

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PRZEGŁĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

WYDAWANY PRZY

SZKOLE PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

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

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny — kdr. por. Korytowski K.

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca —

kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290

Wydawnictwa Morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

wyszły: Zł.

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

Podręczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ
SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI

(Konto czekowe P. K. O. Nr 39 602).

Koszty przesyłki poleconej 1.20 zł.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej

posiada na składzie książkę

JERZEGO SMOLEŃSKIEGO

„MORZE I POMORZE”

z przedmową gen. G. Orlicz — Dreszera i z czterema
tablicami ilustrującymi prawa
Polski do Złotego Pomorza.

— Wydanie ozdobne, z licznymi ilustracjami. —

CENA ZŁ. 16 CENA ZŁ. 16

■ ■ ■ ■ ■

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

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

Poczynając od 8 czerwca

Liga Morska i Kolonjalna
wraz z T-wem Polskiej
Zeglugi Rzecznej „Vistula”,
przy udziale Biura Pod-
róży „Orbis” i „Francopol”,
urządza krajowe wycieczki.

nad Polskie Morze—Gdynia—każdy czwartek

do Torunia piątek

do Płocka sobotę

do Kazimierza indywidualne

do Ciechocinka każdy piątek

Informacji udziela:

„Vistula”, Mazowiecka 12, tel. 416-31

„Francopol”, Mazowiecka 9, „ 206-73

„Orbis”, Marszałkowska 93, „ 9.99-49

Żądacie

prospektów

i rozkładów

jazdy. —

MORZE

ORGAN • LIGI • MORSKIEJ • KOLONJALNEJ

Nr. 6.

Warszawa, czerwiec 1933 rok

Rok X.

TREŚĆ NUMERU: 1. Odezwa Ligi Morskiej i Kolonjalnej w sprawie Święta Morza; 2. Cele tegorocznego Święta Morza; 3. Zwycięstwo polskich skrzydeł nad Atlantyką; 4) W obliczu walnego zjazdu delegatów — *Dr. W. Rosiński*; 5. Gdańsk w niebezpieczeństwie; 6. Słowo, za którym stoja: myśl i czyn — *Tadeusz Ocioszyński*; 7. „Polska atakuje” — *Roman Merson*; 8. Po słońce Afryki... — *L. Gustowski*; 9) Szkodliwe sugestie — *Dr. St. Zb. Szyszkowski*; 10. Znaczenie dróg komunikacyjnych łączących Polskę ze światem, ze szczególnem uwzględnieniem dróg wodnych — *Inż. Alfred Konopka*; 11. Z życia marynarki wojennej; 12. Kajak i namiot — *M. Węgrzecki*; 13. Gdynia — Burgas — *S. Kosko*; 14. Z żałobnej karty — *Ś. p. Mieczysław Pogorzelski*; 15. Dział Oficjalny L. M. i K.; 16. Kronika. PIONIER KOLONJALNY; 17. Prawa Polski do kolonii — *A. Plutyński*; 18. Trzeci zlot junaków w Kurytybie — *Władysław Wójcik*; 19. Zdobyte i troski Polonii zagranicznej — *Kazimierz Zieleniewski*; 20. Mój udział w rewolucji — *Kazimierz Warchałowski*; 21. Przegląd Kolonjalny — *Fr. Łyp*; 22. List z Maroka; 23. Przygody Krzysztofa Arciszewskiego — *J. B. Rychliński*; 24. Książki i czasopisma nadestane.

23 FOTOGRAFJE I RYSUNKI W TEKŚCIE

POLACY!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Największym błędem dziejowym Polski było zaniedbanie spraw morza. Pozwoliłmy, aby odwieczny nasz wróg rozsiadł się nad Bałtykiem i ugruntował tam swoją potęgę. Straszliwym skutkiem tego błędu był upadek i rozdziarcie dawnej Rzeczypospolitej.

Dopiero wśród męczarni niewoli Naród zaczął rozumieć, czym jest morze. Walcząc o odzyskanie własnego Państwa, Niepodległego i Zjednoczonego, walczyliśmy o Polskę „z dostępem do morza”.

Niema bowiem dla Polski niepodległości bez dostępu do morza, jak niema Jej zjednoczenia bez ziemi pomorskiej, od zarania dziejów przez lud polski zamieszkałej!

Wyrazem głębokiego zrozumienia, czym jest morze dla Polski, wyrazem nieugiętej woli utrzymania go na wieki i wyzyskania w całej pełni, będzie tegoroczne „Święto Morza”!

Obchodzić je będziemy w dniu 29 czerwca, po raz drugi w dziejach Polski!

Niechaj wszystkie dzielnice kraju, wszystkie miasta, miasteczka, osady i wsie, wszystkie ośrodki polskie na całej kuli ziemskiej, niechaj wszyscy Polacy, gdziekolwiek w dniu tym się znajdują, zjednoczą się myślą i czynem w tej wielkiej i podniosłej manifestacji!

W dniu „Święta Morza” okażmy, czym jest dla nas Gdynia, ten najmłodszy port Rzeczypospolitej, czym są stare grody pomorskie: Gdańsk, Toruń, Chełmno, Grudziądz, Puck i tyle innych, których wielka przeszłość i przyszły rozkwit związane są nieodłącznie z potęgą Polski!

Polacy! Pamiętajcie, że przez Pomorze i Bałtyk prowadzi droga na szeroki i wolny świat! Pamiętajcie, że Polska, oparta silnie o morze, potrafi wywalczyć sobie należne Jej miejsce wśród wielkich narodów i zdobędzie dla swych synów własne, zamorskie tereny pracy!

Polacy! Naszą pokojową, twórczą pracę zakłóca rozzuchwalona i drapieżna zaborczość wroga. Rodzą się znowu zbrodnicze pomysły grabieży cudzych ziem, godzące bezpośrednio w całość i niepodległość Polski!

Odpowiemy na nie wszyscy, jak jeden mąż, że

KAŻDA PRÓBA ZAMACHU NA POMORZE, NA PRAWA POLSKI W GDAŃSKU SPOTKA ZDECYDOWANY ODPÓR CAŁEGO NARODU!

Pod tem hasłem Liga Morska i Kolonjalna rozpoczyna w dniu „Święta Morza” powszechną zbiórkę na „Fundusz Obrony Morskiej”. Wyrażcie czynem Wasze uczucia! Składajcie ofiarny grosz na obronę morza! Każdy grosz, przetopiony w spiż dział okrętowych, zapewni pokój Wam i Waszym dzieciom!

LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

CELE TEGOROCZNEGO ŚWIĘTA MORZA

Od zarania istnienia Państwa Polskiego walczyli Niemcy o odcięcie nas od Bałtyku, aż wreszcie „Wielki Fryderyk“ ukoronował grabieżcze dzieło kilku stuleci pierwszym rozbiorem Polski.

150 lat odcięci od morza, a 130 lat pozbawieni własnej organizacji państwowej dusiliśmy się w żelaznym uścisku niewoli politycznej i gospodarczej i dopiero bilans kataklizmu wojny światowej, dzięki bohaterskiej wytrwałości naszych braci z Pomorza, którzy mimo wiekowego ucisku nie zginęli w morzu niemieckim, przyniósł nam skrawek wybrzeża bez portu i problematyczną możliwość korzystania z portu Wolnego Miasta Gdańska, który od samego początku stał się narzędziem w rękę niemieckiej polityki rewizjonistyczno-odwetowej.

W momencie odzyskania wybrzeża rozumieliśmy już dobrze, że morze:

to wielki szlak komunikacyjny, który nas łączy ze wszystkimi krajami świata,

to wielka droga, na której nie ma żadnych barier celnych,

to droga, która nas łączy bez niczyjego pośrednictwa z rodakami we wszystkich krajach świata, a ich z odczyną.

To też, choć kraj nasz zniszczony był gruntownie podczas wojny zmaganiami przeciwników, którzy na żywym ciele naszej ojczyzny załatwiali swoje porachunki, olbrzymim napięciem energii narodu zdobyliśmy się na dzieło, którym zadziwiliśmy cały świat, a którym jest — polski port Gdynia.

Tymczasem Niemcy, już w momencie składania podpisów pod Traktatem Wersalskim, myśleli o zagarnięciu odzyskanego przez nas wybrzeża.

Szantażując świat groźbą swego bankructwa, uzyskali przedewszystkiem od Stanów Zjednoczonych Ameryki olbrzymie pożyczki, w znacznej mierze pochodzące z krwawego trudu naszych rodaków tam zamieszkałych i obrócili je w łwiej części na ukry-

te zbrojenia i na potężną propagandę, mającą przekonać cały świat o wyrządzonej im rzekomo krzywdzie; z całą, właściwą im, bezceremonialnością fałszują historię i statystykę, aby dowieść, że Pomorze jest ziemią niemiecką i pozyskać dla siebie opinie światową.

Rzuciwszy na propagandę olbrzymie sumy pieniędzy, odnieśli na tym polu niejeden sukces, aż wreszcie, gdy doszli do przekonania, że sprawa jest dostatecznie przygotowana pod względem propagandy, odkryli przyłbice i grożąc koszmarem nowej wojny, żądają rewizji granic — w pierwszym rzędzie nad Bałtykiem.

Nie było i niema Polaka we wskrzeszonej Polsce, któryby dopuścił nawet myśl samą utraty Pomorza. Dawały temu wyraz spontaniczne manifestacje wielu stowarzyszeń i organizacji społecznych w różnych ośrodkach kraju i w różnych okresach czasu.

Dziś, gdy sprawa utrzymania naszego wybrzeża stoi niemal u zenitu swego naprężenia, musimy sobie postawić za zadanie: na atak niemiecki odpowiedzieć generalnym, potężnym kontratakiem.

Początkiem tego kontrataku będzie dzień „Święta Morza“.

W dniu tym pokażmy Niemcom i całemu światu zmobilizowaną, jednolitą opinię wszystkich Polaków na całym świecie.

W dniu tym rzućmy przed oczy wszystkich krajów świata moralną siłę tej zwartej opinii.

Pokażmy, że pod hasłem obrony Naszego Morza potrafimy zmobilizować w jednym dniu wszystkie siły moralne i intelektualne Polaków całego świata.

W dniu tym, rzućmy przed oczy wszystkich krajów wszystkie argumenty historyczne, etnograficzne i gospodarcze, które mówią, że Pomorze było i jest polskie, rzućmy wszystkim daty, fakty i cyfry, które możemy obficie czerpać nawet z przedwojennych oficjalnych źródeł naszych wrogów.

Niech w przeddzień Święta Mo-

rza odbędą się w Polsce uroczyste posiedzenia wszystkich organów samorządowych (rady gminne, miejskie i sejmiki), jak również wszędzie, w kraju i wśród Polaków zagranicą, niech się odbędą uroczyste posiedzenia rządów głównych, okręgowych i miejscowych organizacji i stowarzyszeń społecznych, na których będzie stwierdzona niezachwiana wola obrony naszego stanu posiadania nad morzem do ostatniego tchu.

Niech w dniu Święta Morza odbędą się wszędzie uroczyste masowe akademie pod gołębim, poświęcone zagadnieniom Polskiego Morza i zakończone manifestacyjnymi pochodami.

Jeżeli gdzieś zagranicą ilość Polaków jest zbyt mała, by zorganizować manifestację uliczną, należy urządzić akademię w salach, a pojedyncze, zupełnie małe kolonie i jednostki niech na dzień Święta nadeślą do najbliższych polskich przedstawicieli konsularnych i dyplomatycznych wyraz swych uczuć, związanych z naszym Świątem Morza.

Niech w dzień Święta, wszystkie dzienniki i czasopisma polskie w kraju i zagranicą, wydadzą numery, poświęcone zagadnieniom Polskiego Morza (przeznaczając na ten cel przynajmniej całą tytułową stronę).

Niech wszystkie organizacje Polaków wyczerpią wszelkie możliwe sposoby, aby Święto Morza znalazło sympatyczny i rzeczowy oddźwięk w prasie i opinii zagranicznej w postaci: wywiadów, udzielonych prasie zagranicznej przez Polaków, stojących na naczelnych stanowiskach, artykułów działaczy polskich, bądź wreszcie przynajmniej w postaci sprawozdań z przebiegu uroczystości.

Musimy przełamać opinie świata, na wszystkich tych odcinkach, które zostały zachwiane przez propagandę niemiecką, dokonać zaś tego zdołamy tylko w tym wypadku, jeśli zadokumentujemy swoją wolę — wszyscy bez wy-

Komitet Wykonawczy, organizując pod protektorem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej — prof. dr. IGNACEGO MOŚCICKIEGO — Pierwszego Marszałka Polski — JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO, — Prymasa Polski KS. KARDYNAŁA AUGUSTA HLONDA w dniu 29 czerwca r. b. w całej Polsce i na obczyźnie „ŚWIĘTO MORZA“, zwraca się do wszystkich Rad Miejskich, Sejmików, Rad Gminnych, do wszystkich organizacji i stowarzyszeń z gorącym apelem o czynne współdziałanie z Komitetami Lokalnymi w organizowaniu „Święta Morza“.

jątku i to w jednym i tym samym dniu. Tylko tak pojeździ i zorganizowana manifestacja zdolna jest wstrząsnąć potężnie opinią świata i otworzyć jej oczy na istotną prawdę oraz na naszą siłę, która stoi w obronie tej prawdy.

Organizacje, stowarzyszenia oraz instytucje polskie, zarówno w kraju jak i zagranicą nie mogą pod żadnym pozorem uchylć się od tej powszechnej mobilizacji i manifestacji naszej siły moralnej, gotowej w każdej chwili do realnego czynu.

W referatach, przemówieniach oraz w artykułach dziennikarskich, zwłaszcza zagranicą, nie poprzestajmy na poruszeniu jedynie momentów uczuciowych i patriotycznych.

Szeroko rozwiniemy stronę polityczną i gospodarczą zagadnienia.

Niech wszyscy Polacy i obywatele wszystkich państw świata jeszcze raz usłyszą, że: odebranie nam dostępu do morza jest oddaniem nas w niewolę gospodarczą śmiertelnego wroga, który podetnie nasz handel zamorski i nałoży nań tak olbrzymi haracz tranzytowy, że doprowadzi nasze państwo do stanu całkowitej pauperizacji i do roli brutalnie wyzyskiwanej kolonii przez co Niemcy zrealizują swoje imperialistyczne plany, uzyskując poprzez „Mittel-Europę” hegemonję poli-

tyczną i gospodarczą na kontynencie europejskim.

Niech jeszcze raz usłyszy zagranicą, że cierpienia i niedza gdańszczan, tak wyolbrzymiane przez propagandę niemiecką, są rozmyślnym kłamstwem, gdyż obroty handlowe Gdańska za czasu, gdy był on pod panowaniem niemieckim stale się obniżały, a wzrosły od razu kilkakrotnie od czasu, gdy port ten znów służy Polsce.

Niech dowie się jeszcze raz zagranicą, że nawet w dobie naiżaklejszego naporu hakaty, Ziemia Pomorska wybierała posłów polskich, którzy w sejmie pruskim z niezachwianą odwagą bronili polskich pozycji.

Wzywamy wszystkie lokalne komitety do dolożenia starań, aby uroczystości Świeta Morza były jak najbardziej okazałe pod względem formy i jak najgłębsze pod względem treści.

Niech hasłem naczelnym przy organizowaniu uroczystości będzie: stawiać sprawę otwarcie, silnie i rzeczowo.

Niech dowiedzą się wszystkie kraje, a przede wszystkim Niemcy, że rewizja granic nie da się załatwić w gabinetach międzynarodowymi konszachciami, lecz że chęć zagarnięcia naszego wybrzeża prowadzi tylko do przelania morza naszej i niemieckiej krwi, oraz do śmiertelnej walki, w

której po stronie napadniętego stać będzie wyższość moralna, jaką daje obrona jego najświętszych i niczem nie dających się zaprzeczyć praw słuszości, a historyjnie niech im dostarczy świadectwa, że gdy naród nasz stanął karnie do szeregów nie potrafił go zniszczyć nawet „potop” Szwedów, brandenbursko-pruskich Hohenzolernów, Moskali, haidamaków Chmielnickiego...

★

Ujawnione, jednolite stanowisko całej opinii publicznej w Polsce powinno być poparte czynem. Zarządzona zbiórka w dniu „Świeta Morza” na Fundusz Obrony Morskiej i Fundusz Akcji Kolonialnej powinna stać się zbiórką powszechną.

Zainteresowanie sprawami morza nie powinno ograniczyć się do jednorazowej manifestacji, a znaleźć wyraz w stałej pracy wszystkich warstw naszego społeczeństwa dla morza, przez przystąpienie do Ligi Morskiej i Kolonialnej, jedynej w Polsce organizacji społecznej, służącej sprawom morza i kolonii.

**ZA KOMITET WYKONAWCZY
„ŚWIETA MORZA”**

Gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer
Prezes Zarz. Gł. L. M. i R.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ZWYCIĘSTWO POLSKICH SKRZYDEŁ NAD ATLANTYKIEM

Nowe wspaniałe zwycięstwo polskie w przestworzach. W pierwszym polskim przelocie nad Atlantykiem nie tylko triumfalne zdystansowanie cudzoziemskich poprzedników, lecz także dokonanie pierwszego lotu transatlantyckiego wpisanego na listę rekordów światowych.

Wielki ten czyn zawdzięczamy kapitanowi Stanisławowi Skarżyńskiemu, bohaterskiemu lotnikowi, okrytemu już sławą przed dwoma laty przez swój wielki raid dookoła Afryki. Zwycięstwo nadatlantyckie dokonane zostało na polskim samolocie, którego jednym z konstruktorów był niezapomniany towarzysz olśniewającego triumfu i heroicznej śmierci Żwirki — Stanisław Wigura.

Jest w tej łączności wymowa szczególnie potężna. Wymowa lo-

tu mocy polskiej do ogromnych przeznaczeń przyszłości. — lotu, którego nie powstrzymać ani odstraszyć nie zdoła, — który, pokonywując wszelkie przeciwności i opory sił czy losów, potrafi zwycięsko dotrzeć do swych celów.

Przed triumfem kapitana Skarżyńskiego były trzy polskie próby lotniczego pokonania Atlantyku. Dwie pierwsze doprowadziły do tragicznego epilogu. W roku 1928 Ildzikowski i Kubala wyłowieni zostali z fal morskich. Lecz w rok potem Ildzikowski zginął podczas przymusowego lądowania na wyspach Azorskich. Trzecią próbą był lot Stanisława Hausnera, który zdołał dokonać trzech czwartych zamierzonej drogi, poczem zmuszony był opuścić się na morze i pod grozą zatonięcia lub śmierci głodowej przez ośm

dni czekał na Atlantyku na ratunek, utrzymując się na wierzchu swego płatowca.

Cudzoziemskimi poprzednikami kapitana Skarżyńskiego w przelocie nad Atlantykiem na samolotach turystycznych byli dwaj Anglicy: — Bert Hinkler i Mollison. Bert Hinkler przeleciał w listopadzie 1931 roku z Port Natal w Brazylii do Gwinei Brytyjskiej w Afryce. Mollison w lutym r. b. — z Afryki (St. Etienne) do Port Natal. Obaj — na samolotach turystycznych pierwszej kategorii, wagi własnej 550 kg. Kapitan Skarżyński dokonał swego lotu na samolocie turystycznym drugiej kategorii, ważącym 450 kg. Pobijając w ten sposób rekordy angielskich swych poprzedników, zdobył zarazem pierwszy w dziejach lotnictwa transatlantycki rekord światowy, bowiem według



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



przepisów Międzynarodowej Federacji Lotniczej samoloty ważące więcej niż 480 kg. nie są uważane za właściwe samoloty turystyczne. To jednak jeszcze nie wszystko. Kapitan Skarżyński bowiem zdobył jednocześnie nowy światowy rekord długości lotu bez lądowania dla samolotów turystycznych drugiej kategorii, przebywając bez lądowania 3450 klm., czyli o 472 klm. więcej niż wynosił rekord poprzedni, należący do francuskiej lotniczki, pani Barstie.

Jest to w historii polskiego lotnictwa szósty z kolei światowy rekord nieoficjalny, a czwarty wpisany na oficjalną listę. Poprzednie trzy oficjalnie zatwierdzone — to: w r. 1929 rekord wysokości lotu (4.004 m.) ś. p. Żwirki; w tymże roku rekord szybkości lotu (178 klm. na godzinę) inż. Drzewieckiego; wreszcie w roku ubiegłym rekord wysokości lotu (6023 m.) inż. Drzewieckiego.

Triumf kpt. Skarżyńskiego przyszedł niespodziewanie. Ogólnie wiadomo było tylko, że przygotowuje się on do pobicia rekordu długości lotu. Gdy dnia 27 kwietnia startował z Warszawy do Ljonu, zaledwie kilka osób było wtajemniczonych w zamiar przelotu nad Atlantykiem. Staranne przygotowania w tym celu trwały już jednak od jesieni ubiegłego roku. Pierwsza myśl powstała kpt. Skarżyński jeszcze podczas swego lotu naokoło Afryki. Gdy postanowienie dojrzało, przedstawił swój plan generałowi Orlicz-Dre-

szewowi, prezesowi naszej Ligi Morskiej i Kolonjalnej, której bohaterski lotnik czynnym jest członkiem (należy do Związku Pionierów Kolonjalnych). Po zasięgnięciu opinii szefa Departamentu Aeronautyki i innych fachowców, po uzyskaniu przeświadczenia, że kpt. Skarżyński jest najlepiej przygotowany do zwycięskiego dokonania wielkiego przedsięwzięcia, generał Orlicz-Dreszer zaopiekował się tem przedsięwzięciem, stał się jego moralnym protektorem, według określenia szefa Departamentu Lotnictwa, pułkownika Rayskiego. Podobnie, jak sam kpt. Skarżyński, tak i protektor lotu, gen. Orlicz-Dreszer był pewny triumfu bohaterskiego zamierzenia. Przed wystartowaniem z Warszawy generał Dreszer wręczył lotnikowi listy z pozdrowieniami dla pośta polskiego w Brazylii, dla konsula generalnego w Kurytybie, dla kolonii polskiej w Paranie. „Połączenie wartości maszyny z wartością pilota, scementowane jego głęboką wiarą, zapewniły powodzenie tego czynu” — wyraził się generał Dreszer. Sam kpt. Skarżyński, żegnając się przed odlotem, oświadczył: — „Jeżeli do Ameryki nie doleczę, nie przeżyję tego”.

Istotnie — i lotnik, i aparat przygotowani byli znakomicie. Przeszłość kpt. Skarżyńskiego uświadliwiała w pełni wiarę w zwycięstwo. Zaprawiony podczas wojny światowej w szeregach P. O. W., w czasie kampanji bolsze-

wickiej odznaczył się niepospolitą odwagą i walecznością. Odznaczony został orderem Virtuti Militari, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, wreszcie Krzyżem Zasługi. Ciężkie rany wyniesione z wojny, bezwładna noga — zmusiły go do porzucenia służby w piechocie. Wtedy przeniósł się do wojsk lotniczych. W r. 1925 ukończył szkołę pilotów w Bydgoszczy. Po krótkim czasie pełnił funkcje dowódcy 12 eskadry lotniczej. Przeniesiony w r. 1929 do Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk, szybko zajmuje znakomite miejsce w organizacji lotnictwa turystycznego. Rok 1931 przynosi świetny lot naokoło Afryki na trasie długości 25.570 klm.

Samolot, na którym plk. Skarżyński dokonał swego zwycięstwa nad Atlantykiem, wybudowany został w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych na Okęciu. Jest to jednopłat turystyczny typu R W D-5 konstrukcji inż. inż. Wigury, Rogalskiego i Drzewieckiego, którzy pierwsze samoloty tych typów konstruowali, gdy byli jeszcze studentami Politechniki Warszawskiej. W ciągu zimy b. r. aparat został specjalnie przebudowany i dostosowany do lotów na wielką odległość. Znosząc miejsce pasażera, wbudowano dodatkowy zbiornik benzyny tak, że załoga zapasów paliwa wynosiła 750 litrów. W kabinie, wyposażonej w najnowsze przyrządy nawigacyjne, urządzona została specjalna wentylacja, wykluczająca niebezpieczeństwo zatrucia oparami benzyny. Samolot zaopatrzony został w nowy 135-konny silnik Gipsy III A, najlepszy obecnie silnik europejski. Teoretyczna możliwość utrzymania się w powietrzu — około 30 godzin. Przeciętna szybkość — 170 do 180 klm., maksymalna — 210 klm. na godzinę. Przed wystartowaniem z Warszawy samolot został doskonale wypróbowany. W ciągu kwietnia kpt. Skarżyński starannie go „oblatywał”, wykonywując szereg przelotów, trwających od 10 do 15 godzin.

Do lotu transatlantyckiego wystartował kpt. Skarżyński dnia 7 maja o godz. 23 według Greenwich na lotnisku w St. Louis w Senegalu. Wybrał trasę długości około 3.300 klm. St. Louis — Port Natal, na której niema żadnego miejsca do lądowania poza skalistą wyspą Rocas Sao Paulo. Lot tylko częściowo odbywał się wśród pomyślnych warunków atmosferycznych. Poza tem — gęsta

mgła, która zmuszała wręcz do lecenia na ślepo przy wykorzystaniu sprzyjających wiatrów, ulewne deszcze, wreszcie — burza, już około brazylijskich wybrzeży. Kpt. Skarżyński nie zadowolmił się triumfalnem dotarciem nad Port Natal, gdzie oczekiwano lądowania. Leciał dalej w kierunku południowym i wylądował dopiero w Maceio, odległem o 250 mil an-

gielskich od Port Natal na szlaku powietrznym do Rio de Janeiro. Wylądowanie nastąpiło dnia 8 maja o godz. 18 min. 30. Ogółem polski zwycięzca Atlantyku przeleciał w ciągu 19 godzin 30 minut odległość 1,950 mil angielskich.

Obecnie bohaterskiego lotnika pozdrawiają z entuzjazmem nasi rodacy na drugiej półkuli. Wielką ich radość dzieli cała Polska i

wszyscy Polacy gdziekolwiek się znajdują. Radość i dumę, którą o-
piekun wspaniałem zwycięstwem
uwiecznzonego przedsięwzięcia,
generał Orlicz-Dreszer, wyraził w
słowach: „Lot ten jest najlepszym
dowodem, jak wielkich czynów
mogą dokonać Polacy, gdy umysł
polski, poprzez pracę, łączy się z
godną najlepszych tradycji rycer-
skich — odwagą”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W OBLICZU WALNEGO ZJAZDU DELEGATÓW

Piąty doroczny Walny Zjazd Delegatów Organizacji naszej or-
ganizacji — ma na okres, w któ-
rym Polska przez posiadanie wol-
ności dostępu do morza i skutecz-
nie przetrzymuje gniebiący świat
kryzys gospodarczy.

Zjazd tegoroczny ma dla nas
członków Ligi specjalne znacze-
nie.

W pracy dotychczasowej two-
rzyliśmy fundamenty istnienia i
rozwoju Ligi, precyzowaliśmy
nasze idee morskie, kolonialne,
należytego wykorzystania natu-
ralnych śródlądowych dróg wod-
nych i wychowania wodnego spo-

łeczeństwa. — Dziś wypada nam
cały wysiłek organizacji skiero-
wać do wciągnięcia w szeregi Li-
gi Morskiej i Kolonialnej szerokich
mas obywateli dla realizacji wy-
tkniętych haseł.

Cele nasze — to praca mozol-
na, acz wdzięczna, nad skierowa-
niem psychiki polskiej na morze
i za morza. Sojusznikiem naszym
w tej pracy jest samo życie, które
wskazuje, że 68% całego za-
granicznego obrotu handlowego
Polski dokonywa się przez porty
polskie Gdynię i Gdańsk.

Na piątym Walnym Zjeździe
Delegatów będziemy mogli po-

wiedzieć, że warunki do pracy w
Lidze zostały stworzone dla
wszystkich, którym dobro i tę-
żyzna naszego państwa leżą na
sercu.

Niema już dzisiaj w Polsce
światłego obywatela, któryby nie
doceniał tego faktu, że morze jest
podstawą bytu Polski i „źródłem,
z którego czerpać będą swa moc
przyszłe pokolenia Polski” — jak
to pięknie wyraził Pan Prezydent
Rzeczypospolitej.

Troską naszą musi być z kolei
praca przedewszystkiem nad po-
większeniem szeregów Ligi. Wszy-
stkie bowiem hasła, cele i zadania,



Polskie wybrzeże koło Karwi.

jakie przed sobą stawiamy, wtedy tylko będą realne, jeżeli poprzemy je czynem, z siły woli naszej wynikającym.

Wolę tę, w czym zamieniona, wykazać winny milion Polaków tak w Polsce, jak i na obczyźnie.

Szeregi naszych Oddziałów muszą się kilkakrotnie powiększyć, każde miasto, każda osada, każda wioska — powinny stać się filją pracy dla hasel, głoszonych przez Ligę Morską, zapisać się na członków, a tam gdzie Oddziałów do-

ład niema — zakładać nowe Oddziały.

Zbieranie funduszy na rozbudowę floty wojennej i na akcje kolonialną i kolonizacyjną, popieranie i organizowanie sportu wodnego i wychowania wodnego młodzieży, oto zakres dziedzicznej pracy, na którym każdy obywatel, będący członkiem Ligi Morskiej i Kolonialnej, może się wybitnie przyczynić do rozbudowy morskich i zamorskich spraw Rzeczypospolitej.

Silni liczebnie, oparci o miliony obywateli — w pracy dla morza, żeglugi śródlądowej, akcji kolonialnej i kolonizacyjnej oraz wychowania wodnego możemy stworzyć wartości, które nigdy nie zginą.

Kadry nasze są tak przygotowane i ideowo wyrobione, że śmiało możemy iść dzisiaj do szerokiego mas społeczeństwa z apelem o czynną pomoc w naszej pracy.

Dr. W. Rosiński.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GDAŃSK W NIEBEZPIECZEŃSTWIE

Uwaga polskiego społeczeństwa zwrócona jest ku starodawnemu, od początku istnienia rdzennie słowiańskiemu, potem przemocą zniemczonemu, grodowi, który winien być strażnicą ujścia naszej Wisły do morza, a który stał się nad Bałtykiem ekspozyturą knoń przeciw Polsce, uprawianych przez agentów odradzającego się pangermanizmu.

Jasno musimy zdawać sobie sprawę, że hitlerowska dyktatura, — rządząca samowładnie sześćdziesięciomilionowym narodem niemieckim pod wezwaniem najdzikszych szowinistycznych instynktów, — usiłuje prosto dokonać aneksji wolnego miasta Gdańska.

Trzynastoletnia praca wszystkich gdańskich zarządów — nie wyłączając tego, który reprezentował „social-demokrację”, — praca, starająca się za wszelką cenę utrzymać „węzły łączności z Rzeszą niemiecką”, ma obecnie przynieść owoce.

W Gdańsku, oddanym — jak stanowi 102 artykuł wersalskiego

traktatu pokoju — „pod ochronę (sous la protection) Ligi Narodów”, odkomenderowane z Hitlerlandu zastępy brumatnych bojowców sporządzają „wybory”, mające złożyć władzę nad „wolnym miastem” w ich ręce, to znaczy w ręce ich berlińskiego „Führera”.

Przywódcy „gdańskiego” hitleryzmu wyznają to i podkreślają z pełną cynizmem otwartością. Oświadczając, że będą wobec Polaków stali na stanowisku traktatów i umów, ponieważ kanclerz Hitler w Berlinie, przyciśnięty do muru, musiał to przyrzec posłowi Rzeczypospolitej, — zaznaczają, że przedewszystkiem będą zawsze pozostawali składową częścią niemieckiej „national-socialistycznej” partii. Czyli — będą wykonywali jedynie i wyłącznie rozkazy p. Adolfa Hitlera i jego berlińskiego rządu...

Co na to Liga Narodów i jej gdański „Wysoki Komisarz”, którym gdańscy wice-Hitlerowie, z członkiem berlińskiego Reichstagu p. Försterem na czele, powiadają w ten sposób całkiem brutal-

nie, że wszelkie ich uprawnienia mają — w głębokiej pogardzie?... Pan komisarz Ligi Narodów narażając replikuje tylko w ten sposób, iż dziś już zwraca się do p. Förstera, jako do arbitra sytuacji w Gdańsku...

A Polska?... Zadanie Polski jest niezmiernie ciężkie, wymagające obok niezłomnej stanowczości, obok nieugiętej woli obrony naszych praw przed każdą choćby najsłabszą próbą naruszenia bodajby drobiazgu, obok gotowości na wszystko, także — i przede wszystkim — niewzruszonego opanowania nerwów.

Żelazna dyscyplina całego narodu, gotowego na każde skinienie rządu, lecz niedostępnego dla nieprzemysłanych odruchów, które mogłyby być tylko wodą na młyn prowokacji: — oto dominujący nakaz chwili.

Temu nakazowi musimy pozostać wierni pod hasłem: — ani żdźbło naszych praw w Gdańsku nie może być naruszone, albo zagrożone.

SŁOWO, ZA KTÓREM STOJĄ: MYŚL I CZYN *)

Książka b. Ministra Przemysłu i Handlu, inż. Eug. Kwiatkowskiego, p. t. „Dysproporcje” (Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej), książka, o której przed rokiem głośno było na łamach prasy, doczekała się niedawno drugiego wydania. Rzadki to w naszych czasach, ale wielce zasłużony sukces. Co więcej nie jest to może jedynie sukces Autora, sukces jego myśli i dzieła, ale także — pośrednio — zwycięstwo samego tematu, czyli znak, że zagadnienia Państwa i Narodu podawane jako imperatyw gruntownego przemyślenia spraw publicznych, jako obowiązek troskania się o zdrową przyszłość naszą, jako trud poznawania pra-

*)

(Eug. Kwiatkowski: „Dysproporcje”. Wydanie drugie. — Wydawnictwo „Biblioteka TSL Kraków — 1933).

wdy naszej rzeczywistości bez osłon iluzji lub frazesu — że tedy te tematy i zagadnienia wywołują szerszy oddźwięk i zainteresowanie opinii. Cieszymy się zarówno z osobistego sukcesu Autora, jak i z pozytywnego dorobku jego próby zmuszenia opinii polskiej do przemyślenia tych tematów.

P. inż. Kwiatkowski, szczególnie dla czytelniczego grona „Morza”, jest postacią bliską. Znamy go dobrze z jego potężnego dzieła, dokonanego dla sprawy morza nie tylko nad samym morzem, na pustych ongiś piaskach i torowiskach Gdyni, ale także w zbiorowej duszy polskiej, która jak czarodziej dla spraw morskich zdobył i rozognił. Wiemy, dlaczego to czynił, widzieliśmy jak to czynić potrafił: dlatego też książkę p. inż. Kwiatkowskiego już w pierwszym jej wydaniu otwieraliśmy z gorącym zacie-

kawieniem i szczerem zaufaniem. Wszakże dawał ją człowiek, który ma jedną z najpiękniejszych legitymacji pozytywnego czynu do absorbowania uwagi społeczeństwa. Takie książki nie mogą zawodzić.

O cóż chodzi w „Dysproporcjach” p. inż. Kwiatkowskiego? Chodzi o wytknięcie dróg, a przynajmniej o ustalenie zasad wytykania dróg ku Polsce potężnej, rządnej, bezpiecznej, prężnej i szczęśliwej. Autor słusznie stwierdza w konkluzjach swej książki, że „w tem, miejscu Europy, gdzie leży Polska, istnieje może tylko państwo silne, rządne, świadome swych trudności i swego celu, wolne, rozwijające bujnie indywidualne wartości każdego człowieka, a więc demokratyczne, zwarte i zorganizowane, solidarne i silne wewnętrznie, budzące szacunek nazewnictwem i przeniknięte walorami kultury i cywilizacji państwa nowoczesne, zachodnie, mnożące w wysci-

„POLSKA ATAKUJE“

Leży przedemną ciekawa książka. Wydana we Wrocławiu, przywieziona z Gdańska, świetnie wydrukowana na kredowym papierze, posiadająca na 87 stron formatu dużej ósemki aż 72 ilustracje.

A treść — „*Polen greift an*“ — Polska atakuje! Stała się potęgą, pod boki zmumionych Niemiec. Już nie „*Saisanstaaf*“ — efemeryda, która najłżejszy podmuch obali, która bez Niemiec, Rosji, Francji, czy wogóle czyjej pomocy istnieć nie będzie mogła, lecz nieklamana siła, gotowa zepchnąć z drogi każdego, kto by przeszkadzał.

Wydane w 1933 r. dzieło Ernesta - Ottona Thiele „*Polen greift an*“ — Polska atakuje, czołowa książka niemieckiej propagandy już przez sam tytuł musi uderzać i pobudzać myśli.

Na czołowej karcie, jaskrawe litery tytułu, pragnącego jakby wrazić się w mózg każdego Niemca, czy też sprzyjającego niemiecko - szowinistycznej myśli czytelnika innej narodowości. Na ich tle postać polskiego strażnika celnego, stojącego obok tablicy z orłem, zaraz dalej słup graniczny niemiecki z napisem „*Traité de Versailles*“, symbol niemieckiej beznadziei, jak mówi tekst. Do tego wszystkiego już dawno przyzwyczaili się. Do żalu za straconymi „odwiecznymi niemieckimi“ ziemiami, będącymi „kolebką germańskiej kultury“ i „wszystko tej kulturze zawdzięczającymi“, które wprawdzie mają przytłaczającą większość polską (p. Thiele przyznaje, że Pomorze posiada 80 proc. Polaków), jednakże wyłączenie z uwagi na bezwzględna i eksterminacyjna politykę Polski, zmuszająca masowo Niemców do porzucania rodzinnych siedzib. Jest to poparte paroma bardzo wzruszającymi zdjęciami rodzin, nocujących w jakichś halach na słomie (bez podania źródła), nasuwa jednak odrazu myśl, że gdyby ludność niemiecka była na Pomorzu, czy w Poznańskim doprawdy autoktoniczna, to czy tak łatwo i masowo emigrowałaby, zezwalając na całkowite radykalną zmianę oblicza kraju. Mimo woli przypominała się czasy plebiscytu na Górnym Śląsku, kiedy to polski komitet zdołał wykrobać coś około 2000 Polaków ze Śląska, przebywających na emigracji, podczas gdy przeszło 300.000 masła Niemców, urodzonych na Górnym Śląsku, a żyjących w Niemczech, zważyła na teren plebiscytowy, przeważając

na niekorzyść Polski ogólny wynik głosowania. Prawy gospodarz tylko w ostrej konieczności rzuca swe gospodarstwo, a chętnie i lekko opuszcza je jedynie przyszyb.

Przyzwyczajaliśmy się również do anektowania wszystkiego dla niemiecyzny, stosowanego przez propagandową literaturę niemiecką, a także do zwykłego wymyślenia. Wt Stwosch jest naturalnie Niemcem, a Polacy, w swej nienawiści jedynie tylko pomnika Kopernika nie zniszczyli, robiąc z niego w oczach zdziwionego świata polskiego sztandarowego uczonego. Coprawda, gdyby p. Thiele lepiej znał historię wiedziałby, że pomnik Kopernika został postawiony w Toruniu w 1857, właśnie w celu wytworzenia mniemania o niemieckości wielkiego astronoma i osłabienia wrażenia wywołanego przez postawienie w 1830 r. w Warszawie pomnika dłuta Thorvaldsena.

Przy okazji szczegół, niepozabawiony humorem. Jedno ze zdjęć przedstawia starego, siwego nauczyciela, otoczonego gromadką dzieci, pokazującego im jakiś roślina w ładnym botanicznym ogrodzie. Dzieci, z widoczną sympatią skupione koło nauczyciela, z zainteresowaniem przyglądają się owemu kwiatkowi. Napis brzmi: Niemieckie dzieci muszą chodzić do polskiej szkoły! Objaśnienie dodaje, że wobec nieznamoścności polskiego języka przez dzieci, a niemieckiego przez nauczyciela, musi on je w ten sposób uczyć botaniki! Należy złożyć wydawcy książki serdeczne podziękowanie za świetną doprawdy propagandę metod polskiego szkolnictwa.

Wszystko to w różnych tonacjach, w ten, czy inny sposób ujęte, czytaliśmy już dosyć w dotychczasowych propagandowych wydawnictwach niemieckich. Zwykle dodawało się jeszcze parę słów o polskiej niższości, oraz o konieczności dziełowej rychłego upadku tak szluznego tworu, jak Polska, która nawet nie jest w możności utrzymać tego, co w spadku zostawiła jej Niemcy. Tutaj jednak nagły zwrot. Niemcy, przez swe zaślepienie i krótkowzroczność dopuścili do tego, że u ich boku wyrosła potęga, cała nawskroś przepojona duchem ofensywnym, nietylko że niemyśląca o oddawaniu ziem odebranych Niemcom, ale która gotowa jeszcze sięgnąć po kraje dawniej polskie.

Dwa czynniki stanowią zwłaszcza o

polskiej potędze, będąc jednocześnie groźbą dla Niemiec — polska armia, oraz Gdynia, wraz z całą morską polityką Polski.

Szereg zdjęć obrazuje stan polskiego wojska, jego techniczne wyekwipowanie, ćwiczenia, rezerwy. „*Die polnische Armee... wurde zu einem der stärksten Machtfaktoren des Ostens... Von der spruhwörtlichen „Polnischen Wirtschaft“ ist nichts mehr zu merken*“, jak mówi dosłownie autor (Polska armia stała się jednym z największych czynników potęgi na wschodzie, o przysłowiowej „polskiej gospodarce“ mowy już być nie może).

O polskiej marynarce wojennej tekst nie wspomina. Mamy tylko zdjęcie „*Wichra*“, wchodzącego do Wistouliscia z nadmieniem, że Polska przez wybudowanie kontrtorpedowców i łodzi podwodnych stworzyła podwaliny swej floty...

Najwięcej miejsca poświęcono Gdyni i polskiej polityce morskiej. Prawie jedną trzecią książki. Tutaj autor bije na alarm. Wypomina Polsce, że nie miała nigdy zrozumienia dla morza, o Gdyni mówi, że jest jednym z najbrzydszych miast Europy (nie lubi nowoczesnego stylu), jednocześnie jednak, jakby na zamówienie „Morza“ tłumaczy, jakim czynnikiem potęgi jest dla Polski Gdynia i morze. Prostu miałoby się chęć przetłumaczyć tych parę stron i rozkolportować w całym kraju. Gdynię nazywa oznaką potęgi woli Polski i koncentracją jej siły. Jednocześnie alarm — Polska wychodzi z roli bierniej zaplecza Niemiec. Gdynia dla Gdańsk, prześciga porty niemieckie, wyrwa im towary, staje się czynnikiem międzynarodowego handlu, pozabawia porty niemieckie monopolistycznego stanowiska, dochodzi do rzędu drugiego portu na Bałtyku, staje się bałtyckim portem Czechosłowacji, Rumunii, Węgier. Niszczy Niemcy! „*Gdingen ist das Symbol für den Willen Polens zur Macht, es ist das sichtbarste Zeichen seines Kampfes gegen das Deutsche, es ist der Stolz der polnischen Nation*“, (Gdynia jest symbolem dążenia Polski do potęgi, jest najbardziej widocznym znakiem jej walki przeciwko niemiecyźnie, jest dumą polskiego narodu!)

Słowa te chyba wystarczą.

Roman Merson.

gu pracy własne wartości materialne i moralne“ (str. 312—313).

Autor niewątpliwie w swej rozległej pracy państwowej, zwłaszcza na stanowisku ministerjalnym, miał niejednokrotnie możliwości wyczuwania różnicy między tym ideałem a realną rzeczywistością, miał możność wyczuwania różnych defektów, zaniedbań i grzechów naszej psychiki zbiorowej, naszej morale państwowej, naszych zdolności organizowania i krzewienia życia. Autor stykał się z rzeczywistością polską w najdramatyczniejszych nieraz momentach konfrontacji potrzeb i musów naszego życia z naszymi siłami, nawykami, zdolnościami i sposobami życia! Wyrazić, niż wielu innych obywateli, dostrzegł, że „*dwie wielkie dysproporcje ciąży nad naszą rzeczywistością współczesną. Dysproporcje wartości sił i dysproporcje wartości materialnych*“. (Str. 273). Autor w skrótnie i źródłowo zebranych zesta-

wieniach wykazuje, że wyszliśmy z okresu niewoli z szeregiem smutnych obciążeń psychicznych i gospodarczych, że żyjąc w nas ponadto atawizmy anarchii przedrozbiorowej, że wojna światowa zniszczyła nas materialnie, że we własnym odrodzonym państwie marnowaliśmy bezpłodnie przez szereg lat dalsze ilości bezcennej energii i czasu, że nie było w społeczeństwie należytej energii i intencji ku skorygowaniu zwichniętej busoli naszej pracy państwowej, że zbyt wiele posłuchu dawano frazesowi i błędzie i t. d.

Wnioski? Posłuchajmy, jak formułuje je sam Autor: „*wszystkie elementy składowe naszego bytu domagają się gruntownej przebudowy. Od wewnętrznego, psychicznego nastawienia jednostki w stosunku do państwa i jego potrzeb, w stosunku do prawa i jego wykonania, w stosunku do gospodarstwa społecznego i jego rozwoju, w stosunku do innego*

człowieka i jego warunków życia, aż do zanarchizowanego na drodze publicznej kamienia, powodującego swym wybuchem indywidualizmem niebezpieczeństwo ruchu — wszystko wymaga konsekwentnej, upartej przez swoją świadomość pracy twórczej i zorganizowanej“ (str. 274).

„Dysproporcje“ podbijają nieprzemyślanym orukiem pięknej obywatelskiej myśli, promieniącą niezłomną wiarą w wielką przyszłość Polski, biją zaufaniem w niepożyte siły narodu, w dynamikę ich rozwoju, w rozległość perspektyw dziejowych naszej przyszłości, w przełamanie przeszkód rozwojowych, w świetność i potęgę polskiego jutra. Autor nie poskapił wysiłku, aby dokładnie wyliczyć warunki od których to piękne jutro zależy, nie utulił też, iż do celu prowadzi droga, pełna móżdżków, pełna znoju, ofiar i walk.

Tadeusz Ociełczyński.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

— 1



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Przedewszystkiem kilka zdań, które zwykle pomieszcza się na zakończenie sprawozdawczych opisów.

Pierwsza wiosenna podróż pod banderą polską, która trwała od 3 do 27 kwietnia br., bezsprzecznie się udała. Była to moja dwudziesta czwarta podróż dalekomorska wogóle, a siódma pod banderą polską, mam więc prawo stwierdzić jej sukces.

Morze i słońce; wytrawny kapitan i jego oficerowie nawigatorzy; doświadczony intendent; znakomita i urozmaicona kuchnia łącznie z uprzejmym, jakby specjalnie dobranym, personelem stewardów; kwintet orkiestry, pod batutą dyr. Grosmana; wreszcie wycieczki lądowe; krótko mówiąc, wszystko podczas całego trwania wiosennej podróży s. s. „Polonia”, zdało się współzawodniczyć, aby wszystkim pasażerom było dobrze i miło.

Nie przesadzam ani trochę. Wyrazem ogólnej opinii pasażerów był telegram wystosowany dnia 15 kwietnia wieczorem do dyrektora Ligi Gdynia — Ameryka. Telegram brzmiał:

„Pasażerowie na s. s. „Polonia” przesyłają Pp. dyrektorom Linji tradycyjne życzenia wielkanocne i dziękują za całkowite udaną i znakomitą organizację I wiosennej podróży dalekomorskiej na s. s. „Polonia”.
„Więcej tak dobrze zorganizowanych podróży, a wnet cała Polska płynąć będzie tylko pod banderą narodową”.

★

Wypłynęliśmy z portu gdyńskiego punktualnie o godz. 14, dnia 3 kwietnia. Na pokładach zajęło kabiny 323 pasażerów; łącznie z 220 oficerami, załogą i pomocniczym personelem, liczyło nasze „miasteczko pływające” 553 osoby.

Kilkuset przyjaciół, krewnych, znajomych i obserwatorów tesknem, może zazdrośnem okiem, może, żalując, że się nie zdecydowali, śledziło manewry wypływającej z portu „Polonii”.

Dzień był słoneczny. Minawszy cypel Helu, pruje „Polonia” już pełną swą szybkością i siłą 6.000 KM modrą toń polskich wód terytorjalnych. Humory są jak najlepsze: nikt nie schodzi z pokładu. Leżaki są w lot rozchwytywane i „obsadzone”. Choć siła wiatru wznaga się widocznie —

mamy NW, o sile 4,5 stopni według skali Beauforta — „Polonia” prawie się nie kołysze. Nikogo nie było brak w jadalniach, gdy gong zapraszał o godz. 18.30 na obiad.

Od rana dnia 4-go wiatr nieco na siłę jeszcze przwibiera. Niebo jest jednak pogodne, słoneczne. Nikt z pasażerów nie choruje. Jedynie niektóre panie cierpią na ból głowy. Zaznaczyć należy, że na tę podróż zaokrętowało się zgórą 15 osób, które przekroczyły 65 rok życia, a dla 160 z pośród naszych pasażerów jest to pierwsza w życiu podróż morska we właściwym znaczeniu.

Do bałtyckiej służby kanału kilońskiego, wpływa „Polonia” o godz. 18-ej. Odchodzi pierwsza poczta do kraju. Na jednym z budynków przyporowych powiewa flaga Polskiego Towarzystwa Transatlantyckiego. To siedziba agenta naszej Linji. Wśród pilotów niemieckich, którzy nadzorować mają jazdę „Polonii” w kanale, dostrzegam starego znajomego z dawnych rejsów. Gawędzimy o tem i o owem. Niemiecki pilot wyraża się z podziwem o ruchliwości ma-

rynarki polskiej, przypominając, że w czerwcu ub. roku w jednym dniu aż sześć statków polskich przeniknęło kanał Kiloński.

Wypłynawszy z Brunsbüttel, z północnomorskiej służby kanału Kilońskiego, znaleźliśmy się na niezwykle tego dnia spokojnych wodach Merza Północnego.

Wody w kanale angielskim są również spokojne. Oczekujemy niespodzianek na wodach osławionej Zatoki Biskajskiej. Jednak obawy nie sprawdzają się. Dzień szósty, i siódmy kwietnia mijają wśród wyjątkowo pomyślnych warunków żeglugowych. Jedynym urozmaicheniem jest — dwukrotne cofnięcie zegaru, tak, że od południa dnia 7 kwietnia różnica czasu z Polską wynosi już godzinę. Od dnia 8 kwietnia płyniemy z zmniejszoną szybkością, rozmyślnie zmniejszoną, aby nie zawinąć późną nocą do Lizbony.

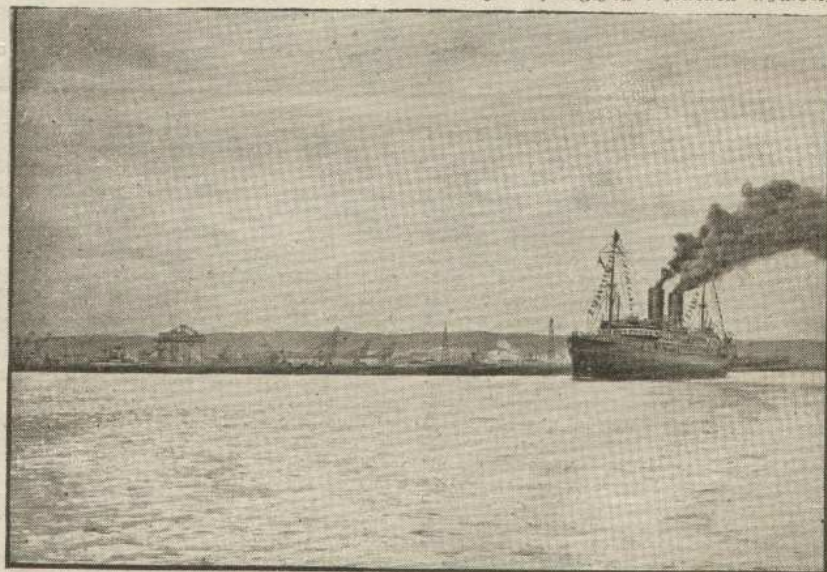
Dnia 9 o godz. 7 rano, wchodzi nieprawdopodobnie wielka liczba, celników i urzędników portowych Lizbony na pokład „Polonii”.

Okazuje się, że mamy szczęście nie tylko na morzu, ale i na lądzie; „Polonia” bowiem zawinęła do stolicy Portugalii w dniu święta narodowego. Odbyliśmy 1.697 mil morskich, co w miarę „szczyrów lądowych” wynosi 3.143 km.

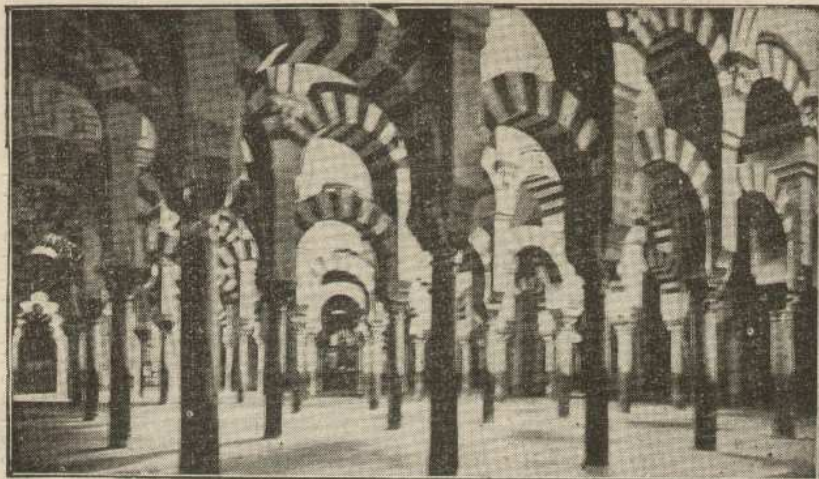
★

Wkrótce po przycumowaniu „Polonii” przedelfował imponujący sznur 65 samochodów: same pięcioosobowe Buicki oraz Chryslery. Były to samochody, zamówione przez agencję gdyńską Butkisa dla uczestników lądowej wycieczki. Odbyliśmy na nich tego dnia przeszło 800 km., w Lizbonie i najbliższej okolicy.

Lizbona tonęła w blaskach słońca. Temperatura w cieniu wynosiła 32° C. Temperatura nie spada tu, nigdy poniżej 2° C. Jeden z nielicznych to zakątków Europy, którego mieszkańcy nie znają śniegu. Stolica Portugalii ma szate odświętną. Portugalia obchodzi po raz czternasty dzień żałoby, a zarazem święto Żołnierza Portugalskiego. Dnia 9 kwietnia 1918 obiegła Portugalję żałobna wieść o klęsce posiłkowego korpusu w rozpaczliwej i bohaterskiej bitwie o pozycję na południe od Lille. Straty w poległych i jeńcach wyniosły



„Polonia” wychodzi z portu gdyńskiego.



Meczet w Kordobie. Kolumnada w najstarszej części

24 tysiące, ale żołnierz portugalski nie ustąpił z pozycji. Z inicjatywy dyrektora PAT'a, p. Starzyńskiego, zebrali wszyscy oficerowie służby czynnej i rezerwy, — uczestnicy podróży na s. s. „Polonia”, składkę na wieniec, który złożono u stóp pomnika Żołnierza Portugalskiego, przy Pracu do Commercio.

Plac do Commercio i przyległe ulice, zwłaszcza główny bulwar Avenida da Liberdade, to reprezentacyjna dzielnica Lizbony.

Wyjeżdżamy za miasto. Zwiedzamy pałac królów portugalskich w miejscowości Cintra; wspaniały ogród botaniczny Regaleiro; zamek da Pena, położony malowniczo na szczycie Cintra, 550 m. ponad poziomem wód zatoki Lizbońskiej. O godzinie 16 auta nasze przystają, aby przez dwie minuty, zgodnie z przepisany ceremoniałem obchodu święta, uczcić pamięć bohaterskiego korpusu portugalskiego z wojny światowej.

Zjeżdżamy w dolinę Tagu. Przejeżdżamy przez przedmieścia Lizbony, przeważnie równoległe z linią brzegową zatoki. Oglądamy malownicze „vivendas”, wśród palm i kwiecistych kamej i bujnej roślinności, prawie podzwrotnikowej. Przemierza-



Alhambra (Granada)
Patio de los Leones

my wspaniała „Riwiera” lizbońska, którą śmiało porównać można z widokami Monte Carlo i Nocy. Oczywiście naszą pieśnią są widoki pałacików i kamienic w stylu neo-maurytańskim.

Zabrzyniamy się w miejscowości Belém, gdzie wznosi się wspaniała świątynia św. Hieronima. Tu znajdują się grobowce królewskie, grobowiec Vasco da Gamy, oraz wieszca narodowego Portugalii, autora „Luizjad”, Ludwika Camoesa. Wspaniałe rzeźby portali głównego świątyni, oraz przepyszny krużganek świątyni w Belém, należą do arcydzieł kościelnej architektury Europy. Świątynia w Belém powstała, jako spełnienie ślubów króla Emanuela I za wyprawę Vasco da Gamy dla odkrycia drogi do Indii Wschodnich.

Wracamy na „Polonję”. Wieczorem każdy pojedynczo wybiera się na dokładniejsze zwiedzenie stolicy Portugalii. Nocą dnia 10, o godzinie 0.50, odbija „Polonia” z Lizbony, zmierzając do Casablanki w Maroku.

Pogoda wciąż słoneczna. Basen kąpielowy, zaoprowizowany na „Polonję” — obleżony. Apetyty i humory jak najlepsze. Wczesnym rankiem dnia 11 (godz. 6.20) cumujemy „Polonia” przy Quai du Commerce w Casablance. Pomimo wczesnej godziny rannej oczekuje „Polonję” spora garść Polaków marokańskich. Wielu z nich nosi odznakę z napisem: „Czytelnia Polska — Bibliothèque Polonaise”.

Proponują nam oprowadzenie po Casablance i okolicach. Dwaj Polacy, pp. Kotarba i Baczyński, oddają do dyspozycji swoje auta.

Miasto Casablance liczy 178 tys. mieszkańców, w tym nie więcej, jak 70 tys. krajowców, t. j. Berberów, żydów arabskich i napływowej ludności z wszystkich niemal części rozległego państwa marokańskiego. Przewaga Europejczyków w Casablance (głównie Francuzi, dalej licznie Hiszpanie i Włosi), zdecydowała o charakterze wielkomiejskim i niemal europejskim tej stolicy handlowo - przemysłowej i głównego portu Maroka.

Uderza olbrzymi ruch automobilowy. W samej Casablance zarejestrowanych jest 15.600 samochodów wszelkiego typu (rok 1931)



Port w Casablance,

Falochron i molo główne

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Na drodze do Marakeszu
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Na kilka godzin przed odpłynięciem „Polonii” z Casablanki, mieliśmy sposobność powitać dwóch naszych lotników, p. ppłk. Kwiecińskiego i kpt. Hirsbanda.

★

Odpłynawszy z Casablanki o godz. 14.08, zawinęliśmy do Malagi dnia następnego o godz. 9.50, po odbyciu 259 mil morskich żeglugi.

Na uczestników lądowej wycieczki do Granady oczekiwały już auta, zamówione przez agencję Butkisa. Niestety, nie są to już Buicki i Chryslery, jak w Lizbonie, ani Citroeny i Packardy jak w Maroku. Pięć godzin jazdy, przeważnie wśród gór, trzeba było na przebycie 135 klm. odległości, dzielącej Malagę od Granady. Częste zakręty i niebezpieczne wiraże. Potem nagle nawałnica śnieżna. Potem na widnokręgu dokładnie w kierunku, w którym zmierzamy, zabieliły się wysokie góry Sierra Nevada.

Po obfitym lunchu, jedynym znośnym, jaki spożyliśmy w ciągu pięciu dni pobytu w Hiszpanii, udajemy się na zwiedzenie „świątyni cudu światła” — Alhambry.

Przed południem, dnia 15 kwietnia zwiedzamy szczegółowo samą Malagę. Oglądamy pałac biskupi, przed dwoma laty podpalony przez tłum podczas rewolucji.

Zegnani przez kilkadziesiąt osób, odpływamy o godz. 17.30 z Malagi. Wszystkie trzy sale jadalne „Polonii” są ozdobione bogato palmami i kwiatami: mamy wszak spożyć pierwsze świecone na morzu pod banderą polską. Poświęcenia dokonał ks. prałat Czaplewski, Pomorzanie. Przemawia kapitan Stankiewicz, poczem wspólnie z oficerami dzieli się wielkanocnym jajkiem z wszystkimi uczestnikami.

Przed północą mijamy Gibraltar. Z zainteresowaniem sledzimy światła latarni: Ceuty, Elninas, Leona, Ciris, Tangeru. O godz. 5 bierzemy pilota u morskiego



Kapitan „Polonii” M. Stankiewicz

ujścia Guadalquiviru który nadzorować będzie manewry „Polonii” aż do Sewilli, odległej o 52 mile morskie. Przed wjazdem do portu morsko - rzecznoego Sewilli, wysłuchujemy Mszy Resurekcyjnej, zapewne pierwszej na turystycznym statku pod banderą polską.

Cumujemy na wodach kanału Alfonsa

XIII o godz. 10.10. Sewilla liczy dziś 225 tys. mieszkańców. Jest to największe miasto w Andaluzji. Do ostatnich czasów żyło raczej przeszłością. Obecnie zdaje się wchodzić w okres rozkwitu po rozszerzeniu Guadalquiviru, po zbudowaniu kanału Alfonsa XIII w roku 1926, dzięki czemu do Sewilli mogą zawijać statki o zanurzeniu do 6,5 m. wreszcie hiszpańsko - amerykańskiej wystawie 1931 roku.

Dzień 18 kwietnia spędziła przeważna część uczestników w Cordobie. Tutaj olbrzymich rozmiarów meczet, zamieniony przez Hiszpanów na katedrę, ogniskuje zainteresowanie wszystkich. Jest to jeden z najstarszych, a zarazem najwspanialszych pomników architektury epoki murytańskiej w Hiszpanii. Jest to budowla wcześniejsza o jakie lat 200 od Alhambry, w Granadzie. Podobno Arabowie użyli rzymskie kolumny do tego meczetu. Każdy kalif przyczyniał się do upiększenia i rozbudowy świątyni. Stąd ta różnorodność stylów i sposobów wykończenia, od ornamentacji prymitywnych, aż do najbardziej wyczekowanych, filigranowych, koronkowych, jak najlepsze wzory Alhambry.

Trzeci dzień spędzamy w Sewilli, zwiedzając wspaniałą katedrę i Alkazar, dawny pałac sułtanów, potem królów Hiszpanii. Na każdym kroku przypomina się Alhambra. Wszędzie ten sam przepych ornamentacyjny.

Przed południem, dnia 19 kwietnia, o godz. 11, odpłynęła „Polonia” z Sewilli. Niskie wody Guadalquiviru zmusiły nas do zakotwiczenia i czekania przez pięć godzin na przypływ.

Następują cztery dni żeglugi na Atlantyku, kanale i Morzu Północnym. Pogoda sprzyja niezmiennie. W południe, dnia 23 kwietnia przebyliśmy 1234 mil, czyli 2285 klm. O godz. 1.20 dnia 24 kwietnia przycumowała „Polonia” przy nabrzeżu pilotowym w Antwerpii.

Uczestnicy zwiedzają w grupach mniejszych i większych Antwerpję, lub wprost udają się do Brukseli.

W Brukseli ugościł wieczorą grupę uczestników wieloletni Konsul Generalny Rzeczypospolitej, znany finansista, literat i dramaturg, p. Georges Vaxelaire.

Już o godzinie 1 dnia 25 kwietnia odpływa „Polonia” z Antwerpii w drogę powrotną.

Dnia 26 o godz. 3.45 cumujemy w północnomorskiej służbie kanału Kilońskiego. Na Bałtyk wypływamy o godz. 11.20. W porcie gdyńskim stajemy dnia 27 kwietnia, o godzinie 12.20. „Polonia” odbyła całą podróż, ani razu nie bunkrując, na przestrzeni 4390 mil morskich (8130 klm.).

SZKODLIWE SUGESTJE

W Polsce od kilku lat rozpoczęliśmy świadomą pracę nad rozwojem naszego bezpośredniego handlu zamorskiego. Dokonałiśmy w tej dziedzinie już sporo. Równocześnie przystąpiliśmy do tworzenia zaczątków polskiej floty, jako narzędzia naszej aktywnej polityki na morzu. W tym zakresie osiągnęliśmy zupełnie pozytywne wyniki. Poza zdobyciem najniezbędniejszego i w przeważającej części nowoczesnego tonażu, potrafiliśmy uchwycić w nasze ręce i zapewnić narodowej banderze najważniejsze kierunki naszego handlu i na-

szej ekspansji zagranicznej. Zdajemy jednak sobie sprawę, że są to tylko pierwsze kroki i że czeka nas dalszy, wytrwały i stopniowy wysiłek w kierunku umocnienia i rozszerzenia naszego zasięgu pracy na morzu. W dotychczasowej pracy żyliśmy jedynie obawą, że nasze trudne stosunki gospodarcze mogą nam nie pozwolić na właściwe tempo rozbudowy naszej floty, co ułatwiłoby obcym armatorom opanowanie ważnych kierunków dla naszego handlu zamorskiego, albo też utrudnienie rozwoju tego handlu. Sądziłiśmy do nie-

dawna, że pod względem doceniania znaczenia budowy własnej floty istnieje zupełna jednomyślność w polskim społeczeństwie. Niestety, myliliśmy się.

Przed kilku miesiącami w naszej literaturze ekonomicznej rzucone zostało twierdzenie, że rozbudowa naszej żeglugi postępuje w tempie zbyt szybkim i że istnieją inne bardziej pilne prace, których kolejność musi być wysunięta na plan pierwszy.

Powyższy wniosek wysunięty został przez prof. Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie, równocześnie członka

Komisji Polityki Morskiej Instytutu Bałtyckiego, p. Henryka Tennenbauma. Wprowadził prof. Tennenbaum zastrzeżenia, że docenia znaczenie żegluga morskiej i że nawet nie kwestionuje jej faworyzowania przez państwo, odsuwa jednak tworzenie polskiej marynarki handlowej w planie kolejności prac dopiero na dalsze etapy w realizowaniu postulatów naszej polityki morskiej. Chcąc być złośliwym i parafrazując wniosek prof. Tennenbauma, można by powiedzieć, że żegluga morską traktuje on dopiero jako pewną ozdobę narodowych portów, względnie jako zaspokojenie narodowej dumy i próżności. Nic też dziwnego, że twierdzenia powyższe spowodowały reakcję i spotkały się ze stanowczym sprzeciwem i krytyką*).

Ziarna rzucone przez prof. Tennenbauma nie uschły jednak w głębie codziennego, praktycznego życia. Ostatnio mamy do zanotowania artykuł inż. morsk. Jana Korwin-Kamieńskiego, zamieszczony w Gazecie Handlowej z dnia 22 kwietnia r. b., który może rościć prawa do duchowego synowsztwa w stosunku do poglądów prof. Tennenbauma. Tematem artykułu jest sprawa połączenia okrętowego. Gdynia — Półn. Ameryka, ostatecznym jego wnioskiem projekt likwidacji istniejącej obecnie linii polskiej do Ameryki oraz zawarcie porozumienia z jedną z cudzoziemskich linii okrętowych.

Mamy zatem przed sobą już nie tylko teoretyczne rozważania, lecz przeciwieństwo zupełnie konkretne, praktyczne postulaty i wskazówki.

Na wstępie autor stawia słuszne założenie, że sprawa utrzymania komunikacji okrętowej Gdyni z Ameryką Północną jest nie tylko sprawą prestiżową, lecz linia ta stanowi niejaką pomost ruchomy, łączący kraj nasz z czteromilionową polską rzeszą emigracyjną w St. Zjedn. Ameryki.

Teza ta nie budzi żadnych wątpliwości. Jest ona powszechnie inż. u nas uznana i ugruntowana. — Trzeba jednak dodać, że wysunięte momenty nie wyczerpują zadań, jakie linia ta ma do spełnienia. Pominie więc zostają przez inż. Korwin-Kamieńskiego cele natury gospodarczej. Linia Gdynia — Ameryka ma bowiem do spełnienia ważną rolę przede wszystkim przy rozwoju naszej ekspansji gospodarczej w Ameryce Północnej.

Naczelna przesłanka dalszych wywodów autora jest założenie, że zaplecze Gdyni nie zapewni zupełnie dostatecznych podstaw dla działalności linii regularnej, obsługującej wyłącznie ten port, i że stąd Gdynia może być obsługiwana tylko przez linie, bazujące swoją działalność również na innych portach bałtyckich, bądź zachodnio-europejskich.

Inż. Korwin-Kamieński uważa, że komunikacja na tej trasie utrzymywać może tylko żegluga obca.

Do wniosku takiego p. Kamieński dochodzi na podstawie następującego rozumowania. — Obecnie istniejące Polskie Transatlantyczne T-stwo Okrętowe posiada statki przestarzałe, wymagające zamiany przez bardziej nowoczesny tonaż. Budowa nowych statków dla istniejącej linii nie jest uzasadniona, gdyż eksploatacja tych statków na trasie pomiędzy Gdynią a Ameryką Północną bę-

dzie wymagała bardzo znacznych dopłat ze Skarbu Państwa.

Pewność, z jaką wysuwa swoje wnioski p. Korwin-Kamieński, jest zadziwiająca. Dziwi ona tem bardziej, że przesłanki, na jakich opiera on swoje tezy, nie wykazują ani gruntowności badań, ani zbytniej znajomości faktycznych stosunków, ani wreszcie właściwej perspektywy w ujęciu zagadnień, a przede wszystkim — zrozumienia potrzeb handlu zamorskiego i warunków zdolności konkurencyjnej portów polskich. Opierają się one przede wszystkim na pewnym statystycznym przekroju i nie wybiegają poza ramy dzisiejszej sytuacji.

Rozpatrując w szczegółach podstawy działalności polskiej linii, inż. Korwin-Kamieński ogranicza zasięg jej działalności właściwie do Stanów Zjednoczonych Ameryki i częściowo Kanady z jednej strony, Polski i Czechosłowacji z drugiej. Nie wiemy, dlaczego pominęte zostały takie kraje, leżące w zapleczu portu gdyńskiego, jak Węgry, Południowa Rosja i Rumunia, z których ta ostatnia zwłaszcza może posiadać niewatpliwie znaczenie dla rozwoju linii Gdynia — Ameryka. — Pod tym względem istnieje jednomyślność zarówno u właściwych czynników polskich, jak i rumuńskich.

Słuszne jest stwierdzenie, że linia pomiędzy Gdynią a Ameryką Północną nie może się opierać wyłącznie na przewozach emigrantów, które w końcu XIX i w początkach XX wieku były źródłem zysków i rozkwitu wielkich towarzystw transoceanicznych. Jest to zresztą pewnik przez wszystkich uznawany. O ruchu turystycznym p. Korwin-Kamieński mówi wymijająco. A mianowicie pisze on: „Emigranta można zmusić, jak jest to obecnie, do jazdy określoną linią okrętową, turysta zaś ma wolny wybór połączenia okrętowego. W dodatku jazda morzem z Gdyni do Ameryki o kilka dni jest dłuższa, niż np. jazda tamże z portów zachodniej Francji.” — W odpowiedzi zaznaczymy jedynie, że, przy obecnie niewatpliwie przestarzałych statkach i z tego powodu rzeczywście dłuższej trwającej podróży, Polskie Transatlantyczne T-stwo Okrętowe przewozi rocznie, dzięki państwowemu ustosunkowaniu się do polskiej linii naszego wychodźstwa w Ameryce, po kilka tysięcy turystów.

Szybkość przejazdu do Gdyni poprawi się bardzo znacznie w wypadku wybudowania nowych statków. Zestawienie wówczas czasu trwania podróży do Gdyni i portów francuskich i wysuwanie tego zestawienia jako poważnego argumentu, nie będzie wytrzymało krytyki. Pamiętajmy bowiem, że do Lenigradu np. podróż z New-Yorku musi trwać jeszcze dłużej, niż do Gdyni, nie mówiąc już o Hamburgu lub Hawrze. Ponadto przy takich porównaniach trzeba uwzględnić takie momenty, jak czas trwania podróży ładem oraz koszt przejazdu bezpośredniego i łamanego. Sądźmy też, że w wypadku zmodernizowania tonażu P. T. T. O. i poprawy ogólnej sytuacji gospodarczej możemy liczyć rocznie na przewóz przynajmniej około 15 — 20 tysięcy pasażerów (emigrantów, reemigrantów i turystów). Liczbowych danych, co do przypuszczalnych przejazdów pasażerskich p. Korwin-Kamieński nie podaje.

Mówiąc o obrotach towarowych, autor artykułu uważa, że zaplecze portu gdyńskiego daje tylko pewne, chociaż nie całkowite podstawy do istnienia li-

nii. Dla poparcia swoich wniosków przytacza on liczby obrotów Polski i Czechosłowacji z Ameryką Północną w roku 1931.

Nie przywiązujemy większej wagi do błędów, jakie popełnia autor przy podawaniu tych liczb, chociaż należy o nich wspomnieć. Tak więc wg oficjalnych danych urzędów statystycznych Czechosłowacji i Polski, podanych już w naszej literaturze w pracy p. F. Rostkowskiego¹⁾ import z Ameryki Północnej do Polski i Czechosłowacji w r. 1931 wyniósł przeszło 200.000 ton, eksport zaś ok. 90.000 ton, a nie odwrotnie, jak podaje p. Korwin-Kamieński. Również twierdzenie, że eksportowane są przeważnie towary tanie, importowane zaś towary droższe, nie jest ściśle, gdyż przeciętna wartość tony eksportowanej z obu krajów wynosiła w r. 1931 — 2.700 złotych, importowanej — 1.379 złotych. W obu zatem wypadkach w przeważającej większości przewożony był towar drogi, przyczem przeciętna wartość eksportowanej tony była prawie dwa razy większa od importowanej.²⁾

Przytoczone liczby, rzucone w odwróceniu, nie mają zresztą większego znaczenia. Zarzuty, jakie można im postawić, są następujące:

Podają więc one obroty w kryzysowym roku 1931. Nie uwzględniają handlu innych krajów, stanowiących zaplecze portów polskich, oraz dynamiki dalszego rozwoju obrotów. Warto nprz. byłoby zwrócić uwagę na fakt, że udział Polski w handlu zagranicznym Stanów Zjednoczonych Ameryki wynosi obecnie zaledwie ułamek procentu i że nieznaczne przesunięcia w handlu tego kraju, gdzie możliwości naszego zbytu są poważne, zdecydować może w rozstrzygający sposób o ilościowym i jakościowym zwiększeniu dotychczasowych obrotów na trasie Gdynia — Ameryka Północna.

Zresztą decydujące znaczenie posiadają nie tyle liczby obrotów poszczególnych krajów, co możliwości ściągnięcia tych obrotów do portów polskich, o czym znowu w artykule p. Korwin-Kamieńskiego n.ema mowy.

Pesymistyczne przewidywania, co do działalności polskiej linii, autor opiera również na fakcie istnienia uprzywilejowanej linii towarowej „American Scantic Line”. Sądźmy, że zwłaszcza dla dalszych wywodów autora nie może być to traktowane jako poważny argument, jeżeli uwzględnimy, że umowa, na której podstawie przyznane zostały tej linii amerykańskiej pewne przywileje, ekspluuje w roku przyszłym i może nie zostać odnowiona.

W dalszych wywodach inż. Korwin-Kamieński podkreśla, że uzyskanie ładunków w portach zachodnio-europejskich i do tych portów z Ameryki jest dla linii czysto polskiej niemożliwe.

Wychodząc z tych założeń, autor stawia tezę, że połączenie okrętowe z Gdyni do Ameryki Północnej jest i będzie przedsiębiorstwem deficytowym i tylko przy związaniu go z portami zachodnio-europejskimi mogłoby się opłacać.

Autor występuje stanowczo przeciwko budowie nowych statków twierdząc, że postawienie na powyższej linii dwóch nowoczesnych statków o pojemności 15.000 t. r. br. wymagałoby rocznych dopłat ze Skarbu Państwa w wysokości 13 milionów złotych. Nie wiemy, na jakich podstawach zostały obliczone sumy dopłat. Widzieliśmy, że analiza gospodarczych podstaw działalności tych statków nie była bynajmniej gruntowna

* Por. Tadeusz Ocioszyński. Spór teorii z praktyką. Morze. Zeszyt 4. Kwiecień 1933, str. 6 i nast.

oraz na jej podstawie nie zostały wprowadzone jakieś chociażby orientacyjne liczby. Sądźmy również, że przy obliczeniu kosztów eksploatacji statków poza wiadomościami o ich pojemności, konieczne jest również wiedzieć, jaka będzie ich szybkość, rodzaj napędu, stosunki ładowni do urządzeń pasażerskich i t. d. i t. d. Sa to elementy, bez których przeprowadzenie jakiegokolwiek przybliżonej nawet kalkulacji nie jest możliwe. Z tego też względu, ponieważ powyższe momenty nie zostały jeszcze przez miarodajne czynniki ustalone, wszelkie tego rodzaju obliczenia nie mogą posiadać nawet orientacyjnej wartości.

Cena kupna statków, która jest również zależna od jakości statku, podana przez inż. Korwin-Kamieńskiego, jest niewątpliwie wygórowana, jeżeli chodzi o statki typu najbardziej dla nas odpowiedniego. Trzeba zaznaczyć, że wymieniona suma 50 milionów złotych jest mniej więcej dwukrotnie wyższa od ceny, za jaką możemy zamówić na dogodnych warunkach kredytowych odpowiednie dla potrzeb naszej linii statki.

Oczywiście dla przewidywań na przyszłość trudno jest brać pod uwagę obecną sytuację linii, w każdym jednak razie warto zaznaczyć, że obecnie przy trzech stosunkowo drożych w eksploatacji statkach niedobory eksploatacyjne linii wahają się około sumy jednego miliona.

Wreszcie przechodzimy do rozpatrzenia ostatecznego wniosku autora. Jest nim wymieniony już wyżej postulat zawarcia umowy z jedną z istniejących obcych linii zagranicznych, utrzymujących komunikację z Północną Ameryką. Wzajemian za udzielenie linii tej monopolu na przewóz istniejącej ilości emigrantów polskich i rocznej subwencji w wysokości 4.000.000 złotych miałyby się ona zobowiązać do uruchomienia pod banderą polską regularnej miesięcznej komunikacji okrętowej przy pomocy dwóch statków na trasie Gdynia—Ameryka Północna z przeważającą załogą polską i udziałem polskim w administracji. Linia taka oparta o linię cudzoziemską mogłaby bazować się nietylko na Gdyni, lecz i na innych portach bałtyckich i zachodnio-europejskich, skąd otrzymywałyby ładunki i pasażerów.

Jak na obecny stan uświadomienia naszego społeczeństwa w zakresie spraw morskich i nasz dotychczasowy dorobek doświadczenia w tej dziedzinie, podobny projekt jest więcej niż archaiczny. Koncepcja ta przetrwała nas w okresie roku 1928, kiedy Gdynia była jeszcze zupełnie nieznanym portem i kiedy chodziło nam o zwrócenie uwagi obcych armatorów na nasz powstający port. Jednakże, nawet układy, datujące się z tego okresu, nie zawierały tak dla nas ciężkich i powiedzialnym „murzyńskich warunków”, jak te, które zostały obecnie wysunięte w artykule p. Korwin-Kamieńskiego. Warto przy tem zaznaczyć, że wysuwanie przez inż. Korwin-Kamieńskiego warunku przyznania monopolu przewozu emigrantów jest chyba jakimś nieporozumieniem, ponieważ monopolu takiego nie posiada obecnie nawet istniejąca linia polska i ewentualnie jego wprowadzanie jest nie do pomyślenia ze względu na międzynarodowe traktaty i umowy.

A teraz zastanówmy się, jakie korzy-

ści może nam dać realizacja projektu inż. Kamieńskiego.

Obecnie już, bez wypłaty wielkiej subwencji 4 milionów rocznie, mamy w Gdyni linię amerykańską, której nowoczesne statki zachodzą nie raz, a dwa lub nieraz trzy w ciągu miesiąca.—Koncepcja włączenia Gdyni do liczby portów, obsługiwanych przez jakąś linię zagraniczną, jest błędna i wyraźnie szkodliwa dla zdolności konkurencyjnej naszych portów i idei bezpośredniej handlu. Realizacja powyższej koncepcji przekreśliłaby od razu konkurencyjność drogi przez port polski na korzyść portów obcych. Musimy bowiem zdawać sobie sprawę, że przy stworzeniu takiej linii Gdynia byłaby ostatnim, albo jednym z ostatnich portów, do których linia ta przychodziłaby z Ameryki i jednym z pierwszych, z którychby statki odchodziły. W wyniku transport z portu polskiego, któryby szedł przez porty zachodnio-europejskie, trwałby znacznie dłużej, niż transport bezpośredni z portów konkurencyjnych. Zdajemy sobie sprawę, że przy linii bezpośredniej do Gdyni np. do Hamburga, transport do portu naszego będzie trwał zawsze dłużej ze względu na położenie geograficzne: różnica jednak normalnie nie powinna przekraczać 1—2 dni. Przeciwnie, przy projekcie inż. Korwin-Kamieńskiego różnica ta wynosić będzie już kilka lub nawet kilkanaście dni w zależności od ilości i położenia innych obsługiwanych portów, co zwłaszcza przy rzadkiem zachodzeniu tej linii do Gdyni przekreślać będzie zupełnie jej realną wartość.

Pozatem przy podobnym unormowaniu sprawy linii, Gdynia byłaby w gorszym położeniu frachtowym, niż porty konkurencyjne, a to z tej prostej przyczyny, że właśnie największe przedsiębiorstwa żeglugowe są szczególnie silnie zainteresowane w utrzymaniu warunków konferencyj, ustalających wysokość frachtów na poszczególnych trasach oraz podział terenów pracy. Tak więc, nprz. wielkiej linii może się nie opłacić, wbrew warunkom konferencji, stworzyć specjalne preferencyjne stawki dla portu polskiego, nawet za cenę 4.000.000 złotych, o ile posunięcie to będzie nprz. groziło wtargnięciem na zastrzeżony główny te-

ren pracy tej linii silnej konkurencji i t. d.

Reasumując, stwierdzamy jeszcze raz, że cyfry podane przez p. Korwin-Kamieńskiego zarówno, jeśli chodzi o ustalenie gospodarczych podstaw dla działalności linii, jak i kalkulację kosztów eksploatacji nowych statków są dowolnie zestawione i nie posiadają praktycznej wartości, natomiast pozytywne wnioski nie uwzględniają potrzeb naszego handlu zamorskiego, a przeciwnie są szkodliwe dla interesów naszej ekspansji gospodarczej i sugerują ponoszenie zupełnie bezproduktywnych i niecelowych znacznych wydatków.

Musimy zdawać sobie ponadto sprawę przy rozpatrywaniu spraw żeglugi polskiej, że od jej rozwoju i naszej przedsiębiorczości i aktywności na morzu zależy będzie dalszy los naszego handlu zamorskiego i naszych portów. Musimy pamiętać, że żegluga to awangarda ekspansji gospodarczej kraju w walce o rynki świata i że w wypadku, kiedy zdecydowaliśmy się na stworzenie wielkiego portu na własnym wybrzeżu, musimy zrobić wszystko, ażeby do portu tego ściągnąć te wszystkie transporty, jakie wychodzą na morze z jego naturalnego zaplecza. Sądźmy, że przy silnej woli wykonania tego zadania, nie potrzebujemy obawiać się pesymistycznych przewidywań p. Korwin-Kamieńskiego. Oczywiście przy takim założeniu nie mogą być dla nas miarodajne liczby uniuruchomionego tonażu obcej floty, lecz dążenie do zwiększenia obrotów naszych portów i zdobycia tych wszystkich placówek, które w normalnej kalkulacji powinny do nas należeć.

Sądźmy też, że przy krytyce istniejącego stanu rzeczy, czy wysuwaniu wskazań i rad praktycznych, należy strzec się, aby, w wypadkach, kiedy pewne zjawisko znamy tylko częściowo i obserwujemy pod pewnym kątem widzenia, nie szerzyć w społeczeństwie błędnych poglądów i założeń. W wypadku niestosowania się do tej zasady powstaje obawa, że wystąpieniami naszymi możemy przynieść poważne szkody najlepszej sprawie, a sami zasłużyć na mało zaszczytne miano ekspozytur obcych kapitałów i obcych interesów.

Dr. St. Zb. Szyszkowski.

PO SŁOŃCE AFRYKI!.. (Do art. na str. 8—10).



Rozegnanie st. „Polonia” w chwili podnoszenia kotwicy w Gdyni

¹⁾ Por. F. Rostkowski. Zadania Polski na Atlantyku, 1933 r., str. 10.

ZNACZENIE DROG KOMUNIKACYJNYCH, ŁĄCZĄCYCH POLSKĘ ZE ŚWIATEM

ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM DRÓG WODNYCH

(Dalszy ciąg)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z wyjątkiem dorzecza Wisły wszystkie nasze rzeki żaglowne mają dolne biegi poza granicami Polski, w krajach sąsiednich, i na tych dolnych odcinkach występuje wspólność zainteresowań wodnych Polski, której te odcinki dają dostęp do morza i tego drugiego państwa, które ogranicza swobodę Polski w dysponowaniu górnym odcinkiem; na tym terenie występuje więc wyraźnie współzależność obu państw. Nie więc dziwnego, że w miarę rozwoju intensywności życia, ta rosnąca współzależność oraz świadomość wspólnych interesów zmuszała państwa do regulowania spraw, wynikających ze wspólności wód, początkowo prawem zwyczajowym, a później prawem stanowionym, przyletem swobodnie przez obie strony. Potrzebę regulowania tych spraw narzucały przede wszystkim interesy żeglugi, a więc potrzeby handlowe.

Do końca 18 wieku, a nawet w początkach 19-go żeglarz płynący po rzece, przy przekraczaniu granicy państwa,

a często granic niektórych miast, odczuwał dotkliwie poważne ciężary w postaci cel, prawa składu w nadbrzeżnych miastach i tak licznych rewizji, a ciężary te dyktowane były względami fiskalnymi lub konkurencją handlową. Po pierwszym rozbiore Polski król pruski chciał ekonomicznie zniszczyć wierny Polsce Gdańsk i w Fordoniu nad Wisłą założył komorę, ściągającą bardzo wysokie opłaty od statków, płynących z góry Wisły ku Gdańskowi. Ale i w czasach najnowszych już w odrodzonej Polsce, próbowali różne gminy i powiaty nakładać na żeglugę opłaty za korzystanie z rzek na ich obszarze, jakby ta rzeka była ich własnością, za przejścia pod mostami, nawet rządowymi i dopiero władze centralne musiały ukrać te samowole. Aby więc zapewnić żegludze swobodę i bezpieczeństwo, zawierały z sobą państwa sąsiednie umowy, tak też było i jest w Polsce.

W r. 1486 Mikołaj Firlej zawarł z

sultanem Bajazetem traktat o wolności handlu i bezpieczeństwa żeglugi na Dniestrze, odnawiany przez traktaty chocimskie w r. 1621 i 1633, w r. 1676 w Żurawnie i w pokoju Karłowickim 1699 r.

Z elektorem brandenburskim zawarł Zygmunt III traktat w Trzebiezowie 22 stycznia 1618 r. o swobodnej żegludze dla obustronnych obywateli, na Warcie od Koła do Kistrzynia i na Odrze od Frankfurtu do Szczecina; traktat omawia też wysokość opłat celnych i obowiązek czyszczenia nurtu.

Z Rosją zawarła Polska umowę o żegludze na Dnieprze 6 maja 1686 r., a z Austrią d. 9 lutego 1776, po pierwszym rozbiore, umowę o wolności żeglugi na wodach granicznych.

Wspomnieć wypada o traktacie przyjaźni między trzema dworami zaborców, jako sukcesorów dawnej Polski. Wiedniem, Berlinem i Petersburgiem, z 3 maja 1815 r., zawartym w czasie Kongresu Wiedeńskiego. Traktat omawia swo-

Z WYSTAWY „ZIEMIA POMORSKA I POMORZE W SZTUCE POLSKIEJ”



BOHDAN NOWAK

Z cyklu: „Nasze morze
— wrota nasze” —



MARJAN MOKWA

Na pełnym morzu

bode handlu i żegluga na rzekach i kanałach istniejących i zbudowanych w przyszłości na całym obszarze dawnej Polski w granicach z przed roku 1772, a ze swobody korzystać mają wszyscy mieszkający tego dawnego obszaru.

Ustępy poświęcone żegludze i drogom wodnym znajdują się w traktacie ryskim. Konwencji handlowej polsko rumuńskiej z r. 1921. odnowionej w r. 1930. — dalej w umowach polsko-niemieckich, a to z 21 kwietnia 1921 o tranzycie między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec, o administracji Noteci z r. 1925 i administracji Warty z r. 1927, wreszcie mamy umowę z Czechosłowacją o spławie na Popradzie i Dunaju, podpisaną w Gdyni we wrześniu 1931 r.

Dla ścisłości wspomnieć należy o kilkakrotnych rokowaniach z Litwą w sprawie spławu żegluga na Niemnie, omawianych przy sposobności innych zagadnień. Odbywały się one od roku 1925 — 1931 w Kopenhadze, Lugano, Warszawie i Genewie.

W czasie rewolucji francuskiej wytworzył się dążenie do uregulowania i ujednolicenia ogólnych przepisów prawa rzeczno-żeglownego, oraz przeciwwisnienia wielkich idei wolności i sprawiedliwości w ten sposób, aby każde państwo pozwoliło z tego wielkiego daru natury, jakim są wody płynące, korzystać obywatelom innych państw, w takich rozmiarach, jak własnym obywatelom. W imię tych idei wolności i sprawiedliwości rozwinęło się w ciągu ubiegłego wieku pojęcie rzek o znaczeniu międzynarodowym, które przedstawiać mogą zainteresowanie dla państw nieleżących nad temi rzekami i zarządzane są przez komisje międzynarodowe z udziałem państw nienadbrzeżnych. W traktacie wersalskim sprawom komunikacji żegluga i rzek i międzynarodowych poświęcono XII część, powtórzona analogicznie w traktatach z Austrią, Węgrami i Bułgarią.

Traktat wersalski uznaje za międzynarodowe: Łabę od ujścia Woltawy z Woltawą od Pragi, Odrę od ujścia Ulu, Niemn od Grodna i Dunaj od Ulu i każdą część żeglowną sieci tych rzek, dająca naturalny dostęp do morza więcej niż jednemu państwu (art. 331) i postanawia, że Odra zarządzana będzie przez osobną komisję, utworzoną z 3 delegatów Prus, i po 1 delegacie Polski, Czechosłowacji, Francji, Anglii, Danii i Szwecji (art. 341), zaś komisja dla Niemna składać się będzie po 1 delegacie państw nadbrzeżnych, a więc Polski, Litwy i Prus, oraz z 3 delegatów innych państw, wyznaczonych przez Ligę Narodów. Traktat postanawia jednak, że Niemn będzie oddany pod zarządek komisji na wniosek jednego z 3 państw nadbrzeżnych, skierowany do Ligi Narodów (art. 342).

Otóż przed 12 laty, na konferencji w Barcelonie, przy omawianiu rzek międzynarodowych delegat litewski wystąpił przeciwko umiędzynarodowieniu Niemna, wychodząc z założenia, że Litwa nie podpisała traktatu wersalskiego, więc i art. 331 i 342 jej nie obowiązują. Stanowisko litewskie poparł nasz delegat, rezygnując imieniem Polski z umiędzynarodowienia Niemna, tymczasem praktyczni Litwini nie mieli ochoty pamiętać o tej dziwnej uprzejmości naszego delegata.

Traktat wersalski nie zajmuje się Wisłą nie uważa jej więc za rzekę międzynarodową, tylko w tzw. małym trak-

cie wersalskim, zawartym z Polską, nakłada na nas obowiązek stosowania do Wisły Bugu i Narwi postanowień o rzekach międzynarodowych. Do czasu aż powstanie ogólna konwencja o międzynarodowych drogach wodnych (art. 338 tr. wers.). Konwencja taka została powołana do życia w r. 1921, jest to tzw. **Konwencja barcelońska**. Jednak porównanie narodowej Wisły z Niemnem wskazuje, że do międzynarodowego Niemna zastosowano daleko idący liberalizm, aprobowany przez naszych ówczesnych delegatów.

A teraz przejdźmy do Odry. Statut komisji międzynarodowej dla tej rzeki uzgodniono — z zastrzeżeniami delegacji pruskiej — dopiero w lipcu 1932 r. przyjmując tezę polską. Komisja chciała objąć Wisłę od Kota i Notec do jez. Gopla, uważając że rzeki te dają dostęp do morza nie tylko Polsce, więc cała ich żeglowna część ma być umiędzynaro-

dowana, my zaś staliśmy na stanowisku, że polskie odcinki tych dopływów dają dostęp do morza tylko Polsce zaś drugie państwo uzyskuje ten dostęp dopiero od granicy, gdzie rzeki te wpływają na obszar Niemiec, więc od tych punktów rozpoczyna się ich charakter międzynarodowy. Nie mogąc jednak zaprzeczyć, że od Poznania, wzgl. od Lubania (2 km. powyżej Poznania) jest rozwinięty dość silny ruch obcych statków, a i nasze berlinki odchodzą z Poznania poza granice Państwa, zgodziliśmy się na objęcie przez komisję tego odcinka, zaś polski odcinek Noteci nie podlega komisji. Walka toczyła się od r. 1922, więc 10 lat i wszyscy delegaci byli przeciwko stanowisku Rządu polskiego, a nawet w łonie Rządu zdania były podzielone. Ostatecznie stanowczość b. Ministra Robót Publicznych, ponarta przez Sztab Główny, zwyciężyła.

Inż. Alfred Konopka.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

PRZESUNIĘCIA PERSONALNE WŚRÓD OFICERÓW MARYNARKI WOJENNEJ.

Ostatnio nastąpiły dość znaczne przesunięcia personalne wśród oficerów naszej marynarki wojennej.

Komandor dypl. Stefan Frankowski, dotychczasowy szef sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej odszedł na stanowisko dowódcy obrony wybrzeża w Gdyni. Jego miejsce objął komandor - por. Korytowski, dotychczasowy komendant Szkoły Podchorążych marynarki wojennej w Toruniu. Stanowisko komendanta Szkoły Podchorążych w Toruniu objął komandor - por. Morgenstern, który od czterech lat dowodził ORP. „Wicher”. Jednocześnie nastąpiła zmiana na stanowisku dyrektora nauk Szkoły Podchorążych, które po odejściu komandora-ppor. dypl. Kłossowskiego na dowódce ORP. „Krakowiak” zostało powierzono kpt. mar. Lewickiemu.

W związku z temi zmianami nastąpiły przesunięcia na stanowiskach dowódców dyonów kontrtorpedowców i szkolnego. Pierwsze stanowisko objął komandor-por. Sokołowski, dotychczasowy dowódca ORP. „Burza”. Na stanowisko dowódców kontrtorpedowców zostali wyznaczeni komandor-ppor. dypl. Majewski — na ORP. „Burza” i komandor-por. Kodreński — na ORP. „Wicher”.

Na nowe stanowisko — szefa wydziału w Kierownictwie Mar. Woj. odszedł dotychczasowy dowódca ORP. „Iskra”, po trzechletnim dowodzeniu tym okrętem, na jego miejsce został wyznaczony dotychczasowy zastępca kpt. mar. Nahorski.

Długoletni dowódca Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku komandor-por. pil. obs. Durski został przeniesiony do Kierownictwa Marynarki Wojennej, na jego miejsce wyznaczono komandora-ppor. Szystowskiego, dotychczasowego dowódcę ORP. „Rys” ORP. „Rys” objął kapitan marynarki Łoś.

BUDOWA DRUGIEGO PANCERNIKA DLA MARYNARKI FRANCUSKIEJ.

W związku z zaostreniem sprzeczności politycznych pomiędzy Francją a Włochami francuskie ministerstwo ma-

rynarki zamierza wysunąć projekt budowy drugiego pancernika typu „Dunkerque” kosztem zaniechania budowy 4 krążowników typu „Jean-de-Vienne”, przewidzianych w programie 1932 roku.

Jak wiadomo pancernik „Dunkerque” został rozpoczęty w grudniu roku zeszłego na stoczni w Brest. Budowę tego pancernika uzasadnia się koniecznością stworzenia przeciwwagi nowym pancernikom niemieckim, z których pierwszy już został wcielony do składu sił morskich Niemiec, a drugi został spuszczonej na wodę. „Dunkerque” ma być wykończony w 1936 roku i koszty jego budowy wyniosą około 200 milionów złotych.

Należy zaznaczyć, że podjęcie budowy pancernika przez Francuzów stanowi znamieny okres w dziejach zbrojeń morskich, gdyż od czasu wykończenia angielskich pancerników o 35 000 ton „Nelson” i „Rodney” trwało pewnego rodzaju zawieszenie broni i żadne z państw nie budowało pancerników (nie licząc oczywiście niemieckich „kieszonkowych” pancerników o 10 000 ton).

Włosie ze swej strony zamierzają również wybudować pancernik, który oczywiście będzie już silniejszy od pancernika francuskiego i według pogłosek ma posiadać pojemność co najmniej 27 000 ton (francuski 26 500) i szybkość 33 węzły (francuski 26 węzłów).

W ten sposób wkraczamy w krytyczną fazę ponownego wyścigu zbrojeń morskich, jak to było przed wojną światową i jeżeli konferencja rozbrojeniowa nie doprowadzi do porozumienia, to w najbliższej przyszłości możemy być świadkami jeszcze bardziej intensywnych zamierzeń, co do rozbudowy sił linjowych w poszczególnych państwach.

ROZBUDOWA MARYNARKI JUGOSŁOWIAŃSKIEJ.

Jugosławia należycie docenia znaczenie swojej marynarki wojennej w układzie sił na morzu Adriatykiem i od szeregu lat konsekwentnie dąży do zrealizowania programu jej rozbudowy.

Trzechletni program który ostatnio ustalono przewiduje budowę trzech krążowników po 3 000 ton 10 kontrtorpedowców po 900 ton, 10 łodzi podwodnych

po 500 ton, 2 zagrodowców minowych oraz 30 kutrów torpedowych.

Budowa tych okrętów została powierzona stoczniom francuskim Forges i Chantiers de la Loire, które jednocześnie obejmują pod swoje kierownictwo stocznice jugosłowiańskie w Splicie.

Kredyty na budowę nowych okrętów uzyskuje się w drodze pożyczek, zaciąganych we Francji.

W chwili obecnej marynarka jugosłowiańska składa się z następujących jednostek: krążownika „Dalmatia” — 3.000 ton pojemności (ex niemiecki „Niobe”), który został przystosowany do celów szkolnych i odbywa corocznie dłuższe pływania z zaletami szkoły oficerskiej; przewodnika kontrtorpedowców „Dubrovnik”, 2.500 ton pojemności, wybudowanego w Anglii i stanowiącego ostatnie

słowo techniki w dziedzinie budownictwa wojennego; 12 starych, dawniej austriackich torpedowców; kilku kanonierek oraz czterech łodzi podwodnych. Całość, po zrealizowaniu trzyletniego programu, będzie stanowiła wcale poważną siłę, która może w sposób zdecydowany zaważyć na układzie sił na morzu Adriatyckim.

Rzecz charakterystyczna, że „Dubrovnik”, który ma 2.500 ton pojemności, stanowi pewnego rodzaju wykroczenie poza ramy, ustalone na konferencji w Londynie: według Traktatu Londyńskiego Anglia, Stany Zjednoczone i Japonia zobowiązały się wzajemnie nie budować przewodników kontrtorpedowców ponad 1850 ton z tym, że uzbrojenie takich jednostek nie może przewyższać kalibru 130 mm. („Dubrovnik” ma 4 działa 137,5 mm.).

POSUNIĘCIA STRATEGICZNE FRANCJI

Ostatnio coraz bardziej zarysowuje się dążenie Francji do zbliżenia z Hiszpanią i wykorzystania tego zbliżenia dla swoich zamierzeń strategicznych. Wśród nich na pierwsze miejsce wysuwa się projekt przekopania tunelu pod cieśniną Gibraltarską. Tunel ten miałby na celu zapewnienie Francji możliwości szybkiego przetrzucia jej kolonialnych wojsk do Europy w warunkach zupełnego bezpieczeństwa, bez narażenia na ataki sił morskich ewentualnych przeciwników, co jest stosunkowo łatwe przy transporcie drogą morską. Rząd hiszpański, rzekomo, przychylnie ustosunkował się do projektu tego tunelu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



YACHT I KAJAK

Dział, poświęcony wychowaniu wodnemu, sportom i turystyce

KAJAK I NAMIOT

Na warszawskich wybrzeżach Wisły, w długim szeregu rozrzuconych po obu stronach letnich siedzib związków sportowych, wręcz pracą, przygotowaną technicznie do rozpoczęcia sezonu są na zakończeniu. Właściwie sezon wodny już jest otwarty. Tak jest jednak tylko w teorii, bo zimna majowa uniemożliwia wykorzystanie istniejących urządzeń. Niechcnie tylko jednostki, najbardziej zahartowane, trenują już zawzięcie.

Na prawym brzegu Wisły, nawprost portu Czerniakowskiego, przy ul. Wład Miedzeszyński 8, wyrosła w ubiegłym roku nowa siedziba sportowa. Jeszcze mała, niepozorna z zewnątrz, rosnąca jednak z dnia na dzień budująca się cięgle. Jako interesująca się jednym tylko działem — turystyką wodną, ma wielkie możliwości rozbudowy.

To lokal Sekcji Wodnej Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego.

I tu wręcz gorączkowa praca. Naczelnik przystani, kolega Adam Wisłocki, z dumą oprowadza po swoim terenie. A więc najpierw dom klubowy mały parterowy, bez pretensji do reprezentacyjnej okazałości, ale za to pomysłowy jak najpraktyczniej: hol, dwie szatnie — męska i żeńska, dwie łazienki z prysznicami, pokój naczelnika przystani i ciemnia fotograficzna. Tak! Ciemnia! Bo przecież turysta bez fotografii obcy się nie może. A ciemnia w lokalu klubowym umożliwia, prócz praktycznych korzyści dla fotografów, natychmiastowe kompletowanie klubowego albumu fotografii.

Warto zwrócić uwagę na jedną praktyczną innowację w szatniach; miał szafek ubramkowych o kwadratowym wymiarze zbudowano wąskie ale wysokie umożliwiające przechowanie ubrania bez składania „w kostkę”. Szafek takich jest 90.

Naturalnie, że w klubie wodnym, przede wszystkim zwraca uwagę sprzęt wodny i pomieszczenia dlań. Jednoosezonowa zaledwie działalność dała i w tej dziedzinie ładne wyniki. Oto pięć bokсів mieszczących 45 kajaków. Trzy dalsze boksy są w budowie. Każdy właściciel kajaka ma szafkę turystyczną na sprzęt wycieczkowy, a więc przede-

wszystkiem namiot

Trzeba wiedzieć, że Sekcja Turystyki Wodnej P. T. K. uprawia z zamiłowaniem camping; członkowie sekcji posiadają już dziś do 40 2 i 3 osobowych namiotów typu tropikalnego t. j. z podwójnym dachem. Jedyny sprzęt uznawany i popierany przez Sekcję — to kajak jako nadający się najlepiej z pośród licznych typów łodzi do turystyki, i namiot — niezbędny podczas dłuższych wypraw wodnych. Odpadła więc konieczność sprawiania i utrzymywania drogich łodzi regatowych, gdyż zawody nie leżą w zainteresowaniach Sekcji.

Teren pomieszczenia Sekcji, wynajęty od prywatnego właściciela na 18 lat, intensywnie jest poprawiany; faszynuje się brzeg, umacnia podstawy 5 wielkich kasztanów będących na warszawskim wybrzeżu Wisły rzadkim a pożądanym nabytkiem. Stwarza sztuczną oraz naturalną plażę, odbierając Wiśle krok za krokiem kawał gruntu. Dyrektor plantacji i ogrodów miejskich — p. Danielewicz udzielił krzewów i kwiatów, a Dyrekcja Monopoli Spirytusowego ma wypożyczyć śliczny piętrowy domek campingowy, który wszyscy warszawscy oglądali w ub. r. na wystawie „Tani Dom Własny”.

Całość, choć tylko jednomorgowa przestrzeń obejmuje, robi wrażenie schludnego i cichego zakątka, nadającego się najzupełniej do miłego spędzenia wolnego dnia lub nawet weekendu z noclegiem w namiocie, jak to jest w rzeczywistości praktykowane Mocno wierzę, że członkowie Sekcji czują się tu zupełnie swojsko i stąd ta energia i pęd ku rozwojowi.

Żegnając się nie zapominać, że dotychczasowe rezultaty zawdzięcza Sekcja przedewszystkiem p. Wisłockiemu. Bardzo dużo pracy wkłada gospodarz klubu — p. Marja Podhorska-Okołów.

W ślad za intensywną pracą nad własnym lokalem szła i idzie działalność turystyczna Sekcji. W ubiegłym sezonie na 65 członków — 30 uprawiało turystykę wodną na dalszych przestrzeniach i przebyło w sumie 16000 km. wodą. Re-

kord pobiła p. Halina Zasztowtowa przebywając 2000 km. na kajaku.

Wśród szeregu pięknych wypraw wymienić należy: — wycieczkę przez jez. pow. Brasławskiego, Świąciańskiego i Dziśnieńskiego na Łotwę pp. Zofii i Adama Wisłockich oraz p. Haliny Zasztowt; opis tej wycieczki p. A. Wisłockiego zdobył I nagrodę na konkursie Polskiego Radia; — odkrycie dla ruchu kajakowego Skrwu; — wyc. przez Polesie — kanały — Niemen — Narwę do Modłyny, i wiele, wiele innych.

Tegoroczny sezon turystyczny zapowiada się również ciekawie. Przygotowane są wielkie wycieczki na Polesie, Wileńszczyznę i Podole. Sekcja chce propagować własne kajaki, zarówno sztywne, jak i składaki.

Energiczną władzę Sekcji stanowią: prezes — p. Wład Gruszczyński; wiceprezes i naczelnik przystani — p. Adam Wisłocki, skarbnik — p. Fr. Bednarczyk, sekretarz — p. Zofia Wisłocka, gospodarz lokalu — p. Marja Podhorska-Okołów; członkowie — pp. Jerzy Piechowski, Bohdan Dzieciolowski i Zbigniew Rago.

Sympatycznej bratniej instytucji, tak ładnie propagującej zamiłowanie do wody i krajoznawstwo wodne — ślemy życzenia domyślnego rozwoju.

M. Węgrzecki.

—):*(—

PODRÓŻ „TEMIDY I”

W dniu 16 maja r. b. wyruszył z Gdyni jacht „Temida I” pod dowództwem szefa pilotów portowych w Gdańsku, komandora T. Ziolkowskiego. Załoga jachtu składa się z 15 ludzi, członków przysposobienia morskiego Związku Strzeleckiego. Stanowią oni jednocześnie delegację tego Związku, która pod kierownictwem płk. Glutha-Nowowiejskiego, zastępcy komendanta głównego Zw. Strzeleckiego udaje się w odwiedziny do pokrewnych związków Łotwy, Estonii i Finlandii.

Powrót „Temidy I” do Gdyni nastąpić ma w drugiej połowie czerwca r. b.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Zdawałoby się, że z chwili rzucenia kotwicy po dłuższej podróży załoga może sobie pozwolić na jakiś taki wypoczynek. Zazwyczaj wszakże jest inaczej. I teraz chociaż stanęliśmy na kotwicy na krótko przed północą, załoga „Katowic” pracowała nadal, aż do wpół do szóstej rano. Uprzątno węgiel z ładowni, do której miał być przyjeżdżać tytoń. O siódmej rano znowu wszyscy na pokładzie, — „Katowice” wchodzi do portu w Burgas. O godz. 8 koniec manewru. Statek stoi przy nadbrzeżu. Pół godziny na śniadanie i znowu normalne dzienne zajęcia według rozkładu portowego.

W salonie kapitana nieodzowni goście: pilot, urzędnik policji, makler, celnicy. Zalatwianie formalności i omawianie spraw, związanych z pobytom statku oraz z ładunkiem, zabiera czas do południa.

Wreszcie można zejść na ląd. W towarzystwie maklera, skierowujemy pierwsze kroki do jego biura. Już zdaleka dostrzegamy dwie flagi zatknięte na drzewcach po obu stronach firmowego szyldu: są to polska bandiera handlowa i flaga „Żegluga Polskiej”. Makler jest pełen dumy z powodu wyróżnienia go, za jakie uważa powierzenie mu czynności agenta pierwszego polskiego statku w tym porcie. A że wogóle ruch okrętowy w Burgas jest niewielki, więc przybycie „Katowic”, poprzedzone pogłoskami o utworzeniu polskiej linii regularnej do portów Bliskiego Wschodu, wyrasta do rozmiarów swego rodzaju ewenementu.

Zwiedzamy miasto. Liczy ono ponad 20.000 mieszkańców i rozbudowuje się od paru lat, tak samo zresztą, jak i port, który już od pewnego czasu zaczyna dystansować Warnę. Ostatnia, z powodu utracenia przez Bułgarię Dobrudży, została pozbawiona swego naturalnego zaplecza.

Ten, kto zna prowincjonalne miasteczka rosyjskie, z łatwością wyobrazi sobie Burgas. Nietylko budowle, język, napisy cyrylicą, lecz także uniformy wojska, policji i młodzieży szkolnej są do złudzenia podobne do rosyjskich. Niektóre ogłoszenia są dla nas dość niezwykłe. Między innymi czytamy: „pieczona agnieszka” i „polski kaszkawał”. Konsternację naszą z powodu treści tych napisów wyjaśnia zresztą szybko makler: „agnieszka” okazuje się jagnięciem, a „polski kaszkawał” zwyczajnym wiel-

skim serem, produkowanym na nizinie, (przymiotnik „polski” pochodzi od wyrazu „pole”).

Korzystając z walnego czasu, udajemy się w towarzystwie maklera na samochodową wycieczkę za miasto, w kierunku pasma gór. Zwiedzamy położone w odległości 12 km. znane w Bułgarii cieplice, istniejące tu od czasów rzymskich. Własności lecznicze tych cieplic są podobno nader wysokie, szkoda tylko, że urządzenia kąpieliska stoją na poziomie prymitywu, który nie pozwala korzystać z nich w porze chłodnej.

W powrotnym drodze oglądamy szare jeszcze, leżące wokół plantacje róż, i z rozrzewnieniem porównujemy polskie szosy z miejscowymi.

Wieczorem mamy u siebie na kolacji maklera i paru urzędników portowych. Rozmowa toczy się o Polskę, Gdyni, Buł-



Bułgarski statek „Burgas” przyjmujący żydowską wycieczkę do Palestyny.

garii i jej flocie handlowej. Flota bułgarska jest niewielka, jak i sam kraj. Statki przeważnie dość stare, razem pięć jednostek o łącznym tonażu 7.258 ton rej. brutto. Należą one do spółki akcyjnej, w której udział rządu wynosi 33%, i obsługują obydwie porty bułgarskie oraz Konstantynopol, porty Grecji, Aleksandrię, Port Said, Jafę, Haifę i Beyrout.

W drugim dniu pobytu mamy możliwość obserwować odejście statku „Burgas”, udającego się z większą wycieczką Żydów bułgarskich do Palestyny. W pewnej chwili pasażerowie jego, po odśpiewaniu hymnu żydowskiego, śpiewają przed odbiciem statku z odkrytymi głowami narodowy hymn bułgarski „Szumi Marica”.

Na jednym z bułgarskich statków pływa zeszłoroczny absolwent Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni p. Kuszew. Drugi Bułgar, Georgiew, pozostaje w niej jeszcze na studiach.

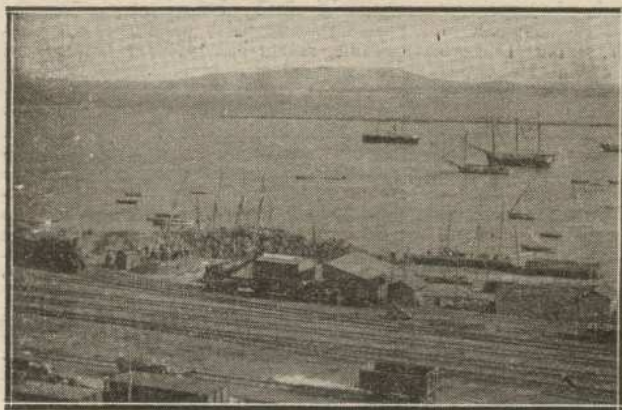
W dniu 3 marca Bułgaria obchodzi rocznicę święta odzyskania niepodległości. Z okazji tej uroczystości „Katowice” podnoszą na masztach gałę flagową, załoga zaś ma wolny dzień, pierwszy od czasu opuszczenia Gdańska. To też na każdym kroku spotykamy naszych marynarzy, a towarzyszący nam nieodstępnie makler wyraża swój podziw dla ich niezwykle poprawnego zachowania się. Uderza go przyjemnie fakt, że każdy z naszych marynarzy kłania się swemu kapitanowi i oficerom. W innych flotach handlowych zdarza się to dość rzadko.

Następnego dnia przed północą wyruszamy w drogę powrotną. Trzy ładownie mamy wypełnione tytoniem, czwartą czeka na ładunek, który otrzymamy we Włoszech. Na pokładzie piętują się tony polskiego węgla, — zapas dla własnych kotłów.

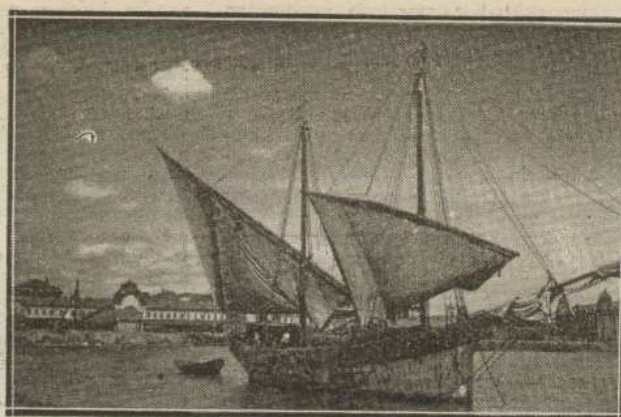
Rankiem wchodzimy do Bosforu. Znowu napotykamy dziesiątki łodzi rybackich, z których tym razem dają nam jakieś znaki, polegające na machaniu rybą. Niema to jednak oznaczać propozycji sprzedaży ryb. Ryby proponują jako zapłatę za doholowanie ich łodzi do Konstantynopola, dokąd każdy spieszy się na targ.

Podnosimy na maszcie flagi „OT”, które sygnalizują władzom tureckim, że nie zamierzamy zawiać do Konstantynopola, a przez cieśninę idziemy tranzytem. Ma to swoje znaczenie ze względu na miejsce dokonania formalności, niezależnie od charakteru żeglugi. Jakoż odprawa zostaje dokonana w Bojuk Dere, a w godzinę później resztę formalności dopełniamy przed Konstantynopolem za pośrednictwem maklera, którego urzędnik czatuje już na nas w motorówce. Przez następną godzinę wolna od zajęć załoga obserwuje panoramę dawnej stolicy Turcji, przyczem największe zainteresowanie budzą ogrody sultañskie i meczet Aja Sofija, którego — nauczeni doświadczeniem — w pośród największych meczetów już nie szukamy.

Reszta niedzieli upływa w pogodnej żegludze po morzu Marmara. Jest jasno i dość ciepło. Wieczorem w sterówce zjawia się chłopiec kuchenny Franek. Zdumiewa nas swym niezwykłym wyglądem: jest naprawdę umyty i ma czyste dreluchy. Ten uroczysty wygląd znajduje wytlomaczenie w prośbie Franka, by zezwolono mu „posterować”. Rozumuje on słusznie, że do marynarskiej pracy z wyglądem „kuchennym” przychodzić nie wypada. I to, czego nie można było osiągnąć przez łajanie i szturchanie, zostało dokonane przez szacunek dla zawodu. Bo Franek kuchcikiem jest na



Fragment portu i redy w Burgas



Burgas. Charakterystyczny typ żaglowca

z powołania, tylko z musu, jak prawie każdy początkujący marynarz, któremu w drabinie hierarchii marynarskiej rzadko kiedy udaje się uniknąć szczebla kuchennego. Dla steru Franek zwalcza w sobie nie tylko wrodzoną niechęć do słodkiej wody, ale walczy także z swym bezpośrednim szefem, którego przekleństwa z powodu nieobecności Franka na posterunku, dolatują aż na mostek.

Pod wieczór dnia 6 lutego zbliżamy się do wąskiej cieśniny Doro, dzielącej dwie greckie wyspy leżące na naszej drodze. Sprawdzamy pozycję statku. Jakiśkolwiek w zasadzie jest na co skierować celownik pelengatora, trudno wynaleźć na wyspach takie punkty, któreby nie budziły wątpliwości. Po ciepłym dniu zaczyna opadać lekka mgła, zniekształcająca szczyty gór. Jednak z nastaniem zmierzchu sytuację wyjaśniają światła latarni morskich, które wskazują, że zostaliśmy zniesieni wprawo od właściwego kursu.

Dnia 7 marca zatrzymujemy na krótko maszynę w pobliżu przylądka Matapan. W kondensatorze pocięły rurki i trzeba je zaklepać. Słońce i 30° ciepła wpływają roleniwiakowo. Górzyste stoki greckich wybrzeży podczas naszej krótkiej nieobecności zdały już pokryć się zielenią. Białymi plamami na zboczach ich błyszczą miasteczka i wsie. Czekamy na wiadomość, dokąd mamy zejść po cytryny. Telegrafista nawiązuje kontakt z najbliższymi stacjami radiowymi: Malta i Katanją. Wiadomości narazie brak.

Korzystając ze spokojnego morza, ka-

pitara zarządza przeładunek węgla z pokładu do opróżnionych już częściowo komór węglowych przy kotłach. Praca idzie rażno i wkrótce piramidy czarnych diamentów znikają pod pokładem statku.

Następnego dnia siestę popołudniową przerywa wiadomość o nadejściu depezy. Skierowujemy się do Katanji. Ale już 9 marca po północy depezuje nam makler o zmianie portu, którym ostatecznie ma być Palermo.

Kierujemy się ku cieśninie Messyńskiej. Napotykamy wiele lawirujących małych i średniej wielkości żaglowców, które w przybrzeżnej żegludze włoskiej do dziś odgrywają dość poważną rolę, oraz kilka parowców, idących w naszym kierunku. Po lewej odsłania się górzysty krajobraz Sycylii, po prawej niemiernie górzysty krajobraz kontynentalnych Włoch. Jasne plamy osiedli, szerokie szare smugi narazie jeszcze suchych łożysk strumieni górskich, olbrzymie, do dziś dnia pozostałe bruzdy z czasów ostatniego trzęsienia ziemi, ruiny budowli, z których przy obsuwaniu się gruntu część pozostała na górze, a część speliła w dół.

O godz. 11 mijamy Scyllę, tę samą, która łącznie z Charybdą była przedmiotem tyłu utrapień starożytnych żeglarzy. Gdy się widzi panujące tu prądy i wiry i gdy się obserwuje ich działanie nawet na statek o napędzie mechanicznym, legenda stała się łatwo zrozumiała. „Katowice” coraz, ulegając wirom, raptownie skręcają na boki nieraz o 40–50°. To też płyniemy ostrożnie, naśladując trochę ruchy potężnych parowych pro-

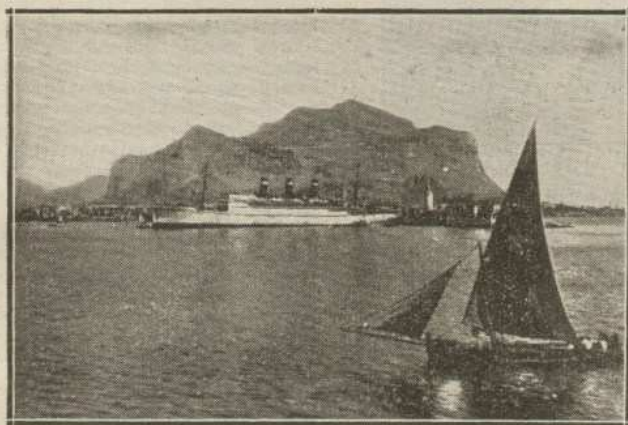
mów, łączących Messynę z kontynentem. W pewnej odległości za nami sunie wyminięty przez nas parowiec grecki. Widać niebardzo pewny jest swej nawigacji, gdyż ze ślepa dokładnością naśladuje wszystkie manewry „Katowic”.

Po ominięciu Cap Vaticano skręcamy wreszcie na zachód. Po prawej burcie, w oddali, nad szczytem Stromboli zastylł piuropusz dymu. Etny nie widać, szczyt jej otula mgła.

Rankiem dnia 10 marca cumujemy w Palermo. Pilot, wprowadzający statek, udziela nam pierwszych rad i wskazówek, co do spędzenia czasu w tym mieście. Ponieważ w dniu przybycia statek jeszcze nie ma ładunku, korzystamy z otrzymanych wskazówek i rozpoczynamy pracowity program turystyczny. Kościoły i muzea, willa „Tasca”, pobiskie Monreale no i katakumby klasztoru Kapucynów stanowią nieoddzielną część tego tradycja uświęconego programu. Zostaje po nim lekkie odurzenie z powodu przepychu i bogactwa mozaik oraz przykre wrażenie z katakumb, gdzie za pewną, dość poważną zapłatę, można ułokować swych bliskich zmarłych w niezbyt zresztą dogodnej pozycji wiszącej na ścianie, lub w skrzyni za rzadką przeczystą siatką. To też po powrocie na statek staramy się zabić to wrażenie winem, które — jakkolwiek w smaku lekkie, posiada do 28° mocy. Wino oraz przygoda naszego przewodnika, który zażył niespodzianie kąpieli, wrzucony po dłuższej, hałaśliwej utarcce słownej przez konkurenta do wody, powoli przywróciły pogodny nastrój.

Następnego dnia ładujemy od pół do jedenastej rano. Czynność ta odbywa się w dość skomplikowany sposób. Skrzynki z cytrynami przybywają na małych dwukołowych wózkach sycylijskich na nadbrzeże odległe od statku o dobrą milę. Tu skrzynki po deskach zjeżdżają do łodzi, które zanurzone prawie po krawędź burty, ciągnie przewoźnik jedną parą wiosł do statku, gdzie już przy pomocy dźwigów okrętowych przenosi się towar do wnętrza ładowni. Obawialiśmy się, że ta skomplikowana procedura zmusi nas do dłuższego postoju. Miejscowy „sposób” nie okazał się jednak tak zły, gdyż, uwzględniając przewrwy, wywołane nienadejściem na czas ładunku, transport 700 ton cytryn (zgórą 3 miliony sztuk) przyjeżdża bardzo szybko.

Wreszcie 13 marca o północy kończymy ładowanie i w ulowny deszcz wychodzimy na morze. Cytryn mamy pełną ładownię i wysoką piramidę skrzyń na



Fragment portu w Palermo z sylwetką Morte Pellegrino w głębi

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



tylnym pokładzie, starannie zinocowana deskami, dylami i sznurami. W kabinach wiziemy prywatne zapasy pomarańcz, mandarynek, daktyli i wina.

W dniach 14 i 15 marca na morzu nie spotykamy ani jednego statku. Pada w dalszym ciągu deszcz i jest dość chłodno. Południowe słońce na pokładzie uległo przerwie.

Gibraltar. Tarife i przylądek Frafalgar mijamy przy jasnej pogodzie i spokojnym morzu, kołysani jedynie przez mątwą falę, idąc od zachodu. Aż do 21 marca towarzyszy nam stale dobra pogoda. Kolo skalistych wysepek Farilhoes spotykamy kilkanaście statków rybackich, parami ciągnących swe sieci. Obserwujemy ciekawe zjawisko, jak na gładkiej powierzchni oceanu pojawiają się większe i mniejsze ruchome smugi pomarszczonej wody. Sprawia to wrażenie, jak gdyby nad temi miejscami powiał silniejszy wiatr. Tymczasem przyczyna tego są ławice wędrujących z miejsca na miejsce ryb.

W miarę zbliżania się do zatoki Biskajskiej coraz uważniej studjujemy przepowiadanie pogody. Jesteśmy w okresie porównania dnia z nocą, kiedy według obserwacji marynarzy panują na morzu najbardziej burzliwe pogody. Ta pora roku na Biskaj dla statku z ładunkiem na pokładzie może okazać się dość kłopotliwa. Silne kołysania boczne i fala potrafią zmyć ładunek nawet bardzo dobrze umocowany. Jakkolwiek uczeni meteorologowie naogół nie zgadzają się z twierdzeniem marynarzy, co do wpływu chwili porównania dnia z nocą na przebieg pogody, już w pobliżu przylądka Finisterre pogoda zaczyna brać stronę żeglarzy. Wiatr wzrasta z goźliny na godzinę i wkrótce dmie już z siłą ośmiu stopni, a fala wpada na tylny pokład statku. Przechyliły statku przekraczają 33 stopnie. Znowu wzmacniamy wiązania piramidy cytryn i, aby uniknąć gwałtownego kołysania zmieniamy prawie o 60 stopni swój kurs.

Załoga zaczyna zgadywać datę przybycia do Gdyni i snuje projekty na temat postępu w odczyszczeniu porcie. W kabinach zapasy pomarańcz i wina skurczyły się dość nieproporcjonalnie. Na stół wyjeżdża dzień po dniu solone mięso i konserwy. Wieczory zato uprzyjemnia Polskie Radio: „Warszawa i wszystkie rozgłośnie polskie”.

Mijamy coraz jakiś statek. Po olbrzymiej „Mauretanji”, przecinającej nam kurs w drodze z Cherbourg do Southampton, spotykamy ultranowoczesny, średniej wielkości parowiec towarowy „Generał Satis” następnie sunący pełną szybkością angielski torpedowiec, a zaraz potem stary, niemodny „kaosz”, niewielki stateczek parowy, z kominem na rufie, o patetycznej nazwie „Vae Victis”.

Dn. 25 marca przed wieczorem dostrzegamy zdalą na morzu znajomą sylwetę, która okazuje się idący przeciwnym kursem statek „Toruń”. Powitania bandera, machanie czapkami i rozchodźmy się. Nocą wypogadza się zupełnie. To też sobotę mamy niekłopotliwą i dość urozmaiconą przez dużą ilość spotykanych statków. Ten niezwykły ruch tłumaczy się bliskością szeregu poważniejszych portów oraz dniem sobotnim. W dniu tym każdy statek stara się ukończyć ładowanie, aby nie tracić czasu i niedzielę zamiast na bezczynnym postoiu w porcie spędzić na morzu.

W ujściu Elby bierzemy pilota. Czujemy się tu już jakby w domu, bo te paręset mil, dzielące nas od Gdyni, to już tylko kwestia godzin. W Holtenau dostajemy pocztę. Przychodzi tego spora

paczka, która w mgnieniu oka rozolwiotnia adresaci, by skryć się następnie w spokojniejszych katach statku. Dopiero po upływie pewnego czasu, kiedy już listy zostały parokrotnie przeczytane, na pokładzie znowu widać grupki dzielących się ostatnimi nowinami z kraju i z domu. Rzecz prosta, że nie wszyscy mają miny zadowolone. Ten i ów skrycie wzdycha. Niespodziewany kłopot, choroba bliskiej osoby, „nie po myśli” list od niej, albo wogóle brak listu. Pamiętam w Chalkis długo nie mogłem zasnąć, słuchając mimowoli gorzkich zwierzeń mych przypadkowych sąsiadów z za waskiej ścianki kabiny. Obydwa nie dostał z kraju żadnej wiadomości. Długo w noc się zwierzał, później pił, a wreszcie śpiewał, zresztą meczakiem smutno.

Przedostatni dzień powrotnej podróży „Katowic” upłynął pod znakiem olejstego morza, słonecznego ciepła dnia, gospodarskich porządków i rozważań pełnych obaw na temat „czy nas w Odyń uwiąza, czy nie?”. Sytuacja w żegludze bowiem jest obecnie bardzo ciężka. Obroty handlowe w roku ostatnim cofnęły się do poziomu przedwojennego, a toż samorski i jego zdolność przewozowa w stosunku do r. 1913 wzrosły o 50%. W związku z tem stawki frachtowe spadły katastrofalnie i armatorzy, chcąc uniknąć większych strat, unieruchomiła swe

statki. W chwili obecnej prawie 22% tonażu światowej floty handlowej stoi bezczynnie, reszta zaś pływa z ładowniami często napół próżnymi. I jakkolwiek w naszych warunkach flota, posiadana obecnie, powinna znaleźć aż nadto dobrych ładunków, odczuwa się ich brak, gdyż importer i eksporter polski najczęściej tak swe zagraniczne transakcje załatwia, że przewozem towaru nie dysponuje. A uwiązanie jednego małego trampa typu „Katowic” prócz innych konsekwencji oznacza powiększenie ilości bezrobotnych marynarzy o dalsze 20 osób.

Przewidywania te narazie okazały się jednak przedwczesne. Ody następnego popołudnia przybył przed portem gdyńskim na statek pilot portowy, dowiedzieliśmy się z ulgą, że dla „Katowic” szykuje się nowa podróż, tym razem do Anglii z ładunkiem drzewa.

Tytoń i cytryny przybyły w stanie jak najlepszym. Statek w ciągu całej podróży żadnych awaryj nie doznał. Drogę z Palermo przebyliśmy w rekordowym dla statków tego typu czasie, sprawiając odbiorcom towarów miłą niespodziankę. Wszystko było w porządku i kapitan, który większość nocy przepełdził na twardej kanapie, w kabinie obok sterówki, mógł nareszcie zasnąć snem spokojnym.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

ś. p. Mieczysław Pogorzelski

Niespodziewanie przerwane zostało młode, piękne i zasłużone życie. Dnia 1 maja krótka choroba zabrała z naszych szeregów ś. p. Mieczysława Pogorzelskiego. Jeszcze na kilka dni przed zgonem widzieliśmy go przy pracy pełnego sił i zapału, jak zawsze. Wśród wszystkich, którzy znali Jego działalność, pozostawił niezatarte wspomnienie.

Urodzony w roku 1897 w Warszawie, ś. p. Mieczysław Pogorzelski od najmłodszych lat poświęcił się służbie dla państwa. Jako młodzieniec uczestniczył w organizacji niepodległościowej

Pogorzelski do Wydziału Handlu Zagranicznego w Departamencie Handlowym Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Odznaczył się tam wybitną i cenną działalnością. Wielkie zasługi położył między innymi w rozwoju naszego przemysłu bekonowego. Długi czas był delegatem Ministerstwa Przemysłu i Handlu do Rady Związku Polskiego Przemysłu Bekonowego. W wydziale Handlu Zagranicznego M. P. i H. zorganizował dział zaświadczeń wywozowych, związanych ze zwrotem cel przy wywozie nie tylko bekonów, lecz także zbóż i produktów przemiatu. Na krótko przed śmiercią zorganizował kontrolę nad zastosowaniem ustalonego przez Wielką Brytanię kontyngentu bekonów, oraz uczestniczył w opracowaniu projektu ustawy o standaryzacji wywożonych zagranicę płodów i przetworów rolnych. Projekt ten ma być obecnie wprowadzony w życie rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej.

Poza studjami, ogłoszonymi w różnych czasopiśmie, zmarły pozostawił szereg broszur poświęconych zagadnieniom ekonomicznym. Ostatnia z nich wydana została nakładem Instytutu Eksportowego p. t. „Normy organizacyjne eksportu płodów rolnych”.

Obok nieustrudzonej pracy w dziedzinie rozwoju gospodarczego państwa ś. p. Mieczysław Pogorzelski poświęcał się również z niezmorodwanym zapałem działalności społecznej, między innymi w Lidze Morskiej i Kolonijalnej i w Związku Pionierów Kolonialnych. Od roku 1931 był członkiem Wydziału Morskiego Zarządu Głównego L. M. i K. Przez rok 1932 pełnił ponadto funkcje sekretarza w Zarządzie Związku Pionierów Kolonialnych.

Mieliśmy sposobność ocenić wielką wartość Jego pracy, znakomite zalety Jego charakteru i umysłu. Składamy Mu to ostatnie pożegnanie w prawdziwie głębokim smutku.

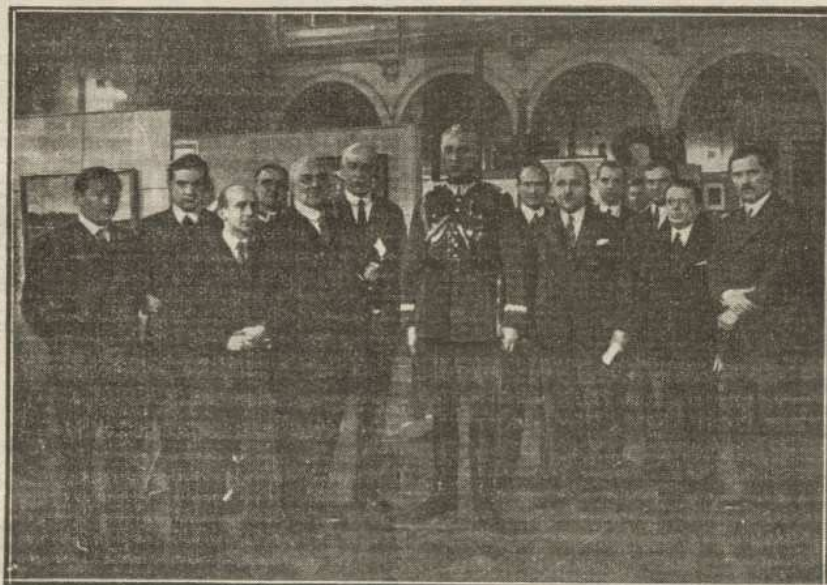


S. p. Mieczysław Pogorzelski

„Zarzewie”. W roku 1918 stanął, jako ochotnik w wojskowych szeregach. Odbył kampanie ukraińska. Dalszą służbę pełnił na placówce Naczelnego Dowództwa Wojsk Polskich w Gdańsku. Od roku 1922 do 1928 pracował w konsulacie Rzeczypospolitej w Królewcu w charakterze referenta spraw gospodarczych i prasowych.

W roku 1928 wstąpił ś. p. Mieczysław

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.



Otwarcie wystawy „Ziemia pomorska i Pomorze w sztuce polskiej”, w salach Kasyna Urzędników Państwowych w Warszawie. Uczestnicy uroczystości otwarcia z prezesem Zarządu Głównego L. M. i K. p. gen. Orlicz-Dreszere-rem na czele.

Z ŻYCIA ODDZIAŁU L. M. i K. „SEKCJA KOBIET”

Oddział L. M. i K. „Seksja Kobiet” rozwija działalność na terenie województwa warszawskiego oraz częścio-wo na wybrzeżu.

Zarząd Oddziału stanowią pp.: Lucy-na Kotarbińska — prezeska, Z. Makow-ska — v.-prezeska, Br. Wyrostkowa — v.-prezeska, H. Szczepańska — skar-bniczka, A. Rossetowa — zast. skar-bniczki, W. Fitze — sekretarka, K. Bor-kowska — zast. sekretarki, i członko-wo p. Br. Cybulska, H. Dudrewiczowa, H. Dawertówna, S. Frankowska, K. Guranowska, E. Higeurowa G. Mal-kiewiczowa, S. Olechowska, M. Pień-kowska, A. Szarlittowa, H. Twardow-ska, W. Zdunikowa.

Komisja Rewizyjna pp.: St. Kożu-chowska, J. Eile, A. Plewkowa.

Sprawozdanie wykazało, że praca Oddziału rozwija się intensywnie i za-tacza szersze kręgi. Akcja obejmuje dział propagandy hasel L. M. i K. wśród kobiet, a więc teren towarzyski, związki i stowarzyszenia kobiece w kraju i na emigracji, szkoły i zakłady naukowe żeńskie.

Zorganizowano konferencję zwią-zów kobiecych w sprawie udziału ko-biet w ogólnonarodowej pracy dla idei morskiej w Polsce, szereg zebrań pro-pagandowo-informacyjnych z odczyta-mi oraz bardzo udanych imprez towa-rzyskich.

Z wpływów uzyskanych z imprez Sekcja przeznacza subwencje na war-sztaty szkoleniowe, prowadzone przez Okręg Warszawski L. M. i K. i ufundo-wała stypendjum dla jednego ucznia szkoły morskiej w Gdyni.

W wydziale pracy społecznej na wy-brzeżu morskiem Sekcja zorganizowała gwiazdkę dla najuboższych dzieci wsi rybackich uzyskawszy pomoc poszcze-gólnych Oddziałów L. M. i K. oraz In-stytucji.

Protoktorat nad akcją gwiazdkową objął Ks. Biskup Chelmiński-Okoniew-ski. Stosownie do wskazówek Dostoj-nego Protektora wysłano znaczny za-pas ciepłej odzieży i oddzielne kwoty na urządzenie gwiazdki na ręce miej-scowych Ks. Proboszczów i kierowni-ków szkół.

W oddziale sportu wodnego organi-zowano kurs pływania dla pań. Prócz tego Sekcja Kobiet w myśl swego pro-gramu przyjmowała czynny udział we wszystkich imprezach, organizowanych przez Zarząd Główny i Okręg War-szawski.



Z życia Oddziału L. M. i K. w Łowiczu. Grupa uczniów Sekcji budowy kajaków wraz z kierownikiem tejże prof. Fr. Sko-czeniem

Seksja zwraca się do wszystkich ko-biet z gorącym wezwaniem o zapisy-wanie się na członkinie Sekcji Kobiet L. M. i K.

Zapisy przyjmuje i wszelkich infor-macji udziela Sekretariat Sekcji Ko-biet, Nowy Świat 35, od godz. 10 do 15 i w piątek od 17 do 20; w tymże czasie przyjmuje się zapisy na kurs pływania (Yacht Klub Oficerski).

Z ŻYCIA ODDZIAŁU L. M. i K. PRZY MIN. PRZEM. I HANDLU.

W dniu 13 marca r. b. odbyło się do-roczne Walne Zebranie Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy Minister-stwie Przemysłu i Handlu pod przewo-dnictwem p. dr. Rosińskiego.

Po zagajeniu i ustaleniu programu dal-szej pracy, jaką mógłby Oddział spełnić dla dobra ogółu i idei morskiej, udzielo-ne ustępującemu Zarządowi absoluto-rjum i wybrano nowy zarząd w oso-bach: pp. Schmid Józef — prezes, Gu-towski Marian — wiceprezes, Lipska Ma-rja — skarbnik, Sedzikówna Stanisła-wa — sekretarz, Byczyński Edmund, Niedźwiałkowski Michał, Kosko Stani-sław — członkowie zarządu.

Wobec ważności i aktualności sprawy uchwalono wyasygnować na fundusz ko-lonjalny — zł. 300 (trzysta), na krótko-falową stację radiową dla statku szkol-nego „Dar Pomorza” zł. 200 (dwieście), oraz akceptowano wypłatę zł. 300 (trzy-sta) na szkołę szkutnictwa.

Dnia 9 kwietnia r. b. Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy Minister-stwie Przemysłu i Handlu w Warsza-wie, urządził w kinie „Europa” propa-gandowy poranek morski. Wyświetlano szereg ciekawych filmów, z których wielkie zainteresowanie wzbudziły „Gdynia i morze” oraz dźwiękowiec „Dar Pomorza”.

Przed pokazem filmów, kolega Stani-sław Kosko opowiedział swą podróż na polskim okręcie „Katowice” z Gdyni do Grecji i na morze Czarne.

Z humorem, w barwnych słowach odmalował kolega Kosko urok podróży morskich. Zebrani, w liczbie 350 osób, rzesistami oklaskami podziękowali za ciekawą prelekcję.

WARSZTAT BUDOWY KAJAKÓW W PRZEMYŚLU.

Staraniem oddziału L. M. i K. w Prze-myślu uruchomiony został własny war-sztat budowy kajaków. Warsztat wy-konywa kajaki typu turystycznego, dwu osobowe, z najlepszych materiałów, spe-cjalnie impregnowane, w cenie 80 zł. za kajak. Zgłoszenia na kupno prosimy kierować pod adresem: Sekretariat Od-działu L. M. i K. — Przemysł — Ko-menda Miasta — ul. Mickiewicza.

P. Niewiadomski Jan, Kierownik Urzę-du Hipotecznego w Łasku, złożył za-miast życzeń noworocznych na cele tut. Oddziału kwotę zł. 50.—, za co Zarząd Oddziału L. M. i K. w Łasku tą drogą składa serdeczne podziękowanie.

KRONIKA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



TEGOROCZNA PODRÓŻ STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA”

Program tegorocznego pływania statku szkolnego „Dar Pomorza” przewiduje dwie krótkie podróże po Bałtyku i dłuższa zimowa podróż na Atlantyk Północny.

W dniach pomiędzy 2 a 4 czerwca „Dar Pomorza” odejdzie z Gdyni, mając na pokładzie prócz uczniów wydziału nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej, także trzech hydrograów, którzy z ramienia Morskiego Instytutu Rybackiego mają dokonać pomiarów głębokości w rybnych okolicach Bronholmu.

Po ukończeniu tej pracy, która zabierze około dwóch tygodni, hydrograowie odjadą do Gdyni na statku Morskiego Instytutu Rybackiego „Ewa”. „Dar Pomorza” zaś skieruje się dla odbycia programowych ćwiczeń do Kattégatu, a potem na kilkudniowy postój do Kopenhagi, skąd powróci do Gdyni na „Święto Morza”.

W pierwszych dniach lipca „Dar Pomorza” uda się do Finlandii i Szwecji, gdzie ma spotkać się z norweskimi statkami szkolnymi „Statsraad Leahmkuhl”. Podczas tego spotkania pomiędzy uczniami obydwu statków zostanie urządzona wiosłowa regata na szalupach okrętowych. W regatach, które w r. ub. odbyły się w Stavanger (Norwegia), zwyciężyła osada norweska, bijąc naszą łódź o kilka centymetrów.

W sierpniu „Dar Pomorza” znowu powróci do Gdyni, gdzie zaokrętuje nowoprzyjętych do Państwowej Szkoły Morskiej kandydatów. Aż do połowy września statek będzie odbywał krótkie podróże po Bałtyku, poczem odpłynie w sześciomiesięczną podróż zimową do Brazylii, zawiązując po drodze m. in. do jednego z portów Afryki Zachodniej. W Brazylii w porcie Paranaguá (stan



Polska sól, którą wzięli z Gdyni dalekomorskie statki rybne do solenia śledzi, poławianych na Morzu Północnym.

Parana). „Dar Pomorza” zatrzyma się na przeciąg 6 tygodni dla wykonania odpowiedniej części programu szkolenia.

Powrót do Gdyni nastąpi w połowie kwietnia 1934 roku.

RUCH NA DRODZE WODNEJ WISŁA — GDYNIA.

W ostatnim czasie zauważyć się daje duże ożywienie ruchu towarowego na drodze wodnej, łączącej wewnątrz Polski z Gdynią. Do portu gdyńskiego coraz częściej zjawiają się ładunki cukru berlińskiego, które spławiane są najpierw Wisłą do Gdańska, a następnie holowane do Gdyni.

W końcu ubiegłego miesiąca przy magazynie Cukroportu znajdowało się jednocześnie 26 berlinek, ilość dotychczas w kronicy portu gdyńskiego nienotowana.

PRACE BUDOWLANE W PORCIE GDYŃSKIM.

W tegorocznym sezonie budowlanym zostały zapoczątkowane w porcie gdyńskim następujące prace: 1) wykopy pod fundamenty hali pasażerskiej przy nabrzeżu Francuskim, 2) rozszalowanie konstrukcji żelazo-betonowej w magazynie tranzytowym, 3) wykończenie nasypu na ul. Portowej od „Starego Dębu” do nowego wiaduktu, 4) wytyczanie w terenie oparkowania strefy wojnocłowej, 5) roboty brukarskie na ul. Śledziowej i Św. Piotra, 6) roboty czerpalne w kanale wejściowym (do głębokości 12 m.) oraz w basenie im. Ministra Kwiatkowskiego przy nabrzeżu Rumuńskim.

ZAJNTERESOWANIE PAŃSTWOWA SZKOŁA MORSKA ZAGRANICĄ.

W związku z przyjęciami nowych kandydatów do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, które mają się odbyć w pierwszych dniach sierpnia r. b., do Szkoły wpłynął szereg próśb o informacje od obywateli bułgarskich i czechosłowackich. Jak się dowiadujemy, również Poselstwo Republiki Czechosłowackiej w Warszawie, zwróciło się w drodze urzędowej o informacje w sprawie przyjęć do tej Szkoły.

SZWECJA — GDYNIA

Regularna komunikacja okrętowa pomiędzy Szwecją i Polską, utrzymywana od przeszło roku przez „Swedish America Line”, ma być w roku przyszłym ulepszona. Na linię tę zamiast dotychczasowego statku „Borgholm” (515 ton) ma wejść statek większy i bardziej nowoczesny. Świadczy to o pomyślnym wyniku eksploatacji linii, utrzymującej obecnie połączenie pomiędzy Landskroną, Gdynią, Gdańskiem i Sopotami.



Delegacja sowiecka w Gdyni wchodzi na pokład statku „Lwów”. Drugi od lewej przewodniczący delegacji kom. Bojew



Czechosłowacy przedalniczy bawełny w Gdyni przed magazynem bawełnianym na nabrzeżu Amerykańskim. Od lewej: dyrektor Urzędu Morskiego, inż. Łęgowski i prezes czeskiej przedalniczy Steinsky - Sehnoutka

PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PRAWA POLSKI DO KOLONIJ

Rozważania poniższe drukujemy jako artykuł dyskusyjny. Prawa Polski do własnych kolonii, niepodlegające żadnym wątpliwościom, wymagają jaknajszerszego rozwinięcia i pogłębienia. W każdej dziedzinie można znaleźć mnóstwo nieodparty argumentów dla ich unaocznienia. Artykuł obecny pomieszczamy więc jako godny przemyslenia przyczynek i spodziewamy się, że wywoła on dalsze wypowiedzenia się i rozwinięcia ogólnie - polskiego stanowiska w tej niepospolicie doniosłej sprawie.
RED.

Podjmując, jako postulat realnej polityki polskiej, uzyskanie dla narodu naszego odpowiednich terenów kolonialnych, musimy mocno w opinii własnej i obcej ufundować podstawy na jakich z żądaniem tem występujemy.

Wszystkie obszary kolonialne zostały zajęte przez inne narody, zanim Polska do niego bytu niepodległego powstała. W następstwie popełnionej na narodzie naszym zorganizowanej zbrodni straciliśmy fizyczną możliwość zapewnienia sobie terytorjalnego rozwoju za morzami. Wystąpienie nasze z żądaniem naprawienia tej krzywdy może się jednak wielu czynnikom wydawać zamachem na cudze tytuły prawnego posiadania.

Sprawę tę rozważać musimy nie tylko ze stanowiska nabytych praw, ale także ze stanowiska życiowych, praktycznych, ludzkich konieczności, ze stanowiska dobra gospodarstwa światowego, ze stanowiska przyszłego rozwoju rasy białej i jej cywilizacji.

Tytuły prawne ludów europejskich do posiadania obszarów kolonialnych noszą z sobą odmienny charakter od prawa do ziemi oj-

ców w Euronie, od wieków przez dany naród zasiedlonej i zagospodarowanej, stanowiącej jego kołębę, jego, żeby się tak wyrazić, dobra rodowe.

Tytuł kolonialny jest to w jednym skrajnym wypadku odwieczne prawo obiecia w posiadanie „rzeczy niczyjej”, pustych przestrzeni, stanowiących dotychczas królestwo przyrody, wspólnej matki ludów, przez pierwszego, kto na nich swą nogę postawił i godło swego narodu rozwinał, w innych skrajnych wypadkach jest to prawo silniejszego zaborcy do panowania nad krajami już zasiedlonymi częstokroć przez ludy o wspanialej przeszłości historycznej, odrębnej i szanownej cywilizacji: jak np. Indie lub Egipt.

Miedzy temi dwoma ostatecznościami znajduje się cały szereg typów pośrednich: obszarów słabo zasiedlonych, nawpół pustych, posiadających zdolność wyżywienia i utrzymania kilka czy kilkadziesiąt razy więcej ludzi niż dotychczas.

Powszechnie uznawanym tytułem ludów europejskich do panowania nad ludami innych części świata była ich wyższość cywilizacyjna, szczególnie wyższość w organizacji technicznych dzieł komunikacji, nawodnienia, wzbogacenia bogactw przyrodzonych i pojemności rynków wewnętrznych. Moment eksploatacyjny wysuwał się w całym szeregu kolonii na plan pierwszy przed momentem osadniczym, szczególnie tam, gdzie bądźto zaludnienie było już gęste, bądźto warunki klimatyczne nie pozwalały na osadnictwo białych.

Wielkie dzieła inwestycyj kolonialnych i konane zostały przez Anglików, Francuzów czy Holendrów. Wielkorządca Egiptu Kitchener nawodnił i oddał ludowi pod uprawę więcej ziemi w ciągu dwunastu lat swej administracji, niż wszystkie dynastie Faraonów, razem wzięwszy. Sieć kolejowa, nawodnienia, rawa bawełny w Indiach, sieć szos, wodociągi, zadrzewianie piaszczystych pustyń przez administrację francuską w Afryce są to wspaniałe, pozytywne dzieła, dokonane wysiłkiem zbiorowym administracji i finansów z jednej, a najteższych i najofiarniejszych talentów i charakterów białych jednostek z drugiej strony.

Im dzieła technicznej cywilizacji lepiej i szybciej są wykonywane na ziemi kolonialnej, im gorliwiej przyswajają się ludności miejscowej umiejętności skutecznego współzawodnictwa z Europejczykiem w wyłożonej a celowej i skutecznej pracy gospodarczej, tem szybciej, spełniwszy swą rolę instruktorską i organizatorską, usuwać się muszą Europejczycy i rezygnować ze swych aspiracji przewodzenia, o ile w ślad za administracją i eksploatacją nie poszło osadnictwo przez białych, o ile tytuł prawny zaborcy nie może się oprzeć na sile żywej białej ludności głęboko i silnie wrosłej w ziemię.

W oczach naszych „okonała się już pierwsza taka dobrowolna i pokojowa likwidacja tytułów suwerennych. W Brytanii do Egiptu. Kraj ten osiągnął pod protektorem angielskim tak wysoki stopień materialnego rozwoju,

społecznej i prawnej równowagi, że loty bez...
 dzić się musieli z faktem zubożenia dalszej opieki. Powstaje tam w tej chwili obok uniwersytetu europejskiego dla Egipcjan oświatowa, kulturalna i polityczna...
 m... opolia sta... szanownej i zasłużonej cywilizacji arabskiej. Narodom europejskim przybywa now...
 wv, wolny i niepodległy towarzysz i wsp... zawodnik, równy poziomem i możliwościami gospodarczymi, a tak przecież odmien...
 n... tradycją i psychiką zbiorową.

W Egipcie, czy w Indiach, osadnictwo ludności europejskiej było przy tamtejszej gęstości zaludnienia względnie nieodpowiednich warunkach klimatycznych od początku niemożliwością. Istnieje jednak szereg kolonii, gdzie możliwości osadnicze dla rasy białej istnieją, a nie są realizowane dlatego, że naród, który posiadał prawa suwerenne nie posiada równocześnie nadmiaru tej siły osadniczej, przy której pomocy mógłby te prawa suwerenne utrwalić i nadać im treść realną.

W rozważaniu sprawy zdolności osiedleńczej na przyszłość obojętne jest, czy dany naród posiadał kiedyś nadzwyczajną emigracyjną i je — dopiero w ostatnich czasach, jak np. Anglia — utracił, czy też nie miał ich nigdy w epoce posiadania kolonii.

W pierwszym wypadku mamy przykłady olbrzymich obszarów, zasiedlonych prawie wyłącznie przez rasę białą, ale tak rzadko, że nie można tego jeszcze nazwać zasiedleniem. Tak Australia — przeszło dwie trzecie obszaru Europy — posiada ludność sześć i pół miliona, a więc tyleż mała Portugalia. O kilkanaście procent od Europy zaś mniejsza Kanada niepełna 10 milionów, a więc trzecia część ludności Polski.

W drugim wypadku spotykamy nie olbrzymie i świetnie administrowane państwo kolonialne Republiki Francuskiej, gdzie poza urzędnikami żywioł francuski jest liczebnie tak słaby nie tylko w porównaniu z tubylcami, ale nawet z inorodną ludnością napływową, że prawa suwerenne Francji nie tylko od wewnątrz, ale i od zewnątrz mogą być atakowane.

Typowy przykład czysto eksploatacyjnego i administracyjnego, a nie osiedleńczego charakteru, stanowiły przed wojną kolonie niemieckie. Ludność niemiecka wynosiła tam w roku 1910 razem z wojskiem, policją, urzędnikami i t. d.:

W Afryce Wschodniej 2.703 osób

w Kamerunie 1.132 „
 w Togo 337 „
 w Pol.-zach. Afryce 10.226 „
 a więc łącznie z Nową Gwineją około 15.000 osób. Tych 15 tysięcy osób, w tem zapewne tylko około 8 tysięcy byłych cywilów, rozproszonych na obszarze sześciokrotnie większym od Polski, stanowiło siłę żywą niemieckiego narodu, czynną w koloniach i owo realne prawo odzyskania z powrotem mandatów kolonialnych, o których olbrzymim znaczeniu dla narodu niemieckiego obecnie znówu wiele zaczyna się pisać. O ile warunki klimatyczne w innych byłych niemieckich koloniach nie nadawały się do masowego osiedlenia przez białych, to nie można tego powiedzieć np. o Południowo-Zachodniej Afryce, bardzo jeszcze słabo zaludnionej (nieco ponad ćwierć miliona na obszar przeszło dwa razy większy od Polski), ale nadającej się dobrze na stałe zamieszkanie przez ludność białą. Gdyby kraj ten zamieszkiwało w czasie wielkiej wojny nie pięć, ale choćby pięćdziesiąt tysięcy rodowitych cywilnych Niemców, to nie zostałby on im odebrany, albo odbiór ten nie mógłby się utrzymać i kolonia ta byłaby im już dotychczas w tej czy innej formie zwrócona. Przykład Południowo-Zachodniej Afryki dowodzi niezbicie, że o trwałym posiadaniu kolonii decyduje przede wszystkim ilość własnej ludności na stałe w nich zasiedlonej, że kolonista jest i zostanie zawsze głównym tytułem do posiadania kolonii.

Mandat kolonialny Południowo-Zachodniej Afryki otrzymał Związek Południowo-Afrykański z tytułu sąsiedztwa i podobnego typu gospodarczego prowincji (kopalnie miedzi i pola diamentowe).

Jakże przedstawia się sprawa rasy białej w tejsze Południowej Afryce? Cztery główne kraje Unii: Kapland, Natal, Transvaal i Oranie, nie licząc krajów Basutów, Beczuanów, Swasi i nowo nabytego mandatu, gdzie ilość białych jest znikoma, wykazywały wedle spisu z 1927 r. na 7.659.000 ludności 1.709.000 Europejczyków. Z tych blisko 56 procent mieszkało w miastach, a więc skazane jest na stopniową stratę siły rozrodczej. Jeszcze w roku 1880 w Oranie żyło 46 procent białej ludności — obecnie już tylko 30 procent, w Kapiu było okragło 33 procent obecnie 23 procent białych.

To zmniejszanie się procentowego udziału białej ludności dokonywało się w najlepszych, jakie wyobrazić sobie można, warun-

kach klimatycznych i zdrowotnych wogóle i w dobie, kiedy Anglia posiadała olbrzymie ilości nadwyżek emigracyjnych. Wiemy, że Wielka Brytania, podobnie jak Rzesza Niemiecka, wykazuje od lat kilkunastu katastrofalny spadek przyrostu naturalnego, że nie tylko żadnych nadwyżek osadniczych mieć nie będzie, (bo mieć ich nie może społeczeństwo, posiadające wszystkiego ośm procent rolników), ale że należy oczekiwać bezwzględnie silnego zmniejszania się samej ludności wysp Brytyjskich. Stąd Unia Południowo-Afrykańska żadnego dalszego zasilku ludności białej spodziewać się nie może. A więc na czym buduje trwałość swego europejskiego charakteru? Czyżby na prawach wyjątkowych, na przywilejach udzielonych białym? Wiadomo, że przywileje nie wytrzymują próby czasu i długiego obok siebie współżycia przy jednym warsztacie uprzywilejowanych i upośledzonych. Sto ośmdziesiąt tysięcy Azjatów, sprowadzonych do robot w południowo - afrykańskich kopalniach, pięć milionów Murzynów Bantu, sześćset tysięcy mieszkańców różnych ras w ściślejszej ojczyźnie, to chyba dość już poważne niebezpieczeństwo „mniejszościowe“, aby nakazać rezerwe w rozszerzaniu swych obszarów protekcyjnych, czy mandatowych na dalsze tereny.

Zapewne, że jeżeli się zainteresowanie swe kieruje przede wszystkim na obecną wysokość dywidendy akcyj złotych czy diamentowych, to na jedno wychodzi, czy złoto wyłamał z granitu żółty czy biały człowiek, czy diament wyłowił z piasku czarne czy białe ręce, ale gdy od dywidendy przeniesie się uwagę na samego człowieka, na najbliższą i dalszą przyszłość swego społeczeństwa i całej rodziny ludów rasy białej, to sprawa monopolu kolonialnego w rękach państw pozbawionych przyrostu naturalnego nabiera tragicznego charakteru.

Biała mniejszość południowo - afrykańska. Burowie czy Anglicy, żyją w kraju tym od wielu generacji. Stał się on naprawdę ich jedyną Ojczyzną. Tych milion siedemset tysięcy białych, jeżeli straca widoczną przewagę siły, nie będą mogli z pieknym gestem dyplomatycznym ukłonić się czarnej władcy, smakować manatek i wrócić, jak jaki wicekról lub rezydent do rodzinnego pałacu. Nie. Oni będą musieli albo wyróżnić kolorowych albo zostaną wyrznięci. Gdybym był obywatelem Polu-

dniowej Afryki, to nie wyciągałbym rąk po nowe mandaty i protektoraty, ale szukałbym pomocy i współpracy, szukałbym posilków od tych białych społeczeństw, które jeszcze są w okresie młodego rozwoju, które dostarczyć mogą rocznie bez szkody dla siebie sto-tysięczny kontyngent osadników do zasiedlenia pustych, lub w trzech czwartych pustych, obszarów sąsiednich i zapewnić białym lepsze bezpieczeństwo na przyszłość.

Takich społeczeństw poza Ro-

sją, która ma swoją Syberję, w Europie obecnie jest tylko dwa: Włochy i Polska. Włochy mają już swoje państwo kolonialne, Polska nie ma żadnego.

Oto mocniejszy od pisanych traktatów tytuł Polski do Kolonii. Żądamy Kolonii, bo jesteśmy narodem o największym w Europie, półmilionowym przyroście naturalnym, bo z was „wszystkich, biali ludzie, jak siedzicie w Lidze Narodów, dać możemy najlepsze gwarancje ich zasiedlenia i utrzymania.

Zgłaszamy się z gotowością współpracy i oferujemy nasze olbrzymie rezerwy ludnościowe, jako pomoc w groźnej sytuacji. Oferujemy je dziś już, bo jutro może być zapóźno.

Rzecz w tem, które czynniki kolonialne pierwsze słusznie i przewidująco oceniają wartość i moc naszej oferty.

Oto główny, ale nie jedyny, tytuł nasz do stawiania żądań w sprawach kolonialnych.

A. Plutyński.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



TRZECI ZLOT JUNAKOW W KURYTYBIE

W dniach 21, 22 i 23 stycznia r. b. obradował w parańskim miasteczku Mallet III. Sejmik Junacki, przy udziale 48 delegatów reprezentujących ogółem 64 mandaty nie licząc wielkiej gromady gości, sympatyków tej organizacji. Przedstawicielstwo R. P. w Brazylii reprezentował wicekonsul, p. Teodor Cybulski, niezwykle troskliwy opiekun i przyjaciel Junaków. W Sejmiku wzięły udział reprezentacje innych zrzeszeń polskich w Brazylii, oraz sportowych brazylijskich i orasy.

Prace przygotowawcze komisji: Wychowania Fiz., Regufaminowej i Kult-oświatowej zajęły pierwszy dzień, Sejmiku, przerywane zresztą powitaniem nadjeżdżających delegacji, między innymi delegacji okręgu Iva (konnego raidu), a wieczorem p. wicekonsula.

Mimo tych przerw, komisje zdołały oparować cały ogrom materiału sejmikowego i wystąpiły z gotowymi referatami na plenum Sejmiku w drugim dniu obrad. W dniu 22 stycznia zrana, nastąpiło uroczyste otwarcie Sejmiku, poprzedzone nabożeństwem i kazaniem ks. prob. Pia-seckiego. Otwarcia Sejmiku dokonał prezes Naczelnej Rady Junackiej, kol. Michał Sekuła, zapraszając na honorowego przewodniczącego p. wicekonsula Cybulskiego.

Od pierwszych już wyrazów, jakie padły z trybuny sejmikowej, nastroj wytworzył się uroczysty, pełen skupienia i świadomości powagi chwili — III Sejmik stanowi bowiem w życiu naszej organizacji moment przełomowy. P. wicekonsul Cybulski, w serdecznym przemówieniu powitalnym podkreślił z naciskiem, że „Junak” w Brazylii ma do spełnienia jedno z najważniejszych zadań w życiu wychodźstwa i że składa właśnie egzamin ze swej dojrzałości do jego spełnienia.

Referat Wych. Fiz., wygłoszony przez kol. Konrada Sadowskiego, wykazał niesłychany wzrost organizacji, zarówno pod względem liczby członków, jakoteż urządzeń sportowych wśród oddziałów.

Ze sprawozdania wynika, że w ciągu ub. 8-u miesięcy liczba boisk sportowych wzrosła o 90 proc., zaś liczba oddziałów junackich o 95 proc. i w tymże stosunku liczba członków. Świadczy to o imponującym rozmachu, jaki przybrał rozwój organizacji w ostatnich czasach. Tempo takiego rozrostu było wychodźstwem utęszemu dotąd nieznanym, gdyż dawniejsze organizacje młodzieży na tym terenie nie przekraczały liczby dwudziestu „Kół”,

podczas gdy junackie oddziały pozostawały za sobą liczbę 50. Stwierdzone zostało zjawisko, że prace wychowania fizycznego nie odstraszały młodzieży osadniczej od organizacji, ale właśnie stanowią zachętę i dodają organizacji rozmachu.

Zwycięstwa junackie w zawodach międzynarodowych i międzystanowych w Południowej Brazylii, mistrzostwo zdobyte w dziale lekkiej atletyki, stawiając „Junaka” na pierwszym miejscu, dodało niesłychanego bodźca reszcie oddziałów na prowincji i postawiło na mocnych nogach sam cel wychowania fizycznego tutejszej młodzieży.

Naczelna Rada Junacka, jako władza kierownicza organizacji, nie potrzebowała się na Sejmiku rumienić za swe sprawozdanie z działalności, jak to się niejednokrotnie przytrafia rozmaitym zarządom głównym w podobnych okolicznościach.

Urządzenie wspaniałego Doma Junackiego w Kurytybie, Bursy dla młodzieży zamiejscowej, kształcącej się w stolicy stanu, organizacja kursów Wych. Fiz. w poszczególnych okręgach wreszcie nawiązanie braterskiej łączności z Ligą Morską i Kolonialną w Polsce — są to czyny, świadczące o dużej inicjatywie i niemałej pracowitości.

W dziedzinie oświatowej Junak położył już ogromne zasługi, gdyż oddziały po kolonjach, dzięki swej ruchliwości w urządzaniu imprez dochodowych na rzecz miejscowych szkół polskich, przyczyniły się do utrzymania prywatnego szkolnictwa wychodźczego. Są już i takie oddziały junackie, które całkowicie utrzymują polskie szkoły elementarne w osadach.

Referat Komisji Kult-oświatowej, opracowując wytyczne dla działalności na polu oświaty pozaszkolnej i w ogóle akcji kulturalno - narodowej wśród młodzieży, nie zawierał żadnych utopij w ani frazesów, ale wskazywał normalny tor pracy w tym kierunku, której wykonanie leży w granicach możliwości organizacji. Najważniejszym zadaniem III Sejmiku było opracowanie i uchwalenie statutu, gdyż poprzedni okazał się za ciasny dla przerastającej jego ramy organizacji. I tu komisja regulaminowa wykazała znamienne dojrzałość w obmyśleniu form i celów „Junaka” w Brazylii. Debata nad ustawą zajęła Sejmikowi około 7 godzin (trzy czytania). Miłą przerwę w obradach sejmikowych sta-

nowiło urządzone przez Kurs Wych. Fiz. na terenie Kolegium im. M. Kopernika „szurasko” (pamperska pieczeń na wolnym powietrzu) oraz popisy lekkoatletyczne kursistów.

Wybory do Naczelnej Rady w myśl świeżo przyjętej ustawy (na trzy lata z coroczną renowacją jednej trzeciej składu) odbyły się w trzecim dniu Sejmiku. Wśród delegatów panowała rozumna jednogłośnieść w doborze kandydatów. Z małymi też zmianami, bo raczej tylko przez dokompletowanie, wybrano ponownie ten sam zarząd, uznając tem samem jego pracowitość w roku ubiegłym. Samo pożegnanie Sejmiku przyniosło wszystkim szereg momentów wzruszających. Były to przemówienia starca - osadnika Wierzyńskiego, delegata oddziału z Vera Guarany oraz adwokata L. Wojskiego, kierownika okręgu Porto Unia. Pierwszy, w niewyszukanych wyrazach, a za to ze łzami w starzych oczach, dziękował Junakom za tyle wzniosłych chwil, przeżytych wspólnie z młodzieżą w naszej organizacji i na Sejmiku, drugi — z trudem wystawiając się w mowie przodków, ale sercem odczuwając potrzebę umiłowana ojczystych ideałów na obczyźnie, ślubował wierność junackim hasłom.

Wieczorem, podczas urzędzonej przez p. wicekonsula „herbatki”, w której wzięły udział delegacje oddziałów, zapanał tak serdeczny nastrój, że bez względu na poziom kulturalny i stanowiska przeobrażono się w jedną, kochającą rodzinę junacką. Zakończenie Sejmiku, uwieńczył jeszcze popis chóru junackiego, tańce plastyczne pod kier. p. Zofii Faliszewskiej, artystki teatrów lwowskich i przedstawienie amatorskie.

Echo Sejmiku Junackiego rozległo się po całej Południowej Brazylii. W wielu oddziałach, gdzie prace nie szły nazbyt sprawnie, stosunki poprawiły się natychmiast. Rozpoczął się pod nowym, wzmożonym tempem wyścig pracy na całym terenie. Nawet w takim Prudentopolis, gdzie „nie było ludzi”, po przyjeździe konnego raidu z Iva, do Junaka zgłosiło się 20 członków.

Nawet pismo misjonarzy „Lud” w Kurytybie, dawniej wrogo nastawione do „Junaka”, zamieściło entuzjastyczne wprost sprawozdanie z 3 Sejmiku Junackiego w Malletcie.

3 Sejmik Junacki w Brazylii spełnił swe zadanie w całości, i to stanowi jego najwyższy sukces.

Władysław Wójcik.

ZDOBYCZE I TROSKI POLONJI ZAGRANICZNEJ

Niespodziewanej pochwały w ustach... niemieckich doczekali się niedawno Polacy amerykańscy w stanie New Jersey i na wniosek posła Hejka, Polaka, Izba niższa legislatury stanowej powzięła uchwałę, nadającą nazwę „General Pulaski Sky-Way”, nowej, wspaniałej górnej drodze żelaznej, łączącej Jersey City z Newarkiem, w wymienionym stanie i wyposażonej w doskonałe, kunsztowne mosty ponad rzekami Hackensack i Passaic.

Prasie niemiecko-amerykańskiej w New Jersey uchwalała ta, sławiąca imię polskiego bohatera w sposób bardzo uroczysty, niezbyt przypadła do gustu, lecz zamiast otwartego sprzeciwu ze strony mieszkańców tej miejscowości, pochodzących z Niemiec, wywołała także rezygnacyjną i nieco melancholijną refleksję na łamach „New Jersey Freie Zeitung”:

„A czyja to wina jeśli nie nasza własna? Polacy - Amerykanie mogą służyć za przykład dobrej organizacji. Mocne liczebnie, ściśle związane wspólnotami interesami ich polityczne i oświatowe organizacje zmuszają współobywateli obcych do poważania ich, gdyż w każdej jednostce polskiego pochodzenia głęboko tkwi świadomość, że Polacy i ich naród pracują dla współczesnej historii Stanów Zjednoczonych i żywy w niej mają udział. Tylko wtedy, gdy podniesiemy szeregi własne tym samym rozmachem i duchem, jaki ożywia szeregi naszych współobywateli - Polaków, będziemy mogli liczyć na poważanie i uznanie całej ludności. (Podkreślenia nasze).

Spostrzeżenie to, że strony najmniej dla nas życzliwych obserwatorów, pokrywa się w zupełności z istnieniem wzmożonego ruchu wśród Polaków amerykańskich w kierunku jednoczenia się i konsolidowania szeregów emigracyjnych zaprzestania walk, kłótni o drobne, drobności, osobiste ambicje i błahostki. Zgodnie przyłożył ramię do ramienia i iść w jednym, karnym szeregu naprzód w pracy dla Polski i wychodźstwa: — oddawna już nawoływali przenikliwi i rozważniejsi przywódcy... Aż na koniec, nie bez wpływu „chwili osobliwej” w polityce europejskiej, najbardziej oporni ustąpili.

Oto pod tytułem „Nareszcie — łączcie się!” podaje chicagowski „Dziennik Związkowy” (25/III) że jeden z typowych przeciwników zgody wychodźczej zmienił stanowisko, odwrócił zapatrywania i w pewnym czasopiśmie tak woła głośno i patetycznie:

„W milionach serc polskich na obczyźnie, jak zawsze w chwilach niebezpieczeństwa odzywa się wołanie:

Podajmy sobie ręce! Twórzmy zwarty front!

Świadomość, iż Macierzy grozi niebezpieczeństwo, druzgocę wszystkie płoty i parkany dzielące nas.

„Wspólna troska i miłość bezgraniczna do Polski uderza w najczulsze struny naszych serc.

Niechaj pojawienie się swastyki krzyżackich hakatystów odniesie jedynie możliwy, prawdziwie polski skutek:

ŁĄCZMY SIĘ!!

Nie bez wpływu na zajęcie podobnego, jedynie słusznego stanowiska w chwili, wymagającej rozumnej trzeźwości

i zimno przemyślanej akcji, — musiały być wzmożone ataki niemieckiej kampanii propagandowej na rzecz zakwestjonowania istniejących granic między Rzeczypospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką. Atak ten napotkał jednak na tak zdecydowany i zarazem — odruchowy, spontaniczny, jakgdyby automatyczny odwet uświadomienia z polskiej strony opinii obcej o istotnym stanie rzeczy po tej stronie granicy, w imieniu której Polska tylko ma prawo zabierać głos w świecie, że wrogię nam siły musiały doznać głębokiego rozczarowania. Od głośniejszych i dobitnych wypowiedzi się Mistrza Paderewskiego, tego „najprzedniejszego ambasadora dobrej woli odrodzonej Polski”, jak określa go jedno z pism polskich w Ameryce, w prasie codziennej z wysokiej trybuny „Foreign Affairs”, do zbiorowych protestów osiedli polskich na ziemi amerykańskiej zdążyła od szerokiego grona i znanych dróg wielkich potoków emigracji polskiej na tym kontynencie, rozległa się jedna kategorię przestroga: ponownego rozbioru Polski nie dopuści żaden Polak!

Jak każde ostre, stanowcze a rzeczowe wystąpienie nietylko pierwszych synów wielkiego narodu, ale i tych najskromniejszych, zapomnianych, najdalej osiedlonych dzieci Macierzy polskiej, bywa w takich razach skuteczne i wpływa na obcą opinię publiczną, świadczy cytowany w polskich dziennikach po tamtej stronie oceanu fakt, wypadek, jaki zaszedł w mieście Albuquerque w New Mexico, w stanie, w którym urzędowa statystyka amerykańska naliczyła przy ostatnim spisie ludności tylko 970 osób pochodzących z Polski — w r. 1930, a w r. 1920 — 153. Jest to więc region, gdzie Polacy z biegiem lat nikną drugi od końca stan amerykański pod względem liczebności i siły polskiego żywiołu. Otóż w tym stanie właśnie największy zaszedł w mieście Albuquerque w „Journal” wystąpił z ostrymi artykułami, skierowanymi przeciw Polsce. W odpowiedzi na to grupa „nowomeksykańskich” Polaków wysłała do pisma tego energiczny protest i rzeczową odpowiedź. Cóż nastąpiło? — Wystąpienie poskutkowało... Otrzymał grzeczna odpowiedź, że w przyszłości ataki na Polskę w tym piśmie się nie pojawiają i że pismo to dla Polski, jak i dla narodu polskiego żywi szczerą sympatię.

Można tylko przyklasnąć refleksji, jaka budzi u publicysty rodaka naszego, ten krok i ta postawa Polaków zagranicą:

„Najlepszy to sposób wstrzymania wrogiej nam propagandy. Na każdą notatkę, na każdy artykuł, na każdy telegram w prasie amerykańskiej Polsce nieprzyjazny — protestować i stać listy! Nie przyjmować w pokorze cęgów, jakie na nasza narodowość spadają raz po raz w amerykańskich pismach, ale ataki te bezwzględnie odpyrać i do nowych ostrym stanowiskiem niedopuszczać.

„Bowiem odparcie wrogiej, antypolskiej propagandy na ziemi amerykańskiej musi spoczywać wyłącznie na barkach Polonji amerykańskiej”: (Artykuł redakcyjny w organie „Związku Narodowego Polskiego” w St. Zjednoczonych).

Postawa taka nie jest jakimś heroizmem, związanym z poczuciem komple-

nego niemal osamotnienia, skoro prasa polska sygnalizuje stamtąd, że i czasy się zmieniły... Washington zaczyna działać w obronie Polski... Z racji incydentu z wzmocnieniem polskiej załogi na Westerplatte nie powtórzyło się zakończenie sprawy na antypolskich wysokościach prasy amerykańskiej, na wygadaniu się Niemców, ile się zmieści, na dumnym milczeniu polskich agencji prasowych. Oto w Washingtonie, w miarodajnym komunikacie prasowym, rozległ się głos pochodzący ze „źródeł dobrze poinformowanych” znaleźli się „znawcy sytuacji” (informed observers), którzy ostro wystąpili w obronie Polski, i telegram, skierowany do całej prasy amerykańskiej, zakończony był zniecałkiem określeniem, że w stosunkach polsko-niemieckich względem Gdańska, tym razem „but pasuje na drugą nogę”.

Na barkach wyłącznie Polonji amerykańskiej spoczęła sprawa niemałej wagi z punktu widzenia propagandowego, sprawa pawilonu polskiego na wystawie światowej „100-lecia postępu” w Chicago, z racji setnej rocznicy założenia stolicy stanu Illinois. Wystawa ta ma być rewia współczesnej cywilizacji, na której znaleźć powinno swój najlepszy wyraz wszystko, co jest na świecie najprzedniejszego, najbardziej nowoczesnego, imponującego rozmiarami, konstrukcją realizacją najnowszych zdobyczy produkcji i wynalazczości.

W chwili, gdy zeszyt ten „Morza” trafi do rąk czytelnika, odjeżdżać będzie z Polski pierwsza z zapowiadanych ogółem sześciu wycieczek (od 3 czerwca do 25 sierpnia) udających się do Stanów Zjednoczonych A. P. okrętami Linji Gdynia — Ameryka. Pawilon Polski na tej wystawie stanie się przedmiotem niemiłosierniej krytyki namietanych sporów wśród rodaków naszych — tamtych zaoceanicznych od urodzenia i tych, tylko w ciągu dwóch tygodni... Nie wrzędząc ich wrażeń, zachwyty i rozczarowań, zanotujmy tylko parę faktów dotyczących powstania i budowy oraz przeznaczenia pawilonu.

Jak podaje dziennik „Ameryka Echo” koszt budowy pawilonu, trwającej 60 dni, ma wynieść 100.000 dolarów. Rozmiar pawilonu — 260 na 180 stóp, wysokość dwa piętra. W środku pawilonu będą dwie wielkie sale. Na parterze — ekspozycja polskie i polsko-amerykańskie, na pierwszym piętrze — jadalnia, sala zebrań, dancing, naturalnie. Pawilon Polski ma być największym pawilonem zagranicznym na wystawie w Chicago. Olbrzymi napis „Poland” będzie widoczny z dużej odległości. Na czele firmy prywatnej, budującej pawilon, stanął dr. Kalisz, organizator właściwy całej imprezy. Budowę finansują polsko-amerykańscy finansisci. W pawilonie będzie urządzić stowarzyszenie „Przyćół Muzyki” koncerty, nadawane na cały świat przez National Broadcasting Corporation. Do pawilonu ma być dobudowana rotunda dla pomieszczenia panoramy „Golgota”, mistrza Styki, ojca, odrestaurowana przez T. Stykę. „Dziennik dla Wszystkich”, wychodzący w Buffalo, rysuje takie perspektywy:

„Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że całe życie polskie w stolicy skoncentruje się podczas wystawy w polskim pawilonie, — tam będzie można urządzić przyjęcia wieczorki, koncerty, wystawy etc. — tam na brzegach jeziora Michigan, a pod sztandem

rami amerykańskim i polskim zakpił polskość — polska kultura, sztuka, muzyka, przemysł, handel, nauka itd. Całkiem słusznie powiedział p. konsul dr. T. Zbyszewski po podpisaniu kontraktu, że stał się drugi cud, — pierwszy był nad Wisłą — drugi nad jeziorem Michigan — bo faktycznie wszyscy już opuścili rece, nie było nadziei ażeby polski pawilon stanął na wystawie światowej, zjawiał się jednak na widnokręgu życia naszego, taki, który potrafił doprowadzić ten sen i marzenie do skutku, — a nim bezsprzecznie jest dr. Władysław Kalisz, on bowiem był tą sprężyną, do ostatek chwili nie poddawał się, a pracował zawsze powtarzając: „Pawilon Polski musi być!”

Już w miesiącu marcu Konsulat Generalny R. P. w Chicago został zawiadomiony, że Rząd Polski nie bierze udziału w tym pawilonie i eksponatów nie wysyła.

Niejednemu turzyście z Europy droga powrotna z Chicago do domowych pieleszy może się wydać mało atrakcyjna „wsteczna” — w stosunku do stoletniego amerykańskiego postępu, jaki będzie na tej wystawie zaaplikowany wszystkim zwiedzającym dla nasycenia najbardziej wygórowanych żądań, wrażeń i emocyj. Ze zwykłym przybyszami z Europy obchodzono się do niedawna dość brutalnie w ojczyźnie Washingtona; głośno było, jak je polska prasa tamtejsza określa „ohydne, tyranizujące” rozporządzenia, usuniętego obecnie sekretarza pracy W. N. Doaka, brania odcisków z palców imigrantów. Ta metoda „pietnowania” cudzoziemców mogłaby doprowadzić niektóre państwa do odpłacania się pięknem za nadobne i zapopatrywania się w „odciski” amerykańskie, z których — w sensie przenośnym — bodaj, że najoryginalniejsze są „ślady rąk” po urzędowaniu właśnie samego mr. Doaka. Następcą na urzędzie Sekretarza Pracy pan! Frances Perkins, rozpoczęła „czyszczenie” swego departamentu od zniesienia przedewszystkiem organizacji tajnego szpiegowania imigrantów. Jeden z tych szpiegów „specjalny inwestygator”, M. W. Garson brał 9.000 dolar, i za to jeździł sobie po kraju w misjach szpiegow- skich poszukując imigrantów to wśród bandytów chicagowskich, to — dla zmiany klimatu — wśród aktorów w Hollywood. Sekretarz Pracy, pani Perkins, wykryła, że szpiegowie na usługach pana Doaka których było razem 55, zjedli w 8 miesiącach cały fundusz, 200.000 dolarów, przeznaczony na utrzymanie biura przez rok, z których nie zdołano „rozwydatkować” tylko marnych 12.000 dolarów.

Jeśli chodzi o Polskę, o udział nasz w legalnie rejestrowanym ruchu migracyjnym, to statystyka ogłoszona ostatnio przez urzędowe amerykańskie Biuro Immigracyjne notuje w drugim półroczu 1932 r. (od lipca do grudnia włącznie) przybycie z Polski do St. Zjednoczonych 308 imigrantów, a równocześnie opuszczenie Unii Amerykańskiej przez 1.313 osób udających się do Polski, z czego wynika, że obecny ruch migracyjny kształtuje się na niekorzyść Polaków w Ameryce.

Zmniejszyła się natomiast liczba przymusowo i dobrowolnie deportowanych do Polski, gdyż w 2-m półroczu 1931 r. przymusowo deportowano ze St. Zjednoczonych do Polski 246, a dobrowolnie 31 osób, natomiast w 2 półroczu 1932 r. przymusowo deportowano 197 osób, a dobrowolnie 24.



Osiedle polskiego kolonisty w puszczy parańskiej.

Fot. F. M. Mūcha

Lakoniczne i suche cyfry, w danym wypadku na odcinku polskim, obrazujące absolutny niemal zanik wjazdów przybyszów z Europy do Ameryki, ten że usprawiedliwiony ujemny bilans migracyjny i dla Europy, i dla Ameryki, stanowią zjawisko, które zbyt poważnie zaciążyło na całokształcie stosunków europejsko-amerykańskich i zbyt bezpośrednio wyrządza szkodę polskiemu stanowi posiadania ludnościowemu w unii zaatlantycznej — aby nie być przedmiotem szczerej i poważnej troski światłej opinii Polonii amerykańskiej. Na łamach „Dziennika Polskiego” wychodzącego w Detroit, znajdujemy pod datą 29/III jasne postawienie sprawy z polskiego punktu widzenia i trzeźwą argumentację za zniesieniem ograniczeń imigracyjnych w imię amerykańskiej racji stanu. Oto w pobieżnym streszczeniu tok myśli publicysty Polaka, przejętego istotnie wielką troską o jutro ojczyzny przybranej i tej roli w niej współrodaków jego, którą tak obiektywnie rozumiał i przedstawia cytowany na wstępie przez nas głos niemiecko-amerykański.

Od 1926 roku „Dziennik Polski” tamtejszy niejednokrotnie umieszczał artykuły, w których udawał jak krótkowzroczna jest polityka szwiniów amerykańskich, domagających się coraz większych ograniczeń wjazdu imigrantów z Europy. Poruszano tę sprawę w szeregu artykułów, udawadniając na podstawie statystyk, danych finansowych, ekonomicznych, rasowych i t. p. nieocenioną wartość, jaką jest dla Stanów Zjednoczonych imigrant z Europy.

„Z chwilą zamknięcia wjazdu dla Europejczyków, nadprodukcja w kraju wzrosła do zastraszających rozmiarów, bezrobocie ogarnęło miliony ludzi, stanęliśmy przed wielkim znakiem zapytania...”

I oto prasa amerykańska, trochę po niewczasie orientuje się, że ta bogata Ameryka może naraz umrzeć na bogactwo, którego nie można wykorzystać.

Niezmiernie sympatyczny jest w tych warunkach artykuł znanego dziennikarza A. Brisbane'a na temat strasznego błędu, jaki popełniły Stany Zjednoczone, zamykając imigrację, „która była błogo-

stawieństwem tego kraju, która zbudowała te wielkie i wspaniałe Stany Zjednoczone”. Ameryka może wykarmić **czwierć miljarða** ludz, prócz tych 123.000.000, które posiada.

Brisbane pisze: „Jak można rozwiązać problem nadprodukcji, jeżeli nie zwiększoną konsumcją?... Mamy wiele rodzajów głupoty w Stanach Zjednoczonych, lecz najbardziej szkodliwa jest zabranianie inteligentnym, ambitnym mężczyznom i kobietom przybyć tu z Europy, jak nasi przodkowie czynili”.

Konkluzja polskiego organu opinii wychodzącej woła o czyn poważny, przemyślany, dziejowy:

„Pięknym i obywatelskim czynem byłoby, gdyby który z naszych polskich kongresmanów przygotował bill o zniesieniu zakazu imigracji. Z pewnością byłby to jeden z najważniejszych billów i mających najbardziej doniosłe znaczenie o historycznej wartości”.

Prawdopodobnie na obecnej sesji trudno byłoby wnieść taki bill, lecz opracowany teraz na podstawie ważnych faktów i danych statystycznych, przedstawiony inteligentnie i rzeczowo, mógłby być wniesiony już na sesji jesiennej. Już teraz możnaby było przygotować grunt o przychylnie przyjęcie takiego billu.

Jest to sprawa, która dla każdego Polaka jest najważniejszą”.

Kazimierz Zieleniewski

GDYBY NIE WŁADANIE MORZAMI, RZYM NIGDY NIE STAŁBY SIE IMPERIUM.

HASŁEM DNIA DZISIEJSZEGO WINNO BYĆ: ZASADA „NAVIGARE NECESSE” ZNANA BYŁA W RZYMIE CEZARÓW, NA DŁUGO PRZED POWSTANIEM HANZEATYCKIEJ BREMY. JEST TĘDY ABSURDEM NIE ŻYĆ Z MORZA, GDY SIĘ TO MORZE POSIADA.

MUSSOLINI.

MÓJ UDZIAŁ W REWOLUCJI

Denesze z Południowej Ameryki przyniosły niedawno wiadomość o zamordowaniu Prezydenta Republiki Peru, Sanchez Cerro. Poniżej dajemy fragment wspomnień p. Kazimierza Warchałowskiego z jego przypadkowego udziału w rozruchach, które wybuchły w roku 1931 w Limie, stolicy Peru i doprowadziły do ustąpienia tegoż Sanchez Cerro z piastowanego podówczas stanowiska szefa rządu prowizorycznego.

Red.

Rewolucje w Południowej Ameryce robione przez wojsko przeciw rządcom cywilnym mają tę dobrą stronę, że trwają krótko.

W trzy dni załatwiła się rewolucja w Peru w roku 1930 z rządem, czy dyktaturą, jak kto woli, prezydenta Leguía.

Pierwszego dnia został aresztowany szef rządu i główni jego ministrowie i poplecznicy. Porozumiano się telegraficznie z resztą jednostek wojskowych i marynarką i po otrzymaniu odpowiedzi, że przyłączają się oni do rewolucji, ogłoszono podpułkownika Sanchez Cerro szefem rządu prowizorycznego.

Zaczęły się natychmiast rugi władz obalonego regime'u, przeważnie bez oporu, bo ktoby tam chciał się opierać wojsku, zresztą czemu?

Wszystko poszło, jak z płatka. Zwycięzców zarzucono kwiatami, tembardziej, że można było zrywać bezkarnie w ogrodach zwyciężonych.

Wydano wspaniałe manifesty i drakońskie dekrety. Pierwsze na użytek uciemnionego ludu, drugie na użytek dotychczasowych władz i... cudzoziemców, którym dość wyraźnie pokazano Jęzwy, wisiele bowiem wszyscy przy dawnym rządzie i wspólnie z nimi wyzyskiwali sytuację.

Było z tego sporo kramu, który rozplątywać musiało M.S.Z. peruwiańskie, wreszcie i skarb chwycił się po niewczasie za głowę, bo banki cudzoziemskie zamknęły swe kasy i wszelkie kredyty, a miejscowe okazały się niewypłacalne. Trzeba było rozpoczynać żmudne pertraktacje, a tu nie starczyło żołądka dla samych zwycięzców; mała infacka od razu spotkała się z dużym spadkiem waluty. Między różnymi ukazały się kolce, co mówię. Różne zwiedły szybko, pozostały jedynie ciernie i głogi.

Lud ostygł w zapale i miłości, ludzie w murmurach zaczęli sarkać. Przyjaciele nowego porządku rzeczy stracili kontens, dawni ludzie zaczęli podnosić głowy, parę prób restytuowania władzy trzeba było poskromić siłą. Sytuacja była naprężona. Gdzieś na południu tworzyła się już nowa *junta* między wojskowymi, którzy postanowili, że szefem rządu prowizorycznego musi być cywilny, bo temu łatwiej będzie porozumiewać się w sprawach gospodarczych, a tu fabryki i kopalnie stały, no i w finansowych, bo z aresztowanych dyrektorów banków nie dało się nic wycisnąć, nawet tyle co z cytryny.

W końcu lud ruszył znowu do szturm na pałac — rezydencję rządu i prowizorycznego jego szefa. Kilka aut ciężarowych z mitraljezami, kilkuset patriotów, rumory, że idzie zbuntowane wojsko, odmowa bazy lotniczej poskromienia nowej rewolty, musiało nadwładzić męstwo i serca niedawnych zwycięzców; czekali oni tylko okazji jakby z tego bagażu się wydostać, z honorem ustąpić.

Djabli nadali, że spragniony lepszej kawy, ponieważ w hotelu, gdzie stałem, gotowali ją na zapas raz na tydzień, wymknąłem się bocznym wyjściem na ulicę do znanej mi kawiarni, gdzie mogłem wówczas swe pożądanie zadowołać. Przemykałem się za kulkami, parę razy musiałem przylepić się do ściany, ponieważ środkiem ulicy gwizdały kule, raz prawie że na czworakach przeciałem ulicę, rad że kule górują.

Kawa była doskonała, ale trzeba było wracać. Dzień był piękny, słoneczny i nie nie zwiastował małej tragedii.

Gdzieś tam zdała trajkota kulomiot, bardziej dla formy. Trudno znowu podczas rewolucji obсыпать się konfetti, to każdy przyzna. Tradycja żyją narody, a tembardziej rewolucje.

Zawierzyłem ciepłemu słonku i ciszy w powietrzu i zamiast za kulkami wracać do domu, niebacznie zaawanturowałem się na Plaza de armas, gdzie był pałac prezydenta. Trafiałem szczęśliwie na chwilę, gdy tłum patriotów szedł zdobywać nową Bastylję. Wprowadziłem zamiast karabinów większość miała jedynie laski i tylko dwa uzbrojone auta ciężarowe markowały zamiar rewolucyjny, ale straż pałacowa miała niegorsze mazury i nie było powiedziane, że kule mają koniecznie zawsze górować.

Towarzystwo było podniecone i niektórzy wzięli moje zjawienie się za wyzew potrojonych uczuć: dwóch najbliższych przyjaźnie poklepało mnie po plecach dodając — *vamos camarada!* — któryś bez ceremonii uczepił się mego ramienia, nie sposób więc było reżerować.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

wać. Szedłem więc, robiąc dobrą minę. Szczęściem w pół placu gruchnęła salwa, oczywiście zgórowana. Jedni jak na komendę padli płackiem, reprezentując tyralierę — bez karabinów; inni rzucili się na boki pod ściany domów, i ja z nimi. Nasze mitraljezy odezwały się, ale taśmy zacięły się im natychmiast. W tej chwili ktoś machnął białą chustką w stronę pałacu.

"Bastylja" była zdobytą.

Zapał patriotyczny opuszczał mnie w tej chwili całkowicie i, korzystając z entuzjazmu, który opanował towarzyszy, zreiterowałem do pierwszej przeczynicy, skąd już bezpiecznie mogłem przyglądać się dalszemu rozwojowi wypadków.

Z chwilą zwycięstwa rewolucji, szef rządu prowizorycznego kazał sobie podać ostatnią butelkę szampana, wypił ją z kilkoma przyjaciółmi i skierował się do auta, które miało go odwieźć do portu Callao, skąd miał na jakimś parowcu jechać w dalszą podróż, finansowaną uprzejmie przez nowe władze.

Sześć niedawnej zwycięskiej rewolucji, który tak wspaniałomyślnie wyrzeka się władzy za kieliszek szampana, może zdobyć serca ludności. Zaczęło go żalować poniewczasie. W rok potem wybrano go już legalnie prezydentem kraju.

Prezydent Sanchez Cerro, lewowiec, radykał, nacjonalista, mimo pozornych sprzeczności, tak dzisiaj zresztą pospolite, tych doktryn, rozbudził jednak zażycie i wrogię ambicję i pałł niedawno rażony kulami swych byłych towarzyszy rewolucyjnych.

K. Warchałowski



PRZEGLĄD KOLONJALNY

KOLONJALNY

MIEDZYNARODOWY INSTYTUT

Po raz pierwszy odbył się w Lizbonie w kwietniu r. b. XXII doroczny zjazd członków Międzynarodowego Instytutu Kolonialnego. Instytut ten ma ograniczoną liczbę członków. Jest ich razem 200. Głównym jego zadaniem jest wytworzenie współpracy państw kolonialnych w dziele cywilizacyjnym na zamorskich terenach kolonialnych. Członkami Instytutu mogą być tylko wybitni znawcy spraw kolonialnych. Uchwały powzięte na dorocznym zjeździe Instytutu są zawsze brane pod uwagę przez zainteresowane państwa.

Zjazd w Lizbonie otworzył prezes Penha Garcia (Portugalczyk), poczem portugalski minister kolonii dr. Armindo Monteiro scharakteryzował w dłuższym przemówieniu rolę i znaczenie portugalskich poczynań cywilizacyjnych w koloniach.

Po kilkugodzinnych obradach i wyborach nowych członków (uzupełniających do liczby 200), uchwalono szereg dezyderatów odnośnie do polityki państw kolonialnych, oraz wyznaczono następny zjazd na rok 1934 do Londynu.

Z MADAGASKARU

Francja wyznaczyła specjalne premie od kawy, eksportowanej z kolonii francuskich. Zachęciło to wielu plantatorów do powiększenia swych plantacji, zwłaszcza na Madagaskarze, gdzie produkcja kawy osiągnęła w r. b. 13.200 tonn (t. j. 220.000 worków). Łość zasadzonych drze-

wek kawowych przekroczyła już liczbę 40 milionów. Zajmują one obszar prawie 50.000 ha (t. j. 500 km. kw.).

W r. ub. produkcja kawy była mniejsza. Wywieziono jednak 11.300 ton kawy, od której przypada plantatorom premia. Mają ją otrzymać wkrótce po ustaleniu jej wysokości.

Pomimo wydania w r. 1927 rozporządzenia gubernatora Madagaskaru o ochronie flory i fauny, sprawa tej ochrony nie została rozwiązana.

Madagaskar jest krajem gdzie lasy w niektórych częściach zostały zupełnie wycięte, a pozostałym lasom grozi wyniszczenie. Niektóre gatunki drzew już nie istnieją.

Dzięki zwierzyźnie na Madagaskarze było zawsze niewiele, ale zwierzyzna ta jest bardzo oryginalna i zupełnie inna, aniżeli na pobliskim kontynencie afrykańskim. Jest jej coraz mniej i grozi jej także wyniszczenie.

Ponieważ rozporządzenie o ochronie zwierzyzny nie odniosło pożądanego skutku, przeto zostały wyznaczone rezerwy leśne dla ochrony flory i fauny, gdzie służbę pełni specjalna straż leśna, złożona z Europejczyków i tubylców. W tych rezerwach zakazany jest wyrąb drzew i zakazane są polowania. Wogóle przez te obszary nie wolno przechodzić.

RUROCIAG IRAK — MORZE ŚRÓDZIEMNE

Od dwu lat zapowiadana budowa rurociągu do ropy naftowej z Mossulu w Ira-



JAKO FORTUNA SKARBAMI ARMADY IGRAŁA

Purpurowa chmura. Krystaliczny szkwał ¹⁾. Prostopadle słońce. Żar i blask.

Na holenderskim galjonie załoga ciężka miała robotę z rozwijaniem i ściąganiem żagli.

Wympel ²⁾ admirała na topie ³⁾ wielkiego masztu „De Maecht van Dorth” ciągnął swoim przykładem siedm pozostałych naw eskadry. Okręt admirałski wyjeżdżał na ogonie szkwału, przebijając się na Północny Wschód ku Wschodowi.

Pary wstawały z desek pokładów, zwiąły się, gdy tylko zapadała cisza szklanna. Czynił się wówczas luz i łopot w żaglach.

Sączyła się smoła, którą pokłady były uszczelnione.

Niebo, jak mosiądz rozprażony, nawskroś przeżywało grotami. Wśród igrzyska wiatrów przemiennych nadbiegała martwa fala. Ocean był w stanie wewnętrzznego wrzenia, lecz nie wykwił baranami. Grzebień w mgnieniu oka zgładzały się, rozplywały w błamy jedwabiste, które tu pruć pletwa rekina, tam strzała szkwału nawalnego, zostawiająca za sobą szczerb granatowy na podobieństwo śladu. Nawiewało muzykę wiatru, jakoby kedyś dęty w konchy trytony. Tłukła się gdzieś wokół bardzo zła pogoda.

Gaf ⁴⁾ rozpięty między gaf-reją ⁵⁾ tylnego masztu, a drzewcem, stercząc nad piórem steru ⁶⁾ rzucał cień na galerię komendanta, gdzie, wsparty o balustradę, stał oficer z odznakami komodora na kurcie płóciennej.

Od blasku z dołu, z kipieli cały był jasny jak archanioł. Wszelako w komodorze tym nie było nic archaniołskiego. Na twarzy ciężkiej, mięsistej i k... z obwisłymi policzkami, w oczach z niebieskiej glazury posępna troska osiadła widomie. Maszynowa postać również garbiła się, przygięta, rzekłbyś ciężarem złotych wisiorów, znamionujących funkcję adjutanta. Płóciennie spodnie wiatr owijał Holendrowi na grubych, żyłastych ł...dach.

Wysoki tył rufy od bocznej fali zataczał kręgi szerokie, ukazując oczom z glazury inne holenderskie nawy, pekate i podobne do wielorybów, opatrzonych nienaturalnie wysoka pletwa grzbietowa.

Z pomostu górnego po trapie ⁷⁾ zbiegł człowieczek, rudy i zwinnny jak wiewiórka, o rysach drobnych i ostrych, posiekanych ruchliwa siatka zmarszczek. Był to kapitan okrętu. Stał, jak wryty i syknął przeciągle:

— Pst, pst!... Avendthal!

Oficer, nazwany Avendthalem obeirzał się. — Czego tu chcesz, Taelborn? — ozwał się głuchym

głosem, jak z beczki, utkwivszy w twarzy ze zmarszczek b... swój wzrok.

— Z raportem — brzmiała odpowiedź.

Komodor pokiwał głową.

— Jaka pogoda? — rzucił kapitan szybkie i na pozór zbędne pytanie.

— Sztormowa ⁸⁾.

Mały Taelborn zakreślił się niespokojnie, łypnął oczyma wprawo i wlewo i na trap, z którego zeskończył.

— Od czasu, kiedy przed Bahją ten szczur ładowy — komodor wskazał oczyma za burte — narzucił staremu kurs ⁹⁾ na pełne morze, furia nim trzesie.

— To się wie — gwizdnął przeciągle mały kapitan.

— Więc czego do niego leziesz? — Ei, Tael — podjął komodor z odcieniem żalu — czego wy nachodzicie nas z raportami? Co też znów chcesz meldować?

— Trzech ludzi w przednim kasztelu skapiało mi na febre. Co gorsza, jest szkorbut!

— Szkorbut! Człowieku! Ze ty dziś grubo oberwiesz, trafiając pod pijaną rękę... Sam się napraszasz na guza!

— Co ja winien, że stary nie dał zaopatrzyć floty w świeży prowiant? Ani mięsa, ani warzyw..

— Nie wiedziałem, że taki kied z ciebie, Tael. Przecie stary chciał z pod Bahji wracać wprost do Recifu, a już czwarty tydzień trzyma nas tu w krążowaniu ten... d'Artiszewo! Patrz! znów podnosi jakieś sygnały ze swego parszywego szkufca ¹⁰⁾... no, jakże go tam nazwał w pogańskim swoim języku —?

— Piorun, piorun, jak pionier — wyjaśnił kapitan.

— A niech mu i będzie „piorun“. Ale żeby on nam sygnały pod nosem okazywał, niczem sam admiralissimus, to na to trzeba anielskiej cierpliwości, nie czarnego temperamentu starego Ryslandsa.

Obaj oficerowie, wychyliwszy się za burte, wpa-trzyli się w szkuner, manewrujący wpół burty. Szkuner ów dość znacznych rozmiarów, holował „Tamarikę“ jacht uszkodzony, bez przedniego masztu. U sygnałowej rei na „Piorunie“ kręcili się marynarze.

— Niech mnie kule bija! — zawołał mały kapitan. — Czego właściwie chce nasz stary? Przecie żeglując tym kusem, możemy spotkać gawaczosów ¹¹⁾. Jeżeli to nie będzie cała hiszpańska armada, wygramy bitwę, a wówczas —

— Powiedzą, że d'Artiszewo wygrał bitwę na morzu, jak wygrywa je na lądzie, starego zasie poklepią protekcyjnie po ramieniu. Ale żeby z ciebie,

ku została rozpoczęta. Budowa będzie trwała trzy lata. Zatrudnionych będzie stale około 10.000 robotników, a koszty wyniosą 10 milionów funt. szterl. (t. j. ponad 30 milj. zł.).

Rurociąg budowany jest najpierw w kierunku zachodnim aż do miasta Haditha nad Eufratem. Tutaj następnie rozgałęzienie: jedna odnoga skieruje się na południe do Haify w Palestynie, druga na północny zachód do Tripoli w Syrii.

Ponad trzy czwarte odległości — to pustynia, na której założenie rurociągu spotyka się ze specjalnymi trudnościami w transporcie materiału budowlanego, urządzaniu pomieszczeń dla robotników i dostarczaniu im żywności, oraz wody.

Rurociąg jest przedłużany codziennie o półtora do dwóch kilometrów. Jedną partią robotników wykopuje rów na rurociąg, drugą zakłada rury o długości 40 mtr. każda, trzecia spawa je, czwarta podciąga rury farbą, piątą okłada azbestem, a szóstą zasypuje rury.

Budowa posuwa się dość szybko, każda partia robotników pracuje w pewnej odległości od następnej partii, a każda z nich musi co drugi dzień przenosić namioty. Ponieważ są to tubylcy, którzy przyszli na roboty przeważnie z żonami i dziećmi, przeto każdy taki obóz wygląda jak miasteczko. Zaledwie powstałe ono na pustyni, już — jak Fata Morgana — znika, aby znów ukazać się w odległości 3 — 4 km.

Specjalne trudności muszą być pokonane na terenie Palestyny. Rurociąg będzie tu założony już na wysokości 750 m. ponad p. m. Od strony wschodniej aż do doliny rzeki Jordan teren obniża się do wysokości 200 m. ponad p. m. poczem na zachód znów się wznosi i dalej opada aż do wybrzeża morskiego. Z powodu tej różnicy wysokości i innych różnic wzniesień na pustyni, przystąpiono do budowy 12 specjalnych stacji pomp tam, gdzie rury nie wytrzymałyby zbyt dużego ciśnienia ropy. Stacje będą równocześnie służyły za mieszkania dla personelu nadzorczego rurociągu oraz będą małymi warowniami obronnymi przeciw napadom wojowniczych plemion.

Dlaczego budowany jest ten olbrzymi rurociąg? Przecież ropa mogłaby być sprowadzana z Mossulu statkami rzeczniemi do Bagdadu, a stamtąd morskimi statkami tankowemi do Europy. Okazuje się jednak, że przy takim transporcie same tylko opłaty za przejście statków przez kanał Suezki wynosząby rocznie około 1 miliona funtów szterl., nie licząc innych kosztów, jak np. transport rzeką oraz transport morski. Kalkulacja więc wykazała, że ropa taniej może być dostawiona rurociągiem.

Jest to przedsięwzięcie olbrzymie i interesujące nie tylko ze względu na kalkulację.

Irak od roku ubiegłego przestał być krajem mandatowym. Obecnie jest wolnym państwem. Zapewne jednak będzie silnie związany z interesami Anglii rurociągiem, aniżeli mandatem, którego Anglia rzekła się dobrowolnie, zapewniając sobie jednak w odpowiednim traktacie korzyści materialne.

Rurociąg z Iraku biegnie przez kraje mandatowe: Syrię i Palestynę. Okazuje się, że mandaty mogą przynieść poważne korzyści materialne. Jeśli są odpowiednio wykorzystane gospodarczo.

Czy oba te kraje długo jeszcze pozostaną krajami mandatowymi, niewiadomo. W każdym jednak razie przykład Iraku zachęca do pozbycia się obcego panowania. Jeśli uda im się wkrótce doprowadzić do zniesienia mandatu, na co istnieją

pewne wskaźniki, to w każdym razie rurociąg naftowy odegra taką samą rolę, jaką odgrywa w stosunku do Iraku, t. j. że gospodarczo silnie zwiąże je z Francją (mandat nad Syrią) i Anglią (mandat nad Palestyną), aniżeli dotychczasowy stosunek prawny, wytwarzający tylko niechęć do mandatariusza.

TOWARY JAPONSKIE W AFRYCE

Japończycy rozwijają od pewnego czasu dużą aktywność handlową w koloniach afrykańskich. Towary ich można napotkać wszędzie. Zalewają swemi wyrobami kolonie wschodnio-afrykańskie, a dowóz ich do Unii Południowo-Afrykańskiej stale wzrasta. Posunęli się już nie tylko do kolonii Afryki Zachodniej, ale zaczęli także przenikać i do Afryki Północnej.

Tę dużą ruchliwość handlową wykazują nie tylko z przyrodzonych sobie zdolności kupieckich, ale przede wszystkim zawdzięczają swą przewagę w cenach towarów dwóm czynnikom, które w tym wypadku miały wpływ decydujący, a mianowicie niższe waluty japońskiej o 43 proc. oraz poparcie rządu japońskiego, który eksporterom swym przyznaje specjalne premie od wywiezionego zagranicę towaru.

Dzięki więc niższej cenie i premjom wywozowym, Japończycy mogą taniej sprzedawać swoje wyroby i w konkurencji mają dużą przewagę nad towarami innego pochodzenia.

Od kilku miesięcy pojawili się ze swemi wyrobami także i w Maroku, gdzie swe towary bawelniane zaczęli sprzedawać najpierw o 25 proc. taniej od towarów europejskich, a później jeszcze ceny obniżyli.

Podaż ich towarów była tak duża, że władze francuskie zaniepokoiły się losami własnych wyrobów, wypieranych niskimi cenami towarów japońskich.

Aby uchronić się przed takimi niespodziankami, nie tylko ze strony Japończyków, ale także i innych narodów, rząd szeryfjański Maroka nałożył takse wyrownawczą na towary tych krajów, któ-

re przywożą do Maroka towary przemio-
wane, a temsamem obniżają ceny nor-
malne. Taksa ta ma za zadanie przywró-
cić rzeczywistą wartość towarów i pro-
duktów do poziomu stosowanego nor-
malnie i lojalnie przez inne państwa.

PREMIA OD WYWOZU BANANÓW

Po raz pierwszy została ustalona premia od wywiezionych bananów z kolonii francuskich. Premia jest objęta wywóz nie tylko do innych krajów, ale także i do Francji.

Początkowo premia miała wynosić 50 cts od 1 kg., ale w ciągu ub. r. przewidywane wpływy od importu bananów do Francji z obcych kolonii (z czego jest gromadzony fundusz premijowy) były znacznie większe tak, że premia została podniesiona do 75 cts.

Z pośród kolonii francuskich głównym producentem bananów jest Gwinea Francuska, skąd w r. ub. wywieziono 16.000 ton bananów, wobec czego tamtejszym plantatorom przypadła premia w wysokości 12 milj. franków.

WZROST WYDOBYCIA ZŁOTA W RODEZJI

Z pośród krajów afrykańskich Rodezja Południowa jest drugim — po Unii Południowo-Afrykańskiej — krajem, gdzie wydobywa się najwięcej złota.

Od lat 15. t. j. od czasu rozpoczęcia wydobywania złota w Rodezji Południowej, nie notowano tak dużego wydobycia, jak w 1932 r. Osiągnięto bowiem produkcję wartości 3.336.222 funtów szterl., t. j. ponad 100 milj. zł. Tak wysoka produkcję uzyskano dzięki wyznaczeniu premii od ilości wydobytego żółtego kruszcu. Wydobycie złota wzrosło niewiele w dużych przedsiębiorstwach, ale za to poważnie zwiększyło się w małych przedsiębiorstwach, których w Rodezji Południowej jest bardzo wiele. Oprócz przedsiębiorstw zorganizowanych, jest ponadto wielu pojedynczych poszukiwaczy złota.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

LIST Z MAROKA

Kilka prostych, niewprawnem piśmem skreślonych słów, które więcej mówią niż nie jeden najwspanialszy apel. Dotarły one do nas z dalekiego kraju drogą okreśną. Wystosowane zostały do Czytelni Polskiej w Casablance w Maroku. Czytelnia ta opiekuje się obecnie Liga Morska i Kolonialna. Zarząd Główny L. M. i K. powierzył to zadanie oddziałowi w Częstochowie. Ostatnio częstochowski oddział Ligi otrzymał od dalekiej Czytelni wiadomość, że utworzone zostało w Casablance Koło Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonialnej. Zarząd Koła składa się z inż. architekta p. Baczyńskiego, mag. farm. p. Goworowskiej i artysty malarza p. Kawki. Jednocześnie Czytelnia nadesłała list, jaki otrzymała od jednego z legionistów Polaków z francuskiej Legii Cudzoziemskiej. Dołączona jest prośba o opublikowanie tego listu w „Morzu” i spowodowanie opublikowania go także w innych poczytnych pismach, aby przypomnieć społeczeństwu o obowiązkach wobec rodaków poza granicami kraju.

Skwapliwie spełniamy prośbę, wystosowaną do „Morza” wiedząc, że te słowa z Afryki muszą głęboko przemówić do każdego serca polskiego. Oto odpis owego listu, ściśle według oryginału:

Szanowny Panie, czy Szanowna Pani! Tak piszę bo nie wiem kto jest tam w tej bibliotece. Dowiedziałem się z gazety co wychodzi w Kasablance że się znajduje tam biblioteka polska. Więc taka radość mnie opiewała że nie wiedziałem co mam robić z radości bo pięć lat jestem w legii i pierwszy raz się dowiedziałem że polskie gazety i książki są w Kasablance. Więc proszę bardzo grzecznie czyby tu nam nie można było przysłać coś do czytania bo nie mamy ani jednej gazety ani jednej książki polskiej. Więc proszę bardzo grzecznie o jakie stare gazety bo myślę że książek nie będzie można nam przysłać.

Z poważaniem

Mieczysław Kruściany

Mój adres:
Leg. Kruściany Mst 3790 2/3 Ew C Cie
Post Tillaugit.

Par Ben — Mellal S. P. 420 Maroc.
Czyż trzeba jeszcze cośkolwiek dodawać?... Chyba to tylko, że adres Czytelni Polskiej w Casablance brzmi: Afrique, Maroc. Consulat de Pologne. Casablanca. 19. Boulevard de Lorraine.

I oczywiście gorąco przekazujemy innym pismom polskim prośbę z Casablance. Można się, rzecz prosta, nie powoływać na „Morze”.

Tael, był taki simplicissimus¹²⁾, to, jako żywo, nie wyobra —

Nie dokończył, gdyż zwysoka, z poza kasztelu spłynął głos:

— Żagiel, ahoy!

Oficerowie spojrzeli po sobie i nagle odskoczyli, sięgając do kapeluszy. Z kajuty honorowej wytoczył się człek krępy. Na krótkim, byczym karku siedziała głowa czerwona, dysząca, zionąca chmurą grogu i łysa, jak kula.

— Co takiego? — ryknął admirał Ryslands głosem tubalnym.

— Ekscelencjo! — spreżył się komodor — z bocianiego gniazda meldują —

— Jać słyszę! Mam uszy, Avendthal, durniu jeden! — wybuchnął głośniejsze jeszcze admirał. — Ja pytam, co ten parszwy krab waży się sygnalizować? He!

— Pokornie proszę o wybaczenie, ekscelencjo — komodor Avendthal odpowiedział — ten krab sygnalizuje: „Kolumna czołowa“¹³⁾!

— Żagiel ahoy! — spłynęło znów z wżwżn. — Żagiel na Północ ku Wschodowi... Drugi żagiel na Północ!

— Każ waszmość — admirał zwrócił się do Taelborna — podać po linii sygnał: „Kolumna torowa“¹⁴⁾!

— Ależ, wasza ekscelencjo! — zaprotestował piskliwie kapitan — to może być nieprzyjaciel, to napewno...

Fala krwi zaląła twarz, kark i czoło admirała. Oczy mu błysły. Przyskoczył do oficera i, wygrażając mu pięścią przed nosem, ryczał, jak stado bawołów: — Co to? Jak śmiesz! Niesubordynacja!... Ja waści! — dyszał — Ja waści!... Dowództwo odbiorę! Aresztować każe!...

— Tak jest! Ekscelencjo! Rozkaz! Rozkaz! — zatrząpał oficer. — Tak jest, ekscelencjo, kolumna torowa! — I wykreciwszy na piecie Taelborn przysnął w górę po trapie. Wnet doszedł z pomostu głos kapitana, wywołującego przez tube: — Podawać po linii sygnał: „kolumna torowa“!

Admirał zwrócił się do komodora jak ranny wioły. Wytrasając grubym nalcem, krzyczał: — A gdyby to był nieprzyjaciel, żeby mi się nikt nie ważył do boju występować! Kto tyle, że odda jeden strzał, pod sąd wojenny pójdzie!

Ryslands splunął w kierunku szkuńca, znikł w kasztelu i zatrząsał z wigorem drzwi kajuty.

— Masz diabla, kubrak! — zmeł komodor pod wąsem.

— W kwadrans po tej przenprawie obaj oficerowie spotkali się na pomoście tylnego kasztelu.

— Ostrzegalem cie, sowizdrzale — pierwszy ożwał się Avendthal — żebyś staremu pod reke się nie nawijał.

— At, pies mu mordę lizał!

Avendthal ponatrzyl w zadumie na szkuner. Tamarikę podciągnięto, skrócono line holowniczą¹⁵⁾. Rozbijano na jachcie beczki z lepkiem płynem, smarowano burty i zręby po linie wodna wielkimi pędzlami na kijach.

— Dwa czubki! — rzekł komodor do towarzysza. — Ryslands dowodzić nie chce, a d'Artiszewo nie może. Ale, Tael, co oni mają w tych beczkach?

— Mówił mi d'Artiszewo, że znalazł drzewo jedne „massarondaba“, bardzo przydatne, bo wypuszcza ono mlecz, teższy od stolarskiego kleju, bardzo lepki, który powoli się ścina.

— Ale w innych beczkach mają jakoweś prochy.

— Wszystko to miało służyć pułkownikowi do eksperymentów z owymi podwodnymi petardami, któ-

rymi nam nieraz suszył głowy. Ale on sam jest wśród nas największa głowa!

— Szalona palka! Na Boga! On chce zrobić brander¹⁶⁾ z tego jachtu. Teraz sobie przypominam; ładował na Tamarikę prochy, smoły, smary i ładował bez końca. On gotów sam rzucić się na nieprzyjaciela w tych swoich łupinach. Zobaczysz! Pójdzie rekinom na frykasy!

— A na nas spadnie wstyd i hańba! Słuchaj, Avendthal, jeśli owe, tam, galjony, to gawaczosy? Co wtedy? Każesz przymknąć Ryslandsa? Sam obejmiesz komendę?

— Tyś z topu spadł! — oburzył się stary oficer. Kompanja z Artiszewo rozum ci pomieszała! I dla kogo, pytam? Dla cudzoziemca?

— Dla Kompanji! Dla Stanów! Cudzoziemiec, nie przecze, ale jakie oddał ojczyźnie naszej usługi? To on Brazylię zawojuował. To jest geniusz wojenny!

— To jest cudzoziemiec! — odparł komodor twardo. — Nie będę dla cudzoziemca zdrowej głowy, kładł pod ewangelję!

— Stary zamknął się w kajucie i pił. Stiuard znowu mu zaniósł grogu. Nie mamy rozkazu kursu zmieniać i zbliżamy się do tych dwóch galjonów — podjął Taelborn, musztrując obie nawy przez szkło. To gawaczosy. Widać z konstrukcji. Jedna nawa jest nowsza, druga stara. Nowsza ma trzy rzędy kłów¹⁷⁾ — to linowiec! Siedzi głęboko. Stara — dwa rzędy. To fregata. Rojno na obu od żołnierza, szczególnie na linowcu. Bardzo mocna obsada. Aha, tuście mi ptaszki. Hissują trajsle¹⁸⁾! Rozpinają żagle od skrzydła do skrzydła. Ujdą nam, jeśli nie dodamy żagli!

— Niema zakazu — orzekł komodor. — Mógłbyś podnieść żagle górne i szczytowe. No i każ powtarzać po linii wszystkie twoje manewra.

Kapitan Taelborn przyłożył do ust tube, z której pospyły się rozkazy. Odpowiedziały zewsząd bosmańskie gwizdki. Holenderskie okręty szły sznurkiem. Przed admirałem żeglował tylko „Piorun“, holując Tamarikę.

Żeglowano przy wietrze¹⁹⁾. Ustaliła się morka. De Maecht van Dorth parł pod skrzydłami nowych płacht. Tymczasem cienie ich uciekły za burte, znamienując zmianę pozycji słońca, które dażyło już do horyzontu. Tak długo trwała pogoń. Nagle żagle obwisły. Morka uciekła. Wylatywał szkwał od wschodu. Reje przybijało za trzaskiem. Nawa chyliła się, chyliła. Trzeba było ściągać żagle. Niebo pokryło się w mgnieniu oka kłębam. Bryznęła ulewa. Kiedy minał szkwał, szkuńca i jachtu przy flocie nie było. Odsadziły się, nie skróciwszy wcale żagli przed szkwałem. Tamarika żeglowała samodzielnie, cokolwiek w tyle za Piorunem, lecz oba statki były już o małą milę od hiszpańskiej fregaty. Teraz już gołem okiem Taelborn odczytał nazwę okrętu: Nuestra Señora de los Llagos.

— Patrz! patrz! — zawołał kapitan — rozwija się burta. Otworzy ogień na szkuner: a on wali wprost na fregate. Zatopią go, jak amen w pacierzu!

Wzdłuż fregaty błysnęło, buchnęło i grom się potoczył. Salwa wbiła bryzgi między szkunerem, a flotą. Przeniosła.

— Jeżeli odpowie, zginął — zauważył Avendthal! Nie doniesie nawet z tych jego działek i moździerzy, a straci czas na manewr. Jeśli nie zmieni kursu, również zginął, bo zmniejsza elewację²⁰⁾ i mortus!

— Nie! nie! On zmienia kurs! — odpowiedział Taelborn, wywijając tubą na pasku. — Zygzakiem, tak, podchodzi zygzakiem. Przebrasował na przeciw-

ny ciąg²⁴⁾). Ma siłę w żaglach. Ma tęga morkę. Prowadzi jakby zęby zjadł na morzu. Ściąga cały ogień na siebie, a brander tymczasem podpuszczają. — Hej! — zawołał nagle, podnosząc tube — hissuj²⁵⁾ wszystkie — —

Nie skończył. Czyjaś łapa trzasnęła mu z boku po tubie. To admirał Ryslands, podkradłszy się z tyłu do oficerów, tupął i ryczał gromowym głosem:

— Łada w dryf²⁶⁾).

Taelborn podniósł tube i spojrzał znacząco na Avendthala, lecz komodor wzruszył ramionami.

Kapitan wyszczerzył zęby i powtórzył rozkaz:

— Łedz w dryf.

— Skantować reje²⁷⁾). Skontrować żagle²⁸⁾), —

podechwycili porucznicy. Zdumiona załoga, zagnana przez bosmanów do brasów, rozkaz wykonała w milczeniu. Żelazna reka zdarta flotie w rozpedzie. Posuwały się jeszcze parę kabli²⁹⁾), nic nadto. Ośm potężnych naw patrzyło obojętnie na zmagania dwóch małych stateczków z hiszpańskimi galionami.

Avendthal milczał z lunetą u oka. — Ekscelencjo — rzekł do pijanego Ryslandsa — ten drugi galjon to Neapolitaen, okręt admirałski Mathiasa d'Albuquerque.

— Zachowuje się dziwnie — wtrącił półgębkiem Taelborn — zostawia fregatę i ucieka pod wszystkimi żaglami.

Admirał milczał posepnie, tocząc błędnymi oczyma. Znów ryknęły spiż fregaty. — Dostał! dostał! — krzyknął admirał, nie ukrywając radości. — Zerwało mu topy, cały pokład w szczątkach. Reje mu się wała na łeb. Żagle w strzepach. Nabito mu ludzi.

Obaj oficerowie odwrócili się od admirała z pogardą. Prawda, szkuner był rumowskiem, lecz tylko o mały kabel od fregaty. Z obu stron grzechotały muszkiety.

— Idą pod grotem i fokiem³⁰⁾! — krzyczał Taelborn — jak w dym. Nastawili się ostroga. Tylko kanonierowie zostali u moździerzy. Rzucała muszkiety. Za piki, berdysze, bosaki. Ida na abordaż³¹⁾! D'Artiszewo ma z pół setki, na „Senjorze“ jest z pięć setek. O, Boże! To bohaterowie!

— Nie wytrzymają i trzech pacierzy! — triumfował Ryslands. Jatki to będą, jatki! Ale, dureń! Co za dureń z tego Artiszewo!

— Widzę go! — krzyczał Taelborn. — Stoi na dziobie. Dokoła garść ludzi z bosakami. Skinał rąbkiem.

Szkuner bluznął ogniem i żelazem.

— Kartaczami! kartaczami po pokładzie! — entuzjastymował się dalej Taelborn. — Teraz zczepiają się burta w burcie. Przymocowali się do bukszprytu³²⁾). Zem ja o tem odrazu nie pomyślał! Hiszpańskie okręty są szerokie i niskie. Wpadli na fregatę!

— Wyrzną ich! — pogardliwie warknął Ryslands.

— Wyrzną, oczywiście, ekscelencjo — odpowiedział Avendthal z nieporównaną flegmą — ale brander przytarł się do śródokręcia fregaty. Umocował się bosakami.

Wielki krzyk przeleciał wzdłuż pokładów De Maecht van Dorth. W mgnieniu oka Tamarika stanęło w ogniu. Załoga jachtu z małą zwinnością zaczęła się pisać po zrubie fregaty. Cały wysiłek Hiszpanów skierowany był na dziób, i garść z Tamariki w pierwszej chwili nie napotkała oporu. Wykorzystali ten moment, by rzucić na pokład i w drzwi kasztelów faskule, z których buchała ciecz, płonąca gwałtownie. Polały się strugi ognia. Za mało jednak było tych napastników. Wnet zniknęli w tłumie. Ten i ów przebił się do Arciszewskiego, który wciąż jeszcze

stał na dziobie. Walka stała się ogólna, lecz rezultat jej zgóry był przesądzony. Półkompania Arciszewskiego topniała w oczach. Marynarze jego i żołnierze, zdziśiatkowani, skakali zpowrotem na szkuner. Arciszewski sam dał za wygraną, cofał się samotrzeć. Przeskoczył na szkuner. Za nim banda Hiszpanów. I byłaby wybiła ostatnia godzina szalonego Polaka, gdyby nie postępy ognia i alarm pożarowy na fregacie. Ledwie zdołali się odciąć od fregaty, odrabując bukszpryt.

Ale całą flotę holenderską poraził groźniejszy jeszcze widok. Słońce stoczyło się za horyzont, i natychmiast noc zapadła. Brandery tryskały wstęgami płomienia. Wylewał z wnętrza całe rzeki lawy, która stykając się z wodą, dalej płonęła. Panika na fregacie, sprawiła, że sternik odbieżył koła, które szastało się bezwładnie. Tymczasem wiatr południowy przybił brander do burty, niósł cały pod pożar w głąb nawy. Zarzewie wdzierało się w śródokręcie. Kto żył chwycił za wiadra. Polały się zewsząd strumienie wody, podawanej z rak do rak, lecz daremnie. Woda płomieni tych nie gasiła. To był ogień grecki! Wówczas poczęto rabać, rabać ślepo naprawo i nalewo. Zapóźno! Zajął się żagle wielkiego masztu. Chwila, i pień masztu płonął jak sucha szczapa. Reje trzaskały w kłach pożogi, jak łuczywo. Deszcz bloków sypał się na głowy Hiszpanów. Olbrzymie reje, wypalone z wież³³⁾), waliły się z wysoka jak pioruny, druzgocząc i przebijając wszystko po drodze.

Nuestra Senora de los Llagos stała się wkrótce jednym morzem płomieni, a w czerwonych blaskach, po sposoczonej fali, wymanewrowywał precz od niej niezreżniony teraz i okaleczony szkuner Arciszewskiego, spełniwszy jednakże swe zadanie.

I widać było dantejskie kregi ognia, jak na dłoń. Tam oto po stojącej w ogniu drablinie ucieka człek, gnany przez czerwone języki, wyżej i wyżej, jak po drabinie Jakóba, na bocianie gniazdo, na czełchoft³⁴⁾), na sam top, aby z niego za chwilę wprost w paszczę rekina się rzucić. Ówdzie znów peka z świstem niebotyczna lina, węzeł ognistym dwóch nieszczęśliwych oplata i z burty ściąga. Od strony nawietrznej³⁵⁾ zdołano opuścić parę szalup, lecz żar był taki, taki panował tumult, że wszystkie następnie się przechylały, w szlup — blokach³⁶⁾ wzięty, lub ludzki swój ładunek w płomienie wysypywały.

Długo w noc holenderscy marynarze wytrzeszczali oczy na piekielne widowisko, aż groza zdjęła i zabobonnym strachem poczęli zawodzić psalmy. Wreszcie z westchnieniem ulgi przywili wybuch prochów. Otworzył się krater. Buchnął niebotyczny słup ognia. Szczątki nieszczęsnego okrętu rozmiotło deszczem ognistym. Zawrzało morze. Noc. Cisza. Gwiazdy.

Dwie ocalone łodzie przybiły do burty „De Maecht van Dorth“, wyjąc o miłosierdzie. Lecz jeńcy hiszpańscy przynieśli z sobą wieść okrutną dla zwycięzców: na Neapolitaen uszedł sam generalissimus korony hiszpańskiej na Brazylię, Don Mathias d'Albuquerque, a z nim nieprzebrane, bajeczne wprost skarby, którymi linjowiec jego był po łuki załadowany!

Pułkownik Arciszewski nie wrócił. Nie szukał osłony i pomocy tam, gdzie go tak niecierpliwie poniechano i zaprzędano. Wołał na własną reke prowadzić pokieroszowany „Piorun“ do brzegów. Wśród krwi, jęków i ciał towarzyszy garść niedobitków całą noc harowała, naprawiając ożaglowanie i olinowanie. Szkuner poniósł szkody dotkliwsze, niżli z okrętu admirałskiego widziano, na szczęście jednak, ani jeden pocisk burt pod linją wodną nie przebił.

Oba górne pnie masztów były zniszczone, obur-
towanie pogruchotane, bukszpryt zrabany i tyle, że
wielkie żagle na obu masztach jeszcze rozpiąć się
dało i że ster nie odmówił posłuszeństwa.

Całą noc trójkątna igła błyskała w palcach ża-
glielnika, zaszywającego zwłoki, którym Smetek po-
wrozem nogi obwiązywał, umocowując żelazniwa.

O świcie odbyła się smutna ceremonia. Ze swej
książki do nabożeństwa Arciszewski krótka modlit-
wę za umarłych odczytał. Poczem zwłoki z pochylo-
nej deski pozsuwano w morze, bieżące krótka małą
fala. Kanonjerzy opuścili lonty na zapalę i runęła
salwa pożegnalna. Nawet Smetek miał łzę w oku
i zdławionym głosem zapłtał:

— Czemu, to wasza miłość, tyle dobrych, wa-
lecznych żołnierzyw poginać musiało?

— Nie mnie pytaj—odrzekł pułkownik bez drze-
nia. Pytaj tego zdrajcę Ryslandsa.

I my wspomnijmy Tych, co wciąż
Spa na przepastnych wód głębinie,
Skapani w krwi i w morza ślinie —
— Tych, którzy żyją w swoim Czynie!

Walczyć będziemy, jak i Oni.
Bez boju nie oddamy broni.

Morze ofiary się domaga.
Największym skarbem jest odwaga.
I każdej chwili, w każdej sile
Będziemy się o Morze bili.

Żelazna ręka serce ścisła,
Bo chwila nasza, zda się, bliska.

Lecz Którzy spoczną na głębinie
Skapani w krwi i w morza ślinie, —
Żyć będą nadal w Wielkim Czynie
I pamięć o nich nie zaginie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



¹⁾ Wicher raptowny, gwałtowny i krótkotrwały. ²⁾ wstęga, znacząca obecność dowódcy na okręcie. ³⁾ szczyt masztu. ⁴⁾ żagiel między reja, odchodząca pod ostrym kątem od masztu, a borem dolnym, prostopadłym do masztu. ⁵⁾ wyż. opisana reja. ⁶⁾ płaszczyzna steru. ⁷⁾ schodnia wewnętrzna. ⁸⁾ burziwa. ⁹⁾ kierunek. ¹⁰⁾ szkuner, statek skośnożaglowy. ¹¹⁾ Hiszpanów. ¹²⁾ prostoduszny. ¹³⁾ sztyk, w którym okręty idą równolegle. ¹⁴⁾ sztyk, w którym okręty idą jeden za drugim. ¹⁵⁾ linę, na której ciągnie się inny statek. ¹⁶⁾ statek, służący do zapalania innych. ¹⁷⁾ trzy rzędy dział. ¹⁸⁾ trójkątne żagle między masztami. ¹⁹⁾ chwytając wiatr boczny. ²⁰⁾ kąt podnoszenia dział. ²¹⁾ przekreślił reje tak, by wiatr uderzał w żagle z przeciwnej strony. ²²⁾ podnosić. ²³⁾ tak nastawić żagle, by okręt trzymał się na jednym miejscu. ²⁴⁾ ustawić w płaszczyźnie wiatru. ²⁵⁾ żagle tak wręcz. ²⁶⁾ poziomy maszt od dziobu. ²⁷⁾ żelazne kleszcze, mocujące reje do pnia masztu. ²⁸⁾ platforma na szczycie pnia masztu. ²⁹⁾ od strony, z której wiatr wieje. ³⁰⁾ bloki, na których chodzą liny do dziobu i rufy łodzi.

KSIAŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

Z MARSZAŁKIEM PIŁSUDSKIM W EGIPCIE

Najnowsza książka kapitana Mieczysława Lepeckiego wydana nakładem Głównej Drukarni Wojskowej pod tytułem „Podróż do Egiptu Wrażenia z podróży, odbytej w roku 1932 z Marszałkiem Piłsudskim” — to, według określenia samego autora, „aneddotyczna kronika”. Dobrze jednak, że autor zamieszcza owo określenie dopiero przy końcu swej pracy, gdy czytelnik miał już sposobność przekonać się o jej bardzo milej i pożytecznej wartości. Znana zaletą podróży książek p. Lepeckiego jest ich bezpretensjonalny charakter, pozbawiony wszelkiego patosu. Łączy się z tem talent naracujący i żywa zawsze spostrzegawczość. Jak w poprzednich wrażeniach z pobytu na Maderze, tak i w obecnej relacji plastycznie zarysowuje się postać Marszałka Piłsudskiego, oderwanego na krótki czas od ciężkich codziennych mozołów w służbie wielkości i potęgi Ojczyzny, pracującego jednak również podczas „wywczasów”. Jak zawsze niezmordowanie, dzielącego czas między studium i obserwację, pragnącego skrócić pobyt poza granicami kraju, niezbędny dla odświeżenia sił — powtarzającego: — „Wszędzie dobrze, ale w domu najlepiej”.

Wśród wielu szczerze wzruszających, wprost do serca przemawiających szczegółów warto wymienić ten oto z dnia imienia Marszałka Piłsudskiego w Helouanie: — Depesz i listów nadeszło oczywiście mnóstwo. „Do najciekawszych — pisze kpt. Lepecki — należał niewątpliwie list niejakiego Dopieralla z Jerozolimy. Napisał go ten poczwieriec w starej, naiwnej polszczyźnie. Pisał, jak umiał, lecz między kościąw rozstawionymi liniami mozołnie nagrzynionych słów czuło się żywe, drgające serce ludz-

kie, wyrwające się do dalekiej ojczyzny i jej wskrzesiciela. W małej kopercie papierowej załaczył ów człowiek bukiet zasuszonych fiołków zerwanych w dolinie Józefata... „Żeby zachowały Twe szczęście dla Polski. Panie Marszałku”. Może się zdarzy, — dodaje kpt. Lepecki — że słowa te zawędrują do dalekiej Jerozolimy i że ktoś zyczliwy odczyta je Dopieralle. Niech więc wie, że jego list pisany sercem wywołał na twarzy Marszałka Piłsudskiego długą chwilę zadumy”.

Książka kpt. Lepeckiego w barwnym obrazie maluje Egipt, nie ów zabytkowy — „historyczny”, — który przedewszystkiem pełny jest przed oczyma cudzoziemcem co w pewnym momencie wywołuje ze strony Marszałka Piłsudskiego ironiczną uwagę, rzucaną do kpt. Lepeckiego: — „Znowu te czterdzieste wieki...”. Przedstawia nam kpt. Lepecki żywą rzeczywistość dzisiejszego Egiptu w jej niezmiernie interesującej różnorodności zmagani między „dawnymi i nowymi czasy”. Potem — w powrotnej podróży — przesuwa się krótka wizja Grecja, Pireus, Ateny, Akropol, dłuższą — Konstantynopol, czyli, według dziś wyłącznie obowiązującej nazwy, Stambuł, nowoczesna Turcja, Mustafa Kemal, droga Marszałka Piłsudskiego „przez trzy morza” na statku „Romania”, wreszcie — Rumunia, malowniczo opisany Bukareszt, przegląd w Falticeni 16 pułku piechoty rumuńskiej którego Marszałek Piłsudski jest szefem, — przegląd przy dźwiękach „Pierwszej Brygady”, rozpoczety okrzykiem żołnierzy: „Pan Marszałek Józef Piłsudski, nasz ukochany szef pułku — niech żyje!”, zakończony słowami Marszałka do najmłodszych podporuczników: — „Milo

jest widzieć młodych oficerów wesołych i uśmiechniętych. Niema nic gorszego jak smutek”.

Kapitan Lepecki, choć (oczywiście jako oficer) już niemłody, wziął sobie bezsprzecznie do serca tę piękną zasadę Komendanta. Książkę jego od początku do końca ożywia dobroczynna pogoda, prześwieca ją jasne, przejrzyste na szeroki świat wejrzenie.

T. E.

T. Jaczewski — *Corixidae collected during the Winter Voyage, 1931 — 1932, of the Polish Training Ship „Dar Pomorza”* — Warszawa 1933. Nakładem Państwowego Muzeum Zoologicznego. Wydano z zasilku Ligi Morskiej i Kolonijalnej, str. 6, 1 tabl.

Ukazała się ostatnio z druku praca dr. Tadeusza Jaczewskiego p. t. „Wiosłaki” (*Corixidae*) zebrane w czasie podróży zimowej statku szkolnego „Dar Pomorza” w r. 1931 — 1932, opublikowana w języku angielskim, z zasilku Ligi Morskiej i Kolonijalnej. Niewielka ta swa objętością broszura stanowi rezultat żmudnych prac, przeprowadzonych przy opracowaniu naukowym części materiałów, zebranych przez delegatów Państwowego Muzeum Zoologicznego dyrektora tego Muzeum dr. W. Roszkowskiego i laboranta p. S. Feliksa, w czasie podróży polskiego statku szkolnego do Brazylii Północnej i na Martynikę. Godne podkreślenia jest że opisany w tej pracy nowy gatunek wiosłaka z Północnej Brazylii nazwany został specjalnie na cześć statku „Dar Pomorza” — *Trichocorixa dar* — pomorza. Nazwa ta pozostanie trwale w międzynarodowej nomenklaturze naukowej.

**Zapisujcie się do Ligi
Morskiej i Kolonijalnej!**

POWSZECHNE OBOZY NADMORSKIE L. M. i K.

Oddział III im. Jana z Kolna Ligi Morskiej i KOLONIALNEJ, w ścisłym porozumieniu z Okręgiem Warszawskim L. M. i K., organizuje w okresie od dnia 15-go czerwca do dnia 1-go września r. b. w Jastarni na półwyspie Helu, nad pętlą morzem letnie **powszechne obozy nadmorskie** dla szerokiego rzesz członków Ligi Morskiej i KOLONIALNEJ.

Celem obozów jest udostępnienie szerokim kołom przyjaciół morza polskiego, zgrupowanym w Lidze Morskiej i KOLONIALNEJ, jak najtańszego pobytu na naszym wybrzeżu morskim w pięknie położonej, lesistej miejscowości nadmorskiej Jastarni, i zapewnienie uczestnikom wycieczek po wybrzeżu oraz korzyści ze sportu morskiego i przysposobienia morskiego.

Warunki uczestnictwa:

1) Koszt utrzymania dziennie (pożywienie cztery razy dziennie), włączając w to nocleg w namiotach wycieczki po wybrzeżu i po morzu, gry i zabawy sportowe — wynosić będzie zł. 2. Ciepły płód lub kołdrę oraz pościel uczestnicy muszą mieć ze sobą.

2) Uczestnicy obozu korzystać będą z ulgowych przejazdów (18% ceny normalnego biletu III klasy, czyli 82% zniżki) od najbliższej stacji kolejowej ze swego miejsca zamieszkania do stacji Jastarnia z powrotem — w grupach po minimum 8 osób.

3) Grupy mogą stanowić mężczyźni

kobiety; w obozach kobiety i mężczyźni będą zakwaterowani oddzielnie.

4) Minimalny wiek tak mężczyzn jak kobiet, uprawniający do uczestnictwa w obozie, ustanowiony został na 18 lat.

5) Uczestnicy muszą się podporządkować regulaminowi i bezpośredniemu instruktorowi, względnie instruktorce, wyznaczonym przez kierownika Obozów.

6) Kandydaci na uczestników obozów muszą zadeklarować przynajmniej 7 lub 14-dniowy pobyt w obozie.

7) Każda grupa uczestników obozów obowiązana jest przedstawić kierownikowi obozów (na miejscu w Jastarni, zaraz po przyjeździe) wspólne świadectwo lekarza ze swego miejsca zamieszkania, że wszyscy uczestnicy posiadają warunki zdrowotne do przebywania w obozie pod namiotami.

8) Każda grupa uczestników obowiązana jest zgłosić swój przyjazd u kierownika obozu, które wyznacza członkowi grupy kwatery i wpisuje uczestników do rejestru obozów.

Zapisy przyjmuje kierownictwo Obozu Nadmorskiego Ligi M. i K. Warszawa. Nowy Świat 35 (lokal Zarządu Głównego Lig M. i K.), począwszy od dnia 15 maja 1933 r. w godz. 10 — 13, oraz 19 — 21, zaś od 1 lipca Jastarnia na Helu Obóz Nadmorski Ligi Morskiej i Kol. Wczesne zgłaszanie się jest konieczne z uwagi na ograniczoną ilość miejsc.

Oddziały prowincjonalne, pragnące korzystać z obozów nadmorskich powinny:

a) sporządzić listy kandydatów,
b) pobrać należność (po zł. 2) za taką ilość dni, na jaką reflektują kandydaci.

c) starać się o przestrzeganie przy zapisach 7 i 14-dniowych okresów pobytu,

d) zainkasowane sumy przysyłać niezwłocznie przekazem pocztowym dla Kierownictwa Obozu Nadmorskiego L. M. i K. p. Ludwik Maciejec z zaznaczeniem, że dana suma przeznaczona jest na pobyt w obozie. — Jednocześnie należy listownie zawiadomić Kierownictwo Obozu Nadmorskiego w Warszawie, Nowy Świat 35, zaś od 1 lipca Jastarnia na Helu o przekazaniu pieniędzy, oraz przelać listę imienną kandydatów.

e) dopilnować, aby kandydaci odpowiadali warunkom zdrowotnym do przebywania w obozie.

f) zapis i przekazanie pieniędzy nastąpić powinno co najmniej na 2 tygodnie przed wyjazdem nad morze.

g) potwierdzenie Kierownictwa Obozu Nadmorskiego Ligi M. i K., wskazujące termin przyjazdu do Jastarni, wraz z nadstawanymi zniżkami kolejowymi, dopiero upoważnia do wyjazdu na obóz.

h) sumę konieczną na przejazd koleją do Jastarni i z powrotem (18% ceny biletu III klasy), uczestnicy powinni mieć przy sobie, z tem, że po przyjeździe do obozu, suma na podróż powrotną powinna być zdeponowana w Kierownictwie Obozu.

ŚWIĘTO MORZA — ŚWIĘTEM CAŁEGO NARODU!

Znalezione na: www.magemar.com.pl



Leczenie się w Zdrojowiskach Francji słynnych na cały świat ze skuteczności swych wód, komfortowych urządzeń, różnorodnych rozrywek i., niskich cen.

Informacji w sprawie podróży i pobytu udziela

**OFICJALNE PRZEDSTAWICIELSTWO
KOLEI FRANCUSKICH NA POLSKĘ.**

Warszawa, Ossolińskich 4, tel. 684-85 oraz wszystkie biura podróży.

WIOŚLARSKIE, WYŚCIGOWE, PÓŁWYŚCIGOWE I TURYSTYCZNE,
ZAGŁÓWKI, ŚLIZGACZE, MOTORÓWKI, KAJAKI I T.P. ORAZ
WSZELKIE PRZYBORY DO TYCHŻE DOSTARCZA
ŁÓDZIE WŁADYSŁAW URBANIAK-POZNAN DROGA 40, TELFON-
DERWINSKA 10, 3354
KATALOGI WYSYŁA SIĘ NA ŻYCZENIE.

Podchorążak

dwutygodnik Szkół Podchorążych Rezerwy

pod redakcją

T. Zenczykowskiego

odtwarza jasno i żywo stosunek młodego inteligenta, odbywającego czynną służbę wojskową do codziennego trudu żołnierskiego i ze szczerym, świeżym humorem opisuje przeżycia i wrażenia wojskowe uczniów Szkół Podchorążych Rezerwy i daje im pełny wyraz w licznych zdjęciach i rysunkach.

Adres Redakcji i Administracji: Leszczyńska 5 m. 40

Przenumerata kwartalna 3 zł.

Na żądanie egzemplarze okazowe.

SCHNEIDER & C^{ie}

**ZARZĄD: 42, Rue d'Aniou
PARIS**

Artylerja Morska. Wieże. Płyty pancerne. Rury torpedowe. Urządzenia portowe i wyposażenie. Rezerwoary dla płynów. Maszyny morskie i turbiny. Kompresory powietrzne. Śruby powietrzne. Śruby okrętowe. Motory elektryczne i sprzęt. Specjalne odlewy żelwne.

Łodzie podwodne (typu Schneider-Labeuf). Motory typu Burmeister i Wain 4-ro i 2-u taktowe (o pojedynczym i podwójnym działaniu dla wszelkich statków handlowych, budowanych we Francji), 2-u taktowe motory typu SCHNEIDER dla łodzi podwodnych.

WARSZTATY: Le Creusot: Breuil, „Henri Paul”, La Londe—Les Maures, Havre, Harileur, Hoc Bordeaux itd.
STOCZNIE: Chalons/Saône.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”

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

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

Borowik J. — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	Zł. 0.25
Czy chcesz zostać bogatym?	" 0.25
Gen. G. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonjalnej	" 0.25
Demel K. — Narzędzia i metody łowu ryb	" 0.50
Fularski M. — Kryzys emigracyjny a polska polityka kolonjalna	" 1.—
Głuchowski K. — Wśród pionierów polskich na Antypodach	" 4.—
Jarzyna A. — Peru	" 1.50
Gen. Kwaśniewski St. — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce	" 0.75
Kalendarz morsko-kolonjalny 1933 rok.	" 2.50
Koźmiński-Poraj St. — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej	" 1.—
Krzywiec B. — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przyszłości i obecnie	" 1.20
Krzywiec B. — Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej	" 5.—
Kwiatkowski E. — Trzymajmy się morza	" 0.50
Lepecki M. B. — Opis stanu Espírito Santo	" 3.—
Lyp Fr. — Wadomości o wysokim płaskowyżu Angoli	" 1.20
Lyp Fr. — Wysoki płaskowyż Angoli	" 4.—
Program Kolonjalny Ligi Morskiej i Rzecznej	" 0.50

Rostkowski F. — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej	" 1.50
Rostkowski F. — Zagadnienia morskie na tle kryzysu	Zł. 0.50
Rostkowski F. — Zadania Polski na Atlantyku	" 0.50
Rummel J. — Gdynia port polski (1927 rok)	" 3.50
Sieroszewski W. — Urok morza	" 0.50
Tyszel Z. — Pod Ojczyzną banderą	" 3.—
Uziembło A. — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu	" 0.50
Wojciechowski S. — Flota handlowa w Polsce (1927 rok)	" 0.25
Wojnar J. — Polsko-Brazylijskie stosunki handlowe	" 1.20
Zaruski M. — Na jachcie Witeź	" 1.—
Zieliński St. — Wyprawa S. Rogozińskiego do Afryki	" 0.25
Zieliński St. — Mały słownik pionierów polskich kolonjalnych i mor. (prenumerata roczna zł. 5. — 12 zeszytów), zeszyt	" 0.50
Gry towarzyskie	
Bitwa morska (dla członków Ligi M. i K. zł. 4.—)	5.—
Bierki (dla członków Ligi M. i K. zł. 2.80)	" 3.—
Pocztówki	
W dok. Gdyni, Marynarka Wojenna i Handlowa, komplet 30 sztuk (1 sztuka 20 groszy)	" 4.—

Wydawnictwa komisowe

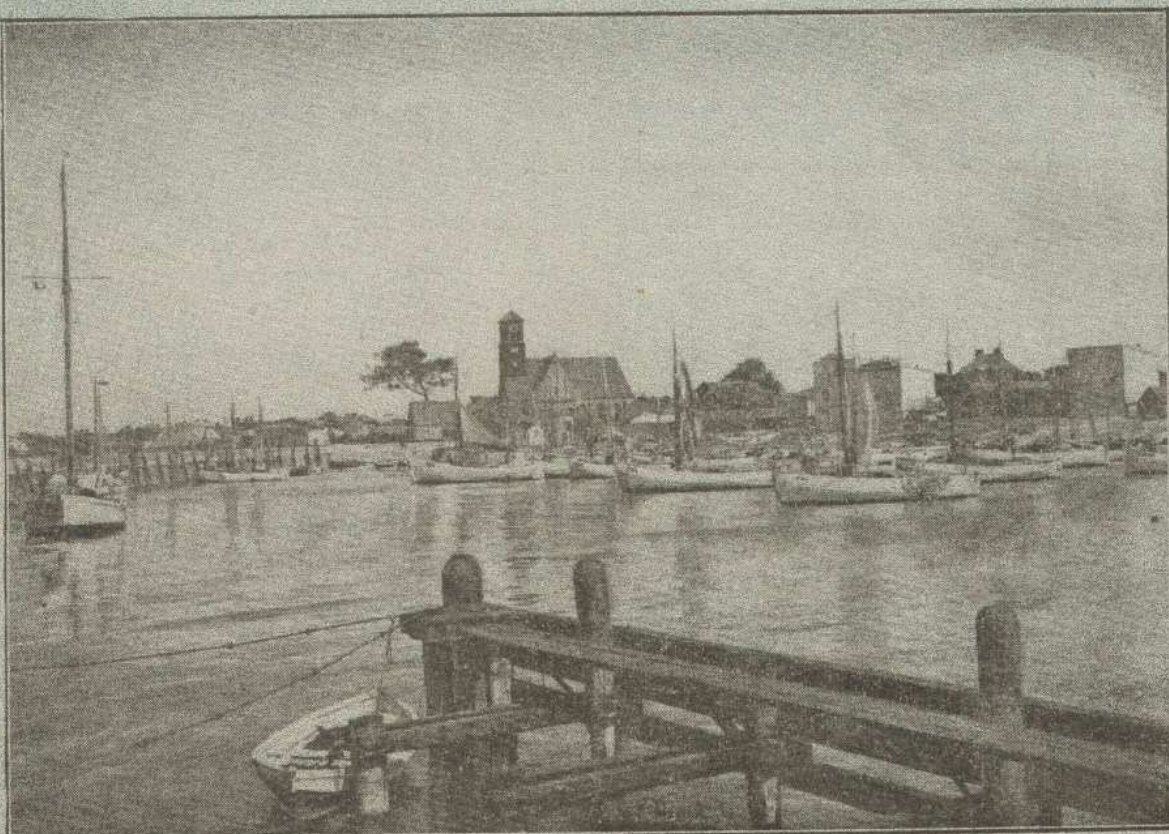
Bulowski L. — Kolonie dla Polski	" 4.—
Borowik J. — Polskie Pomorze t. I	" 25.—
" — Obrona Pomorza	" 20.—
" — Przeciw propagandzie korytarzowej	" 10.—
Dziesięć o Pomorzu	" 0.50
Gusowski L. — Od Warszawy do Sahary	" 4.—
Gustowski L. — Na morze Gdańsk, Gdynia	" 2.50
Hellwig B. T. Jackowski J. — Rolnictwo krajów podzwrotnikowych	" 2.50
Gindrich Wł. — O Polsce na morzu	" 2.80
Kurnatowski J. — Ustrój polityczny Francji	" 0.50
Skarżyński S. — 25770 km. ponad Afryką	" 6.—
Sotkowski B. — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu	" 1.50

Smogorzewski K. — Propaganda korytarzowa zagranicą	" 2.50
Stopczyk W. — Handel międzynarodowy na Bałtyku	" 15.—
Siebeneichen A. i Strassburger H. — Spór o Gdynię	" 15.—
„Wilg” — pierwsza polska łódź podwodna (pg. akwareli Mar. n'a) sztuka	" 0.30

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

DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

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



PORT W HELU

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PRENUMERATA:

Rocznie zł. 12.—. Półrocznie 6.—. Kwartalnie 3.—.
Członkowie L. M. i K. otrzymują pismo bezpłatnie

Cennik ogłoszeń:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16	str.
za tekstem	600	320	170	90	50	zł.
4 str. okładki	800	420	220	—	—	„
3 str. okładki	700	370	190	—	—	„

Ogłoszenia w tekście i fantazyjne oraz tabele-10⁰/₁₀ drożej
Konto Administracji w P.K.O. 97 47. Adres: Redakcji
i Administracji: Warszawa, Nowy-Swiat Nr. 35, 111 p.
Telefon Redakcji 533-40 i Administracji 315-88.
Redaktor, lub zastępca redaktora, przyjmuje w ponie-
działki, środy i piątki, w godzinach od 18 do 20.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca