

Charysio Maciel

MORZE



Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

ZESZYT 12

GRUDZIEŃ 1938



Italia rozpoczęła w Libii akcję osiedleńczą, zakrojoną na olbrzymią skalę. W końcu października r. b. skierowano tam jednorazowo transport 18.000 kolonistów. Oto jego fragmenty:

1. Pożegnanie kolonistów, udających się do Libii. 2. Tubylcy witają nowoprzybyłych. 3. Flotylla statków w Tripoli, która przewiozła kolonistów. 4. Po wylądowaniu w Libii. 5. Marsz. Balbo wita w Tripoli przybyłych kolonistów, oraz dokonuje odsłonięcia pomnika „Duce”. 6. Samochody ciężarowe dowożą kolonistów do przygotowanych dla nich dobrze wyposażonych osiedli.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR



B. SURALLO

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 12

Warszawa, grudzień 1938 r.

Rok XV

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Problem kontynentu afrykańskiego

Mapa polityczna świata uległa w ostatnim dziesięcioleciu gruntownym przemianom: przekształcony zostaje w naszych oczach sztuczny twór polityczny w sercu Europy — zlepek czechosłowacki. Krwawi się pod ciosami samurajskiego narodu z wysp Wschodzącego Słońca — kolos chiński. Runęło wreszcie, zdobyte przez pionierski zapał wspólnie odradzającego się narodu włoskiego, średniowieczne zamczysko afrykańskie — państwo negusa.

Przemiany te nie są bynajmniej tylko zjawiskiem lokalnym w kronice historii poszczególnych państw: są one symptomem zjawisk większych, obejmujących całe kontynenty jako geopolityczne jednostki. W tej perspektywie znaczenie lokalne posiada fakt, że Mikado, a nie generalissimus chiński załadował Szanghajem, natomiast znaczenie kontynentalne posiadają konsekwencje tego faktu, a mianowicie wypieranie kapitałów amerykańskich i zachodnio-europejskich z Dalekiego Wschodu.

Żyjemy w okresie nacjonalizmu nie tylko państwowego, lecz w pewnej mierze kontynentalnego. Z Azji wypierane są kapitały europejskie — a kontynent amerykański, niedoludniony, gospodarczo niewyzyskany, zamyka się coraz szczelniej przed przeludnioną Europą. W wielkim skrócie rzecz można by, że jeszcze 160 lat temu potencjalnym zapleczem Europy był cały świat, poddany jej hegemonii. Emancypacja Stanów Zjednoczonych była pierwszym krokiem w kierunku emancypacji kontynentu amerykańskiego, a początek emancypacji Azji stanowiło — aczkolwiek to brzmi paradoksalnie — otwarcie Japonii dla Europejczyków w drugiej połowie ubiegłego wieku.

Emancypacja tych 2 kontynentów oznacza zacieśnienie Europy, której pozostaje jako jedyne, od tysięcy lat ściśle związane z nią zaplecze, kontynent afrykański, oraz przynależne do obszaru śródziemnomorskiego kraje azjatyckie. Sprawa przyszłości kontynentu afrykańskiego, rozpatrywana dotychczas raczej z punktu widzenia interesów po-

szczególnych metropolii kolonialnych, wyrasta coraz bardziej do zagadnienia ogólnieuropejskiego, przekraczającego znacznie zakres interesów dotychczasowych monopolistycznych władców obszaru afrykańskiego. Ścieśniona w swoich granicach Europa, której zatamowane zostają coraz bardziej drogi ujścia na zachód i na wschód — z podwójną siłą przeciw musi poprzez Morze Śródziemne oraz oceany ku Afryce, jako naturalnemu uzupełnieniu Europy. Afryka uzupełnić może i musi Europę nie tylko jako źródło surowców i rynek zbytu w przyszłości: dziś czarny kontynent będzie niewątpliwie powołany do odgrywania poważnej roli jako teren ekspansji ludności białej. Tezy, wygłoszone ostatnio w Rzymie na Kongresie Wolta przez wybitnych uczonych różnych narodowości, że rasa biała zdała egzamin ze swej zdolności przystosowania się do gorącego klimatu afrykańskiego, będą musiały znaleźć praktyczne zastosowanie. Zresztą nie ulega wątpliwości, że Europa nie będzie mogła swobodnie rozbudować gospodarczo kontynentu afrykańskiego, jeżeli człowiek biały w odpowiedniej liczbie nie będzie pilnował ziemi i dóbr, od których zależeć może dalszy rozwój wielkich narodów europejskich.

W takim ujęciu problem afrykański stać się musi jednym z ważkich zagadnień polityki europejskiej — a interesować musi poważnie takie państwo, które stanowi klasyczny przykład ciasnoty ludnościowej i gospodarczej naszego kontynentu, tzn. Polskę.

Polskie zainteresowania kolonialne są dziś w świecie już znane w tych kołach, które zagadnieniami kolonialnymi pośrednio lub bezpośrednio się zajmują. Potrzeby przeludnionego i pozbawionego szeregu surowców przemysłowych kraju; trudności, jakie napotyka Polska przy rozwiązaniu swoich zagadnień ludnościowych i gospodarczych wskutek zmian, jakie zaszły w międzynarodowych stosunkach gospodarczych; konieczność oparcia się o swobodnie dostępne bazy surowcowe i rynki emi-

gracyjne — wszystkie te fakty napotykać mogą dziś w świecie jeszcze brak zrozumienia, lecz już nie brak znajomości. Do tych momentów, czy to gospodarczych, dochodzi jeszcze moment polityczny: niezależność polityki polskiej, kroczącej w zakresie jej bezpośrednich zainteresowań skutecznie własnymi drogami, prowadzącymi do zaspokojenia żywotnych potrzeb naszego Państwa, bez względu na to, czy się to komu innemu podoba.

Własne żywotne interesy — i własne metody działania: momenty te będą musiały niewątpliwie w odpowiedniej chwili znaleźć również zastosowanie w stosunku do problemu afrykańskiego.

Problem ten jest dziś dyskutowany pod kątem widzenia interesów poszczególnych mocarstw: podbój Abisynii, rewindykacje kolonialne III-ciej Rzeszy — są to tylko fragmenty większego zagadnienia. Wcześniej czy później bowiem mocarstwa europejskie staną przed zagadnieniem takiego uporządkowania statutu terytorialnego lub organizacyjnego Afryki, aby kontynent ten spełnić mógł w całości swoje zadanie, jako naturalne zaplecze Europy, rozszerzając obszar gospodarczy i ludnościowy państw, dotychczas upośledzonych. Chodzi innymi słowami o zastąpienie przypadkowego i żadną głębszą racją gospodarczą nieuzasadnionego obecnego systemu eksploatacji Afryki, nowym, racjonalnym systemem rozbudowy gospodarczej tego kontynentu w taki sposób, aby ten wielki rezerwuuar Europy mógł spełnić swoje przeznaczenie i stać się znów tak wartościowym elementem w gospodarce światowej, jakim był za czasów imperium rzymskiego dla ówczesnej cywilizacji zachodniej.

Dopóki problem afrykański nie zostanie postawiony na takiej płaszczyźnie, która pozwoli dojść do głosu wszystkim, żywotnie zainteresowanym państwom Europy, zagadnienie to stanowić będzie

w Europie taki sam ferment niepokoju, jakim się stała sprawa czechosłowacka.

Niemożliwe i niecelowe byłoby przesądzić dziś formy organizacyjne i prawne, według których problem afrykański mógłby być uregulowany. W świecie anglosaskim, w którym istnieje już świadomość problemu kolonialnego jako zagadnienia o głębszym podłożu, dyskutowane są różne projekty — kondominia kolonialne, umiędzynarodowienie mandatów, system specjalnych koncesyj i przywilejów dla państw, pozbawionych kolonij itd. — istnieje na ten temat już obszerna literatura. Inne państwa, jak Włochy i Niemcy, postawiły zagadnienie kolonialne na płaszczyźnie zmian terytorialnych. W chwili obecnej dyskusja kolonialna znajduje się jeszcze w stadium przygotowywania opinii politycznej, nie dojrzała jeszcze do rozmów dyplomatycznych. Nie należy się ludzić, że problem afrykański rozwiązany zostanie od razu, bez wielkich wysiłków i drogą na wielką skalę zakrojonych pociągnięć. Sam problem rewindykacji Niemiec przysporzy dyplomacji europejskiej jeszcze wiele kłopotów, nim dojdzie do konkretnych rozstrzygnięć.

Istota problemu polega jednak dzisiaj nie na tym, czy i w jakiej formie zaspokojone zostaną poszczególne pretensje rewindykacyjne. Istota zagadnienia polega na uświadomieniu opinii świata, że rozwiązany być musi problem uzupełnienia gospodarki europejskiej jako całości, przez stworzenie w jej naturalnym zapleczu, tzn. w Afryce, systemu takiej rozbudowy tego młodego kontynentu, która zapewniłaby należyty współdział w tym wielkim dziele tym państwom, które z tytułu swej wagi geopolitycznej i ludnościowej ponoszą znaczną część współodpowiedzialności za harmonijny rozwój polityczny i gospodarczy Europy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl  J. ZIEMIŃSKI



Plantacje kuczuku w Afryce

PO OSTATNICH ZWYCIĘSTWACH JAPOŃSKICH



Bulwar nadbrzeżny
w Kantonie

Wydarzenia, jakie w październiku r. b. rozegrały się na chińskich polach bitew, przyniosły zwycięstwo i sukces jednemu mocarstwu: Japonii, ale klęskę dwu krajom: Chinom i Wielkiej Brytanii, a nie wiadomo wcale, czy w dość bliskiej przyszłości nie trzeba będzie dodać do tych zwyciężonych jeszcze trzeciego państwa: Francji. Przy tym zaś, tak jak dziś sprawy się przedstawiają, możemy zaryzykować twierdzenie, że przez kapitulację Kantonu i Hankau cięższy bodaj cios zadany został Anglii, niż Chinom. Może się to wydać paradoksem, ale nie jest nim bynajmniej. Chiny, przez upadek tych dwu wielkich miast, poniosły bez wątpienia stratę bardzo ciężką. Zwłaszcza moralne znaczenie utraty prowizorycznej stolicy republiki, jaką przez 10 miesięcy było Hankau, oraz duchowej „Mekki nowych Chin”, jaką od lat 20 był Kanton, będzie z pewnością wielkie. Porażka ta nie oznacza jednak bynajmniej jeszcze końca oporu chińskiego ani załamania się reżimu Cziang-Kai-Szeka. Wprawdzie Chiny pozbawione zostały swego ostatniego wielkiego portu, wprawdzie sparaliżowany został „nerw życiowy republiki”, jakim w ostatnich czasach była słynna linia kolejowa Hong Kong — Kanton — Hankau, ale przy chińskim prymitywie, niewyczerpanych zasobach ludzkich republiki oraz niezmiernych jej obszarach, wojna ciągnąć się może w nieskończoność, a ostateczny jej rezultat pozostawać będzie zawsze pod znakiem zapytania. Nie zapominajmy bowiem, że mamy tu do czynienia z Dalekim Wschodem, gdzie wszystko może stanowić przedmiot transakcji i gdzie słowa takie, jak „zwycięstwo”, „klęska”, „honor”, „przyjaźń” i „kompromis” mają może to samo brzmienie, co u nas, ale całkiem odmienny sens. I nie sądźmy czasem, że wypadki październikowe pod Kantonem i Hankau, nawet gdyby do-

prowadziły w ostatecznym rezultacie do upadku Cziang-Kai-Szeka i reorganizacji Kuomintangu, oznaczają koniec Chin.

Jeśli wydarzenia te oznaczają rzeczywiście koniec czegoś, to nie tyle Chin, które w porozumieniu z Japonią czy też bez takiego porozumienia, istnieć będą nadal i prosperować, ile przede wszystkim — wpływów Wielkiej Brytanii w „państwie Środka”. I tylko ten, kto orientuje się jako tako w chińskiej rzeczywistości ostatnich kilkudziesięciu, a zwłaszcza — pięciu — sześciu lat, może w pełni docenić, jaki dokonany tu został przełom i z jak wielkiej pozycji wyparto tu Anglię, a wraz z nią — i Europę.

Lucien Romier, jeden z najlepszych francuskich znawców spraw Dalekiego Wschodu, napisał w roku 1937: „Nawigacja na Rzece Kantońskiej (Rzece Pereł — p. a.) jest najważniejszym źródłem bogactw Imperium Brytyjskiego na Dalekim Wschodzie”. Dodajmy do tej nawigacji po Rzece Kantońskiej jeszcze połączenie kolejowe Hong Kong — Kanton — Hankau, a otrzymamy mniej więcej klucz do potęgi angielskiej w Chinach i do wpływów brytyjskich w „państwie Środka”. A teraz uświadomijmy sobie, że droga zarówno z szerokiego świata poprzez mętne fale Rzeki Kantońskiej, jak i z wybrzeża morskiego kolejną, do Kantonu i Hankau, wiedzie, a raczej wiodła jeszcze niedawno, przez Hong Kong. Statek, którego towar popłynąć miał w głąb Chin Rzeką Kantońską, przeładowywał towar ten w Hong Kongu. Wielkie transporty, które szły zza morza kolejną Kaulung — Kanton — Hankau, ładowane były do wagonów w Hong Kongu. Ogromne kredyty zagraniczne (zwłaszcza angielskie), udzielane w ostatnich czasach Chinom południowym z wyjątkową szczodrością, przechodziły niemal w całości przez Hong Kong i przez potężny „Hong Kong and Shan-

ghai Banking Corporation", o którego roli miałem już sposobność obszerniej pisać. City londyńska upodobała sobie w ostatnich latach szczególnie prowincję Kwantungu (stolicą tej prowincji jest Kanton), Hunan i Hupé z Hankau. Ogłoszony przed paru laty raport lorda Lyttona wskazywał ze szczególnym naciskiem na te właśnie prowincje Chin południowych i środkowych, jako najbardziej obiecujące tereny Chin. Opinia głośnego ekonomisty angielskiego była zresztą zupełnie słuszna. Wszystkie te trzy prowincje, a zwłaszcza Kwantung i Hupé, znajdowały się ostatnio w stadium niezwykle szybkiego i pomyślnego rozwoju. Wystarczy widzieć dzisiejszy Kanton i zestawić go z Kantonem sprzed lat dziesięciu, wystarczy zapoznać się z imponującym przemysłem, jaki w ciągu kilku lat zaledwie powstał w Hankau i jego najbliższej okolicy, aby mieć pojęcie o tym rozwoju.

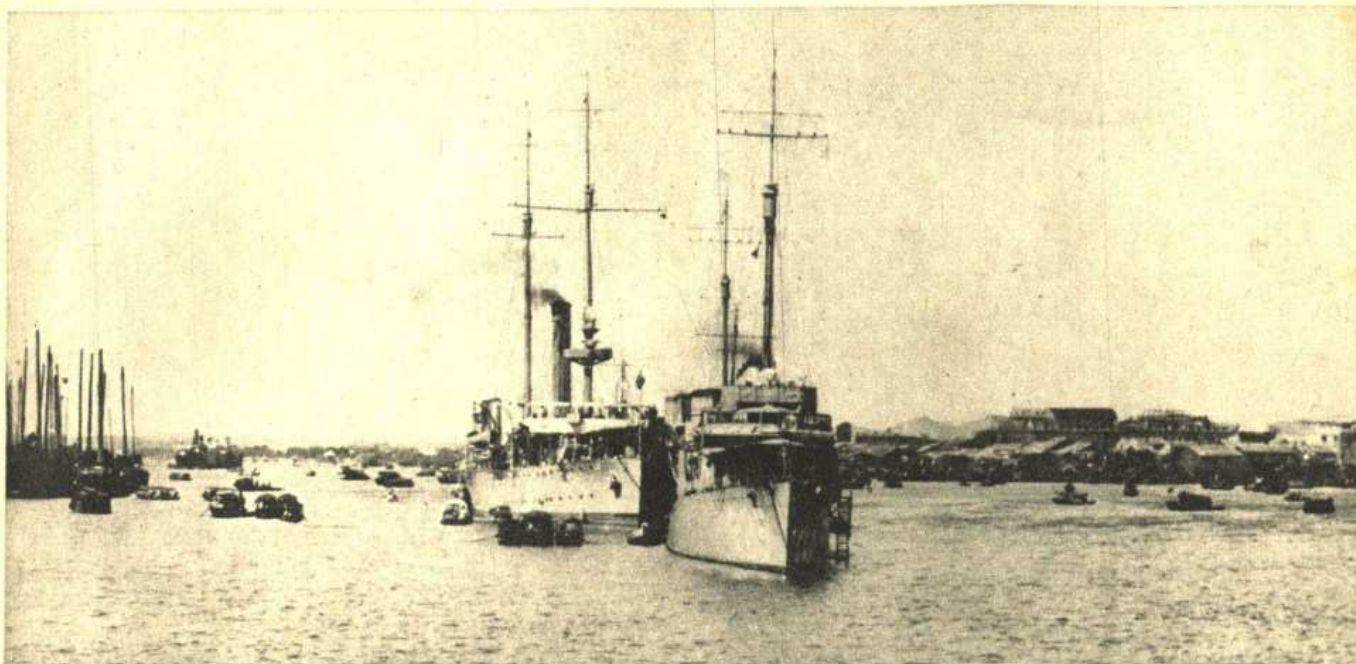
Wszędzie zaś niemal, w towarzystwie kolei Kaulung — Kanton, w elektrowniach i hutach stalowych, w przedsiębiorstwach okrętowych i wielkich firmach handlowych, w przemyśle włókienniczym i w bankowości — wszędzie reprezentowany był kapitał angielski. Przecież linia Hong Kong — Kanton — Hankau stanowiła tak korzystną, łatwą i wygodną drogę penetracji ekonomicznej w głąb Chin. Hong Kong — kolonia angielska, w Kantonie — angielska koncesja, w Hankau — znowu koncesja brytyjska, do niedawna jeszcze obsadzona przez angielskich marynarzy, a w ostatnich latach opuszczona przez nich wprawdzie, lecz zawsze jeszcze istniejąca prawnie i otoczona czujną opieką przez trzymających mocno swą własną koncesję hankauską Francuzów... Cóż to za droga idealna i jak pełna ułatwień, będących wynikiem długoletniej, wytrwałej i systematycznej pracy dyplomatycznej, popieranej, gdy było konieczne trzeba, okrętowymi działami i piechotą morską.

Cóż dziwnego w tych warunkach, że na drugim miejscu w tabeli eksportu chińskiego za rok 1935, zaraz po Stanach Zjedn., a przed Japonią, znalazł się... Hong Kong. Oczywiście, chodziło tu o eksport tranzytowy, czyż jednak to właśnie zestawienie nie mówi o roli Hong Kongu więcej, niż całe studia? Czy nie potwierdza bezapelacyjnie wszystkiego, co było kiedykolwiek powiedziane o znaczeniu tej małej kolonii angielskiej, stanowiącej po prostu pompę ssącą, przystawioną do olbrzymiego a bezwładnego organizmu Chin? I czy nie mieli czasem słuszności Japończycy, gdy używali tej statystyki, jako wyjątkowo silnego argumentu? Dopiero w świetle takich cyfr i faktów zrozumiałe się stanie, że w r. 1936 Hong Kong urósł do rangi szóstego portu świata i pierwszego obok Szanghaju portu Chin, że prześcignął Hamburg, Antwerpię, Rotterdam, San Francisco i Singapore, że osiągnął blisko 20 mil. ton obrotu towarów rocznie. Istotnymi twórcami tego niesłychanego rozkwitu byli Chińczycy, była szybka ewolucja południa i środka Chin, były miasta takie jak Kanton i Hankau. Dla nich pracował Hong Kong, a nie dla siebie, dla nich rósł i potężniał, dla nich sprowadzał z Europy i Ameryki miliardowe kapitały. Dziś to wszystko jest skończone i Anglicy postawieni są wobec tragicznego pytania, do czego im właściwie odtąd służyć będzie ta piękna i tak bogato zainwestowana kolonijka na Dalekim Wschodzie.

Albowiem strategicznie Hong Kong traci obecnie również niesłychanie dużo na wartości. W ostatnich latach rozbudowywali Anglicy jego fortyfikacje kosztem wielu milionów funtów, ale umocnienia te, choć stanowiące ostatnie słowo techniki w tej dziedzinie, mają obecnie tę wielką wadę, że skierowane są ku morzu, a nie ku lądowemu zapleczu.



Żołnierze chińscy pod Hankau



Rzeka Peret

Znalezione na: www.magemar.com.pl



Zagrożony obecnie od tyłu, ten najdalej na wschód wysunięty bastion brytyjskiej potęgi imperialnej, nie zdoła już więcej pełnić tych funkcji strategicznych, do jakich był powołany. Upada również, z takim nakładem starań i kosztów wprowadzana w życie koncepcja o wzajemnej współpracy wojskowej i wzajemnym uzupełnieniu się Hong Kongu i Singapore. Najnowsza malajska baza morską, o której pisaliśmy szczegółowo w „Morzu” z okazji jej wykończenia, może już tylko w bardzo niewielkim stopniu liczyć na pomoc Hong Kongu.

Mniej może poszkodowani doraźnie przez ostatnie wypadki na terenie wojny chińsko-japońskiej, ale również bardzo silnie zagrożeni na przyszłość, są Francuzi. Oczywiście, opanowanie przez Japonię Kantonu i południa Chin oraz Hankau nie posiada dla nich takiego znaczenia, jak dla Anglii. Mają oni wprawdzie także małą koncesyję w Kantonie (część wysepki Szamin), mają piękne i doskonale urządzone tereny koncesyjne w Hankau, lecz ich interesy w tych stronach Chin nie dadzą się nawet porównać z interesami angielskimi. Kapitał francuski jest tam reprezentowany nader słabo, a wpływy tamtejsze Francji ograniczają się raczej do spraw kulturalnych (szkoły), religijnych (misje) i humanitarnych (szpitale i sierocińce), wspartych zresztą doskonale na systemie koncesyjnym i na obecności francuskich wojsk i okrętów wojennych. Należy zaś wątpić, czy tego rodzaju „obiekty zainteresowania“ ucierpia bardziej wskutek japońskiej okupacji.

Całkiem jednak inaczej mogą przedstawiać się te sprawy w perspektywie dalszej przyszłości. Prowincja Kwantung, która na pewno w niedługim czasie opanowana zostanie całkowicie przez armię japońską, oddzielona jest od francuskich Indochin już tylko przez prowincję Kwangsi. Kwantung jest wprawdzie krajem bardzo rozległym, Kwangsi — także, a zdobycie ich nie będzie chyba dla Japończyków zadaniem łatwym i nie pójdzie tak szybko. Faktem jest jednak, że wojna daleko-wschodnia, będąca dla Francji dotychczas czymś niezmiernie od-

ległym i nie dającym odczuć się bezpośrednio, stała się teraz nagle bliska, niemal dotykalna i groźna w swych możliwych konsekwencjach. Faktem jest również — i Francja musi się obecnie poważnie liczyć z tą ewentualnością — że za sześć miesięcy lub za rok wojska japońskie stanąć mogą na granicy Indochin, owej „perły francuskiego imperium kolonialnego“. A już ta tylko perspektywa wystarcza, aby móc powiedzieć, że trzecim zwyciężonym pod Kantonem i Hankau okaże się zapewne, obok Chin i Wielkiej Brytanii, także i Francja.

EDWARD CZERW



Część mapki, zakreślona jasniej, przedstawia prowincje Chin południowych oraz środkowych: Kwantung, Hunan i Hupe, w których dotyczyły się ostatnie walki japońsko-chińskie, oraz dalsze prowincje południowe: Kwangsi, Seczuen i Yunnan, które, na skutek niedawnych zwycięstw japońskich, wejsz mogą w niedługim czasie w strefę działań wojennych.



O koloniach Hiszpanii dużo się pisze od początku wojny domowej. Obóz, który posiada najwięcej szans definitywnego zwycięstwa — nacjonałści, wspierany jest na wielką skalę militarnie i politycznie przez Niemcy i Włochy; z tych dwu mocarstw jedno rozpoczęło na nowo przez swą wyprawę do Afryki Wschodniej imperialistyczną politykę zamorską, drugie domaga się zwrotu dawniej posiadanych kolonii. Wiele oznak wskazuje, że imperializm Włoch nie zatrzyma się w Abisynii, a niemieckie dążenia kolonialne sięgają daleko poza obręb ich dawnych zamorskich posiadłości.

Jakież są — spytamy — okoliczności międzynarodowo-prawne, polityczne, gospodarcze i narodowe hiszpańskie, zdolne wpłynąć w przyszłości na rozwój polityki hiszpańskiej i międzynarodowej w odniesieniu do kolonii hiszpańskich?

Hiszpania kontynentalna posiada zamorski dalszy ciąg polityczny przede wszystkim w postaci Wysp Balearskich i Kanaryjskich. Są to **prowin-**cje, wchodzące w skład metropolii, mimo że Wyspy Kanaryjskie, z punktu widzenia geograficznego i gospodarczego mają w dużym stopniu charakter kolonii. Obszarami kolonialnymi w znaczeniu politycznym są: hiszpańska strefa w Marokku — 28.000 km kw. i 740.000 mieszk., Sahara Hiszpańska (Rio de Oro i Ifni) — 285.000 km kw. i 32.000 mieszk., Gwinea Hiszpańska (Rio Muni) — 26.660 km kw. i 27.000 mieszk., oraz położone w zatoce Gwinei

wyspy Fernando Po, Anno Bom, Elobey i Corisco — 2.120 km kw. i 4.800 mieszk. Z tych obszarów hiszpańska strefa w Marokku posiada dość dużą wartość gospodarczą, dzięki swym pokładom mineralnym — żelazo i fosfaty, oraz możliwościom rolniczym. Sahara jest pustynna i zamieszkała przez dzikie, dotychczas nieujarzmione plemiona, Gwinea i wyspy położone w zatoce tej nazwy przedstawiają wartość rolniczą i eksploatacyjną leśną. Kolonie Hiszpanii w większości są zaledwie powierzchownie poznane, w niektórych częściach, np. w Saharze, całkowicie nieznane, tak że ich wartość gospodarcza może po ewentualnym dokładnym zbadaniu okazać się większa niż się obecnie wydaje.

Pod względem międzynarodowo-prawnym istnieje zasadnicza różnica między gospodarczo, politycznie i strategicznie najważniejszym obszarem — hiszpańską strefą w Marokko, a pozostałymi koloniami Hiszpanii. Marokko — jednolite pod względem geograficznym, stanowi również całość polityczną, jako państwo pod zwierzchnią władzą sułtana, ograniczone protekcyjnymi prawami mocarstw, głównie Francji i Hiszpanii. Dzisiejszy statut polityczny i administracyjny Marokka, opierający się na konwencji, podpisanej 7 kwietnia 1906 roku przez Francję, Wielką Brytanię, Włochy, Niemcy i Hiszpanię w Algeciras, przyznaje Francji stanowisko polityczne dominujące. Od roku 1912 Francja sprawuje w Marokku, na mocy traktatu, spisane go z sułtanem, rozległy protektorat; w tym samym roku suweren Marokka spisał traktat z Hiszpanią, przyznający jej pewną strefę protektoratu. Jednak przysługujące generalnemu rezydentowi Francji prawo reprezentacji dyplomatycznej sułtana za granicą rozciąga się również i na strefę protektoratu hiszpańskiego. Hiszpański rezydent generalny w Tetuanie reprezentuje wprawdzie sułtana w stosunkach z agentami konsularnymi w strefie protektoratu, lecz nie może wchodzić w bezpośredni kontakt z rządami zagranicznymi. Wreszcie trzecia, administracyjnie wydzielona, część jednolitego politycznie sułtanatu Marokka — Tanger, miasto i okolica, obejmująca powierzchnię 360 km kw., pozostaje pod administracją międzynarodową. Wszystkie międzynarodowo-prawne rozgraniczenia, dotyczące Marokka i pozostałych kolonii hiszpańskich, ważne są ze względu na szereg zawartych w traktatach zobowiązań gospodarczych i politycznych, a nade wszystko ze względu na warunki ewentualnego odstąpienia praw lub terytoriów innemu państwu. Sahara i Gwinea hiszpańskie znajdują się pod pełną władzą zwierzchnią Hiszpanii, są w pełnym znaczeniu tego słowa jej posiadłościami, mogą więc być przez nią swobodnie odstąpione innemu mocarstwu, Hiszpania może w tych obszarach udzielać komu chce dowolnych przywilei gospodarczych i politycznych. Natomiast praw swoich do Marokka nie może odstąpić nikomu innemu bez zgody mocarstw, które wspólnie z nią podpisały konwencje marokańskie, w pierwszym rzędzie bez zgody Francji, reprezentującej sułtana w stosunkach międzynarodowych.

Międzynarodowo-prawna sytuacja kolonii hiszpańskich łączy się ściśle z ich znaczeniem gospodarczym i międzynarodowo-politycznym. Dla Niemiec i Włoch znaczenie to wynika z warunków komunikacji lotniczej z Europy do Brazylii, Argentyny i Chile, gdzie żyją miliony emigrantów i Amerykan pochodzenia niemieckiego i włoskiego. Jak dotychczas, komunikację lotniczą między Europą i Ameryką Południową utrzymują, obok Francuzów, tylko Niemcy; Włosi znajdują się dopiero w fazie projektów i prób. Trasa prowadzi początkowo do śródziemnomorskich wybrzeży Hiszpanii, dalej do Tangeru i, wzdłuż wybrzeża Afryki Północno-Zachodniej, do Bathurst w angielskiej kolonii Gambia, skąd niemieckie samoloty startują do Natalu w Brazylii; samoloty francuskie rozpoczynają przelot nad Atlantykiem w Dakarze w Senegalu. Francuzi, posiadając większą część wybrzeża Afryki Północno-Zachodniej, posiadają zarazem idealne warunki dla komunikacji lotniczej w tych stronach. Dla rozwoju niemieckiej komunikacji lotniczej z Ameryką Południową i dla realizacji włoskich planów komunikacyjnych, uzyskanie przez Niemcy i Włochy przywilejów w położonych na tej trasie koloniach hiszpańskich miałooby pierwszorzędne znaczenie.

Niemcy i Włochy nie ustają w swych usiłowaniach gospodarczego i politycznego opanowania Ameryki Południowej, co widać z nieustannego wzrostu wymiany handlowej i puczów, dokonanych ostatnio w republikach łacińsko-amerykańskich przez ugrupowania polityczne, pozostające pod ideowym wpływem niemieckiego narodowego socjalizmu i włoskiego faszystwu. Hiszpańskie kolonie w Afryce Północno-Zachodniej leżą więc na linii gospodarczej i ideologicznej strategii niemieckiej i włoskiej polityki zagranicznej. Leżą one tak samo na głównych strategicznych liniach morskiej żeglugi Anglii i Francji. Są to linie: Casablanca — Bordeaux i Casablanca — Marsylia, po których płynęłyby do Francji w razie wojny transporty wojsk kolonialnych; liniom tym można łatwo zagrozić z hiszpańskiej strefy w Marokko, a Rio de Oro i Rio Muni położone są naprzeciw linii żeglugi, łączących Anglię i Francję z ich posiadłościami w Afryce Północno-Zachodniej oraz w zatoce Gwinei, nade wszystko zaś naprzeciw szlaku dokoła Przylądka Dobrej Nadziei. W razie wojny na Morzu Śródziemnym, ten szlak może być jedynym połączeniem Anglii i Francji z Oceanem Indyjskim i położonymi nad nim koloniami. Z chwilą więc, gdyby Hiszpania narodowa, znajdując się pod politycznym wpływem Niemiec i Włoch, zaczęła budować w koloniach bazy morskie, które w razie wojny mogłyby służyć niemieckim lub włoskim łodziom podwodnym, Anglia i Francja poczułyby się zagrożone i musiałyby na to reagować.

Historia dyplomatyczna zna niejeden precedens tego rodzaju, mianowicie w odniesieniu do obecnej hiszpańskiej strefy protektoratu w Marokko. W roku 1704 admirał Rooke zajął Gibraltar, a w roku 1713, w pokoju w Utrechcie angielska dyplomacja zdołała utrwalić tę zdobycz. Lecz dla panowania nad Gibraltarem jeszcze większe znaczenie posiadają Ceuta i Tanger, o które Anglia walczyła długie lata, przejściowo nawet je posiadała, lecz których nie

zdołała utrzymać. Wobec tego genialny wódz Nelson ostrzegał naród i polityków angielskich, że Tanger i inne zbliżone do Gibraltaru strategiczne punkty marokańskiego wybrzeża „muszą należeć, jeśli nie do Anglii, to do państwa neutralnego”; wystarczyło, żeby należały do państwa słabego lub żeby były zdemilitaryzowane. W myśl tej doktryny, w roku 1859, z okazji szykującej się wojny między Hiszpanią i Marokkiem, ambasador brytyjski złożył w Madrycie notę, w której rząd królowej Wiktorii domagał się, aby „jeśli wojska hiszpańskie miałyby w toku działań wojennych zająć Tanger, to żeby zajęcie tego miasta było czasowe i nie przeciągało się poza chwilę zawarcia pokoju”. W tym samym duchu ułożona była umowa z Francją w roku 1904, w której Anglia zrezygnowała na rzecz Francji z Marokka jako terenu ekspansji. Artykuł 7 tej umowy postanawiał, „celem zabezpieczenia swobody żeglugi w Cieśninie Gibraltarskiej”, że Francja „nie wzniesie żadnych fortyfikacji czy urządzeń strategicznych na odcinku, obejmującym wybrzeże marokańskie między Melila (Morze Śródziemne) i wzniesieniami nad prawym brzegiem Wadi Sebu (Atlantyk)”. Idąc po tej linii Francja zastrzegła sobie przy zawieraniu z Hiszpanią umowy, ustalającej ich prawa w Marokku, że Hiszpania nie umocni wybrzeży strefy swego protektoratu i nie zezwoli, aby w tej strefie wylądowały kiedykolwiek wojska innego mocarstwa. Na tę umowę Francja próbowała się powołać z okazji niektórych wydarzeń w toczącej się obecnie w Hiszpanii wojnie domowej. Jest bowiem publiczną tajemnicą, że gen. Franco umocnił hiszpańską strefę protektoratu i że znajdują się tam silne oddziały Niemców, ochotników w służbie wojskowej hiszpańskiego obozu narodowego. Wynikający stąd problem militarny i polityczny był już przedmiotem interpelacji w Parlamentach Francji i Anglii. Na ten temat niewątpliwie będzie mowa w rozmowach na temat Hiszpanii między Anglią, Francją, Włochami i Niemcami, gdy te rozmowy dojdą ostatecznie do skutku. Na razie istnieje w odniesieniu do kolonii Hiszpanii tylko deklaracja Włoch, które oświadczyły Anglii, że nie mają w Hiszpanii żadnych roszczeń terytorialnych. Oświadczenie dość puste, gdyż wiadomo, że Włochy mogą osiągnąć wielkie korzyści polityczne i strategiczne bez tego, żeby Hiszpania miała im odstępować formalnie jakieś terytoria.

Oczywiście, w tym wszystkim najważniejszy i ostatni głos będzie miała sama Hiszpania. Jak się ustosunkuje nowa Hiszpania do swych kolonii? — oto najbardziej zasadniczy element rozważanego tu przez nas zagadnienia. Znalezione na: www.magemar.com.pl

Hiszpania była niegdyś metropolią olbrzymiego imperium kolonialnego, w którym, jak dziś w brytyjskim, „słońce nigdy nie zachodziło”. Imperium to Hiszpania szybko utraciła, co więcej, bankructwo było od początku nieuniknionym przeznaczeniem hiszpańskiej ekspansji kolonialnej. Ani warunki naturalne kraju, ani sytuacja wewnętrzna nie usprawiedliwiała w XV stuleciu podjęcia przez Hiszpanię polityki morskiej. Za złoto, zdobyte w ostatnich zamkach Maurów, dwór kastylski wyekwipował w 1492 wyprawę Kolumba, mającą przywieźć z powrotem dziesięćkroć więcej złota. Wyprawa Ko-



Wyspy Kanaryjskie — widok portu S-ta Cruz de Tenerife

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



lumba nie była rezultatem gospodarczego rozwoju i potrzeb kraju; zanim jeszcze naród zdążył zaludnić ziemie macierzyste odebrane Maurom i skonsolidować się w kontynentalnych ramach, królowie pchnęli go za ocean. Nie myśląc o kolonizacji wewnętrznej, o gospodarczej odbudowie kraju, zrujnowanego w epoce walk z Maurami — królowie hiszpańscy zaczęli kolonizować zamorskie ziemie.

Polityka morska dawnej Hiszpanii nie opierała się też na gospodarczym organizmie kraju, tylko na złocie, zabieranym Indianom w Ameryce. Dzięki złotu zwabiano do Hiszpanii z innych krajów Europy żeglarzy i budowniczych okrętów. Za to złoto sprowadzano zza granicy ogromną większość wyrobów przemysłowych, potrzebnych w koloniach i w samej Hiszpanii. Jednym słowem złoto płynęło wartką rzeką z Ameryki do Hiszpanii, a z Hiszpanii odpływało za granicę. Zostawały w Hiszpanii jedynie przedmioty użytku, które, naturalną koleją rzeczy, szły po zużyciu do graciarni i wreszcie rozsypywały się w pył. Zbyt mało myślano w Hiszpanii o rozbudowie przemysłu i innych dziedzin gospodarstwa krajowego i w ten sposób kolonie — dla innych narodów źródło bogactwa i siły — nie przyczyniły się do **trwałego** wzbogacenia Hiszpanii. Gdy Hiszpania, nie posiadając już dostatecznej siły militarnej, w pierwszym rzędzie floty, straciła jeden za drugim swe najbogatsze obszary kolonialne i została jedynie z trzema pustynnymi skrawkami afrykańskiego wybrzeża, wówczas mogła, jak trafnie zauważył były minister spraw zagranicznych Hiszpanii Madariaga, uczynić podobną filozoficzną refleksję, jak Sanszo Pansa: „Urodziłem się nagi i pozostaję nagi. Nic nie straciłem, nic nie zyskałem”.

Nagie pozostało państwo, które chciało opanować cały świat, nim przez rozwój gospodarczy zdołało okryć się szatą zrobioną z własnych bogactw naturalnych, a po bankructwie przedwczesnej ekspansji zamorskiej powróciło do punktu wyjścia — gospodarczego i politycznego bezładu. Polityka kolonialna Hiszpanii była niegdyś chaotyczną improwizacją — dzisiejszy bezład w Hiszpanii jest jednym z historycznych następstw załamania się nieracjonalnej polityki kolonialnej.

Hiszpania znajduje się dziś w końcowej fazie swego historycznego odwrótu zza morza. W końcu ubiegłego stulecia, po utracie Filipin i Kuby, po sprzedaniu Niemcom wysp na Pacyfiku, zagadnienia kolonialne były w Hiszpanii nad wyraz niepopularne. Trudno dziś prorokować, jak się ustosunkuje do swych kolonii, po zakończeniu wojny domowej, nowa Hiszpania. Jest jednak bardzo prawdopodobne, że nowa Hiszpania, czy będzie „faszystowska” czy „ludowa”, w obu wypadkach jednakowo wyniszczona przez wojnę, zajęta odbudową i kolonizowaniem samej siebie, nie będzie w stanie rozwinąć intensywnej działalności kolonizacyjnej za morzem. Zadanie to może chcieć powierzyć innym narodom, a przede wszystkim może chcieć wykorzystać swe obszary kolonialne jako bezpośrednie źródło dochodu, czy to sprzedając niektóre terytoria innym mocarstwom, czy też udzielając koncesyj o znaczeniu gospodarczym i strategicznym. W każdym razie kolonie mogą być w ręku Hiszpanii atutem w jej polityce międzynarodowej. Będziemy więc pewnie w przyszłości nie raz o nich słyszeli.

ZBIGNIEW DOMANIEWSKI

Problem kolonij - to problem Afryki

Europa w ostatnim okresie weszła w stadium zmian: runięcie autorytetu Ligi Narodów, przesunięcia w układzie sojuszków i paktów, wreszcie zmiany granic — oto poszczególne etapy tego procesu.

Jako najbliższy, najważniejszy, staje obecnie przed państwami Europy problem kolonij.

Do wielkiej tej gry o kolonie, w której stawką jest przyszły byt niepodległy i niezależny państw, nie może nie stać Polska, kraj jeden z najgęściej zaludnionych, jeden z najbardziej potrzebujących surowców, mający ponadto wiele niezatrudnionych rąk gotowych do pracy.

Jak niepodlegające dyskusji jest dziś prawo do wolności wielkiego cywilizowanego narodu, tak nie może podlegać dyskusji prawo do pełni gospodarczego życia, którego warunkiem staje się dziś posiadanie kolonij.

Zrozumieli to i dali temu wyraz Włosi, zapraszając między innymi Polaków na kongres „Volta“, jaki się odbył w dniach 4—11 października r. b. w Rzymie. Tematem obrad kongresu była Afryka — a wszak dla Europy problem kolonij — to problem Afryki.

Czarny Łąd — niezmiennie suto wyposażony w bogactwa naturalne, mający olbrzymie połacie urodzajnej ziemi, leżącej odłogiem, śpichrz niezmierny wszelkiego rodzaju surowców, liczy zaledwie 5 mieszkańców na kilometr kwadratowy, podczas gdy nawet Azja liczy ich 27 na jeden kilometr, a Europa 46. Afryka jest więc naturalnym terenem ekspansji europejskiej. Wolny rynek surowców i wolny rynek zbytu odpręży lepiej sytuację w Europie, niż wszystkie konferencje pacyfistyczne i deklaracje o nieagresji. Niestety, dotąd tylko sześć państw europejskich korzysta z dobrodziejstw afrykańskiego kontynentu.

Jak „od wewnątrz“ wygląda problem Afryki, informuje nas doskonały znawca Czarnego Łądu i uczestnik wymienionego kongresu „Volta“, Leon książę Sapieha.

Afryka — ten łąd do niedawna dziewiczy — mówi nam ks. Sapieha — staje się dziś terenem wielu ścierających się prądów, opartych na różnorodności kultur, wiar i interesów. Groźną potęgą staje się panislamizm, głoszony przez bliższych Murzynom niż biali — Arabów, stanowiących dziś zwartą masę 200 milionów Mahometan.

Komunizm — dla celów światowej rewolucji — sieje uparcie na Czarnym Łądzie posiew nienawiści ku białym. Tworzy się również ruch murzyński, pod hasłem: „Afryka dla Murzynów“, któremu przewodzą mieszańcy. Najgorsze jednak następstwa wywołać może rywalizacja i walka białych z białymi na Czarnym Łądzie, co już zresztą miało miejsce w czasie wielkiej wojny.

Teżą naszego rozmówcy, postawioną na kongresie „Volta“ w Rzymie, była konieczność współpracy białych na terenie Afryki, nieprzenoszenie nań sporów z kontynentu europejskiego.

Postulat ten jednak może być zrealizowany tylko wówczas, gdy do pracy na terenie Afryki zostaną dopuszczone i inne państwa Europy, gdy narody przeludnione i pozbawione surowców będą mogły korzystać z dobrodziejstw kolonij.

Niechęć mocarstw kolonialnych do dopuszczenia innych narodów na terytorium Afryki doprowadzić może do utraty posiadanych przez nie terytoriów. Ludność państw posiadających kolonie coraz niechętniej w nich osiada, podczas gdy inne narody się duszą w swych ciasnych granicach, na próżno szukając terenów dla swej ekspansji ludnościowej i przemysłowej.

Pamiętać poza tym należy o jeszcze jednym niebezpieczeństwie: rasa żółta chce, aby Afryka stała się dla Azji tym, czym Ameryka swego czasu dla Europy. Lecz ani liczebność Murzynów, ani wojowniczość Islamu ani żółty Azjata nie złamią bariery kultury, prawa i władzy białych, jeśli ci będą zgodni, jeśli nie będą sami siebie osłabiać, zwłaszcza przy pomocy wetkniętego oreża w ręce czarnych.

Do pracy na Czarnym Łądzie winny być dopuszczone te przede wszystkim narody, którym jest to ze względów gospodarczych konieczne, a które swym pokojowym nastawieniem, tradycją kultury i umiejętnością współpracy w pełni na to zasługują. Do państw tych w pierwszym rzędzie należy Polska.

Że problemy te są już dziś aktualne, że poddawana jest rewizji dawna doktryna kolonialna państw sytych — kończy ks. Sapieha — dowodzi tego między innymi ów rzymski kongres, który acz dla celów nauki zwołany, nosił na sobie piętno czasów: troskę o byt polityczny ludów Europy, troskę o ich rozwój i zapobieżenie nowemu kataklizmowi wojny.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

B. M.





NAD OAZĄ *Giaraabul ciągnie sirocco*

Ranek był meżnośnie duszny. Rozpalone do białości słońce ziało całą swoją możliwą potęgą. Zdawało się wysysać wilgoć nie tylko z istot żywych, ale i tę odrobinę między twardymi ziarnami piachu ukrytą. Toteż przy najłżejszym tknięciu nawierzchni pustynia aż popiskiwała i zawodziła jęklawie. Berberzy z karawany leniwie łazili koło zwierząt i wyciągali z burnusów szyje, wypatrując czegoś z przejściem na południowym niebie. Wyteżałem i ja oczy, jak tylko mogłem, ale prócz rozdrzanego silnie powietrza nie dostrzegłem nic.

Ten sam spokój dokoła, ta sama prawie martwota. A żar wzmagał się. Odblaski słoneczne poczęły razić oczy już niemal boleśnie. Gdzie się odwróciłem, wszędy ich pełno, nawet pod korony palmowe skądś przenikały, jakby wpelzając złośliwie. W skroniach poczyniło lekko pulsować. Znałem to — to najlepszy dla mnie barometr pustyni. Spojrzałem na wielbłądy. Niby stały spokojnie pod daktylami, jeno od czasu do czasu szyje kurczyły się im niezwykle i wówczas wargi opadały w dół bezwładnie.

Najstarszy z Berberów — przewodnik podszedł do mnie i coś mi tłumaczył chrypliwym skrzekiem. Spojrzałem mu prosto w spoconą, czarną twarz i niewiele zrozumiałem. Domyśliłem się tylko z jego ruchów, że teraz nie ma zamiaru wyruszać dalej. Wstrętny był jego bełkotliwy głos. Kiwnąłem więc czym prędzej głową na znak

zgody. Odszedł, a raczej odsunął się w swoich burnusowych płachtach do zwierząt i począł z nich zrzucać juki. Coś mu tam jednak nie dogadzało, bo znowu rozległ się jego skrzek. Odsunąłem się przeto w głąb oazy, jako że na skwarze wszystko drażni i męczy i ułożyłem się przy kołczastym krzaku.

Tuż obok, po chropawym pniu daktylowej palmy przewijała się żywo duża, zielona jaszczurka. Wędrowała zygzakami w górę. Wreszcie dopadła pierwszych zwisających okiści słodkich owoców i pomiędzy przyrumienione ich kulki jąła zapuszczać chciwie swój pyszczek. Raz, drugi i trzeci. Ale przystanęła. Ja sam podniosłem głowę. Bo o dziwo! — Strzępiastymi liśćmi palmowej wiechy coś poruszyło. Zrazu nieśmiało, jakby niepewnie. Później coraz to mocniej z wyraźnym szelestem. Przysiadłem. W koronach palm przewijał się mocny, wiatrowy podmuch. Jednocześnie pustynia od południa poszarzała gwałtownie. Jakiś ciemny tuman biegł po niej wyraźnie. Stawał się coraz większy, groźniejszy. Widać już piaski pustynne ruszyły. Wnet uderzyły w twarz ich pierwsze, ostre wypryski. Rozszalało się natychmiast wszystko w oazie w błyskawicznym wprost tempie. Palmiska, zwykle spokojnie stojące, zarzuciły swoje strzępiaste wiechy na „zawietrzną“, poddały się w pniach i jęły grzmocić o się zawzięcie, niby zdarł na pasma żaglowe resztki w cyklonie.

Zrobiło mi się od razu czegoś pełno w piersiach i pociemniało w oczach. Tak, jakbym miał się zaraz udusić. Przywarłem do palmowego pnia. Trząsł się cały i drgał aż przy korzeniach, ale mnie sobą zasłaniał. A piach wciąż parł i parł między drzewa. W chwilę potem dokoła pnia usypał się pierścień po kolana wysoki. — Taki ogromnie nikły i niemocny wydałem się sobie i taki bezradny przy tej potężnej nieokiełznanej mocy pustyni! Na domiar złego pociemniało, jak w nocy i wielbłądy jęły stękać ciężko i gwizdać zapchanymi piachem nozdrzami. W pewnej chwili zachichotała tuż obok rozdzierającym skowyt hiena. Wielbłądy już nie wytrzymały, zaczęły wyszarpywać się ludziom z rąk i gnać gdzieś w głąb, bliżej osady. Jednocześnie w powietrzu zakotłowało się jeszcze bardziej opętanicznymi wypryskami piachów. Trudno niemal było je odróżnić od bolesnych zacinań galezi i sztywnych palmowych liści. Poczułem lęk nieprzeparty. Skuliłem się zrazu, jak mogłem najciszej za chropowatym pniem, ale wnet podderwała mnie obawa przed zasypianiem. Gdzieś z tyłu, poprzez łomoty wichury, dolatywały nawoływania Berberów. Poderwałem się i pognałem w ich stronę. Jakieś krze darły odzienie i twarz, nogi potykały się o mialkie, piaszczyste zadmuchy, alem parł, wbrew wszystkiemu przed burzową bojaźnią.

Sam nie pamiętam, jak się stało, że błyskawicznie przedarłem się przez niemal pięciokilometrowej rozpiętości krzaczaste podszycie i żem znalazł się z nagłą przed arabską lepianką. Wiedziałem tylko, że jestem wściekle zmęczony i że mi niezmiernie dobrze w zaciszu nawet tej cuchnącej, ludzkiej nory Araba. Przysiadłem na wojłoku, by odsapnąć — a tuż zaraz za glinianą ścianą chałupy wicher szalał opę-

tańczo i zdawał się kipieć żądzą druzgotania wszystkiego, co sterczało ponad piaszczyska Sahary, co ośmielało się być mu przeszkodą, co psuło równię pustyni.

Z szumem i hukiem w uszach zasnąłem. Obudziła mnie nagle cisza i dokuczliwe uklucia na całym ciele. Szybko zapaliłem zapalniczkę i o zgrozo! — dokoła w promieniu światła zapalniczki całe roje pluskiew umykały w popłochu.

A Libijczycy jak spali, tak spali. Ze wstrętem wypelzłem przez przywaskie wyjście lepianki i siadłem z dala na piachu. Po dziennej nawałnicy, roztaczała teraz swą władzę na Saharze cicha, chłodna noc. Jeny po oazowej polance i wokół chałupy walały się gęsto połamane wichrem gałęzie i przysypane zadmnami piachu strzępiaste liście palm. A z góry miesiąc srebrzył to wszystko swym światłem i zdawał się długimi cieniami okalających drzew przekreślać nieważne już teraz pobojuwisko sirocca. Martwota bezwładna, tak bardzo właściwa afrykańskim nocom, przeniknęła na wskroś oazę. Równocześnie też ziać wzmagał się coraz bardziej. Raz i drugi szczeknąłem zębami, ale do chaty nie chciałem wracać. Spojrzałem dokoła. Przy koczach kaktusach siedziały w gromadzie wielbłądy. Niektóre poopierały wygięte szyje prawie w piach, inne pozaginały je na boki, jak ptaki. W tym ich śnie zdawały się podobne do wylupanych z brudnego piaskowca rzeźb prymitywnych. Dobrze jednak, że nie rzeźby to były, a ciepłe zwierzęta!

Po libijsku natychmiast wcisnąłem się między dwa co większe okazy i na miękkich kaloryferach ich boków zasnąłem spokojnie.

Słońce już paliło z wysoka, gdy nagle poczułem, że wszystko spode mnie gdzieś ucieka i że spadam jakby w przepaść. Szarpnąłem się i bęc! — stuknąłem plecami o piach. To obydwie wielbłądy łobuzy, przygrzane słońcem, „zauważyły“, że dość mego wylegiwania i jak na komendę podniosły się równocześnie. Przez moment, jakby dla zabawy, uniosły mnie na przyciśniętych do siebie bokach, a następnie obojętnie rozeszły się w różne strony. Ot i objawienie „Jakubowe“ na piasku. W pierwszej chwili rozgniewał mnie wesoły rechot Berberów, co patrzyli na to wszystko, ale cóż było robić? — Mieli przecież niezłe widowisko. Pozbieierałem się jak mogłem najszybciej i żeby ukryć zmieszanie, jąłem rozpytywać o juki.

Wszystko było w porządku. Koc jeden tylko przepadł gdzieś w piachu. Ale nie byłoby dziwne, gdyby piaszczyska zagrzebały całe juki, takie olbrzymie zadmy wznosiły się dokoła.

Dopiero teraz za dnia można było ocenić znisz-

czenie. Niektóre palmy zasypane do pół pnia, inne oskubane zupełnie z liści, albo znowu, tam gdzie wicher wydmuchiwał, wyluskane z korzeniami na wierzch. Całe szczęście, że ledwie jeden dzień trwała nad Saharą ta niszczycielska, wichrowa moc.

Tuż po posiłku zaczęło się narządzenie wielbłądzich juków, ale wypoczęte zwierzęta stały się krnąbrne. Coraz więc wybuchały zeżłone bełkoty Berberów i świstały rzemieńne korbacze.

Tak tedy z krzykami i zamięnnym afrykańskim zgłębieniem stanęła karawana do marszu. Wnet strzelił z nahaja przewodnik i zwierzęta kolejno, kiwając się do przodu, ruszały. Wchodziliśmy od razu w palmowy las „kusem“ na jezioro Arroscia. Wszędzie widać było zniszczenie. Pod pniami walały się zgniatane liściska i pogniecione okiście daktyli. Z wąskich, zbożowych pól miejscami nawet znaku nie było, a samo jezioro zazwyczaj błękitne i przeźroczyste, teraz szare i zmaczone, ledwie przezierano poprzez drzewa.

Także strumienie nawadniające oazę z trudem przeciskały się krętymi chodami przez miążskie smugi piaskowych zadmuchów. W jednym miejscu, przy najgłębszym strumieniu, droga prowadziła w bród tuż przy samych żurawicach, nawadniających półka.

Kilka z nich połamanymi kikutami swych niezmiernie długich ramion wymownie świadczyło o potędze wczorajszej wichury.

Przy pozostałych uwijali się w przykusych spodenkach spaleni na brąz Libijczycy. Miarowo chyliły się do wody żurawicowe tyki i po napełnieniu czerpaków w równych szarpnięciach sunęły na wysokości olbrzymich, pochyłych koryt, co prowadziły wartką strugę aż hen do pomarańczarni, do zagonków warzywnych i pod guzowate korzenie rozsiadłych oliwek.

Takie przy tej pracy rozlegały się pozgrzyty i skrzypienia żurawicowych belek, że zdawało mi się, że w szczerej polskiej wsi przy południowym pojeniu bydła. Jeny palmy i garbate wielbłądy i czarni krajowcy i żar potężny słońca żywo przeczyły temu. Ruszyliśmy, a skrzyp żurawic wciąż gonił nas ten sam i ten sam i chociaż dawno mineliśmy ostatnie drzewa oazy, chociaż zaszywaliśmy się za coraz to inne pochyłe wydmy, że jeny od czasu do czasu mignął wierzchołek najwyższego palmiska, to jednak owo skrzypienie dochodziło chwilami zupełnie wyraźnie, aż wreszcie zaczęło słabnąć, zlewało się z cykaniem świerszczy pustynnych i na koniec, jakby znużone, zapadło gdzieś w piachach.

B. D.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M5
MAGEMAR

W stronę jaskrawej Północy

Znam gorzki smak wielu mórz. Wiedzą o tym bogowie. Wiedzą również, że kocham statki, które nie są bezdusznymi pudłami, lecz wiernymi przyjaciółmi marynarzy. One nas nigdy nie zawiodą. Twierdzą nawet, że, w odróżnieniu od wszystkich stworzeń, mają swoją mowę. Jak ludzie. I kiedy mi jest ciężko na duszy, gdy mnie nikt nie chce zrozumieć, rozmawiam ze swoim statkiem. Właściwie, mówiąc ścisłej, słucham jego opowieści. W ten sposób poznałem najromantyczniejsze zdarzenia morskie... Są one piękne! Trudno je jednak przetłumaczyć na język lądowy. Bo statki opowiadają w swoisty sposób. Trzeba więc być stworzeniem ziemnowodnym, aby je zrozumieć. Tłumaczenie zaś zniekształca je zupełnie. A wtedy czar opowieści przyska. Pozostają tylko słowa. Jakże opisać, w jaki sposób zaśniedziały dzwon „Cezarego“, którym sternik w drodze na wielkie łowiska morskie wywołuje drugą wachtę na pokład, odkrywając mi swą duszę wyznał, że przedtem nazywał się „Ewelana“? Jakim językiem opowiedzieć, że stateczek, pozornie bezwładna masa żelastwa, skarżył się, gdzie go i w jaki sposób zraniono? Sądzę jednak, że „Cezary“ każdemu człowiekowi nawet z lądu powiedziałby, iż posiada prawie 400 ton pojemności brutto i chociaż jest dobrym statkiem, niewdzięczny armator, Anglik, który, kazał go zbudować w stoczni w Glasgow, sprzedał go następnie Francuzom. Wtedy jego portem macierzystym został główny port rybacki północnej Francji — Boulogne.

A teraz nadeszły nowe, lepsze czasy w życiu statku. Po co to zresztą mówić? Przecież każdy widzi. Wielkie litery, układające się w napis „Gdynia“ pysznia się na rufie „Cezarego“. Ale wątpię, czy w tej chwili „Cezary“ zdradziłby komuś coś więcej ze swego życia. Nie dlatego, aby to było tajemnicą! Tylko z nabrzeża spadają już cumy. Serce statku — maszyny zaczynają pracować w żywym tempie. „Cezary“, zwolniony ze stalowych lin, oddala się od brzegu, zajadłe macąc śrubą i tak już brudną wodę w kanale portowym. Wielki pióropusz dymu snuje się z komina. Statek radośnie wychodzi na morze, aby spełniać przeznaczenie swego żywota. Wreszcie maszyny poczynają pracować miarowo. Dziób statku kieruje się na cypel Helu. Idziemy na daleką Północ, na połowy dalekomorskie!

Za łamaczem fal wszedłem na mostek. Odczytałem kurs kompasowy: Ost do Nordu. A gdy po chwili wychyliłem się ze sterówki, by pożegnać wzrokiem Gdynię — już jej nie ujrzałem... Opary wodne zasnuły widnokrąg. Na darmo patrzyłem na zachód. Gdynia została za linią horyzontu.

I teraz odczułem to, co przeżywają wszyscy marynarze z chwilą oderwania się od lądu. Zapomniałem o nim, zostawiając tam wszystko: świętości, przysięgi, zaklęcia, przyrzeczenia, nawet wyrzuty sumienia! Stała się rzecz dziwna. Stałem między teraźniejszością a przyszłością. Ze mną nie było nic! Nawet Jej śliczna twarz (tak,

Twoja, Myszkó) rozplynęła się, stała się nieistotna. Cała przeszłość była poza mną. Poczułem się nowym człowiekiem. I byłem rad z tego. Posiadłem przecież nowe serce, bijące innym rytmem. Spojrzałem na świat pod innym kątem widzenia. Uśmiechnąłem się nawet, gdy fala wdarła się gwałtownie na pokład, a bicz gorzkiej wody morskiej walnął mnie w twarz. „Cezary“ zaś, przechylając się gwałtownie na burtę, zasłonił mnie przed nowym ciosem. To nie był jednak przypadek. „Bездuszne pudło“ zadokumentowało tym, że jest moim przyjacielem, podobnie jak i ten przybłąkany pies okrętowy czyni to ustawicznie, liżąc moje ręce. Tak, psie okrętowy, czujesz się źle teraz. Ale i ja kiedyś zgubiłem statek i wypatrywałem oczy, czy go czasami znów nie ujrzę. Ale on pożegłował... Nie patrz więc. Daremny trud. Widzisz, że mgła jest gęsta. A te majaki na morzu — to przecież sieci kaszubskich rybaków. Czy ty nie jesteś psem okrętowym dalekiego pływania? Powinieneś więc rozumieć, że maszty twojego statku inaczej wyglądają. No, uspokój się już.

Następnego dnia na skraju horyzontu ukazują się mały punkt.

— Jesteśmy u wejścia w południową gardziel Sundu — mówi szyper.

— A tam na horyzoncie widać już szwedzki latarniowiec.

Przykładam szkła do oczu. Mały punkt zamazany oparami, nabiera kształtów i wyrazistości. Jednakże wciąż jeszcze wygląda jak mała zabawka dziecinna. Do licha — to prawda!

Sam kiedyś bawiłem się takim okręcikiem. Tylko... był trochę większy. Lecz po chwili „zabawka“ rośnie. Nabiera kształtów coraz okazalszych, staje się dużym okrętem. Już widać na jego czerwonej burcie wielkie litery „Falsterborev“. Na trawersie pozdrawiamy go rykiem syreny. Szwedzi odpowiadają opuszczeniem bandery, patrząc zazdrośnie na nas, płynących w otwartą dal.

W tym powitaniu na morzu latarniowca przez załogę swobodnie płynącego statku jest coś wzruszającego. Bo trzeba być dzieciobójcą, aby nie współczuć statkowi-latarni, przykutemu na wieki do dna brzemieniem ciężkich kotwic. A jeśli kto sądzi, że to przewrażliwienie — myli się. Zresztą to jego święte prawo, prawo człowieka lądu. Marynarze bowiem współczują nawet okrętom chwilowo uwięzionym w dokach. Lecz z takim statkiem jest pół biedy. Niedługo przecież znów spłynie na wodę, aby pożegłować w świat... Jednak statek-latarnia skazany z góry na ustawiczne szamotanie się z własnym łańcuchem kotwicznym, który niby legendarny wąż morski rdzawymi skręty wżarł się w jego trzewia, targając nim jak martwą istotą — przypomina nic innego, tylko męki Tantała.

Dobrze, że w miarę zbliżania na północne tereny rybołówcze zapomina się o tym i wszystkich ogarnia gorączka połowu. Ludzie stają się dziwnie nerwowi i robota pali się im w rękach. Wreszcie, kiedy Gwiazda Polarna świeci już wysoko na nie-

bie, sieci zostają zarzucone w mroczne głębie morskie.

I tu właśnie, skoro człowiek stanie po raz pierwszy, na progu Oceanu Lodowatego, czuje się jakby zaskoczony. Nie może bowiem zrazu zdać sobie sprawy z nagromadzenia przeciwności. Równoleżnik, pod jakim się znajduje, biegnie przecież przez krainy lodów! Odcina północny cypel mroźnego Labradoru, zawadza o południowe krańce zawsze zimnej Grenlandii, osnute murem mgieł i wiatrów Wyspy Owce, by przez Syberię, Kamczatkę i Alaskę zamknąć swe wielkie kolisko, opasujące na globie ziemskim te wszystkie lądy, znane przecież z zimnego klimatu. Więc — według wszelkich praw logiki — w miejscu, gdzie ten równoleżnik krzyżuje się z południkiem — rozdzielającym grupę wysp Färöer od Półwyspu Skandynawskiego — powinno być również mroźno, zwłaszcza, że jest to pora, kiedy nawet w Polsce chłody dają się we znaki. Ale ktoś dobrotliwy uczynił cud: rozkazał olbrzymiej aorcie tłoczyć niezmordowanie na północ miliardy ton wody ogrzanej tropikalnymi promieniami słońca Zatoki Meksykańskiej. Dzięki temu niezmiernie obszary wód norweskich, zamiast pozostawać teraz pod grubą pokrywą lodową, oddychają swobodnie. Jest to jednak oddech nerwowy. Wystarczy bowiem krótka chwila i nie wiadomo dlaczego, rozpętuje się na morzu piekło. Z rykiem i jękiem ocean przewala się wściekle, pędzi na oślep, mokrymi łapami chce sięgnąć do nachmurzonego nieba.

Lecz tu nie tylko morze potrafi zaskoczyć człowieka. Patrzysz w niebo ku Bogu i znów własnym oczom nie wierzysz!... Ciemne zwały chmur przecierają się nagle, gwiazdy poczynają błyszczeć i... na nieboskłonie maluje się nadziemskie zjawisko zorzy polarnej.

Ale znów wystarczy chwila i bajka znika.

I teraz następuje reakcja. Człowiek zaczyna wierzyć, że znajduje się gdzieś u „Kresu świata“, o którym opowiadają północne sagi i eddy. Wierzy zaś nade wszystko legendzie, głoszącej jak to dobrotliwy Bóg, chcąc wynagrodzić mieszkańcom skalistej Skandynawii brak żyznej ziemi, skierował ku ich pieleszom aż spod równika ciepły, życiodajny prąd morski, by woda wokół ich poszarpanej fiordami ojczyzny „nie krzepła“ i była „pulchna do orki“.

Normanowie mieli umysł jasny. Zrozumieli szybko, że „orka morska“ daje większe korzyści niż chodzenie za sochą. Poszli tedy na morze. Na swych smukłych łodziach poczęli odważnie przemierzać olbrzymie przestrzenie wodne. Nie obawiali się, że zblądzą. Gdy poszukiwali lądu — wypuszczali z pokładu świętego kruka i ptak, kierując się instynktownie w stronę lądu wskazywał „oraczom morskim“ kierunek, w którym była ziemia. W ten sposób dotarli Normanowie do wielu nowych lądów. Słynny korsarz morski, Floki, odkrył Islandię. Nieugięty, dzielny do szaleństwa żeglarz Ottar dotarł do Lofotów i płynąc dalej okrążył Nord Cap, docierając wodą aż do Morza Białego. Kto wie, czy odkrycie Ameryki przez Normanów, jeszcze na kilka wieków przed Kolumbem, nie odbyło się dzięki... dezorientacji świętego kruka, który zbyt długo karmiony ręką ludzką, zatracił swoje instynkty i... po-

szybował w odwrotnym kierunku. A może smukłe łodzie nieustraszonych żeglarzy północnych, zagrane przez burze daleko na zachód, znajdowały się rzeczywiście bliżej Nowego Świata, niż nękanie przez nich podówczas Europy, w świątyniach której rozbrzmiewały nieustannie żarliwe słowa modlitwy: „Od furii normandzkiej zachowaj nas, Panie“!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

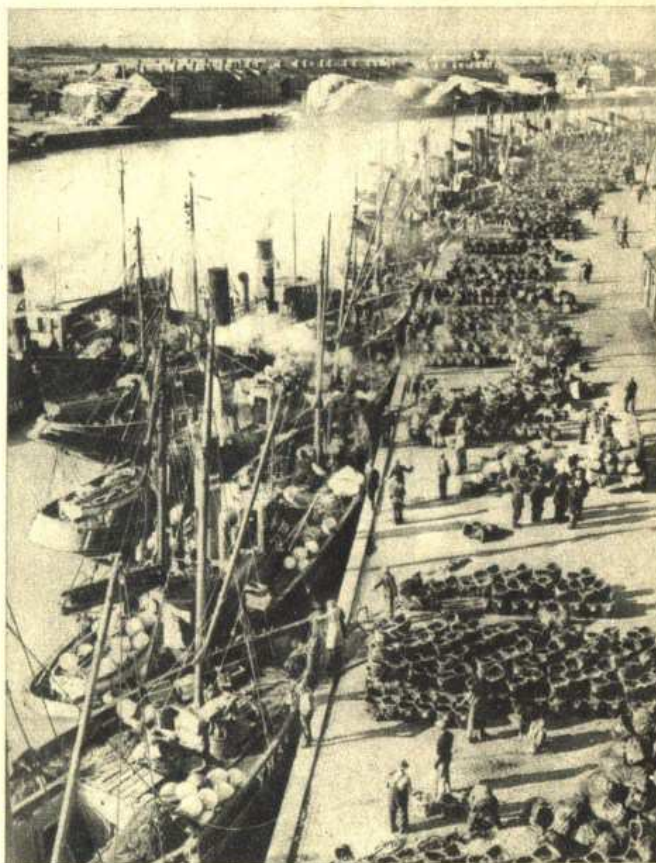


I. Pan wysłuchał wiernych...

Z czasem jednak zapominamy o korzyściach, płynących z dostępu do morza. Trudy „orki morskiej“ składamy na obce barki zapominając, że morze służy wiernie tylko tym, którzy nie pozwalają mu leżeć odłogiem. Bo takie jest jego odwieczne prawo...

Lecz szczęście, że po ciemnej nocy Bóg słońcu każe wstawać. Statki polskie pracowicie teraz „orzą“ wszystkie morza. Jeden z nich znajduje się właśnie na północy, gdzie równoleżnik — opasujący zimne lądy i morza — przecina się z południkiem, rozdzielającym grupę wysp Färöer od Półwyspu Skandynawskiego. Gwiazda Półarna wisi nad nim wysoko i świeci jasno — o ileż jaśniej niż na południu Polski... Roje mew krążą wokół „Cezarego“, czekając na żer. Ich głośny krzyk zagłusza nawet chwilami ciężkie sapanie windy okrętowej, wyciągającej włók z morza. A ponieważ jest to pierwsze ciągnięcie sieci w tym rejsie, oczekujemy niecierpliwie, co morze da nam w ofierze, gdyż jak wierzą rybacy — od pierwszej zdobyczy zależy cały połów. Wreszcie wynurza się zbita masa ryb, okratowana sznurami sieci. Setki, tysiące ryb zawalają pokład. Oto pierwszy plon morza, który sam Bóg sieje. Trzeba go tylko zbierać!

ST. ŚWIDERSKI



Oto pierwszy plon morza...

Obiad na dnie Bałtyku

— Czy nie miałbyś czasem ochoty zjeść obiad na dnie Bałtyku — otrzymałem frapującą przyjacielską propozycję dowódcy dywizjonu naszych okrętów podwodnych.

Była to propozycja niezwykle nęcąca. Okręt podwodny jest w naszym pojęciu otoczony aureolą romantyzmu i grozy. Życia okrętu podwodnego jeszcze nie znałem. Warto oderwać się myślami od biurka, akt, zagadnień i przeżyć jeden dzień całkiem nowym życiem...

Lecz na to tylko czekały myśli przekorne: Poco ryzykować! A nuż się zdarzy jakaś katastrofa. Z okrętami podwodnymi ciągle są jakieś wypadki — o, na przykład we Francji „Prométhée”, kilka wypadków w Rosji Sowieckiej. Wybuchną akumulatory czy zepsuje się naraz jakiś mechanizm i zostaniemy na dnie. Jeszcze jakiego pecha przyniosę naszym okrętom podwodnym. Bo tak często zdarza się z pasażerem. Poco wywoływać wilka z lasu... masz żonę — dzieci. Krótko mówiąc, cała sfera myśli człowieka dawno osiadłego, zadomowionego, prowadzącego już od dłuższego czasu żywot spokojny przy biurku... Więc odrzucę ten jeden całkiem nowy dzień w moim życiu? ten obiad na dnie Bałtyku!... Zbuntowałem się przeciw tym solidnym starym myślom i przyjąłem zaproszenie.

Po szybkim załatwieniu koniecznych formalności, zostałem zaokrętowany na O.R.P. „Wilk”.

Mój miły cycerone, porucznik marynarki, miał nie lada kłopot ze mną i musiał mocno wysilić swój talent pedagogiczny, aby człowieka od dawna siedzącego w szpargałach i nie mającego żadnych zdolności do mechaniki — jakim niestety jestem — wprowadzić w tajniki konstrukcji mechanizmów współczesnego okrętu podwodnego. Gdy „cycerone” mówi — wszystko jest jasne i zrozumiałe. A po chwili, gdy pomyślałem o tym zostawiony sam sobie, to zaplatałem się od razu myślami wśród niezliczonych przyrządów. Jest to tak samo jakby zorientować od razu mieszkańca miasta europejskiego w puszczy tropikalnej. Okręt podwodny był dla mnie dżunglą jeszcze pod tym względem, że ciągle mi coś groziło. Wszędzie bowiem czaiły się na mnie różne niebezpieczeństwa w postaci kół i kółek od rozmaitych mechanizmów, które nagle zjawiały się nad moją głową w najmniej spodziewanym miejscu. Przeto idąc „zgrabnie” za moim cycerone wąskim korytarzem, w którym dwaj tacy ludzie jak ja rozminą się z trudnością, tłukłem od czasu do czasu głową o różne zdradliwe kółeczka.

Tymczasem „Wilk” ruszył. Coprawda, gdyby nie hurkot motorów „Diesla” nie wiedziałbym o tym. W zamkniętym cygarze okrętu podwodnego czuję się jakby w innym wymiarze. Normalne życie przechodzi jakby gdzieś poza mną. Okręt przeszedł cały port, minął kilkanaście różnych statków, tego jednak nie widziałem.

Gdy się ma świadomość, że jest dzień, światło

elektryczne męczy, jak białe noce. Z przyjemnością więc wychodzę na pokład. To się tak tylko powiedziało „wychodzę”; wygramoliłem się wąskimi, okrągłymi włazami, prostopadłymi drabinkami, jak ze studni, na powierzchnię. Słońce na chwilę oślepia.

Na pokładzie okrętu podwodnego jest się bardzo blisko morza. Przy nawet stosunkowo niewielkim wietrze fala wdziera się na jego wydęte burty, i bryzga na deski pokładu, a przy dużym wietrze spaceruje sobie swobodnie po pokładzie. Tylko kiosk jak skała samotna sterczy, no i działo.

Ale dnia tego morze było spokojne. „Wilk” szedł z szybkością dziesięciu węzłów, rzucając poza siebie spienioną rzekę.

Minęliśmy mierzęję helską. Jesteśmy na pełnym morzu. Po pewnym czasie na wschodnim horyzoncie zza ciemnej linii lasu na Helu wynurzył się wodnopląowiec.

— Do zanurzenia — huczy rozkaz w tubach głosowych. Jednocześnie zaczął klakson. W każdym kątku okrętu go słysząc. W mig opustoszał pokład. Oficerowie i marynarze stoją już na swych posturkach, wykonując szereg czynności. Po chwili przychodzą z różnych miejsc okrętu meldunki do centrali, że okręt gotowy jest do zanurzenia, z centrali do kiosku dowódcy, który znajduje się nad centralą.

— Dwadzieścia metrów — rzuca dowódca, chcąc ukryć się całkowicie od najgroźniejszego wroga okrętu podwodnego.

To dobrze, że nasz Bałtyk taki mętny — na morzach południowych na tej głębokości lotnik zauważyłby okręt podwodny. Maleńkie szybki w kiosku dowódcy już fala zalewa. Widomy znak, że się zanurzamy. Dziwne wrażenie robi to, że na poziomie oczu złoci się powierzchnia morza. Ale to trwa tylko jedną chwilę. Już szybki stają się jasnozielone. Promienie słoneczne przenikają jeszcze wodę, po chwili gasną. Szybka ciemnieje, staje się koloru dębowego liścia. Patrzę na manometr wskazujący głębokość, strzałka szybkim ruchem zbliża się do cyfry 20, po chwili zatrzymuje się. W dwa pacierze już byliśmy na požądanej głębokości.

Schodzę do centrali. Panuje tu zastępca dowódcy. Stąd przez szereg tub głosowych rozchodzą się rozkazy po całym okręcie, — tu się kieruje sterami głębinowymi — rufowym i dziobowym, stąd wreszcie zastępca dowódcy daje zlecenia przyjęcia do balastów określonej ilości wody — zależnej od głębokości zanurzenia czyli prowadzi tzw. gospodarkę wodną. Jest to czynność bardzo odpowiedzialna, wymagająca dokładnego obliczenia i wielkiej ostrożności. W stanie podwodnym okręt traci łatwo równowagę i z przeważoną rufą lub dziobem może zanurzyć się na głębokość niepożądaną. Manipulowanie sterami głębinowymi też jest czynno-

ścią bardzo poważną — wymaga wielkiego natężenia uwagi. Od dokładności sterowania w dużej mierze zależy wynik ataku. Toteż nad dwoma marynarzami sternikami, siedzącymi jeden obok drugiego przy sterach rufowym i dziobowym stoi zastępca dowódcy okrętu, śledząc z uwagą tablicę wskaźnikową, na której co chwila migają czerwienią cyfry oświetlone — wskazując położenie sterów.

Od czasu do czasu zastępca dowódcy okrętu ścisiska mocno ramię któregoś ze sterników — mrużąc groźnie. — Uważać, nie gapić się! Jaka cyfra na tablicy?

Cisza panuje dokoła. Nawet oficerowie na ogół milczą, a gdy się porozumiewają to półgłosem — aby każdy rozkaz dowódcy był od razu słyszany i dokładnie wykonany. W ciszy rozległ się nagle rozkaz — 12 metrów — i jednocześnie wizg motorów, podnoszącego peryskop. Gramolę się z powrotem do kiosku.

— Chce pan może zobaczyć, co dzieje się dokoła nas na morzu — odstępuję mi peryskop dowódca okrętu podwodnego.

Z przyjemnością oglądam ozłoconą powierzchnię morza. Plaża helska pełna barwnych kostiumów — zda się, żuki kolorowe łażą po piasku. Nad wschodnim horyzontem piętrzą się obłoki — ni to łańcuch gór ośnieżonych z ozłoconymi wierzchołkami. Kręcę peryskop dalej. Na północy biały żagiel jachtu, a tuż prawie koło samego peryskopu pływają mewy. Lotnik wysoko krąży nad nami. Zanurzamy peryskop, aby ujść lotnikowi. Peryskopów lotnik może nie dostrzec, lecz ślad ich na wodzie może być dobrze widoczny.

— Dwadzieścia metrów — rzuca znowu dowódca...

Okręt kryje się w głąb morza. Jakiś czas płyniemy na głębokości dwudziestu metrów, po czym znowu wracamy na głębokość umożliwiającą obserwację horyzontu.

Dowódca okrętu wysuwa drugi peryskop, tak zwany bojowy, używany do strzelań torpedowych.

— Zgubił nas lotnik. Nadać depezę, gdzie ma nas szukać, — daje polecenie do centrali — potem przygotować okręt do wynurzenia.

— Okręt gotowy do wynurzenia — melduje po chwili zastępca dowódcy.

— Szasować! *)

Strzałka na manometrze idzie szybko do góry; dwanaście, dziesięć, osiem, sześć. Słońce już lśni w małym zapłakanym okienku, w oczy uderza olbrzymia złota tafla morza.

— Alarm przeciwlotniczy — rzuca dowódca.

Otwierają się włazy. Obsługa karabinu maszynowego szybko włazi po drabinkach, ja za nimi. Trochę wody leje się za kołnierz.

Marynarze ze specjalnego schowka na pokładzie wydobywają karabin maszynowy, ustawiają go i po chwili meldują gotowość.

Po zakończeniu ćwiczeń wszyscy oficerowie się zebrali na pomoście i z rozkoszą zaciągają się papierosami. Wewnątrz okrętu palić nie wolno.

*) Wyrzucać wodę z balastów przy pomocy sprężonego powietrza.

Wodnopłatowiec znowu się zbliża. Okręt ucieka przed nim w głąb morza. Ćwiczenia z lotnikiem trwały do godziny dwunastej. „Wilk“ zanurzał się przez ten czas kilkakrotnie. O godzinie 12-ej następuje przerwa obiadowa.

Do obiadu zasiadamy w maleńkiej mesie oficerskiej, która jest jakby rozszerzeniem, właściwie alkową, korytarza. Obok znajdują się maleńkie kabinki oficerów, wielkości normalnego łóżka; przy czym koka, która jest w samym wgłębieniu brzuchatej burty — przypomina bardzo „łóże“, jakie sobie żołnierze wykopywali w ścianach okopu w czasie wojny. Kabinka oficerska na okręcie podwodnym jest mocno spartańska.

Choć każde wynurzenie witałem z przyjemnością, to jednak byłem lekko rozczarowany tym, że obiad jem na powierzchni, a nie na dnie Bałtyku, jak mi obiecano. Siedzę na wąskiej kanapce, pod którą jest umieszczona prądnicą radiowa, a że nadają w tej chwili jakieś depeze, więc huczy i trzeszczy pod kanapą. Skóra, którą jest obita kanapa, drży... ja zaś mam takie wrażenie jakby po mnie łąziły mrówki...

O godzinie 13-ej rozpoczynają się znowu ćwiczenia. Tymczasem „Wilk“ jest już w Zatoce Gdańskiej.

— A teraz położymy się na dno — zwrócił się do mnie dowódca okrętu.

— A jednak będę miał jeszcze jedno nieznanne wrażenie — ucieszyłem się.

Zaczęliśmy się zanurzać... Czarna strzałka manometru zatrzymała się na dwunastu metrach. Obydwaj peryskopy jadą do góry. Oglądam powierzchnię zatoki. Wiatr jest od lądu, więc fala co chwila zalewa peryskop. Kuter rybacki płynie z towarami i kilkoma pasażerami. Z kutra spostrzeżono peryskop, pokazują go sobie palcami... Okręt zanurza się głębiej. Trzeba chować peryskopy.

— Radio-kabina, sondować stale głębokość — daje zlecenie dowódca.

— Siedemnaście metrów — zameldował po chwili zastępca dowódcy.

Spojrzałem na manometr. Byliśmy na głębokości osiemnastu metrów. Głębokość morza była w tym miejscu 35 metrów. Okręt płynie dalej. Nagle wielką ciszę okrętu rozdarł hałas jakgdyby pędzącego pociągu. Huk wzrastał się z każdą chwilą.

— To jakiś statek zbliża się do nas — wyjaśnił dowódca.

Rozlega się trzask nad samą głową, po czym zaczął szybko się oddalać i cichnąć.

— Sonda dwanaście metrów — słysząc meldunek. Manometr wskazywał dwadzieścia metrów — w tym miejscu zatoka miała 32 m głębokości.

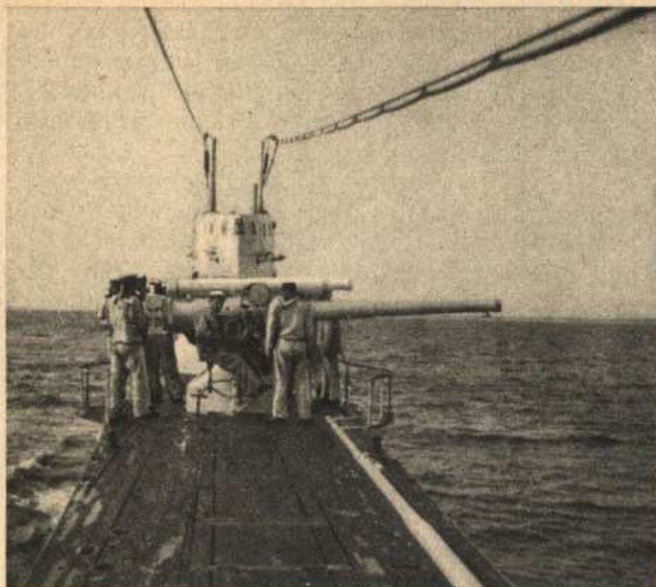
„Wilk“ płynie dalej. Szukamy jeszcze płytszego miejsca.

— Sześć metrów — przychodzi po pewnym czasie meldunek.

Strzałka na manometrze wskazywała dwadzieścia jeden metrów. Patrząc przez szybki. Woda ciemno-zielona i mętna.

— Oba motory stop. —

Teraz okręt będzie opadał na dno, bez użycia motorów, przyjmując jedynie wodę do zbiorników. „Gospodarkę wodną“ prowadzi już teraz sam dowódca. Bez jego pozwolenia litra wody nie można



Działo łodzi podwodnej

przyjąć do zbiorników (rufowy, środkowy, dziobowy).

Tymczasem „Wilk” upodobał sobie głębokość dwadzieścia dwa metry i głębiej nie chce się zanurzać.

— Cóż u licha — mruczy dowódca — dodać po sto.

— Po sto przyjęto — jak echo odpowiada zastępca dowódcy.

Strzałka znowu drgnęła, po czym zaczęła szybko opadać, wreszcie zatrzymała się na dwudziestu siedmiu metrach. — Ani drgnęła.

— Już leżymy na dnie. To znaczy dziób okrętu opiera się o dno, rufa zaś jego jest nieco podniesiona — wyjaśnił dowódca.

Gdy myślę, że nad nami znajduje się dwadzieścia siedem metrów wody, odczuwam pewien niepokój. Dowódca z oficerem nawigacyjnym schylił się nad mapą — określają miejsce okrętu. Skończyli i siedzą w milczeniu. Przecież poto okręt kładą na dno, aby odpocząć mogła cała załoga.

Po pewnym czasie dowódca daje rozkaz uruchomienia turbiny odwadniającej. Chodzi o zmniejszenie wagi okrętu i oderwanie go od dna morza.

Rozległ się charakterystyczny szmer turbiny. Dowódca uderzył w szkło manometru. Strzałka stoi bez ruchu. Usiadł na swym stołeczku i duma sobie nad mapą. Zaś porucznik notuje coś pilnie w dzienniku nawigacyjnym. Panuje głucho milczenie.

Po pewnym czasie uderza znowu w szkło manometru. — Strzałka stoi bez zmiany.

— Cóż u diabła, przecież nie możemy się oderwać od dna — mruczy.

Patrzę na manometr, dwadzieścia siedem murwane. — Masz obiad na dnie Bałtyku. Przyniosłeś jakiegoś pecha — przemknęły myśli przez głowę.

Złośliwa wyobraźnia już zaczęła umysł teroryzować. Te stare solidne myśli... to było może przeczucie. Et, głupstwo! złościę się na siebie. Obserwuję sąsiadów. Żadnego zdenerwowania. — Spokój absolutny panuje. Łapię parę spojrzeń marynarских skierowanych na mnie. Muszę mieć mocno głupią minę.

Po pewnym czasie patrzę na manometr. Strzałka ani drgnie — wciąż stoi na dwudziestu siedmiu metrach. Cyfra ta zaczyna mi wprost świdrować w mózgu. Stanowczo jakiegoś pecha przyniosłem.

Bezczynność zaczyna mnie męczyć, chciałbym coś robić, czymś się zająć. Każdy jest tu czymś zajęty! — Ale czym? Co ja mogę robić w okręcie podwodnym. Tylko obserwować, co się dzieje na okręcie i siebie analizować, jak przeżywam „dzień nowego życia”. Trzeba zobaczyć, jak teraz okręt wygląda — pomyślałem. — Czas nie będzie się tak dłużył, a gdy wrócę, zastanę już jakieś zmiany na manometrze.

Zlazłem do centrali. Było tu duszno i straszliwie gorąco. Twarz od razu pokryła mi się kropkami potu. Dwaj marynarze siedząc na swych małych stołeczkach przy korbach unieruchomionych sterów głębinowych — kiwają się sennie. Na tablicy wskaźnikowej świeci nieruchomo zero. Zastępca dowódcy okrętu stoi obok nich, wpatrując się w czarną martwą strzałkę manometra. Kapitan ma twarz mocno zmęczoną. Nie dziwię się, tu na dole tak strasznie duszno. Pot mi się leje ciurkiem po twarzy. Zaglądam do „Dziś”. Unieruchomione robią wrażenie jakichś śpiących dziwnych zwierząt. Wszędzie panuje wielka cisza. Słychać słabutkie odgłosy mechanizmów, jakby dalekie cykanie koników polnych.... Step pachnący pełen słońca, cykanie koników, — jakiś obraz z dzieciństwa przesunął mi się przed oczyma. Tęsknota za słońcem go wywołała. Przecież siedzimy pod wodą dobre parę godzin — uświadomiłem sobie naraz.

Upał, ciężkie powietrze wypędzają mnie z powrotem do kiosku dowódcy, gdzie jest daleko chłodniej. Tylko gruba blacha dzieli nas od morza.

Dowódca okrętu stuknął w szkło manometru. Strzałka zachybotała, podniosła się na ćwierć metra, po czym znowu opadła na dwadzieścia siedem metrów.

— Hm, widocznie tu dno muliste i dziób zbyt głęboko wrył się w muł i to tak go trzyma — mruknął komandor. Siadając na swoim taburecie, nachylił się nad mapą znacząc miejsce okrętu ołówkiem. — Ile odpompowano — rzuca pytanie do centrali.

— Już 700 litrów; panie komandorze.

— No, no, ależ ten muł nas trzyma.

— Okręt już się trochę podnosi. Manometr wskazuje pół metra! — melduje kapitan.

Gdybym się nie wstydził, zszedłbym do centrali zobaczyć własnymi oczyma te pół metra.

— Niech dwóch marynarzy przejdzie z dziobu na rufę — padł rozkaz.

— Tak jest, panie komandorze.

Tupot mocnych, szybkich kroków rozległ się w ciszy.

Ale pomimo to muł trzyma okręt w swych objęciach i nie chce puszczać. Chociaż gdy stuknął w szkło manometru, to strzałka kiwa się do pół metra. Tymczasem wyobraźnia zaczyna gnębić nie na żarty. Pamięć nasuwa fragmenty przeczytanych opowieści o katastrofach okrętów podwodnych w czasie wojny i pokoju. Szczególnie jedna historia tkwi w mózgu: okręt też ugrzęzł w mule i chociaż wypompowano całą wodę, nie wydostał się na powierzchnię.... a później różne tragiczne detale. Je-

stem mocno zdenerwowany. Tymczasem wśród załogi panuje absolutny spokój. Szczerze to podziwiam. Są to już „wilki” podwodne. Żyli się z niebezpieczeństwem swego fachu.

— Czterech ludzi z dziobu na rufę — daje rozkaz dowódca.

Znowu przyspieszone mocne kroki — „1.000 litrów” — słysząc jednocześnie meldunek.

Strzałka jednak stoi na 27 metrach. Czuję sopel łodu w piersiach.

— Trzyma psiakrew — rzucił dowódca okrętu. — Trzeba będzie użyć motorów — mruknął do oficera nawigacyjnego. Nie odlepimy się inaczej od tego świństwa — aby tylko nie uszkodzić śruby o jaki kamień — to byłaby heca! — Do diabła! — zaklął — nie lubię używać motorów na samym dnie.

Patrzę przez maleńkie okienko. Wyciągają się ku niemu z czerni dna przez mętną zieloną wodę suchotnicze gałązki wodorostów pokryte pecherzykami. Nie ruszają się wcale. Są jakby skamieniałe. Martwoty tej ożywić nie mogą senne i miarowe opadanie i podnoszenie się meduz. Liliowe ich krzyżki wciąż mając przed okienkiem.

— Oba mała naprzód.

— Oba mała naprzód — powtarzają schylając się do tuby dwaj marynarze.

Naraz zda się wicher zachwiał gwałtownie gałązkami wodorostów. Ciężarek wiszący prostopadle na sznurku przed okienkiem odchylił się w tył. Sznurek wisi skośnie. — Okręt ruszył — przemknęła myśl radosna. W tej chwili jednak nieprzenikniona noc ogarnęła morze. Czarna maź ruszyła z dna. Włazimy głębiej w muł — zaświdrowała myśl — dowódca pewnie chce zepchnąć wał mułu w głębsze miejsce i w ten sposób wydostać się... albo może przepchać się na głębie. Czy ja zresztą wiem? Nie chcę oficerów nudzić pytaniami. Są teraz zbyt zajęci... Podeszedłem do manometru. Czarna strzałka wskazuje wciąż 27 metrów. Nie oderwaliśmy się jeszcze od dna...

Ale taki spokój panuje wśród marynarzy i oficerów. Wpływa to na mnie kojąco.

— Stop! — mała wstecz! — rzucił dowódca.

— Aha, to już nie będziemy się przepychać, wi docznie przed nami nie ma głębi. Znowu się niepokoję. Nie patrzę już na manometr, lecz na twarze sąsiadów. Wyraży poważne. W kącikach ust dowódcy igra jednak dyskretny uśmiech. — Wszystko w porządku — myślę i znowu się uspokajam...

Choć nie chcę patrzeć na manometr, ciągnie jednak jak magnes. Mimo woli robię zęza. Naraz radość oddech mi zatkała. Strzałka na manometrze szybko sunie ku górze... 25 metrów, 24, 23 metry — westchnąłem głęboko z ulgą.

— Dodać 500 litrów — rzucił dowódca okrętu, widząc, że okręt mknie jak korek do góry.

— Przyjęto 500 litrów — słysząc po chwili z centrali.

Teraz strzałka spokojnie, wolno sunie do góry.

— Stop! — mała naprzód!

Na centralnym posterunku znowu wre życie. Cyfra goni cyfrę na tablicy.

— Dwanaście metrów — słysząc rozkaz.

Peryskopy jadą do góry.

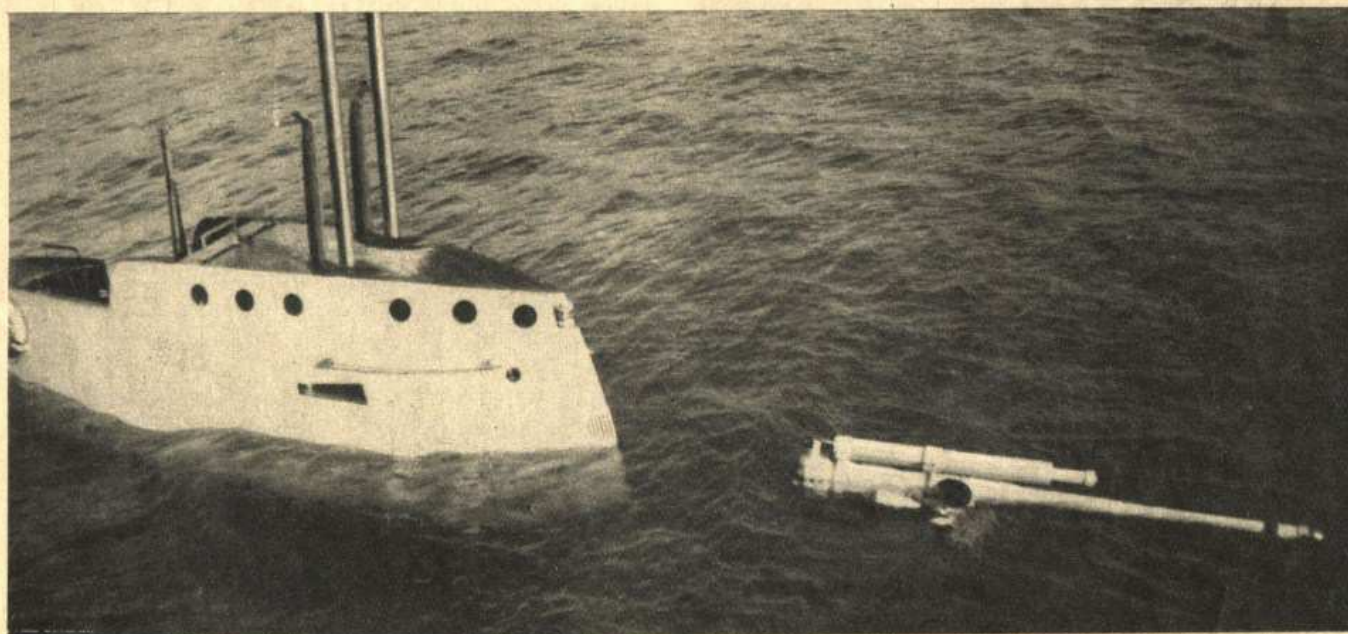
Nie mogę się oderwać od rozświetlonej powierzchni morza. Czuję już w sobie zapach i świeżość słonego wiatru.

— Do wynurzenia! — słyszę komendę, a po chwili „szasować“!

Zagotowała się złota woda w okienkach i już jesteśmy na powierzchni. Jeden za drugim szybko, wyłazimy na pokład. Haustami łykam powietrze, jak spragniony wodę. Jest godzina 17.30. Prawie pięć godzin siedzieliśmy pod wodą. Jak na pierwszy raz dla „pasażera” to wystarczy.

— No, jakże panu smakował obiad na dnie Bałtyku? — zwrócił się do mnie z filuternym uśmiechem dowódca.

— Obiad na dnie Bałtyku! — zdumiałem się na chwilę... przecież... aha, rzeczywiście, że był to obiad na dnie Bałtyku. Najadłem się silnych wrażeń — muszę też stwierdzić, komandorze, że trzeba jednak bardzo kochać morze, żeby zostać podwodnikiem, wiele mieć hartu i opanowania. K. T.



Zanurzenie łodzi podwodnej

N A Z A O L Z I U

W ciągu ostatnich paru tygodni, od chwili, gdy po długich latach rozłąki Śląsk Zaolzański wrócił do Polski, tę prastarą dzielnicę polską odwiedzili przedstawiciele najwyższych władz państwowych, liczni przedstawiciele sfer gospodarczych, różnych organizacji i stowarzyszeń. W ciągu tych paru tygodni nawiązywały się coraz ściślejsze więzy między Zaolziem a innymi dzielnicami kraju, z którymi ma odtąd stanowić jeden wspólny organizm państwowy.

Pierwsze jednak wycieczki masowe zorganizowane zostały przez Ligę Morską i Kolonialną, a mianowicie w ostatnich dniach października wyruszyły na Zaolzie dwa pociągi popularne, wioząc wycieczki zorganizowane przez Okręg Radomsko-Kielecki.

W wycieczkach tych, z których jedna była dwudniowa, a druga jednodniowa, wzięło udział ogółem ponad 1.200 osób, rekrutujących się przede wszystkim spośród pracowników terenu Zagłębia Dąbrowskiego oraz przedstawicieli sfer pracowniczych Centralnego Okręgu Przemysłowego — Zakładów Ostrowieckich, Starachowickich i Skarżyska. I nic dziwnego, bo dla nich Śląsk Zaolzański, znany jako teren wysoce uprzemysłowiony, stanowił specjalny przedmiot zainteresowania. Zresztą wycieczki zostały zorganizowane nie tylko dla zaspokojenia prostej ciekawości, ale również dla zamianowania radości z powodu powrotu Śląska Zaolzańskiego do Rzeczypospolitej, dla złożenia hołdu bojownikom o wolność tej dzielnicy, a jednocześnie dla poinformowania tamtejszego społeczeństwa o pracach LMK. Jedną wycieczkę prowadzili z ramienia Okręgu: p. p.: Wł. Stasiński i inż. Łubieński, drugą p. dr Kucharski.



W Jablunkowie serdeczny napis wital uczestników wycieczki



Manifestacja na rynku w Jablunkowie

Po przyjeździe na dworzec Cieszyna członkowie wycieczek uformowali pochody manifestacyjne, które przemaszerowały ulicami miasta, przez historyczny most na Olzie, na rynek Cieszyna Zachodniego. Na czele pochodów szły umundurowane orkiestry, za nimi poczty sztandarowe Oddziałów Okręgu, dalej szły zwarte szeregi członków i członkiń, z których większość w granatowych mundurach organizacyjnych LMK. Nad szeregami łopotały transparenty, spośród których jedne mówiły o braterstwie wszystkich Polaków, oddawały cześć bohaterom walk o wolność Zaolzia, inne miały charakter ściśle organizacyjny, nawołując do wstępowania do szeregów Ligi, podnosząc, że „Liga Morska i Kolonialna skupia wszystkich pod sztandarem pracy dla Polski” i głosząc hasło, które stanowi podstawę programu Ligi „Przez morze do kolonij i dobrobytu narodu”.

Szaro było i mgliście w czasie całego pobytu wycieczek na Śląsku. Szare były ulice zwiedzanych kolejno miast: Cieszyna, Trzyńca, Jablunkowa, Karwiny i Frysztatu. Szare rozciągały się faliste pola, wśród których widać się kręte drogi, w mgłach spowite widniały w oddali pagórki, wzgórza. Jaskrawą plamą jednak wybijały się osiedla ludzkie bielą swych ścian i czerwienią dachów, lasy i ogrody złotem i purpurą swego ulistnienia. Dalekim też od szarości dnia codziennej pracy był nastrój wycieczek. Wyczuwało się prawdziwie głębokie wzruszenie na widok tej tak pięknej nowej dzielnicy kraju, wyczuwało się pełną, żywo tętniącą radość i serdeczność i to zarówno w spojrzeniach, jakie szły z pochodu ku publiczności na chodnikach ulic, jak i ze strony tej publiczności ku pięknie prezentującym się szeregom pochodów. Wyczuwało się ją zarówno w przemówieniach przedstawicieli miejscowego społeczeństwa, jak burmistrza Halfara w Cieszynie, burmistrza Sembali we Frysztacie, czy p. Lipki w Jablunkowie, oraz prezesa Tow. Przyjaciół Morza Polskiego w Karwinie, jak i w przemówieniach, wygłaszanych w imieniu wycieczek przez pp.: inż. Łubieńskiego i dr Kucharskiego.

A obok tej radości wyczuwało się jeszcze coś więcej — głębokie przeświadczenie, że po pierw-

szych dniach entuzjastycznego wzruszenia z odniesienia dzięki zdecydowanej woli całego narodu zwycięstwa sprawiedliwości dziejowej trzeba, aby Polacy z tej i tamtej strony Olzy z równym entuzjazmem, z równie zdecydowaną wolą poprowadzili dalej pracę nad rozbudową potęgi i wielkości wspólnej Ojczyzny.

Przyłączenie Zaolzia potęgę tę wzmogło i znacznie ugruntowało, bo nie tylko jest wielkim sukcesem politycznym i moralnym, świadczącym o preżności i sile, jaką wykrzesać z siebie potrafi Naród Polski, nie tylko dało temu narodowi wiele tysięcy nowych uświadomionych obywateli, ale przyniosło nam ponadto poważne bogactwa materialne. Śląsk Zaolzański bowiem, choć zajmuje niewielki obszar nieprzekraczający wiele ponad 800 km kw., stanowić będzie jedną z bogatszych dzielnic Polski.

Głównym bogactwem Śląska Zaolzańskiego są zasobne pokłady węgla, występujące przede wszystkim w okolicy Karwiny. Piętnaście czynnych kopalni dało w r. 1937 około 7 milionów ton węgla, co stanowi 20 proc. całej dotychczasowej produkcji Polski w tej dziedzinie. Węgiel karwiński ponadto jest szczególnie cenny, gdyż posiada dużą zdolność koksowania, dzięki czemu nadaje się specjalnie dla celów przemysłowych. Zaolzie też od szeregu lat posiadało duże znaczenie w zakresie wywozu węgla i koksu. Stąd to także sprowadzała koks i Polska.

W oparciu o te pokłady węglowe rozwinał się na Zaolziu potężny przemysł hutniczy, którego głównymi ośrodkami są: Trzyniec, Bogumin, Piotrowice. Zwłaszcza huty trzynieckie wysuwają się na czoło nie tylko tego rodzaju zakładów w Polsce, ale w całej Europie. Produkcja tych hut, która w r. 1937 wyniosła 562 tysiące ton stali oraz 508 tysięcy ton gotowych wyrobów, stanowi 50 proc. produkcji Polski w tym zakresie.

Obok hutnictwa rozwija się przemysł metalowy, jak również przemysł chemiczny, przy czym ten ostatni opiera się przede wszystkim na produkcji artykułów węglowodorkowych.

Poważnym również bogactwem naturalnym Zaolzia są lasy, które zajmują tu prawie 30 proc. ogólnej powierzchni, a więc znacznie więcej niż w innych dzielnicach Polski, gdzie liczba ta wynosi przeciętnie 21 proc. Lasy beskidzkie, składające się głównie ze świerków, jodeł i buków, jak również sosny, brzozy, grabu, jaworu i innych gatunków drzew liściastych, stanowią nie tylko piękno krajobrazu

zaolzańskiego, barwiąc go zwłaszcza obecnie na jesieni w szeroką skalę żółta i czerwieni, ale są również cennym nabytkiem dla naszego gospodarstwa narodowego. Stanowią one także podstawę rozwiniętego przemysłu drzewnego, jak tartaki, fabryki dykt i fornierów, beczek, mebli oraz wyrobów korkowych.

Duże znaczenie w życiu gospodarczym Zaolzia, a zwłaszcza powiatu bogumińskiego oraz frysztackiego i cieszyńskiego, ma także rolnictwo, o którego poziomie świadczy chociażby to, że plony zbóż są tu mniej więcej o 2 kwintale na ha wyższe, niż średnio w innych dzielnicach Polski. Wyżej również, niż przeciętnie w Polsce postawione jest sadownictwo, rozwinięte zwłaszcza w powiecie cieszyńskim.

Poważnym również bogactwem są źródła lecznicze i solanki, występujące zwłaszcza w doskonale urządzonej uzdrowisku Darkowie, jak i zdrowe niezwykle warunki klimatyczne okolic górskich, którym zawdzięcza swoje znaczenie sanatorium dla chorych na płuca w Jabłonkowie.

Ważnym czynnikiem w rozwoju gospodarczym Zaolzia jest rozgałęziona sieć komunikacyjna. Na 100 km kwadr. powierzchni przypada tu 16 linii kolejowych, a więc prawie 3-krotnie więcej, niż przeciętnie w Polsce. Spośród stacji kolejowych, z których duże znaczenie, jako stacje węzłowe mają: Cieszyn Zachodni, Karwina, Piotrowice, Sucha Średnia, najważniejszą jest Bogumin, jedna z największych stacji kolejowych w Europie Środkowej. Zbiegają się tu cztery wielkie magistrale europejskie. O rozmiarach dworca kolejowego w Boguminie mówi chociażby to, że długość jego torów stacyjnych wynosi ogółem 132 km.

Tak wysoki poziom uprzemysłowienia kraju wpłynął oczywiście na znaczną gęstość zaludnienia. Wynosi ona ponad 280 osób na km kw., a zatem jest wyższa nawet od gęstości zaludnienia uprzemysłowionej Belgii. Lud zaolzański przy tym wnosi nie tylko gorące serca, nie tylko niezwykły hart ducha, który pozwolił mu przetrwać długie lata wielkiego ucisku, ale ponadto duże uświadomienie i wyrobienie gospodarczo-społeczne, o czym świadczy chociażby rozwój na tym terenie spółdzielczości, a zwłaszcza spółdzielczości rolniczo-handlowej, kredytowej i spożywczej. Toteż lud ten stanowi największe bogactwo Zaolzia. Jemu to zresztą zawdzięczamy w dużej mierze to, że dzisiaj ten piękny, zasobny kraj stał się częścią Rzeczypospolitej.

L.



Fragment pochodu na ulicach Wschodniego Cieszyna



Ogólny widok Zachodniego Cieszyna

Capo Larghio,
jeden z najpiękniejszych
szczytów Korsyki



GÓRY SCHODZĄCE NAD MORZE

(Wrażenia z wyprawy w góry Korsyki)

Zachodnie wybrzeża Korsyki są górzyste i poszarpane. Morze wrzyna się w łańszereg lasurów zatok. Góry, schodzące nad morze, czynią z nich niezapomniane, romantyczne ustronie. Taka zatoka Porto, o której Korsykanin mówi z dumą, iż należy do najpiękniejszych na świecie, może dawać natchnienie dziesiątkom malarzy i poetów.

Ale nie tylko morze i wyniosły brzeg, w którym od czasu do czasu kryje się piękna, piaszczysta plaża, stanowią o uroku wyspy. Korsyka to przede wszystkim góry, dzikie i postrzępione, na podnóżu których rozsiadły się nieprzeniknione maquis i malownicze kolonie wspaniałych sosen górskich — lario. Surowe skalne bezdroża mało gdzie zeszpeczone przez człowieka, na znacznym jeszcze obszarze prawie nietknięte przez alpinistę.

Piękna jest Korsyka — wyspa gór i kontrastów.

Roztrzęsionym samochodem osiągamy małe miasteczko podgórskie Evisa. Dwie godziny daremnych poszukiwań: szukamy człowieka z mułem, który by przetransportował nasze rzeczy do odległej o jeden dzień drogi doliny Lonca. Wreszcie właściciel miejscowego hoteliku przyprowadza nam młodzieńca, który rozporządza upragnionym przez nas zwierzęciem. Przedstawiamy pokrótce nasze warunki: 80 franków za 1 dzień marszu.

— Pójdzie Pan z nami?

— Chyba nie, nie znam drogi.

— Nie szkodzi, mamy mapę, znajdziemy drogę razem.

— Ale dziś już za późno, żeby dojść na miejsce.

— No, to możemy zanoćować po drodze na przełęczy Salto.

— O, to dla mnie zanedo męczące.

A bodaj cię licha. Moja małżonka, wyraźnie zdenerwowana, chwyciła swój plecak i bez jednego słowa rusza naprzód. Idę jej śladem, chociaż mój wór dosięga zapewne „trzydziestki”. Z ponurą miną opuszczamy miasteczko Evisa, niechętnie odpowiadając na uprzejme pozdrowienia mieszkańców.

Nocleg wypadł nam w dzikim pustkowiu górskim, dosłownie bez kropli wody. Dopiero nazajutrz docieramy do małej dolinki Lindinosa i tam, opodal wspaniałych lario, rozstawiamy nasz namiot. To będzie nasza baza na najbliższych kilka dni.

W dzień upały nie do wytrzymania, ciepła noc nie daje również należnego wypoczynku. Ale dokoła nas same dziewicze turnie, na których nie stanęła jeszcze ludzka stopa. Wobec dojmującego skwaru trzeba było chodzić na raty — rano i wieczorem, w południe szukając schronienia pod byle kamieniem, dającym choć trochę cienia. A jednak dwie piękne wspinaczki zwiększyły nasz rachunek taternicki, zaś cztery nowe turnie zostały wciągnięte na listę alpinistycznych zdobyczy. A na dodatek jeden łatwy szczyt — Capo alla Cuculla (2.052 m).

Wracamy do Evisa, stamtąd okólną drogą do Ajaccio. Wagon motorowy, potem zwyczajny „samowarek” przenosi nas do Calvi. Piękny, mały port nad wspaniałą zatoką. Cudowna plaża, długości

sześć kilometrów, na tle spalonych słońcem gór. Miejsami krajobraz zupełnie afrykański.

Wynajęta taksówka przewozi nas do leśniczówki Bonifatto. Stąd tylko trzy godziny drogi do dzikiej kotliny górskiej Spasimata, gdzie rok rocznie biwakuje gromada tubylców. Sprowadza ich tutaj słynne wywierzyisko o dziwnej zimnej wodzie, która według rozpowszechnionej opinii posiada właściwości lecznicze. Od Bonifatto do Spasimata nasz wielki bagaż alpinistyczny jedzie na grzbiecie muła, któremu przewodzi dziarski staruszek, p. Bartolomi Grini. Po drodze przykre zajęcie, bowiem przedsięwzięty staruszek pragnie zaledwie przyspieszyć chwilę rozstania. Po małej wymianie zdań, w której poddano w wątpliwość obyczaje korsykańskie, p. Grini doprowadza nas jednak do Spasimata, inkasując w zamian dodatkowych 10 franków.

Współżycie z tubylcami w nowej bazie układa się całkiem sympatycznie, nie możemy im tylko darować, iż są tak brudni, że tak niszczą i zaśmiecają zarośla. Po trzech dniach schodzą zresztą wszyscy w doliny, a w Spasimata pozostaje jedynie — nasza dwójka alpinistyczna i nowy, wielki nasz przyjaciel, p. Antoni Tarquiny, marynarz z Tulonu.

Podział zajęć w Spasimata układa się harmonijnie. My chodzimy na wspinaczki, zdobywając w znojmym trudzie wszystkie niemal wyższe okoliczne wierzchołki, a p. Antoine oddaje się czynnościom łowieckim, niestety na razie bez powodzenia. Wieczorem na zmianę przyrządzamy ucztę. Jednego dnia on à la toulonaise, następnego — my à la polonaise. P. Antoine jest zacnym towarzyszem,



Jeziorko u stóp Monte Cinto

toteż namawiamy go usilnie na wspólną wędrowkę do skalnej kotliny Trinbolaccia, u stóp olbrzymia korsykańskiego Monte Cinto.

Wyruszamy wczesnym rankiem. Niestety p. Antoine nie ma plecaka i wszystkie swoje rzeczy podręczne oraz całą masę prowiantu ładuje w nieodłączny hamak. Okazuje się jednak rychło, iż niezaprzeczane zalety hamaka słaby znajdują wyraz w dziedzinie górskiego transportu. Jakoż ledwieśmy wkroczyli do dzikiego wąwozu Spasimata, gdy biedny p. Antoine stracił równowagę na gładkiej płycie i runął kilka metrów w dół wraz z całym swym dobytkiem. Potem, aż na szczyt Mufrella (2.148 m) było już jako tako, zato dość tragiczny przebieg miało zejście do Trinbolaccia. Hamak został tymczasem przekształcony na plecak, przy czym miejsce rzemieni zastąpić musiał zwykły sznurek. Rezultat nie kazał na siebie czekać. Sznurki zatamowały dopływ krwi do ramion naszego przyjaciela i trzeba było sporo starań, aby przywrócić pierwotną krzepę jego zsiniałym ręką.

Wreszcie docieramy jednak na miejsce. Piękna kotlina Trinbolaccia o wysokogórskim charakterze z groźnym amfiteatrem śmiało zarysowanych turni i szczytów ukazuje nam góry Korsyki w nowym, nieznanym dotąd świetle. Dzikie żleby, zawalone brudnym, czarnym śniegiem, wartkie potoki, a niżej gaje cudownych laricio tworzą niezapomnianą całość.

Obóz nasz, położony na dnie doliny nad bystrym potokiem, składał się z małego namiotu dwójki alpinistycznej i z... małej pieczary, w której p. Antoine zawiesił przemyślnie swój hamak. Wieczory



Biwak w kotlinie Trinbolaccia

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

były teraz zimne, a i w dzień gorąco poczęło być bardziej umiarkowane.

Piękna pogoda sprzyjała nadal naszej działalności alpinistycznej. Po długiej męczącej wędrówce pokonywujemy od północy, zapewne jako pierwsi, przepaściste zbocza Capo Rosso di Trinbolaccia. Wspinaczka jest w górnej części bardzo trudna, „droga” prowadzi pionową, a nawet kilkakrotnie przewieszoną rysą. Przechodzimy nią bijąc szereg haków asekuracyjnych, z których dwa po wyjęciu ich ze skały „uciekają” z rąk mej małżonki. Zawzięta niewiasta nie daje za wygraną i wraca po nie pionową skałą, przechodząc ponownie — w dół i w górę — najtrudniejsze miejsca drogi.

Polowania p. Antoine’a wciąż nie dawały rezultatu, powoli zaczął więc zmieniać swój fach, przelazując się na wycieczki. Tylko, że myśmy chodzili w górę, a on w dół — na niższe piętra doliny.

Po kilku dniach obozowania w dolinie Trinbolaccia ładujemy pod groźną, nie zdobytą dotąd płn.-zach. ścianą najwyższego szczytu Korsyki — Monte Cinto (2.710 m). Problem był dla alpinisty bardzo łakomy, coś kiedy ściana już na pierwszy rzut oka wydawała się trudna do ugryzienia. Jakoż pierwszy nasz atak kończy się sromotnym odwrótem spod przewieszonych partyj skalnych. Następny, poprowadzony bardziej na prawo, prawie dokładnie w linii spadku wierzchołka, zwał nas w pięciogodzinnej twardej walce z nieustępliwą skałą. Związani liną, zabezpieczeni hakami asekuracyjnymi zdobywaliśmy powoli metr za metrem przepaścistej ściany. Mimo zajadłego oporu atakowanego „olbrzyma” gąsienica taternicka wgrzyzała się coraz wyżej i wyżej, poprzez nadzwyczaj trud-

ne zacięcie wkraczając na żebro skalne, z żebra — na prostopadłe ścianki.

Z kolei wchodzimy w długą, wąską rynnę, której przewieszono i pozbawione chwytów progi trzeba było zdobywać przy pomocy „żywej drabiny”. Bili się mocno w ścianę hak asekuracyjny, haka tego trzymała się krzepko moja małżonka; ja wchodziłem na jej ramiona i stamtąd szukałem dalszych stopni i chwytów. Wreszcie rynna zaczęła się mieć ku końcowi i w tym właśnie momencie zrzuciłem na głowę mej żonie spory kamień, który zranił ją boleśnie na skroni. Przez chwilę zdawało się, iż sprawa zaczyna przybierać obrót całkiem groźny, ale... w pięć minut potem szaleliśmy z radości na szczycie Monte Cinto. Wspaniały problem padł, droga nasza wyprowadziła nas prosto na wierzchołek!

P. Antoine’owi poszczyło się również i tego wieczora jemy w obozie wspaniałą wieczerzę, na którą składają się cztery, świetnie przyrządzone przepiórki.

Dwa dni potem przewieszona wschodnia ściana Capo Stranciacone odpycha zdecydowanie nasze kilkakrotne ataki. Następuje pierwszy w czasie pobytu na Korsyce dwugodzinny deszcz i nazajutrz ruszamy w drogę powrotną poprzez szczyt La Mufrella.

Lazurowe morze, któreśmy ujrzeni z wierzchołka Mufrelli, zwiastowało koniec naszej korsykańskiej włóczęgi. Opuszczaliśmy kraj dzikich dolin, granitowych urwisk i rozłożystych laricio z żalem, ale i z cichą nadzieją, że jeszcze doń powrócimy.

Dr TADEUSZ BERNADZIKIEWICZ



Otoczenie skalne kotłiny Trinbolaccia



Widok z Calvi na góry



Zdarzają się na wybrzeżu zjawiska, powaga swoją wywołujące niecodzienne nastroje. Silna nawałnica zimowa, kiedy uporczywe wichry, z północy dmące, przysuwają morze do samych wydm, kiedy pod wściekłym natarciem piekającej się wody wibruje ziemia, a wraz z ziemią również i domy w całej wsi, jakby w pobliżu pracowały dziesiątki tysięcy motorów Diesla, kiedy rozpaczliwy ryk morza spęda w nocy sen z powiek nie tylko przybyszowi z głębi kraju, nieoswojonemu z podobnym rozpętniem żywiołu, ale również tutejszym, z dziada pradziada osiadłym Kaszubom — taki sztorm wywołuje niewątpliwie nastrój grozy, usprawiedliwiony zresztą obawą, aby morze nie przerwało nadbrzeżnych wydm i nie wtargnęło w głąb lądu niszcząc dobytek ludzki.

Jednak trafiają się tutaj zjawiska inne, rzadsze i osobliwsze, chociaż dla człowieka i jego mienia niegroźne. Po trwającym kilka dni, ożywczym wietrze północnym, kiedy atmosfera stała się tak dalece czysta i przejrzysta, że na oddalonej o 5 km Jastrzębiej Górze można było doskonale rozpoznać ramy w oknach opustoszałych will i domków, a po zapadnięciu zmroku błyski latarni morskiej w niemieckim Scholpin, zazwyczaj słabe i zamglone, nabrały niezwyklej siły, miotając miarowo w przestrzeń swoje znaki rozpoznawcze: co 3, co 3 i co 7 sekund — wówczas pewnego wieczoru ukazała się na całym nieboskłonie prawdziwa i najprawdziwsza zorza borealna, naturalnie słabsza tu, u nas, pod 54 stopniem i 50 minutą szerokości północnej, niż pod biegunem, gdzie swoje królewskie przepychy roztacza w całej pełni, ale znacznie przecież wyrazistsza i intensywniejsza od tego zjawiska, które w styczniu 1938 roku dało się zaobserwować w całej Polsce i w większości krajów Europy.

Cała wieś wyległa na brzeg i w skupieniu przyglądała się niezwyklej iluminacji niebieskiej, której jednak opisywać nie będę. Czytelnik dzienników jest zbyt znużony tempem współczesnego życia, zbyt otrząskany z niezwyklej „korespondencjami własnymi”, publikowanymi tak bezkrytycznie, z sensacyjnymi wiadomościami, które powinny mrozić mu krew w żyłach, gdy tymczasem nie wywołują nawet nikłego: „och!” — aby mając wrażliwość dokładnie tym wszystkim stępioną, chciał reagować na opisy najniezwyklejszych nawet kaprysów przyrody, chociażby z fenomenami graniczyły.

Czyż mogą np. wywołać zainteresowanie najciekawsze nawet felietony przyrodnicze bezpośrednio po korespondencjach z wybrzeża, które ukazują się od czasu do czasu w niektórych dziennikach!... Oto

jedna z nich, której odważny autor dał tytuł niewątpliwie atrakcyjny:

„Małpa w lasach helskich”.

„Jeden z rybaków przechodząc przez las na półwyspie helskim, zauważył na drzewie skuloną postać, podobną z wyglądu do człowieka. Przerażony rybak sądził w pierwszej chwili, że ma przed sobą upiora. Stanął więc jak wryty i przeżegnał się nabożnie. W tej chwili stworzenie przeskakując z gałęzi na gałąź zniknęło w gestwinie. Rybak przekonał się, że była to małpa.

Małpa uciekła prawdopodobnie jakieś kura-cjuszcze, względnie z któregoś ze statków zagranicznych. Ciekawą jest rzeczą, że mimo chłodu i zimna, małpa utrzymała się przy życiu”.

Drugi artykuł, który ukazał się w tym samym dzienniku pod niemiłej intrygującym tytułem:

„Zdziczałe koty angorskie polują na ryby”.

podaje do wiadomości publicznej wręcz rewelacyjne szczegóły z życia tych sympatycznych czworonogów. Oto co tam czytamy:

„Przed kilku tygodniami donosiliśmy o masowym rozmnożeniu się w lasach Półwyspu Helskiego dziczających kotów angorskich. Obliczono (sic!), że ilość tych kotów przekracza kilkaset sztuk.

Polowania na koty nie przynoszą pożądanych rezultatów, gdyż mądre zwierzęta kryją się w gestwinach i są bardzo ostrożne. Zauważono, że dziczające koty angorskie stały się bardzo krwiożercze i pożerają już nie tylko ptaki i zające, ale nawet nauczyły się polować na ryby morskie. Koty obserwują morze z gałęzi drzew, wystających nad wodą i w odpowiedniej chwili spadają na upatrzoną rybę. Schwytaną zdobycz drapieżca przyciąga do brzegu, płynąc doskonale po morzu, w czym świetnie pomaga mu puszysty i długi ogon (sic!!!).

Oczywiście opis zorzy polarnej, nawet w najbardziej barwnej formie ujęty, nie mógłby rywalizować ani z małpami po kaszubskich borach grasującymi, ani tym mniej — z kotami, pływającymi „crowlem” i umiejacymi tak świetnie radzić sobie z falami przy pomocy „długiego, puszystego ogona”.

Wobec podobnych fenomenów natury olśniewające blaski zorzy polarnej błędą i szarzeją, przyjmując pozory wypłowiałej i niezdarnej, nierzetelnej kaczki dziennikarskiej.

M. ZYDLER

W POGOŃ ZA SŁONCEM

Jest zimno, mokro, mglisto, szarodeszczowo i nudno. O szyby tłuką się duże ostre krople, miotane wiatrem. Dzwonią w rynny cwieczornymi cichymi preludiami, biją szarugą w nasiąkłe wilgocią nagie mury. Na dachu łopocze i szarpie się papa, oddarta porywistym ciągiem. Ulice leżą w mdławym świetle latarni mokre, zabłocone; w zaułkach szamoce się wichur zabłąkany, dławii się wyciem i skowytem w ślepych bocznicach.

Słota. Gałęzie drzew zrzucają rude łachmany liści. Zdarte, szkarłatne ich strzępy gniją w rowach, rynsztokach i burych bajorach. Dni wloką się monotonnie, jak cykanie zegara, ciężkie, beznadziejne. Patrzysz w okno i — popielaty skrawek światła więziennym kwadratem wkrada się w oczy, nalane melancholią, zmatowiałe wiecznym zmierzchem jesiennych godzin. Idziesz ulicą — zaspaną, zaropiałą od pluchy, łzawą i miotającą się konwulsyjnie na wicherze — i — nagle w źrenice wpada ci struga ośnienia: oto w witrynie biura podróży — szmaragdem oceanu płynię biały kadłub statku. Poprzez morza dalekie, najdalsze, nieznane płynię ku lądowi, który wybiegł cypłem w sfalowaną niebieskość i grzeje się piaszczystymi dunami w osłepiającym blasku słońca. Pierzasta palma wdzięczy się zalotnie puszystym pióropuszem, zatkniętym w jaskrawo-żółte karby plaż, szcęsanych zefirami. Ciała złote, brunatne i czekoladowe poleruje na ciemny połysk podmuch, nasycony ciepłem, solą i zapachem przestrzeni. Czerwone, zielone, pomarańczowe, żółte i niebieskie szmatki przewiewne, furkające — osłaniają ramiona, wygrzane południem. Górą — kołują mewy białopióre. Dołem — kwitną różowe i błękitne parasole meduz.

Oto banalny, przejawskrawiony obrazek z reklamowego afisza. W dni, nalane lipcową spiekotą, kiedy ulice tężeją od duchoty, kurzu i skwaru — to papierowe mamidło uszłoby naszym oczom. Kiedy jednak słota wygrywa na drutach telegraficznych i rozdzwonionych

rynach listopadowe melodie — słońce podzwrotnikowe, żar krajów równikowych, wczarowanych w papierową uludę, mami blaskiem jupiterów, przyzywa rozkoszą leniwego wypoczynku pod błękitnym niebem Italii, Grecji — wabi egzotyką Afryki. Usta same składają się do obcych nazw cudzoziemskich i rzeźbią barwną mozaikę słów: Palermo, Neapol, Capri, Ateny, Marokko, Dakar... I już jawią się w wyobraźni lazuruowe groty, białe marmury, posągi Apollinów, Afrodyt, ruiny, szczątki zamierzonych kultur... A na ich tle umorusane twarze włoskich andrusów, lub chude posąжки nagich murzyniutek, nurkujących wokół statków.

Nigdy tak — jak słotną jesienią, jak roztaplaną w więdnących liściach szarugą, nigdy głód światła nie jest większy, bardziej gorący, żarliwy. Nigdy — jak właśnie w dnie o niskim, ołowianym pułapie — niedosyt słońca nie bywa głębszy. A przecież...

Przecież, gdy skłębiają się pulchne chmurzyska, a w szklanych rurkach termometrów skulają się z zimna srebrne nitki rtęci, świat, leżący obok nas, odziewa się w swoiste, co rok te same, a zawsze inne, nowe uroki. Z nieba lecą puszyste rozgwiazdy płatków śnieżnych, odziewają ziemię zmarzniętą, skostniałe ramiona drzew i krzewów. Pod śnieżnym futrem kryją się oziminy i pola łyse, małe świerczki kucają pod miękkim nalotem, stają się podobne do śpiczastych namiotów lub stogów ze śniegu. Z gałęzi zwisają lśniące okiście, gałęzie gną się pod białym ciężarem.

z gną się pod białym ciężarem.

Na płaszczyznach zaśnieszonych, na płaskociach ziem smutnych, uboższych krajobrazem, zastygły skorupą lodowego bezruchu — rzeki, stawy i jeziora. Tu i tam dźwięczy o lód stal łyżew, niosących na wąskiej, brzytwie żonglersko zrównoważony ciężar ludzkiego ciała. Na większych polaciach lodowisk, na olbrzymie wileńskim Narocz, na pomorskim Jeziorze Charzykowskim pojawiają się ślizgi: łodzie, ustawione na stalowych płozach, zaopatrzone w maszt, żagiel i ster. Czekaają na wiatr. Ich załogi, okutane w baranice, kurtki, swetry, szale, ciężkie buciska — mocują liny na drewnianych kołkach knag, chwytają ciągi i — mkną! Jeśli powieje tęgi, soczysty wicher — mkną w szatańskim pędzie poprzez grudy, przereble i zaspy. Bryzgają ponad nimi, niemal w powietrzu, podrywają się na jednej płozie, przechylają niebezpiecznie. Spod płóz tryska siłkawa żrąco-zimnej wody, sypią się w twarz odpryski lodu i znoszone wiatrem fontanny śniegu. Pęd powietrza ciska je w zalawione oczy, siecze zgrabiałe ręce, wicher przenika skóry, ubrania, wwierca się w mięśnie i kości. Gwiżdże koło uszu. Obok umykają brzegi pędem nieraz stukilkudziesięciu kilometrów na godzinę. Nagłym zwrotem zmienia się kierunek i znów — naprzód, szaleńczo, bez opamiętania, lecz — z siłą panowania nad sterem, żaglem i wiatrem okiełznanym, zaprzęgniętym w płótno i liny.



Bojery czekają na wiatr

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

Nocą, za oknem, dmie kurniawa. Po rudych konarach sosen przewala się śnieżna zawierucha. W schroniskach, na kominkach buzuje czerwony płomień, żar syczy zapachem igliwia i żywicy. Przyjemnie boli twarz, zsieczona lodowatym wiatrem, drętwieją ręce skostniałe od zimna.

Po rudych konarach sosen wiatr się przewala...

Dlaczego — poprzez hafty oszronionych okien — kolumnada smukłych sosen na tle zachodu, brozącego purpurą ponad śnieżną pustynią, podobna jest smukłości palm chwiejnych wokół różowej laguny?... Może to strzelistość sosnowych pni, uwieńczonych wiecznie zieloną czapą gałęzi, może maszty ślizgów i cienie żagli, szybujące po lodowej, seledynowej roztoczy przywodzą nam na myśl inne, dalekie kraje, gdzie się wiatr śpiewny po liściach palm przechadza, a białe kadłuby zjaw użagłonych nurzają się w wodach fosforujących.

Więc tego brak, tego żal?... Tak, nasze rzeki, jeziora stanęły już pod lodem niemal do dna. Nasze morza, morza Północy ścinają się po brzegach w twardą lodową skorupę; dalej — wzburzonym, ryczącym tabunem huraganowych fal kra się miazgocze i chrzęści. Nie wypłynie naprzeciw jej ciosów morderczych biały, delikatny, wąty kadłub jachtu. Wyciągnięty na brzeg, pozbawiony żagla, masztów i lin, bezradny, obezwładniony, sterczy pod okapem z desek, zimuje w klitkach i szopach, czekając wiosny, aż spłyną lody, aż uciszą się podniebne wychlusty.

A tam — kędy się na mewich lotkach skrzydlate ważą passaty — smukłe jachty wciąż biją w niebo ekstatyczną strzelistością masztów i żagli. Błękitny wiecznie ocean pieści ciepłym dotykem gładkość burt białych. Fale nie łomocą w nawisy odłamkami lodu, lecz podpływają wydłużonym grzbietem, przynosząc groźny zygzak płetwy rekina lub kipiela, wznieconą przez rozbawione stadko delfinów. Nocą na pokład jachtu, zwabione żółtym okiem światła, spadają ryby latające. A wiatr, wiatr wypełnia ciepłem żagle, wanty śpiewają uroczne melodie o leniwej żegludze w słońcu południa.

Czasem — opada na wodę nieru-

chome bezwietrze. Wtedy tężeje wszystko i na nieruchomej gładzi kładą się długie cienie masztów, żagli... Niewidocznymi niemal drganiami kreskują prześwieliste odbicie statku. Skwar leje się z rozpalonego stropu, a najmniejszy podmuch nie załopoce zmiętym, pomarszczonym, obwisłym płótnem żagla. I wtedy smugi dymów z parowców, sunących horyzontem, zastygają na wiele godzin w nieruchome kity. Na tle rozżarzonej białości nieba jedyna to skaza, jedyna plama, podobna do wału chmur ciężkich, pozostawionych za rufą statków tam ponad morzami i ładami północy, tonącymi we mgłach i wichrach jesieni.

Kiedy tu zawieja łomoce do okien i drzwi i dzień ciągnie się niemrawie od cienkiej biurowej porannej herbatki do obiadu, zjadanego pospiesznie o mrocznych, zakurzonych zmierzchem godzinach popołudnia — wtedy falującymi morzami płyną statki, płyną ludzie w ucieczce od bezbarwności szarojesieni, od brudu śniegu, wędnącego w błocie. Zrazu tu, na wodach, rytych listopadowymi sztormami, płyną kadłuby skulone, przygniatane do fal potężnymi łapskami zimnego wiatru; drą się przez zasieki śniegu, krup ostrych, kłujących. Lecz im bliżej ku południowi — tym częściej spośród chmur wyziera bladawe słońce, dojrzewa coraz, gorzej. I już od brzegów Hiszpanii wita nas kiściami ciężkich winogron, i już pachnie sokiem pomarańczy, i kładzie się w łukach owoców bananowych.

W portach obiegają statek łodzie wypełnione owocami południa; krzyczą ciemni przekupnie, ofiarowując namiętnie swój towar, swoje usługi. Tajemniczo ukazują bezcenne rzeźby, posążki z kłosci słoniowej, bajeczne kamienie i skarby, które okazują się nędznymi falsyfikatami o wartości paru centów. Ciągają do dzielnic o nazwach tchnących niezdrową sensacją, obiecują nieznanne rozkosze egzotycznego łądu. A słońce wznosi się coraz wyżej. Coraz większa jest w portach różnorodność ras, coraz większa przewaga twarzy czarnych i brunatnych. Coraz częściej twarze białych mają kolor żółto - ziemisty. Oto słońce — owo upragnione słońce południa. Upragnione, a może czasem zabójcze,

przekłętę. Cóż, że palmy wstrząsają pękiem zatkniętych na czubku liści, że morze jest samą ultramaryną, — kiedy ostre sztylety promieni kłują, oszalamiają, pot oczy zalewa, bezwietrze dusi. Serce bije szybko, nierówno, krew pulsuje w skroniach jak młot, jak dzwon — głucho, tępo, bezustannie... Chronisz głowę przed złym, zatrutym blaskiem, a czym obronisz płuca przed gęstą mazią duchoty? Wilgotnym owiewem z bagnisk nadciąga podstępnie febra, cienkie bzykanie przynosi ci dreszczem pierwsze symptomy malarii. Wtedy ratunek — biały proszek: chinina.

Zwolna męczy się w tobie tęsknota do słońca, zamiera, wyradza się w niechęć, w nienawiść, w pragnienie cienia, chłodu. I nim się opatrzysz — już myśl się pojawia o krajach chmurnych, gdzie gałęzie drzew może ronią ostatnie strzępy liści, a ostry Nord przynosi od morza podmuchy rzeźkie, lekkie.

Za oknem — wierzby płaczące szamocą się na deszczu, topole modlitewnie wznoszą ramiona ku niebu. Jeszcze buki ociekają rdzą liści, jeszcze krzew winorośli płomieniem ogarnia ogrodzenia. Po polach włóczy się melancholia w mokre szmaty mgieł odziana.

A z Las Palmas wykołysał się jacht biały; waży się na oceanicznych ciągach, które pachną Afryką, przygodą i słońcem.

W. KARCZEWSKA



A z Las Palmas wykołysał się jacht biały

SPRAWY KOLONIALNE

Instytut Rolnictwa Kolonialnego we Florencji

Na wiosnę br. miałem możliwość zapoznać się bliżej z florenckim Instytutem Rolnictwa Kolonialnego.

Dotychczasowy „Istituto Agrario Coloniale Italiano”, (IACI), mieści się we Florencji; powstał on przed z górą trzydziestu laty z inicjatywy prywatnej. Był on instytucją subwencjonowaną i nadzorowaną przez państwo, ale nie czysto państwową. Obecnie „IACI” został upaństwowiony, zreorganizowany i ma otrzymać specjalnie zbudowane pomieszczenie. Nazwa jego obecnie brzmi: „Istituto Agronomico per l'Africa Italiana”.

Instytut działa w następujących kierunkach: 1) dydaktycznym, 2) koordynacji badań kolonialnych i centralizacji wyników, 3) publikacji, 4) jest organem doradczym rządu. Natomiast przestał się zajmować emigracją włoską do Ameryki Półd.

Działalność dydaktyczna „IACI” polega na organizowaniu i prowadzeniu kursów rolnictwa kolonialnego, na poziomie wyższym i średnim, kursów specjalnych dla kobiet, wręcz na kierowaniu wykształcaniem specjalizujących się w poszczególnych gałęziach rolnictwa kolonialnego absolwentów kursów wyższych.

Na jednoroczny kurs wyższy rolnictwa kolonialnego przyjmuje się osoby, które ukończyły już wyższe studia rolnicze, (na poziomie akademickim), a więc posiadające dyplom z rolnictwa, (tzw. „laureati”).

Kurs obejmuje następujące przedmioty: uprawa roślin kolonialnych, zootechnika, technologia i przemysł rolny, entomologia rolnicza, ekonomia rolnicza, patologia roślin, leśnictwo, higiena kolonialna, mechanika rolnicza. Popołudnia przeznaczone są na ćwiczenia praktyczne, odbywające się po części w cieplarniach. Uczestnicy kursu winni przed otrzymaniem dyplomu zdać egzamin i wykonać piśmienną pracę dyplomową, najczęściej o charakterze kompilacyjnym. Kurs jest pomyślany jako ogólnie rolniczo-kolonialny, chociaż mówi się w niektórych działach nieco więcej o koloniach włoskich, niż o innych. Zadaniem tego kursu jest przede wszystkim przygotowanie przyszłych urzędników agrarnych w służbie państwowej w koloniach, oraz przyszłych pracowników dla rolniczych stacji doświadczalnych w Afryce włoskiej.

„IACI” opiekuje się nadal tymi z absolwentów kursu, którzy pragną specjalizować się w jakimś dziale rolnictwa kolonialnego, umożliwia im teoretyczne dokończenie pod kierunkiem odpowiedniego specjalisty, bądź w Instytucie, bądź w innym zakładzie naukowym włoskim, a następnie stara się dla nich o praktykę w koloniach, niekoniecznie włoskich. Jeżeli tacy specjalizujący się studiuja poza „IACI”, to jednak pozostają z nim w stałej korespondencji, tak że instytut czuwa nadal nad ich studiami i do pewnego stopnia nimi kieruje. Kurs wyższy ma być w najbliższym czasie nieco zreformowany.

Kursy rolnictwa kolonialnego na poziomie średnim są dwa:

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



a) kurs dokształcający dla „periti agrarii” tj. absolwentów średnich szkół rolniczych czteroletnich, trwający około jednego roku.

b) kurs zupełny odpowiadający średniej szkole rolniczej, trwający cztery lata. Zapisujący się na ten kurs zyskują więc jeden rok czasu w porównaniu z tymi, którzy dopiero po ukończeniu zwykłej średniej szkoły rolniczej zapisują się na kurs dokształcający, na co muszą poświęcić cztery lata i jeden rok, czyli pięć lat.

Jedni i drudzy odbywają po ukończeniu szkoły praktykę rolniczą we Włoszech, trwającą 12 do 18 miesięcy. Szczególne stosunki agrarne umożliwiają umieszczenie wszystkich absolwentów na praktykach. W Toskanii bowiem, jak w wielu innych prowincjach włoskich, przeważa jako forma władania ziemią „połownictwo”. Posiadłość ziemską podzielona jest na małe gospodarstwa, zwykle około 10-hektarowe. „Połownik”, nie będący właściwie dzierżawcą w zwykłym znaczeniu, winien wykonywać wszystkie roboty gospodarskie. Dochodem dzieli się z właścicielem po połowie.

Inwentarz żywy i martwy jest własnością właściciela ziemi, amortyzacja obciąża w równych częściach obydwu. Połownik nie jest całkowicie samodzielnym gospodarzem, sprzedają produktów trudni się w zasadzie „fattoria”, czyli zarząd właściciela. Rachunkowość nadzwyczaj skomplikowana. Ten system stwarza mnóstwo małych gospodarstw, pozostających jednak pod wspólnym nadzorem.



Budynek Instytutu Rolnictwa Kolonialnego we Florencji



rem. „IACI” ma pod Florencją do dyspozycji pięć majątków, w których może umieszczać praktykantów.

W czasie praktyki uczeń prócz wykonywania robót rolnych prowadzi rachunkowość gospodarstwa, (zagrody „podere”), do którego jest przydzielony, sporządza inwentarz i szacunek do bilansu, prowadzi dziennik robót, zapiski ekologiczne i fenologiczne, musi wykonywać zdjęcia planimetryczne prostym instrumentem mierniczym, plan zmianowania i podziału pól z projektem proponowanych zmian i planem przejściowym, ewentualnie plan nawodnienia ze zdjęciem niwelacyjnym, plan zabudowań, ew. z projektem przeróbek i dobudówek z kosztorysem, wreszcie monografię swego „podere” za rok ubiegły. Odpis dziennika czynności — swoich i gospodarza — i wydarzeń w gospodarstwie posyła co tydzień, albo co dwa tygodnie do Instytutu. Zdolniejsi uczniowie otrzymują jeszcze inne zadania, jak np. monograficzny opis uprawy pewnej rośliny w całej „azienda”. Prace uczniów robią bardzo dobre wrażenie, a wymagania stawiane praktykantom trzeba uznać za niezwykle wysokie. Te ogromne wymagania uzasadnia Instytut tym, że kierownik gospodarstwa w koloniach musi być samodzielny i wszechstronny. We Włoszech gospodarujący rolnik raczej może pewnych umiejętności specjalnych nie posiadać i posługiwać się w razie potrzeby inżynierem, budowniczym itd. Natomiast w koloniach to, czego kierownik gospodarstwa sam nie zaprojektuje i nie wykona, nie będzie w ogóle zrobione, bo porady fachowców tam nie uzyska. Absolwenci średnich kursów rolnictwa kolonialnego są bardzo poszukiwani jako kierownicy gospodarstw w koloniach — nie tylko włoskich.

Instytut dzięki swej obszernej bibliotece ma w każdej chwili możliwość zdobycia informacji o wynikach prac badawczych, odnoszących się do kolonii innych krajów, o ile to jest możliwe na podstawie literatury. Jeżeli idzie o badania własne we Florencji, „IACI” posiada tylko laboratorium chemiczno-rolnicze. Jednakże wszystkie badania wykony-

wane gdziekolwiek we Włoszech nad zagadnieniami kolonialnymi dostają się prędzej czy później do „IACI”. Jest kilkanaście różnych instytutów specjalnych, współpracujących z Instytutem florenckim. Jeżeli ktoś zwraca się do „IACI” z żądaniem wykonania ekspertyzy, „IACI” przesyła rzecz odnośnemu instytutowi, a po otrzymaniu odeń wyniku przesyła go zainteresowanemu. Jeżeli nawet ktoś zwróci się wprost do takiego instytutu badawczego specjalnego, ten przesyła odpis żądania i wynik badania Instytutowi Kolonialnemu. W ten sposób „IACI” jest zawsze poinformowany o wszelkich badaniach mających związek z koloniami.

Ponadto florencki Instytut Kolonialny stara się, żeby badania samodzielne innych instytutów prowadzono — tam, gdzie tego potrzeba — za pomocą jednolitej metody i w kierunkach, które uważa za najpilniejsze, oczywiście tylko, gdy dotyczą one kolonii. Prócz tego „IACI” ma wpływ na programy prac rolniczych stacji doświadczalnych w koloniach. Różne te rodzaje współpracy „IACI” ze zresztą zupełnie samodzielnymi instytutami układają się dobrze i bez tarć. Przy tej organizacji korzystne jest bardzo, że do każdego zagadnienia można mieć najlepszego w kraju specjalistę i że większa liczba uczonych jest zainteresowana zagadnieniami kolonialnymi. Instytut florencki wydaje swoje czasopismo „Agricoltura Coloniale” i dwa cykle prac osobnych — monografii, podręczników itp. — pod tytułem „Biblioteca Agraria Coloniale” i „Relazioni e Monografie Agrarie Coloniali”.

Florencki Instytut Kolonialny jest oczywiście organem doradczym i informacyjnym Ministerstwa Afryki. Nie słyszy się żadnych skarg na fakt, że „IACI” nie znajduje się w Rzymie, raczej uważa się to za korzystne. Nie ma też mowy o przeniesieniu „IACI” w związku z mającą niebawem nastąpić reformą. Instytut ma pozostać we Florencji.

Zdobycie Abisynii postawiło oczywiście przed Instytutem mnóstwo nowych, a wymagających szybkiego rozwiązania zagadnień. Ruch naukowy wydawniczy jest obecnie we Włoszech bardzo silny.

KAZIMIERZ STRZEMIŃSKI

KRONIKA KOLONIALNA

Niemieckie roszczenia kolonialne, które jak dotychczas ze strony oficjalnej nie zostały jeszcze wyraźnie sprecyzowane, są jednak coraz częściej wysuwane przez prasę, piszącą o wzrastającej aktualności tego zagadnienia.

Ostatnio półoficjalna „Deutsche Diplomatisch Korrespondenz” oświecła to zagadnienie, nawiązując do coraz częstszych wystąpień kół angielskich, odmawiających Niemcom praw do kolonii.

Zdaniem tej agencji niemieckiej, już sam fakt zajmowania się zagadnieniem bez inicjatywy Niemiec w tej sprawie świadczy o powszechnym przekonaniu, że nie można na przyszłość utrzymywać obecnego stanu. Tym, którzy protestują przeciwko niemieckim żądaniom, chodzi jedynie o to, aby zadośćuczynienie tym żądaniom przerzucić z siebie na innych.

Nie może to jednak w niczym wpłynąć na stanowisko Niemiec — stwierdza „Deutsche Diplomatisch Korrespondenz” — a istotne jest jedynie to, by dawna niesprawiedliwość została jak najszybciej usunięta, oraz by dotychczasowi mandatariusze oddali z powrotem własność niemiecką, zabraną na fałszywej podstawie.

To stanowisko Niemiec — kończy półoficjalna agencja — jest znane światu. Inicjatywa urzęczywistnienia go nie może wypłynąć jednak z Berlina, a jedynie od tych, którzy są odpowiedzialni za naprawienie niesprawiedliwości.

Jednocześnie pojawiają się w prasie wiadomości o tym, że rząd brytyjski i francuski są w posiadaniu nieoficjalnych na razie postulatów niemieckich w sprawie kolonii. Niemcy wysuwać mają

następujące żądania: 1) zwrot wszystkich dawnych kolonii niemieckich w Afryce, znajdujących się pod kontrolą mandatową W. Brytanii i Francji, a więc: Togo, Kamerun, Tanganika i Południowo - Zachodnia Afryka.

2) Gdyby zwrot kolonii będących pod kontrolą mandatową Wielkiej Brytanii nastęczał nieprzezwyciężone trudności, Niemcy gotowe byłyby zrzec się ich za odpowiednią kompensatę innych terytoriów kolonialnych w Afryce, ale terytoria te musiałyby być tej samej wartości, co terytoria dawnych kolonii niemieckich. Poza tym winny stanowić wartą całość terytorialną, a nie poszczególne, niezwiązane ze sobą i porozrzucane po Afryce odcinki.

3) Niemcy gotowe byłyby, jako rekompensatę przyjąć odpowiednie obszary Konga Francuskiego i francuskiej Afryki Równikowej, co łącznie z tym terytorium, które znajduje się pod kontrolą mandatową Francji, stanowiłoby jedną całość terytorialną na zachodnim wybrzeżu Afryki.

4) Niemcy rezerwują sobie prawo wybudowania baz morskich i lotniczych na terenie swych posiadłości kolonialnych i z prawa tego zrezygnują tylko wówczas, gdy W. Brytania i Francja również wyrekną się swych baz w Afryce.

Dnia 16.XI br. w Londynie i Paryżu złożone zostały ważne oświadczenia w sprawie kolonii — oba stanowcze i jasne.

Z oświadczeń tych wynika, że z Niemcami nie są prowadzone żadne rozmowy w sprawie ich rewindykacji kolonialnych.

W angielskiej Izbie Gmin

kanclerz skarbu, sir John Simon, oświadczył, że: „rząd brytyjski nie ma na uwadze przekazania jakichkolwiek terytoriów kolonialnych, znajdujących się pod kontrolą brytyjską”. We Francji zaś premier Daladier zapewnił, iż „rząd przeciwstawi się wszelkim próbom rozbicia imperium kolonialnego Francji i będzie bronił nienaruszalności tego imperium w granicach, jakie zostały ustalone po wielkiej wojnie europejskiej”.

Co pisze prasa zagraniczna o niemieckich żądaniach kolonialnych?

Na łamach „Daily Telegraph” z dn. 8. X. br. ukazała się odezwa członka Rady Prawodawczej i Wykonawczej Kenii, lorda F. Scott’a, skierowana do wszystkich mieszkańców Afryki Wschodniej i nawiązująca do zdecydowanego sprzeciwiania się wszelkim projektom odstąpienia Tanganiki Niemcom. Autor stwierdza bezwzględną konieczność zachowania Tanganiki w granicach Imperium Brytyjskiego i wyraża ubolewanie nad faktem, że część społeczeństwa angielskiego nie zdaje sobie sprawy ze znaczenia przynależności tej kolonii dla przyszłości Imperium Brytyjskiego w Afryce.

Korespondent „Daily Telegraph” donosi z Capetown w dn. 7.X., iż prasa Unii Południowo-Afrykańskiej zaprzecza istnieniu jakiegokolwiek powodu do odstąpienia Południowo - Zachodniej Afryki i zwraca uwagę na niebezpieczeństwo bezpośredniego sąsiedztwa Unii z agresywnym mocarstwem, co pociągnęłoby za sobą konieczność kosztownych zbrojeń.

Pismo „L'Oeuvre” zamieściło artykuł, omawiający konieczność współpracy międzynarodowej w sprawach dotyczących kolonii. Zdaniem autora artykułu, zwrot Niemcom dawnych ich posiadłości kolonialnych jest zupełnie niemożliwy i poza tym nie rozwiązuje problemu kolonialnego, którym obecnie interesują się i inne kraje, jak np. Polska.

Dla rozstrzygnięcia kwestii kolonialnej powinny być wzięte pod uwagę nie terytoria i ich przynależność, lecz kategorie produktów.

Korespondent „Gazette de Lausanne” z dn. 13. X. br. donosi, iż opinia belgijska przede wszystkim niepokoi się pogłoskami o projektowanym odstąpieniu Niemcom północnej Angoli portugalskiej i południowej części Konga Belgijskiego. Należy przy-



Rzeka Kongo

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



puszczać, iż Belgia nie zgodzi się na te plany i gotowa jest bronić swoich posiadłości.

Wyrazem panujących w Belgii nastrojów jest artykuł płk. Requette, umieszczony w dn. 27. X. br. w piśmie „L'Indépendance Belge”. Płk. Requette zajmuje się w swoim artykule kwestią możliwości zorganizowania obrony Konga Belgijskiego łącznie z obrońcą Unii Południowo-Afrykańskiej.

„Zasadniczą myślą, która kieruje w Unii, jest stworzenie w Afryce, w oparciu o doktrynę analogiczną do doktryny Monroego w Ameryce, czegoś w rodzaju Lorcarna, obejmującego dla wspólnej obrony wszystkie kraje na południe od Równika, tj. Unię Południowo-Afrykańską, Kongo Belgijskie, kolonie portugalskie i terytoria brytyjskie. To porozumienie obronne pozwoliłoby przede wszystkim na rozwiązanie trudności aprowizacyjnych, które groziłyby w razie konfliktu państw, nie posiadających marynarki wojennej — lub tylko bardzo słabą.

„Nie jest słuszną opinią, którą się słyszy, że los kolonii belgijskich musi się koniecznie rozegrać na granicy belgijskiej. Fakt, czy dana kolonia jest zdolna obronąć się czy nie i czy może liczyć na pomoc wojskową sąsiadów — może mieć zasadnicze znaczenie dla obrad. Poprzez wzajemne porozumienie Unia Południowo-Afrykańska i Kongo utworzyłyby całość obronną b. silną”.

Minister obrony narodowej Unii Południowo-Afrykańskiej, Oswald Pirow — uważany za wybitnego znawcę zagadnień kolonialnych — odbywa podróż do Portugalii, Anglii, Belgii, Niemiec i Francji.

Celem tej podróży ma być omówienie z rządami państw zainteresowanych zagadnienia kolonialnego, w szczególności istniejącej sytuacji w związku z niemieckimi żądaniami kolonialnymi.

„Daily Herald” z dn. 29. X. br. informuje, że o ile propozycje min. Pirowa zostaną przychylnie przyjęte — rząd Unii Południowo-Afrykańskiej zamierza zwołać pan-afrykańską konferencję wszystkich państw europejskich interesujących się afrykańskim terytorium — dla rozpatrzenia niemieckich żądań kolonialnych.

Konferencja powyższa miałaby mieć miejsce w Capetown w r. 1940, w którym to roku ma być uroczystie obchodzone stulecie rządów europejskich w Capetown.

„Times” z dn. 21. X. br. donosi o realizowanym w Libii wielkim planie osadniczym.

Mianowicie w końcu października br. około 1.900 rodzin chłopskich (około 18.000 osób), opuściło Genuę, udając się do Libii dla osiedlenia się na roli.

Pisma włoskie podnoszą z entuzjazmem olbrzymi rozmach tego dzieła, które cała faszystowska Italia uznaje za epokowe dla rozwoju Imperium Włoskiego.

Wielki ten plan przygotowywany był starannie przez szereg lat. Osiedlano początkowo niewielkie ilości ludzi. Wybrano tereny nadmorskie, zbadano i rozwiązano zagadnienie zaopatrzenia w wodę, budowano farmy i przygotowywano ziemię do uprawy.

Nowi osadnicy zastaną wygodne domy, inwentarz żywy i martwy, oraz będą zaopatrzeni w niezbędny ekwipunek.

Każda osada będzie miała swój kościół, szkołę, szpital, pocztę, sklep, urzędy.

W końcu października komisja mandatowa Ligi Narodów rozpatrywała sprawozdanie z administrowania terenem mandatowym Ruanda-Urundi za rok 1937 — w obecności przedstawiciela Belgii, piastującej mandat nad tym krajem.

Jak wynika ze sprawozdania przedstawiciela Belgii p. Halewyck de Heusch, rok 1937 był dla terytorium Ruanda-Urundi wyjątkowo pomyślny. Produkcja tego kraju dała ogólnie dobre rezultaty, między innymi produkcja bawełny w 1937 r. wyniosła 2.724.000 kg, tj. 35% więcej, niż w roku ub.

Również pomyślny rozwój wykazały przedsiębiorstwa górnicze, w których po okresie prac prospekcyjnych nastąpił w ostatnich latach okres eksploatacji.

Rozwój gospodarczy kraju przyczynił się do polepszenia sytuacji materialnej tubylców — co jak zawsze, idzie równolegle z pomyślnym rozwojem wszelkich przedsiębiorstw handlowych, prowadzonych zazwyczaj przez białych. Ilość firm handlowych, przemysłowych i rolnych powiększyła się ze 153 w r. 1934 do 215 w r. 1937. Suma obrotów faktoryj podniosła się również w znacznym stopniu — z 37.800.000 fr. w 1934 r. do 82 milionów w 1937. Wzmoczona intensywność pracy i produkcji, zwiększenie się obrotów handlowych i transakcyj — znalazły swój wyraz w zwiększeniu się handlu zagranicznego.

Wartość eksportu w 1936 r. wynosiła około 84 milionów fr.,

w 1937 r. przekroczyła 95 milionów.

Wartość importu w r. 1935 wynosiła 38.466.000 fr. — w 1937 r. osiągnęła 84.125.000 fr.

Bilans handlowy kraju jest dodatni, wykazując ok. 10 milionów fr. nadwyżki.

W dn. 5 listopada nastąpiło otwarcie kursu medycyny i higieny tropikalnej przy Uniwersytecie Jagiellońskim w Krakowie.

Kurs przeznaczony jest dla studentów medycyny oraz dla absolwentów i lekarzy, mających zamiar poświęcić się służbie okrętowej, portowej, w koloniach itp.

W Gdyni odbył się wieczór referatowy - dyskusyjny obwodu morskiego Związku Lekarzy R. P. Wieczór ten poświęcony był zagadnieniom kolonialnym. Zasadniczy referat pt. „Sanitarne przygotowanie państwa do objęcia kolonii” wygłosił gdyński lekarz portowy dr Teisseyre.

Prelegent wskazując na potrzebę przygotowania świata lekarskiego do przyszłych zadań, omówił dotychczasowe prace dokonane w tym kierunku. Dr Teisseyre omówił zagadnienia organizacji portowej służby zdrowia, oraz kwestię utworzenia Instytutu Higieny i badania chorób tropikalnych, sprawę opieki sanitarnej nad emigrantami i organizację opieki zdrowotnej nad kolonistami w miejscach ich pobytu.

Dalszy program wieczoru wypełniły referaty dr Janickiego i dr Jakóbkiewicza — również na tematy higieny i medycyny tropikalnej.

W połowie stycznia 1939 r. ma się odbyć w Warszawie konferencja importowa.

Referaty przygotowywane na powyższą konferencję mają omówić całokształt zagadnień związanych z kwestią importu. W szczególności będą podkreślone wszelkie braki w zakresie organizacji importu, oraz będą postawione wnioski, jak powinno się przeprowadzić jego reorganizację.

Specjalną uwagę konferencja poświęci problemowi kolonialnemu. Zbadane i omówione zostaną możliwości eksploatacji przez przedsiębiorstwa polskie terenów kolonialnych. Omówione też zostaną możliwości stwarzania własnych urządzeń i plantacji, możliwości zorganizowania akcji, zmierzającej do udostępnienia nam danego artykułu w samych koloniach (przygotowania fachowców, pomoc finansowa, osadnictwo itp.)

Z ŻYCIA MARYNARKI

WOJENNEJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Cwiczenia w zwalczaniu łodzi podwodnych — wybuch bomby głębinowej

Polska. W dniu 15 listopada odbyła się na pokładzie ORP „Bałtyk” uroczysta promocja starszych roczników wydziałów morskiego i intendenckiego Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej na podporuczników. Pana Ministra Spraw Wojskowych reprezentował Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, admirał Świrski, który wręczył obu prymusom honorowe szable jako dar Pana Prezydenta. W imieniu promowanych przemówił podporucznik marynarki Bartosik, ślubując dalszą intensywną i gorliwą pracę dla dobra Ojczyzny. W godzinach popołudniowych oficerowie Floty urządzili w Kasynie herbatkę z tańcami dla młodych kolegów oraz ich rodzin.

Holandia. W stoczni Wilton-Fyenoord w Schiedam wodowano podwodny stawiacz min „O 19”, który wraz z drugą jednostką tego typu, będącą jeszcze na pochylni, przeznaczony jest do służby na Dalekim Wschodzie: 970/1400 ton, moc silników 5000/1100, szybkość 9/20 węzłów. Uzbrojenie składać się będzie z

1 działka 88 mm oraz 8 wyrzutni torped i 40 min. Poza tym okręt został specjalnie przystosowany do pływania na wodach tropikalnych.

Turcja. Tegoroczny budżet marynarki wojennej wynosi około 35 milionów zł i przewiduje kredyty na poważne umocnienia brzegowe w cieśninach, na stworzenie bazy morsko-lotniczej w Izmir (Smyrna) oraz na wykończenie będących w budowie jednostek, to jest 4 okrętów podwodnych po 780/960 ton (2 w Turcji i 2 w Niemczech) oraz jednego stawiacza min o 500 t. „Atak”, który na początku lata był wodowany w stoczni Guldjuk; stocznia ta wykańcza poza tym jeden pływający dok o nośności do 25.000 ton. Program morski przewiduje budowę 2 krążowników po 7.000 ton i 10 okrętów podwodnych po 350/500 ton; odnośne kredyty nie są ujęte w budżecie, ponieważ okręty te będą wybudowane z kredytów angielskich.

Francja. Minister Marynarki zarządził rozpoczęcie budowy krą-

żownika transzy 1937 „De Grasse” pierwszego z serii 3 jednostek typu zbliżonego do „La Galissonnière” po 8.000 ton, przy czym dwóm pozostałym nadano nazwy „Guichen” i „Chateau-Renault”. W grudniu natomiast rozpoczęta będzie budowa pancerników po 35.000 ton „Clemenceau” i „Gascogne” oraz 1 lotniskowca o 20 tys. ton, należących do tegorocznego programu morskiego. W ten sposób w końcu roku w budowie będą 4 pancerniki, 2 lotniskowce, 3 krążowniki, 8 kontrtorpedowców, 4 torpedowce i 10 okrętów podwodnych.

Marynarka Wojenna przejęła okręt hydrograficzny „Président Tissier”, który należał od Urzędu Rybołówstwa, lecz nie mógł pływać z braku funduszy. Jest to nowoczesna jednostka wyposażona w bogate laboratoria i mogąca oddać wielkie usługi nie tylko w rozwoju rybołówstwa, ale również i w działach meteorologii i oceanografii. Marynarka Wojenna posiadała dotychczas jeden okręt oceanograficzny, ale znacznie mniejszy: „Admiral Mouchez” — 700 ton.

Wreszcie w październiku wodowano transportowiec ropy „Adour”, który posiada również odpowiednie urządzenia dla przewozu artykułów spożywczych: długość 132 m, wyporność 9.300 ton, szybkość 15 węzłów.

Ostry kryzys polityczny wywołany sprawą czeską, spowodował częściową mobilizację floty i jej wyjście na morze w nieznanym kierunku.

Zarządzenia natury wojennej, polegające na wygaszeniu lub zmianie charakterystyki światła w kanale La Manche poważnie odbiły się na żegludze morskiej, w ciągu dwóch dni poprzedzających rozwiązanie tego kryzysu wody anglo-francuskie zupełnie opustoszały.

Anglia. Okrętom transzy 1938 nadano następujące nazwy: pancerniki po 35.000 ton: „Lion” i „Temeraire”, lotniskowiec o 20.000 t: „Implacable”, krążowniki o 8.000 ton: „Ceylon”, „Gambia”, „Jamaica” i „Uganda”, krążowniki po 5.500 ton: „Charybdis”, „Cleopatra” i „Scylla”, okręty podwodne po 1.100/1.600 ton: „Talisman”, „Tetrarch” i „Torbay”, pod-

wodne stawiacze min: „Abdiel“, „Latona“ i „Manxman“, kanonierki rzeczne dla Dalekiego Wschodu: „Locust“ i „Mosquito“, okręty zagrodowe po 700 ton: „Burgonet“, „Bonnet“, „Dragonet“, „Signet“ i „Sonnet“. Z tego powodu kontrtorpedowiec transzy 1936 „Jamaica“ został przemianowany na „Juno“.

W październiku nastąpił ostateczny odbiór „Ark Royal“, który nie jest największym, ale zato najpojemniejszym, najszybszym i najlepiej uzbrojonym lotniskowcem na świecie: 22.000 ton, 33 węzły, 16 dział nowego typu kalibru 115 dla strzelających przeciwlotniczych, normalne wyposażenie 72 samoloty. Pokład wzlotowy ma wymiary 209×28 metrów, i jest połączony z hangarami za pomocą trzech dźwigów. Stan załogi tej jednostki wyniesie 1.600 oficerów i szeregowych, a więc więcej aniżeli nowoczesnego pancernika, koszty zaś budowy przekroczyły 85 milionów złotych, nie licząc samych samolotów.

W ciągu października wodowano: podwodny stawiacz min „Seal“: 1500/2140 ton, 16/9 węzłów, 1 dział, 6 wyrzutni torped i 120 małych min; okręt eskortowy „Pelican“ o 1.100 tonach i 20 węzłach; transportowiec przybrzeżny „Bedenham“ o 1.250 tonach.

W tymże miesiącu nastąpił odbiór kanonierki rzecznej „Scorpion“, która pod eskortą dużego holownika opuściła Anglię udając się na Daleki Wschód. Ponieważ kadłub tego okrętu nie jest obliczony na pływanie w ciężkich warunkach oceanicznych, przeto na czas podróży musiano wbudować dodatkowe umocnienia. Kanonierka jest przystosowana jako okręt flagowy dowódcy floty i posiada wygodne pomieszczenia: 670 ton, zanurzenie 1,5 metra, szybkość 17 węzłów, 2 działa 102 mm, 1 moździerz 90 mm i 13 karabinów maszynowych.

W czasie postoju na kotwicy pod Changsha, na jednym z dopływów Yang-Tse, kanonierka rzeczna o 185 tonach „Sandpiper“ została zbombardowana przez grupę 6 samolotów japońskich, które opuściły szereg małych bomb z wysokości zaledwie kilkudziesięciu metrów. Odłamki bomb wyrzadziły dość poważne

uszkodzenia materialne, ale nie spowodowały strat ludzkich. Zaznaczyć trzeba, że na początku października rząd japoński zwrócił uwagę na grożące niebezpieczeństwo i zalecał opuszczenie obszarów zagrożonych akcją wojenną, jednakowoż Anglia wypowiedziała się odmownie ze względu na konieczność zabezpieczenia życia i mienia swych obywateli w Chinach.

Stany Zjednoczone. Według uchwały Senatu i po uwzględnieniu 20% zwiększenia stanu floty, globalna wyporność w poszczególnych kategoriach okrętów przedstawia się następująco: pancerniki 630.000 ton, lotniskowce 175.000 ton, krążowniki 412.000 ton, kontrtorpedowce 228.000 ton, okręty podwodne 82.000 ton. W myśl tej uchwały ilość samolotów wojska i marynarki nie może wynosić mniej aniżeli 3.000 maszyn.

Poza normalną transzą morską, obejmującą 2 pancerniki po 45.000, 2 krążowniki po 8.000, 6 kontrtorpedowców po 1.850, 6 okrętów podwodnych i ewentualnie jeden lotniskowiec, w przyszłym roku rozpoczęta zostanie budowa dalszych okrętów na mocy uchwały powiększającej stan floty o 20%: 2 pancerniki po 45.000 ton, 2 krążowniki po 8.000, 1 okręt-baza dla kontrtorpedowców o 9.000, 1 awiomatka o 8.000 i 2 po 1.600, 2 transportowce ropy po 8.000, 1 stawiacz min o 6.000 oraz szereg mniejszych jednostek pomocniczych. Nowym pancernikom nadano nazwy „Massachusetts“, „Alabama“, „South Dakota“ i „Indiana“, krążownikom zaś „Atlanta“, „San Juan“, „San Diego“ i „Juneau“. Przyszłoroczny budżet marynarki wyniesie zapewne 800 milionów dolarów, to jest o 200 milionów więcej aniżeli w obecnym okresie.

Z przyjętych dwóch lotniskowców transzy 1933 „Yorktown“ i „Enterprise“ stworzono II dywizję lotniskowców; są to jednostki po 20.000 ton, moc maszyn 120.000 KM, 33 węzły, rejon pływania 15.000 mil, 12 dział 127 mm i lekkie opancerzenie. Normalna pojemność tych jednostek wynosi 75 maszyn, to jest 1 eskadrę bombardową, 1 dalekiego wywiadu, 1 torpedową i 1 myśliwską, oraz 3 maszyny ogólnego użytku; faktycznie jednak jest pomieszczenie dla 100 samo-

lotów. Pokład lotniczy o wymiarach 235×24 metry, połączony jest z hangarami przy pomocy 2 dźwigów, i posiada jedną katapultę oraz dwa żurawie do podnoszenia maszyn z wody. Załoga tych okrętów, bardzo liczna wobec potrzeby dużego personelu technicznego, wynosi 125 oficerów i 1.650 podoficerów i szeregowych. Koszty budowy wyniosły aż 168 milionów złotych za sztukę, gdyż pierwotne plany, które okazały się nieco wadliwe, musiały ulec poważnym zmianom w ciągu robót.

We wrześniu nastąpił odbiór krążownika „Boise“, a w listopadzie „Phoenix“, zaliczanych obecnie do najpotężniejszych na świecie: 10.000 ton, 33 węzły, 15 dział 152 mm i 8 dział 127 mm przeciwlotniczych, 8 wyrzutni torped, 4 samoloty, stan załogi 46 oficerów i 640 szeregowych, koszty budowy 90 milionów złotych. W ten sposób marynarka amerykańska posiada obecnie 34 nowoczesne krążowniki, które totalizują 303.000 ton, 155 dział 203 mm i 215 dział 152 mm.

W budowie znajduje się obecnie nowy typ wodnopłatowca dalekiego wywiadu, którego koszty budowy wyniosą około 16 milionów złotych. Ogólna waga tej maszyny wyniesie 40 ton, stan obsługi zaś 14 ludzi; będzie ona przy tym bardzo szybka, silnie uzbrojona i będzie mogła działać w odległości 4.500 kilometrów od bazy. Przy zamówieniach seryjnych po 15 sztuk, koszty budowy zostaną obniżone do 5,3 milionów za sztukę.



Czyszczenie dział na angielskim krążowniku „Liverpool“

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Ivar Buxell. — Tramping i Żegluga Regularna. Gdynia, 1938, str. 67.

Nakładem Instytutu Bałtyckiego w Gdyni, w serii wydawnictw „Prace Gospodarcze Archiwum Morskiego”, ukazała się w początkach roku bieżącego wyżej wymieniona praca, jako zeszyt szósty tej serii, poruszając w ogólnych rzutach najistotniejsze aktualne zagadnienia nurtujące żeglugę morską.

W oparciu o obszerną literaturę zagraniczną, głównie niemiecką, omawia tu autor następujące zagadnienia: rola trampingu w żegludze światowej (podział pracy między trampingiem, a żegluga regularną, rozmiary tonażu trampowego), przemiany strukturalne w żegludze morskiej, zależne od koniunktury ogólnej — w rozdziale tym zostały poruszone kapitalne zagadnienia podaży i popytu tonażu, bezrobocie tonażu, rentowność przedsiębiorstw żeglugowych, ruch na Bałtyku, porozumienia żeglugowe, kształtowanie się stawek frachtowych, subwencjonowanie żeglugi, wreszcie ostatni rozdział został poświęcony zagadnieniom nieregularnej żeglugi morskiej w Polsce oraz roli maklerki okrętowej w rozwoju trampingu.

Wywody autora są w wielu wypadkach oparte na danych liczbowych (ujętych w 14 tablicach) oraz na różnych przykładach i poczynaniach wielkich i znanych firm armatorskich.

Takie podejście do mało znanego w Polsce tematu budzi przekonujący zainteresowanie, wciągając czytelnika w rozległe interesy międzynarodowe, z którymi tak bezpośrednio jest związana żegluga.

Najwięcej uwagi zostało poświęcone w tej książce żegludze nieregularnej — trampingowi.

Jest to zagadnienie z jednej strony bardzo aktualne, a z drugiej bardzo mało u nas znane i poznawane, miejmy przeto nadzieję, że omawiana praca da impuls do pogłębienia tego tematu. Byłoby wielce pożądane, by o możliwościach rozwojowych polskiego trampingu zaczęli wreszcie pisać i nasi praktycy. Wszelkie dedukcje w tym zakresie oparte na wzorach klasycznych krajów żeglarskich nie są zbyt przekonujące, bowiem polski tramping powstaje w warunkach pod każdym względem zupełnie odmiennych.

Wydaje się, iż omawiana praca nie dość wyraźnie uwypukliła, ściślej mówiąc prawie zupełnie pominęła, fakt presji rządów wielkich mocarstw na rozbudowę swoich flot trampowych, traktując je jako składową część siły militarnej. Okoliczność ta wypacza ekonomiczne cele żeglugi w czasie pokoju, toteż ta gałąź przemysłu nie może być rozpatrywana wyłącznie pod kątem liberalnego gospodarowania i rentowności w sensie handlowym.

Pomimo pewnych nieuniknionych zresztą przy omawianiu tak obszernego tematu usterek, praca jest ciekawa, orientuje w istniejącym stanie rzeczy, daje cały szereg materiałów do dalszych studiów i rozważań i zainteresuje niewątpliwie teoretyków, a w szczególności młodzież studiującą, stanowiąc dobre wprowadzenie w ekonomikę żeglugową. J.K.

Dr Teofil Bissaga. — Geografia Kolejowa Polski. Wyd. Ministerstwa Komunikacji. Warszawa, 1938. Str. 277. Cena zł 3.50.

Książka ta jest dziewiątym tomem Wydawnictw Technicznych Ministerstwa Komunikacji. Jak i poprzednie tomy — praca stoi na wysokim poziomie fachowym. Zagadnienie polskich kolei nie miało dotychczas polskiego opracowania. Podręcznik niniejszy obrazuje rozwój szlaków kolejowych od odzyskania niepodległości do chwili obecnej, uwzględniając specjalnie stosunki gospodarczo - komunikacyjne. Jako pierwsza praca z tej dziedziny, stanowi on tym bardziej pozycję niezwykle cenną.

Wiersze żołnierskie. Praca zbiorowa. Warszawa, 1938. W. I. N. O. — Cena zł 3.50.

Godna uznania jest inicjatywa Redakcji „Żołnierza Polskiego”, że zebrała w jedną całość i wydała najcharakterystyczniejsze wiersze pisane przez żołnierzy, a drukowane na łamach tego pisma w latach 1928—37. W pracy tej zamieszczono 102 utworów 45 autorów.

Jest to pierwszy tego rodzaju zbiór — antologia wierszy żołnierskich. Ton tych utworów najróżnorodniejszy: od liryki poważnej o zabarwieniu dydaktycznym, poprzez wiersze pełne uczucia i tklivości — do utworów swobodnych, zaprawionych szczerym żołnierskim humorem.

Wysoce idealistyczne nastawienie pracy sprawia, że sta-

nowi ona bardzo pożyteczną lekturę dla najszerzych kół społeczeństwa cywilnego, zwłaszcza młodzieży.

Ukazał się z druku XXIII tom kwartalnika Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego we Lwowie. Numer ten obejmuje następujące rozprawy: dra Jana Karola Sondla pt. „Jan Stecki”, Ankieta Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego w sprawie „Wolny handel czy autarkia”, zawierającą uzasadnienie ankiety oraz glosy pp. dyr. Wacława Fabierkiewicza, prezesa Bogusława Hersego, red. Witolda Ptaszyńskiego, min. Henryka Strassburgera, prof. Czesława Strzeszewskiego, dra Kazimierza Studentowicza, min. Juliusza Trzcńskiego i prof. dra Leopolda Caro, wreszcie rozprawę posła Brunona Sikorskiego pt. „Fragmenty polskiej polityki gospodarczej”.

Hanna Skarbek-Petiatkiewicz. — Indie wczoraj i dziś.

Indie — to temat zawsze ciekawy, wiecznie żywy — to kraj, o poznaniu którego każdy niemal człowiek marzy. Autorka patrzyła nań przez rok — sumą spostrzeżeń i wrażeń dzieli się z czytelnikiem. Prócz rzeczy ciekawych i oryginalnych, są omawiane sprawy znane z szeregu obszerniejszych opracowań (postać Mahatmy itp.). Niemniej książka zasługuje na przeczytanie, zwłaszcza przez tych, dla których jest przeznaczona, tj. przez młodzież.

Janusz Sopoćko. — W kompanii zwiadowców. W. I. N. O. Warszawa, 1938. Cena 5 zł.

Do liczby pamiętników z okresu wojny światowej przybývá nowy — tym razem traktujący o przeżyciach z frontu wschodniego pt. „W kompanii zwiadowców”. Obecnie ogłoszona część pamiętnika dotyczy udziału autora w walkach pod Rygą i na Podolu w 50 p. strzelców syberyjskich. Swe przeżycia wojenne notuje autor w pamiętniku „na gorąco” z wielką szczerością. Opisy bitew — to żywa prawda boju, opowieść o jego potęgze i grozie ujęta z rzadko spotykanym realizmem. Książka uprzytomni czytelnikowi nie tylko jak wygląda współczesny bój, ale i cała codzienna, szara praca i bytowanie żołnierza w warunkach frontowych.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Prezes Rady Głównej LMK p. Józef Kożuchowski został powołany na stanowisko podsekretarza stanu w Ministerstwie Skarbu.

Z okazji tej zaszczytnej nominacji na tak odpowiedzialne i ważne stanowisko składamy Panu Prezesowi najserdeczniejsze życzenia.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Dnia 9 listopada odbyło się zebranie Zarządu Gł. LMK z udziałem protektora Ligi, gen. broni K. Sosnkowskiego. Przedmiotem obrad były sprawy wychowania morskiego młodzieży, które od dwu lat są wysuwane przez Zarząd Główny jako naczelne zadanie LMK. Przez wzięcie udziału w powyższym zebraniu, protektor LMK dał wyraz swojemu zainteresowaniu dla sprawy przygotowania młodzieży do służby na morzu. Materiał zgromadzony w tej ważnej dziedzinie był tak obfity, że nie został całkowicie wyczerpany na jednym posiedzeniu. Dalszy ciąg obrad Zarządu nad tymi sprawami przeniesiono na następne posiedzenie Zarządu. W wyniku rozważań stwierdzono ogólną dążność do bardziej intensywnego rozwijania akcji wychowania morskiego i szkolenia żeglarskiego wśród młodzieży; zrozumienie wagi tego odcinka w ogólnej działalności LMK znajduje swój wyraz w budżecie Ligi, który przewiduje na ten dział pracy z roku na rok coraz to większe sumy.

W preliminarzu budżetowym na rok 1939 LMK ma zamiar prze-

znaczyć na ten cel ok. 13 proc. całości budżetu Ligi, a 31 proc. tej sumy, jaka pozostaje do dyspozycji Zarządu Głównego. Dowodem zrozumienia spraw morskiego wychowania młodzieży jest fakt poważnych debat nad dalszym zwiększeniem w budżecie Ligi tej sumy, która ma wynosić w latach następnych 20 proc. a nawet i więcej.

Dnia 27 listopada rb. odbyło się uroczyste posiedzenie Rady Głównej LMK. Posiedzenie to zostało zwołane z okazji dwudziestolecia działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej, oraz 20-lęcia historycznego rozkazu Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego o powołaniu do życia Polskiej Marynarki Wojennej. Uroczyste posiedzenie Rady poprzedzone nabożeństwem w katedrze św. Jana w Warszawie odbyło się w sali Kasyna Garnizonowego z udziałem przedstawicieli rządu, wojska, duchowieństwa, członków honorowych LMK, zaprzyjaźnionych organizacji, przedstawicieli prasy polskiej i zagranicznej, oraz szeregu zaproszonych gości i sympatyków idei morskiej i kolonialnej.

Następnie członkowie Rady udali się na obrady, których przedmiotem były sprawozdania z wykonanych prac oraz dyskusja nad sprawami kolonialnymi i wychowania morskiego młodzieży.

Rozwój organizacyjny LMK i jej propagandowa rola w przeobrażaniu psychiki społeczeństwa jest bez zaprzeczenia wielka — świadczy o tym wzrost ilościowy członków według nast. zestawienia:

Zestawienie to wykazuje, że w okresie 9 miesięcy 1938 roku przyrost w kategorii członków zwyczajnych jest większy niż w innych kategoriach. Najwyższy ze wszystkich kategorii wzrost wykazuje młodzież.

Na podstawie tego zestawienia oczekiwać należy, że w okresie całego roku wzrost ten będzie większy niż w roku ubiegłym i przekroczy ilość 200.000 osób, o którą powiększyła się liczba członków w roku 1938.

W dniu 16 bm. został otwarty drugi centralny kurs dla działaczy i prelegentów LMK, organizowany w Warszawie przez Zarząd Główny, który trwał do 26 listopada. Kurs zgromadził wyjątkowo licznych uczestników. Zgłosiło się bowiem 89 słuchaczy z terenu wszystkich bez wyjątku 18 Okręgów.

Wykłady dzięki doborowi tematów i prelegentów, jak również z uwagi na przygotowanie słuchaczy, były postawione na bardzo wysokim poziomie.

Rezultaty kursu z roku ubiegłego, które dały się zaobserwować w życiu organizacyjnym i propagandowym LMK, były bardzo poważne — należy mniemać, że rezultaty kursu tegorocznego powinny być jeszcze większe.

Z obserwacji życia podstawowych komórek Organizacji, tj. Oddziałów LMK, trudno jest ustalić tok ich pracy.

W dużej części Oddziały zajmują się głównie formalną stroną działalności, tj. ewidencją członków, ściąganiem składek, rozdawaniem pism i statutowo przewidzianymi zebraniem, celem złożenia sprawozdań i wybrania delegatów na zjazd. O pracy programowej i referatowej pracy akcji wybitniejszej w jednym kierunku — programowym przeważnie nie ma mowy. Oddziały zadawalniają się tym, że nad tymi zagadnieniami pracują Okręgi, względnie Ob-



Kiosk propagandowy Ligi, zbudowany staraniem Oddziału LMK w Rzeszowie na tamtejszej wystawie Rolniczo-Przemysłowej. Kiosk ten wzbudzał powszechne zainteresowanie wśród zwiedzających

W dniu	Ilość czł. ogólna	Zwyczajnych	Popierających	Zespołowych	Szkolnych	Ogniwi
1.I.38	689.515	145.108	99.440	224.235	220.732	5.411
1.X.38	841.278	177.588	114.666	267.965	281.059	6.461
wzrost w liczbach	151.763	32.480	15.226	43.730	60.327	1.050
wzrost w %	22.0%	22.3%	15.3%	19.5%	27.3%	19.4%

wody. Do nielicznych wyjątków należy m. in. Oddział Piechcin - Wapienniki — w powiecie szubińskim na Pomorzu. Zebrania tego Oddziału odbywają się regularnie w terminach z góry wyznaczonych. Na porządku dziennym poza sprawami formalnymi zawsze jest referat programowy. Tematem programowego odczytu na zebraniu w listopadzie było „międzynarodowe prawo morskie”. Temat trudny, specjalnie w Polsce niewdzięczny ze względu na to, że nasze prawo morskie, którym posilkujemy się, nie jest prawem wypracowanym na podstawie własnego doświadczenia i praktyki z życia morskiego. Tym bardziej należy wyróżnić Oddział w Piechcinie, który na swoich zebraniach porusza tak trudne, a jednocześnie ważne problemy.

Staraniem Zarządu Okręgu Wołyńskiego LMK w Łucku w czasie od dnia 8-go do dnia 21-go października rb. zostały zorganizowane, względnie przemianowane z Kół na Oddziały placówki LMK przy wszystkich Zarządach Gmin-

nych na terenie powiatu horochowskiego.

I tak powstały Oddziały przy Zarządach Gmin w: Skobełce, Świniuchach i Chorowie. Wobec zwiększenia się liczby członków, przemianowano na Oddziały istniejące już Koła LMK przy Zarządach Gmin w Kisielinie, Podbereziu i Branach.

Ogółem przystąpiło: członków zwyczajnych — 14, członków popierających — 116 i członków zbiorowych — 161 oraz 161 gromad wiejskich.

Dnia 30. X. br., staraniem Obwodu LMK w Janowie Lubelskim odbył się kurs organizacyjny dla działaczy LMK z terenu powiatu i osób zainteresowanych polskim programem morsko-kolonialnym.

Na kurs przybyło 35 osób z najdalszych miejscowości powiatu.

Kurs powyższy dał obraz całokształtu zagadnień morskich i przyczyni się bez wątpienia do uświadomienia pow. janowskiego o ważności posiadania i wykorzystania dostępu do morza, a ponadto o obowiązkach ciążących na nas z tego tytułu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA GOSPODARCZA

Ogólne obroty portu gdyńskiego za miesiąc październik osiągnęły wysoką cyfrę 839.230,7 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 825.042,5 ton; z cyfry tej na przywóz przyp. 103.441,5 ton, a na wywóz 721.601 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wyniosły 1.261,8 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną 12.926,4 ton.

W porównaniu z wrześniem r.b., obroty towarowe portu gdyńskiego wzrosły znacznie, bo o 73 tysiące ton, czyli o 9,6 proc., wzrosły również w stosunku do października r. ub., a mianowicie o 3,2 proc.

Od początku roku bieżącego, to znaczy w przeciągu pierwszych 10 miesięcy r. b., ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły 7.667.355,1 ton.

W przeciągu miesiąca października r. b. weszły do portu gdyńskiego i wyszły zeń na morze ogółem 1,226 statków o łącznej pojemności 1.183.160 t. r. n., z czego przyszło 612 statków o pojemności 586.247 t. r. n., a wyszło 614 statków o pojemności 596.922 t. r. n. Oznacza to wzrost zarówno co do ilości, jak i pojemności statków. Na pierwszym miejscu stała ban-

der 588 statków o pojemności 418.842 t. r. n. Na pierwszym miejscu stała również bandera szwedzka z 85.805 t. r. n., na drugim — niemiecka z 65.204 t. r. n. Bandera polska z 21.804 t. r. n., znajdowała się na ósmym miejscu.

W okresie pierwszych trzech kwartałów r. b., ruch statków w porcie gdyńskim wyniósł ogółem 9.508 jednostek o łącznej pojemności 9.511,7 tys. t. r. n., wobec 8.358 jednostek o łącznej pojemności 9.289,6 tys. t. r. n. w tym samym okresie r. ub.; przez port gdański przeszło w okresie sprawozdawczym 9.599 jednostek o łącznej pojemności 6.934.972 t. r. n., wobec 8.711 jednostek o łącznej pojemności 5.935.006 t. r. n. w tym samym okresie roku ubiegłego. Oznacza to poważny wzrost ruchu statków w porcie gdyńskim jak i gdańskim.

W październiku r. b. ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 2.543 osób, z czego przyjechało 503 pasażerów, a wyjechało 2.040 pasażerów. Największy ruch pasażerski zanotowano w tym czasie między Gdynią a Stanami Zjednoczonymi, Anglią, Argentyną, Francją, Kanadą, Danią, Szwecją i Belgią.

W przeciągu pierwszych 9 miesięcy r. b., ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł ogółem 36.649 osób, z czego przyjechało 11.720, a wyjechało 24.929 osób.

W porcie gdańskim ruch pasażerski w październiku r. b. wyniósł ogółem 105 osób, z czego przyjechało 27, a wyjechało 78 osób. Największy ruch zanotowano między Gdańskiem a Kopenhagą i Londynem.

W miesiącu październiku złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 2.821.160 kg ryb o wartości 1.783.267 złotych, przy czym połowy przybrzeżne dały 106.580 kg, o wartości 105.406 złotych, połowy dalsze 56.340 kg, o wartości 20.048 złotych, a połowy dalekomorskie 2.658.240 kg, o wartości 1.657.813 zł.

DO D N I A 1. XI. 1938 R.
ZEBRANO NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ
W GOTÓWCE I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH

7.570.201.32

Statki polskich przedsiębiorstw żeglugowych w ciągu pierwszych trzech kwartałów r. b. przewiozły ogółem 1.237.403,2 ton, w tym w przywozie 344.513,1 ton, w wywozie 801.963,6 ton, w tranzycie 6.530 ton i w przewozach między obcymi portami 84.397,5 ton; w porównaniu do tego samego okresu r. ub., ogólne przewozy wzrosły o 53.929 ton; w imporcie udział polskiej bandery zwiększył się o 6.753,1 ton; w eksporcie o 131,6 ton, w tranzycie morskim i przewozach między obcymi portami o 47.065 ton.

Elektryfikacja wybrzeża posuwa się powoli naprzód. Przede wszystkim ukończone zostały prace instalacyjne w porcie Władysławowo na moło zachodnim, na moło wewnętrznym i na pomoście rybackim, dzięki czemu port uzyskał już oświetlenie i prace przeładunkowe mogą być wykonywane i porą nocną. Obecnie Urząd Morski przystępuje do prac instalacyjnych nad oświetleniem ulic. Ostatnio podjęte zostały również prace na Półwyspie Helskim przy elektryfikacji Kuźnicy i Chałup, które będą otrzymywać prąd z elektrowni helskiej. Na wiosnę przewidziana jest budowa trasy wysokiego napięcia do Jastrzębiej Góry i Karwi, co pozwoli na elektryfikację miejscowości nad pełnym morzem.

W dniu 26 października r. b. przybył do Gdyni nowy statek Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego — s/s „Lida”. Jest to parowiec jednośrubowy o pojemności 2.100 ton, posiadający wzmocnienie przeciwlodowe. Długość statku wynosi 117,34 m,

siła maszyn około 1.000 KM. Statek posiada dwie duże ładownie, cztery luki, dwa maszty oraz cztery półmaszty przy nadbudówce. Po nabyciu s/s „Lida”, tabor Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego wynosi 5 jednostek o łącznej pojemności około 9.000 t. r. b.

Prace nad budową kanału Gopło — Warta postąpiły znacznie naprzód. Obecnie wykańcza się służby w Morzysławiu i nad Jeziorem Pątnowskim. Sam kanał przekopano już do Jeziora Pątnowskiego i obecnie prowadzone są prace w tzw. „Górach Slesińskich”. Prace w tym miejscu są dość utrudnione ze względu na właściwości terenowe. Niejednokrotnie trzeba robić przekopy na głębokości kilkunastu metrów, mimo to, o ile tylko pogoda pozwoli, roboty mają być prowadzone do 15 grudnia i prawdopodobnie do tej pory uda się przebić kanał przez ten wysoko położony dział wodny.

W dniu 4 listopada r. b. w Urzędzie Morskim w Gdyni odbyło się posiedzenie specjalnej komisji, mającej za zadanie opracowanie projektu nowej ustawy żeglarskiej o służbie marynarzy.

Komisja dzieli się na dwie sekcje, z których jedna opracowuje część projektu ustawy, dotyczącą norm publiczno-prawnych, druga — norm prywatno-prawnych.

Według ostatnio ogłoszonych danych Lloyd's Register of Shipping, w dniu 30 września rb. znajdowało się w budowie ogółem 685 jednostek o tonażu 2.712.277

t. r. b. — liczby te nie obejmują statków, budowanych w Sowietach. W porównaniu ze stanem z końca czerwca rb. oznacza to wprawdzie spadek budownictwa okrętowego o 114.625 t. r. b., tym niemniej jest to cyfra bardzo wysoka, wyższa, niż notowano kiedykolwiek w okresie od czerwca 1930 do marca 1937.

Pierwsze miejsce w budownictwie okrętowym przypada Wielkiej Brytanii, która łącznie z Irlandią buduje 182 statki o tonażu 885.481 t. r. b., dalej idą Niemcy — 133 statki — 382.791 t. r. b., Japonia — 69 statków — 319.862 t. r. b., Stany Zjednoczone 40 statków — 250.909 t. r. b., Holandia 93 — 246.892 t. r. b., Italia 22 — 153.485 t. r. b., Szwecja 24 — 116.950 t. r. b., Dania 19 — 111.690 t. r. b. Wszystkie inne państwa, nie wyłączając Francji, budują poniżej 100 tys. t. r. b. Warto przy tym podkreślić, że w tych międzynarodowych wykazach wymieniona jest po raz pierwszy Polska z jednym statkiem parowym o tonażu 1.080 t. r. b. Jest to statek, którego budowę rozpoczęła Stocznia Gdyńska w dniu 28 sierpnia rb.

Jeżeli chodzi o ogólne budownictwo okrętowe, to w dalszym ciągu występuje ogromna przewaga statków motorowych, których było w budowie 216 o tonażu 1.751.183 — niektóre kraje, jak Belgia i Dania budują wyłącznie statki motorowe. Wzrosła również liczba tankowców.

Pod względem tonażu największym statkiem jest angielski „Queen Elisabeth” — ok. 85.000 t. r. b., obok którego są jeszcze 3 parowce powyżej 30.000 t. r. b.

Omówione w poprzednich numerach naszych czasopism wydawnictwo LMK p. t. „**ROCZNIK MORSKI I KOLONIALNY**” zostało w dniu 21.X br. pismem Ministerstwa WR. i OP. za Nr. II PR-16602/38 zakwalifikowane do bibliotek szkolnych dla młodzieży od lat 16. Cena tego wydawnictwa, zawierającego 435 stronic druku zł 1.—. Porto po uprzednim wpłaceniu należności zł 0.50. Zaliczenie zł 0.80.

W związku z obowiązującym w szkołach modelarstwem okrętowym i żaglowym Min. WR. i OP. pismem w dniu 14.X br. Nr. II-Pr. 16413/38 i 16414/38 dozwoliło do użytku w szkołach, jako pomoc szkolną następujące wydawnictwa LMK:

J. TOMASZEWSKIEGO — Budowa modelu pływającego żaglowca — cena zł 0.80

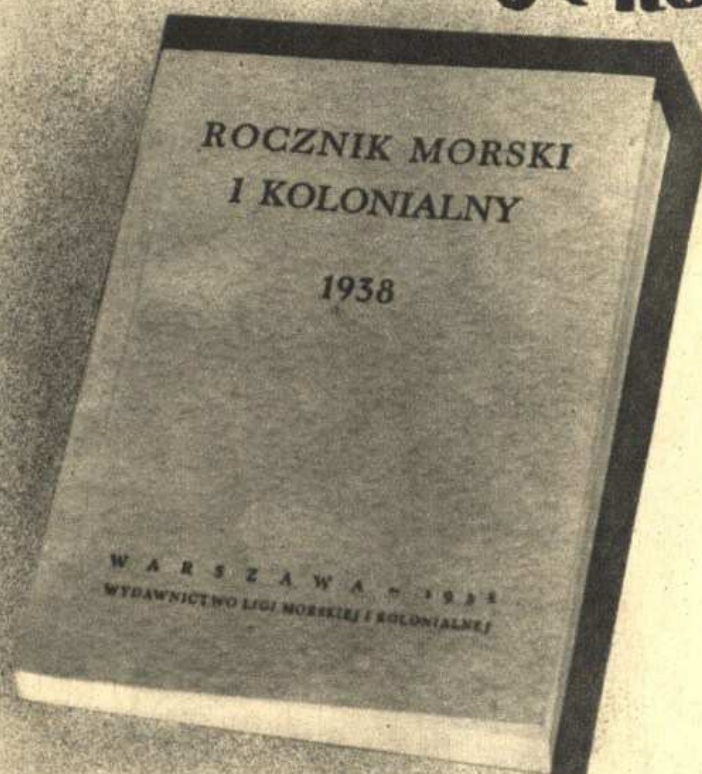
J. T O M C Z Y K A — Budowa modelu łodzi płaskodennej „Mewa” „ „ 0.50

Żądać we wszystkich księgarniach. Składy główne: Biblioteka Polska, Warszawa, ul. Świętojańska 4 i Zarząd Główny LMK, Warszawa, Widok 10.

Pieniądze można nadsyłać przekazem PKO, Nr konta 67, z zaznaczeniem na odwrocie celu wpłaty.

ROCZNIK MORSKI I KOLONIALNY

wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej



Rocznik obejmuje szereg działów, omawiających najważniejsze zagadnienia morskie, surowcowo-kolonialne i emigracyjne.

Rocznik ten, objętości 435 stron druku, jest źródłem szczegółowych informacji, przynosząc szereg danych cyfrowych, dotyczących tych problemów.

Rocznik jest do nabycia w cenie 1 zł za egz. w biurze Zarządu Głównego LMK, Warszawa, Widok 10, Konto w P.K.O. Nr 367; lub w Instytucie Wydawniczym „Biblioteka Polska”, Warszawa, ul. Świętojańska 4. Koszty przesyłki ponosi nabywca.

Prasa pisze o Roczniku:

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



... „Wydawnictwo z całą pewnością można uznać za bardzo celowe i wysoce pożyteczne. Rocznik ma wszelkie dane, aby stać się często niezbędnym a stale bardzo wygodnym vademecum morskim nie tylko dla publicystyki i propagandy, ale także dla organów administracji, dla szkół i uniwersytetów, a także dla zagranicy.

Rocznik ten jest rewią liczb. Ale te liczby mają radosną wymowę rozwoju, prężności, zdrowia i siły. Zebrane razem — stanowią najradośniejszy fragment naszej rzeczywistości. Sieją otuchę, zachęcają do dalszej pracy, ułatwiają tę pracę, pozwalają na analizę i na planowanie, legitymują dokonany wysiłek i stwarzają zbiorową podstawę dla oceny jego znaczenia w życiu narodu”. („Polska Gospodarcza”).

... „Liga Morska i Kolonialna oddała przez to wydawnictwo wielką usługę społeczeństwu polskiemu i nie wątpimy, że przyczyni się ono waleń do większej jeszcze popularyzacji morza polskiego i jego spraw w najszerszych sferach społeczeństwa”. („Robotnik”).

... „godna jest podziwu i uznania praca redakcyjna twórców tego dzieła, iż nie pominęli żadnego szczegółu, który przez analogię i wymowę cyfr może wyjaśnić i uzupełnić obraz naszej rzeczywistości i potrzeb na przyszłość”. („Kurier Bałtycki”).

... „Rocznik” — to u nas zjawisko wręcz nowe, praca wybitnie pionierska, która jednakże przez redaktorów została znakomicie wykonana. Musi się znaleźć w rękach nie tylko ekonomistów, publicystów, polityków itp., lecz i każdego człowieka w Polsce, któremu życie gospodarcze naszego kraju na sercu leży”. („Myśl Polska”).

... „Rocznik Morski i Kolonialny” — przez zakres wiadomości podanych oraz ze względu na swój układ i sposób ujęcia obfitego materiału — jest niewątpliwie pracą pionierską.

Stwierdzić trzeba, że nasza publicystyka gospodarcza wzbogaciła się o nowe, cenne wydawnictwo”. („Kurier Poznański”).

... „Rocznik Morski” wypełnia dużą lukę w naszym piśmiennictwie fachowym. Miejmy nadzieję, że ugruntuje się i spopularyzuje...”. („Kurier Polski”).

SPIS RZECZY W ROCZNIKU „MORZA” 1938

I. SPRAWY MORSKIE

A. Marynarka wojenna, polityka wojenno-morska:

- Czczott R.: Zbrojenia morskie na przełomie roku — nr 1/38.
 Domaniewski Zb.: Anglosasi i Japonia — nr 2/38.
 Ginsbert J.: Trzynaście strażów — nr 1/38.
 J. G. inż.: Okręt Rplitej Polskiej „Gryf” — nr 4/38.
 Ginsbert J. inż.: Jak powstawały potęgi morskie — nr 7/38.
 Ginsbert J. inż.: Powitalne salwy — nr 9/38.
 Hatacinski Józef: Strategia na Morzu Śródziemnym — nr 9/38.
 Janczewski M.: Polskie ścigacze na Bałtyku — nr 2/38.
 Wileś buduje ścigacz — nr 5/38.
 Korytowski K.: Dwadzieścia lat — nr 11/38.
 Kwaśniewski St.: O obowiązkowe świadczenia — nr 7/38.
 Leszczye Wł.: Okręt podwodny „Orzeł” — nr 1/38.
 Lewandowski J.: ORP „Orzeł” — nr 2/38.
 J. L.: Marynarka wojenna w gospodarce narodowej — nr 11/38.
 Majewski M.: Na straży szlaków handlowych — nr 2/38.
 M. M.: Znaczenie polsko-brytyjskiego układu morskiego — nr 6/38.
 Namieśniewski Konrad: Wojna przyszłości — nr 11/38.
 Na ORP „Iskra” — nr 7/38.
 Stankiewicz Roman: Światowy bilans wojenno-morski — nr 7/38.
 Stankiewicz Roman: Wizyta kontrtorpedowców francuskich — nr 9/38.
 Taube Karol: Rozwój marynarki wojennej — nr 11/38.
 K. T.: Obiad na dnie morza — nr 12/38.
 Wiśniewski Jerzy: Nowoczesny kontrtorpedowiec — nr 6/38.
 Wiśniewski J.: Uzbrojenie nowoczesnego okrętu — nr 7/38.
 M. W.: Szkoła Podchorążych Mar. Woj. — nr 2/38.
 Z życia marynarki wojennej — nr nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.
 Żukowski Olgierd: Na święto marynarki wojennej — nr 2/38.
 Żukowski O.: Z dziejów okrętu podwodnego — nr 11/38.

B. Marynarka handlowa:

- J. G. inż.: „Sobieski” i „Lida” spłynęły — nr 10/38.
 Korolkiewicz J.: Skartelizowane morze — nr 10/38.
 Krzywiec B. mgr.: Powiększamy nasz stan posiadania — nr 10/38.
 Krzywiec B. mgr.: Łubeka jako port bałtycki Łaby — nr 1/38.
 T. K.: Klajpeda — nr 5/38.
 S. K.: „Dar Pomorza” w Sztokholmie — nr 8/38.
 St. M.: Od latarni do latarni — nr 1/38.

C. Rybołówstwo:

- Bielecki-Ryncarz: Polscy wielorybnicy — nr 3/38.
 Domaniewski B.: Rybacy polscy na Morzu Północnym — nr 1/38.
 Domaniewski B.: W pogoni za dorszem — nr 5/38.
 Dzieszko Tadeusz: Port rybacki w Wielkiej Wsi — nr 5/38.
 B. M.: Dom Rybaka w Wielkiej Wsi — nr 10/38.
 Świdorski St.: Na pokładzie s/s Cezary — nr 8/38.
 Świdorski St.: Ratownictwo — nr 9/38.
 Świdorski St.: W stronę jaskrawej Północy — nr 12/38.
 Wańkowicz M.: Powstanie rybackiej Gdyni — nr 6/38.
 Zadrozny St.: Nieurodzajny wiatr — nr 3/38.
 Zydler Mieczysław: Czy Bałtyk jałowiej — nr 9/38.

D. Ogólne:

- Buxell H.: O skoordynowanie morskiej pracy — nr 3/38.
 Buxell H.: O konsekwencję w zamiarach morskich — nr 5/38.
 Czeczott R.: Bałtyk a Polska — nr 7/38.
 Czerw E.: Po ostatnich zwycięstwach japońskich — nr 12/38.

Domaniewski Zb.: Rosja, Bałtyk i Ocean Lodowaty — nr 7/38.

Domaniewski Zb.: Zmienne losy wysp Pacyfiku — nr 8/38.

Koźuchowski J.: Na szlaku zagadnień morskich — nr 11/38.

P.: Śródziemnomorskie pojednanie — nr 6/38.

P.: Zagadnienie Wysp Alandzkich — nr 7/38.

„Dni Morza” — etapy pracy — nr 8/38.

O Polskę siłą na morzu — nr 8/38.

O racjonalną politykę morską — nr 8/38.

Praca Polska na morzu. Wywiad z Min. P. i H. — nr 3/38.

St. Z.: Linia wykresu wznosi się ku górze — nr 2/38.

II. ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Konopka A.: Międzynarodowa konferencja w Kolonii — nr 1/38.

Mayer Alfred: Na wodnym ugorze — nr 10/38.

Zawadzki Jerzy: Różnów — symbol gospodarki wodnej — nr 1/38.

III. GDYNIA, GDAŃSK, POMORZE, DOSTĘP DO MORZA

Dębski J.: Gdynia i Centralny Okręg Przemysłowy — nr 2/38.

Konieczna odpowiedź — nr 3/38.

Kronika gospodarcza: nr nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

Sawicki J.: O prawdę historyczną — nr 3/38.

Wojciechowski Al.: Gdynia jako ośrodek kultury — nr 3/38.

Trzeci Maj u ujścia Wisły — nr 6/38.

Znaczenie portu drzewnego dla Gdyni — nr 7/38.

IV. ZAGADNIENIA KOLONIALNE

A. Problem surowcowy i kolonialny, kolonie i kraje zamorskie:

Armin K.: W wolnej republice Czarnych — nr 4/38.

Bobak K.: Jeszcze surowce — nr 10/38.

Czerw Edward: Cejlon — nr 3/38.

Czerw Edward: Baza morska w Singapurze — nr 4/38.

Czerw Edward: Malaje brytyjskie — nr 5/38.

Czerw Edward: Indochiny wczoraj i dziś — nr 6/38.

Czerw Edward: Indochiny wczoraj i dziś nr 7/38.

Czerw Edward: Hong-Kong — nr 8/38.

Czerw Edward: Koncesje zagraniczne w Chinach — nr 9/38.

Czerw Edward: Macao — nr 10/38.

Dębski J.: Polski pominąć nie można — nr 4/38.

Domaniewski Z.: Kolonie Hiszpanii — nr 12/38.

Gebethner Juliusz: Wspomnienie polskiego kolonisty — nr 4/38.

Jeziorański K.: Na marginesie wizyty min. Delbos — nr 1/38.

Jeziorański K.: Raport van Zeelanda a kolonie — nr 3/38.

Karczewska Wanda: W cieniu palmowego mirażu — nr 5/38.

Koźłowski Zb.: Produkcja Afryki murzyńskiej — nr 4/38.

Lemanus: Rozwiązane złudzenia — 11/38.

Lewandowski J.: Zagadnienia surowcowe w Genewie — nr 4/38.

J. L.: Chcemy kolonii dla Polski — nr 3/38.

B. M.: Problem kolonii — problem Afryki — nr 12/38.

Piotrowski R.: Osadnicza kolonizacja Afryki — nr 2/38.

Przybytkiewicz Z. dr.: Indie Hofenderskie — nr 6/38.

Rosiński W. dr.: Polska musi mieć kolonie — nr 4/38.

Rurajt Władysław: Portugalska Afryka Wschodnia — nr 6/38.

Sprawy kolonialne — nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

Strzebiński K.: Instytut Rolnictwa Kolonialnego w Florencji — nr 12/38.

Sukiennicki H.: Głos sprzeciwu — nr 1/38.

Sukiennicki Hubert: O waloryzację gospodarczą kolonii afrykańskich — nr 10/38.

Szawernowski Wł.: Dzień na faktorii — nr 4/38.

Symonowicz K.: Sprawy kolonialne w polityce międz. — nr 1/38.

Ziemiński J.: Problem kontynentu afrykańskiego — nr 12/38.

B. Emigracja:

Grabowski St. T. dr.: Położenie osadnictwa polskiego w Brazylii — nr 8/38.

Jeziorański K.: Zagadnienia ludnościowe w dyskusjach międzynarodowych — nr 10/38.

Lemanus: Ewian — i co dalej — nr 9/38.

Mazurkiewicz Wł.: Zagadnienie emigracji — nr 4/38.

Dom Polaków z Zagranicy — nr 6/38.

V. PODRÓŻNICTWO, TURYSTYKA, ŻEGLARSTWO, WCZASY, KRAJOZNAWSTWO

Chastain André: Badanie Dalekiej Północy — nr 6/38.

B. D.: Nad oazą Diarabub olągnie sirocco — nr 12/38.

Domaniewski B.: Od Kalabryjskich pobrzeży do Libii — nr 10/38.

Domaniewski B.: Za ciepłym prądem — nr 9/38.

Bernardzikiewicz T. dr.: Góry schodzące nad morze — nr 12/38.

Górski Konrad: Flordy Norwegii — nr 5/38.

B. M.: Pod flagami „Zawiszy Czarnego” — nr 11/38.

Poker Jim: Cezambre — zaparta twierdza — nr 11/38.

Schneigert Zb.: Obłacza portów — nr 3/38.

Walentyńcowa M.: Afryka mówi — nr 4/38.

Zadrozny St.: Za linią horyzontu — nr 1/38.

Z. St.: Misja Polska w Rodezji — nr 5/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

Zbliża się czas odpoczynku — nr 6/38.

VIII. Z ŻAŁOBNEJ KARTY

ś.p. kmr. dypl. Eugeniusz Sołski — nr 2/38

IX. Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Zjazd Prasy Morskiej — nr 2/38.

W. R. dr.: Madagaskar — kraj, ludzie, kolonizacja — nr 4/38.

Stownik Morski — nr 4/38.

Śląsk i Pomorze — nr 4/38.

Z ruchu wydawniczego — nr 6, 9, 12.

Zahora F.: Na wodach Amazonki — nr 8/38.

Zahora F.: Nowe książki o morzu — nr 6/38.

Rocznik morski i Kolonialny — nr 9/38.

Rocznik Morski i Kolonialny — nr 10/38.

X. RÓŻNE

Konkurs na grobowiec gen. Dreszera — nr 1/38.

Rozrywki umysłowe — nr 1, 2, 3, 4, 5, 6,
7, 8, 9, 10, 11, 12.
W nowej sytuacji Europy — nr 5/38.
Z rękopisów gen. Orlicz-Dreszera — nr
7/38.

Oświadczenie wice-premiera Kwiatkowskie-
go z okazji Dni Morza — nr 8/38.
Inne drogi — te same żywotne zagadnie-
nia — nr 9/38.
St. Nawrocki: Zapomniany humanitarysta —

nr 9/38.
Pułk im. gen. Orlicz-Dreszera — nr 9/38.
Rocznice — nr 11/38.
Autografy (kmdr. Świrski i gen. Kwaś-
niewski) — nr 11/38.

„DROGI POLSKI” MIESIĘCZNIK SPOŁECZNO-GOSPODARCZY

— Omawia na swych łamach wszystkie aktualne zagadnienia gospo-
darcze, a między innymi zagadnienia następujące:

naprawa biurokracji gospodarczej
państwo faszystowskie i korporacjonizm gospodarczy
gospodarstwo i wojna
Centralny Okręg Przemysłowy
surowce
inwestycje i przemysł w Polsce i zagranicą
gospodarka wodna i drogową
polityka budowlano-mieszkaniowa

rola gospodarcza jednostki zawodowej w państwie
bilans handlowy i polityka handlu zagranicznego
gospodarka energią społeczną
ludność żydowska w Polsce
organizacja gospodarcza Ukraińców w Polsce
problem kolonialny
rozbudowa floty handlowej
zagadnienia polityczno-gospodarcze Dalekiego Wschodu

„DROGI POLSKI”

jest najciekawszym pismem społeczno-gospodarczym przy wysokim poziomie treści i pięknej szacie zewnętrznej.
Prenumerata roczna zł 7 —, półroczna zł 3.50, kwartalna zł 2 —
Adres Redakcji i Administracji — Warszawa, ul. Moniuszki 8 m. 1, telefon 334-38, konto P. K. O. Nr 707.

PRZEMYSŁ CHEMICZNY „BORUTA” SP. AKC. ZGIERZ

BARWNIKI SYNTETYCZNE (anilinowe) dla przemysłu włókienniczego, skórno, futrzarskiego, papierniczego, gumowego, kosmetycznego, spożywczego i in.
ZWIĄZKI SYNTETYCZNE ORGANICZNE do wyrobu: barwników, materiałów kruszących, przyspieszaczy i antyuleniaczy dla przemysłu guma-
wego, dla przemysłu farmaceutycznego i in.
KWASY I SOLE TECHNICZNE
ŚRODKI DEZYNFEKCYJNE: annogen „Boruta”, chloraktin „Boruta”, chlorakton „Boruta”, silne środki przeciwczerwone, niefrujące oraz leczące oparzenia ropytem.

„ARD” ST. LISIEWICZ

ARCHITEKTURA • REKLAMA • DEKORACJE

SPECJALNOŚĆ:

LITERY — GODŁA

BUDOWA STOISK NA TARGACH I WYSTAWACH

Poznań, ul. Wierzbicice 31

Tel. 74-55

ROK ZAŁOŻENIA 1887.

CENNIKI NA ZADANIE



FABRYKA NARZĘDZI DO OBRÓBK METALI
JÓZEF DZIEWULSKI i SĄ SP. AKC.
WARSZAWA, KOLEJOWA 51.

GWINTOWNIKI, ROZWIERTAKI, GWINTOWNICE
UKOŹNE; GAZOWE, OBCINAKI; CĘGI DO RUR,
GRZECHOTKI, GWINCIARKI, DZIURKARKI KOTLARSKIE
i T. P. NARZĘDZIA.

GWINTOWNIKI I ROZWIERTNIKI KOTŁOWE.

CENNIKI NA ZADANIE



OZDOBY CHOINKOWE!!

Piękny komplet zawiera blisko 150 sztuk: prze-
licznych ozdób szklanych
jnp. malinki, gwiazdki,
rybki, dzialki itd., gir-
landy, włosy anielskie,
nici, sopelki, aniołki ze św. Mikołajem,
zimne ognie, piękny reflektor o czaro-
dziejskim blasku na czubek choinki itp.
Cena kompletu w skrzynce tylko zł 7.95.
Gat. lepszy zł 9.85. Gat. „NAJWYŻ-
SZY” z ogromnymi bombami zł 11.90.
Płaci się przy odbiorze. **WALERIA**
OBORSKA, Warszawa 1, Świętokrzys-
ka 27, Dz. G.

Browning „PIORUN”

ściśle w/g rysunku z bezpiecznikiem!
Fason belgijski! Typ 6-cio m/m Re-
petuje się przed strzałem i automat.
wyrzuca łuski! Huk ogłuszający! Ideal-
na obrona przed napadem! Wykonanie
luksusowe: lufa pięknie oksydowana,
rękojeści kryte lśniącym bakelitem! Wa-
ga 250 gr. Gwarancja fabr. na 5 lat! Cena tylko zł 6.95.
2 sztuki 13.50. Setka naboł syst. „Flobert” zł 3.65. Płaci
się przy odbiorze. Adres: Przedst. „PERFECTWATCH”,
Wydz. M/2, Warszawa 1, ul. Mariańska 11 —1.



NA GWIAZDKĘ!!



laika. Ma - Ma wzbudza
podziw i zachwyt dziec-
ka! Pięknie przystrojona,
posiada blond włosy i nie-
bieskie oczy. Mówi głoś-
no i wyraźnie „ma-ma”,
„ma-ma”. Wielkość pół
metra! Cena z pudłem zł
4.75. W dep. gat. **LALKA**
CHODZĄCA - NOWOŚĆ!!
mówiąca zł 6.90. Płaci się
przy odbiorze. Adres:
WALERIA OBORSKA, Dz. G, Warsza-
wa 1, świętokrzyska Nr 27.

**WOLF SCHREIBER
FABRYKA SKÓR W DOBCZYCACH,**

— Telefon Nr 5 —

Biuro: Kraków, ul. Straszewskiego Nr 5. Telefon Nr 143-28

PRZĘDZALNIA WEŁNY

» W E Ł P O Ł « Sp. z o. o.

MARKI pod WARSZAWĄ, TEL. Nr 29

Pralnia, Czesalnia, Przędzalnia
i Skręcalnia. Przędza wszel-
kiego rodzaju. Włóczki i wełny
d o r o b ó t r e c z n y c h

W Ł A S N E S K Ł A D Y:
W a r s z a w a, ul. Nalewki 2
Ł ó d ź, ul. Legionów 8a
Białą-Krakowską, Cyniarską 17-19
Bydgoszcz, Cieszkowskiego 11

W. SIWECKI

BIURO TECHNICZNO - HANDLOWE
w WARSZAWIE, AL. UJAZDOWSKA Nr 18
Telefon 9-55-28

Przedstawicielstwa fabryk krajowych i zagranicznych

Dostawy dla:

Ministerstwa Komunikacji, Dyrekcji Kolejowych, Ministerstwa Spraw
Wojsk., Instytucji Państwowych i Komunalnych, Cukrowni i ciężkiego
przemysłu.

„FIBRA”

Sp. Akc. Nalewki 13, telef. 11-79-74; 11-78-73.

FIBRA wulkan. techn. i izolac. w arkuszach,
laskach i rurkach. WALIZKOWA. PŁÓCIENNA
(Celoron) na tryby cichobieżne. OKUCIA do wal-
liz, kufrów i tek.

Za drobną składkę kupujesz spokój

POWSZECHNY
ZAKŁAD
UBEZPIECZEŃ
WZAJEMNYCH

zabezpieczy Cię przed:

- ogniem,
- gradem,
- kradzieżą i włamaniem,
- następstwami nieszczęśliwych wypadków,
- odpowiedzialnością cywilną,
- uszkodzeniami samochodów,
(auto casco)

Zgłoszenia przyjmują:

**ODDZIAŁ GŁÓWNY
UMOWNYCH UBEZPIECZEŃ**

Warszawa, ul. Kopernika 36-40

Telefony: 3-41-70, 5-23-05

oraz Inspektoraty (Oddziały) we wszystkich
miastach wojewódzkich i powiatowych



**PROSZKI
MIGRENO-NERVOSIN**
KOGUTER
GASECKIEG
**GRYPA, PRZEZIĘBIENIE
BOLE GŁOWY, ZĘBOWITP.**
ZADAJCIE PROSZKÓW TYLKO W HIGIENICZNYCH TOREBKACH.

**Fabryka
Garbarska
P. BRIKMAN**

Lublin, Towarowa Nr 41

H. SILBERSTEIN

**Fabryka Garbarska
LUBLIN**

Ś-to DUSKA NR 12

produkuje
skóry podszewowe, luchtowe
i blankowe.

**Zakłady Przemysłowe
„WUKO”**

ZARZĄD

Warszawa ul. Szkolna 2,
Tel. 647-87, 685-59 i 685-53
polecają do krycia dachów i izo-
lacji: tektury bitumiczne, lepniki,
masy izolacyjne, asfalty, lakiery
bitumiczne i tp. artykuły.

**FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH
WACŁAW CZAJKOWSKI i S-ka**

Sp. z o. o.

MLYNARSKA 33. Tel. 2-78-95 i 2-82-96

Masowe artykuły szlancowane, tłoczone i ciagn. Metalowe
opakow. do artyk. kosmet., farmaceut., papierniczych itp.
Tuby cyn., ołow.-cyn., ołow. Galanteria reklamowa, preszpa-
nowe wyroby tłoczone i wszelkiego rodzaju masowe wyroby
wg rysunków lub wzorów

B. RUDZKI

WARSZAWA
MARSZAŁKOWSKA 146
TEL. 658-26
INSTRUMENTY MUZYCZNE
GRAMOFONY, PŁYTY,
RADIOODBIORNIKI
W NAJWIĘKSZYM WYBORZE

„VARSOVIENNE”

Zakłady Przemysłowo-Handlowe
Sp. z o. o.

Marszałkowska 31a Tel. 706-29
Dostawy ekwipunku sporto-
wego do Instytucji Wojsko-
wych, Państwowych i Spo-
tecznych.

**Skład wyrobów
ŻELAZNYCH
i Artykułów Technicznych**

WACŁAW GAJEWSKI
WARSZAWA
ŚWIEТОKRZYSKA 20
Tel. 256-14, 314-08. PKO 11.819

**PIERWSZA W KRAJU
FABRYKA BRONI SIECZNEJ**

G. BOROWSKI

WARSZAWA

Krak. Przedmieście 6. Tel. 243-86

ZJEDNOCZONE SKŁADY ŚRÓB

B. CUKIERMAN

Spółka Akcyjna

Z. JEZNAK I

PRZEDSTAWICIELSTWO
Szwajcarskich Fabryk
Zegarów i Zegarków
Wytwórnia precyzyjnych
aparatur mierniczych
Rok założenia 1888
WARSZAWA, CHMIELNA 24
Telefon 644-60

**Reprezentacja Fabryk
MEBLI GIĘTYCH
i BIÓROWYCH**

MAURCY FAJERSTEIN

Warszawa, plac Grzybowski 10
Tel. 2-14-65

**Zakłady
Garbarskie**

A. HENDEL

Warszawa,

Nowolipie 44/46

Fabr. Powielaczy i Dodatków

„WEROTYP” Sp. z o. o.
właśc. W. i H. BATORSKY

Wytwórnia Guzików

H. SKARNIK i M. FISZBEIN
Warszawa, Nowolipki 34

Następujące firmy poparły L. M. K.:

J. MALANOWSKI

W-wa, Królewska 37

HUGON FRIED, S-ka Firm. Kom.

Warszawa, Montuski 4

STANISŁAW GAJEWSKI

Warszawa, Ś-to Krzyska 5

M. DYWAN I S-WIE

Warszawa, Pl. Grzybowski 1

Tow. Handl. „SWEA”, S. A.

Warszawa, Al. Jerozolimskie 20

Biuro Urząd. Elektr. „Lumen”, Sp. z o. o.

Warszawa, Krak.-Przedm. 16/18

FABRYKA INSTRUMENTÓW MUZYCZNYCH

JAN ARCISZEWSKI I S-wie
W-wa, Nowy Świat 21. Telefon 5.88-89

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

35. ELIMINATKA RYSUNKOWA (Zad. konk. 17)



Po odgadnięciu znaczeń 5-ciu rysunków, umieszczonych w wycinkach koła (kolejność do odgadnięcia) oraz skreśleniu z nich liter, wchodzących w skład „klucza”, którym jest znaczenie rysunku środkowego — z pozostałych liter należy odczytać „kołowo” właściwe rozwiązanie.

36. SZARADA (Zad. konk. 18)

Boże Narodzenie na obczyźnie
W Ojczyźnie — śniegi po kolana
i rzeka w biał lustrzany ściana.
Inaczej stroi się Parana
w Bożego Narodzenia Święta.
Inny też wygląd ma stajenka:
iliściasty dach, palmowa mata,
przy trzeciej — siódmej — liana cienka,
dwa — siedem w rozemnianych kwiatach.
Wtór wspak — sześć — siódme ptaszek z baśni,
kolibrów i tukanów stada,
jaburu i wspak szósty krańcy;
nad piniorami — corveado.
Pięć — szósta kapiwar i tapir
zajęły miejsca swojskich bydlat.
Pięć — czwarty i peccari czapie...
Niesamowity szopki wygląd!
Raz — trzecia przy świątecznym stole
tradycję się dogonić stara,
choć się mieszka do nut kolend
groźne mruczenie jaguara.

37. WIRÓWKA (Zad. konk. 19)

Do kół podanej na końcu działu figury, należy wpisać 15 wyrazów wirwo o poniższych znaczeniach. Litery w 20-tu kółkach podwójnych na obwodzie figury odczytane „zegarowo” — dadzą zasadnicze rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 6-cio literowe

(kierunek wpisywania „przeciwegarowy”)
1. Gwałtowny wicher, powodujący pienienie się morza.
2. Tyńny maszt.
3. Statek rybacki otwarty lub półkryty o 1 lub 2 masztach.
4. Działek wbijany w ziemię do zawieszania na nim sieci rybackich.

5-cio literowe

(kierunek wpisywania „zegarowy”)

5. Oryginalna kształtem ryba morska, spotykana w Bałtyku.

6. Siatka na drążku do chwytania ryb łowionych na wędkę lub czerpania ich z kadzi.

7. Zjawisko świetlne okolic podbiegunowych.

8. Nazwa jachtu, na którym harcerz z Gdyni, Wł. Wagner — przepłynął Atlantyk.

9. Rzeka w póln.-zach. Francji.

4-ro literowe

(kierunek wpisywania „zegarowy”)
10. Płat płótna naszywany na żagiel w celu usztywnienia.

11. 180 sztuk sztokfiszów.

12. Przystań wodna dla kotwiczenia statków i ukrycia ich przed falą.

13. Pływające beczki (kotwiczone) dla przestrogi okrętów.

14. Zakryty ściek na dnie statku.

15. Zwierzę ssące pletwonogie z wielkimi kłami.

Uwaga! Dla ułatwienia podano początkowe litery kilku wyrazów.

„Master”

Za rozwiązanie wszystkich lub jednego z powyższych zadań Redakcja „Morza” przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązanie zadań należy nadsyłać pod adresem Redakcji „Morza” w terminie do 31 grudnia 1938 r. z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe”.

ROZWIĄZANIA

„MORZE” Nr 10 — Październik 1938 r.

28. LOGOGRYF „STATECZNY” (zadanie konkursowe 10)

Wyrazy logogryfu: 1. SZKUTA, 2. LIBURNA, 3. SZALUPA, 4. SZKUNA, 5. GALERA, 6. FELUKA, 7. GALEOTA, 8. SZONER, 9. SZUITA, 10. TARTANA, 11. FREGATA, 12. LICHTON, 13. KLIPER, 14. GALION, 15. BAGGALA, 16. GALEAS, 17. BAJDAK, 18. LUGIER, 19. KOMIEGA, 20. KORWETA, 21. CZAJKA.

Litery w krótkach oznaczonych dają:
„SILNA FLOTA TO POLSKI MOC”
Panie „Nie — statek! Coś pan uczynił?
Gdyby spełnił się chociaż „atomik” tych

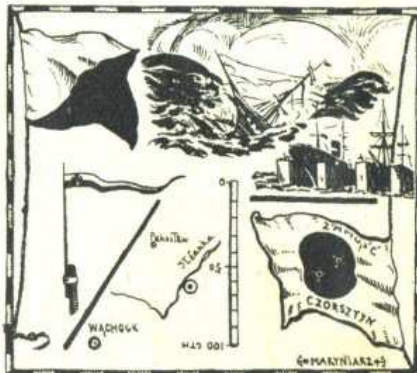
Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

„skromnych życzeń”, skierowanych w pierwszym rzędzie pod adresem pańskim a naszym — pośrednio — to... już nas nie ma!... O — nieba! Czego nam nie „napisano”? Na wołowej skórze nie opisałibyśmy!

A oto „casus”... „dorżnięcie razem z „Niestatkami” uczestników konkursu, udawanie się więc teraz moim rebusem. Smacznego!”

W imieniu wszystkich Czytelników oświadczamy, że „Strachy na Lachy” i... prezentujemy rebus „Marniarza” (7-mio wyrazowy). Specjalna nagroda!!!



29. SZARADA (zadanie konkursowe 11) „Zabawa ludowa”

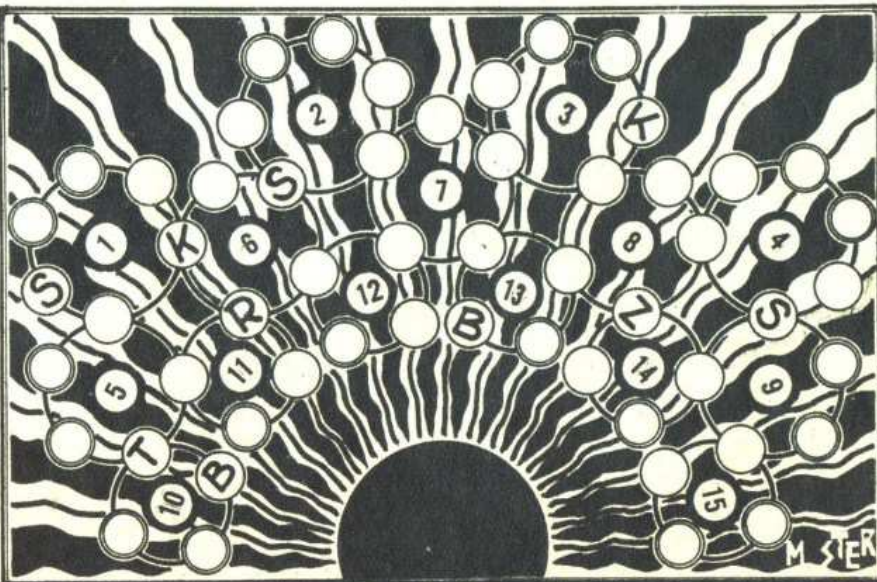
30. REBUS (zadanie konkursowe 12)

— KUNA — „RO” DUCH W „A” —
LEN — „A” SZAF — LOT — AR — „O” —
SNI — „E” — STALE (fon.) — co brzmi tak:
„Ku narodu chwale — nasza flota rośnie stale!”

Wszystkie zadania z Nr 10 „Morza” (na ogólną ilość 65 nadesłanych) rozwiązało 18 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1) Inż. Leszczyński Stanisław — W-wa, pl. Wilsona 4 m. 63; 2) Kucharska Eugenia — Gdynia, Bema 8 — 10; 3) Dumala Wacław — Falenica, Centrala automatyczna; 4) Stefańczyk Józef — Pabianice, Warszawska 6; 5) Siłczyński Henryk — W-wa, Belwederska 10 m. 11; 6) Krzywicki Jerzy — Ursus k. Warszawy, Kościuszki 3 m. 3.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę i prosimy o potwierdzenie odbioru.



CENY OGŁOSZEŃ

ZA TEKSTEM: cała strona 1600 złotych; $\frac{1}{2}$ strony 850 złotych; $\frac{1}{3}$ strony 600 złotych;
 $\frac{1}{4}$ „ 475 „ i $\frac{1}{8}$ „ 250 „

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 533-90, Administracji 699-66, P.K.O. Konto Nr. 367
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca Za dział ogłoszeniowy Redakcja nie odpowiada

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem

Druk i ilustracje wykonano w Zakładach Graficznych Dom Prasy, S. A., Warszawa



W królestwie Kambodży (Francuska Unia Indochińska), niedaleko granic Syjamu, kryje się w gęszczu nieprzezniknionej puszczy tropikalnej jeden z największych światowych cudów archeologicznych: ruiny Angkoru, dawnej stolicy królestwa Khmerów.

O dziejach tego egzotycznego królestwa, które odznaczać się musiało niezwykle wysoką kulturą, nie wiemy prawie nic. Napisów historycznych znaleziono w ruinach Angkoru bardzo niewiele, zaledwie kilka tablic, zapisanych sanskrytem. Nieco szczegółów o tym tajemniczym kraju przekazał nam w swym opisie jeden z podróżników chińskich, który przed wiekami dotarł tam w interesach handlowych. Z tych okrucich historii wiemy dziś, że okres świetności tego królestwa przypadał na IX — XI wiek po Chr., że obejmowało ono wówczas ogromne obszary dzisiejszej Kambodży, Syjamu i Annamu, że przeniknięte było kulturą zbliżoną do hinduskiej. Musiał tu mieszkąć lud artystów z Bożej łaski i genialnych architektów. Bo Angkor, jako całość, nie ma sobie równych wśród ruin całego świata.

Oto więc np.: 1) schody zachodnie świątyni Angkor-Wat, 2) częściowy widok wież i galerijek tejże świątyni, 3) płaskorzeźba z Angkor-Vat'u, przedstawiająca taniec Apsary, 4) ten sam taniec w wykonaniu współczesnych Apsar, tancerek kambodżyjskich,



5) kamienni strażnicy, ustawieni wzdłuż alei, wiodącej do bramy północnej miasta, 6) fragment z odgrzebanej i odbudowanej dopiero w ub. roku świątyni Bentay-Samrey.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 



Wojownik ze szczepu Zulusów