowskiego.



Ponieważ ostatnio został nareszcie zrealizowany przez wszystkie okręgi postulat jeszcze V Walnego Zjazdu Del. LMK, aby stworzyły one bezwzględnie taki aparat wykonawczy dla swych prac, któryby gwarantował stały i niezawodny postęp organizacji — uchwały ostatniego VI Wal. Zjazdu doczekają się pełnej realizacji przy wykonywaniu programu 1936 roku, który zakreśli Rada Główna na swem najbliższem posiedzeniu łącznie z budżetem. Przytem stałe usprawnianie tego aparatu przez okręgi pozwoli całkowicie szarmonizować wzajemną współpracę wszystkich ogniw z centralą.

Odbyty w listopadzie ub. r. zjazd przewodniczących sekcji okręgowych dla spraw młodzieży dał bardzo cenny i obfity materiał, dotyczący zarówno ustosunkowania się nauczycielstwa do pracy w myśl haseł naszej organizacji, jak i działalności kół szkolnych.

Na podstawie relacji delegatów poszczególnych okręgów, stało się jasnem, że dodatnie wyniki w akcji organizowania kół i żywej ich działalności osiągnięto przede wszystkim tam, gdzie nauczyciele doceniają ważność zagadnień, wiążących się z posiadaniem przez nas własnego wybrzeża i portu.

Okręgi wykazały dużo inicjatywy, dążąc do ożywienia pracy kół szkolnych. Należy tutaj wymienić okręg Krakowski, w którym sekcja dla spraw młodzieży zorganizowała wiosną 35 r. dwa kursy budowy łodzi i kajaków przy V baonie saperów.

Jak tego rodzaju akcja znajduje żywy oddźwięk w młodzieży, świadczyć może fakt, że na kursy zgłosiło się aż 187 uczniów i 11 uczennic. Oczywiście nie było tyle miejsc, aby wszyscy mogli wziąć udział w kursach. Dobre wyniki osiągnęła także delegatura Jarosławska przez zespolenie pracy kół w t. zw. Międzyszkolnym Komitecie LMK. Wypada zaznaczyć, że na terenie delegatury istnieje 321 kół szkolnych.

Jak dużą wagę zarządy okręgów przypisują pracy nad młodzieżą, może świadczyć fakt, że prawie wszystkie zarz. okręgów pokrywały wydatki z własnych dochodów na akcję młodzieżową.

Po zestawieniu danych liczbowych przywiezionych przez delegatów okazało się, że istnieje już przeszło 2000 kół szkolnych LMK, obejmujących ponad 120.000 młodzieży.

K R O N I K A

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc listopad r. ub. wyniosły 763.789 ton, z czego na obrót zamorski przypada 729.122,3 ton. Z tej ostatniej cyfry na przywóz przypada 111.273 ton, a na wywóz 617.849,3 ton. Obrót przybrzeżny z W. M. Gdańskiem wyniósł 3.623,8 ton, z czego na przywóz przypada 1.432,6 ton, a na wywóz 2.191,2 ton. Obroty drogą wodną z wnętrzem kraju wyniosły 31.042,9 ton, w tem na przywóz przypada 25.503,5 ton, a na wywóz 5.539,4 ton. Ogólne obroty towarowe w listopadzie w stosunku do ubiegłego miesiąca zwiększyły się o 165.969,3 ton.

W ciągu miesiąca listopada r. ub. złowiono na całym wybrzeżu 1.250.300 kg. ryb o wartości 264.639 złotych. W porównaniu z listopadem 1934 roku, połowy w miesiącu sprawozdawczym zwiększyły się ilościowo o 730.000 kg., wartościowo o 88.000 złotych, co przypisać należy zwiększeniu się połowów sprotów, których złowiono w listopadzie r. ub. 1.119.450 kg. o wartości 223.890 złotych, co stanowi 95 proc. ilości, a 85 proc. wartości ogólnych połowów.

W połowach przodujące miejsce zajmuje Hel, osiągając połów 858.680 kg., dalej idzie Gdynia — 167.080 kg., później miejscowości półwyspu od Jastarni do Wielkiej Wsi — 164.280 kg., miejscowości nad pełnym morzem od Chłapowa do Karwi — 32.420 kg.; wreszcie miejscowości nad zatoką od Pucka do Obłuża dały 10.340 kg. Połowy dalsze pod wyspą Bornholm dały 17.250 kg. dorszy i 250 kg. flader.

Największym odbiorcą złowionych ryb były wędzarnie na wybrzeżu, które zakupiły 1.107.650 kg. na rynku miejscowym sprzedano 138.230 kg. a do Gdańska wywieziono minimalną ilość 4.420 kg.

Jak wynika ze statystyk, ogólne wyniki pracy polskiej floty handlowej przedstawiają się bardzo dobrze i wykazują stały rozwój. W ciągu pierwszych 3-ch kwartałów r. ub. przewozy polskiej floty handlowej były o 21 proc. większe, niż w tym samym okresie 1934 r. Od 1 stycznia do 30 września 1935 roku przewozy te wyniosły 842 tysiące ton, gdy w r. 1934 tylko 692 tysiące ton. Należy przytem podkreślić, że zwiększyły się przede wszystkim przewozy żeglugi nieregularnej, t. zw. trampowej, wzrastając z 479 tysięcy ton w 1934 do 507 tysięcy ton w 1935, czyli o 266

proc. Przewozy żeglugi regularnej wzrosły w tym czasie z 217 tysięcy ton w r. 1934 do 236 tysięcy w r. 1935 czyli o 8,9 proc. W żegludze regularnej procentowo wzrost najsilniej tranzyt, bo o 44,6 proc. (5,7 tysięcy ton), wywóz zwiększył się o 18,2 proc. (20,2 tys. ton), natomiast przywóz zmniejszył się o 7,9 proc. (7,3 tys. ton). W żegludze trampowej wywóz wzrósł bardzo znacznie, bo o 90,9 tys. ton, w mniejszym stopniu przywóz — o 57,8 tys. ton, natomiast tranzyt spadł o 21,4 tys. ton.

W najbliższym czasie zostanie uruchomiona polska linia regularna, łącząca Gdynię z Ameryką Południową. Linję tę obsługiwać będzie s/s „Pułaski.”

W dniu 21 listopada r. ub. ogłoszony został tekst protokołu polsko-gdańskiego w sprawie przystąpienia w. m. Gdańska do polsko-niemieckiej umowy handlowej. Na mocy tego protokołu sprawy rozliczeniowe na terenie Wolnego Miasta załatwiać będzie wyłącznie stworzony specjalnie Gdański Urząd Rozliczeniowy. Urząd ten będzie wydawał zaświadczenia rozrachunkowe, jeżeli chodzi o przywóz, na wszystkie towary, sprowadzane przez firmy gdańskie i to niezależnie od tego, czy towary przeznaczone są dla Wolnego Miasta, czy dla Polski. Jeżeli chodzi o wywóz, to Gdański Urząd Rozliczeniowy będzie wydawał zaświadczenia rozrachunkowe tylko w ramach gdańskiego udziału w polskim planie wywozowym. Rozrachunkowe zaświadczenia przywozowe wydawane będą po wpłaceniu przez firmy należności w guldenach gdańskich. Wyплаты rozrachunkowych zaświadczeń wywozowych i dokonywane będą również w guldenach.

W dniu 8 grudnia r. ub. Państwowa Szkoła Morska w Gdyni obchodziła uroczystość 15-letniego swego istnienia. W uroczystości tej wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Przemysłu i Handlu, instytucji rządowych, gospodarczych i portowych, Marynarki

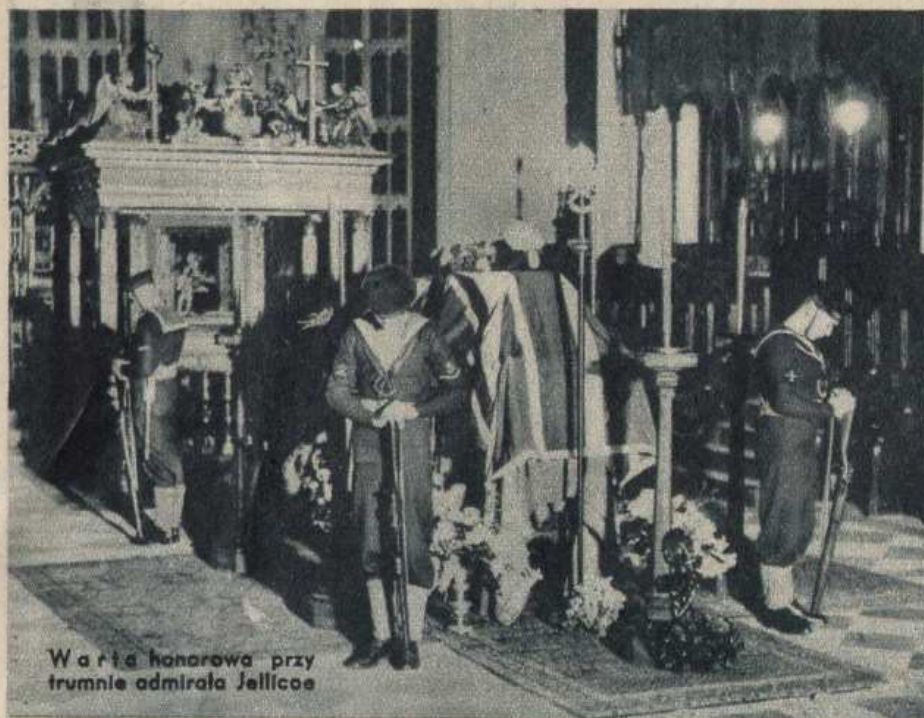
Wojennej oraz placówek zagranicznych w Gdyni. Przybyli również liczni absolwenci uczelni. Po odprawieniu uroczystej mszy J. E. ks. biskup morski dr. Stanisław Okoniewski wygłosił podniosłe kazanie, podkreślając pionierską rolę Państwowej Szkoły Morskiej.

Hamburg, niemiecki port, stanowiący niejako bramę wyjściową Bałtyku na szeroki świat, zajmuje jedno z czołowych miejsc wśród portów europejskich pod względem stałych połączeń morskich. Największą ilość linii i wyjazdów regularnych, jak wynika z danych handlowo - statystycznych Hamburga, zanotowano w tym porcie w r. 1929, kiedy ilość linii, obsługujących port hamburski, sięgała cyfry 209, a ilość wyjazdów wyniosła 8.785. Kryzys osłabił ruch handlowy portu hamburskiego i w r. 1934 ilość linii spadła do 193, a wyjazdów do 8.142. Obroty towarowe zmniejszyły się jednocześnie o 8 proc.

Z ogólnej ilości połączeń przypada na ruch europejski 89 linii i 6.135 wyjazdów rocznie, natomiast w ruchu pozaeuropejskim istnieje 104 połączenia przy 2.007 wyjazdach rocznie. Ciekawem jest przytem, że w komunikacji pozaeuropejskiej 86 proc. połączeń stanowią linie regularne, a w ruchu europejskim linie regularne utrzymują tylko 40 proc. połączeń, których reszta przypada na ruch trampowy. W komunikacji z krajami pozaeuropejskimi przeważa w porcie hamburskim flaga niemiecka, obsługująca w 54,2 proc. ogólny ruch zamorskich linii regularnych.



Widok znanej wytwórni win H. Makowskiego w prastarej Kruszwicy, która morzem rozpoczęła eksport swoich wyrobów



Warta honorowa przy trumnie admirała Jellicoe

ADMIRAŁ JELlicoe

20 listopada r. ub. zmarł w Londynie admirał floty angielskiej lord Jellicoe, jeden z najwybitniejszych dowódców z czasów wojny światowej i najznakomitszych organizatorów marynarki angielskiej.

John Rushworth Jellicoe urodził się w r. 1859. Mając lat 13, wstępuje Jellicoe do marynarki i w r. 1880 zostaje oficerem. W dwa lata później przyjmuje chrzest bojowy, biorąc udział w bombardowaniu Aleksandrii w Egipcie.

W r. 1900, będąc w stopniu komandora, bierze udział w wojnie przeciwko bokserom w Chinach. W r. 1907 zostaje admirałem.

W r. 1910 dowodzi flotą oceanu Atlantyckiego, a w r. 1912, jedną z dywizji ojczystej („Home Fleet“). Posiadając opinię wybitnego organizatora i taktyka, w przededniu wybuchu wielkiej wojny zostaje zastępcą dowódcy „Wielkiej Floty“ („Grand Fleet“) admirała Callaghana, a następnie w dniu 4 sierpnia 1914 r. dowódcą Wielkiej Floty, obejmując równocześnie dowództwo floty, zebranej w obszernej zatoce Scapa Flow na wyspach Orkadzkich.

Od tej chwili losy świata spoczęły na barkach admirała. Świadomy swej odpowiedzialności, poglądy swe na znaczenie floty ujął w memoriale do lordów admiralicji, w którym, między innymi, pisał: „Największe niebezpieczeństwo może grozić flocie, jeżeli zostanie ona zaangażowana w bitwę w warunkach niekorzystnych, gdy wiele rzeczy zależy od przypadków nieprzewidywanych. Flota jest

jedynym czynnikiem, od którego zależą losy naszego kraju, jak również i wojny. Poza flotą nie posiadamy żadnych rezerw, któreby mogły ją zastąpić, gdyby została rozgromiona, a nawet gdyby tylko nieprzyjaciół zważył o jej przewadze“. To też działa ostrożnie i przebieżnie.

31-go maja 1916 r. stacza krwawą bitwę z flotą niemiecką u wybrzeży Jutlandji. Flota angielska, wobec niekorzystnych warunków walki, ponosi ciężkie straty, a admirałowi Jellicoe nie udało się zniszczyć floty niemieckiej, która zdołała powrócić do swych baz.

W końcu r. 1916 admirał Jellicoe zostaje mianowany pierwszym lordem morskim admiralicji i przekazuje dowództwo Wielkiej Floty admirałowi Beatty. Jako pierwszy morski lord i szef sztabu generalnego marynarki posiada obecnie admirał Jellicoe naczelne kierownictwo nad całością wojny morskiej. Na tym stanowisku zwalcza skutecznie rosnące niebezpieczeństwo niemieckich łodzi podwodnych, opanowuje zachwiane położenie na morzach, zadając tem samem śmiertelny cios Niemcom.

Po skończonej wojnie za swe zasługi zostaje podniesiony do godności lorda z tytułem hrabiego Scapa Flow.

W r. 1919 zostaje mianowany generalnym gubernatorem Nowej Zelandji. W r. 1925 wraca do Anglii i przechodzi w stan spoczynku. Do samej śmierci jednakże bierze czynny udział w życiu swego kraju.

R. C.

Ś.†P.

Michał Socha

W dniu 24 listopada 1935 r., przeżywszy lat 37, zmarł Michał Socha, oficer rezerwy, odznaczony Krzyżem Niepodległości, członek Zarządu Głównego i Rady Głównej LMK i viceprzewodniczący Komisji dla Spraw Młodzieży.

Ś. p. Michał Socha jako chłopiec 16-letni wstąpił do Legionów Polskich w 1915 r. W roku 1916 dostaje się do niewoli rosyjskiej, z której udaje się Mu zbiec i po dłuższej tułaczce wraca do Polski, aby powtórnie wstąpić do Legionów. W r. 1918 w walkach o Przemyśl zostaje kontuzjowany i wzięty przez Ukraińców do niewoli, z której ucieka i poraz trzeci wstępuje do wojska polskiego. W r. 1919 zostaje ciężko ranny.

Po zawarciu pokoju kończy studia i zostaje nauczycielem.

W pracy nie ogranicza się tylko do spełnienia obowiązków służbowych, lecz organizuje młodzież w Związku Strzeleckim, prowadząc pracę oświatową na Kresach i ciągle nieustraszenie utrwała polskość na odzyskanych ziemiach.

W roku 1930 zostaje powołany do Zarządu Gł. Z. N. P. na stanowisko kierownika biura prasowego; jest jednym z twórców Polskiej Agencji Oświatowej, współpracownikiem „Głosu Nauczycielskiego“, współredaktorem działu „Szkoła i Społeczeństwo“ w Kurjerze Porannym i pisuje ponadto w wielu innych pismach. Jeszcze w Komitecie zbiórki na okręt „Dar Szkoły Polskiej“ interesuje się gorąco sprawami morskimi, a do czynnej pracy w LMK przystępuje w 1933 r.

Od tego czasu intensywnie pracuje nad zorganizowaniem młodzieży pod hasłami LMK i w wychowaniu morskiem.

Odszedł zbyt wcześnie, gdy budzący się zapal do morza wśród młodego pokolenia zaczyna się dopiero rozwijać.

Zmarły należał do tych, którzy od najwcześniejszych lat, aż do ostatniej chwili życia nie mają czasu na sprawy osobiste, lecz z całym spokojem poświęcają wszystko dla dobra ogółu, dzieląc się swoim doświadczeniem, ciężko zdobytem.

W Zmarłym tracimy gorliwego i całkowicie oddanego idei działacza, a młodzież Ligowa szlachetnego Opiekuna.

Cześć Jego pamięci!

M. K.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

J. B. Rychliński: Był bój pod Oliwą. Opracowanie historyczne Witolda Huberta. Nakładem „Naszej Księgarni”, Warszawa, 1935. Str. 90+2 nłb.

Do szeregu obiektów obowiązkowej lektury szkolnej dla młodzieży niższych klas gimnazjalnych, należałoby dodać i tę książeczkę, która, opowiadając o największym zwycięstwie oręża polskiego na morzu, niewątpliwie spełni swe zadanie wychowawcze, jakie zapewne pokłada w niej wydawca, t. j. Związek Nauczycielstwa Polskiego.

J. B. Rychliński, w literaturze naszej jeden z czołowych marynistów, autor „Róży korsarskiej”, „Mah - Jong” i „Przygód Krzysztofa Arciszewskiego”, — tym razem zdobędzie sobie młodszych czytelników: zarówno tchem morza, łopocącego żaglami bojowych galeonów przy akompaniamencie huków dział obu walczących flot — zwycięskiej polskiej i zwyciężonej szwedzkiej — jak i barwną, ruchliwą, o żywym tempie akcją, która młodą wyobraźnię musi przykuć do kart książeczki, szkoda, że tak szczupłej.

Nie tylko młodzi czytelnicy z zapartym tchem śledzić będą losy Jurka i boju pod Oliwą; pióro autora sprawi, że i niejeden przedstawiciel t. zw. „społeczeństwa starszego” znajdzie tu dla siebie wiele momentów, które każą mu książeczkę doczytać do końca, by w chwili największego napięcia dramatycznego, jakim zamyka się opowiadanie — pożałować, że nie ma dalszego ciągu... Nowa pozycja Rychlińskiego, aczkolwiek z racji swego przeznaczenia łatwiejsza od poprzednich — dobra jest i ciekawa.

(z. j.)

Jim Poker: Loreley czyli Kobiety na morzu. Nakładem Drukarni Narodowej, Kraków, 1936. Str. 185+7 nłb. Cena zł. 3.50.

Loreley czyli Kobiety na morzu — to ostatni cykl nowel Pokera, który w tej dziedzinie swej twórczości ma już poza sobą przeszło tuzin tomów.

Utwory marynistyczne naogół nie są lubiane przez szerszą publiczność. Zawiele w nich ponoć niezrozumiałych terminów morskich, inne zaś — Conrada — są dla ogółu za trudne, za wzniosłe. Kogo więc zrażają zawilosciami marynarskiego słownictwa, lub komu — jak pisze o Conradzie W. Gombrowicz — jest on „obojętny, a nawet nienawistny biednemu, nękanemu doskonałością człowieczeństwem” — ten niech zabierze się do lektury Pokera: typowej lektury wypoczynkowej.

(z. j.)

Wiktor Ostrowski — Na szczytach Kordyljerów. — Państwowe Wydawnictwo Książek Szkolnych. — Warszawa — Lwów 1935.

Książka Wiktora Ostrowskiego zawiera wspomnienia z polskiej wyprawy naukowo - alpinistycznej w Andy. Książka napisana barwnie i żywo, ujmując swym niecodziennym czarem każdego czytelnika i to zarówno wówczas, gdy czyta się opis ekwipunku „szturmowego”, jak i wówczas, gdy śledzi się z niepokojem trudy pełnego niebezpieczeństw zdobywania szczytów, czy też z wdziękiem opisaną legendę doliny Zonda o małej Vicuni, czy pełny humoru opis polowania na Laguna Blanca lub też gdy przeżywa się z uczestnikami wyprawy pełną przedziwnego uroku i grozy „najpiękniejszą noc” na szczycie Aconcagua. Książkę, bogato ilustro-

waną, uzupełnia wyciąg z dziennika kalendarzowego wyprawy, objaśnienia fotografii, słowniczek oraz mapki.

Stanisław Siedlecki — Wśród popularnych pustyni Svalbardu — Państwowe Wydawnictwo Książek Szkolnych. — Warszawa — Lwów 1935.

Książka Stanisława Siedleckiego, uczestnika polskich wypraw naukowych na Wyspy Niedźwiedzie i na Spitsbergen, przenosi nas na daleką północ. Po szczegółowym opisie kolejnych wypraw polarnych, poczynawszy od pierwszych wypraw śmiałych żeglarzy normandzkich w wieku IX., poprzez próby przedarcia się na wschód ponad północną Ameryką lub Europą i Azją, datujące się od wieku XV., aż do ekspedycji Amundsena i Nobilego, autor mówi o udziale Polaków w badaniach polarnych, a przede wszystkim o Polskiej Wyprawie Roku Polarnego, która w latach 1932-1933 pracowała na Wyspie Niedźwiedziej, a następnie o Polskiej Wyprawie na Spitsbergen, która jest istotnym przedmiotem książki. A potem zaczyna się dzienniczek z wyprawy, wydrukowany prawie bez zmian, tak, jak był pisanym po skończonym dniu roboczym, w worku do spania. Proste słowa dzienniczka odtwarzają szczegółowo i wiernie codziennie trudy, ciężkie doświadczenia, uciążliwą pracę uczestników wyprawy, których nagrodą były wspomnienia dni i tygodni „najpiękniejszych w życiu”, a także przeświadczenie o dokonaniu owocnej pracy pionierskiej, która kładzie podwaliny pod dalsze wyprawy polskie, co kiedyś będą się pojawiać na morzach i łądach dalekiej północy, na szerokim, wielkim świecie, aby pracować dla dobra nauki i ludzi pod sztandarem Polski.



NOWOCZESNA SPÓŁKA WYDAWNICZA S. A.

ZAKŁADY GRAFICZNE
Warszawa, Marszałkowska 3-5-7. Telefon 8-02-40.

P. P. KIEROWNICY FIRM I INSTYTUCYJ

PLAKATY ROTOGRAWIUROWE
JEDNO I WIELOBARWNE

WYKWINTNE DRUKI REKLAMOWE
W MASOWYCH NAKŁADACH

POCZTÓWKI I PROSPEKTY

ULOTKI I AFISZE
WYKONYWA NA MASZYNACH ROTACYJNYCH W MASOWYCH
NAKŁADACH DRUKIEM ILUSTRACYJNO - ROTACYJNYM WG.
NASZEJ SPECJALNEJ METODY.



Tajemnice Czarnego Lądu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Najwyższa kapłanka religijnego związku „Vodu”



Bożek murzyński z czworgiem swoich dzieci.



We wsiach murzyńskich, należących do związków religijnych są ustawiane charakterystyczne bożki

Wszyscy Murzyni znajdują się pod wpływem tajemniczych związków, których znaczenia i potęgę biali ludzie zaledwie się domyślają. Jednym z potężniejszych jest osławiony „Związek ludzi Lampartów”, który z Sierra Leone rozszerzył się na całą Afrykę Zachodnią. Tępiący przez Anglików — istnieje dzisiaj jeszcze w Kongo i Kamerunie. Związek ten łączy czarnych bez względu na ich wyznanie, i dąży do osiągnięcia całkiem praktycznych i materialnych celów jak np. kontrola handlu, ustanawianie cen rynkowych i t. p., które, jak zwykle, łączą z obrzędami religijnymi.

Niemniej groźny, tylko mniej liczny jest Związek „Ogboni” w Południowej Nigerji, o charakterze czysto politycznym. Dewizą obecnych członków „Ogboni”, wychowanych przeważnie w Europie, jest: „Ogboni opanuje panujących”.



Murzynki w ekstatycznym tańcu religijnym.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

