

MORZA

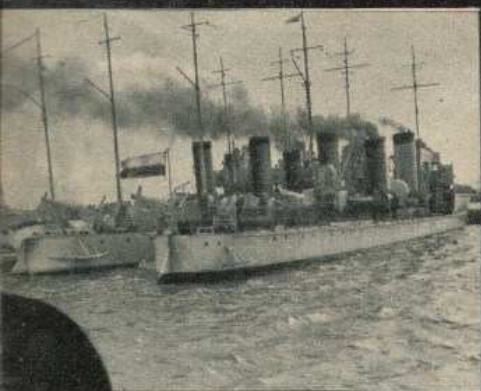
ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

10·II·1920=10·II·1934



Dywizjon torpedowców w porcie wojennym w Gdyni.



Marszałek Piłsudski dekoruje oficerów Marynarki Wojennej krzyżami „Virtuti Militari”. Toruń, 1921 r.

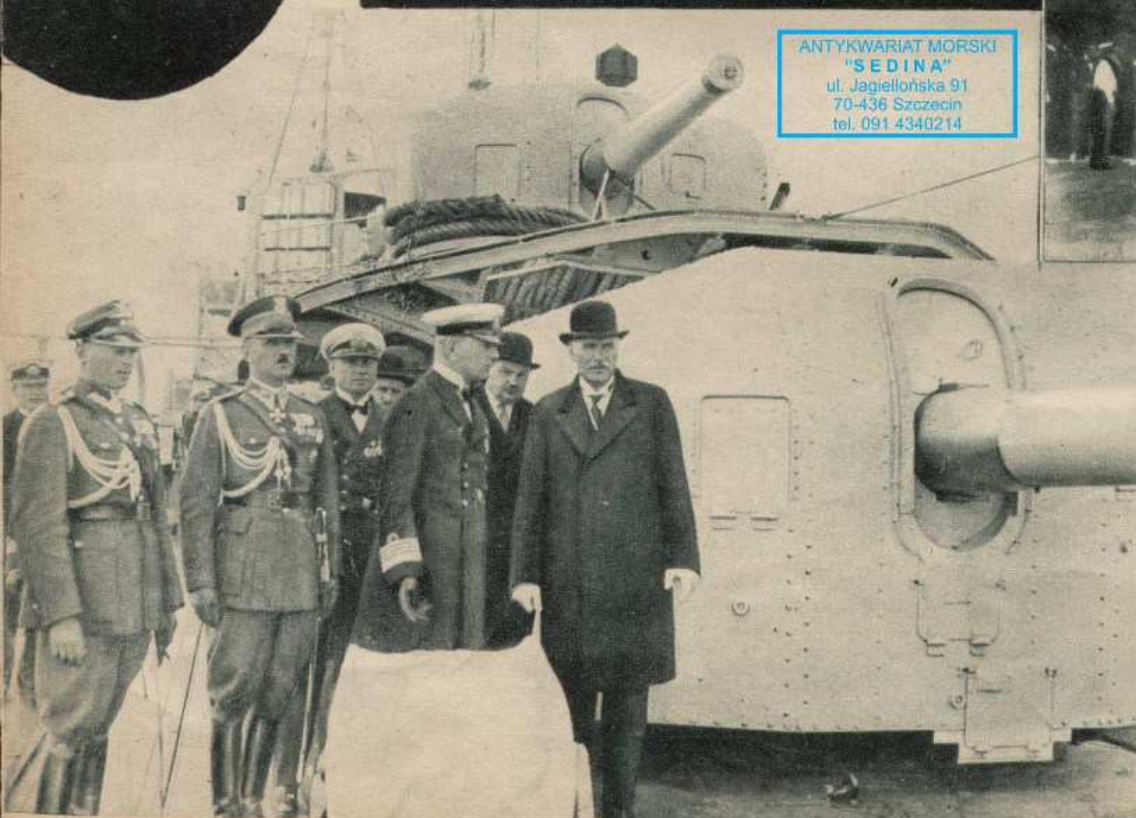
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214



Marszałek Piłsudski w Toruniu w roku 1921.
Odjazd z kasyna oficerów Marynarki Wojennej



Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki, na pokładzie O. R. P. „Wicher”. Gdynia, 1932 r.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 2

Warszawa, luty 1934 rok

Rok XI

TREŚĆ NUMERU: 1. Odezwa Zarządu Funduszu Obrony Morskiej; 2. Fundusz bezpieczeństwa — Jan Dębski, wiceprezes Zarządu Gł. L.M.K.; 3. Czternaście lat! — Władysław Kosianowski, kmdr. ppor.; 4. Godzina wieków — Jerzy Bohdan Rychliński; 5. „Skończyć z bezsilnością na morzu...” — Inż. Julian Ginsbert; 6. Rewja nad Bałtykiem — M. H. Szpyrkówna; 7. Pomorze na taśmie filmowej — K. Z.; 8. Życia Marynarki Wojennej; 9. Domy nad morzem dla wszystkich; 10. Kronika; 11. Książki i czasopisma nadesłane; 12. Dział oficjalny L.M.K.; 13. Żałobnej karty; 14. Statek - widmo (dokończenie) — R. R. Wetten; 15. Budownictwo okrętowe we Francji. **PIONIER KOLONIALNY;** 16. Dostęp do morza a polityka kolonialna — Michał Pankiewicz; 17. Interesy kolonialne Polski — Dr. Wiktor Rośliński; 18. Projekt osadnictwa żydowskiego w Angoli — Franciszek Lyp; 19. Zdobywcze i troski Polonii zamorskiej — Kazimierz Zieleniewski; 20. Zgon Ojcemigracji polskiej w Paranie — K. Warchałowski; 21. Sprawy kolonialne na zachodzie — Dr. Jan Rozwadowski; 22. Przegląd kolonialny — Fr. Lyp; 23. Mały słownik pionierów — Stanisław Zieliński; 24. Polski Komitet Propalestyński.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

OBYWATELE!

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091.4340214

Liga Morska i Kolonialna podjęła zaszczytny i doniosły obowiązek zbiórki na marynarkę wojenną. Decyzją Rządu Rzeczypospolitej powstał wyodrębniony od majątku Ligi Fundusz Obrony Morskiej o charakterze dobra publicznego, który stał się jedynym funduszem ofiarności społecznej na rozbudowę marynarki wojennej.

Na czele Zarządu Funduszu Obrony Morskiej stoi delegat Rządu.

Wszelkie koszty administracyjno - propagandowe zbiórki pokrywa Liga Morska i Kolonialna.

Kontrolę działalności Ligi w zakresie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej sprawować będzie Najwyższa Izba Kontroli Państwa.

Powierzenie jednej instytucji, cieszącej się poparciem najszerzych mas, zbiórki na budowę okrętów wojennych; postanowienia statutowe Funduszu, gwarantujące użycie każdego grosza wyłącznie na cel powyższy; należna kontrola organów państwowych i opinii publicznej wprowadzają ład w dotychczasowy stan rzeczy, nacechowany różnorodnością form dobrowolnych świadczeń społecznych na rzecz obrony morskiej w Polsce.

Powołani do administrowania Funduszem Obrony Morskiej, zwracamy się z gorącym wezwaniem do wszystkich warstw społecznych o czynne poparcie akcji zbiórki. Liga Morska i Kolonialna — oddała na ten cel swój aparat organizacyjny, pokrywa koszty zbiórki, opodatkowała stale swych członków na Fundusz Obrony Morskiej.

Potrzeby tej obrony są jednak tak wielkie i pilne, że tylko powszechna i stała ofiarnność całego społeczeństwa może skutecznie pomóc i zapewnić bezpieczeństwo polskiemu wybrzeżom i pracy polskiej na morzu.

Nie wątpimy, że uczucia, które żywi cały Naród dla morza, świadomość wszystkich, czym jest ono dla Państwa — świadomość — jakiej nigdy nie było w dziejach Rzeczypospolitej, znajdzie teraz wyraz w czynie, w dobrowolnych, powszechnych świadczeniach obywateli Polski na rzecz Funduszu Obrony Morskiej.

Przewodniczący
Zarządu Funduszu Obrony Morskiej
Delegat Rządu Rzeczypospolitej

Gen. Dyw. Kazimierz Sosnkowski

Członkowie Zarządu Funduszu Obrony Morskiej:

Adolf hr. Bniński, Kmdr. Ksawery Czernicki, Jan Dębski, Kmdr.-por. Karol Korytowski, Inż. Eugeniusz Kwiatkowski, Ks. Dr. Stanisław Okoniewski, Biskup Chełmiński, dr. Stanisław Sumiński,

KONTO FUNDUSZU OBRONY MORSKIEJ W P. K. O. NR. 30.680

FUNDUSZ BEZPIECZEŃSTWA

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

Jedną z najważniejszych cech narodów wielkich jest życie kolejnych pokoleń z myślą o dalekiej przyszłości. Narody, które żyją tylko dniem dzisiejszym, pokolenia, które tylko o sobie myślą, żyją kosztem przyszłości, pozostawiając przyszłość w rękach ślepego losu wypadków i wydarzeń zewnętrznych. Narody wielkie starają się przewidzieć przyszłość, zapobiec niebezpieczeństwom, realizować zamierzenia i cele, których dobroczynne skutki ujawniają się często dopiero w życiu następnych pokoleń. Życie narodów wielkich, w oparciu o przeszłość, przenika zawsze myśl o dalekiej przyszłości, wyzwając dla niej wielką sumę zapału i energii.

Cokolwiek będziemy np. sądzili o faszyzmie czy hitleryzmie, przyznać musimy obiektywnie, że nie dzień dzisiejszy stanowi zawołanie obydwu tych kierunków i że zdołały one potencjalną energię szerokich mas przemienić w siłę dynamiczną.

Byliśmy w przeszłości narodem i państwem wielkim, ale polska myśl polityczna — myśl o przyszłości — rwała się na przestrzeni wieków, jak nić pajęczą, a życie na dziś zagłuszało troski o jutro.

Lekkomyślność a nie przezorność była cechą naszego życia narodowego i państwowego.

Sędziowie - historycy badali przyczyny naszego upadku. Różnorodne i wielorakie miały być przewinienia naszych przodków. Przesadą jest jednak, żeśmy zgineśli nierządem, wadliwym ustrojem społecznym, zanikiem cnót o-

bywatelskich. Otaczające nas narody nie były cnotliwsze, nie miały lepszego ustroju społecznego, targane były wojnami domowymi. Ale miały natomiast stałą i potężną siłę zbrojną. Trzeba sobie przede wszystkim powtarzać, że przedewszystkiem nasza nieopatrzność — bezbronność wobec ubrojonych sąsiadów — była główną przyczyną upadku Polski. Gdybyśmy swój byt ubezpieczali nie pospolitem ruszeniem, ale stałą, liczną armią, gdyby granice Polski były ufortyfikowane, ubezpieczone, najgorsi sąsiedzi szanowaliby nas, bo tacy szanują siłę. Bezbronni musieliśmy się stać łupem chciwości obcych najeźdźców.

Dzisiaj niema nikogo w Polsce, ktoby nie rozumiał, że pieniądze, składane przez naród na utrzymanie wojska, są najlepszą formą ubezpieczenia na wypadek wojny. Co więcej, pieniądze przeznaczane na armję, są najlepszą gwarancją ubezpieczeniową pokoju. Głupcy, albo ludzie złej woli mogą tylko mówić, że wydatki na obronę nie przynoszą narodowi żadnej korzyści. Pomijając już to, że pieniądze wydawane na armję wracają do kieszeni rolników, robotników, rzemieślników, fabrykantów, za żywność, ubrania i wszelkiego rodzaju sprzęty, dostarczane dla wojska — mamy za te pieniądze wielką korzyść, bo bezpieczeństwo.

Co jest cenniejszego dla narodu aniżeli pokój? Cóż jest bardziej pilnego od gotowości obronnej państwa?

Prawda, moglibyśmy za te pie-

niądze żyć *dzisiaj* lepiej, wybudować więcej szkół, domów mieszkalnych, dróg, kolei, różnych warsztatów pracy. Bylibyśmy może zasobniejsi, bogatsi, ale bezbronni. Szczęśliwy dzień dzisiejszy skończyłby się dla nas, czy dla tych, co po nas przyjdą jutro, nową katastrofą, bo wcześniej czy później stalibyśmy się łupem złych sąsiadów.

Potrzeba obrony granic Rzeczypospolitej, ubezpieczenia pokoju, ubezpieczenia na wypadek wojny — jest dzisiaj dla wszystkich w Polsce zrozumiała. Nie jesteśmy już jak nasi przodkowie lekkomyślni, beztroskliwi. Budżety wojskowe odrodzonego państwa polskiego uchwalane były jednomyślnie. Nauczyliśmy się być „mądrymi po szkodziu”. Doświadczenia przeszłości nie poszły na marne.

Jest wszakże jedna granica Polski, granica morska, której obro- na, ubezpieczenie nie jest dotąd przez cały naród należycie doceniana. Może szczupłość tej granicy, jej morski charakter, może nasze tradycje lądowe są tego przyczyną? Faktem jest, że nasze rozumienie i zapał dla spraw obrony morskiej dalekie są od tego rozumowego i uczuciowego stosunku, jakie żywi cały naród np. dla broni kawaleryjskiej, czy lotniczej.

Straż granicy morskiej, straż dróg morskich, po których płyną polskie statki z polskim towarem, dla wielu, bardzo wielu wydaje się kosztownym i zbytecznym ubezpieczeniem. Powiadają nam, że krótki brzeg morski nie daje oparcia dla silnej floty. Ale właśnie

Fundusz Obrony Morskiej — powołany przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej — pod przewodnictwem generała Kazimierza Sosnkowskiego, daje szerokim warstwom społeczeństwa gwarancję moralną celowej, energicznej i na realnych zasadach opartej akcji.

Fundusz Obrony Morskiej — to praca dla zwiększenia aktywności moralnej i organizacyjnej Polski, budowanej wysiłkiem dzisiejszego pokolenia.

Żelazo, beton, złom granitu, bogactwo ziemi i bogactwo ducha, woli i myśli skupionej, złączone poświęceniem, składają się na tworzywo organizujące dzisiejsze Państwo.

Fundusz Obrony Morskiej — to żelazo i wola, to beton i myśl skupiona, to złom granitu i świadomość obrony, której oczekuje i której realizacji pragnie - dzisiejsza Polska.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS

J. Truchanowski

Prezes Rady Głównej L. M. K.

Marynarzom naszym powierzono straż nad morzem i obronę najcenniejszego klejnotu Rzeczypospolitej — własnego wybrzeża.

Czy otrzymali oni od narodu dostateczne środki, by wykonać swój olbrzymi obowiązek, tak ściśle związany z dobrą lub złą dolą przyszłych pokoleń polskich?

Porównajmy cyfry i statystyki ilościowe wojennych jednostek morskich u nas i u bliższych lub dalszych sąsiadów, a odpowiedź wyniknie logicznie z tej analizy zwykłych faktów i dokumentów.

Gdy potem jeszcze będziemy widzieli trudności stworzenia własnej siły zbrojnej na morzu, pamiętajmy, że wielokrotnie w dziejach ludzkości jedno pokolenie musi wykonać potężny, nadludzki wysiłek, aby naród mógł żyć swobodnie przez długie lata, stając się włodarzem niezaprzeczonym na swej własnej ziemi.

Nie zapominajmy również, że najcenniejsza dla Państwa granica morska jest dotychczas najsłabiej broniona. Tylko zdecydowana, silna wola narodu, wzmacniająca stale zbrojne ramię na morzu, zapewnia nam trwałe posiadanie bezcennej granicy z całym światem, poprzez polski brzeg Bałtyku.

20. I. 1934 r.

L. M. K.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Prezes Zarządu Głównego L. M. K.

dlatego, że nasze wrota na szeroki świat, że nasz jedyny dostęp do morza jest taki wąski, tembardziej bronić go musi i ubezpieczać silna flota wojenna. Długi brzeg morski trudniejszy byłby do opanowania od strony morza, długi brzeg morski miałby mocne oparcie w lądowych siłach zbrojnych. Nie takie jest jednak położenie naszego brzegu morskiego, którego ani piędzi ziemi utracić nie możemy.

Powiadają nam o zasadzie wolności dróg morskich. Czemu jednak ci, którzy tę zasadę głoszą, dzień i noc powiększają liczbę i jakość swoich okrętów wojennych? Wiedzą oni dobrze, że na straży głównych zasad, pisanych traktatów stać musi siła zbrojna.

My natomiast musimy dobrze wiedzieć, że jesteśmy tylko jednym z dziewięciu państw nadbałtyckich, z których Niemcy przedwojenne były już bardzo bliskie „dominium maris Baltici”, i że o to niepodzielne posiadanie Bałtyku — walki nie zaprzestały. Musimy też wiedzieć, że wyjście z morza Bałtyckiego na wody mórz i oceanów może być łatwo zamknięte przez flotę nieprzyjacielską i że najsilniejszą dzisiaj flotą na tem morzu jest flota niemiecka.

Niech nam też nie mówią, że brak tradycji polskiej armii morskiej stoi na przeszkodzie do jej zorganizowania.

Nawet angielska potęga morska nie jest odwieczna, a tradycje niemieckiej marynarki wojennej, mającej piękne karty w wojnie ostatniej, liczą zaledwie dziesiątki lat. To tylko Zagłoba Sienkiewiczowski mógł kwieciście wywołać nasze, dobre na owe czasy, przeznaczenie do broni kawaleryjskiej.

Praca nad morzem i na morzu, jego związek z dzisiejszym z najszerzszymi warstwami narodu, niedługo zmieni psychikę Polski, a zwłaszcza młodego pokolenia, które już dzisiaj rwie się do „harców” w powietrzu i na wodzie.

Armja morska, jest jak każda inna armja. Powstać może w oparciu o tradycje i cnoty żołnierskie w narodzie. A tych nam nie brak.



Nie do nas, członków organizacji społecznych, należy myśleć o sposobach i środkach obrony polskiego brzegu morskiego, o gwarancjach bezpieczeństwa dla polskich statków handlowych, o gwarancjach poszanowania praw Polaków na dalekiej, zamorskiej obczyźnie. Ale do nas należy, jest naszym obowiązkiem szerzyć w społeczeństwie zrozumienie dla potrzeb tej obrony, rozbudzać wśród młodego pokolenia zapał dla armji morskiej, jest naszym obowiązkiem wydatnie dopomóc państwu do stworzenia silnej floty wojennej.

Liga Morska i Kolonialna, podejmując zaszczytny i wielki obowiązek zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, opodatkowuje na ten cel swoich członków, musi pójść do wszystkich obywateli państwa polskiego z wezwaniem o dobrowolne świadczenia, ale świadczenia stałe i powszechne, na ubezpieczenie naszych granic morskich.

Polska straż na Bałtyku, to najlepszy środek ubezpieczenia pokoju nad Bałtykiem, utrzymania równowagi wśród współzawodniczących nad nim państw, to gwarancja wolnego dostępu do morza i bezpieczeństwa pracy polskiej na morzu. Fundusz Obrony, to fundusz bezpieczeństwa, to wyraz przezorności i troski o jutro Polski nad Bałtykiem.

CZTERNAŚCIE LAT!

Napisał Władysław Kosianowski, komdr. ppor., Gdynia.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Oto znów obchodzimy rocznicę powrotu Polski nad morze.

Czternasta rocznica!

Powiedziałby kto: „Co to jest czternaście lat? Ani to 15-lecie, a też już i nie 10-lecie. Taka sobie rocznica, jak każda inna”.

Otóż nie. Nie jest to „małe święto”. Dla nas powrót nad morze jest tak doniosłym zdarzeniem, że każda jego rocznica jest wielkim świętem.

W każdym roku dzień 10 lutego witamy z jednakową radością i oddajemy się rozrzuwającym, a jednocześnie krzepiącym wspomnieniom.

Owszem, w okresach „zaokrąglonych”, a więc w 15-lecie, 20-lecie i t. p. zapewne będą czynione obchody z większą paradą, z większą „pompa” i z liczniejszym udziałem defilujących marynarzy i przyglądającej się tej uroczystości publiczności. My zaś, na ta-

mach „Morza”, zawsze jednak, zawsze z równym entuzjazmem musimy mówić o dziejowej doniosłości powrotu Polski nad morze, na brzegi szarego, a tak ukochanego Bałtyku.

W każdym przecież roku przybывают nowe zastępy czytelników „Morza” — podrastają młode pokolenia i wkraczają w życie społeczne.

Co roku musimy więc wszystkimi opowiadać o niedawnej przeszłości, w której Polska zastała skromny skrawek swego wybrzeża zupełnie nieurządzony i prawie bezludny, a niezrażona tem, zabrała się do wyłożonej i tak pięknie wykonywanej pracy.

Dzień 10 lutego, narówni z innymi wiekopomnymi datami, jest dniem, w którym przeżywa się naprawdę szczere wzruszenie. Szczególnie rozumieją i odczuwają to ci, którzy na własne oczy ogląda-

li uroczystość obejmowania przez Polskę morza, którzy w dżdżysty, pochmurny i wietrzny dzień 10 lutego 1920 roku oczyma duszy ujrzeni promienną jutrzeńkę polskiej przyszłości.

Dziś, siedząc w nowoczesnym mieszkaniu wysokiego i pięknego domu, będącego bliźniakiem licznej rzeszy domów dzisiejszego miasta portowego Gdyni, widząc przez okno mknące po lśniącej asfalcie samochody, słysząc ryk syren okrętowych i łoskot wpadających i odjeżdżających pociągów — dziś, sięgając pamięcią wstecz — uwierzyć się nie chce, że tutaj, właśnie tutaj i wszędzie, wszędzie dookoła, tak niedawno jeszcze leżały sypkie, głębokie piaski, a Gdynia liczyła zaledwie kilkadziesiąt „głów” ludności rybackiej..

✱



Komendanci mostek na monitorze O. R. P. „Hordysze”. Podczas boju górna część mostku jest zdjęta. Dowódca i sternik znajdują się w dolnej, pancernej wieży. Rok 1920.



S. p. porucznik Jaroszewicz na uzbrojonym statku Flotyli Pińskiej. Rok 1919.

Przypomnijmy więc sobie, jak to było.

Po zrzuceniu jarzma niewoli, co nastąpiło w dniu 11 listopada 1918 roku, kiedy to powrócił do Warszawy Komendant Piłsudski — rozpoczęła Polska pracę nad wewnętrznym zorganizowaniem się i ustaleniem swojej państwowości. Granice były prowizoryczne, a raczej płynne, no i zagrożone.

Jeden wróg się wycofywał, drugi usiłował się wdrzeć do bram odrodzonej Polski. Walki o ziemię polską rozgorzały na dobre i przeistoczyły się w regularną wojnę. Polska się krwawiła, gdy syte chwały, zwycięskie mocarstwa likwidowały światową wojnę, radząc nad losami Europy i prawie że biernie przyglądając się ciężkim zmaganiom młodej, nieokrzesanej, odrodzonej Rzeczypospolitej.

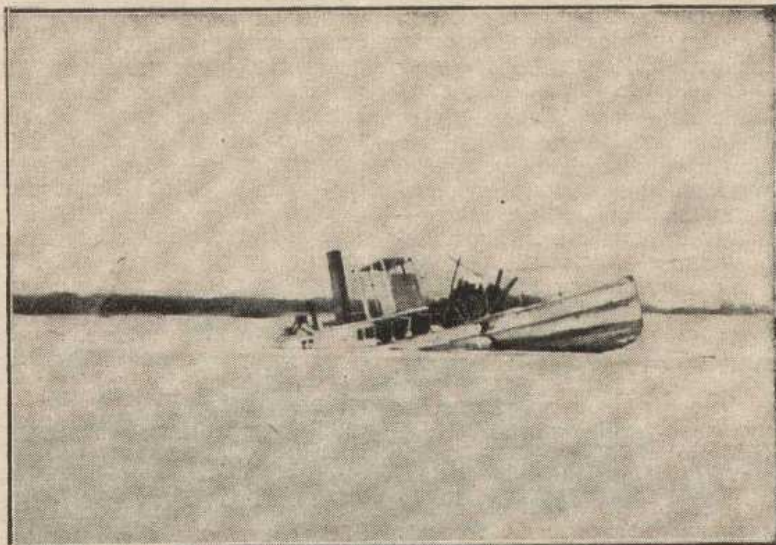
Długo, zbyt długo łamano sobie głowy nad sposobem i możliwościami stworzenia dla Polski dostępu do morza. I wreszcie na mapie Europy wykrojono wąski odcinek Pomorza, prowadzący do kilkudziesięciu kilometrowego skrawka wybrzeża.

Z Gdańska i z jego okolic zrobiono dziwaczny twór, który nazywano Wolnem Miastem.

Polskę skrzywdzono. Borykająca się jednak z barbarzyńskim zalewem wschodniego sąsiada Rzeczpospolita nie ma możliwości procesowania się ze swoimi „dobroczyńcami”, siedzącymi przy stołach międzynarodowych obrad.

Bierze więc to, co może wziąć.

Rząd, Rada Ministrów, Naczelne Dowództwo, wszystko pracuje



Zdemolowany i zatopiony statek, należący do Floty Pińskiej. Zniszczony został w czasie odwrotu, aby nie dostał się w ręce nieprzyjaciela. Rok 1920.



T. zw. „pancerne” statki we Flotylli Pińskiej, były to statki uzbrojone i prowizorycznie ostonięte w najżywniejszych miejscach drewnianymi tarczami, pomiędzy którymi nasypywano piasek. Widzimy przebitą 6-calowym pociskiem taką pancerną na polskim statku Floty Rzeczej. Rok 1920.



Monitor rzeczny O. R. P. „Mozyrz” (został później przemianowany na „Toruń”). Rok 1921.

bez przerwy. Niema pory obiadowej, niema nocy — urzędowanie, obrady i prace w tym czasie trwają przez całe okrągłe doby. Z jednej strony bowiem wojna, z drugiej gwałtowna konieczność organizowania kraju i urządzania jego administracji.

Sąsiedzi z ironią przyglądają się zmaganiom się Polski. Mają złośliwą nadzieję, że owe „sezonowe państwo” lada chwila runie pod ciężarem piętrzących się trudności. Zawiedli się jednak srode w swoich nadziejach. Polska wykazała zadziwiający hart i niespodziewane zdolności organizacyjne. Na każdym odcinku życia ówczesnego widział się zgóry obmyślane przygotowania.

Tak też było i w dziedzinie morskiej.

Przecież już w dniu 28 listopada 1918 roku Naczelnik Państwa Józef Piłsudski pamiętnym swoim dekretem powołał do życia Marynarkę Polską. Dziedzina ta więc była również brana pod uwagę, obsadzona i zawczasu organizowana.

Z powodu chwilowego braku dostępu do morza, wykorzystano gromadnie napływający personel do tworzenia floty rzecznych. Stworzono też bataliony morskie, biorące czynny udział w akcji wojennej.

Zorganizowana przez pułkownika marynarki Nowotnego Sekcja Marynarki, przekształca się pod kierownictwem ś. p. wiceadmirala Kazimierza Porębskiego w dniu 14 maja 1919 roku w Departament

Morski. Obejmuje on całokształt spraw, które będą w przyszłości jednocyfry poczynania morskie, zarówno wojskowe, jak i organizacyjne dla marynarki handlowej.

Ma się rozumieć, wszystko, co tylko wchodzi w zakres komunikacji wodnej i działań wojskowych na wodzie, a więc w pierwszym rzędzie flotyllę rzeczne — należy do kompetencji Szefa Departamentu Morskiego.

Niezapomnianą epopeją, kładącą podwaliny pod współczesne bojowe tradycje polskiej wojennej bandery, są działania Flotylli Pińskiej, której właściwym pierwszym organizatorem był porucznik marynarki (wówczas) Jan Giedroń.

Do kart chlubnej historii bojowej tej Flotylli wpisał się swymi czynami porucznik mar. (obecnie komandor ppor.) Stanisław Hryniewicz. Podobnie, jak ci na rzece, tak samo w działaniach lądowych oficerowie i marynarze z ich dowódcami: kapitanami mar. Konstantym Jacyniczem i Adamem Mohuczym na czele, okryli się chwałą i zdobyli najwyższe, bojowe odznaczenia.

Flotylla Wiślana, organizowana przez kapitana mar. Jarocińskiego, może się poszczycić także tem, że brała udział w decydujących bojach, w okresie, gdy Polska była najbardziej zagrożona. Udekorowani krzyżami *Virtuti Militari* porucznik mar. Stefan Kwiatkowski, zabity w boju ś.p. podporucznik Pieszkowski i inni oficerowie i podoficerowie, żyjący i do dziś chlubnie noszący swoje bojowe odznaczenia, są dowodem tego, że Marynarka Wojenna brała najczynniejszy udział w wywalczeniu niepodległego bytu Ojczyzny i w utrwalaniu Jej granic.

W trakcie zawieruchy wojennej, w ogniu walk z Ukraińcami z jednej strony i z bolszewicką Rosją z drugiej — w nawale spraw wewnętrznych, komplikowanych przez dywersję komunistyczną, płynącą z różnych stron do Polski, przygotowywała się Polska do objęcia Pomorza i morskiego wybrzeża.

Dzień 18 stycznia 1920 roku jest dniem pamiętnym — dniem pierwszego wzruszenia, które naród polski przeżył, dniem pierwszego uderzenia „wiatru od morza”. W dniu tym wojska polskie wkroczyły triumfalnie do Torunia, który stał się stolicą Pomorza polskiego.

Dzień zaś 10 lutego był dniem, w którym żołnierz polski dotarł do brzegu Bałtyku.

Aczkolwiek jeszcze przez długie miesiące Polska walczyła z bolszewickim zalewem, aczkolwiek wciąż jeszcze granice Jej nie były ustalone — jasne jednak było dla każdego dobrze myślącego Polaka, że Polska nie zginęła! Że stanęła na swoich prastarych ziemiach i trwać tutaj będzie. Z tą radosną myślą szli polscy żołnierze w bój, toczący się wdali od wyśnionego, mitycznego dla większości narodu morza. Z tą nadzieją walczyli i ginęli, nie mając już możliwości zobaczyć na własne oczy legendarnego, szumiącego Bałtyku.

Dzień 10 lutego!

Starzy pucczanie (mieszkańcy Pucka) wycierają oko, łzą wzruszenia pokrywające się, gdy wspominają ten dzień. Prastary Puck, będący kiedyś, jeszcze za czasów przedrozbiorowych, portem i bazą polskich wojennych okrętów, doczekał się wreszcie powrotu polskich marynarzy i polskich rycerzy współczesnych.

Bataljon morski zajął Puck, opróżniony przez ustępującą niemiecką załogę.

Starzy Kaszubi, patrjoci polskiej Ojczyzny, pod przywództwem czołowych swych przedstawicieli, ś.p. doktora Żyndy i kupca Miotka, zorganizowali serdeczne, entuzjastyczne przyjęcie dla wkraczającego w mury miasta bataljonu morskiego.

Gdy zaś załopotali proporczyki na lancach polskich ułanów, wjeżdżających na swych koniach za generałem Józefem Hallerem do wód Bałtyku — nerwy wielu widzów nie wytrzymały. Rzewne łkanie, spazm dziwnego, bo radosnego płaczu przeleciał elektryczną iskrą przez tłumy. Orkiestra zagrała polski hymn narodowy. Z ręki generała Hallera, przybyłego nad morze na czele wojsk polskich z rozkazu Naczelnego Wodza i Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego, wyrwał się szczerzoty pierścień. Padł do fal Bałtyku na znak ponownych zaślubin Polski z morzem — na znak powrotu Rzeczypospolitej na stałe nad swoje morze.

Odtąd rozpoczyna się twarda, żmudna i realna praca. Praca na morzu.

W Pucku założono port wojenny. Stworzono w nim kolebkę odradzającej się morskiej floty wo-

jennej zmartwychwstałej Rzeczypospolitej Polskiej.

Objęto natychmiast lotnisko i pozostałości porzuconej przez Niemców w pośpiechu hydroawiacji. Zabrano się do tworzenia zaczątków pływającego taboru portowego i wreszcie samej wojennej floty.

Wszelkie bezpośrednie poczynania na morzu centralizuje lokalnie instytucja, na której czele stanął komandor Jerzy Świrski (obecnie kontradmirał i Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej). Instytucja ta zwie się Dowództwem Wybrzeża. Skupia w sobie wszystkie kompetencje dowództwa morskiego i lądowo - przybrzeżnego.

Na wody Bałtyku wypływa pierwszy wojenny okręt Rzeczypospolitej Polskiej (stad skrót O. R. P.) „Pomorzanie”. Niesie on dumnie banderę Marynarki Wojennej. Po tylu latach znów polska wojenna bandera na morskich ukazuje się szlakach!

O. R. P. „Pomorzanie” nie jest jednostką bojową. Jest to okręt hydrograficzny, przeznaczony do prac nad pomiaramiorskimi i dla czuwania nad bezpieczeństwem nawigacji na polskich obszarach wodnych.

Ten właśnie fakt był dla różnych sceptyków i ironistów z sąsiedztwa frapującym dowodem, że Polska czuwa, Polska myśli kategoriami morskimi i Polski nie zaskoczono przyznaniem Jej dostępu do morza. Oddawna bowiem tak nastawiono cały aparat Marynarki Wojennej, aby z chwilą dojścia do morza nieć możliwość objęcia i sprawnego kontynuowania całej administracji na wybrzeżu.

Kapitan marynarki Józef Unrug (obecnie kontradmirał, Dowódca Floty) miał w Gdańsku wszystko przygotowane do uruchomienia polskiej służby hydrograficznej, będącej podstawą możliwości wykorzystywania dróg morskich.

Z chwilą więc objęcia wybrzeża przejęta została cała nadmorska administracja. Najmniejsze zaciecie w funkcjonowaniu jakiegoś organu, służącego do wykorzystywania nawigacji morskiej, byłoby powitane przez niezliczonych sąsiadów ze złośliwą radością. Lecz znowu nadzieje te nie ziściły się. Wszelkie funkcjonowało sprawnie i bez zarzutu. Wszelkie latarnie morskie świeciły. Wszelkie boje, wiechy i inne zna-

ki nawigacyjne były dozorowane, pielegnowane i we właściwym czasie zamieniane, usuwane lub ustawiane.

Polacy, właściwi gospodarze rządzą się na swoim wybrzeżu i morzu nie gorzej od poprzednich, przejściowych okupantów, jakimi byli Niemcy.

Pod banderą wojenną rozpoczął też swoją służbę obecny weteran polskiej floty, pierwszy statek szkolny, żaglowiec „Lwów”. Dźwigał on na swoim pokładzie pierwszy narybek marynarzy polskich — uczniów Szkoły Morskiej. Ówczesni uczniowie są dzisiaj przeważnie już zasłużonymi kapitanami w polskiej Marynarce Handlowej.

W drzemiącym, sennym i ospałym, za czasów niemieckich, Pucku, robi się gwaro i ludno. Mały basenik portowy, przeznaczony tylko dla rybackich kutrów, w potrzebie zmuszony jest gościć kilka wojennych okrętów, o mniejszym — oczywiście — tonażu. A okrętów tych zaczyna potrochu przybywać.

A więc przybył motorowy statek strażniczy, O. R. P. „Myśliwy”. Na maszcie jego powiewał proporczyk Dowódcy Wybrzeża. Okręt ten reprezentował wojenną władzę morską.

Odbierał on honory od innych okrętów, z niego też szły na flotę rozkazy i sygnały dla podległych dowódcy wybrzeża jednostek.

Zjawiają się następnie cztery trawlerzy, pochodzące ze składu dawnej niemieckiej floty wojennej. Są to: ORP. „Jaskółka”, ORP. „Mewa”, ORP. „Czajka” i ORP. „Rybitwa”.

Przybywają zakupione w Finlandji nowo wybudowane, solidne, mocne kanonierki, nazwane imionami ludzi najbardziej znanych na polskim wybrzeżu i w ogóle w Polsce. Jedna z nich nosi imię Wodza Narodu i Odnawiciela Polski a zarazem Odnawiciela Polskiej Morskiej Siły Zbrojnej, — druga imię generała, który z woli Naczelnika Państwa odbył w imieniu Polski zaślubiny z morzem. A więc ORP. „Komendant Piłsudski” i ORP. „General Haller”.

Pierwszy komendant portu puckiego, komandor Witold Panasiewicz robi, co tylko można zrobić, aby mały rybacki port obsłużył nadspodziewanie wielką, jak dla niego, ilość morskich jednostek.

Ustawia się więc na redzie *) beczki, zakotwiczone na martwych kotwicach. Do beczek tych cumują się okręty, nie potrzebując wiskać się do małego i płytkiego basenu. Organizuje się łączność za pomocą holowników z temi okrętami. Dostarcza się im wody, paliwa i prowiantu.

Do Pucka przybywa drogą wodną wielka krypa, mieszcząca na sobie warsztaty pływające Marynarki Wojennej. Warsztaty te rozrastają się i zostają przeniesione na ląd do specjalnie wybudowanych pomieszczeń.

Port zakreśla coraz to szersze plany na przyszłość i przygotowuje się do przeniesienia swojej siedziby do Gdyni, o której budo-

*) Obszar wodny (w niezbyt wielkiej odległości od brzegu), na którym okręty mogą stawiać na kotwicy nazywa się redą.

wie zaczynają coraz więcej i coraz częściej mówić.

Tymczasem przybywają dalsze okręty. Są to torpedowce, przyznane Polsce przez Radę Ambasadorów, jako łup po zwyciężonych Niemczech. Zjawiają się więc na polskich wodach, odremontowują się i podnoszą polską banderę torpedowce: ORP. „Kaszub”, ORP. „Mazur”, ORP. „Kujawiak”, ORP. „Krakowiak”, ORP. „Ślązak” i ORP. „Podhalanin”.

Marynarka Wojenna zaczyna się rozwijać we wszelkich przejawach życia organizacyjnego. Powstaje szkoła oficerska, początkowo pod nazwą Tymczasowych Instruktorskich Kursów. Szkoła ta daje definitywne wyszkolenie młodym oficerom, którzy w zaborczych marynarkach przeszli przyspieszone, niekompletne kursy.

Zorganizowana i prowadzona przez przeciąg kilku lat przez ko-

10 II 1934

Godzina Wieków

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



To my czuwamy u tych wrót z jantaru,
Raz wylamanych już z okrzykiem:

— Daruj!

Korono Polska! jako było drzewiej,
Tyś znowu strażą na bałtyckiej rewie.
Tyś straż Pomorza — od ośmiu stuleci,
Kiedy Król Chrobry objął je po

Szczecin.

Trzysta lat temu Król Władysław
Czwarty

Na jasnym Helu rozstawił swe warty.
I lat czternaście w tej dopełnień erze
Przy podniesionej czuwamy banderze.

Upór na upór. Bałtyk to koleba,
Skąd ród Lechitów, ród rycerzy nieba,
Który się nie gnie pod pręgierzem siły
I ponad hańbę wybiera mogiły.

Tęsknota polska, bez kresu, bez
granic

Na międzymorzu została zrodzona.
Tu pierwszy kamień rzucono na
szaniec

I stała pierwsza reduta Ordona.

To serce polskie, harde i tulące
Na bursztynowym brzegu grzmi

i płacze,

W klęskach, w rozpacz i w obcych
załewach

Pieśnią i klątwą Derwida
rozbrzmiewa...

Pieśnią Derwida! Zda się groźbą
pustą,

Lecz sercu zdana, zakazana ustom,

Jak przykazanie z wieków w wiel.
urasta,

Z dziada na wnuka idzie, żyje
w Piastach

I Jagiellonach. Już kręci powrozy
Na szyje katów. Wieje wichrem grozy.
Aż niebo pęka. Ziemia drży

w posadach.

Pełnią się dzieje. Deszcz piorunów
spada...

Zaiste, rośnie, rośnie cień drakaru,
Z którego wyszedł nasz rycerski

Naród,

W prawem słowiaństwie rychło się
roztworzył

I z Bogiem zawarł pakt: — Pokój
Boży.

Szybko podniosły się bulwarki Gdyni.
Nie idzie na marne krew, ni trud

żywota.

W oczach powstaje moc i cud się
czyni,

Nasz sen o Szpadzie. I wypłynie flota.

— Lecz zaklinamy! — wzywa głos
pokoleń —

— Nie od nas, bowiem, ale od was
samych

Zależy przyszłość. Dla zafarcia plany,
Którą ze wstydem Polak niósł na czołe,

Trzeba mieć wolę!

Niezlomną wolę!

JERZY BOHDAN RYCHLIŃSKI

mandora ppor. Adama Mohucze-
go, przekształca się ona wreszcie
w regularną Szkołę Podchorążych
Marynarki Wojennej. Rok rocznie
daje ona kilkunastu młodych, do-
brze wyszkolonych oficerów, któ-
rzy po czteroletnich studiach o-
gólnych, mogą dalej kształcić się
w różnych specjalnościach wojen-
no-morskich. Częstokroć oficerowie
ci wysyłani bywają do Francji
na studia lub dla odbycia sta-
ge'ów na większych, nowoczes-
nych jednostkach.

Powstają szkoły podoficerskie i
szkoła specjalistów morskich.

Port przynosi się zczasem do
Gdyni. Wojenne transportowce
ORP. „Warta” i ORP. „Wilja”
zwożą do kraju nabywany we
Francji materiał wojenny. Stosun-
kowo dalszemi swemi podróżami



Pozostawiony przez Niemców w Pucku tabor lotniczy, został objęty, odremontowany i uruchomiony przez Polską Marynarkę Wojenną. Rok 1920.



Dwa torpedowce podczas ćwiczeń w szyku torowym. Na czele idzie ORP. Kaszub, okręt, który wskutek wybuchu w kotłach zatonał, grzebiąc ze sobą kilku marynarzy. Rok 1922.

umożliwiają one młodym oficerom
i podchorążym odbywanie ćwic-
zeń na dłuższych przestrzeniach,
niż na małych okrętach, jakimi
są torpedowce, kanonierki i tra-
wlery.

Wreszcie przybywają, zamó-
wione i wykonane na stocznich
francuskich, nowoczesne, bojowe
jednostki. Oko radują swoim wy-
glądem piękne kontrtorpedowce
ORP. „Wicher” i ORP. „Burza”.
Trzy potężne łodzie podwodne
ORP. „Wilk”, ORP. „Ryś” i ORP.
„Żbik”, zmuszają do patrzenia na
nie z szacunkiem i zaufaniem.

Port wojenny w Gdyni jest już
bazą poważną. Obsługuje on flotę
obecną. — Może on zaleźnie od
wzrastających potrzeb, dosto-
sować się do wymagań floty

znacznie większej, jaką przecież
Polska musi posiadać i niewątpli-
wie będzie posiadała.

Dziś, po czternastu latach, rzu-
cając okiem na dokonaną pracę,
można śmiało powiedzieć, że do-
konano wielkiego dzieła. Nie my
sami o tem mówimy. Ze zdumie-
niem i z podziwem patrzą na to
wszystko cudzoziemcy — coraz
liczniej i tłumniej przyjeżdżający
do nas, aby popatrzeć na to „mia-
sto poszukiwaczy złota” — Gdynię.

Cudny ten twór — perła pol-
skiego skarbu narodowego — du-
ma i chluba pracy rąk polskich,
wróży wszelkie dobrodziejstwa i
promienną przyszłość dla Rzeczy-
pospolitej.

Polskie wybrzeże, polski wolny
dostęp do morza, to prawdziwe
okno na świat szeroki, jest tak



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

*Na redzie puckiej stoi zakotwiczony trawler ORP. Rybitwa. Na dalszym pla-
nie widoczny jest rzeczny monitor, przybyły na morze w celu odbycia ostre-
go strzelania na wielkich odległościach. Rok 1922.*



ważnym i żywotnym czynnikiem istnienia i rozwoju państwowego, że z głęboką troską myśleć należy o jego bezpieczeństwie i nietykalności.

Flota, silna flota wojenna musi stanąć na straży polskich nadmorskich interesów i trwałego pokoju. Zaczątki tej floty już są. W ofiarność polskich żołnierzy morskich — marynarzy wątpić nie można.

Z wiarą i nadzieją spoglądamy więc w przyszłość!

Marszałek Piłsudski na monitorze Flotylli Wiślanej w Toruniu. Rok 1920.

„SKOŃCZYĆ Z BEZSILNOŚCIĄ NA MORZU...”

Napisał Inż. Julian Ginsbert, Warszawa.

Podkreślaliśmy już kilkakrotnie pewne analogie historyczne między okresem tworzenia floty niemieckiej w latach 1850 — 1880, a obecną sytuacją w Polsce. Podobnie jak my obecnie, przeżywały Niemcy wówczas ostry kryzys polityczny i ekonomiczny, walczyły na trzech frontach, konsolidowały swe państwo, a zapewniwszy sobie dostęp do morza, zapragnęły na morze to wyjść, aby dzięki niemu stać się mocarstwem.

Położenie Prus, a potem Niemiec było jednak o tyle gorsze, że podczas, gdy Polska oddziedziczyła po państwach zaborskich sporą kadrę morską, złożoną z wybitnych oficerów, oraz dzielnych podoficerów, to w Prusach przeciwnie: marynarkę, w zrozumieniu jej potrzeby tworzyły czynniki lądowe. Marynarzy w prawdziwym tego słowa znaczeniu nie było.

Dziwne się to na pierwszy rzut oka wydaje, boć przecież pewnego rodzaju rywalizacja istnieje między armią a flotą we wszystkich niemal krajach i na wszystkich szczeblach hierarchii. Rywalizacja ta przeradza się niekiedy w otwartą niechęć, w fałszywe pojęcie „esprit de corps”, w egoistyczne zapatrywanie tej czy tamtej strony, w stałą walkę o kredyty obrony narodowej, z oczywistą tej obrony szkodą.

Jeśli więc istnieje przykład tworzenia siły zbrojnej na morzu przez czynniki wybitnie lądowe, świadczący, że czynniki te tym razem nie dały się zaślepić bezpośrednimi celami, odciągnąć od tak ważnego zagadnienia państwowo — narodowego przez ciasny egoizm czy niezrozumienie zasad polityki morskiej, — warto się nad nim głębiej zastanowić. I to tem-

bardziej, że chodzi tu o kraj wybitnie kontynentalny, pozbawiony poważniejszych tradycji morskich, a słynący z wagi, jaką przywiązywał do spraw armii lądowej, dla której żywił kult, spotęgowany jeszcze przez szacunek, jaki armia ta wzbudzała w świecie całym.

Zdawało się, że kwestie polityki kontynentalnej i sprawy wojska lądowego, łącznie z glorią zwycięstw przez nie odniesionych, przyciśniętą tam chęć wszelkich poczynąń morskich, co do których nie miano ani tradycyjnych wskazówek, ani łatwości wykonania. Tymczasem stało się wręcz naodwrot.

Pisaliśmy już na tem miejscu *).

*) Patrz „Morze” Grudzień 1931 — Syczeń 1932.

jak to w Niemczech, poczynając od roku 1848, rząd zaczął tworzyć flotę, jak różni generałowie — von Radowitz, von Roon, von Stosch i von Capri, bynajmniej nie fachowcy, ale za to ludzie, rozumiejący konieczność posiadania siły zbrojnej na morzu, kładli podwaliny potęgi morskiej Niemiec. Jak mimo różnorakich trudności, wobec których nasze dzisiejsze wydała się znikome, twarde planowo szli naprzód w swych zamierzeniach, — wytrawni politycy i dalekowzroczni mężowie stanu.

Obecnie w krótkim szkicu oświetlić pragniemy udział w tworzeniu floty niemieckiej najwybitniejszej bodaj postaci militarnej Niemiec ubiegłego stulecia, jaką był leldmarszałek Helmuth von Moltke. Cóż ten lądowy zwycięzca Austriaków, Duń-



Marszałek J. Piłsudski na monitorach Flotylli Wiślanej, po dokonaniu dekoracji orderami bojowymi oficerów marynarki i marynarzy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



czyków i Francuzów mógł mieć wspólnego z marynarką wojenną, poza jakimiś teoretycznymi zagadnieniami natury sztabowej, które oczywiście niefachowo i niechętnie traktował?...

A jednak Moltke przy każdej sposobności — czy to jako szef sztabu i generał, czy jako członek parlamentu i mąż stanu — w ciągu całej niemal swej służby, — stale i uporczywie dążył do umocnienia Niemiec na morzu, zabiegał o budowę floty wojennej, bez której niema ani znaczenia mocarstwowego, ani wolności morskiej, ani swobody handlu morskiego, a cały dostęp do morza jest ciemerydą, zależną od dobrej woli wrogo usposobionego sąsiada.

Poprzez wszystkie pisma, oświadczenia czy wspomnienia Moltkego przebiega zawsze jedna i ta sama troska o stworzenie floty wojennej i ugruntowanie w ten sposób potęgi niemieckiej, o przekształcenie wątkich Prus na wielkie cesarstwo o wszechświatowym znaczeniu.

Już w 1841 roku, jako stosunkowo młody oficer, Moltke skarżył się na brak zainteresowania morzem wśród swych rodaków. A w czasie wypadków 1848 roku kilkakrotnie ujmując pióro, by, rozumując kategoriami mocarstwowymi, zaznaczyć konieczność posiadania floty wojennej.

W owym czasie czynniki narodowe niemieckie orientowały się w znaczeniu floty równie słabo, jak czynniki polskie XVII i XVIII stulecia. W dawnej Polsce mówiono, że „skoro nieprzyjaciół wylądować, to go nasza jazda z powrotem do morza wzięnie”. W Prusach twierdzono, że potęgą militarną na lądzie wystarczą w zupełności do odparcia nieprzyjacielskiego desantu i radzono co najwyżej fortyfikować wybrzeże. I jeden i drugi pogląd były — jak to historia wykazała — z gruntu mylne.

Natomiast Moltke, orientujący się doskonale, nie lękał się desantu, bardzo trudnego do przeprowadzenia. Lękał się raczej tego, co w ostatniej wojnie stało się zgubą Niemiec: blokady, zamknięcia dróg komunikacyjnych i odcięcie Niemiec od świata. Z niezwykłą przenikliwością widział, że jedynym lekarstwem na grożące niebezpieczeństwo jest stworzenie silnej floty wojennej.

A oto próbką memoriału jego z roku 1859:

„Prusy stoją wobec konieczności stworzenia marynarki wojennej, z której pożytek dla całych Niemiec wypłynie. Gdyż unieruchomienie handlu morskiego uderza nie tylko w miasta nadbrzeżne, ale w cały kraj. Cierpieć od tego może równie dobrze Hannover i Oldenburg, jak Bawaria i Wirtembergia... Flota jest najżywniejszym zewnętrznym przedstawicielem Niemiec, gwarantuje swobodę handlu i szacunek dla bandery...”

Dzięki tej iniejatywie Moltkego powstaje specjalna komisja, która w roku 1860 — 61 przedstawia księciu-regentowi konkretny projekt stworzenia floty pancernej. Albowiem, zdaniem generała, forty i okręty obrony wybrzeży posiadają czysto pasywne znaczenie. Nie potrafią one przeciwdziałać blokadzie, nie otworzą własnym frachtowcom drogi w obie strony. **Nie istnienie fortyfikacji, ale obecność floty będzie hamulcem wszelkich wrogich zakusów na wybrzeże.**

W czasie całej kampanii duńskiej, która dla Prus przeciągnęła się właśnie z powodu braku floty wojennej, Moltke stale nalegał na stworzenie tej floty i w raportach swoich uwydatniał, że bez niej o podyktowaniu pokoju w Kopenhadze nie może być mowy.

Wnet po wojnie, zapytany o zdanie swoje w sprawie budowy w Kilonji wielkiej forticy nadmorskiej, odparł: „Nie jestem wielkim zwolennikiem tego projektu, bo lękam się, że zamiast floty, której potrzebujemy, otrzymamy twierdzę, bez której moglibyśmy się obejść... Flota nie może otrzymać, jako zadanie, pozostać w porcie i dać się w nim zamknąć. Musi ona wyjść na morze wcześniej od przeciwnika, a do ochrony jej podstawy operacyjnej wystarczą fortyfikacje lżejszego typu.

Omalże to samo mówił w pięćdziesiąt lat później Lord Fisher of Kilvestone.

✱

Kiedy w r. 1865 wypłynęła sprawa kanału Kilońskiego, Moltke obruszył się:

„Co? 10 milionów talarów nadwyżki na kanał? Ależ za te pieniądze można zbudować siedem pancerników dla floty morza Północnego!

A potem pisał do króla:

„Obawiam się, aby kredyty, przeznaczone na flotę nie zostały pochłonięte przez budowę nadbrzeżnych fortyfikacji, tak że w końcu zamiast okrętów, których nam brak, otrzymamy jeszcze jedną twierdzę, dodaną do szeregu już istniejących. Najprzód flota — potem dopiero sprawy drugorzędne, od niej zależne: baza, fortyfikacje, zakłady. Na cios trzeba odpowiadać ciosem, odbieranie razów bez możliwości oddania prowadzi do klęski. Fortami nie pokonamy wroga na morzu, nie zdobędziemy wolności morskiej. I co nam po kanale i twierdzach, jeśli pobici na morzu i odcięci od świata, korzystając

z nich nie będziemy mogli. Wpierw trzeba stworzyć flotę, tak silną, aby sama jej obecność była najlepszą obroną brzegów.”

Moltke, mimo dość gruntownego i fachowego zbadania sprawy, mimo daleko posuniętego autorytetu wojskowego, nie uważał się wcale, jakby się zdawać mogło, za wyrocznię w kwestiach morskich. Słuchał chętnie zdania oficerów marynarki i ustępował tam, gdzie logika i konieczność tego wymagały. „Pozostawiam decyzję marynarzom, mawiał zwykle w takich wypadkach, — sam bowiem jestem tylko laikiem”.

W wolnych chwilach Moltke studiował historię wojen morskich, a szczególnie ostatnią wojnę secesyjną w Ameryce. To też w memoriałach swych, raportach i przemówieniach powtarza stale ten sam motyw:

„Okręty nie wymagają fortyfikacji nadbrzeżnych. Zadanie floty jest nawskroś zaczepne: Wyszukać nieprzyjaciela na pełnym morzu, pobić go i w ten sposób ochronić siebie oraz nie dać się zablokować w porcie, za murami twierdzy. Baza floty winna leżeć nie w samej twierdzy, ale być chroniona przez fortyfikacje zewnętrzne. Będzie to miało jeszcze i tę dobrą stronę, że oba dowództwa — armii i floty nie będą działały na wspólnym terenie, co czasem może dać powód do nieporozumień. Albowiem flota jest samodzielną instytucją, bynajmniej nie stojącą w zależności od armii, ale do armii tej równorzędną. Rozbudowa marynarki wymaga wielkich ofiar, choćby ofiary te miały być ponoszone kosztem wojska lądowego”.

I to mówił nie admirał, nie jakiś cywilny sympatyk spraw morskich, ale generał armii lądowej, z krwi i kości piechur.

To też dzięki poparciu Moltkego, zaraz po wojnie 1866 roku, parlament uchwalił dziesięciomilionową pożyczkę, przeznaczoną na rozbudowę floty. W następnym roku suma ta została wstawiona do budżetu, jako ustawowy kredyt morski. Z tej okazji Moltke wygłosił 15 czerwca 1867 roku przemówienie w Reichstagu, zresztą niebardzo szczere, które natomiast uczciwie mógłby wygłosić dziś każdy poseł do sejmiku, czy senatu Rzeczypospolitej:

„Nasi sąsiedzi wiedzą dobrze, (choć udają, iż jest przeciwnie), — że my ich napadać nie chcemy. Muszą dowiedzieć się jeszcze, że imy nie damy napaść się

bezkarnie. A do tego potrzebujemy nie tylko armii, ale także floty wojennej”.

Wojna 1870 roku pomogła w spełnieniu zamierzeń Moltkego, który z królewsko-pruskiego oficera stał się cesarsko-niemieckim marszałkiem. Zjednoczenie Niemiec pod berłem Hohenzollernów pozwoliło ciężar budowy floty rozłożyć na całe państwo, a nie, jak dotychczas, na prowincje nadmorskie. To też natychmiast po zakończeniu działań wojennych, feldmarszałek powrócił do swej idei: stworzenia floty, a zatem i potęgi wszechświatowej Niemiec.

Dziś 23 czerwca 1873 roku, na posiedzeniu Reichstagu, Moltke występuje znów przeciwko budowie kanału holsztyńskiego, twierdząc, że za te pieniądze można zbudować drugą eskadę pancerną, będącą znacznie większą gwarancją bezpieczeństwa i rozwoju mocarstwowego od kanału, który trzeba tylko strzec i naprawiać. Kanał jest również potrzebny, ale dopiero w drugim stadium rozwoju i raczej ze względów gospodarczych, niż militarnych.

Aż do schyłku życia stary feldmarszałek żywo interesował się wszystkim, co z morzem było związane. Dbając o ścisłą współpracę wojska i

marynarki, starał się, aby obie te gałęzie siły zbrojnej państwa, stanowiły trwałe, pierwszorzędne amalgame. Na podróże sztabu generalnego zabierał zawsze oficerów floty, dowodząc, że mają oni rozleglejsze horyzonty od oficerów wojska lądowego. Twierdził, że oficerowie lądowi widzą wszystko tylko w ciasnym kręgu granic kraju, podczas gdy oficerowie morscy reprezentują jego siłę i honor na świecie całym. I przez trzydzieści lat wbijał w mózgi współczesnych mu wojskowych i mężów stanu jedno zdanie:

Skończyć z bezsilnością na morzu, gdyż od stworzenia floty zależy egzystencja państwa i narodu...

Całe życie Moltkego nacechowane jest więc troską nie tylko o potęgę lądową, ale i morską Niemiec, przyczem jasnowidzenie i obiektywizm w stosunku do ostatniej są podziwu warte. Oczywiście, że idea feldmarszałka została w Niemczech przeprowadzona z żelazną konsekwencją przez admirała Tirpitz'a i jego szkołę. Stąd w tak krótkim czasie kolosalny wzrost znaczenia Niemiec, ich rozwój, bogactwo, potęga... Stanowisko drugiego na świecie mocarstwa, osiągnięte w ciągu lat czterdziestu, z

wyprzedzeniem takich państw jak Rosja, Francja, Stany Zjednoczone... nie licząc mniejszych.

Wojna światowa, wszczęta nieumiejętnie, w zaborczych celach i prowadzona z niesłychanym okrucieństwem, zachwiała silnie tą potęgą. Flota niemiecka, wbrew kanonom Moltkego i Tirpitz'a pozostając w portach, nie okazała się narzędziem zwycięstwa. Wina spada za to na niewłaściwą politykę i słabe dowództwo. (Wilhelm II i jego doradcy), aż pójść tu musiałbyś dojdącej do ręki zapomnieć, że klucz ostatniego zwycięstwa znajduje się na morzu. Ale natychmiast po przegranej wojnie — wzięto się do odbudowy floty, starając się znów stworzyć potężne narzędzie walki i argument polityczny.

Uczeni twierdzą, że historia morska wywierała zawsze silny wpływ na ogólną historję narodów. Wpływ pozytywny lub negatywny, w zależności od tego, czy sprawy morskie odczuwane były nędy, czy też zaniedbywane jak w Rosji, w Hiszpanji, w Turcji... i w Polsce.

Powinniśmy o tem pamiętać — dziś właśnie, kiedy od stworzenia floty zależą dalsze losy państwa i narodu.

M. H. SZPYRKÓWNA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



REWJA DAD BAŁTYKIEM

Przybyli z dalekich bitew — z pod Kiejk, z Murmanu i z Francji — —
Trójjedną walką o Polskę trójwrogich wojsk kombatanci.

W mandurach, w szyku, w cywili — — starzy, i młodzi, i różni — —
blaskiem, i szczękiem, i brzękiem olśnili nadmorską próżnię.

Zadrgały szlify i sznury, zabłysły wstęgi i krzyże — —
portowy lud na nich patrzył i każdy chciał być najbliżsi.

Przynieśli rozmach junacki niezapomnianej chwały.
Każdy był zuch i bohater, każdy był Walgierz Wdały.
Każdego pułk był ańlepsz, każdego czyn był największy.
Czas, dekorator przeszłości, bliżny legendą upiększył.

Pomieśli ławą przed ołtarz chwalebny, stare sztandary.
Nawa zagrała tęcza, a Bóg uśmiechnął się stary.
Śpiewali rycerskie śpiewy, dzwoniły pysznie w ostrogi.
Każdy był zuch i bohater, każdy był bliski i drogi.

Mówili wszyscy do wszystkich, że morze Polsce obronią.
Wzywali niebo na świadka w górę wzniesioną dłońią.
Nad trójgraniczem zaborów ścisłali braterskie rece,
Oczy jaśniały wiarą a serca były goręcej.

Zwierali sojusz na pracę dla wielkiej, dla morskiej Polski!
Wiały za nimi sztandary i leciał duch apostołski.
Byli na każdym miejscu, chłoneli w duszę pogrążę.
Każdy, kto na nich patrzył, w Polskę i w jutro wierzył.

A potem trąby huknęły, zagrały złote taniary.
Strojno, i rojno, i zbrojno szli ulicami do miary.

Lśniaco i rwaco im w słońcu lśniły odznaki i wstęgi.
Bili w pomorską ziemię tętnem orężnej potęgi.

Dosiedli, szybkich pociągów, huknęli trzykroć wiwalem.
Każdy każdemu był bliski, każdy każdemu bratem.

Błękitnie, srebrnie i szaro, żółto, czerwono i biało
w lotnym popłochu okienek długo za nimi migało.

I długo Kaszub z nad sieci, i długo Niemiec zza plotu
milcząc patrzyli za nimi, śladem młodego przelotu.

I każdy myślał, co myślał, i każdy wiedział, co wiedział — —
od wielu lat niezbratani pomorskiej ziemi sąsiedzi.

I długo ziemia tętniła zbrojnych przemarszów władzą...
— — Byli i poszli, lecz wróca... i morza, morza nie dadzą...

Gdynia, wrzesień 1933.

Pomorze na taśmie filmowej



Zaprezentowany przed parą tygodniami w Warszawie, w kinie „Atlantic” film francuski p. t. „Ombres sur l'Europe”, wytwórni „Pathé”, wykonany przez specjalną ekspedycję z p. Alexandre na czele w Polsce, w powietrzu, na lądzie i wodach naszych, ośmił na prawdę widownie i u krytyków filmowych, w recenzjach, głosach prasy, dostąpił najwyższych pochwał.

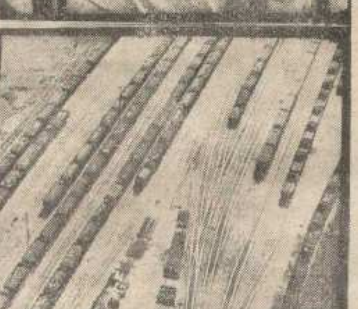
Europie grozi nowa wojna... Prolog dobitnie obrazuje wizję zniszczeń i recydywy barbarzyństwa jakiej doczekamy się, jeśli traktaty pokojowe mają być domkami z kart wśród zięjących ogniem armat... Czy istnieje istotnie zagrożenie tej grozy w „corridor polonais”?... A więc poznajemy ten szmat ziemi nieznanej kraju skąd rzekomo ściera się „ciemie nad Europą” — jedźmy w nieznaną z aparatem filmowym, tym najbardziej niedokładnym defektywem współczesnym, operującym tylko „czarnym i białym”. Zwiedzimy Pomorze.

W bliskawicznym tempie nie zaniebując mistrzowskich chwytów obiektywu, tego wszystkiego, co na ekranie i bez słów czy dźwięków zdolne jest przemówić wizja bezpośrednia do tłumów obcych, przesuwa się Warszawa, Toruń, rzeki i jeziora, ujście Wisły — Gdańsk („dziwne wolne miasto, w którym na krok nie odstepuje nas policja”) — bawia się reżyserzy filmu, okolice Pomorza, Gdynia...

Nie ta współczesna, odradza. Niczem bohaterzy Wellsowskiej opowieści o „maszynie czasu” w minutowym skrócie widzimy jak z rybackiej wioski zapadłej wyrósł port nowoczesny i poznajemy, wczuwamy się w rytm jego pracy, śledząc up obróty całych wagonów, podnoszących się i opuszczających za naciśnięciem guzika, by nasycić wnętrza okrętów węglem z Polski! Jak olbrzymia harfa przebiega struna — szyny torów kolejowych, w Gdyni, dostrzegane z samolotów... A kiedy z pierś młodzieży polskiej — harcerzy, dziewcząt, żeglarzy na tratwach, tłumów na „Świecie Morza” płynnie unisssono do tego wspaniałego wysiłku całkowitego opanowania wody i ziemi, ubożego doniedawna wybrzeża na użytek człowieka, dla rozwoju kultury, dla obrony przed nowym zalewem obcego, wrogiego żywiołu — wtedy przesuwa się jakgdyby w takt tych pieśni najpiękniejsze krajobrazy pomorskiej ziemi. Gorączka i może nawet piekło uprzemysłowienia, urbanizacji, technicznej rywalizacji i gonitwy, mają w tym obrazie cechy prawdziwie ludz-

Z lewej: 1) Gen. G. Orlicz - Dreszer przyjmuje defiladę kawalerii; 2) Symboliczne zanurzenie w falach morskich sztandaru pułkowego; 3) i 4) Harcerze morscy i harcerki w marszu; 5) Fontanna z figurą Neptuna i orłami polskimi na ogrodzeniu na Długim Rynku w Gdańsku.

Z prawej: 1) i 2) Defilada 2. pułku szwoleżerów w falach morza; 3) Rozmowa z rybakami na Helu; 4) Fragment torów kolejowych portu gdynskiego z lotu ptaka; 5) Polski żołnierz nad brzegiem Bałtyku.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



kie i za taśną kolizyj, konfliktów i paradoksów takich czy innych, istniejących lub możliwych, w tym punkcie newralgicznym, podobno, Europy, płynię wstęga dziejowej prawdy i obnażonej, do cna rzeczywistości o polskim obliczu tego kraju, o subtelnej kulturze, gorących uczuciach, zachodnio - europejskiej postawie i gestach mieszkańców - autochtonów tej „Pomieranie Polonaise”.

Ale „memento” zaznaczone z taką szczerością artystyczna w prologu domaga się odpowiedzi. Wier stopniowym cieniowaniem gotowości obronnej kraju — od dobrze prezentujących się urzędników policji, poprzez maszerujące oddziały wojska, serdecznie witane przez ludność miejscowa, w asyście samolotów i tanków, tu i ówdzie na ekranie utrwalonych — wzrokiem i uczuciem całem towarzyszymy tak żywo i wspólnie sfilmowanej scenie ślubowania przez oddziały kawalerji polskiej wierności morzu, pod komendą i na rozkaz

dońskiego głosu generała J. Orlicz-Dreszera, centralnej postaci tego kulminacyjnego momentu filmu o Pomorzu, stwierdzającego wieczną przynależność do Polski jej rdzennie polskiego dostępu do morza. Skupienie, powaga, marsowy spokój akcentują tę chwilę.

A jednak, gdyby tak — wojna?... Gdyby kto „zahaczył” o polskie morze?... Wybuchł wtedy taki żywioły protest na ekranie, taki tłum zalewa całe nasze pole widzenia i maszeruje — przysposobienie wojskowe, strzelec, robotnicy, zwarte szeregi wojska, szarża kawalerji... że aż sala trzęsie się od gwaru i oklasków.

A w pamięci widza pozostaje nawiązkę i góruje najwyższ nad czarnobiałą materją twórców tego obrazu — porwająca scena ślubowania m o r z u, kiedy szwadrony kawalerji wjeżdżają konno w fale morskie i zainicjują w nich sztandar Wojska Polskiego.

K. Z.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

RATOWNICTWO ŁODZI PODWODNYCH.

Wojna światowa dała impuls do szybkiego rozwoju łodzi podwodnych, rozwój ten zaznaczył się jednakże przede wszystkim w kierunku udoskonalenia tych jednostek, jako środka walki. — Kwestia bezpieczeństwa ludzi nie mogła mieć w owym okresie dużego znaczenia, ponieważ celem pracy i służby tych ludzi było niszczenie okrętów przeciwnika chociażby nawet kosztem poświęcenia siebie i swej łodzi podwodnej.

Jednakże w okresie powojennym problem bezpieczeństwa ludzi w wypadku awarii łodzi podwodnej wysunął się jako zagadnienie o znaczeniu zasadniczym, gdyż w obliczu kilkakrotnych katastrof musiano zwrócić uwagę na konieczność wynalezienia środków, umożliwiających załodze wydostanie się na powierzchnię w wypadku uszkodzenia mechanizmów łodzi podwodnej w trakcie ćwiczeń.

Zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdzie kilkakrotnie wydarzyły się poważniejsze katastrofy łodzi podwodnych, pociągające za sobą wiele ofiar śmiertelnych, sprawa ta, pod presją opinii publicznej, przyjęła bardzo poważny obrót.

W ciągu szesnastu lat po zakończeniu wojny światowej, sprawa ratownictwa łodzi podwodnych poczyniła bardzo poważny postęp i obecnie istnieje już szereg urządzeń, mniej lub więcej zapewniających możliwość uratowania ludzi, czy też wydobywania całej łodzi podwodnej, w wypadku jej uszkodzenia, uniemożliwiającego wynurzenie się na powierzchnię o własnych siłach.

Urządzenia te można podzielić na grupy: takie, przy których pomocy załoga łodzi podwodnej ma możliwość wydostania się na powierzchnię morza bez pomocy okrętów ratowniczych i

takie, przy których ratowanie odbywa się przy współudziale okrętów ratowniczych.

Wśród urządzeń pierwszego rodzaju na specjalną uwagę zasługuje przyrząd, wynaleziony przez trzech oficerów marynarki amerykańskiej i przedstawiający coś w rodzaju maski gazowej, połączonej ze zbiornikiem tlenem, od którego łądzi rurka gumowa do ust. Człowiek wydostający się z łodzi podwodnej wychodzi nazewnątrz przez lukę

bezpieczeństwa, po uprzednim nałożeniu tego przyrządu, następnie podnosi się po drabinie na powierzchnię morza. Obecnie wszystkie łodzie w marynarce amerykańskiej zostały zaopatrzone w te przyrządy, a w jednym z portów zorganizowano szkołę, w której personel łodzi podwodnych odbywa specjalne przeszkolenie.

Inne znów urządzenia polegają na skonstruowaniu specjalnych cylindrów, mogących pomieścić 1—2 ludzi; cylindry te mogą być wypchnięte z łodzi podwodnej w razie potrzeby, a następnie ściągnięte ponownie dla zabrania następnej partii ludzi.

Środki ratownicze, stosowane przy współudziale okrętów nadwodnych dają się podzielić na następujące rodzaje: dzwony nurkowe, zamknięte komory ratownicze, opuszczane z powierzchni morza oraz rury ratownicze, również opuszczane z okrętu ratowniczego i dopasowywane na dole do włazów na łodzi podwodnej.

Przy użyciu dzwonu nurkowego konieczne jest, by łódź podwodna posiadała odpowiednią platformę, dostosowaną do umocowania dzwonu i urządzenia dla wodoszczelnego połączenia go z kadłubem łodzi podwodnej. Po opuszczeniu podobnego dzwonu i umocowaniu go nad wyjściowym lukiem, zrównoważa się ciśnienie wewnątrz odpowiedniego przedziału łodzi podwodnej z ciśnieniem wewnątrz dzwonu, poczem otwiera się pokrywę luku, załoga przechodzi do dzwonu i zostaje podniesiona na powierzchnię.

Co się tyczy podnoszenia samych łodzi podwodnych, to doświadczenia idą w dwóch kierunkach — z jednej strony dotyczy one udoskonalenia okrętów ratowniczych, z drugiej zaś wynalezienia takich urządzeń, które umożliwiają zaopatrzenie zatopionej łodzi podwodnej w sprężone powietrze i energię elektryczną, dając jej w ten sposób możliwość uruchomienia własnych mechanizmów.

Ostatnio w Japonii przeprowadzono bardzo ciekawe doświadczenie nad wy-



Najsilniejszy okręt bojowy świata, angielski pancernik „Nelson”, osiadł na mieliźnie przy wyjściu z portu Portsmouth

dostaniem łodzi podwodnej z dna morską przy pomocy okrętu ratowniczego i innej nieuszkodzonej łodzi podwodnej. Nurkowie z okrętu ratowniczego podprowadzili pod zatopioną łódź podwodną liny stalowe. Liny te zostały przeciągnięte poprzez pokład okrętu ratowniczego i umocowane na innej łodzi podwodnej, znajdującej się przy burcie tego okrętu. Łódź podwodna użyta jako przeciwwagę i po jej zamurzeniu okazało się, że można podnieść zatopioną łódź podwodną bez zbytnich trudności.

Oczywiście, możliwość wykonania prac tego rodzaju zależy przedewszystkiem od głębokości, na jakiej zatonęła łódź podwodna, gdyż liny muszą przeciągać nurkowie, którzy nie mogą pracować na zbyt dużych głębokościach.

Pod tym względem technika osiągnięta ostatnio nowa zdobycz w postaci wynalazku amerykańskiego inżyniera Romano, który skonstruował komorę nurkową, zaopatrzoną w dwa ramiona na podobieństwo rak ludzkich. Wewnątrz komory znajduje się operator, posługujący się sztucznymi ramionami przy wykonywaniu różnych prac przy zatopionej łodzi podwodnej. Konstrukcja sztucznych ramion jest na tyle precyzyjna, że umożliwia podnoszenie nawet tak drobnych przedmiotów jak monety, z drugiej strony przekładnie hydrauliczne potęgują siłę ramion sztucznych w stosunku dwudziestokrotnie w porównaniu z siłą operatora, znajdującego się wewnątrz komory nurkowej, co daje mu możliwość dźwignięcia ciężarów o wadze do 500 kg. Urządzenie zostało wypróbowane na głębokości do 255 mtr. i roknie duże możliwości, o ile chodzi o przyjęcie z pomocą łodziom podwodnym w wypadku awarii.

AWARIA PANCERNIKA „NELSON”.

Pancernik angielski „Nelson”, okręt admirałki floty atlantyckiej, dowodzony przez komandora Macnamara, osiadł na mieliźnie dnia 12 stycznia b.r. w chwili, gdy wychodził z Portsmouth, aby się udać na ćwiczenia. Awaria nastąpiła o g. 9 rano, gdy pancernik mijał molo „Victoria”. Na pancerniku znajdował się dowódca floty atlantyckiej admirał Boyle.

Wszystkie wysiłki zejścia z mieliżny własnymi środkami, tak również przy pomocy piętnastu najpotężniejszych holowników, spełziły na niczem. Rozkazano wówczas, aby wszystkie będące do dyspozycji kontrtorpedowce przechodziły dużą szybkością obok stojącego na mieliźnie olbrzyma. Spodziewano się w ten sposób zmniejszyć wokół pancernika duże fale, co mogło ułatwić manewr ratowniczy. Siedem kontrtorpedowców przechodziło z szybkością 25 węzłów kilkakrotnie wzdłuż pancernika, jednakowoż bez żadnego skutku.

Przystąpiono więc do częściowego rozładunku okrętu, przez usunięcie materiałów pędnych, oraz amunicji, co nie dało również pożądanego wyniku.

Dopiero około godz. 18, gdy przypływ podniósł znacznie poziom wody, holowniki zdołały ściągnąć pancernik z mieliżny i wyprowadzić go na głęboką wodę. Okręt doznał tylko nieznacznych uszkodzeń, które nie wpłyną bynajmniej na jego wartość bojową.

„Nelson”, wraz z pancernikiem „Rodney”, należy do najpotężniejszych

okrętów bojowych na świecie. Posiada wyporność ok. 40.000 ton; uzbrojenie jego składa się z 9 dział 406 mm., 16 kaliber 152 mm., oraz kilkunastu dział mniejszych. Moc maszyn wynosi 45.000 koni i pozwala mu rozwijać szybkość 23 węzłów (na próbach 23,8).

DOMY NAD MORZEM DLA WSZYSTKICH

Jest faktem nie ulegającym najmniejszej wątpliwości, że członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej stanowią czołową grupę społeczeństwa jeśli chodzi o sprawy morza i naszej ekspansji zamorskiej.

Tworząc karne szeregi „ludzi morza”, przenikniętych zrozumieniem i sentymentem, członkowie Ligi, wskutek swych poglądów i umiłowań są silnie, najsilniej może ze wszystkich obywateli kraju, zainteresowani w jaknajpełniejszej, jak najbardziej celowej rozbudowie wybrzeża, turyzmu, wojennej i handlowej, portu, co — jak pięknie określił gen. Orlicz-Dreszer — pogłębia morskie polski panowanie.

W dążeniu do realnego, uzasadnionego potrzebami gospodarczymi zaludnienia Gdyni a co za tem idzie do jej planowej rozbudowy jako miasta, Liga Morska i Kolonjalna, jak o tem od szeregu miesięcy piszemy, postanowiła wesprzeć działalność Towarzystwa Budowy Osiedli, które realizuje hasło ośiedlania się na wybrzeżu.

Niezależnie jednak od polityki osiedleńczej, która musi być regulowana przez czynniki zarówno natury ekonomicznej, jak i społecznej, Towarzystwo Budowy Osiedli postanowiło przystąpić do szerokiej akcji zabudowy swoich rozległych terenów, szczególnie na Redłowie, dla celów wypoczynkowych i klimatycznych.

I w tej akcji Liga Morska i Kolonjalna widzi możliwość spełnienia jednego ze swoich licznych programowych zadań.

Pancernik został założony na stoczni Armstronga w r. 1922, spuszczonej na wodę w r. 1925, a ostatecznie wykończony w r. 1927. Koszty jego budowy wynosiły dokładnie siedem i pół miliona funtów szterlingów (około 375.000.000 zł.).

Jak największa ilość ludności polskiej nad morzem w sezonie letnim — to bezpośrednie zetknięcie się mas z żywiołem morskim z jego bogactwem nastrojów i wrażeń, to nabranie sił do dalszej pracy, to wreszcie zbliżenie do tych wartości, na których badajemy przyszłość i dobrobyt państwa.

Towarzystwo Budowy Osiedli, realizując swoje plany budowy tanich domków letnich t. zw. campingowych na Redłowie w Gdyni, pragnie zapewnić członkom Ligi swobodny i niedrogi pobyt nad morzem w lecie.

Obliczenia traktowane są realnie jako następstwa społecznych zadań, jakie zarząd miasta przekazał T. B. O. do spełnienia w zakresie rozbudowy Gdyni. Obliczenia te idą w tym kierunku, by domek wraz z parcelą amortyzował się w przeciągu dziesięciu lat, przyczem miesięczne spłaty na przestrzeni roku nie powinny przekraczać normalnej opłaty za mieszkanie nad morzem w sezonie.

Tak potraktowana akcja może rozwiązać stały problem trudności mieszkaniowych w okresie lata i zapewnić tym wszystkim, którzy nad morzem szukają wytchnienia, odpoczynku i kulturalnych (a rzadkich — niestety — w tych stronach) warunków pobytu.

Najbliższe miesiące muszą w nas zrodzić decyzję pod hasłem: **własny dom letni w Gdyni.**

P. S. Wszelkich dodatkowych informacji w omawianej sprawie udzielają: Towarzystwo Budowy Osiedli w Gdyni, oraz Oddział w Warszawie, Marszałkowska 118.



Od 650 zł Na wyspy kwiatów i słońca

wycieczka morską okrętem „KOŚCIUSZKO”

Gran Canaria
Teneriffe
Madeira
oraz **Marocco**

od 5 do 29 kwietnia b. r.

Cena od zł. 650.—

LINJA GDYNIA—AMERYKA

Warszawa, Marszałkowska 116
Gdynia — Lwów — Kraków — Rzeszów
oraz w biurach podróży.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA

Z PODRÓŻY „DARU POMORZA”

Po pięciodniowym postoju w Paranagu, statek szkolny „Dar Pomorza” w dniu 10 stycznia r. b. opuścił wody brazylijskie, udając się do Cape Town (Unia Południowo - Afrykańska), gdzie jest spodziewany w połowie lutego.

Przed wyjściem statku z Paranagu odbyło się na jego pokładzie uroczyste nabożeństwo, po którym nastąpiło serdeczne pożegnanie załogi statku z bardzo licznie przybyłymi na ten dzień przedstawicielami parańskiej Polonii.

Z Cape Town „Dar Pomorza” udaje się do Lobito w Angoli, skąd przez wyspy Azorskie wrócił ma około 15 kwietnia do Gdyni.

Według wiadomości, otrzymanych od komendanta statku, kapitana K. Maciejewicza, na pokładzie „Daru Pomorza” wszystko jest w porządku.

WĘGIEL POLSKI W LONDYNIE

W pierwszej dekadzie stycznia r. b. przybył z Gdyni do Londynu statek z ładunkiem 1.600 ton polskiego węgla.

Ponieważ po tym transporcie miały nastąpić dalsze, prasa londyńska podniosła z tego powodu alarm, żądając od rządu brytyjskiego ochrony przed konkurencją węgla polskiego na terenie Anglii, przyczem wskazywano, że węgiel polski z dostawą do portu londyńskiego kalkuluje się o 1 szyling i 9 pensów (około 2,5 zł.) na tonie taniej od węgla angielskiego.

Przy tej okazji warto przypomnieć, że już od kilkunastu miesięcy przywożone są większe partie węgla angielskiego do Gdańska, skąd następnie Włstą docierają do Grudziądza i wyżej. Sfery gospodarcze Polskę nie domagają się jednak z tego powodu wprowadzenia jakichkolwiek utrudnień dla węgla angielskiego.

SPUSZCZENIE NA WODĘ NOWEGO STATKU POLSKIEGO

Polska marynarka handlowa wiosną r. b. powiększy się o dalszą nową wartośćową jednostkę o nośności 2.000 ton, jaką będzie statek „Lech”, którego spuszczenie na wodę odbyło się szczęśliwie na angielskiej stoczni Swan Hunter & Wigham Richardson w dniu 15 stycznia.

Z dniem 16 ub. m. na statku rozpoczęto montaż głównej maszyny napędowej i kotłów oraz prace przy wykończeniu szczegółów. Próbną jazdę według umowy „Lech” ma rozpocząć w połowie kwietnia, poczem jeszcze w tym samym miesiącu rozpocznie swą pracę na linii Gdynia — Londyn.

ROZBIÓRKA STATKÓW W R. 1933

Według statystyki angielskiej tonaż okrętowy, sprzedany w r. 1933 na złom wyniósł 1.849.000 ton rei. brutto.

W latach poprzednich wynosił on: 1.212.000 ton w r. 1932 i 920.000 ton w r. 1931.

NOWY OKRĘT SZKOLNY BRAZYLJSKIEJ MAR. WOJ.

Na jednej ze stoczní angielskich nastąpiło ostatnio spuszczenie na wodę brazylijskiego żaglowca szkolnego „Almirante Saldaña”.

Powierzchnia żagli tego statku ma wynosić 2.508 metrów kw., siła motoru pomocniczego 1.400 HP.

Wymiary okrętu są następujące: długość 80 m., szerokość 15,8 m.

NOWA KSIĘGA MIĘDZYNARODOWYCH SYGNAŁÓW MORSKICH.

Z dniem 1 stycznia r. b. została wprowadzona w życie nowa księga międzynarodowych sygnałów morskich, służąca do porozumiewania się statków pomiędzy sobą, z samolotami, oraz z brzegiem i odwrotnie.

Nowa księga różni się od poprzedniej znacznie większą ilością sygnałów, a poza tem posiada także kilka zupełnie nowych działów. Prócz tego w systemie flag sygnałowych wprowadzono szereg zmian zarówno w nazwach dotychczasowych li ter i cyfr, jak i w ich ilości, która zwiększona o 13 nowych flag.

OBROTY GDYNI W R. 1933

Pomimo kryzysu, który żegludze morskiej dał się odczuć w sposób szczególnie silny, obroty morskie Gdyni w r. ub. osiągnęły nowe liczby rekordowe. Wyniosły one 6.207,736 ton (w r. 1932 — 5.134.288 ton), z czego na

obróć z W. M. Gdańskiem przypada 12.437 to., z wnętrzem kraju drogami wodnymi 87.433 ton i na obrót zamorski 6.105,866 ton.

Przywieziono 870.704 ton różnych ładunków, głównie drobnicy, wywieziono 5.235,162 ton, w czem najpoważniejszą pozycję stanowi węgiel.

Ruch statków przedstawiał się jak następuje: zawinęło do portu 4.335 statków o łącznej pojemności 3.425.660 ton rei. netto, opuściło port 4.337 statków o łącznej pojemności 3.401.055 ton rei. netto, razem weszło i wyszło 8.672 statki o łącznej pojemności 6.826.715 t. r. n. Ruch statków na wejściu i wyjściu w roku poprzednim wyniósł 7.214 o łącznej pojemności 5.670.202 ton.

NAJSTARSZY STATEK NA ŚWIECIE

Do ostatnich czasów utrzymywało się przekonanie, że najstarszym statkiem na świecie, czynnym do tej pory jest duński żaglowiec przybrzeżny „Anna”, zbudowany w r. 1794.

Tymczasem prasa żeglugaowa donosi o istnieniu innego statku, który „Annie” zabiera jej szczególne pierwszeństwo. Jest nim duński żaglowiec „Treholm”, liczący 41 ton rei. brutto, zbudowany w r. 1776.

Statek ten przed kilku laty został wyposażony w motor pomocniczy i obecnie pływa w żegludze regularnej pomiędzy bałtyckimi portami Danii, Szwecji i Niemiec.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KSIAŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

Henryk Bagiński — **Wolność Polski na morzu** — Warszawa 1931. Nakład Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego. Stron 96. Cena 2 zł.

W związku z tegoroczną rocznicą objęcia dostępu do morza oraz z rozpoczęciem przez Ligę Morską i Kolonjalną zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, godzi się przypomnieć pamięci Czytelników „Morza” te książki zasłużonego działacza społecznego i znanego w Polsce autora, pułkownika Henryka Bagińskiego, wydana wprawdzie jeszcze w roku 1931, ale wciąż jeszcze żywa i aktualna.

Autor w sposób jasny, rzeczowy i gruntowny wyjaśnia podstawowe znaczenie dla Polski jej wolności na morzu i w konkluzji nawołuje do stworzenia silnej floty wojennej, gdyż „obecnie, w najbliższym czasie, musi zwyciężyć idea zwiększenia sił polskiej bandery wojennej, jako ręką naszej niepodległości na morzu!”

Książka ppłk. Bagińskiego zawiera liczny materiał informacyjny i statystyczny, niezbędny dla każdego działacza Ligi. Jest do nabycia także w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Warszawa, Widok 10, II piętro.

Wł. L. Evert, **Musimy Zwyciężyć**. Nakładem dwutygodnika „Naród i wojsko”, Warszawa, 1933.

„Rozsiadłe od młcia Odry, hen ku północo-wschodowi plemiona słowiańskie patrzyły obojętnie, jak ich własne, ich przyrodzone morze — Bałtyk — stawało się morzem obcym. To nie słowiańskie korabie sprawowały straż na Bałtyku, to nie słowiańscy kneziowie dyktowali bursztynowym fałom swoje prawa, to nie słowiańskie szczerpy ujęły Bałtyk w rzyzy plemiennych nakazów...”

Przeblyski zwycięstw morskich młodzieńkiej zygmunowskiej eskadry, zwycięstwa kaprów polskich... niezdolne są już obudzić polskiej uwagi... Bóg nie chciał, wróg nie chciał i nam się nie chciało...”

I oto dzwignięte z upadku państwo polskie oglądać może znów polską banderę nad Bałtyckim morzem. Polska młoda, Polska odrodzona stała hardą stopą na falach Bałtyku...”

Wróg znów nie chce... Ale my chcemy!”

Gdyby Władysław Ludwik Evert w swej najnowszej publikacji „Musimy zwyciężyć” nie napisał nic innego

towaliśmy — miałyby już prawo do wdzięczności społeczeństwa. Ale cała książka kipi gorącym patriotyzmem, wielką przenikliwością polityczną, myśla państwowotwórczą i zwycięskim optymizmem. Pesymistom kunktatorom, słabeuszom moralnym i techórzom rzuci Evert w twarz swoje credo: Musimy zwyciężyć! I zwyciężymy!

Książka napisana z wulkaniczną swadą i ogromnym temperamentem odbiega

znacznie od tego rodzaju publikacji politycznych. Odbiega właśnie tą swadą i szlachetnym, gorącym patosem. Przemawia wprost do serca, zamiast tonąć w mrokach umysłu. Jest wyrazem poglądów najlepszych jednostek narodu.

Książkę „Musimy zwyciężyć” powinien przeczytać każdy inteligentny obywatel. Silnym pomoże ona wytrwać w czynie, słabym pokrzepi ducha. Jed-

nym i drugim pomoże w skrytykowanemu poglądów na Polskę dzisiejszą.

J. G.

„Les visées allemandes sur la Poméranie” par Henryk Strasburger, docteur en droit, ancien Haut-Commissaire de Pologne a Dantzig-Edition Société Française de Librairie „Gebethner & Wolff”, Société Anonyme, Paris, 123 Boulevard Saint-Germain. Stron 43.

L.M.K. DZIAŁ OFICJALNY

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZEBRANIA

W OKRĘGACH L. M. K.

W związku z rozpoczęciem przez Ligę Morską i Kolonialną akcji zbiorkowej na rzecz Funduszu Obrony Morskiej, we wszystkich siedzibach okręgów L. M. i K. odbyły się w drugiej połowie stycznia r. b. specjalne konferencje przewodniczących sekcji Marynarki Wojennej przy Zarządach Okręgowych i oddziałach L. M. K. Na posiedzeniach tych delegacji Zarządu Głównego L. M. K. informowali zebranych o przyjętych wytycznych i planie zbiorów oraz uzgadniał szczegóły wykonawcze jej przeprowadzenia.

Zebrań takie odbyły się: dnia 18.1 w Wilnie i w Łucku, 19.1 w Baranowiczach i we Lwowie, 20.1 w Brześciu nad Bugiem i w Tarnopolu, 21.1 w Stanisławowie i w Krakowie, 22.1 w Katowicach, 23.1 w Toruniu, 24.1 w Poznaniu, 25.1 w Łodzi i w Radomiu, 26.1 w Lublinie i 28.1 w Warszawie.

BROSZURY I PLAKATY W ZWIĄZKU ZE ZBIÓRKĄ NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej, przystępując do akcji zbiorowej na Fundusz Obrony Morskiej, przygotował do druku i wydał ostatnio cztery broszury propagandowe, wyjaśniające znaczenie i ważność dostępu Polski do morza, oraz rolę Marynarki Wojennej w utrzymaniu tego dostępu. Są to następujące prace:

Benedykt Andrzej Krzywiec — **Obrońca morska w Polsce** — stron 48, Cena 10 groszy.

Benedykt Andrzej Krzywiec — **Polska polityka wojenno - morska.** — Stron 32, Cena 10 groszy.

Inż. Julian Ginsbert — **Prawda morska.** — Stron 56, Cena 10 groszy.

Karol Taube i Michał Socha — **Frontem do morza.** — Stron 32, Cena 5 gr.

Trzy pierwsze broszury wydane zostały w nakładzie po 50.000 egzemplarzy każda; nakład ostatniej broszury, przeznaczonej dla młodzieży szkolnej, wynosi 100.000 egzemplarzy.

Ponadto wydrukowana została odezwa do społeczeństwa Zarządu Funduszu Obrony Morskiej w ilości 90.000 egzemplarzy i w takiej samej liczbie wydany barwny plakat Funduszu Obrony Morskiej. Wreszcie wydana została przez Ligę broszura, która może służyć jako odezwa.

„POLSKIE RADJO” w DNIACH 10 i 11 LUTEGO 1934 R.

W związku z przypadającą w dniu 10 lutego r. b. 14 rocznica objęcia przez Polskę dostępu do morza i rozpoczynająca się w dniu tym powszechna zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej, Liga Morska i Kolonialna zwróciła się do „Polskiego Radia” w Warszawie z prośbą o przygotowanie specjalnych audycji radiowych. „Polskie Radio” z całą gotowością i przychylnością potraktowało tę inicjatywę i do programu audycji w dniach 10 i 11 lutego b. r. wprowadzone zostały m. in. następujące audycje morskie, które transmitowane będą przez wszystkie rozgłośnie polskie:

Sobota, 10 lutego 1934

g. 18.20—19: Pieśni morskie w wykonaniu chóru miejskiego z Warszawy pod dyr. T. Czudowskiego z występowaniem artysty Opery A. Dobosza;

g. 19.20—19.25: przemówienie Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirała J. Świrskiego;

g. 20.02—20.10: przemówienie prezesa Zarządu Głównego L. M. K. gen. G. Orlicz-Dreszera.

Niedziela, 11 lutego 1934

g. 10.—11.57: transmisja nabożeństwa z Oksywia z kazaniem J. E. ks. biskupa chełmińskiego, dr. Stanisława Okoniewskiego;

g. 12.—12.02: sygnał czasu, trąbka

marynarska i wystrzał działowy z O. R. P. „Bałtyk” w porcie wojennym w Gdyni;

g. 17.15—17.30: przemówienie prezesa zarządu Funduszu Obrony Morskiej, gen. K. Sosnkowskiego;

g. 19.50—20: przemówienie przedstawiciela Rządu;

g. 22.25—23: transmisja z Oksywia koncertu muzyki lekkiej w wykonaniu orkiestry reprezentacyjnej Marynarki Wojennej pod batutą kpt. A. Dulina;

g. 23.05—23.30: dalszy ciąg transmisji koncertu muzyki lekkiej z Oksywia.

POŻEGNANIE PREZESA ODDZIAŁU L. M. K. W OSTROWCU P. WACŁAWA GIERDZIEJEWSKIEGO.

Jeden z najwybitniejszych działaczy ligowych, organizator i długoletni wiceprezes a następnie prezes Oddziału L. M. K. w Ostrowcu, p. inż. Wacław Gierdziejewski opuścił to miasto po 11 latach pracy w Zakładach Ostrowieckich, przenosząc się na stałe do Gdyni, jako przedstawiciel tychże zakładów.

Wiadomość o jego wyjeździe odbiła się głośnie echem wśród miejscowego społeczeństwa, inż. W. Gierdziejewski bowiem należał do rzędu tych rzadkich działaczy społecznych, którzy pracy swej oddają się bez reszty. Był on członkiem wielu towarzystw i instytucji i jedną z najbardziej popularnych postaci na terenie Ostrowca.

Najlepszym dowodem jego popularności było uroczyste pożegnanie wyjeżdżającego, urządzone w obszernej sali miejscowego kina „Marzenie”, w którym wzięły udział delegacje 42 organizacji społecznych i tłumy mieszkańców Ostrowca. Wygłoszono szereg przemówień pożegnalnych, nacechowanych niezwykle serdecznością, przemawiał m. in. prezydent m. Ostrowca p. M. Sokół, wicestarosta powiatu opatowskiego p. J. Kurzeja, koledzy i współpracownicy z Zakładów Ostrowieckich, a prawdziwe wzruszenie ogarnęło wszystkich, gdy przemówił w słowach prostych i szczególnie serdecznych żegnający odjeżdżającego inż. Gierdziejewskiego delegat robotników fabrycznych p. A. Słowiński.

Jak owocna była praca p. inż. Gierdziejewskiego na terenie Ligi, świadczą wymownie następujące liczby: w r. 1926 kiedy zakładano Oddział L. M. K. w Ostrowcu liczył on 30 członków, w r.



Inż. Wacław Gierdziejewski, długoletni prezes Oddziału L. M. K. w Ostrowcu, wybrany został ostatnio prezesem Oddziału L. M. K. w Gdyni.

1927 było ich już 150, w 1928 r. — 300, w 1929 r. — 500, w 1930 r. — 800, w 1931 r. — 950, w 1932 r. — 11000, a przy wyjeździe inż. Gierdziewskiego Oddział Ostrowiecki liczył już 1600 członków L. M. K.

To też nie dziwne, że składano mu życzenia osiągnięcia takich samych rezultatów w pracy na terenie Gdyni.

WICEPREZESKA L. M. K. W CHICAGO ODZNACZONA KRZYŻEM NIEPODLEGŁOŚCI.

Prasa polska w Chicago podała wiadomość o odznaczeniu przez Rząd Polski Krzyżem Niepodległości pani Marii Piątkiewiczowej obecnej wiceprezeski zarządu okręgu Ligi Morskiej i Rzecznej w Chicago.

Pani Piątkiewicz jest niestrudzoną działaczką społeczną od długich lat. Krzyż Niepodległości jest więc dla

niej zasłużona nagroda za niestrudzoną i pełną poświęcenia pracę i czyny w celu podniesienia godności imienia polskiego w Ameryce.

NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ I NA FUNDUSZ KOLONIALNY

Walne zgromadzenie członków Zawodowego Związku Pracowników Umysłowych Tramwajów m. st. Warszawy, pragnąc uczcić 15-lecie Niepodległości Rzeczypospolitej Polskiej, uchwaliło wyasygnować z funduszu Związku 1.000 zł. na Fundusz Obrony Morskiej.

Zarząd Kasy Przewodności i Wzajemnej Pomocy Pracowników Funduszu Bezrobocia złożył kwotę 300 zł. na Fundusz Obrony Morskiej, oraz sumę 200 zł. na cele L.M.K. Ta ostatnia suma decyzją prezesa zarządu główne-

go przeznaczona została na powiększenie Funduszu Kolonialnego.

Zarząd Okręgu Lubelskiego L.M.K. na posiedzeniu w dniu 13 grudnia ub. r. wyasygnował 3.000 zł. na Fundusz Kolonialny do dyspozycji prezesa zarządu Głównego L.M.K. p. gen. Orlicz-Dreszera, celem poparcia akcji kolonizacyjnej. Jednocześnie zarząd Okręgu Lubelskiego postanowił wezwać do rywalizacji Okręg Radomsko-Kielecki, jako najbliższego sąsiada i do złożenia na Fundusz Kolonialny odpowiedniej kwoty.

Zarząd główny L.M.K. składa wymienionym wyżej instytucjom serdeczne podziękowanie za ich obywatelskie stanowisko i wydatne zasilenie Funduszu Obrony Morskiej i Funduszu Kolonialnego.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś. P. DANUTA IZA ZIELIŃSKA.

Dnia 15 grudnia 1933 r. w mroźny dzień zimowy grono przyjaciół i znajomych odprowadziło na miejsce wiecznego spoczynku ś. p. Danutę Izę Ziełińską, towarzyszkę życia Stanisława Ziełińskiego, członka Zarządu Głównego L. M. K.

Ś. p. Danuta Iza Ziełińska urodziła się w 1885 roku na Mazurach Pruskich w Rozogach pod Szczytnem. Tam też ją poznał w roku 1906 działacz mazurski, Stanisław Ziełiński i w tym samym roku poślubił ją w Poznaniu. Prawie od



Ś. p. Danuta Iza Ziełińska.

samego początku pożycia małżeńskiego ś. p. Danuta Iza Ziełińska prowadzi razem ze Stanisławem Ziełińskim tulaczy żywot na emigracji, gdyż mebowem po ślubie w roku 1907 musi wraz z mężem uchodzić z Poznania do dawnego zaboru austriackiego z powodu procesu prasowego, wytoczonego Stanisławowi Ziełińskiemu przez rząd pruski. W roku 1908 przenosi się z mężem do Paryża, a stamtąd w 1910 roku do Rapperswilu w Szwajcarii, gdzie razem prowadzi pracę propagandową w kierownictwie Ziełińskiego biura prasowego Lwowskiej Rady Narodowej. W czasie wojny bierze czynny udział w akcji prolegonowej, wyjeżdżając kilkakrotnie ze Szwajcarii jako kurier do Legionów i z narażeniem życia przewożąc do kraju tajne druki, dokumenty i t. p.

W tym także okresie (1914 rok) przygotowała do druku i wydała wraz z mężem broszurę w języku francuskim p. t. „La marine militaire de l'ancienne Pologne” (Marynarka wojskowa dawnej

Polski), stanowiąca skrót wykładu wygłoszonego 23 stycznia 1911 r. w Witebsku przez późniejszego dyrektora Muzeum Narodowego w Rapperswilu Konstantego Żmigrodzkiego, uzupełnioną 4 mapami i tablicami, przedstawiającymi dawne polskie bandery wojenne, monety królów polskich, bite w Gdańsku, granice historyczne Polski oraz skład etnograficzny ziem dawnej Polski. Broszura ta już na początku wojny postawiła za forum publicznym zachodu zagadnienie dostępu Polski do morza.

W roku 1918 p. p. Ziełińscy powrócili do Warszawy. Ś. p. Ziełińska natychmiast rozpoczyna pracę przygotowawczą do akcji plebiscytowej na Mazurach, a gdy w roku 1919 powstał w stolicy plebiscytowy Komitet Mazurski, gromadzi ś. p. Ziełińska w swym domu Mazurów, sprowadzanych przez zieloną granicę do Polski i prowadzi wśród nich i później na terenie plebiscytu przy ich pomocy prace nad oświadczeniem narodowym Mazurów. W roku 1920 udaje się sama na Mazury i bierze tam czynny udział w akcji plebiscytowej, szczególnie pracując nad zorganizowaniem kobiet mazurskich, do czego wykorzystuje węzły pokrewieństwa i powinowactwa łączące ją z licznymi rodzinami mazurskimi.

Za pracę niepodległościową odznaczona została ś. p. Danuta Iza Ziełińska Medalem Niepodległości.

Zmarła dnia 12 grudnia 1933 r., osierociwszy męża oraz córke i syna i pozostawiając szczery żal wśród wszystkich, którzy ją znali.

Była wzorem Polki-obywatelki. Po zasłużonym i znajomym życiu niech odpoczywa w pokoju!

H. T.

Ś. P. JAN GOMBROWICZ.

Dnia 21 grudnia 1933 r. zmarł w Warszawie ś. p. Jan Gombrowicz, prezes Centrali Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych i Centrali Handlowej Związku Polskich Hut Żelaznych, wiceprezes Rady Nadzorczej Sp. Akc. „Żegluga Polska” i członek Tymczasowej Rady Portu w Gdyni.

Syn powstańca z 1863 roku urodził się ś. p. Jan Gombrowicz w majątku Kwieciszki, ziemi Suwalskiej. Za udział w powstaniu ojciec jego, Onufry Gombrowicz, skazany był na więzienie i na zę-

ślanie, majątek zaś jego skonfiskowano. Ś. p. Jan Gombrowicz odbywał studia na politechnice ryskiej, poczem rozpoczął zgodnie z tradycją rodziną — pracę na roli.

Po kilku latach rzucił jednak rolnictwo i przechodzi do przemysłu żelaznego w byłym Królestwie Kongresowym, obejmując kierownicze stanowisko w Zakładach Bodgechowskich.

W wypadkach politycznych 1905 — 1907 r. ś. p. Jan Gombrowicz odegrał wybitną rolę. W roku 1907 za współ-

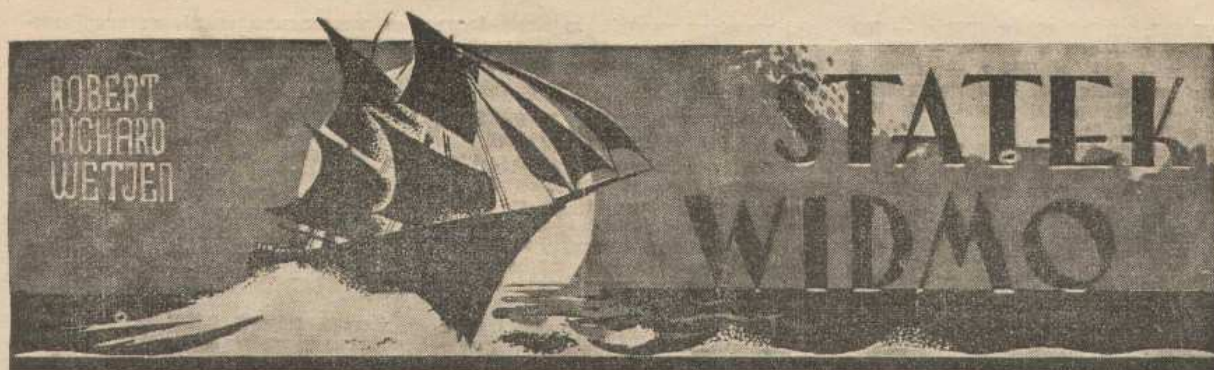


Ś. p. Jan Gombrowicz.

działanie z t. zw. republiką Ostrowiecką, o której przed niespełną półtora rokiem pisał swoje wspomnienia ś. p. minister Boerner, został aresztowany przez władze rosyjskie. Po długotrwałym procesie, jednym z głośniejszych procesów politycznych owego czasu, skazany został na 2 lata twierdzy.

Po Bodgechowie ś. p. Jan Gombrowicz zajmował kierownicze stanowisko w Zakładach Ostrowieckich, a następnie przeszedł do Starachowic. Ostatnie lata życia spędził na stanowisku prezesa Centrali Zakupu Złomu, której był inicjatorem.

Jako wiceprezes Rady Nadzorczej „Żegluga Polska” i członek Tymczasowej Rady Portu w Gdyni oddawał niejednokrotnie swe długoletnie doświadczenie i wytrawną opinię dla celów rozwoju polskiej pracy na morzu. Gdynia i polska żegluga handlowa miały w Zmarłym zawsze gorącego rzecznika.



(Dokończenie)

Z angielskiego przetłumaczył L. Cwałina

— Próbowałem wyciągnąć go z bagna czarnych myśli, w które coraz bardziej się pogrążał, lecz wszystkie moje wysiłki spełziły na niczem, a on tylko głową kiwał posępnie — i w krótkim czasie zdenerwowanie jego udzieliło się całej załodze. Gdyby nie Mathews, rzecz całą łatwo zapomnieć można było, lub schować przynajmniej na podwórkę naszych pamięci... do czasu oczywiście, aż nie zdarzyło się to, o czym wam zaraz opowiem.

— Było to kilkanaście godzin po południu, a raczej wczesnym wieczorem. Wszyscy marynarze, oprócz sternika oczywiście, udali się na posiłek, a Mathews i ja przechadzaliśmy się tam i z powrotem po rufie, czekając, aż marynarz, na którego nałożyliśmy obowiązki kucharza poda nam kolację. Płynęliśmy pod pełnym żaglem na furdewind, robiąc sześć węzłów, a wiatr z nadejściem wieczora zyskiwał na sile. I oto nagle rozległ się najbardziej przeraźliwy wrzask, jaki kiedykolwiek w życiu swoim słyszałem i któś całkiem wyraźnie krzyknął: „O Jezus! Collins!”

— Nie mogę opisać oślepiającego wrażenia jakiegośmy wówczas doznali. Krzyk ten zdawał się przenikać do szpiku kości, mrozić krew w naszych żyłach. I ten głos! Był on dźwiękowem uosobieniem panicznego strachu. Lecz to nie wszystko. Był to głos całkiem obcy, nienależący do żadnego z ludzi naszej załogi.

— Mathews i ja staliśmy jak przyniżowani do desek pokładu. „Na litość Boską” — rzekł Mathews nerwowym głosem: — „Co? — kto to był?”

— Zanim zdobyć się mogłem na jakąś odpowiedź uszu naszych doszła cała seria przeraźliwych, rozdzierających uszy wrzasków. I potem usłyszeliśmy inny głos, głos całkiem odmienny od pierwszego: „Na rufę idźcie! O rety na rufę idźcie!” I jeśli głos człowieka rozbrzmiewał kiedy przenikliwym, żalonym i zrezygnowanym tonem zarazem, to ten niezawodnie nosił wszystkie znamiona powyższe. Załoga wypadła z kambuza i otworzywszy szeroko usta, rozglądała się głupio, trzymając w prawej ręce siekiere a w lewej mietosząc koniec swego fartucha.

— Mathews cisnął przekleństwo i jak tygrys zeskokczył na główny pokład ze stopami prowadzącymi na rufę. Był wysoce podniecony i biegł co tchu na śródokrecie w kierunku załogi, a ja do trzymywałem mu towarzysztwa.

— „Do jasnych piorunów. Kto urządza te wrzawy? — wykrzyknął błiski historii: — „Któż to do diabła?” Nikt nie odpowiadał. Ludzie stanęli i rozglądali się wokół. Po chwili znów rozległy się te straszne wrzaski i jakiś obcy gruby i ochrypły głos wydławił z przerażeniem: „Na rufę idźcie! O rety na rufę idźcie!”

— Mathews stanął jak wryty i patrzył obłąkanym wzrokiem. „O Boże!” — wyszeptał. — „Czyżbym tracił zmysły?” I w następnej chwili ujrzelśmy kilku marynarzy wskazujących palcami na coś, czego dostrzec nie mogliśmy, a kucharz wymówił powoli z uczuciem ulgi w głosie: „Wszak to tylko papuga. Sir”.

— Pamiętam jeszcze, jak ciężar przestachu spadł mi z piersi. Przestałem się trząść, wstąpiłem z ulgą i widziałem, jak Mathews zrobił to samo. „Zupełnie o niej zapominałem!” — powiedział z dziwnym uśmiechem i podszedł do przedniej części kambuza, gdzie wisiała właśnie klatka z ptakiem. Ludzie zebrali się wokół komentując ze śmiechem cały ten wypadek, lecz w głosie ich nie odczułem wiele wesela, a jeszcze mniej pewności. Mathews zairzał do klatki, a ja zerknąłem przez jego ramię. Od czasu, gdy daliśmy jej zrana trochę wody, papuga powróciła najwidoczniej do zdrowia, gdyż siedziała już na lufajacej się półeczce — lecz smutna jakas i przykucnięta. I mówiłem wam, że ze wszystkich papug, jakie w życiu przedtem, czy potem widziałem, ta miała swoje indywidualne poglądy na zachowanie się.

— Każde najmniejsze nawet ze wszystkich jej pozostałych piór stało sztorcem. Oczy jej wlepione były w próżnię i nie mrugały wcale. Od czasu do czasu dreszcz jakiś przebiegał po jej ciele i gdy Mathews wetknął palec prze druty klatki i zaczął przemawiać do niej łagodnym głosem, nie poruszyła się nawet i tylko szeroko rozwarła ściepła. I, gdy oto staliśmy tak, patrząc na nią, papuga otworzyła swój skrzywiony dziób, wydając jeden z tych przeraźliwych wrzasków. Lecz teraz był to głos człowieka, wijącego się jak widać w strasznych meczarniach, fala na falę, przecinana raptownie jakby nożem ucięta. Na jedną minutę cisza bolesna zapanowała dokoła. I wreszcie papuga wyraźnie i z jakimś drżeniem nerwowym w głosie wykrakała: „Pan tego nie zabije! Tego wsak zabić nie można!” I był to znów głos obcy, trzeci z rzędu jakichś słyszeł, odmienny w swej barwie i napięciu. Głosy trzech różnych ludzi!

— Przypominam sobie, że w ciągu minuty przynajmniej cisza martała i złowroga zalegała całą statek. Słyszałem, jak serce wali mi w pierś i czułem pot zimny, ściekający strumieniami z mego czoła. Mathews cofnął palec od klatki tak, jakby go coś parzyło i przemówił pierwszy: „Nigdy mi to na myśl nie przyszło!” — rzekł powoli, a słowa jego brzmiały dziwnie jakoś i bez wyrazu: — „Nigdy mi to na myśl nie przyszło, lecz rzecz całą jest prosta i zrozumiała... Papuga wie o wszystkim. O wszystkim, co się zdarzyło!”

— Mówił to głosem człowieka pogrążonego w półśnie, z twarzą szarą i szero rozwartymi oczyma, patrzył na drżącego przycupniętego ptaka. Niepokój wkraśl się pomiędzy ludzi i kilku z nich obejrzało się pośpiesznie poza siebie. Tkmałem go palcem w bok i rzekłem szepem: „Weź się do kupy wreszcie. Nie można wsak wyprowadzać ludzi z równowagi!”

— Lecz nie łatwo było ruszyć go z miejsca. Nie łatwo było i ludziom to wyperswadować. Zdawało się, że nogi ich ktoś przybił nitami do pokładu. Stali, patrząc na ptaka, jak ten mamrotał coś do siebie lub krakał w przerwach jakieś słowa, których zrozumieć nie mogliśmy — gdyż nie były to słowa angielskie. Ptak niezawsze używał tego samego języka. Mathews osłuchany trochę z mową hiszpańską przysięgał się, że papuga często posługiwała się tym językiem. Ja ze swej strony przekonałem jestem, że kilka słów wymówiła po niemiecku, a raz nawet dosłyszałem zdanie w narzeczu polinezyjskim, które przyswoiłem sobie, pływając na szkanerze handlowym, prowadzącym handel wymienny z tubylcami z wysp Archipelagu.

— Papuga, rozumiecie, musiała być bardzo stara, nie do uwierzenia stara, powiedziałbym. Pozostało jej kilka piór zaledwie i musiała widać mieć wielu panów za swego życia. Mówia wsak, że ptaki te żyją po sto lat czasem, a nawet i dłużej. I Bóg tylko raczy wiedzieć, gdzie ptak ten się obracał i czego tylko nie widział. Słowa, które mamrotała tylko pod swoim skrzywionym dziobem, pochodzić musiały od wielu jej panów najprzeróżniejszych narodowości. A w przerwach między tem mamrotaniem wydawała od czasu do czasu te straszne wrzaski, wrzaski najwyraźniej różne — wrzaski, które pochodzić musiały z ust trzech różnych ludzi, wijących się w szponach agonii i strachu i natychmiast potem słyszeł, jak wyrzuciła z siebie jakiś wyraz niezawsze w języku

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



angielskim, jak już mówiłem, lecz również i w innych językach.

— Nie wiem, czy ptak może zwanjować, lecz jeśli rzecz taka jest możliwa, to temu z pewnością mało już było brak. Mamrotańskie nawałki mechaniczne pochodzą z dawnej przeszłości, lecz z zachowania papugi wyniosłkowate mogłyśmy, że została ona głęboko wstrząśnięta jakimś wypadkiem, a wrzaski jej i słowa, które krakała, musiały być echem okropnej tragedii. Słowa, które wymawiała wyraźnie i które tak nas przerażały, zapamiętała widać niedawno. Wyglądała strasznie. Zdawało się, jakby chciała nam coś powiedzieć. Jakis cień przestrachu zdawał się blaskać poza temi szeroko rozwartymi, niemrugającymi oczami, a ja odczułem jakby blask prosby i błagania w ich niesamowitym wyrazie. Papuga chciała, żebyśmy zrozumieli, że widziała coś, czego żadna żyjąca istota dotąd nie oglądała, coś tak monstrualnego, tak przerażającego, że wrażenie, jakiego doznała potrafiło przedostać się do najskrytszych zakamków jej cynicznego, sietrycznego mózgu i obawować go całkowicie.

— Nie pamiętam już jak długo staliśmy przed tą klatką, drząc na ciele i nie mówiąc ani słowa. Wiem tylko, że chłód wieczora i zapach przypalonej kolacji, wydobywający się z kuchni, obudził nas z tego odretwienia. Staliśmy siloczni razem, jakby każdy z nas obawiał się oddać od grupy. Marynarz przy sterze zaczął krzyczeć zatrważonym głosem. Chciał wiedzieć, co się stało i prosił o zmianę. Powiedziałem jednemu z ludzi, żeby poszedł na rufę i widziałem, jak czymś to z najwyższą niechęcią i po chwili namysłu dopiero udał się na zmianę, trzymając rękę na rękojeści noża i odwracając się co chwila, żeby spojrzeć poza siebie, lub rzucić wzrokiem na ściemniające się morze. A papuga w międzyczasie wyrzuciła z siebie te okropne, mroźne krew w żyłach wrzaski, krząc nam prosto w twarz. „Na rufę idźcie! O rety, na rufę idźcie!”, lub te rozpaczne „O Jezu! Collins!”, albo też bezdźwięczne i zrezygowane: „Pan tego nie zabije! Tego wszak zabić nie można!”.

— Szturchnąłem Mathewsa w łokieć i powiedziałem cicho, że musimy iść na rufę. Było już ciemno, a myśmy nie jeszcze nie jedli. — „Jedli?” — powtórzył jak echo, staniając się dosłownie na nogach — „Jedli?! Jak możesz mówić o jedzeniu?”. Wdrapał się po schodach na rufę i oparł się o szklany daszek głównej kabiny, odcierając pot z czoła. „Co mogło iść na rufę?” — szepnął dość głośno, zatrząsł się i próbował się wyprostować. „Według listy załogi starszy oficer statku nazywał się Collins?” — powiedział. „I tylko kapitan mógł wołać na niego Collins. A więc to kapitan musiał wykrzyknąć: „O Jezu! Collins!” i co wtedy mogło iść na rufę?”.

— Zachowujesz się jak skończony głupiec — powiedziałem mu prosto z mostu, chociaż sam byłem wysoce podekscytowany.

Z pewnością nie czuliście się lepiej ode mnie, słysząc te wrzaski okropne i obce głosy zaginionych ludzi, powtarzających te nabrzmiałe strachem słowa! Lecz miałem jeszcze dość zdrowego rozsądku, żeby uprzytomnić sobie, że były to tylko głosy zwanjowa-

nej papugi, że musieliśmy wszak doprowadzić „Robert Sutter” do portu. Zeszliśmy wkońcu z Mathewsem do głównej kabiny, gdzie wypiliśmy kilka dobrzych kieliszków, poczem zjedliśmy po porcji mięsa z puszek, przegrzając to wszystko sucharami, gdyż kolacja nasza, która kucharz miał przygotować w kambuzie, została beznadziejnie przypalona. Byliśmy teraz przekonani, że statek nie miał trzeciej łodzi.

— Well, w tejże nocy mieliśmy jeszcze jedną komplikację, gdyż żaden z ludzi nie chciał pozostać w kabinie i wszyscy marynarze powyciągali swoje materace z koi, rozkładając je pod wysiępem rufy od strony pokładu. Sierżent też nie chciał sam pozostać przy kole; musieli więc postawić dwóch ludzi na nocną wachtę. Ani ja, ani Mathews nie mogliśmy oka zmuszyć przy tych wrzaskach, rozbrzmiewających po całym statku. Spędziliśmy więc noc razem, przechadzając się tam i z powrotem po rufie. Odczuwaliśmy wrażenie wzrost niesamowite. Zdawało się nam, że lada chwila coś wynurzy się z morza i władnie na nasz statek.

Myślicie może, że papuga zmęczyła się tem ciągłym krakaniem lub nadwyrężyła swą gardziel, wydając te krzyki. Gdzie tam! Godziny płynęły, a my musieliśmy wysłuchiwać tych okropnych wrzasków, które odzwiercały dokładnie wszystko to, co zaginiona załoga przeżywać musiała. I między temi wrzaskami głosy i słowa ludzi umarłych przebiegały przez wszystkie hałasy płynącego okrętu. Czy więc możecie się dziwić, że ogarnął nas strach paniczny, strach, jaki odczuwa dziecko w ciemności, która w wyobraźni swej zaludnia dziesiątkami smoków ognistych i duchów o płonących ślepiach? Zawsze uważałem się za przeciętnie odważnego człowieka, lecz wierzę mi, że na pokładzie „Roberta Sutter” poznałem dopiero, co to jest strach — strach, który zdaje się ścisnąć nas za gardło i zmieniać żoładek i nogi na wodę.

— Mathews zaś chodził nawałot obłąkany i co chwila udawał się na dół do kabiny, żeby pokrzepić się z kieliszka, aż wreszcie przytłaczony całą butelką ze sobą na pokład. „Musimy zabić tę przeklętą papugę!” — powtarzał, jak w malignie. — „Musimy ją zabić!” — lecz nikt nie miał odwagi udać się na śródokręcie i zgładzić ptaka. Gdyby dawano mi nawet bogactwa całego świata, nie poszedłbym na środek statku tej nocy. Z nadejściem poranka paniczny strach nocy odstąpił nas, a Mathews już nie zdradzał takiego zdenerwowania. Możliwe, że było to tylko whisky, które wypił w pokaźnej ilości, w każdym razie z ukazaniem się czerwono - złotych promieni tropikalnego słońca na spokojnym horyzoncie, Mathews wykazał więcej panowania nad swoimi nerwami, niż nocy ubiegłej. Nie zapomniając jednak, że ptak krzyczał i wrzeszczał przez cały ten czas bez chwili wytchnienia. Nigdy przedtem nie przypuszczałem, że ptak stary i wyćwieczony głodem, aż tak wrzeszczeć potrafi.

— Masz rację, nie możemy zabić tego przekleństwa! — rzekł Mathews pogodnym tonem, potem, gdyśmy omówili całą sprawę. — Jest to jedyny watek, jaki mamy. Musimy oddać ją władzom i zobaczymy wówczas, co oni z tem poczną. — Przy tych słowach zaklął brzydko pod nosem. —

Lecz zwanjować chyba, jeśli ona nie przestanie! — Zatkął uszy pakulami, lecz zabieg ten nie zdawał się chronić go przed przeraźliwym wrzaskiem. Wyglądał zmęczony i wyczerpany w świetle poranka. Zdaje mi się, że wszyscy byliśmy wyczerpani tą koszmarną nocą i żeby ulżyć ludziom dałem im po kieliszku whisky i kazałem wszystkim udać się do kubyków.

— Imaliśmy się najprzeróżniejszych środków, żeby stłulić pysk tej papudze. Zarzucaliśmy kawał sałki na klatkę, co przyprowadziło papugę o nowe listę. Próbowałem również omieścić klatkę do ładowni na wierzchu ładunku, lecz to miało jeszcze gorszy skutek. Papuga nie jeść nie chciała i tylko od czasu do czasu maczała dziób w wodzie. I prawie przez cały ten czas statek nasz, pulsując, podnosił się i opadając na falach oceanu, był sceną wrzasków okropnych, przerywanych głosami umarłych ludzi. Mathews na wpół pijany udał się do kabiny i z udaną brawurą i uszami pełnymi pakul, położył się do łóżka i wreszcie zasnął. Z nadejściem rana potrafiłem mimo nieustających okrzyków ptaka opamiętać się wreszcie i wrócić do stanu mniej więcej normalnego.

— Zdołałem wykrzesać trochę pocieszenia z faktu, że znajdowaliśmy się o całe 100 mil od miejsca, gdzie znaleźliśmy opuszczony „Robert Sutter”; cokolwiek więc wywołać mogło zagładę załogi, było już daleko poza nami. Drżąc na ciele i pchany jakimś ponurym instynktem, który wiedzie zbrodniarza na miejsce mordu, udałem się na śródokręcie, aby przyrzyć się ptakowi i wsłuchać się raz jeszcze w słowa i zdania ludzi z zaświatów. Trzy zdania, jak już mówiłem, wypowiedziane były w języku angielskim, lecz prócz tych naliczyłem kilka jeszcze w języku hiszpańskim i jeden z marynarzy, który uprzednio służył na statkach niemieckich, zapewnił mnie, że przy najgłuszej łuzi słów papuga wypowiedziała w tym języku. Zdawało się, że uchwyciłem kilka urywków francuszczyzny, lecz tego nie jestem pewien. Mówię tylko o słowach i zdaniach, które wycisnęły niezaparte piętno na pamięci ptaka w chwili niedawnej paniki.

— Przejrzałem dokładnie listę załogi okrętowej i odkryłem, że, sądząc z brzmienia nazwisk, statek ten, tak jak reszta większości statków, mieć musiał mieszana załogę. Kucharz według dokumentów nazywał się Jose Alvarez, Hiszpan najwidoczniej. W skład załogi wchodziło dwóch ludzi o nazwiskach niemieckich, a jeden nosił nazwisko o francuskim brzmieniu. Wywnioskowałem dalej, że oficerowie musieli być Amerykanami i doszedłem do słusznego przekonania, że każdy z ludzi w chwili mechybnego niebezpieczeństwa instynktem chwycił się musiał wyrazów mowy ojczystej.

— Im bardziej nad tem głowę łamałem, tem bardziej wzrastała moja ciekawość i zaczynałem już widzieć przed sobą otwierające się możliwości, które może nigdy przedtem nie zdarzyły się drugiemu człowiekowi. Gdzieś w całym tym żargonie, obłąkanego ptaka, musiał być watek, słowo jakieś, które wyświetlić mogło, co właściwie szło na rufę. Można wszak było słusznie przypuszczać, że w chwili, gdy przerażona załoga biegała w panicznym strachu po

pokładzie „Roberta Sutter”, ktoś z ludzi wypowiedzieć musiał słowo lub zdanie jakieś, rzucić wreszcie jakąś uwagę, która wyświetliłaby przyczynę śmierci. I jeśli rzecz taka się zdarzyła, wówczas słowa te musiały utkwić w rozognionym umyśle przerażonej papugi i znaleźć ponowne ucielesnienie w jej pomieszanym bełkocie. Myślałem sobie w duchu: „Jeśli tylko dowiedzimy ja do Callao, to tam znajdą się lingwiści, żeby zanotować i przenieść wszystkie jej słowa i wtedy się dowiemy”.

Pomimo całej zgrozy i strachu, jakie napędzały nam te okrzyki i słowa, pochodzące jakby z próżni tajemniczej, cała sprawa nosiła posmak wysoce intrygujący. Znajdowaliśmy się na tropie prawdziwej tajemnicy. Mogliśmy wszak mieć klucz do zagadki, ujawnić niezrozumiałe zniknięcie załogi innych statków, podobnie jak i ludzi na pokładzie „Roberta Sutter”. Mogliśmy wówczas zrozumieć może, dlaczego niektóre statki znikają całkiem z powierzchni wód, nie pozostawiając najmniejszego śladu. Ujrzelibyśmy wówczas może to Coś, co umrzeć powinno było w zaraniu świata. Papuga wiedziała o wszystkim! Dlaczego ludzie ci zginęli? Kim było to Coś, co naszło ich na spokojnym morzu i trzymało w kurozowym, nieopisanym przestrachu, zmuszając jednego z załogi, niezawodnie kapitana, do wystrzelenia wszystkich naboju nielowego rewolweru w potwornego napastnika, którego, jak inny głos umarły zauważył, zastrzelić nie było można? Papuga wiedziała — i chciała powiedzieć nam wszystko.

— Zaraz popołudniu Mathews znów ukazał się na pokładzie. Był zupełnie pijany, trząsł się, jak w febrze, a oczy jego pałały niezdrowym blaskiem. Papuga nie zrezygnowała bynajmniej ze swego wrzaskliwego krakania i przez cały dzień wyrzucała z siebie słowne okropności. Widziałem, jak Mathews, przechadzający się tam i nazad po rufie, zagryzał zębami i kureczowo zgryzał palce, mamroczać do siebie: Gdyby raz nareszcie wrzeszczeć przestała! Gdyby raz tylko! Lecz papuga nie przestawała i wkrótce przekonałem się, że i ja zgryzam zębami i zaciskam pięści. Wiedziałem, że Mathews tego nie wytrzyma i nie myliłem się... Zanim na pierwszej wachcie nocnej dzwon wybił dwa razy, Mathews przerwał swój spacer po rufie i grzmotnął przekleństwo: „Nie mogę już dłużej wytrzymać! Nie mogę psiakrew!” — wydobyl z siebie znielacka i kilkoma szybkimi susami zeskoczył ze schodów, prowadzących na rufę i popędził co tchu na śródokrecie. „Na rufę idzie! O retę na rufę idzie!”, wrzasnęła papuga, a ja zdołałem dojrzeć, jak Mathews, zrozpaczonego ruchem pochwyił siekierę strażacką, wiszącą na ścianie nadbudówki kuchennej i wyrwał ją z metalowych chwytaków. Znikł następnie za rogiem nadbudówki i po chwili usłyszałem szaleńcze uderzenia metalu o metal. Wrzaski potęgowały się z każdą sekundą. „Na rufę idzie! O retę na rufę idzie!”, Następnie nieoczekiwanie nowe słowa w języku angielskim, których nie słyszeliśmy przedtem, wypowiedziane głosem grubym, zdławionym, na którego dźwięk włosy stawały dęba: „Collins! Collins! Mamie! Ma!”... Cokolwiek jeszcze papuga powiedzieć chciała utonęło w histe-

rycznych przekleństwach Mathewsa i złowrogim stuknięciem bigającej siekierą. I potem cisza nagle i prawie złowrobbna zaległa statek, a Mathews chwając się, jakby miał upaść lada chwila, ukazał się znów na pokładzie podszedł do rejlingu, opierając się tyłem o poręcz, zdyszany i przejęty tem wszystkim. „Wyrzucić za burtę to ścięwo!” — rzekł groźnie i widziałem, jak jeden z marynarzy bardzo niechętnie i bardzo powoli, wysunął się naprzód, podszedł do przedniej części kambuza i wziął pocięta klatkę żelazną z zakrwawionymi szczatkami papugi.

— Spojrzeliśmy wszyscy w grobowej ciszy, jak klatka opisała łuk w powietrzu i wpadła do morza. I zdawało się nam, że z pluskiem tym ciężar jakiś opadł ze statku. Tak, jakby „Robert Sutter” wyprostował się, stał się lżejszy.

— Zdaje mi się, że tylko ja jeden ze wszystkich ludzi na pokładzie „Roberta Sutter” odczułem coś na podobieństwo żalu, lecz przyznać muszę, że nie był to żal głęboki. Nie mogłem jednak oprzeć się rozważaniom na temat zniweczonych możliwości odszukania wiat-

ku do tajemnic morza, który z pewnością znalazłby się w naszych rękach, gdybyśmy tylko przywieźli papugę do portu i wręczyli ją ludziom znającym języki. Stało się jednak inaczej. Ptak zginął pod ciosami siekierą — a my przyprowadziliśmy brygantynę do portu bez dalszych komplikacji.

— Pamiętam, jak opowiedziałem całą tę historię konsułowi w Callao, lecz on zbył to wszystko żartem i wysmiał mnie tylko, Mathews zaś ani słówkiem nie wspominał o przygodzie. Sądząc, że było mu nieprzyjemnie; wstydził się poprostu. Chciał zapomnieć o tem iaknajprędzej. Cokolwiek więc przypa- dło w udziale zaginionej załodze „Roberta Sutter”, pozostaje tajemnicą po dziś dzień. Nie chce myśleć o tem i zgadywać. Przestałem już zgadywać. Nikt nie wie, co się stać mogło. Lecz puga wiedziała i sa chwile, gdy zroszony potem kroplistym budzę się wśród nocy i słyszę te ieki i krzyki i widzę drzące przykucnięte kształty ptaka, a w uszach moich rozbrzmiewają dzikie, złowrogie słowa ludzi umarłych, którzy chcieli zabić to, czego zabić nie można.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

Marynarka wojenna francuska udzieliła ostatnio kilku stocznikom zamówienia na budowę 12 okrętów — „ eskorterów”. Okręty te stanowią nowy typ w marynarce wojennej i podobne są do budowanych przed wojną małych torpedowców. Wyporność ich ma wynosić 600 ton, długość 76 metrów, szybkość przeszło 30 węzłów. Uzbrojenie składać się będzie z 2 dział 100 mm, 5 karabinów maszynowych i 4 rur torpedowych o średnicy 400 mm. Jako maszyny napędowe zostaną użyte turbiny. Zasięg pływania obliczany jest na 1.800 mil morskich przy szybkości 18 węzłów.

Cztery takie jednostki zostały zamówione już w r. ub., przyczem — dwie na stoczni Ateliers et Chantiers de Bretagne („Melpomene” i „Flora”), dwie na stoczni Ateliers et Chantiers de la Loire („Pomone” i „Iphigénie”). Budowa ich rozpoczęła się jednak dopiero z chwilą ukończenia studiów, wymagających dość dużo czasu ze względu na koncepcję tego nowego typu okrętu.

Budowę sześciu następnych jednostek powierzono: stoczni Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest et de Bacalan Réunis („Bayonnaise”), stoczni Ateliers et Chantiers de France („Poursuivante”), stoczni Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime Worms et Cie („Incomprise”) i stoczni Ateliers et Chantiers de la Loire („Bouclier”). Budowa pozostałych dwu jednostek („Bombarde” i „Baliste”) zostanie powierzona również stocznikom prywatnym.

Zamówienia te w pewnym stopniu wpłyną na ożywienie zatrudnienia stocznik. Jakkolwiek niewielkie, gdyż projektowane okręty należą do klasy małych jednostek.

Sygnalizujemy także, iż w dniu 30-go października r. ub. na stoczni Ateliers et Chantiers de Bretagne został spuszczone na wodę drugi z serii czterech niszczycieli łodzi podwodnych, zamówionych przez marynarkę wojenną francuską. Jednostki te, przeznaczone do obrony wybrzeża, liczyć będą 150 ton wyporności, 48,05 m. długości i 5,40 m. szerokości. Aparat napędowy składa się z dwóch motorów Diesla o mocy 1.200 KM każdy, dający okrętowi szybkość 20 węzłów. Uzbrojenie stanowi 1 dział 75

mm., 2 karabiny maszynowe i apart do miotania granatów głębinowych (podwodnych).

Nadto w dziele marynarki wojennej warto wspomnieć, że awionetka „Commandant Teste”, zbudowana przez stocznice Forges et Chantiers de la Gironde odbywa obecnie podróz, w ciągu której, wypróbowywany jest aparat, mający zapobiegać kołysaniu statku.

W dziele konstrukcji statków handlowych należy zanotować, że statek oceanograficzny „Président Théodore Tissier”, zbudowany przez Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worms et Cie), odbył w końcu października r. b. swe próby na morzu z wynikiem całkowicie zadowalającym. Motor Diesla, zbudowany przez zakłady S. G. C. M., z łatwością rozwija moc 800 KM przy 1900 obrotach na minutę. Statek ten odbywa obecnie swą pierwszą podróz naukową.

Pogłębiarka „Pas-de-Calais”, zbudowana na stoczni Ateliers et Chantiers de France w Dunkercie także odbyła już swe próby. Wypadły one bardzo dobrze: m. in. uzyskano szybkość 9 węzłów, czyli o 2 węzły więcej, niż to było przewidziane w umowie. Należy przypomnieć, że pogłębiarka ta, przeznaczona dla portu w Boulogne, liczy 67,8 m. długości i jest jedną z największych na świecie.

Towarzystwo Messageries Maritimes powierzyło stoczni Société Provençale de Constructions Navales wykonanie poważnych przeróbek statku pasażerskiego „Champollion”. Przeróbki mają na celu podniesienie szybkości o dwa węzły — z 15,5 węzłów do 17,5 węzła. Podniesienie szybkości ma być osiągnięte przez zmianę kształtu kadłuba który zostanie przedłużony o 8 metrów, otrzymując w ten sposób kształt propagowany przez Maiera, znanego konstruktora okrętowego. Poza tem w celu podniesienia mocy maszyny napędowej, zostaną zainstalowane dwie turbiny pomocnicze. Wykonanie tych robót zabierze około 6 miesięcy czasu. Po przeróbkach statek zostanie posłany na linię do Egiptu. Jeżeli wyniki przeróbek okażą się zadowalającymi, Towarzystwo zamierza analogicznym próbom poddać także statek pasażerski „Marianne Pacha”.



DOSTĘP DO MORZA A POLITYKA KOLONIALNA

Napisał Michał Pankiewicz, Warszawa

Zainteresowanie sprawami kolonialnymi w Polsce datuje się od lat kilkudziesięciu. Wystarczy tutaj przypomnieć prace naszych afrykańskich badaczy, jak Szolc-Rogoziński, lub działalność prof. Józefa Siemiradzkiego, który już przed 40 laty sformułował polski program działania w Ameryce Południowej.

Jednakże aż do ostatnich czasów prąd kolonialny nie potrafił ogarnąć szerszych kół naszego społeczeństwa, ani też przepoić swoimi dążeniami myśli i woli naszych polityków. Nie mógł ogarnąć, bo bez dostępu do morza, bez posiadania, choć niewielkiego kawałka własnego morza dla przeciętnego umysłu polskiego dążenia kolonialne wydawały się czymś nierealnym, śmiesznym, tematem dla pism humorystycznych a nie przedmiotem poważnej polityki.

I dlatego, kiedy w Sejmie ustawodawczym zgłoszono wniosek, domagający się przyznania Kamerunu Polsce, został on potraktowany lekceważąco i nawet wyśmiany.

Dzisiaj sytuacja uległa radykalnej zmianie na lepsze. Własny dostęp do morza, wypłynięcie myśli polskiej na szerokie wody oceanowe uczyniły zrozumiałymi dla szerokiego ogółu nasze dążenia kolonialne.

Praca praktyczna musiała być rozpoczęta od morza. Budowa własnego portu, organizacja eksportu, tworzenie własnej żeglugi, torowanie trwałych dróg dla naszej ekspansji, liczna emigracja i jej znane i uznane uzdolnienia pionierskie — wszystko to musiało w konsekwencji doprowadzić do zrozumienia, że dalszym ciągiem morza są kolonie i że właściwie morze jest tylko wstępem,

drogą do kolonii, która nigdy nie będzie należycie uzyskana bez odpowiednio przepracowanej i konsekwentnie realizowanej polityki kolonialnej.

Oczywistym przykładem tych zmian w psychice polskiej jest nasza Liga, która z Morskiej i Rzecznej przekształciła się i w Kolonialną, która obok morza z coraz większym powodzeniem popularyzuje sprawę kolonii dla Polski. Oczywiście, polska polityka kolonialna musi liczyć się z życiem, musi zdawać sobie sprawę z faktu, że nawet wielkie potęgi kolonialne świata musiały częstokroć dziesięć lat czekać na wytworzenie się przyjaznej koniunktury dla realizacji takiego czy innego punktu swojego programu. Jako przykłady mogą służyć zdobycie Cypru przez Anglię lub polityka Francji w Maroku.

Każde jednakże posunięcie decydujące było wynikiem długich a wytrwałych prac przygotowawczych: możliwych do przeprowadzenia dzięki posiadaniu własnego morza — drogi przez nikogo niekontrolowanej i dostępnej dla wszystkich.

Nasza ekspansja musi tak samo, jak i ekspansja innych narodów, przejść najpierw okres eksploracyjno-gospodarczy usadowienia się handlowego wszędzie, gdzie istnieją ku temu jakiejkolwiek możliwości, zakładania plantacji surowców, niezbędnych dla naszego przemysłu, lokowania za oceanem inteligencji zawodowej i wogóle wszelkiego rodzaju fachowców, prowadzenia planowej kolonizacji i t. p.

Praca zaś tego rodzaju wymaga posiadania własnego portu, własnych okrętów, istnienia bezpośredniej linii żeglugi.

Wiemy, jak wielką rolę w każdej ekspansji odgrywają koszty transportu.

Jeżeli dzisiaj Japonia zalewa swoimi wyrobami świat cały, to zawdzięcza to w pierwszej mierze posiadaniu własnej żeglugi.

Praca bowiem własnych statków handlowych czy pasażerskich z dużym nawet deficytem w ostatecznym obrachunku może okazać się bardzo korzystna dla gospodarstwa narodowego niezależnie nawet od możliwości prowadzenia polityki cen frachtowych i ewentualnej znacznej obniżki kosztów transportu o 50 i więcej procent.

Tak samo akcja kolonizacyjna rozbija się dzisiaj głównie o wysokość kosztów transportu. Ceny przejazdu przez ocean są dyktowane przez zrzeszenia linii okretowych, na które Polska nie ma i nie może mieć poważniejszego wpływu.

Za towarzystwami okretowymi bowiem stoją rządy potężnej Anglii czy Francji, co czyni niezwykle trudnym zadaniem podporządkowanie polityki linii okretowych polityce Państwa Polskiego.

Stopniowe uruchomienie własnych linii okretowych do tych części świata, które nas interesują ze względu na możliwości ekspansji ludnościowej czy gospodarczej, staje się coraz wyraźniejszym kanonem naszej polityki.

Wiatr od morza w ciągu jednego dziesięć lat zmienił niejedno w psychice polskiej. Inauguracja Komitetu dla Palestyny, która odbyła się uroczystie dnia 8 stycznia w sali Senatu, ma swoją wymowę. Zdaje się, wiek cały dzieli nas od momentu, kiedy wyśmiewano w Sejmie dawnym wnioszek kameruński, do chwili, kiedy z całą

dnio zainteresowani, a więc: organizowaniem eksportu wyrobów włókienniczych — winny się zająć przemysł i kupiectwo włókiennicze, artykułów chemicznych — przemysł i kupiectwo branży chemicznej i t. d. Inwestowaniem kapitału polskiego w krajach zamorskich i kolonialnych, jak np. budowa linii kolejowych, plantacje bawełny, ryżu, kawy — zajmować się będą również bezpośrednio zainteresowani. Kolonizacją osadniczą — odpowiednie kompanie, które powinny posiadać warunki finansowe, że podjęta przez nie akcja nie pójdzie na marne.

Inicjatywa w tym kierunku, o-

raz propaganda tych zadań zawsze należała i należy do kompetentnych instytucji społecznych, nadzór zaś do Państwa, które w zasadzie zawsze jest odpowiedzialne za porządek i celowość tych zamierzeń i wysiłków.

Podjęta przez Ligę Morską i Kolonialną akcja kolonialna, ma na celu bezpośrednie zainteresowanie właściwych czynników państwowych i społecznych sprawami, które w naszym życiu ekonomicznym wysuwają się siłą konieczności na czoło.

Odezwa Ligi nie może przejść bez echa i musi wydać pozytywne rezultaty, ponieważ reprezentuje

ona najważniejsze bodaj dzisiaj zagadnienia, których uregulowania domaga się samo życie.

Problem naszej polityki kolonialnej, jak to już niejednokrotnie na tem miejscu akcentowaliśmy — łączy się ściśle z naszymi sprawami morskimi, oraz wiąże się to z rozwojem zarówno naszej marynarki handlowej jak i wojennej.

Rozbudowując nasze interesy zamorskie — rozbudowujemy automatycznie naszą pracę na morzu. Dajemy ludziom nieograniczone pole do pracy i tworzymy wspaniałe perspektywy przyszłej świetności naszej ojczyzny.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PROJEKT OSADNICTWA ŻYDOWSKIEGO W ANGOLI

Napisał Franciszek Lyp, Warszawa

Nadchodzą wiadomości, iż rząd portugalski gotów jest otworzyć dla osadnictwa żydowskiego kolonię swą, Angolę.

Według projektu tego osadnikami mają być Żydzi, którzy zmuszeni byli lub muszą w przyszłości opuścić Niemcy. Po przybyciu do Angoli Żydzi mają być umieszczeni w osiedlach rolnych, specjalnie dla nich założonych, na których rozbudowę rząd portugalski udzieli pożyczek, oraz przyjdzie z pomocą finansową różnym gałęziom przemysłu, jakie rozwiną Żydzi na terenie angolskim.

Osadnicy żydowscy po zaistnieniu się w Angoli mają przyjąć obywatelstwo portugalskie i odbywać służbę wojskową w armii portugalskiej.

Specjalna misja żydowska ma wkrótce udać się do Angoli, aby zbadać warunki osadnicze na miejscu i zawrzeć umowę z rządem portugalskim, który przychylnie odnosi się do zamierzonej kolonizacji żydowskiej.

Obecny, żydowski projekt kolonizacji Angoli nie jest nowy. Już przed wojną europejską (w 1912 r.) społeczni działacze żydowscy, zamieszkali w Portugalji, przedłożyli rządowi portugalskiemu projekt osiedlania Żydów na wysokim płaskowyżu angolskim. Projektodawcą i głównym jego wykonawcą był W. Terlo, agronom, zamieszkały w Lizbonie, który poprzednio badał praktycznie osadnictwo żydowskie w Palestynie.

W owym czasie obrano na założenie pierwszej kolonii okręg Lepi na zachodnim krańcu wyżyny, na wysokości 1600 — 1700 m. ponad poziomem morza, przy głównej drodze samochodowej, wiodącej do portu Lobito oraz w pobliżu kolei Lobito — Katanga. Kolej ta w owym czasie nie była jeszcze ukończona.

Przeprowadzono wtedy odpowiednie studia, przygotowano plany kolonizacji, uzyskano zgodę rządu portugalskiego na osiedlanie Żydów i wydano broszury propagandowe, ale zanim praktycznie przystąpiono do zrealizowania zamierzeń, wybuchła wojna europejska — i cały plan poszedł w zapomnienie.

Projekt więc obecny jest tylko odnowieniem dawnego projektu. Nowością w nim jest jednak zapowiedź finansowania (o ile to jest rzeczywistością) kolonizacji żydowskiej przez rząd portugalski, który dotąd nigdy nie zgłaszał gotowości tak daleko idącego poparcia dla jakiegokolwiek innej narodowości, zamierzającej skierować swe osadnictwo do Angoli.

Zdaje się, że jak przed 20 laty, tak i obecnie chodzi o drobne osadnictwo rolne, na którym głównie Portugalja zależy. Czy i w jakim stopniu nadają się na takie osadnictwo Żydzi niemieccy, którzy składają się z elementu kupieckiego i nie mieli dotychczas nic wspólnego z pracą na roli, to dopiero przyszłość wykaże.

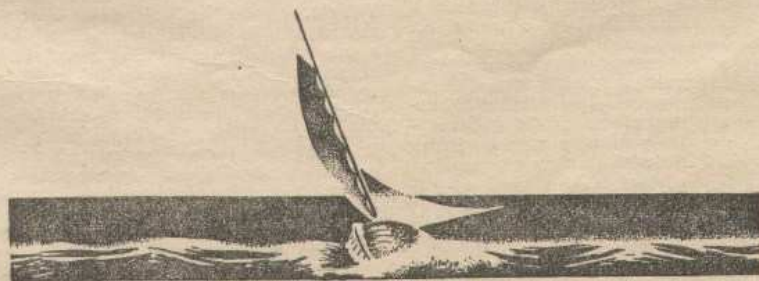
Przykład wytworzenia się kwitnących kolonii żydowskich w Palestynie nie jest w tym wypadku miarodajny. Wprawdzie kolonie te zostały stworzone przez element nierolniczy, ale zato przejęty idea wła-

snego państwa żydowskiego, rozumiejący konieczność związania się z rolą i utrzymania się na niej. Równocześnie osadnicy palestyńscy trafili na dobrą koniunkturę, która pozwoliła im wyciągnąć z pracy na roli znaczne korzyści. Geograficzne położenie Palestyny i szybki rozwój gospodarczy Azji Mniejszej były głównymi czynnikami, przyciągającymi wielki kapitał, który zainwestowany w Palestynie doprowadził do jej nadzwyczajnego rozwoju gospodarczego.

W zupełnie innej sytuacji znajduje się Angola. Ani położenie gospodarcze tej kolonii, ani powolny rozwój gospodarczy Afryki nie stwarzają — przynajmniej narazie — warunków do inwestowania wielkich kapitałów, które tak mogłyby wpłynąć na stan gospodarczy Angoli, aby drobne osadnictwo rolne znalazło dobre warunki rozwoju.

Angola w swym postępie gospodarczym nie wyszła jeszcze z okresu wielkich gospodarstw rolnych. Wszystkie próby drobnego osadnictwa w Angoli nie udawały się. Dlatego też projekt kolonizacji żydowskiej jest bardzo interesujący.

Ciekawe jest przytem, czy tam, gdzie nie udała się kolonizacja portugalska (gdyż ta była głównie forsowana) uda się kolonizacja żydowska.



ZDOBYCZE I TROSKI POLONJI ZAMORSKIEJ

Napisał Kazimierz Zieleniewski, Warszawa

Optymistyczne wieści docierają do nas ostatnio z Brazylii. W Kurytybie, stolicy stanu Parany, skupiającego jak wiadomo większość osadników z Polski w tej olbrzymiej republice Południowej Ameryki, powołano do życia Komitet zbiórki na „Dar Polonii Brazylijskiej” — na zebranie funduszu dla zakupu samolotu dla Polski i spełnienia tej drogi obietnicy, danej przez społeczeństwo polskie w Brazylii kapitanowi Skarżyńskiemu w czasie jego pobytu w Kurytybie.

Protektorat nad pracą tego Komitetu przyjął poseł Rzeczypospolitej w Rio de Janeiro, dr. Tadeusz Grabowski, oraz konsul generalny w Kurytybie, dr. Roman Staniewicz. Zbiórka będzie trwała rok i udział w niej wezmą wszystkie polskie towarzystwa, szkoły, kler, prasa polska na ziemi brazylijskiej.

Idea rozwoju morskiej potęgi Polski budzi również żywe echa wśród Polonii brazylijskiej. W Kurytybie powstało Towarzystwo Przyjaciół Polskiego Morza, posiadające już koła w Itaypolis (Sta Catharina), Marechal Mallet, Ponta Grossa. Na czele zarządu Tow. P. P. Morza stanął prezes — generał Stefan Strzemiński, wiceprezes — p. Halina Cybulska.

W Brazylii również, pod hasłem — „gdzie dom polski, tam jest i Polska”, przeprowadzany jest obecnie dobrowolny spis ludności polskiej, połączony ze zbiórką społeczną na obronę Pomorza. Pomysł ten w jednym tylko stanie Santa Catharina uwieńczony już został utworzeniem nader gęstej sieci współpracowników propagandy Pomorza, którzy w 53 osiedlach zdołali poruszyć ofiarność kolonistów polskich na ten cel i jednocześnie skłonić niejednego „wsiąść na konia i pojechać od domu do domu” wypytując o ilości i liczebności rodzin polskich po kolonizacji, z których wiele rozciąga się na znacznej przestrzeni, np. kolonia Rio da Prata posiadająca 47 rodzin polskich, liczących 264 dusz, a rozciągająca się na przestrzeń 100 kilometrów.

Oto oryginalny tekst, dla przykładu, jednego z raportów spisanych, z przytoczonych w „Ludzie” 31.XII czasopiśmie polskim w Kurytybie:

„Kolonia Tawinko, jako awangarda kultury i cywilizacji, granica szczerpu botokudów i szczerpu Mazurów. Panowie Fr. Tomporowski i L. Kowalczykowski zrobili listę na zwykłym papierze i przeprowadzili tę możliwą pracę — w służbie Ojczyzny więcej takich Kolonia ta liczy 30 rodzin polskich. Matek 30, ojców 30 młodzieży męskiej 66, żeńskiej 50. Razem istot polskich 176”.

Ile w tym prymitywie statystycznym i zdaniach nieociekanych szczerze, bezpośredniej i świadomej swej siły prawdy o kresowej orze pionierskiej za morzami chłopca z Polski, Mazurów na pograniczu z Botokodami, awangar-

dy postępu i dobrobytu oko w oko z mamie trawiacami swół żywot, wśród nieograniczonych przyrodzonych roślinności, autochtonami puszczy i stepów brazylijskich.

★

O budzeniu się najlepszych kulturalnych i narodowych aspiracji polskich wśród akademickiej młodzieży, zrekrutującej się coraz liczniej z rzeszy wychodźczej z Polski na uniwersytetach amerykańskich, — wątpić nie sposób, czytając o mnożących się przykładach czynnego, twórczego zabierania się do konkretnej realnej pracy dla dobra imienia polskiego w szeregach tej młodzieży.

Kolumny całe w polskich czasopismach siłami akademickimi prowadzone i świadczące o niewatpliwych postępach we władaniu i opanowaniu języka, który ani w najbliższym otoczeniu nie jest na tym poziomie pielęgnowany, ani dla intelektualnych warstw szerokich narodu amerykańskiego — znany lub interesujący; organizacyjno-

społeczne wypełnienie treścią polską odrębnych zupełnie ram klubów studentów amerykańskich; podwójnie pionierska rola inteligenta — Amerykanina polskiego pochodzenia — wspinającego się wyższy szczebel życia i kultury, niż jego ojcowie i matki, ale w oparciu o masy identycznego pochodzenia, teje narodowości wśród mozaiki językowo - narodowej tej części świata: wszystko to razem składa się na niezmiennie żywe kielkowanie i kry stałizowanie się nowej przodowniczej awangardy wychodźstwa polskiego w Stanach Zjednoczonych. Piąta doroczna konwencja Stowarzyszenia Akademików Polskich w Ameryce, w dniach 27, 29 grudnia ub. r. w Pittsburgu, zgromadziła 85 delegatów. Z pobieżnych wiadomości, jakie do nas doszły dotąd o tym Zjeździe, z radością podkreślić należy oświadczenia o poczuciu istniejącej odpowiedzialności narodowej za przyszłą rolę i pracę swoją w Stanach Zjednoczonych, jakie z pochodzenia polskiego tej młodzieży wykwiła i owocuje.

ZGON OJCA EMIGRACJI POLSKIEJ W PARANIE

Ś. p. Edmund Saporski

W zapomnieniu i w biedzie, niedługo po 90 latach poczciwego i pracowitego żywota, zgał w Kurytybie jeden z najzasłużniejszych pionierów idei kolonizacji Parany — Edmund Sebastian Woś-Saporski.

Saporski, młarnik z zawodu, pociągnięty ruchem wychodźczym z Niemiec, pierwszy raz wstąpił na ziemię Paranańską w 1867 roku. Płynął wówczas na żaglowcu „Emma” do Buenos Aires. Żaglowiec dla nabrania wody i żywności wpłynął do zatoki Paranaquia. W owym czasie kolej jeszcze nie egzystowała w Paranie i połączenie z płaskowyżem i leżącą na nim stolicą ówczesnej prowincji Paranańskiej odbywało się przez port Antoning, położony w głębi zatoki. Saporski nie miał wówczas okazji do zwiedzenia Kurytyby, niemniej rozmowy ze spotkanymi w Paranaquia ludźmi o wysokim płaskowyżu paranańskim zrobiły na nim dodatnie wrażenie.

Z Buenos Aires, gdzie nie znalazł pracy dla siebie, Saporski przzeniósł się do Montevideo, a stąd po roku pobytu udaje się do prowincji Santa Catharina, miasteczka Blumenau, które wówczas było centrum działalności t. zw. Hanzy — Niemieckiego Tow. Kolonizacyjnego. Na kolonii tej Saporski zastaje ks. Zielińskiego, człowieka o otwartej głowie i dość poważnych stosunkach, datujących się od wyprawy do Meksyku cesarza Maksymiliana, do którego otoczenia należał. Obaj Polacy, przyrzawszy się działalności kolonizacyjnej Niemców, powzięli myśl uzyskania dla Polaków podobnych uprawnień, a przedewszystkiem terenów. W czasie tym ukazała się książka o Paranie pióra znanego inżyniera miejscowego Antoniego Rebongas.

Wiadomości, które zawierała ta publikacja, umocniły przekonanie Saporskiego, że względy terenowe, a przedewszystkiem klimatyczne, przemawiają

za uznaniem Parany za teren bardziej nadający się dla wychodźstwa polskiego od S-ta Catharina lub innych prowincji Brazylii. Po naradzie obaj Polacy wystosowali do rządu cesarskiego memoriał w tej sprawie. Wskazując na zalety żywiołu polskiego i na możliwość zużytkowania naszego elementu dla kolonizacji, prosili o przyznanie i wyznaczenie ziemi w Paranie, gdzieby można było osadzać naszych wychodźców.

W międzyczasie do portu Itajahy w Santa Catharina przybył statek „Victoria” z 80 Polakami ze Śląska na pokładzie. Zostali oni skierowani na kolonję Brusque, opuszczoną niedawno przez Irlandczyków, gdzie warunki terenowe i klimatyczne były fatalne. Należało korzystać ze sposobności i ratować ludzi. Widząc niestękanie wrogie stanowisko Niemców do Polaków, których zgóry i po macoszemu traktowano, Saporski decyduje się interweniować osobiście u cesarza. Udaje się więc z listami polecającymi Zielińskiego do Rio, gdzie uzyskuje audiencję, a w trakcie tej obietnice przychylnego załatwienia podania.

Saporski wraca więc do Brusque, gdzie usiłuje przekonać zarząd kolonii o konieczności przesiedlenia Polaków do Parany. Spotyka się to ze sprzeciwem Niemców. Obawiali się oni, że ruch ten może objąć i kolonistów niemieckich, którzy również nie byli zadowoleni z przydzielonych im terenów. Zaczęła się walka, intrygi i napaści. Ks. Zieliński pierwszy, a za nim Saporski, musieli nocą uchodzić z kolonii, ażeby uchronić się od niechylnej śmierci. W 1870 roku Saporski znów jest w Paranie. Przez Antoning dostaje się do Kurytyby, gdzie z trudem, walcząc z zacietym oporem Niemców, uzyskuje od zarządu municypjum kurytybskiego pierwsze tereny pod kolonizację polską w okolicy Pillazinho

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



z odległości 4 kilometrów od Kurytyby. Przy pomocy specjalnego emisariusza Saporski sprowadza z Brusque uprzednio tam osadzonych wychodźców, jak również drugą partię naszych emigrantów, którzy w tym czasie wylądowali w Itajahy. Wychodźców tych razem było 164 osoby. Dali oni początek osadnictwu naszemu w Paranie.

Odąd Saporski oddaje się miernictwu na koloniach, budowie dróg, a w chwilach wolnych od tych zajęć wykłada w Kurytybie matematykę, którą doskonale znał i lubił. Z tego okresu posiadał on w Paranie wielu uczniów i przyjaciół, którzy serdecznie przywiązali się do swego profesora.

W 1890 roku Saporski zostaje mianowany członkiem komisji kolonizacyjnej kompleksu kolonialnego nad Iguassu, w następnym zaś roku dyrektorem powstającej kolonii San Matheus. Jednocześnie próbował on uruchomić prywatne przedsiębiorstwo kolonizacyjne polskie w okolicy Orleansu koło Kurytyby. Przedsiębiorstwo to nie zostało zrealizowane ze względu na bardzo trudny i niesforny materiał ludzki, który wówczas napływał do Parany.

Również w 1890 roku dzięki inicjatywie niewielkiego grona ludzi, do których w pierwszym rzędzie należał Saporski, zostało założone pierwsze w Brazylii Towarzystwo polskie imienia T. Kościuszki w Kurytybie. Saporski zostaje wiceprezesem Towarzystwa. W 1893 roku przystępuje do składu akcjonariuszów „Gazety Polskiej” w Brazylii, która powstała i po trzech miesiącach upadła. Jednocześnie obejmuje jej redakcję. Mimo bardzo ciężkich warunków prowadzi pismo przy pomocy synów i jednego zecera. Gazeta ówczesna liczyła 300 płatnych prenumeratorów, a nikt nie chciał łączyć na jej utrzymanie, na dobitkę wybuchła rewolucja i liczba prenumeratorów spadła do 100. Mimo tego Saporski nie ustąpił i prowadził pismo przez cały rok nadal. Przez kilka miesięcy wobec zamknięcia pism brazylijskich, było to jedyne pismo, które ukazywało się w Kurytybie.

W 1912 roku partia rządowa brazylijska, ze względu na zasługi Saporskiego przeprowadziła jego wybór do Kongresu Stanowego. Mimo podeszłego już wieku i bardzo słabego zdrowia, Saporski opracował i uzasadnił w Kongresie kilka projektów, dotyczących rozwoju i budowy dróg kołowych w Paranie, jak również w sprawie podniesienia i propagandy racjonalnego rolnictwa.

Charakteru łagodnego, gołębiego prawdziwie serca, Saporski odczuwał głęboko wszelkie krzywdy ludzkie, to też dopóki tylko dopisywało mu zdrowie, chętnie i cierpliwie wysłuchiwał wszystkich, którzy do niego o pomoc się zgłaszali. Sam żył przeważnie w niedostatku, głównie dlatego, że każdej chwili gotów był do oddania ostatniej kszuły potrzebującemu. Mimo kilkakrotnie zajmowanych stanowisk w kolonizacji, które dla innych byłyby znakomitą drogą do wzbogacenia się, Saporski opuszczał je goły, jak myśz kościelna.

Ożenił się z mulatką i rodzina jego jest brazylijska. Był to zresztą jedyne prawdziwy dramat w jego życiu. Uczynił to przez wdzięczność za urato-

wanie mu życia. Ugryziony przez jadłowitą żmiję, zwrócił się o pomoc do znajdujących się w pobliżu ludzi. Jedną z dziewcząt, mulatka, niezwłocznie rzuciła się mu na ratunek, wysysając jad z rany.

Nie znano wówczas serum, a ludzie ugryzieni gineli nieraz z samego wrażenia, bo uchodziło za pewnik, że ugryziony musi umrzeć. Saporski uważał, że uratowanie mu życia może spłacić jedynie ożenkiem. Zupełny brak zrozumienia jego ukochań, różnica ra-

żaca poziomu wykształcenia i wychowania przeorały mu boleśnie całe życie. Saporski znosił wszystko ze szlachetnym spokojem i względnością. Ubył zacy, nieskalanie uczciwy człowiek i pracownik społeczny.

Do nazwiska jego przywiązany został tytuł — Ojca emigracji polskiej w Paranie. Z tytułem tym pozostanie na zawsze.

Cześć Jego pamięci!

K. WARCHALOWSKI

SPRAWY KOLONJALNE NA ZACHODZIE

Sowieckie projekty kolonizacji Syberji — Kryzys w Kamerunie i Togo —
Za kulisami paktu czterech — Afryka, jako „ziemia obiecana” dla Europy —
Niemcy i Angola. — Francuskie misje katolickie

Napisał Dr. Jan Rozwadowski, Warszawa

Od niedawna opinia świata jest od czasu do czasu poruszana sowieckim projektem utworzenia na Syberji odrębnego federacyjnego państwa żydowskiego. Państwo to miało powstać w okręgu Biriżdzan, na granicy południowo-wschodniej Syberji i Mongolji. Sprawa ta była jeszcze niedawno bardzo aktualna w Polsce, co miało swój wyraz w zaobserwowanej, nielegalnej emigracji żydów polskich z Wilna, szczyżny, udających się na tereny Biriżdzanu. Równocześnie w końcu grudnia r. ub. prasa sowiecka opublikowała sensacyjny dekret Rady Komisarzy Ludowych, który ustala zasady masowego skolonizowania przez osadników z Rosji Europejskiej obszarów wschodniej Syberji. Dekret ten wchodzi w życie z dn. 1 stycznia r. b. Trudno jest narazie ustalić czy i jaki związek istnieje pomiędzy opublikowanym dekretem, a pomysłami stworzenia federacyjnej republiki żydowskiej. Nie ulega jednak wątpliwości, że Sowietzi zamierzają rozpocząć we Wschodniej Syberji zakrojona na wielką skalę akcję kolonizacyjną i że akcja ta jest poddyktowana względami i koniecznościami politycznymi. Osadzenie wielkiej masy ludzkiej we Wschodniej Syberji wytworzyłoby naturalną przegrodę pomiędzy Rosją i Japonią, a jednocześnie sam fakt zaludnienia pustych obecnie obszarów zmusiłby Japończyków do szukania wolnych terenów gdzieś indziej. Poprostu japońskim koniecznościom kolonizacyjnym odebrany byłby zasadniczy argument w stosunku do niezaludnionych obecnie obszarów wschodu syberyjskiego.

Jak daleko Sowietzi są zainteresowane w wytworzeniu silnego ilościowo ośrodka ludnościowego we wschodniej Syberji, świadczy fakt, że prasa paryska podczas wizyty Litwinowa w Waszyngtonie podawała, że sowiecki mąż

stanu rzekomo omawiał w Ameryce projekt odstąpienia przez Rosję Lidge Narodów terytorium o 400.000 km. kw. na Syberji, na którym byłoby stworzone państwo żydowskie.

W ciągu roku 1933 na terenach mandatowych francuskich Kamerunu i Togo dał się zauważyć ogólny ruch reemigracyjny obywateli francuskich, przesiedlających się z powrotem do Francji. Ruch ten stoi w związku z kryzysem gospodarczym, który nie ominął również i kolonii. W związku z tem zmniejszają się systematycznie obroty handlowe Kamerunu. Nprz. wywóz drzewa z 59 mil. metrów kub. w 1932 r. spadł do 29 mil., w r. 1933, czyli w ciągu jednego roku o 30 mil. metrów kub. Wzrósł jedynie nieznacznie wywóz kakao i kawy. Stan niemieckiego posiadania w Kamerunie stale się zmniejsza. Wprowadzie obywatele niemieccy mają jeszcze narazie umożliwiony dostęp do Kamerunu, jednakże nie jest wykluczone, że kolonialna administracja francuska wyciągnie konsekwencje z faktu wystąpienia Rzeszy z Ligi Narodów i ograniczy dopływ Niemców do kolonii. Liczba obywateli polskich w Kamerunie jest niewielka. Według ostatnio przeprowadzonej statystyki zamieszkuje tam tylko dziewięciu Polaków. Polacy według opinii administracji kolonii biorą wydatny udział w życiu gospodarczym kraju i odznaczają się dużą wytrzymałością.

Ostatnia praca, jaka się ukazała na księgarskim rynku francuskim odnośnie Kamerunu, wyszła z pod pióra gen. Aymerich i nosi tytuł „La conquete de Cameroun”.

Kuliszy paktu czterech zaczynają być powoli odsłaniane. Jednym z ubocznych celów paktu miało być zbliżenie francusko - włoskie, możliwe do osią-

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH

W dniu 27 lutego r. b. o godz. 6 wiecz. (6 m. 30 w drugim terminie) w lokalu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej (Warszawa, ul. Widok 10 — III piętro) odbędzie się walne zebranie Związku Pionierów Kolonialnych, oddziału L. M. K., z następującym porządkiem obrad:

1. Protokół z poprzedniego Walnego Zebrania.

2. Sprawozdanie z działalności ustępującego Zarządu.
3. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
4. Dyskusja nad sprawozdaniami.
5. Wybory do Zarządu i Komisji Rewizyjnej.
6. Wybory delegatów na Walny Zjazd Okręgu Warszawskiego L. M. i K.
7. Wolne wnioski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



gniecia jedynie za cenę rewizji kolonialnego stanu posiadania. Zdając sobie sprawę z rzeczywistego stanu dążeń włoskich Francuzi narazie na łamach fachowej prasy kolonialnej zaczęli lansować pewne koncepcje i propozycje w stosunku do Włochów odnośnie rozwiązania francusko - włoskiego problemu kolonialnego. Stwierdzając, że Włosi zostali w Afryce pokrzywdzeni i że Francja nie dotrzymała danych Włochom w r. 1915 w Londynie przyrzeczeń, wysuwa się trzy odmienne rozstrzygnięcia. Pierwszy projekt przewiduje oddanie Włochom Kamerunu, oraz części sąsiedniej angielskiej Nigerii. Projekt ten jest trudny do zrealizowania, ponieważ Włosi bezwzględnie żądali by lądowego połączenia między Trypolitanią, a Kamerunem, które mogłoby być uzyskane jedynie przez utworzenie korytarza, rozdzielającego Afrykę Zachodnią od Afryki Tropikalnej, co w przyszłości byłoby źródłem szeregu zatargów. Projekt ten jednak z punktu widzenia francuskiego ma te zalety, że posiadając Kamerun, Włochy musiałby siłą rzeczy zwalczać niemiecką propagandę rewizjonistyczną.

Drugi projekt daje Włochom wolną rękę w Etiopii. Włochy za zgodą Anglii i Francji miałyby możliwość gospodarczego opanowania tego kraju pod warunkiem jednak, że Etiopia, jako członek Ligi Narodów zachowałaby swoją niezależność polityczną i terytorjalny stan posiadania.

Według trzeciego projektu Włochy miałyby otrzymać mandat syryjsko-palestyński. Realizacja tego projektu miałaby dać Włochom do dyspozycji obszary kolonizacyjne w Palestynie i w Syrii oraz dałaby im satysfakcję prestiżową, wynikającą z posiadania Miejsa Świątyni.

Należy stwierdzić, że projekty te nie wywołały we Włoszech przychylnego i pożądanego echa. Zwłaszcza koncepcja syryjsko - palestyńska wywołała ironiczne uwagi ze strony włoskiej. Właśnie z Palestyna obecny mandataariusz ma najwięcej kłopotów i Włosi wcale nie mają zamiaru tych kłopotów przejmować. Jest rzeczą jednak charakterystyczną, że pomimo podkreślania na każdym kroku w sposób silny i kategoryczny roszczeń kolonialnych Włosi jeszcze nigdy nie określili wyraźnie swych aspiracji i nie sprzeciwiali do jakich terenów pretendują.

Niejednokrotnie zwracaliśmy uwagę na to, że wobec permanentnego trwania kryzysu i niemożności wynalezienia środków na jego zwalczenie czy ekonomistów i polityków zwracają się coraz częściej w kierunku Afryki, która, posiadając niezmierzone obszary niezaludnionej ziemi oraz wielkie bogactwa naturalne, miałaby odegrać rolę zbawcy w stosunku do spauperyzowanej Europy. Część ostatniego posiedzenia Międzynarodowego Biura Pracy była również poświęcona zorientowaniu się w możliwościach kolonizacyjnych, między innymi i w Afryce.

Najważniejszym zagadnieniem jest tutaj możliwość opanowania przez białych ważniejszych terytoriów czarnego lądu. Narazie biali opanowali jedynie Południową i Północną Afrykę i to nie w zupełności. W Afryce liczy się ogółem 3 i pół miliona ludności białej, z

czego na Unję Południową - Afrykańską przypada 1.700.000 i na francuską Afrykę Północną 1.200.000. Reszta t. j. przeszło 500.000 ludności białej rozsiadana jest w Afryce Środkowej. Możliwości ilościowego zwiększenia ludności białej, zwłaszcza w Afryce Północnej są znaczne. Algierja, Tunis i Maroko mają ogółem ludności 14 mil., a w tym białych 1.300.000. Polaków na tych terytoriach jest znikoma liczba, około 800. Największą żywotność w zaludnianiu Afryki wykazują Włosi. Proporcjonalnie Włochów w stosunku do pozostałej ludności białej w Północnej Afryce jest najwięcej. Prof. Guernier oblicza, że Afryka może już obecnie pomieścić 15 mil. ludzi białych.

Prasa niemiecka poświęca wiele miejsca Angoli. Zwłaszcza w grudniu r. ub. wypisano w Niemczech wiele artykułów na temat Angoli. Na czoło wysuwają się tutaj dwa wielkie artykuły na łamach poważnych dzienników „Ostdeutsche Morgenpost” i „Kölnische Zeitung”. Kontakt pomiędzy niemieckimi osadnikami w Angoli, a ich ojczyzną jest stale utrzymywany przez różnego rodzaju „podróżników”, wśród których przeważają nazwiska znanych w Niemczech osobistości. Dr. Rohrbach utrzymuje, że na 1.500 cudzoziemców w Angoli przypada Niemców 500, przyczem wielu obywateli francuskich zalicza autor do Niemców, ponieważ pochodzą oni z Alzacji. We wszystkich artykułach autorowie starają się udowodnić, że Angola w zupełności nadaje się pod niemieckie osadnictwo i wzywają instytucje kolonizacyjne do kierowania ruchu osadniczego do tej kolonii. Prowadząc intensywną pracę narodo-uświadamiającą wśród swo-

ich osadników, działacze niemieccy podkreślają równocześnie na każdym kroku lojalność niemieckich wychodźców do władz portugalskich.

Stosunek Francji do francuskich Misyj katolickich, działających w koloniach, jest wzorem, w jaki państwo może i powinno wykorzystywać pracę Misyj dla swych celów politycznych i gospodarczych. Francja, na której terytorium nie wolno zakładać duchownych zakonów, udziela jak najdalej idącego poparcia swoim Misjom, działającym poza jej granicami i składającym się przeważnie z zakonników.

Polski stan posiadania misyjnego na odległych terytoriach jest dzisiaj dość znaczny. Posiadamy w Chinach Prefekturę Apostolską z biskupem Polakiem na czele, obejmującą terytorjalnie rozległą prowincję chińska. Pracuje na tym terenie około 30 misjonarzy polskich, przyczem ich stan ilościowy, jak również terytorjalny zasieg wpływów Misji polskiej stale się zwiększa. W Rodezji rozwija swoją działalność Misja polskich Jezuitów. W Indjach pracuje 5 polskich Salezjanów. Praca misjonarzy naszych, nieposiadających tradycji kolonialnych, ogranicza się do akcji religijnej, opieki społecznej, opieki lekarskiej, działalności filantropijnej i t. d. Idąc po linii realizowania pewnych zadań z dziedziny naszej ekspansji gospodarczej na tereny egzotyczne, nie można pominąć dość poważnego odcinka pracy polskich misjonarzy, których działalność między innymi powinna mieć na uwadze interesy polskiego handlu oraz indywidualnej ekspansji polskich fachowców, zwłaszcza w dziedzinie technicznej.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PRZEGŁĄD KOLONIALNY

WYROKI ŚMIERCI NA CZŁONKÓW TAJNEGO „BRACTWA LAMPARTA”

Wielokrotnie już stwierdzono, iż wśród Murzynów istnieją różnego rodzaju tajne związki i bractwa, prowadzące akcje terrorystyczne, dopuszczające się częstokroć gwałtów i zbrodni na swych współplemiennych.

Wykrycie tych organizacji jest niezwykle trudne, gdyż Murzyni z obawy przed zemstą sprzyśniętych milicji i udają, iż nic o nich nie wiedzą. Władze kolonialne, mając dowody popełnianych zbrodni i nie mogąc wykryć sprawców, są częstokroć bezsilne, co jeszcze bardziej rozżuchwała zrzeszonych.

Ostatnio udało się jednak władzom Konga Belgijskiego wykryć w okręgu Wamba związek Murzynów, sprzyśniętych w „Bractwie Lamparta”. Sprawców szeregu gwałtów i zbrodni, popełnianych od dłuższego czasu, postawiono przed sąd, który uznał wszystkich za winnych.

Trybunał w Stanleyville, Instancja

wyższa, zastrzył wyrok sądu miejscowego i skazał 9 Murzynów na śmierć, a jednego na 12 lat więzienia.

BUNT MURZYŃÓW W KONGO BELGIJSKIM.

W dystrykcie Kwango plemię murzyńskie Nono zbuntowało się. Władze miejscowe wysłały natychmiast na miejsce buntu wojsko i zaprowadziły tam porządek, ale wrzenie wśród ludności murzyńskiej nie ustało. Murzyni stawiali oddziałom wojskowym zbrojny opór, doszło do starcia, przyczem wojsko musiało użyć broni palnej.

Dochodzenie wykazało, że do buntu podlegają Murzynów czarownicy, jakich ma każde plemię. Czarownicy ci protestują w ten sposób przeciwko zarządzeniom władz kolonialnych, które starają się ograniczyć ich wpływy. Czarownicy ci wskutek ciemnoty ludności murzyńskiej mają częstokroć większe wpływy wśród swych współplemienników, aniżeli naczelnicy plemion. Oni też są główną ośnią wrogiego stosunku do białych władców, a zwłaszcza białych

lekarzy, których uważają za swych konkurentów zawodowych. Utrudnia to władzom zarządzanie kolonią, a białym lekarzom zaprowadzenie higieny wśród chorej rasy czarnej. Dlatego też władze zwalczają zdecydowanie czarowników.

MIEDZYNARODOWA EKSPEDYCJA AFRYKAŃSKA.

Wkrótce ma wyruszyć do Afryki Centralnej Międzynarodowa Ekspedycja dla studiów and pigmejani i gorylami, organizowana przez Nino del Grande, Proktora nad wyprawą obejmuje Uniwersytet w Witwatersrand (Unia Południowo-Afryk.).

Ekspedycja wyruszy z Mombassy do Afryki Środkowej i przeprowadzi badania w okolicach wielkich jezior: Tanganiki, Kivu, Alberta, Edwarda i Wiktorji. Wyprawa ta ma się połączyć z włoską naukową ekspedycją, prowadzącą prace w Afryce Centralnej pod kierownictwem komandora Gattiego, znanego ze swych naukowych badań wnetrza Afryki.

NOWE POKŁADY RUD ŻELAZNEJ.

Odkryte niedawno rudy żelaza w angielskiej kolonii Sierra Leone są już eksploatowane przez przedsiębiorstwo „Sierra Leone Development Co”, które zawarło kontrakty z przemysłowcami angielskimi na dostawę rudy do Anglii.

Anglia sprowadza rocznie około 5 milionów ton rudy, głównie ze Skandynawji, Hiszpanji i Algieru. Nowe kopalnie w Sierra Leone mają w najbliższym czasie rozwinać produkcję do 1 miliona ton i częściowo pokryć zapotrzebowanie rynku angielskiego.

Ruda afrykańska zawiera 57 proc. żelaza i zaledwie 0,04 proc. fosforu, odpowiada więc w zupełności wymaganiom hut angielskich i ciężkiego przemysłu angielskiego.

KONGO BELGIJSKIE GŁÓWNYM PRODUCENTEM DIAMENTÓW

W r. 1932 światowa produkcja diamentów wynosiła 5.992.000 karatów. Wśród krajów, wydobywających diamenty, pierwsze miejsce zajęło Kongo Belgijskie, w którego kopalniach nad rzeką Kasaj wydobyto 3.872.171 karatów, a więc prawie 5/6 produkcji światowej. Drugie miejsce zajęła angielska kolonia Złote Wybrzeże, wydając 842.297 karatów diamentów, a dopiero na trzecim miejscu znalazła się Unia Południowo - Afrykańska ze swą wydajnością 798.282 karatów. Unia była do niedawna głównym producentem diamentów, kopalnie jej jednak wyczerpały się. Czwarte miejsce przypadło Angoli, która dostarczyła 367.334 karatów.

Można więc śmiało twierdzić, że obecnie Afryka w produkcji szlachetnych kamieni jest bez konkurencji. Ale ogromna większość tych kamieni przedstawia małą wartość i nadaje się tylko do celów przemysłowych. Tylko pewna ich część odpowiada warunkom, jakie stawiane są drogim kamieniom ozdobnym. Ale i ta mała ilość diamentów, służących jako ozdoby, nie znajduje nabywców wobec czego kamienie te są przechowywane do czasów lepszych koniunktur. Według opinii znawców zmagazynowane diamenty przedstawiają wartość kilku miliardów franków.

CIEŻKI PRZEMYSŁ W UNII POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ.

Unia Południowo - Afrykańska dąży stale i konsekwentnie do takiej rozbudowy gospodarczej, aby osiągnąć nie tylko samowystarczalność, ale także uzyskać duże ilości wytworów przemysłu na eksport, zwłaszcza do najbliższych kolonii afrykańskich.

Ponieważ w Unii jest duża liczba bezrobotnych, zarówno wśród białej jak i wśród czarnej ludności, przeto rząd Unii opracował plan rozbudowy gospodarczej kraju w połączeniu ze zwalczaniem bezrobocia.

Obecnie zwrócił rząd Unii główną uwagę na rozwój ciężkiego przemysłu t. j. wyrobu żelaza i stali w hutach w Pretorji. Na ten cel przeznaczył 6 mil. funtów szterli. (t. j. około 180 mil. zł.), obejmując planem rozbudowy także i kopalnie węgla.

Rząd Unii sprowadza obecnie inżynierów - fachowców w hutnictwie z Europy. Przybyło już do Cape-Town 30 Niemców fachowców hutników, zakontraktowanych na 3 lata z płacą 23 sztyngi (t. j. około 35 zł.) dziennie. Inni fachowcy mają być wkrótce sprowadzeni z Anglii.

Produkcja stali rozpocznie się już w końcu marca r. b. Huty zatrudnią 1.250 białych i kilka tysięcy czarnych pracowników.

PRZYGOTOWANIE MŁODZIEŻY RODEZYJSKIEJ DO PRZEMYSŁU.

Rodezja Południowa ma dobrze rozwinięte górnictwo, ale nie posiada miejscowego personelu technicznego, gdyż w Rodezji niema szkół górniczych.

Ponieważ obecnie młodzież rodezyjska, która ukończyła studia w szkołach miejscowych nie może znaleźć pracy, z braku wolnych miejsc, przeto rodezyjskie ministerstwo dla spraw górniczych opracowało projekt na którego podsta-

wie młodzież rodezyjska może odbywać studia górnicze i techniczne w Transvaahu w „Technical College” oraz praktykę w kopalniach Unii w ciągu 6 — 18 miesięcy.

Młodzież ta, subwencjonowana przez rodezyjskie ministerstwo dla spraw górniczych, ma być przygotowywana głównie do prowadzenia małych przedsiębiorstw kopalnianych, jakich jest wiele w Rodezji i które właśnie najczęściej odczuwają brak odpowiednio wykwalifikowanych kierowników. Brak tego kierownictwa nie pozwala im na większy rozwój.

JESZCZE JEDNO ZAPRZECZENIE O USTAPIENIU MANDATU.

W angielskiej Izbie Gmin, w czasie obrad nad sprawami kolonialnymi członek Izby Mander zapytał sekretarza kolonii, czy może dać zapewnienie, iż rząd angielski nie ma zamiaru — w jakichkolwiek okolicznościach — ustąpić innemu mocarstwu mandatu nad Tanganiką.

Sekretarz oświadczył, że rząd angielski nigdy nawet nie rozważał tej sprawy. Mander jednak dalej podtrzymywał swe pytanie, rozszerzając je, czy niema zamiaru oddania Tanganiki Niemcom. I w tym wypadku sekretarz oświadczył, że stanowisko rządu w tej sprawie jest zdecydowane.

Po tem oświadczeniu pojawiła się wkrótce wiadomość iż sekretarz kolonii wyrusza w najbliższym czasie do Afryki Wschodniej, aby na miejscu omówić sprawy, dotyczące tamtejszych kolonii angielskich. Wiadome zaś jest że najważniejszą obecnie sprawą jest utworzenie z tych kolonii dominium wschodnio - afrykańskiego, do którego ma być przyłączona Tanganika; w ten sposób sprawa mandatu byłaby raz na zawsze przesadzona.

Zestawił FR. LYP

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MALY SŁOWNIK PIONIERÓW

(Autorecenzja)

Jeżeli decyduje się pisać recenzję własnej pracy, to dlatego, że sam widzę jej braki i że zdaje sobie dokładnie sprawę z niedociągnięć, które praca ta mieć musiała.

„Mały słownik pionierów kolonialnych i morskich” jest zasadniczo słownikiem podróżników polskich. Trudno jednak, pisząc o podróżnikach odkrywca, zdobywcach, badaczach i eksploratorach, pominąć wybitnych wychodźców działaczy emigracyjnych, którzy zaznaczyli się swą działalnością pionierską za oceanami. Emigracja, osadnictwo i kolonie, podróżnictwo i morze, są to terminy i pojęcia zalebiające się, stad niesposób nie uwzględnić wybitniejszych ludzi morza. Wreszcie należało uwzględnić także wybitniejszych pisarzy i pracowników w tych dziedzinach.

*) Mały słownik pionierów polskich kolonialnych i morskich. Podróżnicy, odkrywcy, zdobywcy, badacze, eksploratorzy, emigranci-pamietnikarze, działacze i pisarze migracyjni. Warszawa 1933. Nakładem Instytutu Wydawniczego Ligi Morskiej i Kolonialnej. Stron 682 — 16^o. — Cena w oprawie 20 zł., dla dotychczasowych prenumeratorów 15 zł.

W ten sposób znalazło się w „Małym Słowniku” około 10 proc. osób, których do podróżników zaliczyć nie można. Co do tego zaś, czy kogoś można nazwać „podróżnikiem” — poglądy mogą się różnić.

Nie można np. nazwać podróżnikiem — Kościuszką. Kościuszko, to emigrant polityczny, ale emigrant, który imię Polskę za oceanem rozsławił, a to już jest cecha, która mnie uprawnia do umieszczenia Naczelnika Narodu w Małym Słowniku. Inną rzecz z takim np. Ralfem Modrzejewskim; przynosi sławę imieniu polskiemu, ale już na wychodźstwie zrodzony i wychowany nie może podpaść nawet pod kategorię podróżników; dla niego miejsce w ogólnym słowniku biograficznym wybitnych Polaków a szczególnie w jakimś słowniku biograficznym wychodźstwa Ameryki Północnej, którym, da Bóg, obdarzy nas w przyszłości mestrudzony badacz przeszłości wychodźstwa polskiego w Stanach Zł. Mieczysław Haiman z Chicago.

Większe trudności sprawiało zdobywanie materiału biograficznego odnoszącego się do współczesnych, niż do osób nieżyjących.

O wielu z żyjących, umieszczonych

w „Małym Słowniku”, niema dotąd żadnych wzmianek życiorysowych; należało więc zdobywać dane biograficzne bezpośrednio od interesowanych drogą korespondencji. Nie wszyscy jednak, których pragnęłam umieścić już w „Małym słowniku” znaleźli się w nim, nie z powodu braku odpowiedzi, gdyż z odwołaniem prawie że nie spotkałem się, lecz z powodu niemożności odszukania na czas adresata. Liczę na to iż po ukończeniu „Małego słownika” osoby zainteresowane, t. j. podróżnicy, pisarze i działacze sami zechcą nadesłać mi dane biograficzne oraz jak najobszerniejszy spis swoich prac; zostanie on uwzględniony w bibliografiach morskiej i migracyjnej, które od kilku lat opracowuję.

Niniejszy „Mały słownik” zawiera 1034 życiorysy, wybranych z 3500 które mam dotąd w ewidencji, przy czym nadmieniam, że liczba 3500 nie jest ostateczna, gdyż praca nad pełniejszym słownikiem trwa i stale odkrywam dalszych zapomnianych lub zgola nieznanych podróżników.

O ile chodzi o kategorie osób, umieszczonych w „Małym słowniku”, to są to:

I. Podróżnicy, którzy odbywali podróże naukowe, eksploracyjne, kolonizacyjne, czy to umyślnie i dobrowolnie, czy przymusowo, lub też tylko okolicznościowo i przypadkowo, o ile pozostawili w literaturze ślad swoich podróży w formie opisów zwiedzonych krajów i ludów.

II. Pamiętnikarze — głównie zesłańcy sybirscy i żołnierze. Żołnierz napoleoński na San Domingo, czy w Egipcie i t. p. nie jest wprawdzie podróżnikiem, o ile jednak pozostawił po sobie pamiętnik, już wówczas można rozważać, czy go umieścić w słowniku podróżników; pamiętnikarz taki bowiem, zwłaszcza sybirak, rzadko kiedy ogranicza się do opisywania działań wojennych, oraz przeżyć osobistych, lecz podaje również szczegóły, niekiedy cenne i ciekawe, dotyczące krajów, w których wypadło mu walczyć. Nierzadko żołnierz polski, osiadłszy za oceanem, wybija się w jakiejś przybranej ojczyźnie, czy to w Egipcie, czy w Brazylii, ponad poziom przeciętny, a nie zatracając narodowości, rozśławia tem samem imię polskie wśród obcych, czy to jako wybitny wódz wojsk nowej ojczyzny, czy pozostawiając po sobie monumentalne dzieła architektury lub t. p. Taki, chociażby nie nie napisał, nie może być pominięty w słowniku, będącym równocześnie rejestracją Polaków, co imię Polski na szerokim świecie rozstawili.

III. Misjonarze polscy, pełni ofiarności, niosąc Słowo Boże w pustynie i dzikie dżungle, ci pionierzy cywilizacji, do ogólnego dorobku cywilizacyjnego wnoszą polski dorobek, stanowią więc cenny przedmiot Słownika. Może umieszczenie w Małym słowniku kilkudziesięciu misjonarzy polskich, jak ks. ks.: Boym, Krusiński, Beyzym i in., da komu należy impuls do opracowania słownika biograficznego misjonarzy polskich wogóle, zwłaszcza, że Podreczna Encyklopedia Kościelna niewielu ich wymienia.

IV. W wojnach krzyżowych Polska słaby brała udział, stąd nie postępuję niesłusznie, jak sadzę, wymieniając kilku co przedniejszych rycerzy-wodzów.

V. Pielgrzymów do Ziemi Świętej natomiast nie było niemało. Wymieniłem

tych, którzy pozostawili na piśmie lub w druku relacje o swej pielgrzymce.

VI. Umieściłem również dane o posłach Rzplitej przed 1795 r. do obcych krajów, zwłaszcza o tych, którzy ślady swych wędrówek, pobytu i przeżyć zagranicą utrwalili na piśmie.

VII. Niejeden wreszcie znalazł się w słowniku marynarz czy to wojennej czy handlowej marynarki, który nie lenił się, by przygody swe, a chociażby tylko podróż na statku szkolnym opisać.

VIII. Uwzględniłem także pewną ilość podróżników dla przyjemności, turystów, którzy szeroki świat przemierzali i liczne swych wycieczek pozostawili nam opisy.

Emigracji politycznej przed 1831 r., Wielkiej Emigracji po powstaniu listopadowym, oraz emigracji zarobkowej i osadniczej do Ameryki nie uwzględniłem, o ile dany wychodził nie wykazał którejś z wyżej wymienionych cech. Byłoby to zresztą rodzajem statystyki lub biografii statystyczna emigracji.

Jeżeli chodzi o zasięg terytorialny treści Małego Słownika, to uwzględniłem tylko kraje pozaeuropejskie, z Europy zaś okrajki Rosji, jak Krym i Kaukaz, jako przejścia ku Azji, oraz północne obszary, graniczące z morzami północnymi, wreszcie Turcję, stanowiącą drugi teren przejściowy z Europy do Azji. Oczywiście, że przy przeszło tysiącu pozycji znajdzie się kilka odchyleń od przyjętej zasady, tak np. gdy umieszczam Aleksandra ks. Sapiełę, który wprawdzie poza Europą nie podróżował, ale którego, jako pierwszego w Polsce badacza słowiańszczyzny południowej, z lekkim sercem pominać nie mogłem.

Wahałem się, czy uwzględnić w Małym Słowniku osoby żyjące. Zrozumie każdy, że jest to kwestia dość drażliwa, zwłaszcza, gdy za pracę jakąś, jak w tym wypadku, odpowiedzialność bierze jeden autor a nie grono autorów. Zdecydowałem się ostatecznie na umieszczenie współczesnych, a to z tego względu, że badacz „Małego słownika” jest pierwszą i jedyną dotąd rejestracją podróżników polskich, że dotąd wielu z wymienionych w „M. sl.” nie posiada wogóle biografii i że przyszły biograf poszczególnych osób, zmuszony byłby z trudem zdobywać o nich dane życiorysowe. Uważałem więc za swój obowiązek zebranie tych danych póki czas, za życia, aby przyszłym badaczom ułatwić pracę.

Życiorysy podane w „Małym Słowniku”, są suche i krótkie. Suche — ponieważ starałem się nie wyrażać swojej opinii, własnej oceny i charaktery-

styki wymienionych osób, lecz dać sumienny skrót, a za to — o ile możliwości — obfita literaturę biograficzną, która umożliwi innym opracowanie obszerniejszych monografi. Niesposób zretę, aby jeden człowiek w ciągu trzech lat opracował pełne życiorysy kilku tysięcy ludzi. „Mały słownik” ma być zachętą do pracy dla tych, którzy będą mieli ochotę opracowania monografii czy to Benedykta Polaka, czy Mierosławskiego Ludwika, czy Beniowskiego, czy Branickich czy Brzozowskiego itd. Dlatego też życiorysy są krótkie i uwzględniają tylko te strony życia i działalności omawianych osób, które związane są z tematem; stąd też pomijałem zasługi na innych polach wykazane, odznaczenia i t. p. z innych racyj zdobyte, niekiedy tylko odstępując od tej zasady, zwłaszcza w końcowych arkuszach.

Jako podróżnicy, odkrywcy, badacze nie szliśmy bynajmniej w ogonie narodów. I my możemy się wykazać setkami i tysiącami ludzi, którzy w dziedzinie podróżnictwa do ogólnego dorobku wnieśli walny dorobek Polski. Wymienianie ich na tem miejscu byłoby powtarzaniem „Małego słownika” — Ale obcy nie wiedzą o naszej współczesności, a nie wiedzą dlatego, że ich w tym względzie nie oświecamy, zaś objaśnić cudzoziemców nie możemy, bo — sami nie wiemy, co posiadamy.

Otóż tę lukę w naszych wiadomościach pragnęłam uzupełnić, odszukać, odnaleźć i wydobyć na światło dzienne tych zapomnianych — byśmy mogli sobie sami uświadomić nowy tytuł do dumy a przed obcymi mogli się nim poszczycić i wykazać, że mamy i na tem polu prawa do respektowania nas.

I jeszcze jedno. Niemało mamy badaczy, których dorobek poszedł w zupełności na konto narodów obcych, nierzadko wrogich, którzy figurują w nauce, jako Rosjanie, Niemcy, Anglicy, Francuzi i t. d. Tak być nie powinno. Kto był Polakiem, jego zasługi są zasługami polskimi, jego dorobek naukowy jest dorobkiem nauk polskiej i jako taki, jako polski, winien być zapisany w dorobku ogólnym. Tych ludzi należy dla polskości rewindykować: wielkonolanin Strzelecki był Polakiem, nie Anglikiem, Leon Barszczewski z tej racji tylko, że był pułkownikiem rosyjskim, nie może być uważany za Rosjanina. A takich Barszczewskich i Strzeleckich więcej się znajduje w Małym Słowniku. Znajdują się i tacy, o których polskość przyszli biografowie dopiero kopie kruszyć będą musieli.

STANISŁAW ZIELIŃSKI.

POLSKI KOMITET PROPALASTYŃSKI

Dnia 8 stycznia r. b. w sali obrad plenarnych Senatu w Warszawie odbyło się inauguracyjne posiedzenie komitetu propalestyńskiego na którym zgromadzili się przedstawiciele władz, delegaci organizacji społecznych, świata naukowego, gospodarczego, kulturalnego i pracy. M. in. obecni byli: podsekretarz stanu w M.S.Z. Szembek min. Schetzel, sen. Zaleski, sen. Lubomirski, prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Koziej gen. Kwaśniewski i b. wicemarszałek Sejmu p. Jan Debski sekretarz Rady Głównej L. M. K. mir. Fularski, sekretarz Zarządu Głównego L. M. K. p. M. Pankiewicz, przewodniczący sek-

cji mandatów kolonialnych L. M. K. p. H. Sukiennicki i inni.

Za stołem prezydalnym zasiadli: prezes komisji spraw zagranicznych Senatu sen. Lubomirski, jako przewodniczący oraz członkowie: sen. Zaleski, gen. Orlicz-Dreszer, prezes Wszechświatowej Organizacji Sionistycznej Nahum Sokółow i p. J. Makarczyk.

Obrady komitetu zajął sen. Lubomirski następującym przemówieniem:

„Sadzę, że będę wyrazicielem zebranych witając p. Nahuma Sokółowa prezesa Wszechświatowej Organizacji Sionistycznej, prezydenta Agencji Żydowskiej, powołanej ramami mandatu do

współpracy nad wykuwaniem przyszłości Palestyny. Zasługi p. Nahuma Sokolowa dla idei sjonizmu i na polu szerokiej humanitarnej działalności której życie swe poświęcił, są powszechnie znane i wysoko cenione.

Polska wita z chęcią każdy przejaw konsolidacji Palestyny w przekonaniu, że kraj ten zdąży szybkimi krokami do ustalenia pomyślnego i szczęśliwego bytowania wszystkich jego mieszkańców. Komitety, zajmujące się Palestyną, istnieją w wielu krajach. We Francji w pierwszym rzędzie stał zgłaszający niestety, prezydent Doumer przy współpracy lunnarzysty polityki, nauki i sztuki W Anglii do czołowych działaczy należał bohater wielkiej wojny lord Allenby. Słuszne zatem jest, aby i Polska, mająca prawo i obowiązek brania udziału we wszystkich poczynaniach międzynarodowych, posiadała organ, dążący do zbliżenia i wzajemnego poznania się.

Ważnym argumentem jest fakt, że przeszło 100.000 Żydów mieszka nad Jordanem i że eksport nasz w ub. roku wyniósł zgora 5 milj. zł. — ale to są względy i powody poboczne.

Prezes Nahum Sokolow odpowiedział, jak następuje:

„Palestyna zwraca się ku Polsce o poparcie moralne. Uderzający jest kontrast pomiędzy waszą wielką ojczyzną, a małą, nikłą Palestyną. Zdobyłcie mocarstwa waszego od czasu odrodzenia Polski są olbrzymie w porównaniu z naszymi zdobyczami. W zestawieniu z bogactwami i wspaniałymi możliwościami Polski być może Palestyna jest „quantité

négligeable”. Lecz jest ona źródłem światła, zwiastem do dażeń do powszechnego odrodzenia duchowego. Palestyna żywi wiarę w Polskę, albowiem Rzplita Polska kultuwa idealizm narodowy w harmonii z ideałem ogólnoludzkim. I dlatego Palestyna apeluje do Polski.

Dla ugruntowania żydowskiej Siedziby Narodowej w Palestynie pod mandatem brytyjskim niezbędne jest, by wszyscy Żydzi rozproszeni po świecie, poświęcili swą energię na rzecz twórczych zadań, w których obliczu stoi Palestyna. Nieprzedawnione prawa historyczne narodu żydowskiego do Ziemi Izraela staną się w drodze pokojowej, lojalnej wobec państwa mandatowej i w porozumieniu z Liga Narodów czynnikiem decydującym coraz bardziej o losie Palestyny. Nie ulega wątpliwości, iż dzięki ofiarnym wysiłkom pionierów żydowskich, Palestyna stać się może krajem postępu cywilizacyjnego nie tylko dla nich, lecz również i dla nieżydowskich jej obywateli.

Z tego punktu widzenia kwestia utworzenia Żydowskiej Siedziby Narodowej skupia uwagę całego cywilizowanego świata. Już w roku 1925 przedstawiciele rządu polskiego okazali poważne zainteresowanie się tą sprawą. Nie odmówili nam pomocy, oświadczając swą zgodę na deklarację Balfoura i wyrażając opinie Polski w duchu poparcia naszych uprawnionych postulatów. Wspominam z prawdziwym sentymentem ten doniosły fakt.

Utworzenie Polskiego Komitetu Pro-

stalizuje tę serdeczną aprobatę Polski dla naszej pracy w Palestynie i wierzę głęboko, że Komitet ten, ożywiony duchem sprawiedliwości, zapoczątkuje nową erę zbawiennej działalności w Palestynie.

Naród żydowski zawsze pamiętać będzie z wdzięcznością o okazaniu mu przez Polskę poparcia. Żydowska Palestyna głęboko ceni dobrą wolę narodów i żywi nadzieję, że łącząc je będą z nią wzięły wspólnej pracy dla dobra ludzkości.

W imieniu Wszechświatowej Organizacji Sjonistycznej i Agencji Żydowskiej dla Palestyny, które mam zaszczyt reprezentować, wyrażam moje najgorętsze życzenie, aby Bóg błogosławił przyszłości Rzplitej Polskiej i zesłał jej sławę, długotrwały pokój i niezamącony dobrobyt.

Na propozycję przewodniczącego postanowiono jednogłośnie powołać do życia komitet propalestyński. Na wniosek p. J. Dębskiego dokonano wyboru prezydium komitetu propalestyńskiego w następującym składzie: senator Zdz. Lubomirski, jako prezes, b. minister Ketrzyński gen. Kwaśniewski i prof. Rostafinski — jako wiceprezesa oraz p. J. Makarczyk, jako sekretarz.

Po krótkim przemówieniu mjr. Fularskiego, powołano p. Nahuma Sokolowa na członka honorowego komitetu propalestyńskiego.

Na zakończenie uchwalono wysłać depesze do P. Prezydenta Rzplitej, Marszałka Piłsudskiego i ministra spraw zagranicznych Becka, palestyńskiego bardziej jeszcze skry-

TOWARZYSTWO ZODIAC



STEROWCE

Balony sferyczne — Balony
na uwięzi — Gazometry

SPADOCHRONY

Windy i tendry balonowe

15, Av. du Havre-Puteaux
près Paris (France)

Tel.: Wagram 84-00

Dawniej Zakłady CLAUJE & RATON & THOMSON

AERAZUR

Spółka Akcyjna o kapitale 1.000.000 fr.

KONSTRUKCJE LOTNICZE

58 Boulevard Gallieni. Issy-les-Moulineaux

Tel. Mcholet 36-00 & 36-01.

SPADOCHRONY

siedzeniowe i plecowe
Rynsztunek spadochronowy

LOTNICTWO BALONOWE

Balony na uwięzi i obserwacyjne
Balony wolne — Gazometry
Windy i tendry
Windy o wielkiej mocy
Różne materiały

URZĄDZENIA PRZENOŚNE

specjalne dla celów lotniczych

Laboratoria fotograficzne Me-
teorologia Warsztaty. Pogoto-
wie techniczne i t. d.

HOTCHKISS & Cie

Dyrekcja naczelna: 10-66 Quai Michelet,
w LEVALLOIS-PERRET (Seine)

**MATERJAŁY
UZBROJENIA**

Zakłady
w LEVALLOIS-
PERRET
i CLICHY



SAMOCHOODY

Zakłady
w SAINT-DENIS-
ORNANO
i w ST-DENIS-
BARRAGE



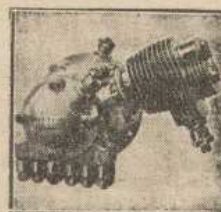
MARYNARKA WOJENNA
I OBRONA WYBRZEŻY
Karabiny maszynowe
arabiny maszynowe ma-
lokalibrowe, z podstawami po-
lowymi i okrętowymi
Karabiny maszynowe, ka-
liber 13,2 m/m, oraz ich czę-
ści, do broni przeciwlotniczej i do
ostrzeliwania wszelkich obiektów
lądowych i pływających: z podsta-
wami okrętowymi; do obrony stałej
i do obrony ruchomej na lądzie;
karabiny maszynowe jedno- i wielo-
łufowe.
Specjalne podstawy dla łodzi
podwodnych.

Podstawy desantowe
Karabiny maszynowe, kaliber 25 m/m, do ob-
rony przeciwlotniczej na wielkich wysokościach i strzelania
przeciwpancernego, z podstawami okrętowymi, do obrony
stałej i do obrony ruchomej.
Działka szybkostrzelne automatyczne, kali-
ber 37 m/m, oraz ich części.
Karabiny maszynowe o wielkiej szybkości
ognia do uzbrojenia wszelkich statków powietrznych

STARTERY do motorów lotniczych



Starter 250



Kompresor-
Rozdzielacz

Startery benzynowe

Typy 140 i 200 samowirne
Typy 250 z mechanicznym kompresorem do automatycznego regulowania ciśnienia.

Startery na sprężone powietrze

Typ R. 40 dla motorów 4-cylindrowych
Model do motorów o olejach ciężkich

Startery inercyjne

Typy 55 i 65

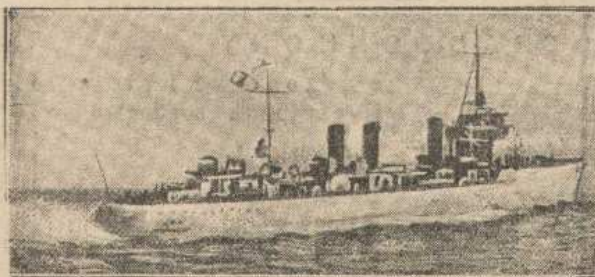
P. VIET, Constructeur, 64 ave Edouard Vaillant
BILLANCOURT (Seine) FRANCJA
Telefony: Auteuil 23 07 - Mouton 13 56

PENHOËT

Budowa
OKRĘTÓW wojennych
i STATKÓW handlowych

wszelkich typów i rozmiarów

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

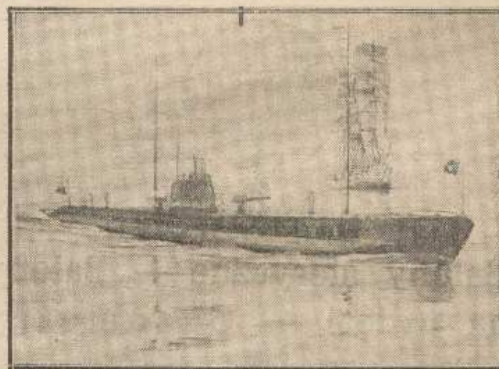


Kontrtorpedowiec „Valmy”, całkowicie zbudowany na stoczni „Penhoët” (szybkość 38,85 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku mazutowym typu „Penhoët”, z którymi francuskie kontrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

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

CHANTIERS & ATELIERS AUGUSTIN-NORMAND

LE HAVRE (FRANCJA)



„Wuk” przetrwa z serpi 3 łodzi podwodnych, zbudowanych dla marynarki polskiej według planów stoczni i zakładów „AUGUSTIN NORMAND”

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych, wszelkie środki i przyrządy do wylawiania min.
Moteurs Diesel de toutes puissances fixes et marins
ZALOŻONE w r. 1728. KAPITAŁ 10.000.000 frank.
SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANÇOIS 1-er
LE HAVRE — FRANCJA.

Z. S. R. R.Znaleziono na: www.magemar.com.pl
**„MIEJDUNARODNAJA KNIGA”
Ogólnozwiązkowe Zjednoczenie**

Moskwa, Kuznieckij Most 18

Książki i czasopisma ze wszystkich dziedzin techniki, gospodarstwa wiejskiego, historii, etnografii, bibliografii, teologii, medycyny oraz badań naukowych, można sprowadzać bezpośrednio z

**„Miejdunarodnoj Knigi”
PRZYJMUJE SIĘ PRENUMERATĘ NA ROK 1934.**

				Ilość szt. rocznie	Opłata w zł. roczn.
Borba za technikę	36	3.—	Orga — Informacja	12	3.50
Biuletën „NOWOSTI TECHNIKI”	120	8.—	Razwedka niedr	12	3.—
Więstnik Inżynierów i Techników	12	4.—	Riedkie Metally	6	1.50
Więstnik Koczegara	10	1.80	Sinteticeskij Kauczuk	6	1.50
Gidrotiechniceskoje Stroitelstwo	10	5.—	SSSR na Strojkie (w języku niemieckim, angielskim, francuskim i rosyjskim)	12	4.—
Dizelstrojenie	6	3.—	Tara Skład, Snaozenie	10	2.—
Za rulem	12	4.60	Tiepło i Siła	10	6.50
Za transportnoje maszynostrojenie	24	2.40	Technika Swiazi	12	4.—
Znanie — Siła	12	3.—	Techniceskoje Normirowanie	10	5.—
Izwiestija Wsiesojusznogo Tieplotiechnices- kogo Instituta	12	1.50	Transportnoje Stroitelstwo	12	4.—
Izwiestija NATI (nauczno-issledowatelskij awtotraktornyj-Institut)	10	8.50	Chimiceskoje Maszynostrojenie	10	6.—
Izwiestija Elektropromysziennosti słabogo toka	6	6.—	Chłodniczoje Dielo	12	6.—
Kaczestwiennaja Stal	10	5.—	Elektrifikacja i Elektromonter	10	2.—
Litiejnoje Dielo	4	4.—	Elektriceskaja Tiaga	8	4.—
Litiejnoje Dielo (kartoteka)	10	3.75	Zemlewiedenie	4	3.—
Maszynist	10	4.50	Izwiestija Gosudarstwiennogo Geograficze- skiego Obszczestwa	6	4.—
Morskoje Sudostrojenie	10	1.20	Karelo - Murmanskij Krai	12	3.—
Motor	12	9.—	Na Susze i na More	18	1.50
Nauka i technika	12	4.—	Sowietskaja Etnografija	6	6.—
	24	1.20	Sowietskaja Sowietskaja Encyklopedia	10	1.70

ENCYKLOPEDIJE „Z. S. R. R.”

Bolszaja Sowietskaja Encyklopedia
Małaja
Techniceskaja Encyklopedia
Bolszaja Medicinskaja Encyklopedia
Transportnaja Encyklopedia

Wojemaja Encyklopedia
Sewero - Kawkazskaja Encyklopedia
Literaturnaja Encyklopedia
Sibirskaja Sowietskaja Encyklopedia
Sibirskaja Sowietskaja Encyklopedia

Szczegółowych informacji udziela Przedstawicielstwo Handlowe w Polsce, Warszawa, ul. Koszykowa 4 tel. 9-73-23.

MAPA

Po skich Dróg Wodnych z tablicami i tekstem
objaśniającym w
skali 1:1.000.000

Opracował

Inż. Tadeusz TILLINGER

cena 10 złotych

Wydawnictwo b. Dyr. Dr. Wodn. w Warszawie

do nabycia:

Skład Główny w księgarniach:

S. A. Książnica-Atlas Warszawa, Nowy-
Świat Nr. 59, Lwów, Czarnieckiego Nr. 12

**Hallo Kajakowcy!
Czy wiecie?**

Jak się montuje kajak?
Jak się fotografuje na wycieczce?
Jak sobie radzić w nagłych wypadkach?
Jakie są adresy schronisk i przystani?

Odpowiedź na te i inne
pytania znajdziecie w taniej
książeczce pod tytułem:

VADE MECUM KAJAKOWCA

Cena 65 gr. Do nabycia w Zarządzie Głównym
L. M. i Koi. Warszawa, Widok 10.

„Na RWD 5 przez Atlantyk”

Wydawnictwo Aeroklubu R. P. pióra zdobywcy Atlantyku kpt. pł. STANISŁAWA SKARŻYŃSKIEGO

Przeszło 200 stron druku na pięknym bezdrzewnym papierze, w tym około 50 stron ilustracji odzwierciedlających urok Maroka, Senegalu, Brazylii z Paragwajem i Argentyny. Drzeworyty prof. St. Chrostowskiego. Barwne wkładki projektu art. mał. Bogdana Nowakowskiego. Niezwykle żywa i barwna treść, będzie najmielszą rozrywką dla czytelnika, a piękna szata zewnętrzna — prawdziwą ozdobą biblioteki.

Cena zł. 12.— w kartonie. Zł. 14.— w oprawie płóciennnej.

NA ŻYCZENIE PŁATNE W TRZECH RATACH MIESIĘCZNYCH.

Z a m ó w i e n i e

Zamawiam egzempl. książki „Na RWD 5 przez Atlantyk”

za cenę zł. 12.— w kartonie *)
zł. 14.— w oprawie płóciennnej

Równocześnie wpłacam na P.K.O. Nr. 27.700 zł.

Resztę należności zł. wpłace Podpis:

*) niepotrzebne skreślić Adres:

Pod Krzyżem Południa

Klasztor Franciszkanów bosych Santa Rosa de Ocopa w okolicy Conception w Andach peruwiańskich, położony na wysokości 4000 m. nad poziomem morza.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Stary kościół pojezuicki w Huancaayo. Andy peruwiańskie.



Wjazd do Tarmy — miasteczka w Andach peruwiańskich.



ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214



Most kamienny na drodze do Ayacucho w Andach peruwiańskich.



W klasztorze Franciszkanów bosych w Santa Rosa de Ocopa.



Most wiszący na rzece Rimac w Peru.

ANTYKWARIAT MORSKI

"SEDINA"

ul. Jagiellońska 91

70-436 Szczecin

tel. 091 4340214

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

