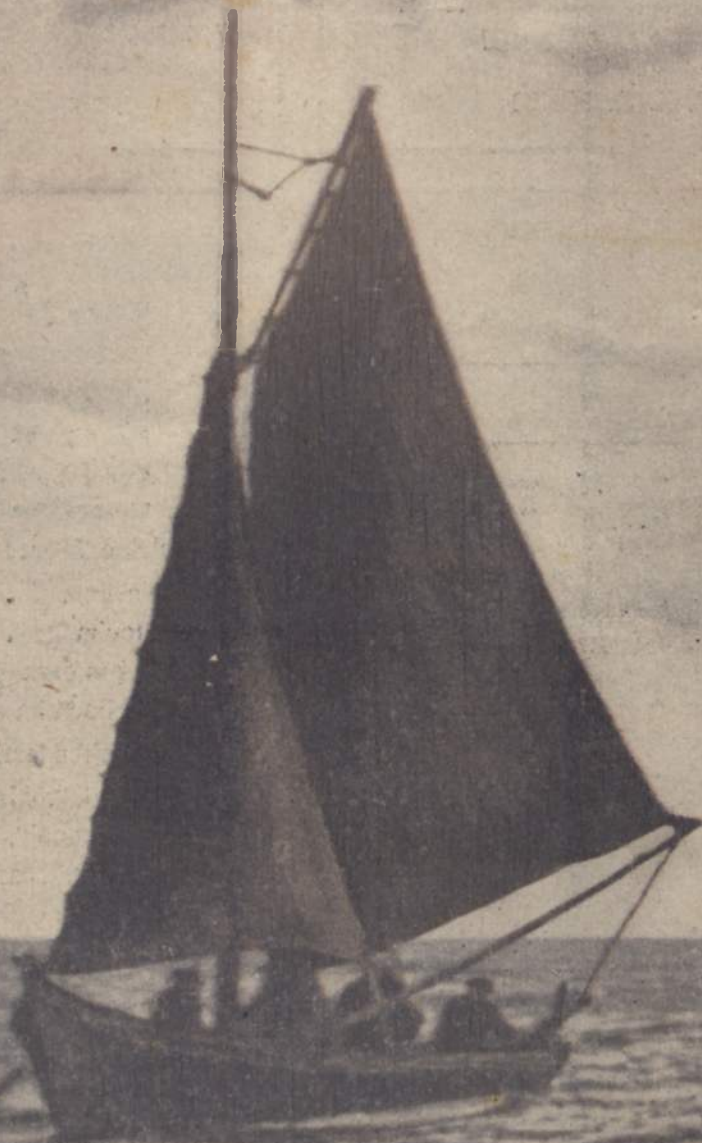


*Katolicka*

# MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



# PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

WYDAWANY PRZY

SZKOLE PODCHORAŻYCH  
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

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

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny — kdr. por. Korytowski K.

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca —

kdr. ppor. dypl. Klossowski Jerzy

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH  
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290

# Wydawnictwa Morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego  
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

wyszły: Zł.

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

Podreczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ  
SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI

(Konto czekowe P. K. O. Nr 39 602).  
Koszty przesyłki poleconej 1.20 zł.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej

posiada na składzie książkę

JERZEGO SMOLEŃSKIEGO

## „MORZE I POMORZE”

z przedmową gen. G. Orlicz — Dreszera i z czterema  
tablicami ilustrującymi prawa  
Polski do Złemu Pomorskiej.

— Wydanie ozdobne, z licznymi ilustracjami. —

CENA ZŁ. 16 ===== CENA ZŁ. 16



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

Zamówienia należy kierować do biura Zarządu Głównego,  
wpłacając jednocześnie należność na konto „Funduszu  
Kolonjalnego” Nr. 1080 i podając, na jaki cel  
wpłacono pieniądze.

## Poczynając od 8 czerwca

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

nad Polskie Morze—Gdynia—každy czwartek

do Torunia . . . . . piątek

do Płocka . . . . . sobotę

do Kazimierza . . . . . „indywidualne

do Ciechocinka . . . . . każdy piątek

Informacji udziela:

„Vistula”, Mazowiecka 12, tel. 416-31

„Francopol”, Mazowiecka 9, „ 206-73

„Orbis”, Marszałkowska 98, „ 9.99-49

**Żądacie**

**prospektów**

**i rozkładów**

**jazdy.—**

# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONJALNEJ

Nr. 6.

Warszawa, czerwiec 1933 rok

Rok X.

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

### POLACY!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Odpowiemy na nie wszyscy, jak jeden mąż, że

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

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

LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

## CELE TEGOROCZNEGO ŚWIĘTA MORZA

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

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

W momencie odzyskania wybrzeża rozumieliśmy już dobrze, że morze:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Początkiem tego kontrataku będzie dzień „Święta Morza”.

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

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

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

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

Niech w przeddzień Święta Mo-

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

Szeroko rozwińmy stronę polityczną i gospodarczą zagadnienia.

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

tyczną i gospodarczą na kontynencie europejskim.

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

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

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

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

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

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

★

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

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

ZA KOMITET WYKONAWCZY  
„ŚWIĘTA MORZA“

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

## ZWYCIĘSTWO POLSKICH SKRZYDEŁ NAD ATLANTYKIEM

Nowe wspaniałe zwycięstwo polskie w przestworzach. W pierwszym polskim przelocie nad Atlantyką nie tylko triumfalnie zdystansowane cudzoziemskich poprzedników, lecz także dokonanie pierwszego lotu transatlantycznego wpisanego na listę rekordów światowych.

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

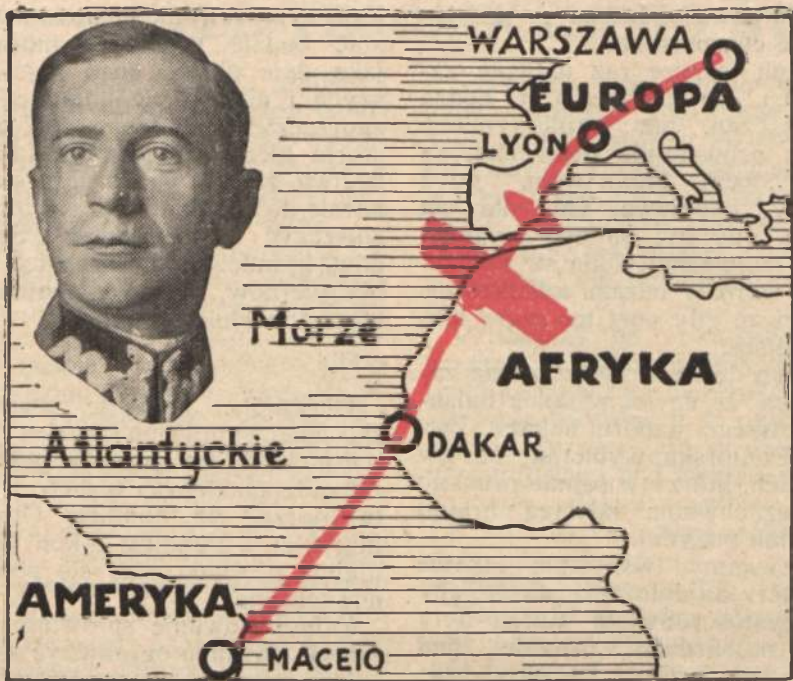
Jest w tej łączności wymowa szczególnie potężna. Wymowa lo-

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Obecnie bohaterskiego lotnika pozdrawiają z entuzjazmem nasi rodacy na drugiej półkuli. Wielka ich radość dzieli całą Polskę i

wszyscy Polacy gdziekolwiek się znajdują. Radość i dumę, którą opiekun wspaniałego zwycięstwa, uwiecznionego przedsięwzięcia, generał Orlicz-Dreszer, wyraził w słowach: „Lot ten jest najlepszym dowodem, jak wielkich czynów mogą dokonać Polacy, gdy umysł polski, poprzez pracę, łączy się z godną najlepszych tradycji rycerskich — odwagą“.

## W OBLICZU WALNEGO ZJAZDU DELEGATÓW

Piąty doroczny Walny Zjazd Delegatów Ojczyzny naszej organizacji — pada na okres, w którym Polska przez posiadanie wolnego dostępu do morza skutecznie przetrzymuje gnębiący świat kryzys gospodarczy.

Zjazd tegoroczny ma dla nas członków Ligi specjalne znaczenie.

W pracy dotychczasowej tworzyliśmy fundamenty istnienia i rozwoju Ligi, precyzowaliśmy nasze idee morskie, kolonialne, należytego wykorzystania naturalnych śródlądowych dróg wodnych i wychowania wodnego spo-

łeczeństwa. — Dziś wypada nam cały wysiłek organizacji skierować do wciągnięcia w szeregi Ligi Morskiej i Kolonialnej szerokich mas obywateli dla realizacji wytkniętych haseł.

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

Na piątym Walnym Zjeździe Delegatów będziemy mogli po-

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

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

Troską naszą musi być z kolei praca przede wszystkim nad powiększeniem szeregów Ligi. Wszystkie bowiem hasła, cele i zadania,



*Polskie wybrzeże koło Karwi.*

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

Wolę te, w czyn zamieniona, wykazać winny milion Polaków tak w Polsce, jak i na obczyźnie.

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

ład niema — zakładać nowe Oddziały.

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

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

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

Dr. W. Rosiński.

## GDAŃSK W NIEBEZPIECZEŃSTWIE

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

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

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

W Gdańsku, oddanym — jak stanowi 102 artykuł wersalskiego

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

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

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

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

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

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

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

### SŁOWO, ZA KTÓREM STOJĄ: MYŚL I CZYN \*)

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

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

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

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

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

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



## „POLSKA ATAKUJE“

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

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

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

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

na niekorzyść Polski ogólny wynik głosowania. Prawy gospodarz tylko w osta teczności rzuca swe gospodarstwo, a chętnie i lekko opuszcza je jedynie przybylsz.

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

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

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

Dwa czynniki stanowią zwłaszcza o

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

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

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

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

Słowa te chyba wystarcza.

Roman Merson.

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

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

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

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

człowieka i jego warunków życia, aż do zanarchizowanego na drodze publicznej kamienia, powodującego swym wybujałym indywidualizmem niebezpieczeństwo ruchu — wszystko wymaga świadomości pracy twórczej i zorganizowanej (str. 274)“.

„Dysproporcje“ podbijają nieprzepartym urokiem pięknej obywatelskiej myśli, promieniują niezłomną wiarą w wielką przyszłość Polski, biją zaufaniem w niepożyte siły narodu, w dynamikę ich rozwoju, w rozległość perspektyw dziejowych naszej przyszłości, w przelamanie przeszłości rozwojowych, w świetność i potęgę polskiego jutra. Autor nie poskapil wysiłku, aby dokładnie wyliczyć warunki od których to piękne jutro zależy, nie utalił też, iż do celu prowadzi droga, pełna rozsolów, pełna znoju, ofiar i walk.

Tadeusz Odołyński.



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

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

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

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

„Pasażerowie na s. s. „Polonia” przesyłają Pp. dyrektorom Linji tradycyjne życzenia wielkanocne i dziękują za całkowicie udaną i znakomitą organizację I wiosennej podróży dalekomorskiej na s. s. „Polonia”.

„Więcej tak dobrze zorganizowanych podróży, a wnet cała Polska płynąć będzie tylko pod banderą narodową”.

★

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

Kilkuset przyjaciół, krewnych, znajomych i obserwatorów tęsknem, może zazdrosem okiem, może, żałując, że się nie zdecydowali, śledziło manewry wypływającej z portu „Polonii”.

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

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

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

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

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

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

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

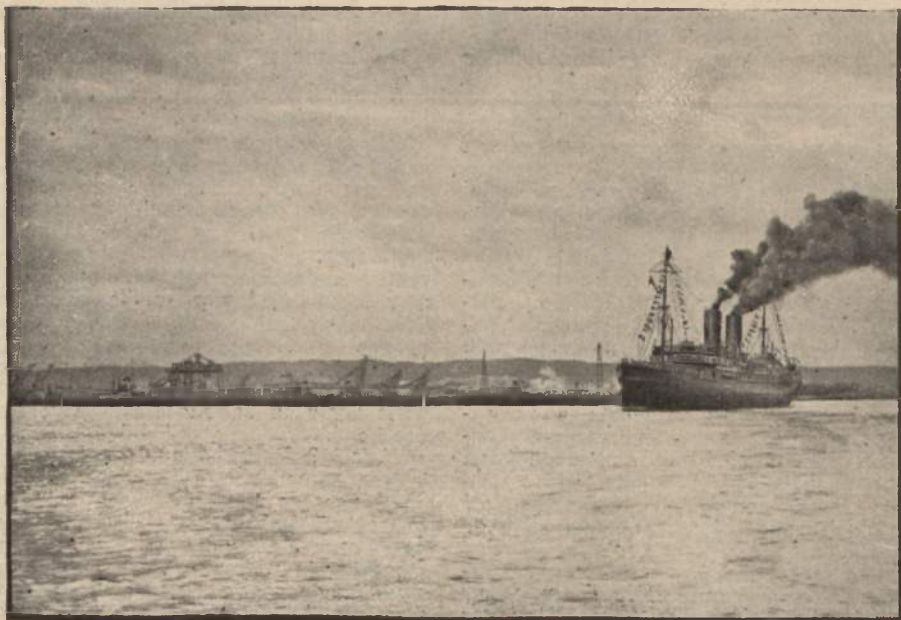
Dnia 9 o godz. 7 rano, wchodzi nieprawdopodobnie wielka liczba celników i urzędników portowych Lizbony na pokład „Polonii”.

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

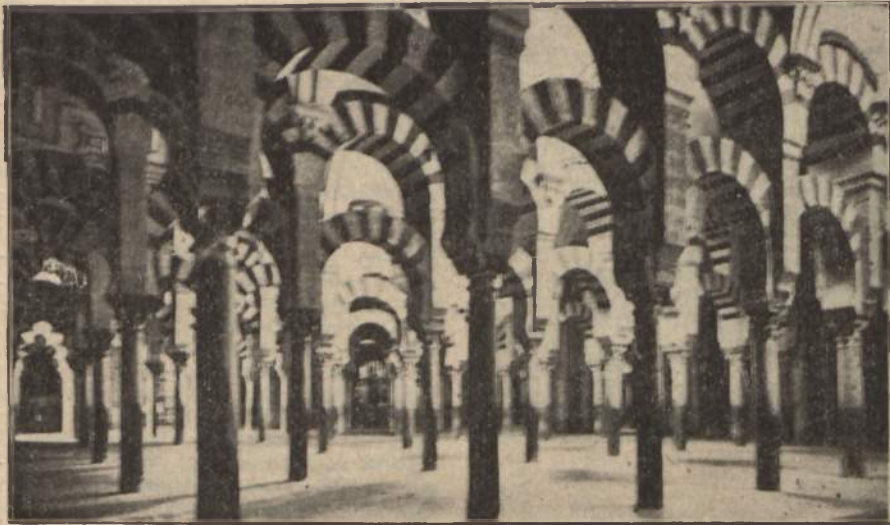
★

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

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



„Polonia” wychodzi z portu gdyńskiego.



Meczet w Kordobie. Kolumnada w najstarszej części

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

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

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

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



Alhambra (Granada)  
„Patio de los Leones”

my wspaniałą „Riwierę” lizbońską, którą śmiało porównać można z widokami Monte Carlo i Nicei. Oczy nasze pieszczą się widokiem pałacyków i kamienic w stylu neo-maurytańskim.

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

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

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

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

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

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



Port w Casablance,

falochron i moło główne



Na drodze do Marakeszu

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

★

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

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

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

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

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

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



Kapitan „Polonii” M. Stankiewicz

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

Cumujemy na wodach kanału Alfonsa

XIII o godz. 10.10. Sewilla liczy dziś 225 tys. mieszkańców. Jest to największe miasto w Andaluzji. Do ostatnich czasów żyło raczej przeszłością. Obecnie zdaje się wchodzić w okres rozkwitu po rozszerzeniu Guadalquiviru, po zbudowaniu kanału Alfonsa XIII w roku 1926, dzięki czemu do Sewilli mogą zawijać statki o zanurzeniu do 6.5 m., wreszcie hiszpańsko - amerykańskiej wystawie 1931 roku.

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

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

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

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

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

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

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

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

## SZKODLIWE SUGESTJE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Inż. Korwin-Kamieński uważa, że komunikacje na tej trasie przetrzymać może tylko żegluga obca.

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

dzie wymagała bardzo znacznych dopłat ze Skarbu Państwa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A teraz zastanówmy się, jakie korzy-

ści może nam dać realizacja projektu inż. Kamieńskiego.

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

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

ren pracy tej linii silnej konkurencji i t. d.

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

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

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

Dr. St. Zb. Szyszowski.

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



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

<sup>1)</sup> Por. F. Rostkowski, Zadania Polski na Atlantyku, 1933 r., str. 10.

# ZNACZENIE DROG KOMUNIKACYJNYCH, ŁĄCZĄCYCH POLSKĘ ZE ŚWIATEM ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM DRÓG WODNYCH

(Dalszy ciąg)

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

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

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

W r. 1486 Mikołaj Firlej zawarł z

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

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

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

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

Z WYSTAWY „ZIEMIA POMORSKA I POMORZE W SZTUCE POLSKIEJ”



BOHDAN NOWAK

Z cyklu: „Nasze morze  
— wrota nasze”.



MARJAN MOKWA

Na pełnym morzu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Inż. Alfred Konopka.

## Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

### PRZESUNIĘCIA PERSONALNE WŚRÓD OFICERÓW MARYNARKI WOJENNEJ.

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

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

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

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

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

### BUDOWA DRUGIEGO PANCERNIKA DLA MARYNARKI FRANCUSKIEJ.

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

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

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

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

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

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

### ROZBUDOWA MARYNARKI JUGOSŁOWIAŃSKIEJ.

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

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



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

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

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

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

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

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

## POSUNIĘCIA STRATEGICZNE FRANCJI.

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

# YACHT I KAJAK

Dział, poświęcony wychowaniu wodnemu, sportom i turystyce

## KAJAK I NAMIOT

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

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

To lokal *Sekcji Wodnej Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego*.

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

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

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

wszystkiem namiot.

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

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

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

Zegnając się nie zapominam, że dotychczasowe rezultaty zawdzięcza Sekcja przede wszystkim p. Wislockiemu. Bardzo dużo pracy wkłada gospodarz klubu — p. Marja Podhorska-Okołów.

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

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

Wśród szeregu pięknych wypraw wymienić należy: — wycieczkę przez jez. pow. Brasławskiego, Święciańskiego i Dziśnieńskiego na Łotwę pp. Zofji i Adama Wislockich oraz p. Haliny Zasztowt; opis tej wycieczki p. A. Wislockiego zdobył I nagrodę na konkursie Polskiego Radia; — odkrycie dla ruchu kajakowego Skrwy; — wyc. przez Polesie — kanały — Niemen — Narew do Modlina, i wiele, wiele innych.

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

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

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

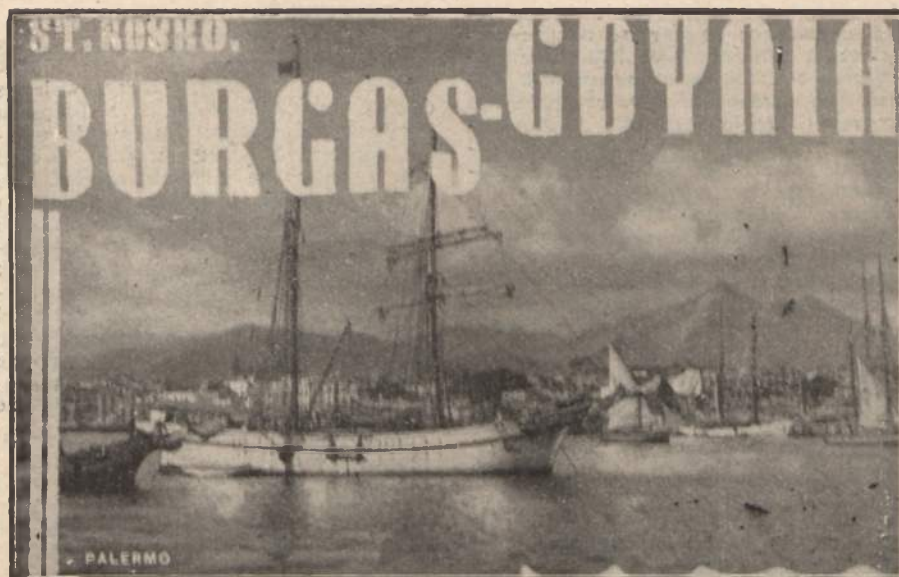
M. Węgrzecki.

—):\*(—

## PODRÓŻ „TEMIDY I”

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



Bułgarski statek „Burgas” przyjmujący żydowską wycieczkę do Palestyny

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

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

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

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

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

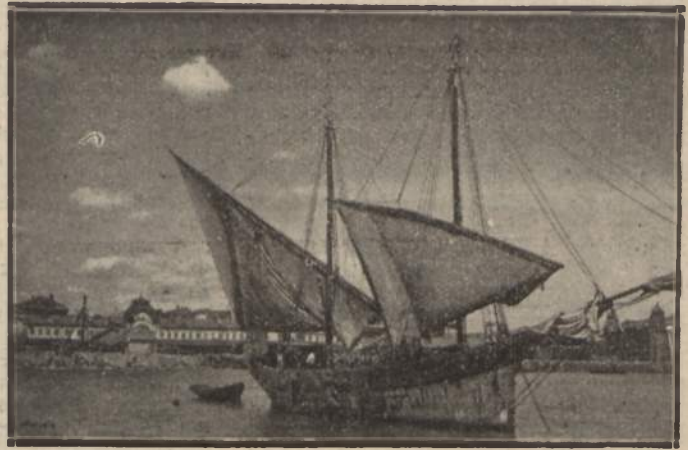
Rankiem wchodzimy do Bosforu. Znowu napotykamy dziesiątki łodzi rybackich, z których tym razem Jaja nam jakieś znaki, polegające na machaniu rybą. Niema to jednak oznaczeń propozycji sprzedaży ryb. Ryby proponują jako zapłatę za doholowanie ich łodzi do Konstantynopola, dokąd każdy spieszy się na targ.

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

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



Fragment portu i redy w Burgas



Burgas. Charakterystyczny typ żaglowca

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

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

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

Korzystając ze spokojnego morza, ka-

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

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

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

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

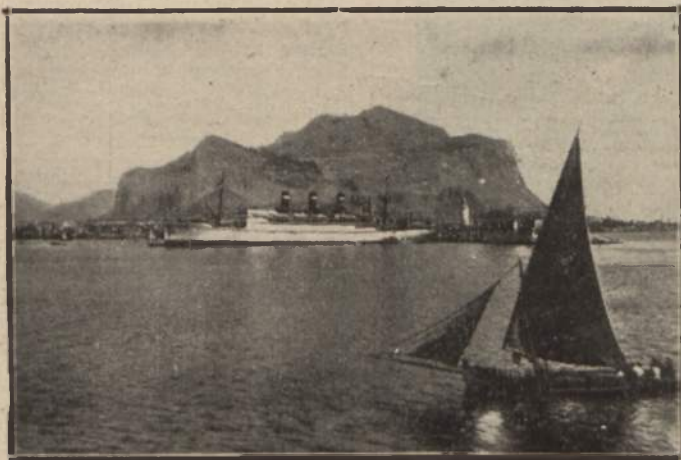
mów, łączących Messynę z kontynentem. W pewnej odległości za nami sunie wyminięty przez nas parowiec grecki. Widać niebardzo pewny jest swej nawigacji, gdyż ze ślepa dokładnością naśladuje wszystkie manewry „Katowic”.

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

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

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

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



Fragment portu w Palermo z sylwetką Morte Pellegrino w głębi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Z ŻAŁOBNEJ KARTY

ś. p. Mieczysław Pogorzelski

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

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

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

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

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

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



Ś. p. Mieczysław Pogorzelski

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

W roku 1928 wstąpił ś. p. Mieczysław

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.



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

## Z ŻYCIA ODDZIAŁU L. M. i K. „SEKCJA KOBIEC”

Oddział L. M. i K. „Sekcja Kobiec”  
rozwiąza działalność na terenie województwa warszawskiego oraz częściowo na wybrzeżu.

Zarząd Oddziału stanowią pp.: Lucyna Kotarbińska — prezeska, Z. Makowska — v.-prezeska, Br. Wyrosikowa — v.-prezeska, H. Szczepańska — skarbniczka, A. Rossetowa — zast. skarbniczki, W. Fitze — sekretarka, K. Borkowska — zast. sekretarki, i członkowie pp.: Br. Cybulska, H. Dudrewiczowa, H. Dawertówna, S. Frankowska, K. Guranowska, E. Higeurowa, G. Malikiewiczowa, S. Olechowska, M. Pieńkowska, A. Szarlittowa, H. Twardowska, W. Zdunikowa.

Komisja Rewizyjna pp.: St. Kożuchowska, J. Eile, A. Plewkowa.

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

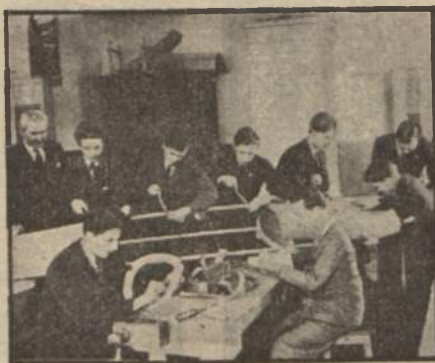
Zorganizowano konferencję związków kobiecych w sprawie udziału kobiet w ogólnonarodowej pracy dla idei morskiej w Polsce, szereg zebrań propagandowo-informacyjnych z odczytami oraz bardzo udanych imprez towarzyskich.

Z wpływów uzyskanych z imprez Sekcja przeznaczona subwencje na warsztaty szkatulnicze, prowadzone przez Okręg Warszawski L. M. i K. i ufundowała stypendjum dla jednego ucznia szkoły morskiej w Gdyni.

W wydziale pracy społecznej na wybrzeżu morskiem Sekcja zorganizowała gwiazdkę dla najuboższych dzieci wsi rybackich uzyskawszy pomoc poszczególnych Oddziałów L. M. i K. oraz Instytucji.

Protektorat nad akcją gwiazdkową objął Ks. Biskup Chełmiński-Okoniewski. Stosownie do wskazówek Dostojnego Protpektora wysłano znaczny zapas ciepłej odzieży i oddzielne kwoty na urządzenie gwiazdki na ręce miejscowych Ks. Proboszczów i kierowników szkół.

W oddziale sportu wodnego zorganizowano kurs pływania dla pań. Prócz tego Sekcja Kobiec w myśl swego programu przyjmowała czynny udział we wszystkich imprezach, organizowanych przez Zarząd Główny i Okręg Warszawski.



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

Sekcja zwraca się do wszystkich kobiet z gorącym wezwaniem o zapisywanie się na członkinie Sekcji Kobiec L. M. i K.

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

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

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

Po zagajeniu i ustaleniu programu dalszej pracy, jaką mógłby Oddział spełnić dla dobra ogółu i idei morskiej, udzielnie ustępującemu Zarządowi absolutorium i wybrano nowy zarząd w osobach: pp. Schmid Józef — prezes, Gutowski Marjan — wiceprezes, Lipska Marja — skarbnik, Sędzinkówna Stanisława — sekretarz, Byczyński Edmund, Niedźwiałkowski Michał, Kosko Stanisław — członkowie zarządu.

Wobec ważności i aktualności sprawy uchwalono wyasygnować na fundusz kolonjalny — zł. 300 (trzysta), na krótkofalową stację radiową dla statku szkolnego „Dar Pomorza” zł. 200 (dwieście), oraz akceptowano wypłatę zł. 300 (trzysta) na szkołę szkatulniczą.

Dnia 9 kwietnia r. b. Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Warszawie, urządził w kinie „Europa” propagandowy poranek morski. Wyświetlano szereg ciekawych filmów, w których wielkie zainteresowanie wzbudziły „Gdynia i morze” oraz dźwiękowiec „Dar Pomorza”.

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

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

## WARSZTAT BUDOWY KAJAKÓW W PRZEMYSŁU.

Staraniem oddziału L. M. i K. w Przemysłu uruchomiony został własny warsztat budowy kajaków. Warsztat wykonywa kajaki typu turystycznego, dwu osobowe, z najlepszych materiałów, specjalnie impregnowane, w cenie 80 zł. za kajak. Zgłoszenia na kupno prosimy kierować pod adresem: Sekretariat Oddziału L. M. i K. — Przemysł — Komenda Miasta — ul. Mickiewicza.

\*\*\*

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

# KRONIKA

## TEGOROCZNA PODRÓŻ STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA”

Program tegorocznego pływania statku szkolnego „Dar Pomorza” przewiduje dwie krótkie podróże po Bałtyku i dłuższą zimową podróż na Atlantyk Południowy.

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

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

W pierwszych dniach lipca „Dar Pomorza” uda się do Finlandji i Szwecji, gdzie ma spotkać się z norweskim statkiem szkolnym „Statsraad Leahmkuhl”. Podczas tego spotkania pomiędzy uczniami obydwu statków zostaną urządzone wiosłowe regaty na szalupach okrętowych. W regatach, które w r. ub. odbyły się w Stavanøer (Norwegja), zwyciężyła osada norweska, bijąc naszą łódź o kilka centymetrów.

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



*Polska sól, którą wzięli z Gdyni dalekomorskie statki rybackie do solenia śledzi, poławianych na Morzu Północnem.*

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

Powrót do Gdyni nastąpi w połowie kwietnia 1934 roku.

## RUCH NA DRODZE WODNEJ WISŁA — GDYNIA.

W ostatnim czasie zauważyć się daje duże ożywienie ruchu towarowego na drodze wodnej, łączącej wnętrze Polski z Gdynią. Do portu gdyńskiego coraz częściej zawijają z ładunkiem cukru berlinki, które splawiane są najpierw Wisłą do Gdańska, a następnie holowane do Gdyni.

W końcu ubiegłego miesiąca przy magazynie Cukroportu znajdowało się jednocześnie 26 berlinek. Ilość dotychczas w kronice portu gdyńskiego nienotowana.

## PRACE BUDOWLANE W PORCIE GDYŃSKIM.

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

## ZAINTERESOWANIE PAŃSTWOWA SZKOŁA MORSKA ZAGRANICĄ.

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

## SZWECJA — GDYNIA

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



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



*Czechosłowaccy przedalncy bawełny w Gdyni przed magazynem bawełnianym na nabrzeżu Amerykańskim. Od lewej: dyrektor Urzędu Morskiego, inż. Łęgowski i prezes czeskiej przedalnci Stelsky - Sehnoutka*



## PRAWA POLSKI DO KOLONIJ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

społecznej i prawnej równowagi, że loty liczą. Ci obywateli pogodzić się musieli z faktem zubożenia dalszej opieki. Powstaje tam w tej chwili obok uniwersytetu europejskiego dla Egipcjan oświatowa, kulturalna i polityczna metropolia stanowiąca szanownej i zasłużonej cywilizacji arabskiej. Narodom europejskim przybywa nowo, wolny i niepodległy towarzysz i współzawodnik, równy poziomem i możliwościami gospodarczymi, a tak przecież odmienną tradycją i psychiką zbiorową.

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

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

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

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

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

W Afryce Wschodniej 2.703 osób

|                     |          |
|---------------------|----------|
| w Kamerunie         | 1.132 „  |
| w Togo              | 337 „    |
| w Pol.-zach. Afryce | 10.226 „ |

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

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

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

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

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

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

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



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

Takich społeczeństw poza Ro-

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

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

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

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

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

A. Plutyński.

## TRZECI ZLOT JUNAKOW W KURYTYBIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Władysław Wójcik.

# ZDOBYCZE I TROSKI POLONJI ZAGRANICZNEJ

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

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

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

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

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

„W milionach serc polskich na obczyźnie, jak zawsze w chwilach niebezpieczeństwa odzywa się wołanie: Podajmy sobie ręce! Twórzmy zwarty front!

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

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

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

**ŁACZMY SIĘ!!**

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

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

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

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

„Najlepszy to sposób wstrzymania wrogiej nam propagandy. Na każdą notatkę, na każdy artykuł, na każdy telegram w parsie amerykańskiej Polsce nieprzyjazny — protestować i śłać listy! Nie przyjmować w pokorze ciężarów, jakie na nasza narodowość spadają raz po raz w amerykańskich piśmiech, ale ataki te bezwzględnie odpięrać i do nowych ostrem stanowiskiem niedopuszczać.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Osiedle polskiego kolonisty w puszczy parańskiej.

Fot. F. M. Mūcha,

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

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

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

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

Niezmiernie sympatyczny jest w tych warunkach artykuł znanego dziennikarza A. Brisbane’a na temat *straszego błędu*, jaki popełniły Stany Zjednoczone, zamykając imigrację, „która była blogo-

stawieniem tego kraju, która zbudowała te wielkie i wspaniałe Stany Zjednoczone”. Ameryka może wykarmić *ćwierć miliarda* ludzi, prócz tych 123.000.000, które posiada.

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

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

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

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

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

Kazimierz Zieleniewski

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

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

**MUSSOLINI.**

## MOJ UDZIAŁ W REWOLUCJI

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

Red.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kawa była doskonała, ale trzeba było wracać. Dzień był piękny, słoneczny i nie nie zwiastowało mającej za chwilę rozegrać się tragedji.

Gdzieś tam zdala trajkotał kulomiot, bardziej dla formy. Trudno znowu podczas rewolucji obsypywać się konfetti, to każdy przyzna. Tradycja żyła narody, a tembardziej rewolucje.

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

Towarzystwo było podniecone i niektórzy wzięli moje zjawienie się za wylew patriotycznych uczuć: dwóch najbliższych przyjaźnie pokępało mnie po plecach dodając — vamos camarada! — któryś bez ceremonji uczeplił się mego ramienia, nie sposób więc było reitero-

wać. Szedłem więc, robiąc dobrą minę.

Szczęściem w pół placu gruchnęła salwa, oczywiście zgórowana. Jedni jak na komendę padli płackiem, reprezentując tyraljerę — bez karabinów; inni rzucili się na boki pod ściany domów. I ja z nimi. Nasze mitraljezy odezwały się, ale taśmy zacięły się im natychmiast. W tej że chwili ktoś machnął białą chustką w bramie pałacu.

„Bastylja“ była zdobytą.

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

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

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

Prezydent Sanchez Cerro, lewicowiec, radykał, nacjonalista, mimo pozornych sprzecznosci, tak dzisiaj zresztą pospolitej, tych doktryn, rozbudził jednak zaawanie i wrocie ambicje i pałł niedawno rażony kulami swych byłych towarzyszy rewolucyjnych.

K. Warchalowski

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

### KOLONJALNY MIĘDZYNARODOWY INSTYTUT

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

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

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

### Z MADAGASKARU

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

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

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

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

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

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

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

### RUROCIĄG IRAK — MORZE SRÓDZIEMNE

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

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

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

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

Rurociąg jest przedłużany codziennie o półtora do dwóch kilometrów. Jedna partja robotników wykopuje rów na rurociąg, druga zakłada rury o długości 40 mtr. każda, trzecia spawa je, czwarta po-ciaga rury farbą, piąta okłada azbestem, a szósta zasypuje rury.

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

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

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

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

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

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

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

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

### TOWARY JAPONSKIE W AFRYCE

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

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

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

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

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

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

re przywożą do Maroka towary premjowane, a temsamem obniżają ceny normalne. Taksa ta ma za zadanie przywrócić rzeczywistą wartość towarów i produktów do poziomu stosowanego normalnie i lojalnie przez inne państwa.

### PREMJA OD WYWOZU BANANÓW

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

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

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

### WZROST WYDOBYCIA ZŁOTA W RODEZJI

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

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

## LIST Z MAROKA

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

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

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

Z poważaniem  
Mieczysław Kruściany

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

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

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



JERZY BUCHAN RYCHLINSKI  
PRZYCODY  
PRZYSZTOFA TRCISZEWSKIĘC

## JAKO FORTUNA SKARBAMI ARMADY IGRAŁA

Purpurowa chmura. Krystaliczny szkwał<sup>1)</sup>.  
Prostopadle słońce. Żar i blask.

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

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

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

Sączyła się smoła, którą pokłady były uszczelnione.

Niebo, jak mosiądz rozprażony, nawskroś przesywało grotami. Wśród igrzyska wiatrów przeciennych nadbiegała martwa fala. Ocean był w stanie wewnętrznego wrzenia, lecz nie wykwiwał barankami. Grzebień w mgnieniu oka zgładzały się, rozplywały w blamy jedwabiste, które tu prula pletwa rekina, tam strzała szkwału nawalnego, zostawiająca za sobą szczerb granatowy na podobieństwo śladu. Nawiewało muzykę wiatru, jakoby kedyś dęły w konchy trytony. Tłukła się gdzieś wokoło bardzo zła pogoda.

Gaf<sup>4)</sup> rozpięty między gaf-reja<sup>5)</sup> tylnego masztu, a drzewcem, sterczącym nad piórem steru<sup>6)</sup> rzucał cień na galerję komendanta, gdzie, wsparty o balustradę, stał oficer z odznakami komodora na kurcie płóciennej.

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

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

Z pomostu górnego po trapie<sup>7)</sup> zbiegł człowieczek, rudy i zwinny jak wiewiórka, o rysach drobnych i ostrych, posiekanych ruchliwą siatką zmarszczek. Był to kapitan okrętu. Stał, jak wryty i syknął przeciągle:

— Pst, pst!... Avendthal!

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

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

— Z raportem — brzmiała odpowiedź.

Komodor pokiwał głową.

— Jaka pogoda? — rzucił kapitan szybkie i naporóż zbędne pytanie.

— Sztormowa<sup>8)</sup>.

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

— Od czasu, kiedy przed Bahja ten szczur ładowy — komodor wskazał oczyma za burte — narzucił staremu kurs<sup>9)</sup> na pełne morze, furja nim trzesie.

— To się wie — gwizdnął przeciągle mały kapitan.

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

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

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

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

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

— Piorun, piorun, jak pionjer — wyjaśnił kapitan.

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

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

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

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

Tael, był taki simplicissimus<sup>19)</sup>, to, jako żywo, nie wyobra — —

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

— Żagiel, ahoy!

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

— Co takiego? — ryknął admirał Ryslands głosem tubalnym.

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

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

— Pokornie proszę o wybaczenie, ekscelencjo — komodor Avendthal odpowiedział — ten krab sygnalizuje: „Kolumna czołowa“<sup>20)</sup>!

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

— Każ waszmość — admirał zwrócił się do Taelborna — podać po linii sygnał: „Kolumna torowa“<sup>21)</sup>!

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

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

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

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

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

— Masz djable, kubrak! — zmełł komodor pod wąsem.

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

— Ostrzegalem cię, sowizdrzale — pierwszy ozwał się Avendthal — żebyś staremu pod rękę się nie nawijał.

— At, pies mu morde lizał!

Avendthal ponatrzyl w zadumie na szkuner, Tamarikę podciągnięto, skrócono line holowniczą<sup>22)</sup>. Rozbijano na jachcie beczki z lepkiem plynem, smarowano burty i zręby po linie wodna wielkimi pędzłami na kijach.

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

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

— Ale w innych beczkach mają jakoweś prochy.

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

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

— Szalona pałka! Na Boga! On chce zrobić brander<sup>23)</sup> z tego jachtu. Teraz sobie przypominam; ładował na Tamarikę prochy, smoły, smary i ładował bez końca. On gotów sam rzucić się na nieprzyjaciela w tych swoich łupinach. Zobaczysz! Pójdzie rekinom na frykasy!

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

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

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

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

— Stary zamknął się w kajucie i nie. Stiuard znowu mu zaniósł grogu. Nie mamy rozkazu kursu zmieniać i zbliżamy się do tych dwóch galjonów — podjął Taelborn, musztrując obie nawy przez szkło. To gawaczosy. Widać z konstrukcji. Jedna nawa jest nowsza, druga stara. Nowsza ma trzy rzedy kłów<sup>24)</sup> — to linjowiec! Siedzi głęboko. Stara — dwa rzedy. To fregata. Rojno na obu od żołnierza, szczególnie na linjowcu. Bardzo mocna obsada. Aha, tuście mi ptaszki. Hissują trajsle<sup>25)</sup>! Rozpinają żagle od skrzydła do skrzydła. Ujda nam, jeśli nie dodamy żagli!

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

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

Żeglowano przy wietrze<sup>26)</sup>. Ustaliła się morka. De Maecht van Dorth parł pod skrzydłami nowych płacht. Tymczasem cienie ich uciekły za burte, znamienując zmianę pozycji słońca, które dażyło już do horyzontu. Tak długo trwała pogoń. Nagle żagle obwisły. Morka uciekła. Wylatywał szkwał od wschodu. Reje przybijało z trzaskiem. Nawa chyliła się, chyliła. Trzeba było ściagać żagle. Niebo pokryło się w mgnieniu oka kłębami. Bryznęła ulewa. Kiedy minął szkwał, szkuńca i jachtu przy flocie nie było. Odsadziły się, nie skróciwszy wcale żagli przed szkwałem. Tamarika żeglowała samodzielnie, cokolwiek wtyle za Piorunem, lecz oba statki były już o małą milę od hiszpańskiej fregaty. Teraz już gołem okiem Taelborn odczytał nazwę okretu: Nuestra Señora de los Llagos.

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

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

— Jeżeli odpowie, zginął — zauważył Avendthal. Nie doniesie nawet z tych jego działek i moździerz, a straci czas na manwer. Jeśli nie zmieni kursu, również zginął, bo zmiejsza elewację<sup>27)</sup> i mortus!

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

ny ciąg<sup>24</sup>). Ma siłę w żaglach. Ma tęga morke. Prowadzi jakby zęby zjadł na morzu. Ściąga cały ogień na siebie, a brander tymczasem podpuszczają. — Hej! — zawołał nagle, podnosząc tube — liissuj<sup>25</sup>) wszystkie — —

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

— Łada w dryf<sup>26</sup>).

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

Kapitan wyszczerzył zęby i powtórzył rozkaz:

— Ledz w dryf.

— Skantować reje<sup>27</sup>). Skontrować żagle<sup>28</sup>), — podchwycili porucznicy. Zdumiona załoga, zagnana przez bosmanów do brasów, rozkaz wykonała w milczeniu. Żelazna ręka zdarła flotę w rozpedzie. Posunęli się jeszcze parę kabli<sup>29</sup>), nic nadto. Ośm potężnych naw patrzyło obojętnie na zmagania dwóch małych stateczków z hiszpańskimi galionami.

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

— Zachowuje się dziwnie — wtracił półgębkiem Taelborn — zostawia fregatę i ucieka pod wszystkie żaglami.

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

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

— Idą pod grotem i fokiem<sup>30</sup>)! — krzyczał Taelborn — jak w dym. Nastawili się ostroga. Tylko kanonjerowie zostali u moździerzy. Rzucali muszkiety. Za piki, berdysze, bosaki. Ida na abordaż<sup>31</sup>)! D'Artiszewo ma z pół setki, na „Senjorze“ jest z pięć setek. O, Boże! To bohaterowie!

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

— Widzę go! — krzyczał Taelborn. — Stoj na dziobie. Dokoła garść ludzi z bosakami. Skinał rapierem.

Szkuner bluznął ogniem i żelazem.

— Kartaczami! kartaczami po pokładzie! — entuzjasmował się dalej Taelborn. — Teraz zczepiają się burta w burte. Przymocowali się do bukszprytu<sup>32</sup>). Żem ja o tem odrazu nie pomyślał! Hiszpańskie okręty są szerokie i niskie. Wpadli na fregate!

— Wyrzną ich! — pogardliwie warknął Ryslands.

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

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

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

Ale całą flotę holenderską poraził groźniejszy jeszcze widok. Słońce stoczyło się za horyzont, i natychmiast noc zapadła. Brandery tryskały wstęgami płomienia. Wylewał z wnętrza całe rzeki lawy, która stykając się z wodą, dalej płonęła. Panika na fregacie, sprawiła, że sternik odbieżył koła, które szastało się bezwładnie. Tymczasem wiatr południowy przybijał brander do burty, niósł cały ped pożaru w głąb nawy. Zarzewie wdzierało się w śródokręcie. Kto żyw chwycił za wiadra. Polały się zewsząd strumienie wody, podawanej z rak do rąk, lecz daremnie. Woda płomieni tych nie gasiła. To był ogień grecki! Wówczas poczęto rabać, rabać ślepo naprawo i nalewo. Zapóźno! Zajęły się żagle wielkiego masztu. Chwila, i pień masztu płonął jak sucha szczapa. Reje trzaskały w kłach pożogi, jak łuczywo. Deszcz bloków swał się na głowy Hiszpanów. Olbrzymie reje, wypalone z wież<sup>33</sup>), waliły się z wysoka jak pioruny, druzgocząc i przebijając wszystko po drodze.

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

I widać było dantejskie kręgi ognia, jak na dłoni. Tam oto po stojącej w ogniu drablinie ucieka człek gnany przez czerwone języki, wyżej i wyżej, jak po drabinie Jakóba, na bocianie gniazdo, na ezelhoft<sup>34</sup>), na sam top, aby z niego za chwile wprost w paszczę rekina się rzucić. Ówdzie znów peka z świstem niebotyczna lina, węzeł ognistym dwóch nieszczęśliwych oplata i z burty ściąga. Od strony nawietrznej<sup>35</sup>) zdołano opuścić parę szalup, lecz żar bił taki, taki panował tumult, że wszystkie nastenne się przechylały, w szlup — blokach<sup>36</sup>) wzięły, lub ludzki swój ładunek w płomienie wysypywały.

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

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

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



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

Całą noc trójkątna igła błyskała w palcach żagielnika, zaszywającego zwłoki, którym Smetek powrozem nogi obwiązywał, umocowując żelaziwa.

O świcie odbyła się smutna ceremonia. Ze swej książki do nabożeństwa Arciszewski krótka modlitwę za umarłych odczytał. Poczem zwłoki z nachyłonej deski pozsuwano w morze, bieżące krótka małą falą. Kanonjerzy opuścili lonty na zapalony i runęła salwa pożegnalna. Nawet Smetek miał łzę w oku i zdławionym głosem zapytał:

— Czemu, to wasza miłość, tyle dobrych, walczących żołnierzy poginać musiało?

1) Wicher raptowny, gwałtowny i krótkotrwały. 2) wstęga, znacząca obecność dowódcy na okręcie. 3) szczyt masztu. 4) żagiel między reja, odchodząca pod ostrym kątem od masztu, a bionem dolnym, prostopadłym do masztu. 5) wyż, opisana reja. 6) płaszczyzna steru. 7) schodnia wewnętrzna. 8) burżliwa, 9) kierunek. 10) szkuner, statek skośnożaglowy. 11) Hiszpanów. 12) prostoduszny. 13) sztyk, w którym okręty idą równolegle. 14) sztyk, w którym okręty idą jeden za drugim. 15) linę, na której ciągnie się inny statek. 16) statek, służący do zapalania innych. 17) trzy rzędy dział. 18) trójkątne żagle między masztami. 19) chwytając wiatr boczny. 20) kąt podnoszenia dział. 21) przekreślił reje tak, by wiatr uderzał w żagle z przeciwnej strony. 22) podnosić. 23) tak nastawić żagle, by okręt trzymał się na jednym miejscu. 24) ustawić w płaszczyźnie wiatru. 25) żagle tak ustawić, by jedne drugim przeciwdziały. 26) kabel — sto sążni. 27) wielkie żagle wielkiego i przedniego masztu. 28) szturm wręcz. 29) poziomy maszt od dziobu. 30) żelazne kleszcze, mocujące reje do pnia masztu. 31) platforma na szczycie pnia masztu. 32) od strony, z której wiatr wieje. 33) bloki, na których chodzą liny do dziobu i rufy łodzi.

— Nie mnie pytaj — odrzekł pułkownik bez drżenia. Pytaj tego zdrajcę Ryslandsa.

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

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

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

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

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

## KSIAŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

### Z MARSZAŁKIEM PIŁSUDSKIM W EGIPCIE

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

Wśród wielu szczerze wzruszających, wnosi do serca przemawiających szczegółów, warto wymienić ten oto z dnia 11. kwietnia Marszałka Piłsudskiego w Helouanie: — Depesz i listów nadeszło oczywiście mnóstwo. „Do najciekawszych — pisze kpt. Lepecki — należał niewątpliwie list niejakiego Dopieralla z Jeruzolimy. Napisał go ten poczwierc w starej, najwnej polszczyźnie. Pisał, jak umiał, lecz między kołtawo rozstawionymi liniami mozołnie nagryzionych słów czuło się żywe, drgające serce ludz-

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

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

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

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

T. E.

\*\*\*

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

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

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

## POWSZECHNE OBOZY NADMORSKIE L. M. i K.

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

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

Warunki uczestnictwa:

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

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

3) Grupy mogą stanowić mężczyźni

kobiety; w obozach kobiety i mężczyźni będą zakwaterowani oddzielnie.

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

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

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

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

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

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

Oddziały powiatowe, pragnące korzystać z obozów nadmorskich powinny:

a) sporządzić listy kandydatów.

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

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

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

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

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

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

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

# ŚWIĘTO MORZA — ŚWIĘTEM CAŁEGO NARODU!

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

Informacji w sprawie podróży i pobytu udziela

**OFICJALNE PRZEDSTAWICIELSTWO  
KOLEI FRANCUSKICH NA POLSKĘ.**

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

WIOSIARSKIE WYŚCIGOWE POŁWYŚCIGOWE I TURYSTYCZNE.  
ZAGŁÓWKI, ŚLIZGACZE, MOTORÓWKI, KAJAKI I T.P. ORAZ  
WSZELKIE PRZYBORY DO TYCHŻE DOSTARCZA  
**ŁÓDZIE WŁADYSŁAW URBANIAK-POZNAŃ** DROGA 10 TELFON 3354  
DEBIŃSKA 10.  
KATALOGI WYSYŁA SIĘ NA ŻYCZENIE.

## Podchorążak

dwutygodnik Szkół Podchorążych Rezerwy

pod redakcją

**T. Zenczykowskiego**

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

Adres Redakcji i Administracji: Leszczyńska 5 m. 40

Prenumerata kwartalna 3 zł.

Na żądanie egzemplarze okazowe.

## SCHNEIDER & C<sup>ie</sup>

ZARZĄD: 42, Rue d'Anjou  
PARIS

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

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

WARSZTATY: Le Creusot: Breuil, „Henri Paul“, La Londe—Les Maures, Havre, Harfleur, Hoc Bordeaux it.d.  
STOCZNIE: Chalons/Saône.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”

# INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

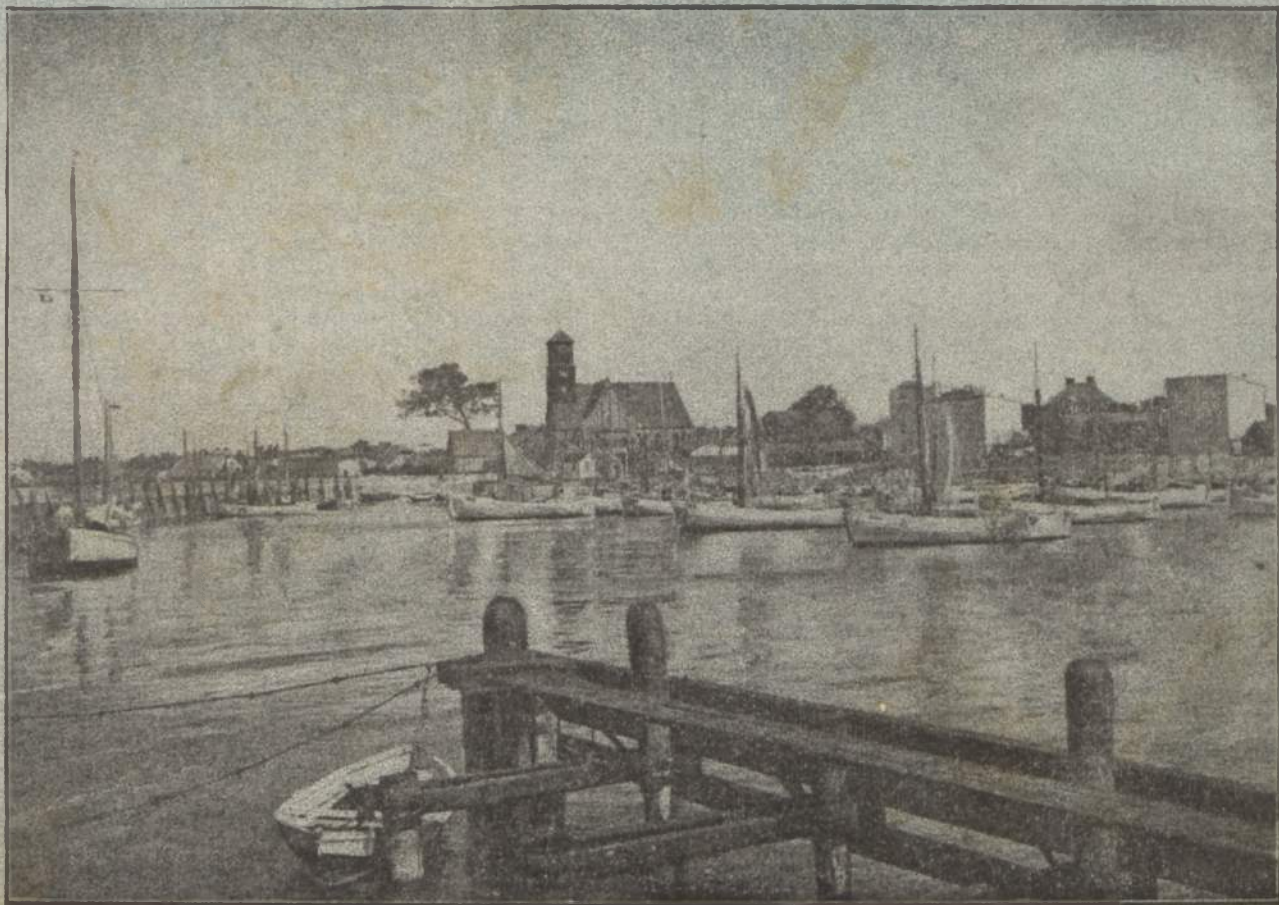
|   |          |   |          |
|---|----------|---|----------|
| Borowik J. — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskogo | Zł. 0.25 | Rostkowski F. — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglug morskiej   | „ 1.50   |
| Czy chcesz zostać bogatym?  | „ 0.25   | Rostkowski F. — Zagadnienia morskie na tle kryzysu  | Zł. 0.50 |
| Gen. G. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonjalnej          | „ 0.25   | Rostkowski F. — Zadania Polski na Atlantyku   | „ 0.50   |
| Demel K. — Narzędzia i metody łowu ryb                                | „ 0.50   | Rummel J. — Gdynia port polski (1927 rok)   | „ 3.50   |
| Fularski M. — Kryzys emigracyjny a polska polityka kolonjalna         | „ 1.—    | Sieroszewski W. — Urok morza  | „ 0.50   |
| Głuchowski K. — Wśród pionierów polskich na Antypodach                | „ 4.—    | Tyszel Z. — Pod Ojczyzną banderą  | „ 3.—    |
| Jarzyna A. — Peru   | „ 1.50   | Uziembło A. — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu  | „ 0.50   |
| Gen. Kwaśniewski St. — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce     | „ 0.75   | Wojciechowski S. — Flota handlowa w Polsce (1927 rok)   | „ 0.25   |
| Kalendarz morsko-kolonjalny 1933 rok.                                 | „ 2.50   | Wojnar J. — Polsko-Brazylijskie stosunki handlowe   | „ 1.20   |
| Koźmiński-Poraj St. — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej    | „ 1.—    | Zaruski M. — Na łachcie Witeż   | „ 1.—    |
| Krzywiec B. — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przyszłości i obecnie | „ 1.20   | Zieliński St. — Wyprawa S. Rogozińskiego do Afryki  | „ 0.25   |
| Krzywiec B. — Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej | „ 5.—    | Zieliński St. — Mały słownik pionierów polskich kolonjalnych i mor. (prenumerata roczna zł. 5. — 12 zeszytów), zeszyt | „ 0.50   |
| Kwiatkowski E. — Trzymajmy się morza                                  | „ 0.50   | Gry towarzyskie   |          |
| Lepocki M. B. — Opis stanu Espirito Santo                             | „ 3.—    | Bitwa morska (dla członków Ligi M. i K. zł. 4.—)  | 5.—      |
| Lyp Fr. — Wadomości o wysokim płaskowyżu Angoli                       | „ 1.20   | Berki (dla członków Ligi M. i K. zł. 2.80)  | „ 3.—    |
| Lyp Fr. — Wysoki płaskowyż Angoli                                     | „ 4.—    | Pocztówki   |          |
| Program Kolonjalny Ligi Morskiej i Rzecznej                           | „ 0.50   | W dok. Gdyni. Marynarka Wojenna i Handlowa, komplet 30 sztuk (1 sztuka 20 groszy)                                     | „ 4.—    |

## Wydawnictwa komisowe

|   |        |  |        |
|---|--------|--|--------|
| Bulowski L. — Kolonie dla Polski                            | „ 4.—  | Smogorzewski K. — Propaganda korytarzowa zagranicą   | „ 2.50 |
| Borowik J. — Polskie Pomorze t. 1                           | „ 25.— | Stopczyk W. — Handel międzynarodowy na Bałtyku   | „ 15.— |
| „ — Obrona Pomorza  | „ 20.— | Siebeneichen A. i Strassburger H. — Spór o Gdynię  | „ 15.— |
| „ — Przeciw propagandzie korytarzowej                       | „ 10.— | „Wilki“ — pierwsza polska łódź podwodna (og. akwarelii Marina) sztuka  | „ 0.30 |
| Dziesięćoro o Pomorzu                                       | „ 0.50 | (od wydawnictw komisowych rabatu się nie udziela).   |        |
| Gusowski L. — Od Warszawy do Sahary                         | „ 4.—  | Pozatem Administracja „Morza“ posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza“ za lata obiegłe, w pięknej oprawie po cenie zł. 15.— |        |
| Gustowski L. — Na morze Gdańsk, Gdynia                      | „ 2.50 |  |        |
| Hellwig B. T. Jackowski J. — Rozwój krajów podzwrotnikowych | „ 2.50 |  |        |
| Gindrich Wl. — O Polskę na morzu                            | „ 2.80 |  |        |
| Kurnatowski J. — Ustrój polityczny Francji                  | „ 0.50 |  |        |
| Skarżyński S. — 25770 km. ponad Afryką                      | „ 6.—  |  |        |
| Sotkowski B. — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu          | „ 1.50 |  |        |

DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

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



PORT W HELU

**PRENUMERATA:**

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

**Cennik ogłoszeń:**

|                | $\frac{1}{1}$ | $\frac{1}{2}$ | $\frac{1}{4}$ | $\frac{1}{8}$ | $\frac{1}{16}$ | str. |
|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|------|
| za tekstem     | 600           | 320           | 170           | 90            | 50             | zł.  |
| 4 str. okładki | 800           | 420           | 220           | —             | —              | „    |
| 3 str. okładki | 700           | 370           | 190           | —             | —              | „    |

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