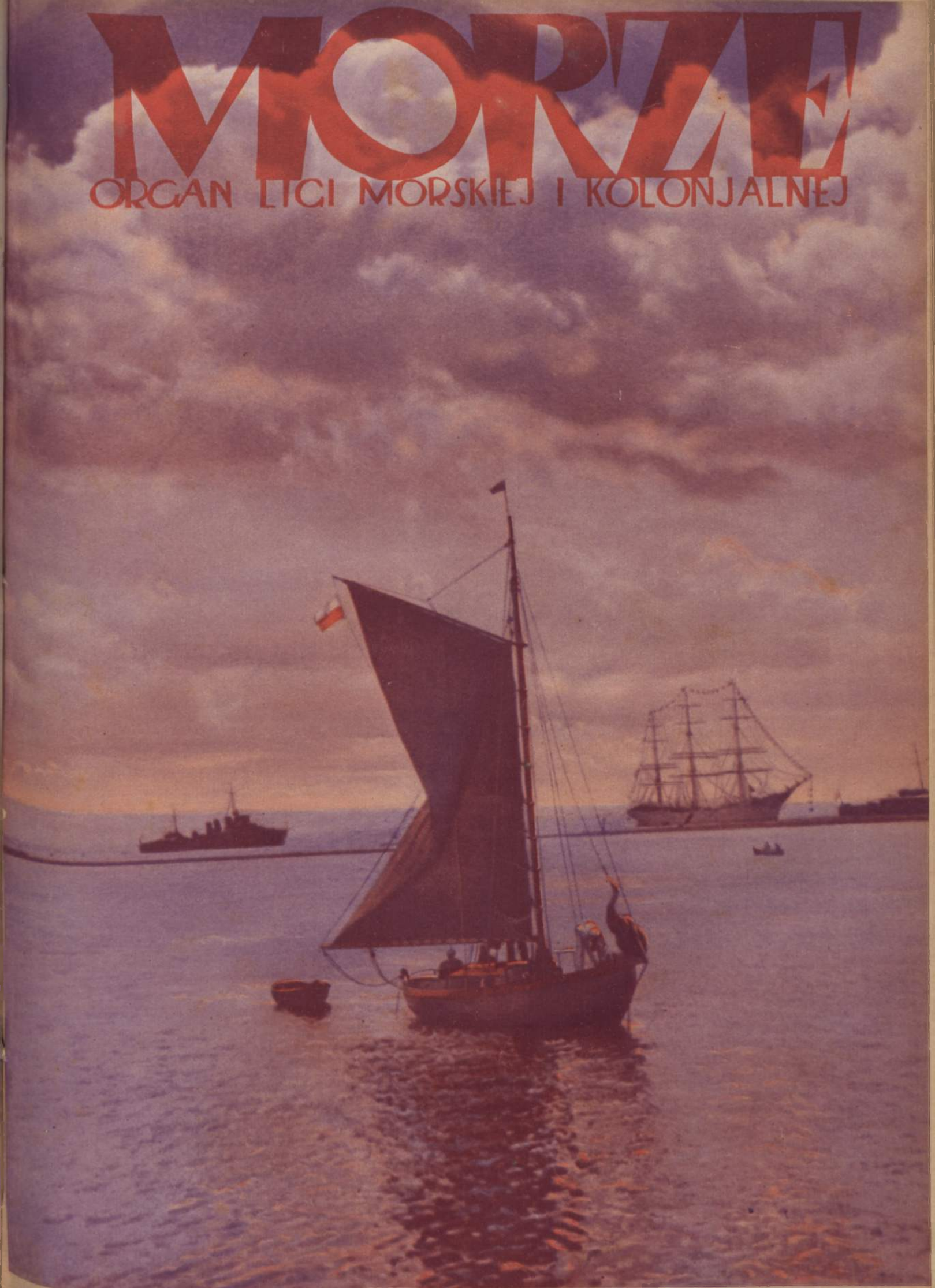
MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



ZESZYT 8-9 SIERPIEŃ - WRZESIEŃ 19

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 ilustrującemi prawa Polski do ziemi Pomorskiej.

— Wydanie ozdobne, z licznemi ilustracjami. —

CENA ZŁ. 16 ═══ CENA ZŁ. 16

■ ■ ■ ■ ■

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

Zamówienia należy kierować do biura Zarządu Głównego, wpłacając jednocześnie należność na konto „Funduszu Kolonjalnego" Nr. 1030 i podając, na jaki cel wpłacono pieniądze.

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. Garnuszewski — Budowa okrętu	4.55
— Teorja okrętu	4.25
A. Hryniewiecki — Zarys meteorologji	5.20
— Zarys oceanografji	14.50
G. Kański — Opisowy kurs locji	6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na statkach	14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	7.—
— Astronomja żeglarska	7.—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	15.—
— Monografja 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.—

Podręczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI

(Konto czekowe P. K. O. Nr. 39.602).

Koszty przesyłki poleconej 1.20 zł.

PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

WYDAWANY PRZY

SZKOLE PODCHORĄŻYCH MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

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

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny — **kdr. por. Korytowski K.**

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca — **kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy**

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORĄŻYCH MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290

SPORT WODNY

2-TYGODNIK

poświęcony sprawom

wioślarstwa
żeglarstwa
pływactwa
turystyki wodnej i
jachtingu motorowego

■

Warszawa, Foksal 15

Okazowe egzemplarze wysyłamy po wpłaceniu **Zł. 1** na konto w P. K. O. 6013.

Nakład 75.000 egzemplarzy **Cena numeru zł. 1.50**

MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · I · KOLONJALNEJ

Nr. 8 - 9. Warszawa, sierpień - wrzesień 1933 rok Rok X

Do Okręgów i Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej

Na mocy decyzji Rządu Rzeczypospolitej, Liga Morska i Kolonjalna, ma organizować zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej obejmując obowiązki zlikwidowanego Komitetu Floty Narodowej.

W ciągu ostatnich lat paru nasza organizacja, z początku słaba i skupiająca nielicznych fanatyków idei morza, stała się jedna z tych organizacyj masowych, w których łączą się ludzie rozmaitych poglądów, różnych stanów, wyznań, a nawet różnych narodowości. Łączy nas nietylko wspólna idea, nietylko zrozumienie wspólnego dla wszystkich interesu Państwa Polskiego na morzu, ale i wspólny czyn.

Niedawno odpowiedzieliśmy na wyzwanie, rzucone nam przez sąsiada z zachodu. Gdy w ostatnich latach niemiecka akcja i propaganda rewizjonistyczno - odwetowa zuchwale atakowała granice zachodnie Polski, z naszej inicjatywy, dzięki naszej organizacji, cała Polska i cała Polonja zagraniczna przez „Święto Morza", przez zgromadzenia, obchody, uchwały, przez pielgrzymki do morza, przez wielki spływ pod hasłem „Przez Polskę do morza", przez jednolitą postawę całego Narodu Polskiego w kraju i na obczyźnie, wyraźnie i niedwuznacznie ostrzegła świat.

ŻE REWIZJA GRANIC — TO WOJNA

W obecnym momencie spadł na nas nowy obowiązek. Mamy stać się tym czynnikiem, który zorganizuje społeczeństwo do nowego czynu — do zbiórki na rzecz budowy naszej marynarki wojennej.

Zarząd Główny chce, by w pracy tej Liga Morska i Kolonjalna postawiła sobie wyraźny cel na najbliższą przyszłość.

Potrzeby naszej obrony morskiej są tak wielkie i niecierpiące zwłoki, że powinniśmy do końca 1934 roku zebrać kwotę siedmiu milionów złotych, odpowiadającą cenie najmniejszej jednostki bojowej morskiej, umożliwiającą rozpoczęcie budowy serji nowoczesnych okrętów wojennych.

Wyniesie to dokładnie 22 grosze na głowę obywatela Rzeczypospolitej, a więc 1 zł. 10 groszy na rodzinę — czyli niespełna 10 groszy — wyraźnie dziesięć groszy miesięcznie od jednej rodziny w Polsce.

Czy wykonanie tego programu jest możliwe?

Gdy Liga rozpoczynała akcję na rzecz urządzenia tegorocznego Święta Morza, zwracano nam uwagę, że zamiary nasze są zbyt wielkie, że nie było jeszcze wypadku aby udało się całe społeczeństwo w jednym dniu skupić do manifestacji jednolitej w formie i treści. Nie wierzyliśmy wątpiącym, zaczęliśmy pracę i zwyciężyliśmy.

Tak samo musi być i w tej sprawie: nasz program na rok 1934, program wydatnej i szybkiej pomocy ze strony społeczeństwa w dziele rozbudowy polskiej siły obronnej na morzu — musi być wykonany.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej wzywa Okręgi i Oddziały Ligi, by jej członkowie niezależnie od przyjętego już na siebie obowiązku świadczeń na rzecz Funduszu Obrony Morskiej, pociągnęli wszystkich obywateli Rzeczypospolitej do ofiar drobnych lecz stałych na organizację obrony Polski na morzu.

W ciągu najbliższego czasu zostanie ukonstytuowany Zarząd Funduszu Obrony Morskiej, na czele którego, jako reprezentant Rządu, stanie Gen. Dyw. Kazimierz Sosnkowski.

Do tego czasu organizacja nasza musi przygotować się do czynu, by od chwili rozpoczęcia akcji każdy miesiąc zbliżał nas do realizacji naszego programu.

W akcji tej niech uwidoczni się szlachetne współzawodnictwo wszystkich gmin powiatów, województw, wszystkich Oddziałów i Okręgów Ligi, które zdać mają egzamin ze swojej sprawności organizacyjnej i wpływów, jakie posiadają wśród szerokich mas. Niechaj już dzisiaj przygotują się do tego wyścigu ofiarności i umiejętności jak najszybszego zebrania niezbędnych kwot. Powołując do świadczeń na ten cel nietylko poszczególnych obywateli, ale także związki komunalne, gospodarcze instytucje bankowe, społeczne i t. d. należy dążyć do zebrania w najkrótszym czasie minimum tego co każde miasto, gmina czy powiat dać powinny aby w sumie cel nasz został osiągnięty.

Pod hasłem Obrony Morskiej Rzeczypospolitej rozpoczyna Liga tegoroczną swoją działalność.

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ.

stóp i 1 cal, zanurzenie przy pełnem obciążeniu 16 stóp i 9 cali.

Szybkość robocza obliczona jest na 13.6 węzłów (600 klm. na dobę).

Maszynę statek otrzyma parową o potrójnem rozprężeniu, połączoną z turbiną niskiego ciśnienia systemu Bauer-Wacha, o mocy około 1500 KM. Zostanie ona umieszczona wraz z kotłownią w środku długości statku. Bunkry (pomieszczenia na węgiel dla kotłów) obliczone zostały na 210 ton.

Wyglądem zwnętrznym będzie on przypominał statki „Lublin" i „Lwów" szybkość jednak otrzyma większą o 1 węzeł, w związku z czem kształt jego będzie nieco bardziej wydłużony.

Jak widać z zamieszczonego obok rysunku statek mieć będzie nowoczesna sylwetkę z prostym dziobem i zaokrąglona pełna rufa w części nadwodnej (t. zw. rufą krążownicza), oraz podwójne dno.

Ponieważ istnieje możliwość zatrudnienia go w przyszłości także i w żegludze na wodach wschodniego Bałtyku, otrzyma on specjalne wzmocnienia przeciwlodowe.

Na pokładzie ustawione zostaną 2 żelazne maszty z 8 wysięgnicami (żórawiki przymasztowe), z czego 6 o nośnoci po 5 ton i 2 po 10 ton, 7 parowych wind ładunkowych i 1 parowa winda kotwiczna.

Oświetlenie statek otrzyma elektryczne, ogrzewanie zaś parowe.

Prócz pomieszczeń na towary statek zostanie wyposażony także w wygodne pomieszczenie dla 12 pasażerów, obszerna jadalnię i palarnię.

Cena statku łącznie z częściami zapasowemi i inwentarzem wynosi około 57.000 funtów szterlingów, płatnych w ratach, zabezpieczonych na hipotece statku.

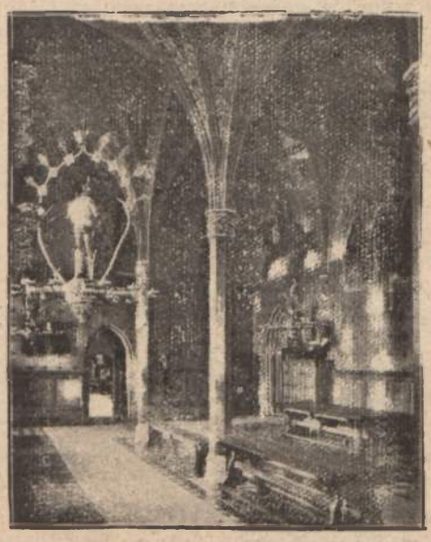
Termin ukończenia budowy przewidywany jest na dzień 15 marca 1934 r. Z dniem tym polskiej marynarce handlowej przybyć ma jeszcze jedna, niewielka wprawdzie, ale cenna jednostka morska.

STANISŁAW. KOSKO.

DZIEJE POLSKIEJ KULTURY NA POMORZU

II. PRUSKIE I POLSKIE ZASADY KONSERWACJI ZABYTKÓW NA POMORZU

W dawnych wiekach, tak dziś jasne i ścisłe, pojęcie zabytku w ogólności nie istniało. Nawet za włoskiego renesansu, gdy rzeźby starożytne budziły najwyższy zachwyt, ceniono je nie dla ich starożytności, ale dla względów estetycznych i nie starano się o zachowanie pierwotnego wyglądu, przeciwnie odnawiano je i odświeżano. Budowle w danych okresach dowolnie przemieniano



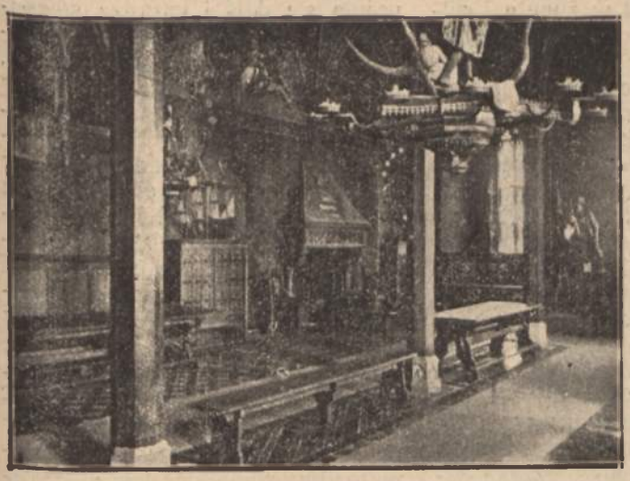
Malborg. „Komnata panów zakonnych" na zamku.

wedle wymagań nowego stylu, do starych dobudowywano nowe, ba, nawet uchodziło za rzecz wielce niewłaściwą pozostawianie kościołów, zamków, czy domów miejskich, czy dworów wiejskich w dawnym wyglądzie. To też przerabiano wszystko na sposób współczesny, a tylko tam, gdzie brak było środków, zmian nie czyniono. Niejedną rzeźbę czy malowidło ścienne gotyckie odsłonięto dopiero w nowszych czasach z pod powłoki gipsowej, którą je zakryto za baroku czy rokoka, a niejeden cenny obraz odnaleziono w ukryciu. Niejednokrotnie ocaliła malowidło czy rzeźbę jedynie sława cudowności. Dopiero, gdy po wojnach napoleońskich nastał czas romantyzmu, zwrócono się do pełnego romantycznych porywów i czynów średniowiecza i zaczęto cenić, a nawet dosyć nieudolnie naśladować gotyk. Gniewano się, że późniejsze style pozmieniały go, czy poniszczyły, a stąd powstała zasada czystości stylu, to jest konieczności usuwania wszelkich późniejszych dodatków, w czem znów zwykle grubo przesadzono. Pod koniec XIX wieku zmieniono zapatrywania, uważając, że każdy styl był wyrazem panujących w swym czasie upodobań i że właśnie w budowlach zabytkowych, przez późniejsze dodatki, uwydatnia się cała historja rozwoju upodobań, nie mówiąc już o tem, że nagrobki, tablice, czy napisy pamiątkowe, stanowią same za siebie mniej czy więcej cenne pamiątki historyczne. Jak każda nowa myśl, tak i te zasady, przyjęły się w jednych stronach wcześniej, a w innych później. Zobaczymy, jak je stosowano na Pomorzu i jaką z tego korzyść odnosiły zabytki.

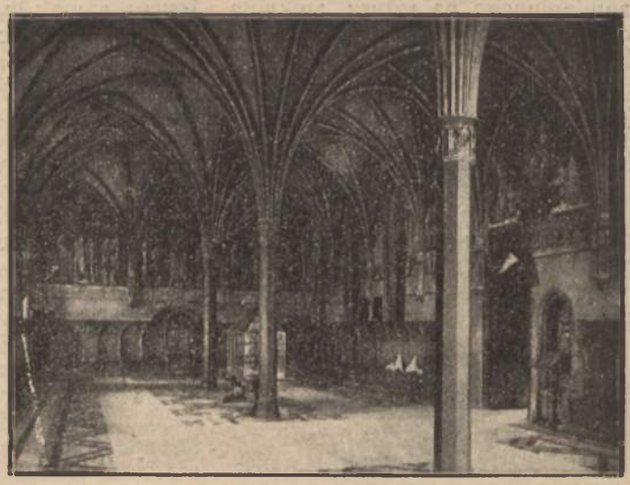
Prusacy po zajęciu Pomorza, choćby ze względów historycznych, powinni byli otoczyć opieką zamki, dawne gniazda krzyżackie, tymczasem zamieniano je na magazyny, szpitale czy koszary (w Działdowie do ostatnich czasów w pozostałościach zamku był skład piwa), a co gorzej, rozbierano je, nie wyłączając zamku w Mallorgu, na budowę urzędów i t. d. Jak zaznacza X. Bolesław Makowski w swej cennej, a nader pożytecznej pracy „Sztuka na Pomorzu" Toruń 1932, do której stale będziemy powracali, już lat temu kilkadziesiąt Sembrzycki w czasopiśmie **„Altpreussische Monatsschrift"**, wychodzącem w Królewcu, napiętnował winę pruską, przeciwstawiając ją kulturalnej zasłudze polskiej. W r. 1832 posunięto się do tego, że ze względów fortyfikacyjnych rozebrano w Toruniu cały kościół i klasztor Dominikanów, ukończony jeszcze w roku 1334. Na szczęście zachowały się zdjęcia z r. 1745, świadczące, że była to budowla wspaniała i ciekawa.

Malborg. Komnata zakonna.

Jeżeli w dawnych czasach nie



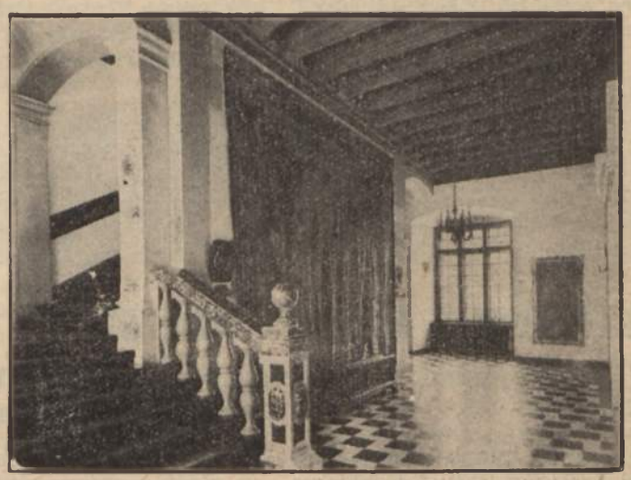
Malborg. „Komnata panów zakonnych" na zamku.



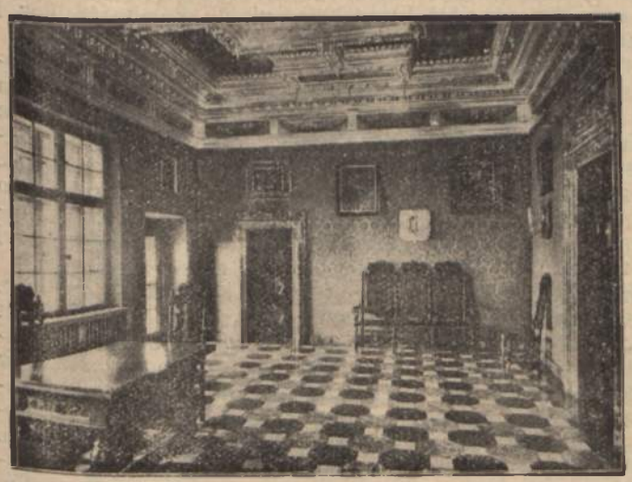
Malborg. Kapitularz zamkowy.

szczędzono własnych zabytków, to nie dziwmy się, że niszczono, nawet u samego schyłku panowania pruskiego, zabytki polskie. Prusacy, skoro ochłonęli z niszczycielskich zapędów, zaczęli cenić gotyk, widząc w nim styl czasów krzyżackich, a natomiast usuwali barok, który rozwijał się już za polskich czasów. Trudno uwierzyć, że przy restauracji katedry w Pelplinie, już w końcu XIX wieku, rozebrano całą barokową kaplicę, jako rzekomo niezgodną z duchem gotyku, jak to nas objaśnia X. Makowski. Tenże autor zaznacza, że pomimo usilnych poszukiwań, nie mógł on odnaleźć malowanego epitafium Jana Kota, kasztelana lądzkiego, bratanka gnieźnieńskiego prymasa Wincentego Kota, który to epitaf jeszcze w r. 1916 znajdował się w zakrystji kościoła św. Jana w Toruniu. Jan Kot poległ 1 sierpnia r. 1453 przy oblężeniu Malborga i został pochowany przy wielkim ołtarzu kościoła św. Jana w Toruniu. Zmarły wyobrażony był w zbroi, jako klęczący przed Najśw. Panną z Dzieciątkiem, przedstawiany przez św. Barbarę.

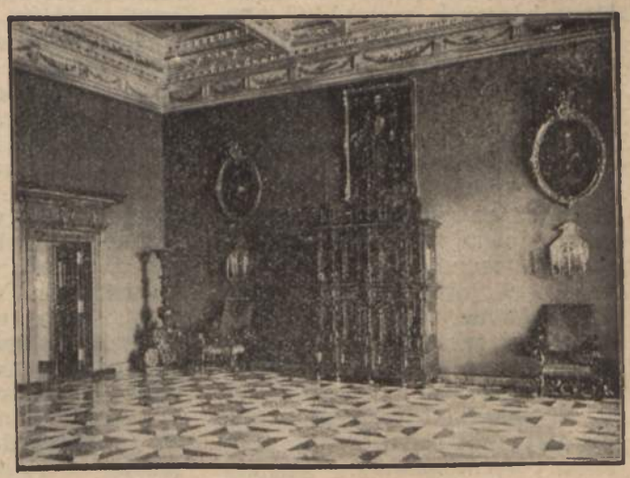
Epitaf wedle opisu był malowany starannie, a odznaczał się szczerym nastrojem religijnym. Z kościoła w Bysławku zginął wraz z ołtarzem obraz Najśw. Panny z Dzieciątkiem, z data 1580, zinwentaryzowany przez Heisego około r. 1887. W kościele parafjalnym w Chojnicach usunięto w r. 1890 ołtarz z r. 1733, nazwany wspaniałym w dawnej wizytacji, a zastąpiono go pseudogotyckim, który miał lepiej dostrajać się do gotyckiego wnętrza. Z dawnego kolegium Jezuitów w Grudziądzu.



Zamek Wawelski. Schody poselskie z sienią I piętra.



Zamek Wawelski. Izba barokowa nad gotyckim pawilonem.



Zamek Wawelski. Izba „pod Ptakami".

zamienionego na ratusz, zniknęła ciekawa wieża dachowa z barokowym hełmem, nadającym właściwy wygląd sylwecie całego miasta, widnej z dala z za Wisły. W r. 1906 rozebrano drewniany kościół w Mszanie, niszcząc malowidła świętych w architektonicznych ujęciach, wykonane przez malarza Stanisława Cichoniowskiego z Chełmna w r. 1694, jak o tem objaśniał napis na odwrotnej stronie ołtarza.

Na własne oczy przekonałem się niebawem po przewrocie w Toruniu, że w jednym z kościołów nader cenny średniowieczny obraz pokryty był cały białą pleśnią (niedługo potem starannie odnowiony przez prof. Rutkowskiego), a w krużgankach dawnego klasztoru Benedyktynek w Żarnowcu, po odchyleniu kamienia posadzki, wytryskała woda. Proboszcz oświadczył mi, że zwracał się w tej sprawie bezskutecznie o pomoc do rządu pruskiego.

Wybierający się na zwiedzenie dawnego krzyżackiego zamku w Malborgu spodziewa się, że ogląd-nie budowlę o pierwotnym charakterze, pełną wspomnień i pamiątek. Tymczasem zawiedzie się srogo. Po zniszczeniach, dokonanych po zaborze Pomorza przez Prusy, zamek był w zupełnej ruinie, tak że wiele trzeba było odtwarzać, głównie na mocy gdańskich budowli, nie zawsze jednak szczęśliwie. Gorzej było z wewnętrznem urządzeniem. Po usunięciu późniejszych dodatków z polskich czasów, zapanowała przeraźliwa pustka, którą starano się wypełnić podobiznami dawnych sprzętów i przedmiotów. Przysłano olbrzymią ilość rogów jelenich i łosowych, z których porobiono świeczniki i paiaki o wyglądzie, który mówi sam za siebie. Witraże, ławki, stoły, stołki i t. d. naśladują dawne, malowidła ścienne udają gotyk, słowem urządzono wielką nowoczesną fabrykę antyków. Gorliwość swą posunięto do tego stopnia, że w kuchni zamkowej nałożono na rożen całe cielę z masy papierowej, żeby ukazać zwiedzającym, jak odbywało się pieczenie za czasów krzyżackich. Doskonała nauka poglądowa dla szkółek początkowych, coś w rodzaju panopticum, niegodnego powagi starych murów.

Z nad dolnego ramienia Wisły przenieśmy się teraz nad jej górny bieg, na Wawelskie wzgórze. Zamek niszczony i łupiony za wojen szwedzkich, za postoju Moskali za konfederacji barskiej, odnawia się dziś i urządza starannie. Niema tu podrobionych sprzętów, ale wszystko jest dawne, prawdziwe, pochodzące z darów i zakupów. Na Wawelu co najwyżej można się nie zgadzać z pewnemi szczegółami odnowienia, w Malborgu każdego europejczyka razić musi całość. Zdjęcia fotograficzne wnętrz Wawelskiego i Malborskiego zamku są doskonałemi przykładami odnoszenia się polskiego i pruskiego do zabytków przeszłości.

Rząd polski zorganizował znacznie lepiej w całem państwie opiekę nad zabytkami, niż dawny rząd pruski, mianując nie konserwatorów, spełniających swe zadanie obok innych zajęć, ale osobnych urzędników konserwatorskich w województwach, którzy dotąd przeprowadzili cały szereg koniecznych prac. Biskup pomorski J. E. Stanisław Wojciech Okoniewski swoim zamiłowaniem sztuki i opieką nad zabytkami daje wspaniały przykład swemu duchowieństwu. W tym dziale przysłowie o polskiej gospodarce okazało się nietylko nieuzasadnione, ale raczej odwrócić je należy do tych, którzy je wymyślili.

Ks. Dr. TADEUSZ POMIAN-KRUSZYŃSKI.
Profesor U. J.

TWIERDZA MYŚLI POLSKIEJ — INSTYTUT BAŁTYCKI

(Wywiad u Prezesa Zarządu Instytutu, p. starosty krajowego Wincentego Łąckiego)

Po siedmiu latach istnienia toruński Instytut Bałtycki stał się dziś wybitną placówką, jednym z niezmiernie doniosłych czynników polskiej obrony przeciw siłom wrogiej propagandy i agitacji, zuchwale fałszującej przeszłość i teraźniejszość, naukę i fakty w służbie zaborczych apetytów i knowań. Wszyscy wiemy, jak doskonale wrogowie nasi rozumieją olbrzymią wagę naukowego podkładu dla wszelkiej akcji politycznej, dyplomatycznej, publicystycznej, dla wszelkich na tych terenach posunięć i poczynań. Nie od dziś i nie od wczoraj Niemcy wyspecjalizowali się po mistrzowsku w nastawianiu wszelkich gałęzi wiedzy w myśl wskazań swego nacjonalizmu i imperjalizmu. Uczynili to już przed wojną światową dla usprawiedliwienia, dla zalegalizowania swych dawnych dziejowych zbrodni i rabunków, oraz dla przygotowania nowych, przyczem potężne umysły — Mommsen, Treitschke, aby wymienić tylko najgłośniejszych — stanęły w służbie wojującego pangermanizmu. W okresie powojennym dzieło to doprowadzili do najwyższego natężenia, kolosalnym nakładem sił i środków usystematyzowali i zorganizowali możliwie najpotężniej. Obok niezliczonej armji umysłów i piór pracuje dziś w jego służbie cztery wielkie specjalne „naukowe" instytucje: „Institut für ostdeutsche Wirtschaft" w Królewcu,—„Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr" w Kilonji, „Osteuropa-Institut" we Wrocławiu, — „Deutsches Ausland-Institut" w Stuttgardzie.

Przeciwstawienie tej ofensywy fałszu, obronę przeciw niej, reprezentuje w Polsce Instytut Bałtycki. O wartości jego pięknej pracy, o zasługach i cennych planach jego działania w służbie prawdy i sprawiedliwości świadczy między innemi bardzo dobitnie i wymownie wściekłość, jaką zaszczyca go hakatystyczna propaganda kłamstw. Aby się przekonać, wystarczy zajrzeć do najnowszego, wielkiego, „pomnikowego" dzieła tej propagandy, do księgi „Deutschland und der Korridor". Instytut Bałtycki jest tam „piętnowany" wielokrotnie na honorowem miejscu wśród sił, które potężnie „psują robotę" niemieckiej akcji „korytarzowej" i rewizjonistycznej.

Wobec doniosłej roli, jaką w coraz znakomitszej mierze odgrywa Instytut Bałtycki, zwróciliśmy się do Prezesa jego Zarządu, p. Starosty Krajowego Pomorskiego, Wincentego Łackiego z prośbą o udzielenie dla czytelników „Morza" syntetyzujących informacyj o Instytucie i o jego akcji.

— Instytut Bałtycki — mówi p. starosta Łacki — pracuje od lat przeszło siedmiu. Pierwsze zebranie założycielskie odbyło się w Toruniu dnia 31 sierpnia 1925 roku pod przewodnictwem ks. docenta Stanisława Kozierowskiego. Instytucja rozpoczęła prace naukową od stycznia 1927 roku.

Wówczas na czele Instytutu stanął nieżyjący już dziś Józef Wybicki, pierwszy Starosta Krajowy pomorski, wnuk autora słów Hymnu Narodowego. Obecnie moimi kolegami w Zarządzie Instytutu są ks. prałat Alfons Mańkowski, jako zastępca Prezesa, kurator dr. Michał Pollak jako sekretarz, dr. Otton Steinborn jako skarbnik. Stanowisko dyrektora zajmowali kolejno: prof. Stanisław Srokowski i ś. p. docent dr. Teodor Tyc. Obecnie, od 1 grudnia 1927, stanowisko dyrektora Instytutu Bałtyckiego zajmuje dr. Józef Borowik.

Prosimy o kilka zasadniczych informacyj o zadaniach Instytutu Bałtyckiego.

— O zadaniach naszej instytucji — oświadcza p. Starosta Łącki — mówi zasadniczo paragraf 2 jej statutu, który brzmi: „Instytut Bałtycki ma za cel badanie stosunków gospodarczych, politycznych, narodowościowych i t. p. wybrzeża bałtyckiego pod kątem widzenia związanych z niemi interesów polskich".

Mówiąc o naszej pracy, trzeba przedewszystkiem podkreślić charakter Instytutu Bałtyckiego jako **ośrodka organizacyjnego** w dziedzinie badań pomorskich i bałtyckich. Instytut nie ma zamiaru tworzyć własnych zakładów, ściągać do nich pracowników naukowych, rozbudowywać własny aparat techniczno-naukowy. Instytut dąży jedynie do tego, aby określona praca naukowa została dokonana. Nie zależy mu wcale na tem, aby praca ta ukazała się z zaznaczeniem „z Instytutu Bałtyckiego", lub żeby została dokonana przez jego własnych pracowników. Instytut Bałtycki opiera się o istniejące zakłady akademickie, utrzymuje ścisłą łączność z ich kierownikami, zachęca do wysiłków w określonym kierunku, udziela pomocy w poszczególnych wypadkach. Krótko mówiąc, stanowi niejako „spiritus movens" poczynań naukowych w zakresie określonym przez jego zasadnicze zadania.

Drugą najbardziej istotną cechą metody pracy Instytutu Bałtyckiego jest świadoma celowość poczynań naukowych. Instytut Bałtycki interesuje się tylko temi zagadnieniami, które ściśle łączą się z trzema podstawowemi potrzebami w dziedzinie obrony Pomorza na światowym terenie. Te podstawowe potrzeby, to: 1) powszechne uświadomienie nierozerwalności Pomorza z Polską; 2) skierowanie ekspansji gospodarczej w kierunku morskim; 3) zwiększenie udziału polskiego w dorobku naukowym w dziedzinie badań bałtyckich i morskich. Zadania te są realizowane przy pomocy wydawnictw, odczytów, oraz zjazdów naukowych. Ponadto Instytut uruchomił systematyczną pracę informacyjną na szerszą skalę i na poziomie naukowym.

Zapytujemy o bilans wydawniczy Instytutu Bałtyckiego.

— Zawiera on dotychczas—odpowiada p. Starosta Łącki —około 50 pozycyj księgarskich. Składa się na nie: 15 tomów zasadniczego wydawnictwa — „Pamiętnika Instytutu Bałtyckiego", który ukazywał się w trzech serjach: „Balticum", „Dominium Maris" i „Zjazdy Pomorzoznawcze"; dalej — 7 odbitek rozpraw naukowych, przeszło 20 dużych broszur z treścią wykładów, wygłoszonych w Poznaniu, w Toruniu i w Gdyni; wreszcie — 7 innych wydawnictw w różnych językach, między innemi szeroko znany opis portu gdyńskiego, oraz — ostatnio — „Dziesięcioro o Pomorzu".

Zapytujemy o akcję odczytową.

— Akcja odczytowa Instytutu Bałtyckiego — mówi p. Starosta Łącki — jest zakrojona na szeroką skalę. Wymienić trzeba pięciodniowy kurs pomorzoznawczy dla prasy w styczniu 1930 roku, w którym wzięło udział 23 prelegentów, przeważnie profesorów wyższych zakładów naukowych, oraz przeszło stu słuchaczy, dziennikarzy z całej Polski. W oddziale Instytutu w Gdyni, którego inauguracja nastąpiła 21 października 1931, zorganizowaliśmy cykl odczytów, utrzymanych na poziomie uniewrsyteckim, pod ogólnym tytułem: „Światopogląd Morski".

Instytut urządza ponadto naukowe **zjazdy pomorzoznawcze**, przyciągając do współpracy polski świat naukowy. Około 90 ludzi nauki, przeważnie profesorów szkół wyższych, współdziała dziś czynnie w realizacji zadań Instytutu. Odbyły się dotychczas dwa zjazdy pomorzoznawcze, zorganizowane przez Instytut Bałtycki. Pierwszy, poświęcony zagadnieniu narodowościowemu, odbył się w Toruniu w roku 1931; drugi, poświęcony stosunkom własności ziemskiej — w Poznaniu w roku 1932.

Zapytujemy, co w ramach działalności Instytutu Bałtyckiego należy jeszcze podkreślić specjalnie poza wymienioną działalnością wydawniczą, odczytową i ogólno-organizacyjną.

— W ramach Instytutu — mówi p. Starosta Łącki — dokonywana jest poważne praca informacyjno-naukowa. Instytut śledzi przedewszystkiem czujnie, jak akcja „rewizjonistyczna" przejawia się w stosunku do Pomorza w codziennych odruchach i wypadach. W tym celu gromadzi z rozmaitych źródeł zagranicznych informacje, dotyczące prasy obcej. Instytut stworzył archiwum wycinków, oraz prowadzi skrupulatną bibljografję. Archiwum wycinków stało się zaczątkiem zorganizowanego następnie „działu informacji naukowej". Jest to obecnie ośrodek pracy dla zwalczania przeciwpolskiej propagandy rewizjonistycznej, prowadzonej przez Niemców między innemi przy pomocy dzieł specjalnych i w publikacjach perjodycznych. Ten dział Instytutu, który określić należy jako najważniejszy, objął dr. Roman Lutman, który jest jednocześnie stałym zastępcą dyrektora

Po przesortowaniu zagadnień naukowych przez bibljografję Dział Informacji Naukowej wysyła zamówienia do księgarń zagranicznych. W ten sposób wszystkie wydawnictwa amerykańskie, angielskie, francuskie, niemieckie, czy włoskie, traktujące o Pomorzu polskiem, dostają się do Torunia, do bibljoteki Instytutu, dziś już w bardzo w nie zasobnej. Kilkudziesięciu „ludzi od warsztatów naukowych", przeważnie profesorów i asystentów wyższych uczelni, związanych nerwami pracy z Instytutem Bałtyckim, czyta te dzieła, streszcza je i omawia. W ten sposób powstają komunikaty Działu Informacji Naukowej Instytutu Bałtyckiego. Ukazało się dotychczas około 150 takich komunikatów, w czem 69 w formie druków. Dotyczą one różnych doniosłych zagadnień w zakresie objętym zainteresowaniami Instytu Bałtyckiego. Komunikaty te nie idą do handlu księgarskiego. Są przeznaczone dla współpracowników naukowych Instytu, dla instytucyj rządowych i dla prasy. Jeżeli jakieś zagadnienia lub kwestje powtarzają się uporczywie w dziełach lub czasopismach, Instytut Bałtycki poddaje je gruntownej fachowej analizie naukowej i udziela stypendjów dla specjalistów, podejmujących obszerniejsze studja w tym kierunku.

Jest to — kończy p. Starosta Łęcki — oczywiście tylko bardzo ogólny, pobieżny rzut oka na dorobek Instytutu Bałtyckiego.

Dodać trzeba, że cenne informacje p. Starosty Łąckiego dają już należyte pojęcie, jak pięknie rozwija się to dzieło i jak ogromną posiada doniosłość.

POLSKIE BOJE NA POLSKIEM POMORZU

Przywodząc na pamięć współczesnych wszystkie wydarzenia dziejowe, wiążące Polskę z Bałtykiem, nie można nadewszystko pominąć wysiłków zbrojnych, mających na celu obronę naszych morskich wybrzeży.

Tembardziej więc, gdy właśnie w roku bieżącym mija lat 200, należy wspomnieć o bitwach, toczonych w imię niepodległości na ziemi kaszubskiej; było to szczególnem zjawiskiem, że tam właśnie — około Pucka, Gdańska, rycerstwo polskie z odległych krańców Polski zbroczyło krwią Pomorze, walcząc z Niemcami i wspomagającą ich carską Rosją.

Oto przed laty 200, w 1733 roku, zaczęła się, trwająca prawie trzy lata, wojna o tron Polski po śmierci Augusta II, gdy wódz naczelny ówczesny polski — Jan Tarło, wojewoda lubelski (później sandomierski), głosił hasła niepodległości, wtórzone później przez wszystkie powstania. Z Polską sprzymierzona była wtedy Francja i Hiszpanja;; całe rycerstwo niemieckie i rosyjskie wspierały roszczenia Sasów.

Intrygi dyplomatyczne i słaba wola przedwcześnie zrzekającego się swoich praw, króla Stanisława Leszczyńskiego nie pozwoliły urzeczywistnić się w całej pełni zamiarom wodza polskiego Jana Tarły; niemniej jednakże, po 3 latach bojów, 70 tysięcy Rosjan i kilkadziesiąt tysięcy Niemców nie uszczknęło ani kawałeczka polskiej ziemi.

Wśród bojów partyzanckich były wówczas przeważnie pomyślne i większe bitwy, w których byli zwyciężani generałowie von Birkholz von Schybilsky, von Diema, rosyjski gen. Izmaiłow. Dwa silne starcia zakrwawiły ziemię pomorską: bitwa pod Wuchowem (koło Zęborku, na płd.-zach. od Gdańska) i pod Puckiem.

Ówczesne oblężenie Gdańska, bronionego bohatersko przeciw Niemcom i Moskalom feldmarszałka Münicko przez gdańszczan, stojących po stronie króla Leszczyńskiego, znane jest z opisów historycznych Kaz. Jarochowskiego; ale opisy bitwy pod Wuchowem i Puckiem nie są jeszcze dokładne.

Jan Tarło nadciągnął pod Wuchów z siłą naonczas znaczną, bo 12 tysięcy ludzi, w czem zresztą tylko 2 tysiące było regularnego wojska zaciężnego. Rosjanie ! Niemcy przeciągali oszukańczo układy, dopóki feldmarszałek von Münich nie nadesłał posiłków atakującemu Polaków gen. Zagrejskiemu. Tymczasem nie przybył na czas, mający wesprzeć wojewodę Tarłę, regimentarz Potocki. Krwawa bitwa trwała blisko 4 godziny i feldmarszałek v. Münich w raporcie przyznawał, że Polacy stawali bardzo mężnie, lecz gdy zaciężni cudzoziemcy zdradzili Tarłę, wówczas konieczny stał się odwrót, dokonany w szyku bojowym w stronę Pucka, gdzie znów przyprawiono wroga o wielkie straty. Ucieczka Leszczyńskiego z Gdańska sprawiła, że działania wojenne przeniesiono w odległe, sandomierskie kraje.

Jan Tarło

Posagowym mężem był ówczesny polski wódz naczelny Jan Tarło. Współcześni przyznawali, że był on najpopularniejszym człowiekiem w Polsce przez nieledwie pół wieku, górując umysłem i wziętością w narodzie nad królami. Okazuje się z życiorysów ks. Stan. Konarzewskiego i z archiwum Tarłów (w Bibljotece Ordyn. Krasińskich w Warszawie), że Jan Tarło, wojownik i mąż stanu, rozwinął także ogromną działalność oświatową: to on dał plan i fundusze na założenie słynnego Collegium Nobilium, kierowanego przez ks. Stan. Konarskiego w Warszawie; on również — Jan Tarło — założył pierwszą w Polsce szkołę zawodową rzemieślniczą w swej siedzibie w Opolu lubelskiem.

Przed laty 200, wiosną, na kaszubskich polach i mierzejach walczyli Polacy o morze, za wolność, pod wodzą Jana Tarły.

MIŁOSZ GEMBARZEWSKI

PERSPEKTYWY POLSKIEGO RYBACTWA MORSKIEGO

Okres ostatnich 2 — 3 lat należy uważać za przełomowy w dziejach morskiego rybactwa. W tym okresie bowiem zostały zrealizowane bardzo ważne postulaty rybactwa, które stwarzają podstawę do dalszego szybkiego jego rozwoju, a mianowicie:

1) w dziedzinie doskonalenia narzędzi połowu — wprowadzenie włoku szprotowego.

2) w dziedzinie handlu rybami i przemysłu przetwórczego — uruchomienie Hali i chłodni rybnej w Gdyni oraz składu tranzytowego na śledzie solone.

3) w dziedzinie rybołóstwa dalekomorskiego — powstanie spółki akcyjnej w Gdyni „Morze Północne" oraz spółki „Mewa".

Jak wiadomo, najważniejszą rolę w naszem rybołóstwie morskiem odgrywają szprotv, które stanowią gros połowów. To też największa aktywność rybaków naszego wybrzeża przypada na sezon zimowy, kiedy ukazują się ławice szprotów w pobliżu brzegów od strony otwartego morza, jak i na całym obszarze zatoki Gdańskiej. Do niedawna stosowane metody połowu szprotów, mianowicie niewodami bezpośrednio z brzegu oraz siatkami z łodzi i małych kutrów dostarczały zwykle od 0.5 — 1 mili. kg. szprotów rocznie. Ilość ta była dostarczana prawie całkowicie do Gdańska, pokrywając zapotrzebowanie konsumcji bezpośredniej i pozostawiając nieznaczny nadmiar dla wędzarni i fabryk konserw na terenie Gdańska. Zaledwie nikłe ilości świeżych szprotów szły za pośrednictwem kupców gdańskich jako surowiec dla warsztatów przetwórczych polskich, położonych wewnątrz kraju. Przetwórnie te natomiast sprowadzały surowiec rybny prawie wyłącznie z zagranicy,— z Rygi, o ile chodzi o szproty, i z Hamburga, — o ile chodzi o śledzie świeże.

Taki stan trwał aż do czasu, kiedy na kutrach „Starnia" i „Ewa" Morskiego Instytutu Rybackiego, przeznaczonych dla próbnych połowów w celach badawczych, został wypróbowany nowy sposób łowienia szprotów — za pomocą włoku szprotowego. Próby te dały znakomity wy-

nik, wykazując dziesięciokrotne zwiększenie wydajności połowów. Wynik ten oczywiście zachęcił rybaków do zaopatrywania się w to nowe narzędzie połowu co odrazu podniosło ogólną ilość poławianych szprotów do 4 milj. kg. w 1931 r. i do 5,2 milj. kg. w 1932 r.

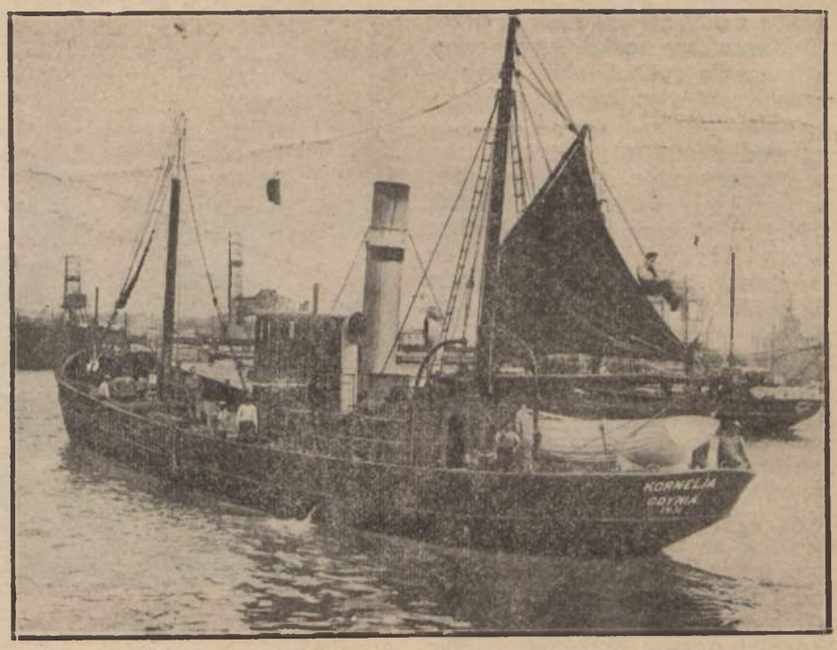
Zwiększenie wydajności połowów szprotów spowodowało obniżenie cen, co przyczyniło się do uruchomienia wędzarń na wybrzeżu, których zapotrzebowanie z roku na rok wzrasta.

Do wędzarń na wybrzeżu sprzedano w styczniu:

w 1931 r. — 243.000 kg.
w 1932 r. — 267.000 kg.
w 1933 r. — 301.400 kg.

Potanienie surowca szprotowego na polskiem wybrzeżu pobudza warsztaty przetwórcze, położone wewnątrz kraju, do zaopatrywania się w ten surowiec dla produkcji szprotów wędzonych, jak i konserw szprotowych w oliwie oraz wydatnie zmniejsza cenę sprzedażną na te artykuły. Wyroby te obecnie stają się coraz bardziej popularne, wydajnie konkurując z piklingiem, wytwarzanym z surowca importowanego oraz ze śledziem solonym, importowanym. Pomimo kryzysu produkcja konserw rybnych z surowca polskiego zwiększa się przy jednoczesnem kurczeniu się przetworów rybnych importowanych lub przerabianych z importowanego surowca.

Zwiększenie połowów szprotów nie jest jednak jedynem następstwem zastosowania włoka szprotowego. Włok szprotowy może być używany skutecznie jedynie przez większe kutry o silniejszych motorach. Zaopatrując się w takie kutry, rybacy jednocześnie zdobywają możliwość wyjazdów na dalsze tereny połowu na Bałtyku, jak Mittelbank i Bornholm, z których to terenów rybacy polscy do niedawna nie korzystali. Możność poławiania płastug i dorszy na tych terenach jest dla naszych rybaków bardzo pożądana, bowiem połowy te odbywają się w sezonie wiosennym i letnim, a więc w okresach, w których rybak polski nie ma co robić w zatoce Gdańskiej i w pobliżu swego wybrzeża, z braku ryb na tych bliskich terenach.



Lugry śledziowe firmy „Mopol", wyruszające z Gdyni na połowy śledzi na morzu Północnem. Maj 1933 r.

Typy polskich rybaków
Fot. H. Poddębski

Fragment portu rybackiego w Helu
Fot. H. Poddębski

Dalsze podróże na Bornholm mają też to znaczenie ogólnopaństwowe, doskonalą rybaków w rzemiośle morskiem, przygotowując kadry dla marynarki handlowej.

Ile chodzi o wzrost połowu płastug, pochodzących z dalszych połowów bałtyckich, charakteryzują go następujące dane:

	Stornia		Zimnica		Gładzica	
	wartość		wartość		wart.	
w maju 1931 r.	2.050	1.230	6.050	3.100	—	—
„ 1932 r.	19.750	6.922	19.250	4.562	5.000	1.500

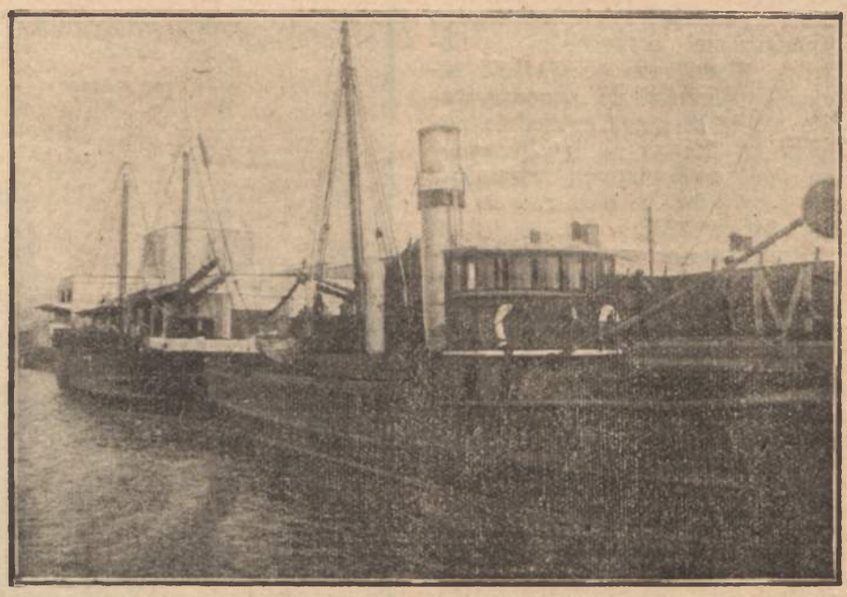
Jednym z bardzo ważnych czynników, który zachęcił rybaków i w dalszym ciągu zachęca do zaopatrywania się w większe kutry, a z drugiej strony ogromnie ułatwia przetwórniom polskim nabywanie surowca na wybrzeżu polskiem — jest hala i chłodnia rybna w Gdyni, urucho-

niona z początkiem 1932 r., przez co stworzony został nowy ośrodek handlu rybami obok dotychczasowego ośrodka gdańskiego. Ośrodek gdyński ma tę przewagę nad gdańskim, że umożliwia przechowywanie ryb świeżych w chłodni, gdy tymczasem Gdańsk takiej chłodni nie posiada, wobec czego ryby, dostarczane do Gdańska, muszą być sprzedane na rynku za wszelką cenę. Doskonałe urządzenie hali rybnej w Gdyni umożliwia pakowanie oraz zaopatrywanie w lód ryb świeżych, wysyłanych w głąb kraju kolejami, a koncentracja ryb, dowożonych przez rybaków w jedno miejsce, umożliwia nabywanie większych ich partyj. Zresztą nabywane są także mniejsze partje ryb przez kupców, przybywających do Gdyni z miast pomorskich samochodami. To też, o ile dawniej prawie wszystkie połowy rybaków polskiego wybrzeża były dostarczane na kutrach do Gdańska, o tyle teraz ilości te zmniejszają się, jak to widać z następującego zestawienia:

Wyw ożono do Gdańska (w kg.)	styczeń	luty	marzec	kwiecień
w 1932 r.	475.551	1.182.583	358.570	112.190
w 1933 r.	219.810	247.156	111.070	58.560
Sprzedano na miejscu (w kg.)				
w 1932 r.	593.237	857.937	599.820	123.810
w 1933 r.	695 230	1.207.780	1.344.270	351.930

Jakkolwiek spożycie w Polsce ryb morskich z własnych połowów zwiększa się z roku na rok, to jednak dotychczas nie przekracza 10% ogólnej konsumcji, 90% przypada na spożycie ryb morskich importowanych, z czego około 70% stanowią śledzie solone i około 20% śledzie świeże, spożywane częściowo przez konsumentów bezpośrednio, częściowo zaś w postaci wędzonych piklingów. Śledzie solone były importowane do niedawna wyłącznie przez Gdańsk, zaś śledzie świeże były przywożone kolejami prawie wyłącznie z Hamburga, który stanowi wielki ośrodek międzynarodowy handlu tym artykułem, opierając się nietylko na połowach niemieckich, ale ściągając ryby z połowów angielskich i norweskich celem dalszej sprzedaży do poszczególnych krajów. Uruchomienie hal i chłodni rybnej w Gdyni umożliwiło regularny przywóz ryb świeżych z zagranicy drogą morską bezpośrednio z krajów ich pochodzenia, uniezależniając w ten sposób nasz rynek od Hamburga i przewozów kolejowych niemieckich.

Z początkiem 1933 r. został wykończony w porcie rybackim w



Statki rybackie „Mopolu" w Gdyni

Gdyni skład tranzytowy dla śledzi solonych, który został niezwłocznie wydzierżawiony przez firmę Blomfields Overseas Ltd. z Great Yarmouth. Firma ta prowadziła dotąd import śledzi solonych do Polski wyłącznie przez Gdańsk, pokrywając przeszło 50% całego importu tego artykułu do Polski. Obecnie firma ta stopniowo zamierza likwidować swoje interesy w Gdańsku, przenosząc je do Gdyni i w tym celu założyła tam swoją filję w postaci autonomicznego przedsiębiorstwa handlowego p. f. „Bloomfields, Sp. Akc. w Gdyni".

Wobec zgłoszeń innych firm, importujących śledzie solone, rozpoczęto budowę drugiego składu tranzytowego dla śledzi solonych.

Zresztą mamy dzisiaj już na rynku polskim śledzie solone, pochodzące nietylko z importu. W 1931 r. bowiem została założona spółka akcyjna dla połowów dalekomorskich „Morze Północne" z siedzibą w Gdyni. Przedsiębiorstwo to posiada 8 statków (4 parowe i 4 motorowe) typu lugra holenderskiego, poławiających pod polską banderą śledzie w morzu Północnem. Śledzie te są solone w beczkach na pokładzie statków, przepakowywane następnie do beczek handlowych narazie na brzegu holenderskim i dostarczane do Gdyni. Jest to jednak stan przejściowy. Już w sezonie tegorocznym część śledzi ma być dostarczana bezpośrednio w beczkach t. zw. morskich z pokładów statków poławiających i przepakowywana do beczek handlowych w Gdyni. Taka zmiana wiąże się z rozbudowaniem przez przedsiębiorstwo w porcie rybackim w Gdyni odpowiedniej bazy, a także z wyszkoleniem polskiego personelu technicznego. Na zrealizowanie tego ostatniego postulatu zwłaszcza potrzebny jest czas, gdyż polski personel tak rybacki, jak i solarski musi być wyszkolony. Pod tym względem Sp. akc. „Morze Północne", otrzymując od rządu polskiego prawo przepakowywania śledzi narazie na brzegu holenderskim, jednocześnie przyjęła na siebie zobowiązanie przyjmowania corocznie pewnej ilości polskich pracowników celem wyszkolenia. Obecnie polski personel stanowi już przeszło 50% pracowniczego personelu przedsiębiorstwa.

Na tych samych zasadach powstało w roku bież. nowe przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich p. f. „Mewa", które uruchamia 15 statków typu lugra holenderskiego.

Wobec tego, że jeden statek dla połowu śledzi łowi i produkuje rocznie 2.000— 3.000 beczek śledzi solonych, potrzebna jest flotylla, złożona z kilkuset statków rybackich odpowiedniego typu dla pokrycia zapotrzebowania Polski, które wynosiło w latach dobrej koniunktury około 600.0000 beczek, a obecnie w związku z kryzysem — około 250.000. Pole do działania w tym kierunku jest więc wciąż jeszcze ogromne.

GRZEGORZ PIOTROWSKI

KRYZYS MIĘDZYNARODOWEJ ŻEGLUGI HANDLOWEJ I FORMY JEGO ZWALCZANIA

Przeżywany obecnie kryzys gospodarczy świata znajduje specjalnie jaskrawe odbicie w olbrzymim spadku międzynarodowych przewozów morskich i związanych z nimi dziedzinach wytwórczości przemysłowej.

Katastrofalne położenie marynarki handlowej nie jest bowiem tylko wynikiem zmniejszonej zdolności konsumcyjnej świata i wypływającej z tego kompresji produkcji. Jest ono również następstwem tych wszelkich ograniczeń, jakie poszczególne kraje wprowadziły dla obrony swego rynku wewnętrznego pod postacią restrykcji emigracyjnych, barjer celnych, kontyngentów przewozowych i reglamentacji dewizowej.

W rezultacie stwarza to nietylko brak ładunku z racji zmniejszonej produkcji, lecz również uniemożliwia często przewóz nawet istniejących towarów ze względu na wspomniane ograniczenia.

W okresie powszechnego protekcjonizmu gospodarczego, — jedynie marynarka handlowa nie może z niego korzystać, pracując normalnie poza granicami celnemi krajów macierzystych. W związku z tem pośród światowych sfer morskich ustala się coraz bardziej opinja, że wyjście z depresji, w jakiej się one dziś znajdują, możliwe jest tylko po uprzedniem osiągnięciu międzynarodowego porozumienia w sprawie polityki gospodarczej poszczególnych krajów.

Do tego czasu wszelkie indywidualne próby, podejmowane przez zainteresowane państwa w celu poprawy położenia własnych flot handlowych zgóry skazane muszą być na niepowodzenie, gdyż albo zasięg ich reperkursji jest zbyt słaby dla decydującego wpływu na sytuację ogólno-światową (regionalne plany rozbiórki starych statków), lub też automatycznie wywołują kontrakcję państw konkurencyjnych (polityka subwencyjna), pogarszającą w rezultacie tylko stan pierwotny.

W tych warunkach dalsze pogłębianie się depresji handlu morskiego w r. 1932 jest zjawiskiem zupełnie naturalnem. Objęło też ono cały szereg dziedzin, związanych z żeglugą morską.

Unieruchomiony w portach tonaż wzrósł o dalsze 2,9 milj. ton. osiągając rekordową liczbę 14,5 milj. ton, co odpowiada 21,5 proc. całego stanu floty światowej.

Pojemność spuszczonych na wodę statków spadła z 1.617.115 br. reg. t. w r. 1931. do znikomej liczby 726.-91 br. reg. t. Jest to najniższa liczba, jaką kiedykolwiek zanotował „Lloyd Register" i stanowi zaledwie 1/3 produkcji wszystkich stoczni w r. 1899! Jeżeli pozatem uwzględnimy, że wynosi ona niespełna 1/2 proc. światowego tonażu, a tymczasem normalny średni 20-letni okres amortyzacyjny statków wymaga, aby co rok około 1 proc. całego tonażu było zastępowane przez nowy, — okazuje się, iż w ubiegłym roku naturalny ten proces został prawie całkowicie zahamowany.

Pomimo jednak podkreślonego powyżej zwiększenia się o dalsze 25 proc. tonażu wycofanego z użycia, co w rezultacie sprowadza tabor pozostający w eksploatacji do stanu około 50 milj. BRT (parowce i motorowce), — rok 1932 zaznaczył się również dalszym spadkiem stawek frachtowych.

Według obliczeń „Chamber of Shipping of the U. K." zniżka ta w stosunku do r. 1931 wyniosła około 5 proc., tak że średni poziom frachtów w r. 1932 kształtował się zaledwie na wysokości 80.3 proc. nominalnej ich wartości z r. 1913. Dla armatorów, należących do krajów o walucie, opartej na parytecie złota (Francja, St. Zjednoczone, Holandja Polska i t. d.) konieczne jest tu wprowadzenie jeszcze poprawki ze względu na dewaluację funta angielskiego, co ostatecznie określa wysokość frchtów w r. 1932 liczbą 55 przy indeksie 100, przyjętym dla r. 1913.

Dla żeglugi nieregularnej (tramping) liczba ta jest jeszcze niższa, gdyż wynosi niespełna 20. *)

Jeżeli poza tem uwzględnimy, że na skutek zmniejszonej siły nabywczej złota oraz wzrostu szeregu wydatków, jak cena robocizny, opłaty portowe, podatki i t. d., koszty eksploatacji statków wzrosły jednocześnie od 50 — 70 proc. w stosunku do r. 1913, otrzymamy pełny obraz tragicznej sytuacji, w jakiej znalazła się żegluga morska.

Zjawisko to jest bezpośrednim następstwem zwiększającej się stale od szeregu lat dysproporcji pomiędzy zaofiarowanym a zapotrzebowanym tonażem, na skutek kurczenia się z wyżej wyłuszczonych przyczyn międzynarodowych obrotów handlowych. Odnośne dane za r. 1932 są tego dokładnym odbiciem.

Ogólny tonaż w tym roku był o 43 proc. większy, niż w r. 1913, a tonaż oceaniczny ponad 200 B. R. T. nawet o 58 proc. Cyfry te jednak nie określają jeszcze w pełni wzrostu pojemności transportów morskich od czasów przedwojennych. Należy bowiem uwzględnić tu również fakt, że w tym czasie wzrosła też niepomiernie absolutna wartość pojemności transportowej jednej tony. Złożyło się na to szereg przyczyn, jak wzrost od 10 — 30 proc. średniej szybkości statków, udoskonalenia w ich budowie, pozwalające w ca 40 proc. lepsze wyzyskanie ładowni, ucpszenia przeładunkowe w portach i t. d. W rezultacie faktyczny wzrost zdolności transportowej floty światowej w porównaniu do r. 1913 można obliczać na ca 130 proc. *).

Jednocześnie ogólna wartość międzynarodowych obrotów towarowych w r. 1932 wyniosła tylko 109.5 miljardów RM., t. zn. o 33.5 proc. mniej niż w r. 1931 i o 37.5 proc. mniej niż w r. 1913, utrzymując się na wysokości niespełna obrotów z r. 1905/6. Pod względem pojemnościowym spadek był mniejszy, gdyż równorzędnie działała zniżka cen, tem niemniej wyniósł on jednak 20 proc. w stosunku do r. 1931, kurcząc objętościowo wymianę towarów do poziomu z r. 1913. **).

Odpowiednie liczby porównawcze dla handlu morskiego otrzymamy, uwzględniając zmiany zaszłe w obrotach towarowych głównych portów światowych oraz szlaków.

Notujemy więc w stosunku do r. 1931 łączny spadek obrotów towarowych trzech północnych portów kontynentu europejskiego (Rotterdam, Antwerpja, Hamburg) o 19,24 proc., odnośnych portów południowych (Marsylja, Genua, Triest) o 12,3 proc., portów angielskich o 6,42 proc., Kanału Panamskiego o 17,9 proc. i wreszcie Kanału Sueckiego o 4.3 proc. Średnio daje to zniżkę globalna ca 12 proc. w stosunku do r. 1931.

Według danych Ligi Narodów spadek ten wynosi ca 10 — 15 proc.

Skądinąd fachowe koła niemieckie obliczają, że morski obrót towarowy w r. 1932 był o ca 7 proc. mniejszy od poziomu z lat 1919/13.

Wreszcie spadek ruchu pasażerskiego w stosunku do r. 1929 wynosi dla Atlantyku północnego 46 proc., dla portów środkowo - amerykańskich 30 proc. i dla Ameryki Południowej 60 proc., z czego na r. 1932 w odniesieniu do r. 1931 przypada średnio 7 proc. dla całości atlantyckiego ruchu pasażerskiego. ***).

W rezultacie, przeprowadzając porównanie powyższych liczb, charakteryzujących olbrzymi wzrost zdolności transportowych floty światowej przy jednoczesnym, katastrofalnym spadku obrotów handlowych, dochodzimy do wniosku, że nawet przy odrzuceniu taboru, wycofanego obecnie z użycia, nadmiar tonażu, pozostającego w eksploatacji, w

*) Sprawozdanie Chamber of Shipping of the U. K. 1932/33.

*) Societe des Nations. Notes relatives a la crise de la Marine marchande. 1933/16/3.

**) Hansa Nr. 16 r. 1933.

***) Hansa Nr. 1 r. 1933.

stosunku do możliwości uzyskania ładunku wynosi ca 50 proc.

Wyżej omówione, wyjątkowo ciężkie położenie światowej floty handlowej musiało skłonić zarówno odnośne państwa, jak i zainteresowane sfery gospodarcze, do podjęcia energicznej akcji ratowniczej.

Bezpośrednim celem tej akcji jest z jednej strony obniżenie wysokich kosztów eksploatacyjnych i ograniczenie walki konkurencyjnej na drodze odpowiedniego porozumienia poszczególnych towarzystw okrętowych, uzewnętrzniającego się w ich koncentracji i racjonalizacji, — z drugiej zaś strony zmniejszenie istniejącego tonażu przez masową rozbiórkę starych statków. Słabą stroną tych poczynań, skądinąd opartych na zdrowych założeniach gospodarczych, jest ich dorywczość i brak międzynarodowego uzgodnienia.

Omawiana akcja ratownicza przyjmuje jednak również często formę szkodliwą szeroko stosowanej polityki subwencyjnej, nieliczącej się z istotnemi potrzebami życia gospodarczego i utrzymującej sztucznie w eksploatacji ze względów prestżowo - politycznych deficytowy tabor morski. Stwarza to w rezultacie wyścig subwencyjny poszczególnych państw, którego bezpośrednim następstwem jest coraz dalsza obniżka stawek frachtowych.

Dotychczasowe poczynania poszczególnych krajów na polu walki z kryzysem w żegludze morskiej przedstawiają się w ogólnym zarysie następująco:

Akcja koncentracyjna.

Objęła ona ca 40 proc. (1,3 milj. ton) we Francji reprezentowanego przez tow. Chargeurs Reunis i Co. Transatlantique, 2/3 całej floty handlowej w Niemczech, podlegające sfuzjonowanej grupie Norddeutscher Lloyd, Hamburg — Amerika i Hamburg — Sud — Amerika Linie, 42 proc. (1,6 milj. ton) tonażu japońskiego, pozostające w rękach towarzystw Nippon Yussen Kaisha i Osaka Shosen Kaisha, ca 20 proc. (1,4 milj. ton) floty St. Zjedn. A. należące do grupy Roosevelt — International — Mercantile Marine.

W Anglji akcja koncentracyjna objęła przedewszystkiem przemysł budowy okrętów, skupiając wszystkie stocznie angielskie w grupie National Shipbuilders Security, mającej na celu zracjonalizowanie angielskiego budownictwa okrętowego, które w r. 1932 w 90 proc. było pozbawione zamówień. We Włoszech zostały utworzone 4 wielkie koncerny żeglugowe, w których Italja monopolizuje całą komunikację transatlantycką, Lloyd Triestino z Bliskim i Dalekim Wschodem, Terrena — z Afryką Półn. i kolonjami włoskiemi, wreszcie Co. Adriatica di Navigazione centralizuje żeglugę na morzach Adrjatyckiem i Egejskiem.

Rozbiórka starego tonażu.

Tę formę zwalczania kryzysu w żegludze zastosowały dotychczas 3 kraje: Niemcy, Włochy i Japonja. Odnośne plany przewidują rozbiórkę statków starszych ponad 25 lat przy zastosowaniu szeregu warunków dodatkowych, różnych dla każdego ze wspomnianych państw, wzamian za odpowiednie premje kompensacyjne, wypłacane armatorom przez odnośne rządy.

Łączny tonaż, przeznaczony na rozbiórkę, wynosi 1.2 milj. ton brutto, z czego w Niemczech 400 tys. ton brutto, we Włoszech 400 tys. ton br. i w Japonji 400 tys. ton br., przy jednoczesnym jednak w tym ostatnim wypadku obowiązku zbudowania 200 tys. ton nowych statków.

Traktując w zasadzie akcję rozbiórki starych statków, jako słuszną, nie można jednak poddawać się zbytniemu optymizmowi, co do wyników podjętych w tym względzie dotychczas prób, gdyż nawet całkowita ich realizacja zmniejszy tonaż światowy zaledwie o 1.5 proc., co wobec 21.5 proc. unieruchomionego tonażu jest liczbą zn'komo małą.

Polityka subwencyjna.

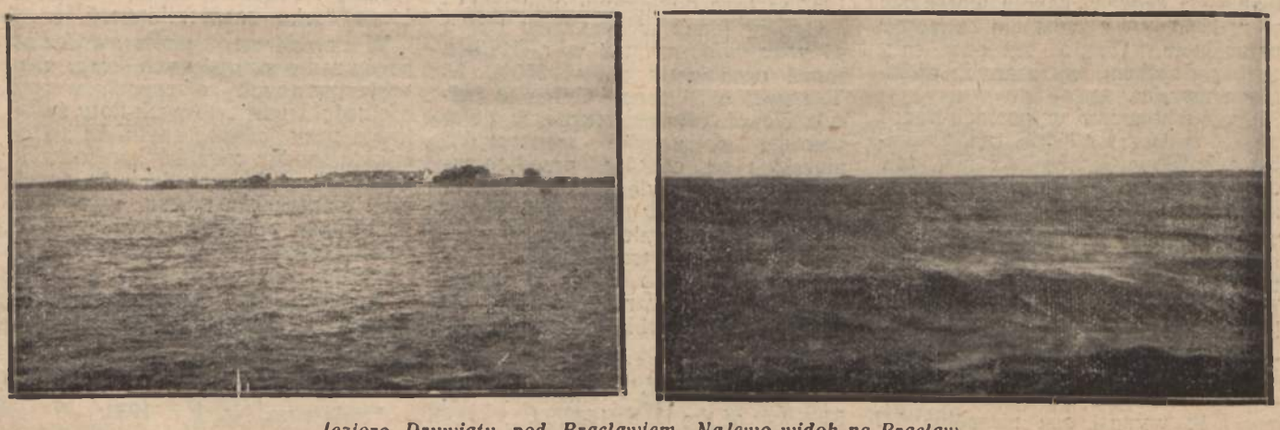
Ze względu na różnorodność form oraz częstokroć charakter poufny udzielanych żegludze subwencyj przez poszczególne państwa, jest rzeczą bardzo trudną ustalenie istotnych sum.

W rezultacie można się tylko posługiwać liczbami przybliżonemi, które, zależnie od źródeł, z jakich pochodzą, podlegają dość dużym wahaniom. Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu podaje następujące globalne sumy subwencyj morskich (żegluga i budownictwo okrętowe), wydatkowanych pod różnemi postaciami przez ważniejsze państwa: Francja w okresie 1927 — 1932 — 3.075 milj. fr., Italja w okresie 1927—1932 — 3.161 milj. lirów, St. Zjednoczone A. — 432.4 milj. dol. plus 1000 milj. funtów strat, poniesionych na eksploatacji i sprzedaży państwowych linij żeglugowych, Niemcy — 240 milj. mk. plus 50 milj. funt. reparacyj wojennych, udzielonych własnej żegludze, Japonja — 185.5 milj. jen. Wreszcie W. Brytanja w okresie 1921 — 1932 udzieliła krajowemu budownictwu okrętowemu gwarancji do wysokości 38 milj. funt., a oprócz tego coroczne budżety przewidują specjalne subwencje pocztowe dla linij regularnych, które w r. 1930/31 wyniosły 840 tys. funt. Należy zaznaczyć, że W. Brytanja była zawsze zdecydowanie przeciwna udzielaniu subwencyj państwowych żegludze, co znajduje swoje odbicie z jednej strony w dysproporcji sum, wydatkowanych przez nią na ten cel w porównaniu do innych krajów, z drugiej zaś w zdecydowanej akcji antysubwencyjnej, prowadzonej przez brytyjskie sfery morskie na forum międzynarodowem, które są nawet skłonne przypisywać obecny kryzys światowej żeglugi przedewszystkiem zbyt szeroko stosowanej polityce subwencyjnej przez większość państw morskich. Dla ścisłości wypada jednak podkreślić, iż w obecnej chwili takie stanowisko W. Brytanji nosi charakter pewnej hipokrzji gdyż właśnie żegluga brytyjska korzysta obecnie z ukrytej stałej premji, jaką stanowi dewaluacja funta angielskiego.

*

Reasumując wszystko wyżej powiedziane, należy stwierdzić, iż problem znalezienia dróg wyjścia z katastrofalnej sytuacji, w jakiej znajduje się dziś światowa żegluga morska, jest wciąż jeszcze zagadnieniem całkowicie otwartem.

ROWMUND PIŁSUDSKI.



Jezioro Drywiaty pod Braclawiem. Nalewo widok na Braclaw
(Do artykułu obok)

Z KRAINY ZIELONYCH ŁĄK I STALOWYCH JEZIOR

Wileńszczyzna... A raczej Litwa... Nie ta, obecnie ciesząca się suwerennością państwową na terenie Żmujdzi, ale Litwa wielka, gdzie może mało było Smetonów czy Taubalisów, Waldemarasów, ale za to kraj, gdzie dojrzewała myśl wielkich współtwórców, a przedtem jeszcze wielkich budowniczych fundamentów przyszłej Rzeczypospolitej — dzieła Unji Horodelskiej, dzieła Unji Lubelskiej...

W bagnach ówczesnej Żmujdzi kształtowała się myśl i dusza może niezłomnych, ale o wązkich horyzontach państwowych obrońców Litwy, natomiast właśnie na terenach Wileńszczyzny, a nawet już zupełnie litewskiego Nowogródka marzyła dusza fantasty Mendoga, śniła o żelaznym czynie dusza realisty Gedymina... I bohater Litwy, współzwycięzca z pod Grunwaldu, miłujący Polaków i umiłowany przez nich Witold w Wilnie staje się mężem stanu, którego orli wzrok sięga od Bałtyku ku dalekim wybrzeżom Morza Czarnego.

Podróżą „przez kraj bogów i ludzi" nazwał Ossendowski swą podróż przez Mongolję... Każdy, kto znajdzie się na Wileńszczyźnie, odczuwa dziwny smętek krainy ludzi dobrych, czasem upartych, cierpliwych, cenących i ważących słowo swoje i słowo cudze, rozkochanych w zjawie błękitnej Rzeczypospolitej potężnej, a ludzkiej, — czuje obecność tego Boga, który kazał Mickiewiczowi wieścić Ewangelję Polski—Chrystusa Narodów. Jeżeli Bóg gorącej, namiętnej Hiszpanji jest Bogiem sprawiedliwości i kary, to Bóg Litwy wileńskiej jest Bogiem Wszechmiłości, Wszechofiary...

Zielone łąki... Stalowe jeziora... Woda w nich inna, niż w błękitnych jeziorach Szwajcarji, bo niebo tu inne: nie roześmiane słońcem, nie ubarwione ciemnią luksusowego granatu Południa, ale jeszcze nie zimne, prawie martwe pozornie niebo Szwecji czy Finlandji... A zieleń łąk, sycona obfitą wilgocią powietrza i gleby tworzy wspaniałe ramy dla jezior, rozrzuconych wśród lasów...

Kraj dobrego, łagodnego, smutnego Boga, kraj ludzi, którzy z natury swej są takimi samymi, jak ich ziemia... Ale ludzi czynu, ale ludzi powagi, ale ludzi marzenia i woli...

Z tej ziemi wyszedł ku Polsce Józef Piłsudski...

Bractaw między jeziorami Drywiaty i Dryświaty

Czem ta ziemia stać się winna dla Polski?...

Nie sanktuarjum pamiątek narodowych, choć jej perła — Wilno — może z Krakowem konkurować, choć gęsto po ziemi tej rozsiane są przepiękne kościoły — dowody pracy kultury polskiej, choć często niewielki kopczyk kurhanu kryje w „szwedzkich mogiłach" kości przedhistorycznych mieszkańców tej krainy...

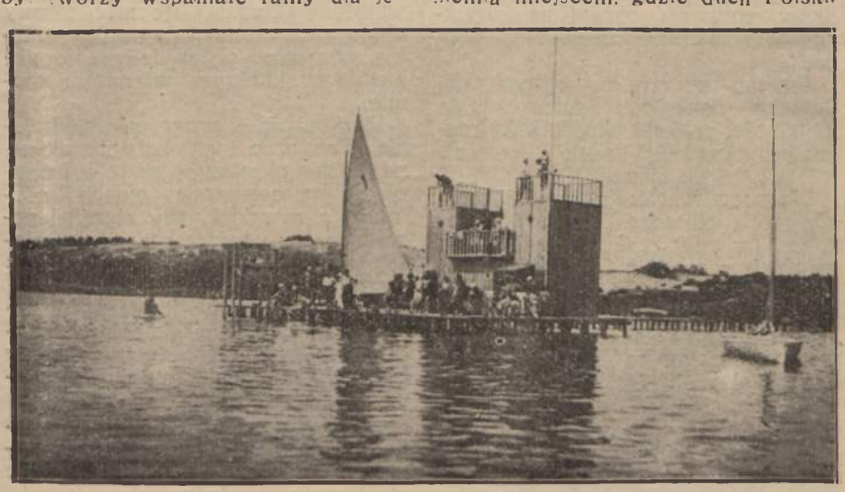
Nie będzie nigdy Wileńszczyzna ośrodkiem wielkiego przemysłu, nie oszpecą tej ziemi kominy fabryczne, nie zapanuje na tej ziemi typ bezrasowego włóczęgi za pracą...

Nie będzie tu ziemia krainą, skąd złota pszenica na zachód szkutami popłynie...

Ale może być i być powinna ta ziemia miejscem, gdzie duch Polski, w centralnej części państwa coraz bardziej skłaniany przez ciężką walkę o byt państwa, o byt jednostek do specyficznego, materjalistycznego realizmu businesmanów, obcować będzie z duszą romantyków polityki — Jagiełłów, Witoldów, Zygmuntów z rodu Jagiellonów, gdzie wzorem Piłsudskiego stawać się będzie „romantykiem w myśleniu i marzeniu, realistą w czynie"...

A dla Ligi Morskiej?...

Polska w znacznej mierze, dzięki pracy Ligi Morskiej i Kolonialnej „odkryła" morze... Oczy Podhalanina, Mazura, Podlasiaka, Małopolanina zwróciły się ku Gdyni... Ale cały Bałtyk zwano ongi „Mare Sarmaticum"... Ale portem dla Polski obok Gdańska był i Elbląg i Ryga... Minęło i to... Dziś w walce na noże między narodami zapominamy o tem, że biegu rzek nie zmienimy, tak samo, jak układu powierzchni ziemi. Zatykamy sobie uszy na cichy głos płynący z Wileńszczyzny: „Woziliśmy len i owies, wełnę i mięso do Rygi Dźwina i było nam lepiej! A dziś... Dziś ubodzy jesteśmy, choć bogaci... Za grosze wszystko u nas można kupić, ale tych, co grosze mają, zbyt mało. Przyjdźcie do nas, ratujcie nas!". Cichy to głos, bo cichym i cierpliwym jest mieszkaniec Wileńszczyzny.



Przystań Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Braclawiu

Wileńszczyzna chce żyć, chce przestać być krajem, zabitym deskami od świata. Jej życie — to rozstrzygnięcie zagadnienia współpracy gospodarczej z Litwą i Łotwą, to rozstrzygnięcie zagadnienia polskiego dostępu do morza w Kłajpedzie, Libawie i Rydze. Nie odrazu się to da uczynić, ale nikt nie wątpi, że ten węzeł gordyjski jest jednym z zasadniczych węzłów naszej polityki morskiej.

I oto znaczenie Wileńszczyzny dla Ligi... Przez organizację Wileńszczyzny, przez skupienie sił twórczych tam w krainie łąk zielonych i stalowych jezior do wielkich za-

gadnień współpracy narodów nad morzem wspólnem, a naszem...

A „Wileńczuk" — czy to z Wilna, Święcian, Bracławia, czy Dzisny i Wileiki zostanie sobą: będzie tym cierpliwym, dobrym, będzie tym, który w duszy swej nosi ideał Polski — Chrystusa Narodów — już nie Męczeńską śmiercią ginącego, ale Chrystusa - Prawodawcy...

I Polska cała w idealiźmie Litwy Wielkiej się skąpie, będzie „romantykiem w uczuciu, myśli, marzeniu realistą w czynie".

Z. DRESZER.

W SŁUŻBIE DLA OJCZYZNY

Marynarz wachtowy miarowym krokiem chodzi po pokładzie. Co parę minut przedłuża swoją najwygodniejszą trasę marszu, aby obejść tylni mostek i spojrzeć na zawieszony tam zegar.

Za pół minuty pierwsza. Idzie więc teraz powoli w stronę komina. Gdy dojdzie, będzie akurat pewnie pierwsza. Wybija godzinę na okrętowym dzwonie, dając tem znać, że czuwa.

Marynarze wiedzą o tem dziwnem zjawisku „słyszenia" przez niektórych oficerów godziny, niewydzwonionej wporę. Ileż to razy się zdarzało, że wśród nocy zabrzęczał elektryczny dzwonek dowódcy który, gdy wachtowy się zameldował, groźnie krzyczał przez tubę głosową „Dlaczego nie wybijacie godziny,". Niektórzy ludzie mają jakiś tajemniczy nerw który ich łączy niewidzialną nicią z zegarem. Przez sen wyczuwają godzinę, wiedzą, że w danym momencie trzeba się obudzić, śpią spokojnie, gdy do ich wypoczywającego mózgu dochodzą przez uszy dźwięki lub odgłosy które muszą albo mogą w danym czasie następować. Gdy jednak zjawia się jakiś obcy, nienormalny lub niestosowny w tej chwili dźwięk, albo też jeśli coś, co ma nastąpić — nie następuje, — momentalnie się budzą. Objaw ten zapewne związany jest ze świadomością odpowiedzialności, to też najczęściej spotyka się go u ludzi, zajmujących stanowiska, wymagające czujności i stałego napięcia uwagi.

Marynarz nie wie, jak to jest i dlaczego. Przypuszcza może, że jego przełożeni cierpią na bezsenność. Zresztą obowiązek nakazuje mu czuwać.

Wydzwonił więc pierwszą godzinę i ma znów trzydzieści długich minut do następnego obwieszczenia uśpionemu okrętowi niezaprzeczalnej prawdy o tem, że czas leci, nie zatrzymując się ani na chwilkę.

Dwóm tylko ludziom na okręcie czas się okropnie dłuży. Dwóch ludzi nie śpi dlatego, aby bezpiecznie mogli wypoczywać inni.

Wchtowy podoficer i wachtowy marynarz pełnią służbę na okręcie, stojącym na kotwicy w pobliżu lądu, zasłaniającego ostre podmuchy wiatru.

To torpedowiec odbywa swoją „czterodniówkę", podczas której nie widać go w Gdyni, ale za to pełno go na morzu. Dopiero był w zatoce gdzie na morskim poligonie odbył ostre sztrzelanie. — i już jest po za Helem na otwartem morzu. Ugania się wespół z kontrtorpedowcami, wykonywując wspólne ćwiczenia i służąc im jako cel do torpedowego strzelania.

O zmroku znów pędzi do zatoki, znów jest na poligonie. W ciszy nocnej rozlegają się grzmiące wybuchy. To rozpoczęło się strzelanie nocne. I tak w kółko cały dzień, i dzień za dniem, aż w piątek lub w sobotę następuje powrót do portu macierzystego w Gdyni.

Dziś torpedowiec stanął na kotwicy przy Helu stosunkowo wcześnie. Już o godzinie dwudziestej trzeciej z pluskiem skoczyła kotwica na dno morskie, chciwie zagrzebując się łapą w ciężkim, gruboziarnistym, dennym piasku.

Zabłysły światła postojów, które zamieniły ogniе pozycyjne wskazujące na morzu, że okręt jest w ruchu i przez kombinację kolorów zielonego, białego i czerwonego, umożliwiające napotykanym morskim wędrowcom orjentowanie się w pozycji spotkanego statku i kierunku jego biegu.

Sternicy i sygnaliści w pośpiechu robią porządek na mostku. Przykrywają kompasy, chowają instrumenty nawigacyjne i mapy, uporządkowane i sprawdzone według numerów przez nawigacyjnego oficera.

Dowódca i oficerowie spływają z wysokości mostku na pokład, ześlizgując się rękami po stromych, niemal pionowych poręczach żelaznego trapu *).

Zastępca dowódcy, na którym ciążą obowiązki gospodarza okrętu i bezpośredniego regulatora okrętowego życia, wydaje ostatnie rozkazy i dyspozycje bosmanom, pokładowemu i kierownikowi maszyn.

A więc „maszyny odstawić, dynamo jeszcze pędzić przez pół godziny, gotowość okrętu na jutrzejsze odkotwiczenie na godzinę siódmą".

Jeszcze spojrzy tu, zajrzy tam. Jeszcze dogłądnie sprawozdania głębokości naokoło okrętu, kilka rozkazów, napomnień uwag i wreszcie też schodzi do mesy **)

Wszyscy rozcierają wesoło ręce, zdzierają płaszcze lub nawet kożuszki (w czerwcu!...) i rzucają się na chleb z masłem i na tradycyjną już we flocie, suchą i twardą, jak dębowe gałęzie, — kiełbasę.

Przygotował to wszystko zapobiegliwi marynarze stołowi, wiedząc doskonale, że „wywiani na durch" przez wiatr, stojący cały dzień bez zmiany na mostku oficerowie nie zasnęliby „na czczo".

Po kwadransie na całym okręcie zaległa martwa cisza. Cichy i regularny chlupot fal, uderzających miarowo o kadłub, działa na strudzonych marynarzy, jak najsłodsza kołysanka. Przytłumione głosy komunikujących się rzadkiemi słowami podoficera wachtowego i jego pomocnika, wachtowego marynarza, nie przeszkadzają nikomu, a nawet odgłos ich powolnych i spokojnych kroków po żelaznym pokładzie świadczy, że wszystko jest w porządku i że można beztrosko spać i wypoczywać.

Niema gorszej wachty, niż wachta trwająca od dwunastej w nocy, czyli od godziny zerowej do godziny czwartej rano. Ta wachta w gwarze marynarskiej zwie się „psią wachtą". Mówi się: „stać psa", to znaczy stać na wachcie w czasie, gdy jest najciemniej, gdy człowiek miał jeszcze zamało godzin snu przed wachtą i będzie wogóle bardzo mało spał po wachcie. Tylko natury o usposobieniu kontemplacyjnem potrafią znaleźć rozkosz w obcowaniu z uśpioną naturą, osłoniętą ciemną powłoką nocy. Z jakąż więc prawdziwą rozkoszą idzie wachtowy budzić zmianę i z jakiem zadowoleniem i starannością wybija czwartą godzinę.

Już o godzinie piątej trzydzieści budzi się na okręcie życie. Już gwizdek podoficera wachtowego wyrywa ze snu całą załogę.

W parę minut później oficer dyżurny udaje się do pomieszczeń marynarskich, siejąc swem ukazaniem się popłoch wśród marudzącej i grzebiącej się braci.

I znów tryby wielkiej maszyny, na którą składają się mechanizmy okrętowe, oraz mięśnie i mózgi ludzkie, obracają się w tempie szybkiem i w składnym, miarowym rytmie.

Rozkład dnia, program wyszkolenia, plan prac i artykuły regulaminu służby okrętowej, są to substancje, które cementują gmach budującej się morskiej siły zbrojnej powstającej z tworzenia wyszkolonych kadr oficerów, podoficerów i marynarzy floty wojennej.

Nad wschodnim krańcem morskiej równiny, nad dalekim mleczno - białym od porannej poświaty horyzontem zapala się złotawo-czerwona jutrzenka.

Jeszcze parę minut i, nagie wytryskają złociste promyki. To awangardy wstającego i majestatycznie ukazującego się słońca.

---

*) schodki, schodnia.

**) mesa — salonik, wspólna jadalnia na okręcie.

Wschód słońca na morzu jest czemś tak pięknem, że najbardziej zatwardziałych cyników i materjalistów zmusza do schylenia czoła przed urokiem i potęgą natury. Ludzi, „nieotrzaskanych" z codziennością tego zjawiska, ludzi, przyjeżdżających z głębi kraju i wybierających się z rybakami nad ranem na morze specjalnie dla podziwiania wschodu słońca, wprawia ono w stan cichej i rzewnej ekstazy.

Wachtowy marynarz nie entuzjazmuje się zbytnio promiennem pięknem, otwierającem się przed jego oczyma. Wolałby coprawda dobrze się przespać, niż podziwiać cuda przyrody. Raźniej mu jednak na duszy. Przepiękny spektakl skraca długie chwile czuwania. Zresztą poza nim i podoficerem wachtowym, zjawia się też inne „żyjące" postacie. Oto powolnym krokiem, tragicznie wykrzywiając gębę od strasznego ziewania, wyłazi rozespany kucharz. Idzie rozpalać ogień i szykować „strawę doczesną" dla całej marynarskiej braci, pogrążonej jeszcze w najsłodszym, najtwardszym, porannym śnie.

Lecz oto z łuku oficerskiego pomieszczenia wysuwa się sylwetka dyżurnego oficera. Zapuchniętemi, zmęczonemi oczyma wodzi przez chwilę po horyzoncie.

Wbrew wszelkim zasadom higjeny zapala papierosa. Kilka głębokich pociągnięć dymu w płuca i już mu „lepiej". Odrzuca zaczętego papierosa, bo zbliża się doń biegiem wachtowy podoficer, aby stereotypowo zameldować, że „podczas wachty nic nie zaszło". Gdyby coś zaszło — rozmyśla oficer — obudzonoby przecież mnie wśród nocy. Wiadomo więc, że „nic nie zaszło". Wygląda taki meldunek na zbyteczną fatygę. Ale trudno, porządek musi być — „negatywne meldunki obowiązują".

„Cóż tam z pobudką?" — zapytuje oficer. W tym samym czasie wachtowy marynarz wydzwania godzinę piątą trzydzieści — więc podoficer wachtowy, uderzając obcasami, rzuca swoje „tak jest" i biegnie do marynarskiego pomieszczenia. Za chwilę słychać wydobywające się z tego pomieszczenia świdrujące trele gwizdawki.

Okręt zaczyna żyć. Coraz głośniej coraz ruchliwiej i coraz intensywniej przejawia się okrętowe życie.

Otwierają się wszystkie iluminatory ***), wszystkie luki i wszystkie drzwi: — to wietrzenie pomieszczeń. W mgnieniu oka znikają marynarskie łoża — mocne, płócienne hamaki.

Już załoga stoi na zbiórce. Już zgodnym chórem śpiewają wszyscy „Kiedy ranne wstają zorze". Po modlitwie parę minut gimnastyki i wreszcie biegiem po śniadanie. Porannego wiosłowania dziś nie będzie, gdyż okręt szykuje się do odkotwiczenia. Łodzie podniesione. Załoga maszynowa przy pracy. Podnoszą parę w kotłach, przegadują mechanizmy.

Zapowiadające się odkotwiczenie jest przyjmowane szczególnie radośnie. Bo ma być to dalsza samodzielna podróż.

Dowódca dywizjonu zezwolił okrętowi udać się na obce wody, pod brzegi zaprzyjaźnionej Estonji. Władze estońskie zostały już na właściwej drodze o tem powiadomione; paliwo dla okrętu jest w porcie gdyńskim zamówione, prowjant na tydzień podróży przygotowany. A więc wszystko gotowe.

Okręt zaczyna drżeć i huczeć. To oddźwięki pracy maszyn i wszelkich mechanizmów, przegrzewanych przed uruchomieniem do jazdy.

Ordynansi oficerscy krzątają się. Prędzej śniadanie, — odrazu po podniesieniu bandery odkotwiczenie.

Czas biegnie szybko. Już sygnalista z mostku krzyczy „pięć minut przed", podnosząc flagę, poprzedzającą codzienną okrętową ceremonję.

Jednocześnie kierownik maszyn, służbiście prężąc się przed zastępcą dowódcy, melduje miłym zachodniopolskim akcentem swoje nieznaczne: „Panie poruczniku! Melduję maszyny, gotów!".

Zastępca dowódcy obchodzi szybkim krokiem cały okręt, odbiera poszczególne meldunki, sprawdza czy wszystko jest w porządku i wreszcie, stając przed dowódcą, melduje: „Panie komandorze! Melduję okręt gotów do odkotwiczenia".

Jeszcze została jedna minuta do podniesienia bandery. Wszyscy oficerowie i cała załoga wolna od pilnych prac (w kotłowniach i w maszynach) na pokładzie na zbiórce. Wreszcie dochodzi z mostku okrzyk sygnalisty: „Czas upłynął".

Oficer dyżurny komenderuje. „Baczność! Banderę podnieść!". Wszyscy zastygają w bezruchu, oficerowie salutują. Podoficer wachtowy wykonywa na bosmańskim gwizdku przepisowy przeciągły świst. Dwóch marynarzy wolno i miarowo wciąga banderę na rufowe drzewce. Czynność tę wykonywują z powagą, graniczącą niemal z nabożeństwem.

Nic w tem dziwnego. Bandera jest świętością dla okrętu. Będąc godłem i relikwją całego narodu, jest ona jednocześnie sztandarem okrętu.

Bandera wojennego okrętu odgrywa rolę symbolu, wskazującego wszystkim na nieugiętość poczucia własnego honoru i własnej siły państwa. Toteż artykuł 726-ty Regulaminu Służby Okrętowej mówi, że „Nie wolno spuścić bandery wojennej przed żadnym innym okrętem wojennym, lub jakimkolwiek innym statkiem, z wyjątkiem potrzeby zwrócenia ukłonu, oddanego banderą".

A więc poranna ceremonja podniesienia bandery ukończona. Z chwilą, gdy bandera dotknęła szczytowej gałki drzewca, podoficer wachtowy ostro urywa świst. oficer dyżurny podaje komendę „Spocznij!".

Natychmiast potem na rozkaz dowódcy wszystkie elektryczne dzwonki, rozrzucone po całym okręcie, dzwonią „alarm manewrowy" — do odkotwiczenia.

Wszyscy pędzą biegiem na swoje stanowiska. Warczy winda kotwiczna, wyciągająca mokrą, stalową linę.

Bosman, manewrujący na dziobie przy podnoszeniu kotwicy, wznosi rękę do góry. „Kotwica nad wodą!". Brzęczą dzwonki telefonu maszynowego, przenoszącego rozkazy dowódcy do maszyn. Zakotłowała się woda za rufą okrętu. I oto „Podhalanin" znów w biegu.

Narazie tylko pół godziny marszu. Bo oto już port w Gdyni. Na krypie ropowej rozpoznają „Podhalanina", dla którego zamówione było paliwo. Robotnicy krzątają się, przygotowują węże i pompy. Po chwili ładują nietylko ten groźny i zarazem dobroczynny płyn. Akurat dobiła motorówka dostawcy towarów wolnocłowych. Z burty na burtę przerzucają ładunek miły i smaczny. Lecą „skrzynie witamin". To pomarańcze dostarczone bez opłat celnych. Tam dalej worki z cukrem. A tam tytoń i papierosy. I wreszcie trochę wina.

Wszystko to uzyskuje załoga okrętu po cenach niskich, na zasadach prawa, pozwalającego okrętom, wyruszającym w dalszą podróż, zakupywać niektóre towary, zwolnione całkowicie od opłat celnych.

Ruch i pośpiech niesamowity. Ścisłe obliczenie nawigacyjne nakazuje wyruszyć w podróż o godzinie 10. Przy zastosowaniu ekonomicznej szybkości, wynoszącej 15 mil morskich na godzinę, czyli 15 węzłów, osiągnie się punkty wytyczonej marszruty w oznaczonym czasie.

Wreszcie kierownik maszyn melduje ukończenie brania ropy. Podoficer prowiantowy melduje załatwienie wszelkich swoich spraw. Zastępca dowódcy znów szybkim krokiem obiega cały okręt. Wszystko gotowe do podróży.

Dowódca wraz z oficerem nawigacyjnym na mostku. Układają mapy, według kolejności, w jakiej będą użyte. Zastaje ich tam zastępca dowódcy. Krótki meldunek i znów na dźwięk elektrycznego dzwonka wszystko biegnie i pędzi na swoje manewrowe stanowiska.

Okręt wysuwa się z portu. Zrazu powoli, lecz wkrótce nabiera szybkości. Pod okrętu i dość mocny wiatr rozwiewają podniesiony na rei masztu sygnał. To „Podhalanin" podniósł swoje flagi „rozpoznawcze", przechodząc wzdłuż burty, stojącego na kotwicy O. R. P. „Bałtyk". Powiewa bowiem na nim flaga admirała, dowódcy floty.

***) okrągłe okienka na okręcie.

Podniesieniem swego rozpoznawczego sygnału odmeldowuje się, udając się w podróż. Jednocześnie oficer wachtowy podaje gwizkiem sygnał „Baczność! Na lewą burtę front!". Cała załoga zastyga w postawie na baczność. Trabka sygnałowa stawia tak samo na baczność oficerów i marynarzy, znajdujących się na górnym pokładzie „Bałtyku". Honory zostały oddane. Dwa krótkie gwizdki i wszyscy wracają do swych zajęć.

Szybkie uprzątanie lin i wszelkiego sprzętu, używanego przy manewrach, i oto wreszcie życie okrętowe biegnie w ramach służby, uregulowanej rozkładem dnia na morzu. Regularnie i punktualnie zmieniają się wachty. Jedni czuwają i pełnią swoją służbę, związaną z prowadzeniem okrętu, drudzy spoczywają po wachcie, znów inni wykonywują niezbędne lub programowe prace.

Od czasu do czasu ostre dźwięki elektrycznych dzwonków stawiają wszystkich na nogi. Powstaje pozorny rwetes i gonitwa. Lecz nie jest to jakieś chaotyczne i przypadkowe zamieszanie. To ćwiczebny alarm, wykonywany z piorunową szybkością. Każdy biegnie piorunem na swoje stanowisko, każdy obejmuje swój, zgóry wyznaczony posterunek. Każdy wie, co ma robić i każdy natychmiast sprężyście wykonywa swoje zadanie.

Dwadzieścia parę godzin biegu okrętu mija, jak chwila. Już widać brzegi Estonji. „Podhalanin" zmniejsza swoją szybkość ze względu na płyciznę niektórych cieśnin i konieczność zachowania ostrożności, uwagi i czujności.

W Moonsundzie *) przeżywa się cichą emocję. Przychodzi chwila nastrojowego skupienia. Oto polski wojenny okręt, okręt pulsujący życiem, okręt akumulujący zapas szybkości i bojowej gotowości, przepływa wzdłuż smutnych szczątków rosyjskiego wojennego okrętu, który podczas wojny światowej znalazł w tych wodach swój koniec.

Są to szczątki „Sławy", z której pozostała dziś niekształtna masa. Oczy milcząco na nią patrzących marynarzy, rozpoznają część komendanckiego mostku i tragicznie sterczące, niegroźne już działo. Przy smutnym wraku jakaś łódeczka, jakaś motorówka i jacyś ludzie. Gdy okręt się zbliża — ludzie ci coś zaczynają wykrzykiwać. Wreszcie się wyjaśnia. Będzie wybuch. To Estończycy usuwają ze swoich wód niepotrzebną im pamiątkę. „Podhalanin" oddala się. Motorówka i łódeczka na jej holu też w pośpiechu odbijają i mkną jak najdalej.

Potężny huk, czerwony błysk ognia i wspaniała fontanna wody obwieściła, że nieruchomy korpus „Sławy" zmniejszył się o pewną ilość sześciennych metrów.

Lecz oto okręt wychodzi na głębsze wody. Jakby otrząsając się ze smutnych reminiscencyj, mknie znów żwawiej ku życiu, ku żywym ludziom, pozostawiając za sobą zmurszałe szczątki szybko oddalającej się przeszłości.

Oto port Rogökul. Coprawda też tchnie smutkiem. Nie zatarło się tu jeszcze piętno minionej wojny. Wysadzone molo, żałośnie sterczące szczątki spalonych i zbombardowanych, nielicznych wogóle zabudowań. Wszystko to nie nastraja zbyt wesoło. Lecz Estończycy nie bawią się w sentymenty i nic sobie nie robią z wyglądu swoich podrzędnych, nadmorskich przystani. Kursuje tu parę razy w tygodniu stateczek, utrzymujący komunikację z pobliskiemi wyspami. Dochodzi do Rogökulu z Hapsalu dziwaczny pociążek (od słowa pociąg), z niesamowitym rozkładem jazdy (w każdym dniu tygodnia o innej porze) i jakoś się żyje. Za to w odległym o 7 kilometrów Hapsalu wre życie. Jest to nadmorska, kuracyjna miejscowość. Płytkość wód nie pozwala, niestety, na bezpośredni dojazd do tego zupełnie niebrzydkiego kąpieliska.

Kiedyś, gdy na całem tem terytorjum rządziła dawna carska Rosja, ciągnęły do tego „Gapsala" rzesze rosyjskich letników. Było tam wówczas gwarno, hucznie i... brudno. Dziś jest może nie tak hucznie, lecz zato miło i czysto. Zupełnie po europejsku.

Postój w Rogökul na kotwicy daje parę godzin dobrego wypoczynku. Pogoda cudowna, upał afrykański. Doprowadzenie okrętu do stanu połyskliwej czystości i... znów w drogę. Dalej wązkiemi przejściami, płytkiemi farwaterami i obstawionemi znakami nawigacyjnemi kanalikami. Świetna praktyka dla oficerów. W takich niebezpiecznych wąskich i płytkich miejscach ocenia się dopiero wartość dobrych dokładnych map i dobrych, dalekowidzących oczu.

Po kilku godzinach podróży okręt znów zarzuca kotwicę. Arensburg. Po estońsku Kurassare. Port ten, położony na największej estońskiej wyspie Ozylji, jest żywszym i weselszym zakątkiem. Nic zresztą dziwnego. Jest to bowiem zarazem „stolica" wyspy. Przez port ten przechodzą wszystkie towary, przechodzi przez niego każda żywa istota, przybywająca na Ozylję lub ją opuszczająca.

W pół godziny po przybyciu okrętu na redę, zjawia się na jego pokładzie estoński oficer komplimentacyjny, witający w imieniu swoich władz, a więc i w imieniu swego narodu, polski okręt wojenny.

Po jego wyjeździe udaje się bezzwłocznie na ląd jeden z oficerów okrętowych, aby w imieniu dowódcy polskiego okrętu podziękować za grzeczność.

Po tych oficjalnych grzecznościach, nawiązują się dalsze bezpośrednie, prawdziwie przyjacielskie stosunki. Komendant garnizonu zaprasza oficerów na ląd. Zwiedzają wspólnie muzea, wpisują się do pamiątkowych ksiąg, organizują nawet na poczekaniu mecz tenisowy, w którym zwycięzca jest polski gość.

Stosunki stają się coraz milsze i serdeczniejsze. Estonja ma jeden miljon i sto kilkadziesiąt tysięcy ludności, lecz ludność ta jest dzielna. Ocenia ona z uznaniem pozycję potężnej i coraz potężniejszej Polski. Przejawia się to na każdym kroku.

Kulminacyjnym punktem „zacieśnienia węzłów przyjaźni" było rewanżowe przyjęcie, wydane na polskim okręcie dla estońskich oficerów, którzy przybyli w towarzystwie kilku miejscowych pań. Przemówienie komendanta garnizonu, majora Altepere i jego zastępcy kapitana Matsena były strzeszczeniem zdrowej myśli estońskiego narodu, patrzącego na Polskę, jako na kraj predystynowany do przewodzenia na Bałtyku. W pewnym momencie dzielny major postawił wszystkich swoich ziomków, nie wyłączając pań, „na baczność" — (polscy oficerowie, oczywiście, też wstali) i odśpiewał, przewodząc chórowi, pieśń na cześć i na pomyślność Polski.

Wizyta miłych estońskich gości była jednocześnie pożegnaniem odchodzącego już okrętu.

Znów zahuczały turbiny, znów zabrzęczały dzwonki alarmowe. Szczęk wciąganej kotwicy, kilka odezwań się telefonu maszynowego i „Podhalanin" znalazł się znów w drodze.

Niebo zaciąga się chmurami. Ostre podmuchy wiatru pędzą falę. Po wyjściu z cieśnin i zatoczek, okręt zaczyna się coraz intensywniej „kłaść" z burty na burtę.

Robi się „świeżo". W wantach i w linkach sygnałowych wicher wygrywa najdziwaczniejsze melodje.

Nielitościwe dzwonki alarmowe stawiają wszystkich na nogi. Mokre działa kierują się ku odległemu, zatraconemu w morzu stateczkowi, ku urojonemu — dla praktyki — nieprzyjacielowi.

Zamki dział szczękają, przekaźniki artyleryjskie brzęczą. Wiatr huczy i wyje, a okręt skacze na falach, jak potępieniec. Wre urojony bój, toczy się walka z domniemanym wrogiem i z rozszalałym żywiołem.

Rozlega się jakiś łoskot, trzask spadającego ciężkiego przedmiotu. To zerwał się kuchenny komin i wpadł do rozhuśtanego morza.

Okręt mknie dalej. Marynarze czuwają na swoich stanowiskach, pomni zadania, jakie mają do spełnienia w służbie dla Ojczyzny.

W. KOSIANOWSKI

*) cieśnina, biorąca swą nazwę od wyspy Moon.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

BUDOWA NOWYCH OKRĘTÓW WE FRANCJI

Minister marynarki p. Georges Leygues zarządził rozpoczecie budowy czterech nowych krążowników, przewidzianych według programu 1932 roku. Zamówienia na budowe tych okrętów otrzymały prywatne stocznie, a mianowicie: okret „Marseillaise" budują Chantiers de la Loire: „Gloire"—Chantiers de la Gironde; „Montcalm"—Chantiers de la Seine i „Chateaurenault" — Penhoet. Beda to jednostki o pojemności po 7.600 ton, o szybkości 31 węzłów, uzbrojenie każdej z nich będzie się składało z dziewieciu dział 152 mm.

W dniu 9 maia na stoczni Penhoet w Saint - Nazaire został spuszczony na wodę krążownik (przystosowany również do stawiania min zagrodowych) „Emile Bertin". Dane tego okretu są następujące: pojemność 5.886 ton szybkość 34 węzłów, uzbrojenie składa się z dziewieciu dział 152 mm. w trzech wieżach, czterech dział przeciwlotniczych 90 mm oraz sześciu wyrzutni torpedowych 550 mm. Załoga okrętu będzie liczyła 30 oficerów, 93 podoficerów i 432 szeregowców.

Budowę tego okretu przewidziano w programie 1930 roku; początkowo zamierzano wybudować go jako zagrodowiec minowy tego samego typu, co „Pluton", jednakże później decyzja ta została zmodyfikowana na skutek ukazania się w innych państwach krążowników o dużej szybkości, uzbrojonych w działa 152 mm., gdyż obawiano się, że „Bertin" okaże sie zbyt słaby w porównaniu do tych nowych typów krążowników.

Budowę tych nowych krążowników marynarka francuska zawdzięcza energji swego ministra marynarki p. Leygues, który już po raz siódmy piastuje tekę ministra marynarki. Około 90 proc. okrętów, wybudowanych po wojnie światowej dla marynarki francuskiej powstało na skutek decyzji obecnego ministra marynarki.

CIEKAWE PORÓWNANIE

Ciekawie przedstawia sie porównanie z innemi okretami linjowemi nowego pancernika niemieckiego „Deutschland", popularnie zwanego okrętem „kieszonkowym".

Tak np. w porównaniu do angielskich okrętów linjowych typu „Queen Elisabeth" — pancernik niemiecki ma przewagę szybkości jednego węzła. Jednakże wykorzystanie tej przewagi w szybkości nie będzie możliwe przy wzburzonem morzu, ponieważ okret niemiecki jest znacznie mniejszy i mniej stateczny. Pojemność jego jest trzykrotnie mniejsza od pojemności okretów angielskich, ogólna konstrukcja o wiele lżejsza, co oczywiście odbije się ujemnie na stateczności przy wiekszej fali.

Pancernik niemiecki ma, jak na swoje wymiary, bardzo silne uzbrojenie; sześć dział 280 mm. daje mu możność wyrzucania przy jednej salwie około trzech ton pocisków, przyczem nośność jego dział przewyższa zasięg dział 380 mm., stanowiących główne uzbrojenie angielskich okrętów linjowych. Jednakże wówczas, kiedy okręty linjowe typu „Queen Elisabeth" są potężnie opancerzone i są w stanie wytrzymać znaczną ilość trafionych pocisków, pancernik niemiecki jest opancerzony tylko w najbardziej żywotnych swoich częściach i kilka trafień pocisków ciężkiego kalibru może go zatopić.

Ponadto główne uzbrojenie niemieckiego pancernika mieści sie w dwóch wieżach pancernych , to też uszkodzenie jednej wieży odrazu obniża jego wartość bojowa o 50 proc.

Nadając swoim działom znaczną przewagę pod względem donośności, Niemcy chcieli zapewnić swojemu okrętowi przewagę pierwszej, dobrze trafionej salwy, kiedy okret nieprzyjacielski nie byłby jeszcze w stanie dosięgnąć go swemi działami. Należy jednak liczyć się z warunkami widoczności na morzu Północnem, które są zazwyczaj znacznie mniejsze od zasięgu działania dział pancernika niemieckiego (donośność dział pancernika niemieckiego 43.872 mtr., normalna widoczność na morzu Północnem 8 — 10 mil, czyli około 15.000 — 19.000 m.). W tych warunkach przewaga ta nie będzie miała praktycznego znaczenia.

NOWY ŻAGLOWIEC SZKOLNY DLA MARYNARKI NIEMIECKIEJ.

W kilka miesięcy po zatonięciu żaglowca „Niobe" podjeto w Niemczech szeroką akcje nad zebraniem pieniędzy na budowę nowego okretu szkolnego dla kadetów marynarki wojennej. W połowie grudnia roku ubiegłego komitet zbiórki przekazał do dyspozycji rządu 350.000 marek, co stanowi połowę kosztów nowego żaglowca.

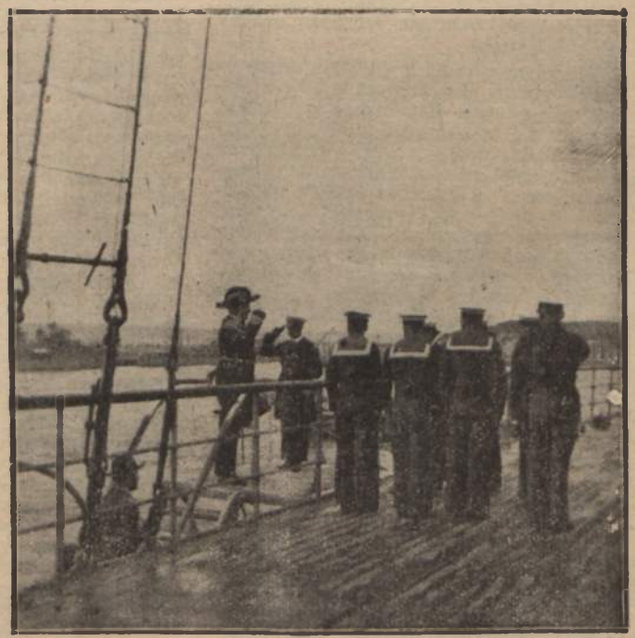
Nowy żaglowiec został wybudowany w rekordowym czasie trzech i pół miesięcy przez stocznię „Blohm i Voss" w Hamburgu i w dniu 3 maja r. b. spuszczono go na wode.

Dane tego okrętu są następujące: całkowita długość 73 m., długość przy linji wodnej 62 m., szerokość 12 m., zanurzenie przy maksymalnem obciążeniu 5 m., pojemność 1.500 ton, powierzchnia ożaglowania 1.800 m. kw. Żaglowiec zostanie zaopatrzony w silnik spalinowy typu Man'a, dający możność rozwinięcia 8 węzłów szybkości.

Nazwa żaglowca pochodzi od imienia popularnego poety niemieckiego Gorch Fock'a, który zginął na „Wiesbaden" podczas bitwy jutlandzkiej.

Interesujące jest, że wiekszość składek, złożonych dobrowolnie na budowę tego okretu, stanowiły kilkufenigowe kwoty.

WIZYTA SZWEDZKICH OKRĘTÓW WOJENNYCH W GDYNI



W końcu czerwca r. b. bawiły w Gdyni z rewizytą u floty polskiej dwa pancerniki szwedzkie „Gustaf V" i „Drottning Victoria". Na lewo: O. R. P. „Baltyk" odpowiada ze swych dział na salut powitalny pancerników szwedzkich, widocznych w głębi. Z prawej: dowódca floty szwedzkiej, admirał Tamm wchodzi na pokład O. R. P. „Baltyk"

PERSONEL MARYNARKI NIEMIECKIEJ.

Personel marynarki niemieckiej (Reichsmarine) liczył w roku zeszłym 15.000 ludzi (t. j. tyle, ilu przewiduje traktat wersalski), w tej liczbie 83 urzędników cywilnych. W porównaiu do 1931 roku personel został zwiększony o 500 ludzi, co przy znacznej ilości okrętów, które weszły do linji w ciągu roku, nie jest dużo.

No ogólna ilość 15 000 ludzi 8.530 znajdowało się na okretach, a 6.470 — na lądzie. Personel szeregowy wynosi 13.500 podoficerów i szeregowych przyczem 9.355 pochodzi z prowincji pruskiej, a 2.575 z głębi kraju: zaledwie 290 należoła przed wcieleniem do marynarki do zawodu żeglarskiego, reszte stanowią robotnicy i rzemieślnicy.

W roku zeszłym do marynarki wojennej zgłosiło się 33.281 kandydatów, z tej ilości przyjęto zaledwie 1.251.

Wolne miasto Gdańsk dostarczyło dla marynarki niemieckiej 67 ochotników (!)

ŚMIERC „NEREIDY"

Pelagosa, pusty i ponury blok skalny, około 1400 m. długi i 300 szeroki, nieznany był za czasów pokoju szerszemu światu. Tylko latarnia morska i mały kościołek świadczyły że stopa ludzka dotyka jednak tych rozpalonych w słońcu skał.

Nadeszła burza wojny światowej i na Pelagosę zwróciły się oczy mocarstw, zmagających się na wodach Adrjatyku.

19 września 1914 r. składał jej już wizytę Francuz, wysyłając krążownik pancerny „Ernest Renan" i kontrtorpedowiec „Mortier" z misją zbadania przynależności państwowej wyspy. Desant francuski zniszczył przytem rotor latarni morskiej, ale nie znalazł jej obsługi, schowanej w grocie.

Po raz drugi wniósł niepokój (dn. 24 maja 1915 r.) desant włoskich okrętów „Libia" i „Citta di Siracusa", który napróżno szukał strażników i zadowolnił się uszkodzeniem mechanizmów latarni.

Po tych odwiedzinach nastał znów dłuższy spokój, a szóstka strażników latarni stanowiła nadal jedyny garnizon Pelagosy.

I pędziłaby może ta garstka dalej spokojny żywot, gdyby nie położenie geograficzne wyspy, podniecające apetyt Włochów. Odległość zaledwie 30 mil morskich od Vieste i Lagosta, wysokość latarni morskiej 105 m. n. p. m., pozwalająca obserwować Lissę i Gargano zbyt były kuszące. Posiadanie Pelagosy — to kontrola nad komunikacjami przybrzeżnemi Austrji, to może krok wstępny do postawienia nogi w środkowej Dalmacji i stworzenia koalicyjnej bazy, która przerwie łączność między Polą i Cattaro.

Wykonanie zamiaru nie dało długo na siebie czekać. Już 11 lipca o świcie ekspedycja włoska, sformowana w Brindisi, zjawia się w Pelagosa, nie napotykając śladu nieprzyjaciela. Torpedowce włoskie pod osłoną lekkiego krążownika „Quarto" i łańcucha kontrtorpedowców wydragowały sąsiednie wody, zaś krążownik pomocniczy „Citta di Palermo" wysadził desant w sile 90 marynarzy, 3 oficerów i jednego lekarza, tudzież 2 karabiny maszynowe i 2 armaty 7.6 c.m. Sześciu strażników austrjackich schroniło się starym zwyczajem w grocie, bez broni, ale z prowjantem, nie wierząc w trwałość okupacji włoskiej. Zostali jednak odszukani i zaproszeni przymusowo do słonecznej Italji.

Gdy się to rozgrywało włoskie łodzie podwodne czuwały pilnie: „Velella" koło Pelagosy, „Nereide" u przylądka Planka, zaś francuska „Monge" nieopodal Cattaro.

Nowi władcy wyspy, wkrótce zmontowali radjostację i zorganizowali obronę: w jedynych dostępnych miejscach (Stara Vlaka na NW, zatoka Zadlo na SE) założyli linje okopów zasieki druciane i fugasy oraz zmontowali na szyczycie wyspy dwie armaty 7.6 c.m. (desantowe) i jedną przeciwlotniczą. Ponadto zaopatrzyli zatokę Zadlo w boję dla cumowania łodzi podwodnej, przeznaczonej do obrony wyspy.

A miejsce to niebezpieczne; nic łatwiejszego dla nieprzyjacielskiej łodzi podwodnej, jak zjawić się niespodzianie i storpedować strażniczkę Pelagosy. Założenie ochronnej sieci drucianej pozostało narazie w sferze projektów. Zresztą tylko z zatoki Zadlo mogą morscy obrońcy wyspy komunikować się swobodnie z obserwatorami na skałach.

Dyskretnie przeprowadzona operacja uszła chwilowo uwagi Austrjaków. Dopiero uporczywe milczenie stacji sygnałowej (prowizorycznej) niereagującej na wezwania sąsiadek zbudziło podejrzenia. Wreszcie około południa 13 lipca 1915 samolot „L—51" oraz kontrtorpedowiec „Tatra", wysłane na zwiady, stwierdziły nowy stan rzeczy i zameldowały o nim, jak również o obecności w zatoce Bogaso „włoskiej łodzi podwodnej typu Fiat" (w rzeczywistości — francuskiej „Fresnel") która została rzęsiście ostrzelana z karabinu maszynowego przez samolot, lecz mimo to w porę odcumowała się i zanurzyła. Wkrótce potem „Tatra" rozpoczął bombardowanie pozycyj włoskich oraz radjostacji. Tymczasem „Fresnel", choć zauważony i atakowany przez samolot, manewrował, by storpedować „Tatra"; przejrzystość wody udaremniła wysiłki bo czujny lotnik w czas ostrzegł okręt, który też oddalił się w porę zdoławszy zniszczyć skład benzyny i uszkodzić maszt anteny. Artylerja włoska milczała przez cały czas.

Przez dwa tygodnie wyspa i jej okupanci cieszyli się względnym spokojem, zrzadka tylko zamacanym przez konwencjonalne wizyty samolotów, rzucających obficie swe hałaśliwe podarki w celu obrzydzenia życia łodzi podwodnej, strażującej w zatoce Zadlo i doskonale widocznej z góry, nawet po zanurzeniu się w przejrzystych wodach Adrjatyku. Ta przykra misja przypadła w udziale włoskiej łodzi podwodnej „Nereide" (komendant: komandor—podporucznik Carlo del Greco; pierwszy oficer: kapitan Corrado Boggio) na zmianę z jednostkami francuskiemi.

Dowództwo austrjackie nie dało za wygraną, nie chcąc pozostawić Włochom kontroli nad żeglugą przybrzeżną oraz możności przenikania na wyspy środkowej Dalmacji. To też w nocy z 27 na 28 lipca 1915 r. flotylla z Sebenica (krążownik „Saida" i „Helgoland", 6 kontrtorpedowców klasy „Tatra" i 2 torpedowce) otrzymuje rozkazy operacyjne i nad ranem dn. 28 zjawia się w Pelagosa. Podczas gdy krążownik „Helgoland" i II grupa torpedowców kierują się ku Vieste w celu bombardowania radjostacji i semaforu, — I dywizjon torpedowców (6 typu „Tatra") zatroszczył się o wyspę ostrzeliwując ją gwałtownie i skutecznie, osłaniany później o 10 mil dalej na SE przez krążownik „Saida" oraz powracający z Vieste „Helgoland". Ostrzeliwanie latarni morskiej i okopów zdawało się być uwieńczone dużym sukcesem. Dwie weń kontrtorpedowce „Tatra", „Balaton", „Orjen" i „Triglav", osłaniane przez małe torpedowce, wysadziły na północy wyspy w trzech miejscach desant w sile 4 oficerów i 104 marynarzy. Ten wziął się do dzieła z rozmachem, lecz ostrzeliwany z karabinów maszynowych jeszcze w łodziach, trafił po wylądowaniu nietylko na betonowane okopy i zasieki druciane, ale i na zacięty opór obrońców. Sprawę skomplikowała też obecność francuskiej łodzi podwodnej „Ampere" (kapitan Devin), która coprawda chybiła „Balaton", ale trochę „pomieszała szyki" atakujących i ochłodziła ich zapał.

Włosi wysadzili na chybił trafił swe fugasy i spalili tajne dokumenty, i czac na długą i energiczną akcję przeciwnika i masowy desant. Tymczasem gęsty ogień okrętów nie dał dalszych wyników i natarcie utknęło w krzyżowym ogniu obrońców, zagrożone w każdej chwili zgnieceniem przez przeważające siły włoskie. Coprawda marynarze austrjaccy dotarli miejscami na 30 kroków od okopów i gotowali się obejść je i szturmować, lecz komendant kontrtorpedowca „Csepel" (komandor — porucznik Janko Vukowic) zdał sobie sprawę, że siła garnizonu wyspy znacznie przewyższa oczekiwania i nakazał odwrót w celu ratowania słabego oddziału desantowego. Samo zaokrętowanie odbyło się bez strat. Austrjacy zaniechali więc tym razem przedsięwzięcia i oddawszy jeszcze kilka salw pożegnalnych, odpłynęli ze stratą dwu zabitych i dziesięciu rannych; Włosi mieli jednego zabitego i jednego rannego, ale zajadłe ostrzeliwanie wpłynęło na nich przygnębiająco.

W marszu powrotnym krążownik „Helgoland" był bezskutecznie atakowany w kanale Busi przez łódź podwodną.

Niezaprzeczony wpływ obecności i interwencji łodzi podwodnej „Ampere" na bieg wypadków skłonił sprzymierzonych do utrzymania straży łodzi podwodnych u Pelagosy, a zarazem uczynił ją solą w oku dowództwa austrjackiego. Jednostki francuskie i włoska „Nereide" luzują się co 24 godziny w tej przykrej służbie, ciągle prześladowane, obserwowane, bombardowane i ostrzeliwane z powietrza, jakby cudem unikające ciosów, niechronione żadną siecią od niespodzianego ataku torpedowego, zdane tylko na czujność bystre oko obserwatorów tam, na skałach.

To też francuska łódź podwodna „Papin" (kapitan Cochin) z ulgą przyjęła do wiadomości rozkaz odpłynięcia i wykonała go skwapliwie dnia 4 sierpnia. Nazajutrz zastąpić ją miała znów ociężała „Nereide". I tu zaczyna się jej dramat.

Otrzymanie żółtej kartki z rozkazem udania się do Pelagosy nie spotkało się z nim razem z entuzjazmem, za to dziwny i niewytłumaczony nastrój ogarnął wszystkich, ustępując dopiero po dłuższym czasie klasycznej flegmie i obojętności, właściwej ludziom, których całe życie jest jednem ryzykiem. A e pra-

wo przeczucia jednak dało poznać swą moc. Zastępca komendanta „Nereidy" czuł nieznany mu przedtem chłodny dreszcz, którego nazwać nie umiał, a na żartobliwe gratulacje, wróżby i pożegnania odpowiedział wymuszonym smutnym uśmiechem. Odpłynęli wreszcie. Sama żegluga nie odchylała się od szablonu, prócz drobnych przykrości, wynikłych z niepogody; wreszcie w mdłem świetle zorzy porannej ukazała się Pelagosa, cel przeznaczenia. Zabrano się więc energicznie do pracy, by przygotować do wyładowania zaokrętowane materjały i by przycumować łódź do boi, dziobem ku morzu. Przez megafon nawiązano kontakt z obserwatorami i wezwano ich do zabrania dostarczonego ładunku. Morze aż do granic horyzontu wydawało się zupełnie opustoszałe. Cumy na rufie były już wzięte, a część załogi tudzież obaj oficerowie przebywali jeszcze przez chwilę wewnątrz łodzi celem dokonania ostatnich czynności, związanych z przybyciem. poczem wyszli na pokład. Wtem coś dziwnego ukazało się tuż ponad spokojną powierzchnię wody. Coś szarego, prawie niewidocznego, poruszającego się ruchem własnym.

Rura jakaś? Gałąź? Na „Nereidzie" zamarły słowa i gesty, wszystkie spojrzenia w dziwnym przedmiocie, wszystkie oczy marynarskie pojęły odrazu, co to znaczy. To peryskop łodzi podwodnej, nieubłagany zwiastun katostrofy, oko śmierci. Posuwał się wolno, jak chytry rekin, znacząc falę subtelną smugą piany i zakreślając krzywą, by, podobnie jak żarłoczny postrach oceanów, zająć dogodną pozycję do zaatakowania swej ofiary. Biada Ci, „Nereido"! To austrjacka łódź podwodna „U—5", a u peryskopu czuwa świetny jej komendant, kapitan Jerzy von Trapp, którego dłoń nie zawodzi, a oko nie chybia. Wie coś o tem nieszczęsny „Leon Gambetta", śpiący na dnie Adrjatyku!

W tej chwili, wśród niezmąconej ciszy, los „Nereidy" był już przesądzony. Niepodobieństwem było wycofać łódź z tej sytuacji, należało corychlej zanurzyć się, zniknąć, by zrównać swe szanse z przeciwnikiem i podjąć bój w identycznych warunkach. Ale czy było to możliwe? Czyż nie można było opuścić „Nereidy", już i tak bez ratunku zgubionej i dać ludziom ujść wpław, na skały? Przecież gdyby cała załoga udała się na ląd, to jej życie byłoby z pewnością uratowane. Czyż trzeba napełniać żywymi coś, co już jest jakby martwe? Ale nie tak rozumował Carlo del Greco. „Wdół" — krzyknął, i pierwszy postawił nogę na szczeblu kiosku; tym jednym krokiem przeszedł od pewnego życia do śmierci niechybnej; duma jego nie zniosłaby ucieczki, rezygnacji z walki, z usiłowania uratowania sprzętu, który tak samo jak ludzie, był mu powierzony przez cały naród, a ponadto stworzony zbiorowym wysiłkiem.

Za niezachwianym komendantem udali się bez drgnienia powiek wszyscy; cały szereg dzielnych podążył wesprzeć usiłowania wodza i podzielić jego dobrowolną śmierć. Przecięto liny cumów i podjęto niewykonalny zamiar pogrążenia łodzi podwodnej w porę. Tymczasem peryskop „U 5" zakończył już swój bieg, na „Nereidzie" padają szybkie rozkazy napełnienia balastów, pokład się zanurzył, kiosk począł znikać. W tem potężny wybuch wstrząsnął wyspą: pierwsza torpeda „U 5" mija dziób celu i wybucha u skał; olbrzymi gejzer dymu, wody i kamieni wznosi się ku niebu. Chwila przygniatającej ciszy i znów ogłuszający huk wybuchu targa powietrzem, wodą i skałami.

*

Na głębokości trzydziestu dwu metrów legły rozstrzaskane zwłoki „Nereidy", brocząc obficie swą krwią — ropą naftową, rozlewającą się na spokojnej tafli morza w opalizujące tłuste smugi.

Lecz o poświęceniu „Nereidy" świadczyło coś jeszcze: boja telefoniczna, drogocenny łącznik ze światem zewnętrznym, ratownik w niejednej potrzebie.

Przy strasznej eksplozji, która łódź całą rozbiła, ten jeden czuły, kruchy, wątły organ ocalał, i gdy wstrząs cios otworzył mu drogę, sprawnie wypłynął na powierzchnię, wiernie spełniając swą misję orędownika.

*

Boja zlekka kołysze się na spokojnych, drobnych falach, a na powierzchni jej połyskują w blaskach słońca wyraziste litery tych kilku urwanych, regularnych zdań:

„Uwaga — boja telefoniczna — Królewska łódź podwodna „Nereide" — nie ciągnąć boji — otworzyć pokrywę — wykonać instrukcje wewnętrzne".

Ale nikt pokrywy nie uchylił: ci, co do ostatka utrzymać się pragnęli na swym skalnym posterunku i z bolesnem uczuciem bezsilności byli biernymi świadkami tragicznego końca swych najlepszych obrońców i kolegów, zbyt dobrze wiedzieli, że ratunku niema, że papierowe instrukcje nikogo już nie wskrzeszą.

Zato wnętrze delikatnego pływaka, kołysanego falą, zdawało się być wypełnione niezłomnym duchem tych zmarłych, głoszących w swem niemem narzeczu męczenników wyznanie wiary, którego rozstrzaskane serca i usta, pełne wodorostów i piasku, już nie wypowiedzą.

W swem milczeniu nieskończenie wymowna, boja telefoniczna „Nereidy" poucza świat cały, jak się słucha i jak się umiera.

Oto jej instrukcje.

J. SAWICZEWSKI

SWIĘTO MORZA 1933

Tegoroczne „Święto Morza", zorganizowane po raz drugi z rzędu przez Ligę Morską i Kolonjalną, stało się spontaniczną, żywiołową poprostu, powszechną i jednomyślną manifestacją całego narodu na rzecz morza. Nie było takiego zakątka w całym kraju, ani też takiego skupienia Polaków na obczyźnie, gdzieby nie odbyły się uroczyste pochody, manifestacje, akademje, zgromadzenia publiczne, na których uchwalano jednogłośnie rezolucje niezłomnego trwania nad brzegiem Bałtyku.

Wysoki portektorat nad tegorocznem „Świętem Morza" objęli: Pan Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki, I Marszałek Polski Józef Piłsudski i Prymas Polski J. E. ks. kardynał Hlond. Do Komitetu Honorowego „Święta Morza" weszli najwyżsi dostojnicy państwowi i szereg najbardziej zasłużonych działaczy społecznych. W całem Państwie utworzono tysiące komitetów wykonawczych, które kierowały akcją przygotowawczą obchodu. Intencją organizatorów było przytem połączenie uroczystości z czynem konkretnym. Tym czynem konkretnym była powszechna zbiórka w kraju i wśród Polonji zagranicznej na dwa naczelne cele, którym służy Liga Morska i Kolonjalna: na Fundusz Obrony Morskiej, czyli na budowę ze składek społeczeństwa okrętów wojennych i na Fundusz Kolonjalny.

Okres przygotowawczy pochłonął bardzo wiele wysiłków i energji. Zilustrować to może kilka następujących liczb: Główny Komitet Wykonawczy w Warszawie wydał 50.000 barwnych plakatów, 50.000 afiszów - odezw, zgórą pół miljona ulotek, 1.000.000 sztuk barwnych chorągiewek - sygnałówek i 50.000 płóciennych flag z emblematami Ligi, z których całkowity dochód przeznaczony był na wymienione wyżej fundusze. Wydano specjalny numer „Morza" w zwiększonym nakładzie 100.000 egzemplarzy, wydany został także specjalny numer pisma „Polacy zagranicą", organu Rady Organizacyjnej Polaków z zagranicy w nakładzie 20.000 egz. Wydano wreszcie szereg broszur po polsku i w językach obcych, a między innemi: pracę b. Ministra Przemysłu i Handlu inż. E. Kwiatkowskiego p. t. „Orjentacja bałtycka Polski" w języku francuskim i angielskim, jak również po rosyjsku broszurę p. t. „Polskie Pomorze". Dostarczono do wszystkich pism w Polsce, do polskich pism na wychodźtwie i do szeregu pism zagranicznych obfity materjał propagandowy, artykułowy jak i ilustracyjny. Wygłoszono szereg odczytów propagandowych przez radjo.

Powitanie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej przez prezesa Zarządu Gł. L. M. i K., gen. G. Orlicz-Dreszera, na pokładzie statku „Francja".

Właściwy obchód święta Morza rozpoczął się w środę, 28 czerwca, po południu. Na dany sygnał uczczono w całej Polsce minutą milczenia pamięć poległych w odwiecznych bojach o Pomorze bohaterów. Wieczorem odbyły się we wszystkich miastach capstrzyki orkiestr, pochody i zgromadzenia publiczne. Wszystkie domy pokryły się flagami o barwach narodowych i flagami z emblematami Ligi. Do Głównego Komitetu Wykonawczego zaczęły nadchodzić z całego kraju i z zagranicy rezolucje.

W Warszawie odbyło się w środę po południu szereg zebrań i zgromadzeń organizowanych przez poszczególne oddziały Ligi i stowarzyszenia. O godz. 6 po poł. zaczęły ściągać ze wszystkich stron miasta na Plac Marszałka Piłsudskiego pochody z orkiestrami. Wkrótce cały plac i przyległe ulice pokryła 100-tysięczna masa manifestantów. Przemówił do zgromadzonych b. Komisarz Generalny Rzeczypospolitej w Gdańsku, min. Strasburger. Po przemówieniu tem udano się pochodem na brzeg Wisły, gdzie Pan Prezydent Rzeczypospolitej przyjął ze statku „Francja" defiladę biorących udział w manifestacji stowarzyszeń oraz defiladę na Wiśle wszystkich łodzi i całego taboru pływającego. Następnie Pan Prezydent przyglądał się ze statku uroczystości dorocznych wianków, które w stolicy — podobnie, jak i w szeregu miast prowincjonalnych — przełożono specjalnie na ten dzień z wigilji dnia św. Jana.

W czwartek, 29 czerwca, odbyło się uroczyste nabożeństwo w Katedrze. Następnie na Zamku Pan Prezydent Rzeczypospolitej przyjął delegację województwa łódzkiego, która wręczyła mu czek na 260.000 złotych, zebranych drogą dobrowolnych składek wśród ludności tego województwa na budowę okrętów wojennych. W południe Pan Prezydent Rzeczypospolitej wygłosił przez radjo specjalne przemówienie.

Przed południem na Placu Marszałka Piłsudskiego złożony został wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza, poczem p. generał G. Orlicz-Dreszer przyjął w otoczeniu członków stołecznego Komitetu Święta Morza defiladę organizacyj i stowarzyszeń.

W Gdyni tego samego dnia odbyła się

Święto Morza w Warszawie. Defilada łodzi na Wiśle przed Panem Prezydentem Rzeczypospolitej

uroczysta Msza Św., którą odprawił nad brzegiem morza J. E. ks. biskup Okoniewski. Po nabożeństwie przemówił w imieniu rządu Minister Przemysłu i Handlu gen. dr. Ferdynand Zarzycki oraz wygłosili przemówienia zaproszeni na uroczystości przedstawiciele bratnich Lidze organizacyj Francji, Czechosłowacji i Rumunji. Następnie odbyła się defilada na ul. 10-go Lutego.

Podobne obchody odbyły się we wszystkich miastach Rzeczypospolitej i w różnych ośrodkach polskich zagranicą.

Aby upamiętnić tę wspaniałą manifestację, Zarząd Główny L. M. i K. przystępuje do wydania specjalnej książki pamiątkowej, w której zamieszczone zostaną liczne zdjęcia i opisy uroczystości w całym kraju i zagranicą.

Święto Morza w Gdyni. Wypuszczenie gołębi pocztowych

Święto Morza w Gdyni. Uroczyste nabożeństwo na nabrzeżu Wilsona, celebrowane przez J. E. Ks. Biskupa Okoniewskiego

Minister Przemysłu i Handlu, dr. F. Zarzycki, przemawia w imieniu Rządu w dniu Święta Morza w Gdyni
Fot. W. Toczyłowski

Święto Morza w Gdyni. 2 pułk szwoleżerów na czele defilady
Fot. W. Toczyłowski

Święto Morza w Gdyni. Poleszucy.
Fot. W. Toczyłowski

Święto Morza w Gdyni. Delegaci bratnich organizacyj morskich z Czechosłowacji, Francji i Rumunji

W 75 ROCZNICĘ TELEGRAFICZNEGO POŁĄCZENIA MIĘDZY STARYM I NOWYM ŚWIATEM

W lipcu i sierpniu r. b. upłynęło 75 lat od założenia transatlatyckiego telegrafu (kabla) między Ameryką a Europą. O wydarzeniu tem rozpisywano się w r. 1858 bardzo obszernie i nadawano mu znaczenie epokowe. Jedno z pism, mianowicie „Times", zdobyło się nawet na wysłanie specjalnego korespondenta, który miał śledzić przeprowadzane prace zbliska i złożyć dokładne relacje czytelnikom. Z bardzo obszernej relacji jego, przytaczamy — gwoli scharakteryzowania ówczesnych nastrojów i poglądów — najciekawsze ustępy.

„Przybyliśmy — powiada korespondent — na oznaczone miejsce 28 lipca 1858 r., w środę, w jedenaście dni po wyruszeniu z Queenstown. Inne okręty spostrzeżono dopiero nad wieczorem. Zarzucono nas pytaniami o przyczynę takiej zwłoki, „Niagara" bowiem przybyła na punkt szkodzki 23, „Valorous" 25, a „Gorgon" 27 lipca. Przy przepysznej pogodzie i ciszy zabrano się zaraz do związania liny na „Agememnonie".

Około południa spojono druty, a na spojeniu uczepiono wagę ołowianą, celem szybszego zatapiania. Ołów ten urwał się w chwili rzucenia liny w morze — uwiązano zatem kulę, ważącą 32 funty, w punkcie złączenia końców liny, i wszystko razem rzucono do wody bez „żadnych formalności i zastanawiania się", gdyż obecni na pokładzie wierzyli ostatecznie w powodzenie imprezy. Spuszczono — mówi korespondent dosłownie — 210 sążni liny, ażeby spojenie ułożyło się dostatecznie na dnie morza, poczem dano hasło do rozjazdu. „Niagara" i „Agamemnon" ruszyły w przeciwne strony. Pierwsze trzy godziny okręty poruszały się bardzo powoli, rozwinąwszy linę na znaczną odległość. Później rozwinął „Agamemnon" szybkość biegu, aż doszedł do pięciu węzłów. Lina odwijała się w stosunku 6 węzłów, a dynamometr wskazywał natężenie tylko kilkuset funtów.

Po godzinie szóstej spostrzegłem bardzo wielkiego wieloryba, szybko zbliżającego się do okrętu, roztracającego fale i miotającego dokoła bałwany. Pierwszy raz przyszło mi na myśl, że powodem poprzedniego zerwania liny mogło być tylko to zwierze. Wieloryb dążył przez pewien czas wprost na linę. Dopiero, gdyśmy ujrzeli wieloryba poza sobą, uspokoiliśmy się trochę. Dotknął wprawdzie liny w miejscu zanurzenia się, ale jej nie uszkodził.

Wszystko szło gładko do godziny ósmej — dopiero później zauważono pewne nadwyrężenie liny, będącej jeszcze na pokładzie. Pan Canning, służbowy inżynier, nie miał już czasu do stracenia, bo lina rozwijała się tak szybko, że część uszkodzona miała wyjść z okrętu za jakie 20 minut, a doświadczenie pokazało, że ani liny, ani okrętu zatrzymać nie można, gdyż zerwanie byłoby pewne. W chwili, gdy kończono naprawę, oświadczył profesor Thomson, że prąd elektryczny ustał zupełnie. Przypuszczano, że nadpsuty kawałek liny wstrzymuje prąd, ucięto go więc natychmiast i zastąpiono spojeniem.

Ku ogólnemu przerażeniu przekonał nas elektromonter, że przerwa prądu nastąpiła w punkcie liny już w wodzie zanurzonym, o jakie 50 mil od statku. Nie było ani sekundy do stracenia, gdyż z góry można było przypuszczać, że część liny codopiero odciętej, rozwinie się za parę chwil i pójdzie do morza, a w tych kilku sekundach trzeba będzie dokonać spojenia drutów i całej liny. Wstrzymano więc okręt i rozwijanie liny, gdyż zdawało się, że niepodobna skończyć roboty na czas.

Wszyscy zbiegli się na pomoście i uważali z największą trwogą, jak sążeń po sążniu lina uchodziła w morze. Coraz bardziej zbliżała się chwila wyrwania spajanego kawałka z rąk robotników, rozumiejących, że od pośpiechu ich zależy życie lub śmierć imprezy. Wszystkie wysiłki były daremne i przyszło uciec się do ostatecznego środka, to jest do zatrzymania liny na której okręt niejako zawisł przez pewien czas.

Ostatecznie linę spojono i zaczęto znowu opuszczać, ucichło więc cokolwiek wzruszenie, wywołane groźnem niebezpieczeństwem. Z wielką radością skonstatowano, że prąd, który ustał przedtem zupełnie, pojawił się po kilku minutach znowu i że znaki zaczęły z „Niagary" znowu regularnie dochodzić.

W piątek, 30 lipca, wszystko szło dobrze, okręt wszakże poruszał się bardzo wolno z powodu wielkich bałwanów i przeciwnego wiatru. Jednocześnie ogromna ilość węgla, jaką wypalono, zapowiadała, że przyjdzie spalić maszty, aby dostać się do Walencji. W sobotę w południe wiatr wzmógł się znowu, a około nocy był tak silny, iż sądzono, że lina nie wytrzyma jego parcia. Inżynierowie Hoar i Moore przez 4 godziny ani krokiem nie odeszli od dynamometru. W niedziele także pogoda nie sprzyjała, a w poniedziałek tylko nadludzkim wysiłkom inżyniera mieliśmy do zawdzięczenia, że machina, która kilkakrotnie zatrzymywała się, gdy okręt był rzucany, jak piłka — wogóle jeszcze działała.

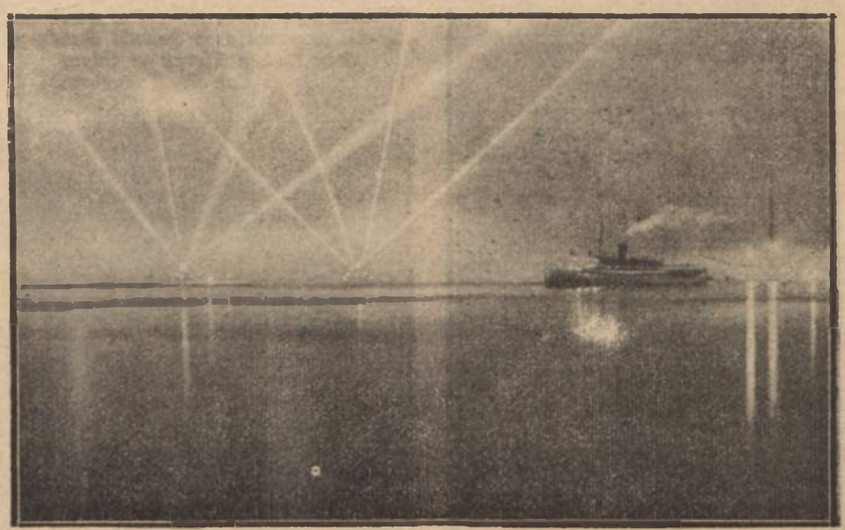
Po południu spostrzegliśmy na wschód trzymasztowy okręt amerykański „Chieftain". Zrazu nie zauważono go, lecz nagle popłynął prosto na nas. Starcie wydawało się nieuniknione i przerwałoby linę. Zmiana kierunku „Agomemnona" była niebezpieczna. „Valorous" wysunął się naprzód i dał znak strzałem armatnim — to samo uczynił potem i „Agamemnon" — ale to nie wstrzymało biegu amerykańskiego trzymasztowca. „Agamemnon" zdążył zaledwie skręcić w bok, gdy okręt amerykański przeleciał przed nim. Załoga jego widocznie postępowania naszego nie pojmowała, bo zbiegła się na pokład, aby nam się przyglądać. Poznano nas nareszcie i pozdrowiono wywieszeniem bandery i okrzykami. „Agamemnon" musiał formalnie odpowiadać na te grzeczności, choć byliśmy wściekli, na dowódcę okrętu, który o mało co nas nie zgubił.

We wtorek rano, około godz. 3 rozbudził wszystkich wystrzał działowy. Myślano, że zerwała się lina, tymczasem spostrzeżono, że „Valorous" strzela do amerykańskiej barki, która wkwaterowała nam się w sam środek drogi. Barka stanęła natychmiast. Załoga wzięła nas może za rozbójników albo siebie za cel nowej zniewagi bandery amerykańskiej przez angielskich oficerów. Barka nie ruszyła się, dopókiśmy nie stracili jej z oczu.

Po południu, około godz. 5 podjechaliśmy do podmorskiej góry, oddzielającej płaszczyznę telegraficzną od wybrzeża Irlandji. Ze zmniejszającą się głębokością wody zmniejszało się i ciągnienie liny.

W środę byliśmy o 89 mil od telegraficznej stacji Walencji. Koło północy spostrzeżono światła nadbrzeżne, a we czwartek rano wyniosłe skały, tak malowniczy wygląd nadające miastu. Nigdy może marynarze z większą radością nie oglądali lądu, jak teraz, gdy spełnili jeden z największych projektów, jakie kiedykolwiek pomyślano. Ponieważ nie domyślano się naszego przybycia, ruszył „Valorous" przodem i wystrzelił z działa. Natychmiast wyruszyło mnóstwo statków na nasze spotkanie.

Wkrótce otrzymano sygnał od „Niagary", że i ona przybiła do lądu. Zatopiła 1,030 mil liny, „Agamemnon" zaś 1.020, cała lina zatopiona zatem w oceanie Atlantyckim wynosi 2.050 mil geograficznych. Koniec liny wynieśli na ląd p. p. Bright i Camming. Umieszczono ją w umyślnie przygotowanym rozkopie. Huk dział ogłosił zaprowadzenie stałego telegraficznego połączenia między nowym i starym światem".



Święto Morza w Gdyni. Iluminacja portu i wybrzeża
Fot. W. Toczyłowski

PRZEZ POLSKĘ DO MORZA!

Przez całą Polskę, jak długa i szeroka, wszystkiemi jej wodami śródlądowemi, — Dunajcem, Sanem, Bugiem, Prypecią, Jasiołdą, Kanałem Ogińskiego, Szczarą, Niemnem, Kanałem Augustowskim, Biebrzą, Narwią, Drwęcą, Pilicą, Bzurą, Kanałem Bydgoskim, a najgęściej Wisłą, królową polskich rzek, — popłynął w roku bieżącym wielki spływ wioślarzy i żeglarzy z całego kraju, zgórą tysiąc łodzi, — przez Gdańsk, — do polskiego morza.

Spływ, gwiaździsty do Torunia, gdzie dnia 4 sierpnia nastąpiła zbiórka wszystkich uczestników i jednodniowy postój dla uczczenia stolicy Polskiego Pomorza, obchodzącej w roku bieżącym 700-lecie swego istnienia, spływ ten, od tego etapu, był zwartym pochodem manifestacyjnym — po dolnej Wiśle, aż po jej ujście, aż wiosła uderzyły o wodę morską Zatoki Polskiej. „Zatoki Polskiej", bo taka nazwa należy się słusznie zatoce, służącej przedewszystkiem Polsce i żyjącej niemal wyłącznie z Polski, dotychczas zwanej zbyt skąpem mianem, mianem — Zatoki Gdańskiej.

Po Toruniu - Brdyujście i nocleg w Fordonie, potem Chełmno, Grudziądz, Gniew, Tczew, Gdańsk i Gdynia, — oto końcowe etapy tej wędrówki po wodach śródlądowych Polski, mającej na celu wskazanie, że ujście Wisły, wód polskich królowej, do morza jest tym najwymowniejszym łącznikiem Polski z morzem, niepozwalającym zaprzeczyć nam prawa do oddychania tem samem powietrzem morskiem, jakiem rozkoszują się inne narody, szeroko nad morzami rozłożone, że to właśnie Wisła jest tą drogą otwierającą nam świat i gruntującą nasz byt i przyznającą nam stosowne miejsce w szeregu tych państw, które właśnie dlatego, że są państwami morskiemi, zawsze decydować będą o pokoju i o równowadze życia politycznego i gospodarczego Europy.

Przez Polskę — Wisłą — do Morza, oto hasło, które mówi najwymowniej o doniosłości drugiej z kolei, po „Święcie Morza", wielkiej imprezy, urządzonej w roku bieżącym przez Ligę Morską i Kolonjalną, organizację, która postawiła sobie za zadanie — wstrząśnienie społeczeństwem polskiem i wydźwignięcie go z miana gnuśnych „szczurów lądowych" do miana zdecydowanych „wilków morskich". Bo nie szerokość wybrzeża morskiego, ale szerokość frontu naszego wyjścia na morze — zdecyduje o polskiej ekspansji zamorskiej, a tem samem o naszej t. zw. mocarstwowości.

Pływać i władać wiosłem czy żaglem winien umieć każdy obywatel, bo cały naród musi wręcz zbratać się z żywiołem wodnym, z żywiołem, dającym zarówno czystość fizyczną i moralną, jak i odwagę, tę podstawową cnotę obywatelsko - żołnierską; wszak trzeba nam wszystkim przepłynąć całe morze, szerokie i głębokie, aby osiągnąć właściwy cel, którym są — u końca własnych dróg morskich — własne ośrodki zainteresowań i wpływów gospodarczych.

Spływ „Przez Polskę do Morza" był zarazem sprawdzianem postępów, jakie poczyniła młoda Polska — w sporcie wodnym i w turystyce wodnej, w tych najlepszych środkach wychowania wodnego społeczeństwa.

Łódką z biegiem polskich wód śródlądowych — to najlepsza droga poznania Polski i jej piękna, to najlepsza droga umiłowania rodzimego kraju.

STANISŁAW KWAŚNIEWSKI
generał brygady

Kierownik Wydziału Żeglugi Śródlądowej przy Zarządzie Gł. L. M. i K.

PO SPŁYWIE

Wielki spływ pod hasłem „Przez Polskę do morza" zorganizowany w lecie tego roku przez Ligę Morską i Kolonjalną, przy wydatnej pomocy Państwowego Urzędu Przysposobienia Wojskowego i Wychowania Fizycznego był imprezą ze wszechmiar udaną. Stwierdza to zgodnym chórem prasa, stwierdzają to ci wszyscy, którzy spływ w różnych, zwłaszcza końcowych, jego etapach oglądali, stwierdzają to wreszcie sami uczestnicy spływu, którzy przebyli na wodzie nieraz szereg tygodni, i przebyli setki kilometrów drogi wodnej.

Spływ był imponującym przejawem hartu i ducha i tężyzny fizycznej polskiej młodzieży. Wzięło w nim udział ponad 2.100 uczestników i około 1.000 łodzi. Uczestnicy spływu rekrutowali się z pośród najrozmaitszych sfer społeczeństwa. Płynęli do morza mężczyźni i kobiety, dzieci i starsi wiekiem. Obok 60-letniego starca przybyło nad morze 7-letnie chłopię, wnuk sędziwego wędrowca. W spływie wzięło udział około 700 strzelców, 200 harcerzy, 500 uczniów szkół średnich, 83 nauczycieli i dyrektorów szkół, nie brak było przedstawicieli wolnych zawodów, a nawet duchowieństwa. Wszyscy płynęli zgodną gromadą ku morzu, by złożyć mu pokłon i hołd, by w ten sposób wyrazić swą solidarność z ideą twórczej pracy na morzu, którą dzisiejsza Polska wysuwa na czoło swych zagadnień państwowych.

Gromada wodnych wędrowców ciągnęła od potoków górskich z szerokich rozlewisk wód Polesia, z nadnarwiańskich borów i z łąk nadbużańskich, od Lwowa i od Poznania, ze wszystkich nawet najdalszych zakątków naszego kraju. Najwięcej uczestników dało województwo warszawskie (626), później idą kolejno województwa: pomorskie (288), poznańskie (274) krakowskie (199), lwowskie 138) lubelskie (112), białostockie (80), kieleckie (73), łódzkie (58), tarnopolskie (41) stanisławowskie (41), poleskie (29), wołyńskie (27), wileńskie (26), śląskie (17), nowogródzkie (13) i t. d.

Niemała rozmaitość panowała także wśród łodzi. Obok rasowych łodzi sportowych płynęło mrowie najpopularniejszych dzisiaj kajaków, obok łodzi żaglowych widziało się... skrzynię i balję, współzawodniczące z reszta taboru spływowego.

Wzdłuż trasy spływu poczynając od Warszawy w dół Wisły, sprawnie funkcjonowały w nadbrzeżnych miastach zawczasu przez organizatorów spływu powołane do życia komitety przyjęcia uczestników spływu. Dzięki ich trosce uczestnicy spływu zastawali wszędzie zgóry przygotowane kwatery i posiłek. W Toruniu zwiedzono pamiątki tego starego grodu pomorskiego który właśnie w tym roku obchodzi 700 rocznicę nadania mu praw miejskich. W Brdyujściu koło Bydgoszczy uczestnicy spływu byli obecni na regatach wioślarskich o mistrzostwo Polski.

Najbardziej dał się we znaki uczestnikom końcowy etap wędrówki, kiedy znaleźli się już w promieniu bezpośredniego działania wichrów morskich. Na „martwej" Wiśle, poza śluzą „Einlage", spotkała ich tak silna fala i wiatr przeciwny, że niejeden uczestnik wykąpał się w chłodnych falach wiślanych.

Na wyspie Holm, w obrębie portu gdańskiego, powitali przybywających członkowie miejscowego komitetu przyjęcia z komandorem Poznańskim i radcą Ziętkiewiczem na czele. Tutaj załadowano łodzie i wioślarzy na przybyłe z Gdyni holowniki i statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej „Dar Pomorza" i uczestnicy spływu nie przebywszy ani jednego kilometra drogą lądową, znaleźli się u ostatecznego celu swej wędrówki — w Gdyni.

Zakończyła spływ defilada piesza uczestników w Gdyni, która odbyła się w niedzielę, dnia 13 sierpnia. Defilady łodzi na morzu nie udało się — niestety — urządzić, gdyż dnia tego dał silny wiatr i na morzu panowała wielka fala. Defiladę poprzedziła Msza Św., odprawiona u stóp krzyża na Kamiennej Górze w obecności prezesa Sławka, prezesa Zarządu Głównego L. M. i K. gen. Orlicz-Dreszera komandora honorowego spływu gen. Stanisława Kwaśniewskiego komisarza rządu, Sokoła i in

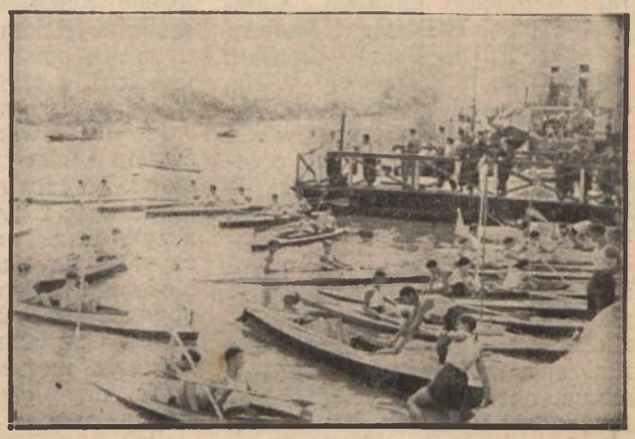
Po defiladzie rozdano zgórą 700 upominków, często bardzo cennych, tym uczestnikom spływu, którzy ze względu na przebytą trasę, na formę własną i zewnętrzny wygląd łodzi, czy wreszcie ze względu na inne specjalne cechy, na wyróżnienie zasłużyli.

Najdłuższą drogę przebył zespół: bracia Roman i Janusz Zalescy i Adolf Nowicki. Łódź ich przepłynęła olbrzymią trasę 2.955 kilometrów. Drugi z kolei był zespół Jan Paprocki — Zbigniew Więcek, który przebył 2.750 kilometrów.

Specjalne nagrody otrzymali także: senjor spływu 61-letni p. Leon Getter ze Lwowa i najmłodszy samodzielny uczestnik 15-letni Stanisław Śpiewak.

Największą wszakże nagrodą dla wszystkich uczestników spływu będzie niewątpliwie niezatarte wspomnienie tej czarownej wędrówki wodą „Przez Polskę do morza".

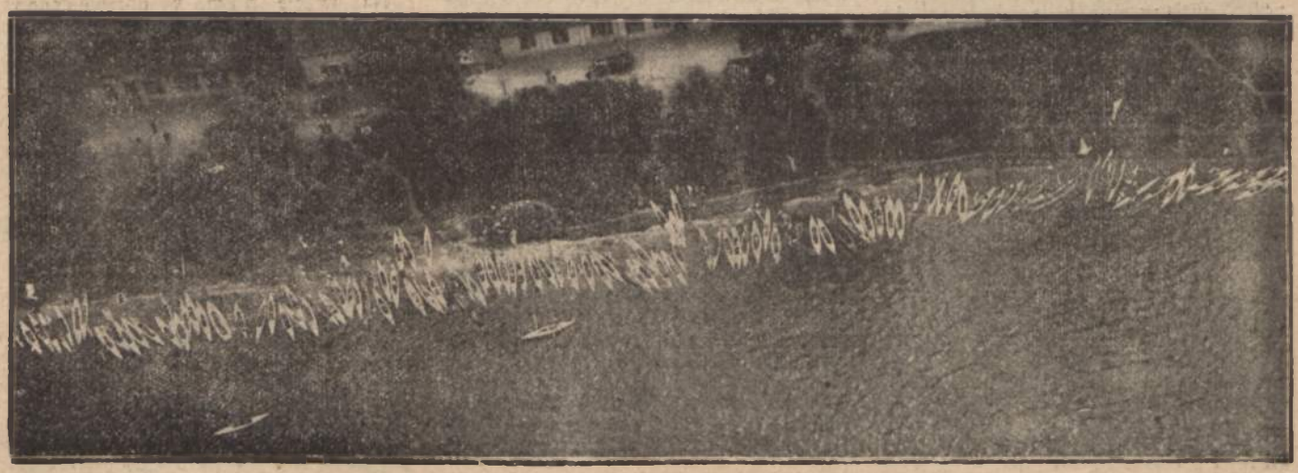
Inauguracja w Warszawie spływu „Przez Polskę do morza"
Fot. W. Toczyłowski



Odjazd uczestników spływu z Warszawy
Fot. W. Toczyłowski

Komandor honorowy spływu, gen. Kwaśniewski, przemawia do uczestników na pierwszej zbiórce w Złotorji przed Toruniem w dniu 4 sierpnia 1933 r. (Ruiny zamczyska z czasów Kazimierza Wielkiego).

Tłum uczestników spływu, słuchający przemówienia gen. Kwaśniewskiego w Złotorji pod Toruniem.



Spływ „Przez Polskę do morza". Zbiórka do defilady przed Grudziądzem. Zdjęcie lotnicze

Do młodych!

Za *„Nową Gazetą Podlaską"* (Nr. 27 (81) z dnia 2.VII 1933) podajemy poniżej wiersz, zamieszczony z racji tegorocznego „Święta Morza" a odbiegający zarówno formą, jak i szlachetną tendencją, od szablonu podobnych wierszy okolicznościowych.

Red.

Pókiście młodzi, pókiście śmiali,
Póki nie straszą Was wichr i burze,
Śnią Wam się cudne jakieś podróże
I czarodziejskie raty z korali.

Radziście szlakiem Kolumba płynąć
I Ameriga lub Magellanów,
Prując bezdenną głąb oceanów,
Do Robinzona wyspy zawinąć.

Gdzieś nowe jakieś zakładać państwa —
Królami zostać w Madagaskarze,
Albo kolonje ojczyźnie w darze
Złożyć z przysięgą wiernopoddaństwa.

Gdy żądza przygód duszę Wam pali,
Codzienność urok życia osłabia —
Uciec możecie w marzeń korabiach
Od nudy życia na słonej fali.

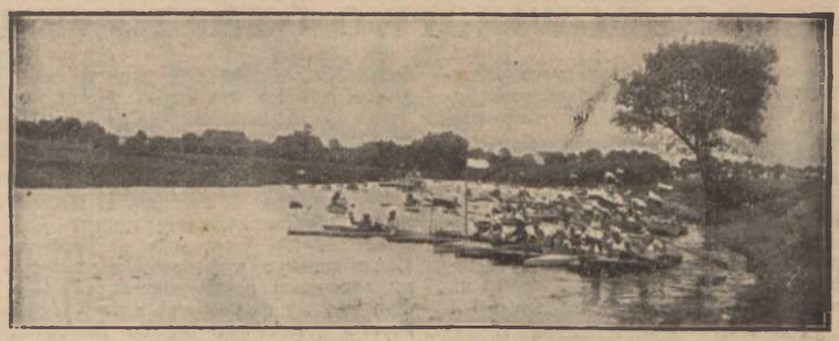
Potężniejąca ojczyzna wolna
Waszym wędrówkom kierunek wskaże,
Więc wypływajcie, młodzi żeglarze,
Na mórz bezmiary, jak ów Jan z Kolna.

Może w dróg Waszych różnych etapach
Gdzieś odkryjecie ziemię bezludną,
Może część świata znajdziecie siódmą,
Nieoznaczoną jeszcze na mapach?

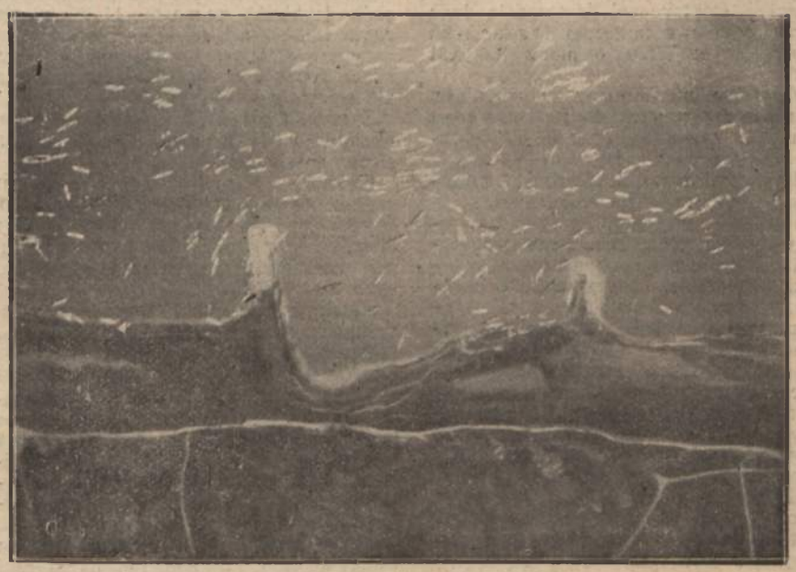
Sztormom i burzom stawiąc się hardo —
Z głośnym łopotem polskiej bandery,
Podnoście żagle, kierujcie stery,
I Polski stańcie się awangardą.

Na żaglach z sobą nieście jej imię,
W serce jej wszczepcie miłość prze-
stworza,
Niech się upoi oddechem morza,
Obywatelstwo morza niech przyjmie!

NEMO



Spływ „Przez Polskę do morza". Część łodzi spływowych w ujściu Drwęcy w Złotorji przed Toruniem



Kajaki ściągają na zbiórkę pod Grudziądzem. Zdjęcia lotnicze

Spływ „Przez Polskę do morza". Statek sanitarny

Defilada uczestników spływu w Gdyni

ZAPISUJCIE SIĘ
DO LIGI MORSKIEJ
I KOLONJALNEJ!

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

W ciągu ostatnich miesięcy na stoczniach francuskich została ukończona budowa dwuch ciekawych jednostek morskich.

Towarzystwo Chantier et Ateliers de St.-Nazaire - Penhoet ukończyło na swej stoczni Normandie w Rouen budowę statku rybackiego „Marcella", będącego największą tego rodzaju jednostką na świecie. Wymiary jej są następujące: długość 70 m. szerokość 10.5 m. średnie zagłębienie z ładunkiem 5,3 i wyporność 2.340 ton.

Maszynę napędową stanowi czterotaktowy motor Diesla, typu Burmeister et Wain, o mocy 1000 KM i 155 obrotach na minutę, zbudowany w zakładach Penhoet.

Energji elektrycznej dostarczają dwie grupy prądnic z motorem Diesla, typu Burmeister et Wain, o mocy 150 KM każda

Wszystkie mechanizmy pomocnicze, łącznie z przyrządem do trałowania, są poruszane zapomocą energji elektrycznej.

Dla zamrażania ryb „Marcella" posiada specjalne instalacje chłodnicze.

Przepisowe próby z tym statkiem wypadły bardzo pomyślnie. Szybkość wyniosła 11.65 węzła przy umownej szybkości 10.5 węzła, przyczem ilość obrotów na minutę wyniosła 160, a osiągnięta mocmaszyny 1250 KM. Zużycie materjałów pędnych na indykowaną siłę wyniosło tylko 136.5 gramów, przy konsumcji dopuszczalnej 145 gramów.

Statek ten zamówiony przez Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur, został odany właścicielom o 21 dni wcześniej, niż przewidywała umowa. Swoją pierwszą kampanję rybołówcza „Marcella" rozpoczęła na wodach Nowej Ziemi. Warto zaznaczyć, że wymienione towarzystwo jest właścicielem także innego wielkiego motorowego statku rybackiego „Victoria", w stosunku do którego „Marcella" posiada cały szereg przewag. Gdy np. okres nieprzerwanego przebywania na morzu dla statku „Victoria" wynosi 4 miesiące, dla statku „Marcella" wynosi on 5 miesięcy. Poza tem zużycie materjałów pędnych na „Marcelli" jest mniejsze o 350 kg na dobę, a to dzięki urządzeniom mechanicznego zasilania motoru, oraz zastosowaniu do trału energji elektrycznej.

Na stoczni Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime, w tym samym mniej więcej czasie został spuszczony na wodę parowiec towarowy „Cap Cantin", siostrzany statek parowca „Cap Blanc", dostarczonego o kilka miesięcy wcześniej temu samemu towarzystwu (Société Anonyme de Gérance et d'Armement). Według zwyczaju stoczni, „Cap Cantin" został spuszczony na wodę w stanie zupełnie wykończonym (maszyny zazwyczaj montowane są gdy kadłub leży nie na pochyłni, a na wodzie), poczem statek udał się do Dunkierki, skąd wyszedł w swą pierwszą podróż do Casablanki.

Wymiary jego są następujące: długość 103 m. szerokość 14 m. wysokość burty 8 m. nośność 3.690 ton. Podczas prób szybkość wyniosła 11.25 węzła, czyli więcej, niż to było przewidziane w umowie. Warto zaznaczyć, że uzyskano nośność statku o 190 ton większą, niż pierwotnie obliczano.

Z pośród innych jednostek, spuszczonych na wodę w ciągu ubiegłych miesięcy, notujemy:

holownik „Hercule", zbudowany na stoczni Anciens Chantiers Dubigeon. Holownik ten, zbudowany na rachunek Izby Handlowej w Calais, poruszany jest zapomocą 2 maszyn parowych, rozwijających moc 800 KM;

statek do stawiania znaków nawigacyjnych (boje, wiechy, pławy itp.) „Charles Rabin", spuszczony na wodę w dniu 9 maja r.b., na stoczni Ateliers et Chantiers de la Loire w Nantes. Statek ten należy do serji 4 podobnych statków, zamówionych przez Zarząd Latarń Morskich i Znaków Nawigacyjnych, i jak one, posiada motory napędowe elektryczne Diesla, mające szerokie zastosowanie we Francji;

holownik motorowy, spuszczony na wodę w dniu 12 maja r.b. na stoczni Ateliers et Chantiers de Bretagne w Nantes, na rachunek Zarządu Dróg i Mostów. Motor tego holownika, identyczny z motrami poprzednio wymienionych 4 statków, zbudowany został w zakładach Société Générale de Constructions Mécaniques (typu M. A. N.).

Instalacje elektryczne wszystkich tych statków zostały dostarczone przez Société Alsthom.

W dziale budownictwa jednostek wojennych głównym ewenementem było spuszczenie na wodę krążownika „Emile Bertin", budowanego przez stocznię Chantier de Penhoet. Nastąpiło ono w dniu 9 maja r.b., w obecności Ministra Marynarki p. G. Leygues.

Okręt ten, noszący imię słynnego inżyniera, który był głównym rekonstruktorem marynarki wojennej japońskiej w latach 1885—1890, jest pierwszą jednostką marynarki wojennej francuskiej, zbudowaną jako krążownik - stawiacz min.

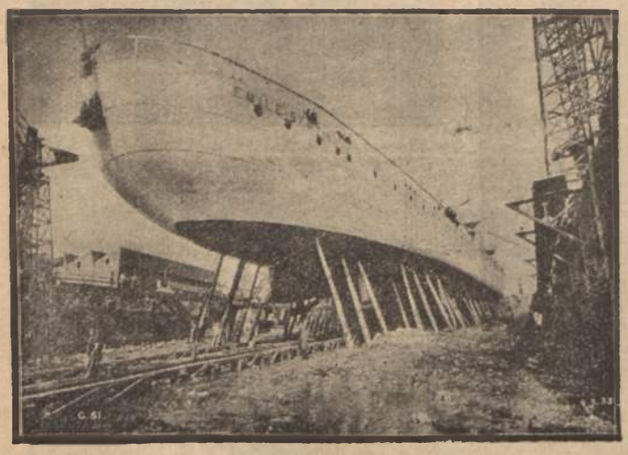
Wymiary jego są następujące: długość 177 m. szerokość 16 m zagłębienie 6 m i wyporność 5.900 ton. Maszyny napędowe składają się z 4 grup turbin Parsonsa, rozwijających łączną moc 102 000 KM i działających każda na własną przekładnię. Pary dostarczają 4 kotły wodnorurkowe, zaopatrzone w paleniska mazutowe systemu Penhoet. Szybkość wynosić ma 34 węzły. Należy zaznaczyć, że dzięki zastosowaniu przy budowie kadłuba spawania elektrycznego oraz użyciu spławu z aluminium, obniżono dość znacznie wagę kadłuba.

Uzbrojenie krążownika „Emille Bertin" stanowią: 9 dział 152 milimetrowych, 6 dział 90 mm. 8 — 37 mm i 6 rur torpedowych o średnicy 550 mm. Poza tem okręt zostanie wyposażony także w katapultę dla hydroplanów.

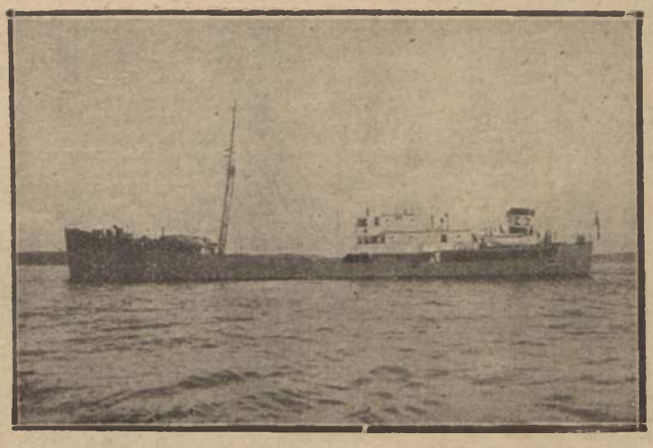
„Emil Bertin" jest drugim krążownikiem, zbudowanym od czasu wojny przez stocznie Penhoet. Pierwszym był krążownik szkolny „Jeanne d'Arc". Trzeci krążownik „Chateau Renault", został ostatnio zamówiony na tej samej stoczni.

Jeden z nowych kontrtorpedowców marynarki wojennej francuskiej, „l'Epervier", o wyporności 2.480 ton, ukończył swe próby. Kontrtorpedowce, o których mowa, są pierwszemi jednostkami marynarki francuskiej z kotłami o wysokiem ciśnieniu, zaopatrzonemi w podgrzewacze. Ostatnio wymieniona jednostka została zbudowana na stoczni Arsenału w Lorient. Maszyny napędowe stanowią turbiny Rateau - Chantiers de Bretagne; kotły wykonane zostały wspólnemi siłami zakładów Ateliers de St.-Nazaire Penhoet. Podczas prób, okręt ten osiągnął szybkość 42,6 węzłów, przy zużyciu paliwa znacznie mniejszem, niż u poprzednio budowanych w tej serji kontrtorpedowców.

O. O.



Spuszczenie na wodę krążownika stawiacza, min. „Emile Bertin" na stoczni Penhoet.



Nowy motorowy statek rybacki „Marcella", zbudowany na stoczni Chantier de Normandie (motor Penhoet, typu Burmeister & Wain).

KRONIKA

UROCZYSTA INAUGURACJA KOLEGJUM MIĘDZYNARODOWYCH WYKŁADÓW AKADEMICKICH IM. MARSZAŁKA J. PIŁSUDSKIEGO.

W niedziele, dnia 16 lipca, w auli Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni odbyła się uroczysta unauguracja drugiego roku wykładów w Kolegjum Międzynarodowych Wykładów Akademickich im. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Inauguracja poprzedzona została kazaniem, które w kaplicy Szkoły Morskiej wygłosił J. E. ks. Biskup Chełmiński dr. Stanisław Okoniewski, na temat uniwersalizmu i momentu narodowego w życiu kościoła, nawiązując do międzynarodowego charakteru wykładów. Uroczystość inauguracyjna rozpoczęła się przemówieniem pełniącego obowiązki rektora, prorektora Kolegjum prof. d-ra Tadeusza Hilarowicza, który przemawiał w języku francuskim, polskim, serbskim i niemieckim. Następnie prof. Hilarowicz wzniósł okrzyk na cześć Prezydenta Mościckiego i Marszałka Piłsudskiego, powtórzony przez obecnych kilkakrotnie, poczem orkiestra Marynarki Wojennej odegrała hymn narodowy. Zkolei, w zastępstwie nieobecnego p. Wacława Sieroszewskiego, prezesa Rady Instytutu Wykładów o Kulturach Narodów Słowiańskich (drugiego działu Kolegjum), przemówił wiceprezes Rady tegoż Instytutu, p. dr. Juljusz Benesicz, delegat ministerstwa oświaty Królestwa Jugosławji. Następnie prof. dr. Leon Władysław Biegeleisen, wiceprezes Rady Instytutu Międzynarodowych Wykładów Nauk Administracyjnych i Gospodarczych (pierwszego działu Kolegjum) przedstawił sprawozdanie z wykładów w r. 1932 i program wykładów tegorocznych. Zkolei p. wikomisarz Rządu w Gdyni, inż. Włodzimierz Szaniawski odczytał przemówienie p. komisarza Rządu Sokola.

Nastąpiły przemówienia: przedstawiciela Związku Izb Przemysłowo - Handlowych R. P., tudzież Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, dyr. dr. Krupskiego, dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej komandora Adama Mohuczego i przemówienia przedstawicieli wykładających zagranicznych: ministra Mikołaja Posta z Wiednia (po niemiecku), prof. d-ra Franciszka Valiny z z Pragi (po czesku), prof. d-ra Aleksandoktora Jovanovicza z Belgradu (po serbsku), przedstawiciela Związku Miast Czechosłowackich d-ra Franciszka Pośpieszila (po czesku). W imieniu Związku Miast Polskich przemówił wicedyrektor tegoż p. Stnisław Pastuszyński, poczem nastąpiły przemówienia przedstawicieli organizacyj urzędniczych: wiceprezesa zarządu głównego Stowarzyszenia Urzędników Państwowych p. starosty Rogowskiego z Torunia, prezesa zarządu głównego Związku Prawników Kolejowych p. d-ra Rajmunda Zawojskiego, prezesa zarządu głównego Związku Pracowników Samorządu Powiatowego p. Józefa Barańskiego i przedstawiciela zarządu głównego Związku Pracowników Miejskich p. Adama Bartoszewskiego. Wreszcie przemawiali przedstawiciele słuchaczów polskich i zagranicznych, a mianowicie: p. Hermina Janećkowa w imieniu studentek czechosłowackich (po czesku), p. Preslav Karszowski (po bułgarsku i po polsku), p. dr. Iri Raichert z Pragi (po czesku), p. Borivoj Czerny z Bratislawy (po słowacku), p. Paul Vihalem z Tartu (po estońsku), p. Tichomir Markowicz z Belgradu (po serbsku) i pp. Nicolae Iliescu z Bukaresztu i Lascar Constantin Pop z Czerniowiec (po rumuńsku), przyczem po każdem przemówieniu orkiestra marynarki wojennej odegrała hymn narodowy odnośnego państwa.

Uroczystość zakończył wykład inauguracyjny prof. d-ra Adama Krzyżanowskiego z Krakowa p. t. „Środki zwalczania kryzysu" w języku polskim z résumé w języku francuskim.

Aula Państwowej Szkoły Morskiej wypełniona była olbrzymią ilością słuchaczów i publiczności. Na uroczystości obecni byli: prezes Rady Ministrów i minister W. R. i O. P. p. Janusz Jędrzejewicz, wicewojewoda pomorski Seydlitz, dyrektor departamentu min. W. R. i O. P. p. Karol Makuch, wicemarszałek Sejmu p. Karol Polakiewicz, kuratorowie okręgów szkolnych pp. dr. Łęgowski i Nowicki, komisarz Rządu p. Sokół, dyrektor urzędu morskiego inż. Łęgowski i liczni inni przedstawiciele miejscowych władz cywilnych i wojskowych.

Zarząd główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej reprezentował na uroczystości dyrektor Wiesław Czerniński.

UCZCZENIE PAMIĘCI STEFANA ŻEROMSKIEGO

Podczas tegorocznego „Święta Morza" odbyła się w Rozewiu podniosła uroczystość wmurowania na latarni morskiej tablicy pamiątkowej ku czci ś. p. Stefana Żeromskiego, piewcy morza i wybrzeża polskiego.

Uroczystość ta była wynikiem decyzji Rządu Rzeczypospolitej, który na wniosek Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej, postanowił uczcić pamięć Żeromskiego przez nazwanie latarni morskiej na Rozewiu, najsilniejszej latarni na Bałtyku i drugiej pod względem siły światła w Europie, — latarnia im. Stefana Żeromskiego.

W związku z tą uroczystością prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer otrzymał depeszę następującej treści:

„Połączenie ideowe promiennej latarni morskiej z promienną twórczością Żeromskiego, piewcy morza polskiego, niech stanie się najpomyślniejszą wróżbą wspaniałego blasku na morzu potęgi Rzeczypospolitej.

Towarzystwo Literatów i Dziennikarzy Polskich w Warszawie".

Nadeszła również depesza z podziękowaniem za uczczenie pamięci Stefana Żeromskiego od Żony i Córki pisarza, które nie mogły wziąć udziału osobiście w uroczystości rozewskiej.

PRACA PORTU GDYŃSKIEGO W I PÓŁROCZU 1933 R.

W porównaniu z rokiem ubiegłym obroty towarowe Gdyni w I półroczu r. b. wykazują znaczną poprawę. Od dnia 1 stycznia do dn. 30 czerwca r. b. przeładowano ogółem 2.656.760 ton różnych towarów w porównaniu do 2.206.677 ton z tego samego okresu 1932 r.

Przy poszczególnych towarach wzrost ten przedstawia się następująco (w tonach):

	I półr. 1933	I półr. 1932
bawełna	34.498	7.303
drzewo	103.184	1.999
nasiona oleiste	21.923	2.420
węgiel	1.914.547	1.812.612
śledzie	5.738	3.989
owoce	14.181	11.153

Ilość i przeciętna pojemność statków, przychodzących i wychodzących w tym samym czasie także wzrosła, a mianowicie:

przybyło statków 1.970 (1.497) o pojemności 1.484.287 t. (1.208.308 t.);

wyszło statków 1.948 (1.488) o pojemności 1.480.279 t. (1.219.432 t.) — (w nawiasach liczby dla I półr. 1932 r.).

Wzrost ilości statków wynosi więc aż 31.6%, wzrost przeciętnej pojemności 22.1%, wzrost obrotów zaś—20.4%.

Dotychczasowe rekordy obrotów portu gdyńskiego zostały pobite w lipcu r. b., kiedy przeładowano 608.804 t. towarów, z czego na obrót zamorski wypada 598.130 ton.

W lipcu wzrósł także obrót Gdyni z wnętrzem kraju drogą wodną, wykazując przywóz 5.315 ton (głównie cukier) i wywóz 3.182 ton.

NAJBLIŻSZA PODRÓŻ „DARU POMORZA".

Statek szkolny „Dar Pomorza", który od początku maja r. b. odbył kilka krótszych podróży do portów Bałtyku, w dniu 15 września wyrusza w dłuższą, siedmiomiesięczną podróż zimową na wody południowego Atlantyku.

W podróży tej weźmie udział około 60 nowoprzyjętych kandydatów do Państwowej Szkoły Morskiej, stała załoga statku, oraz 10 instruktorów, absolwentów P. S. M.

Statkiem w dalszym ciągu dowodzi kapitan żeglugi wielkiej Konstanty Maciejewicz.

Droga „Daru Pomorza" prowadzi przez następujące porty: (daty przybycia i postoju w poszczególnych portach — przybliżone): 23.IX Plymouth, 2.X — 4.X Las Palmas (wyspy Kanaryjskie), 15.X — 17.X Mindello (wyspy Zielonego Przylądka), 16.XI — 2.I 1934 Paranagua (port stanu Parana w Brazylji), 1.II — 5.II Cape Town, 16.II — 20.II Lobito (Angola), 14.III — 18.III wyspy Azorskie, 9.IV Kanał Angielski, 15.IV Gdynia.

W roku bieżącym mija akurat dziesięć lat od czasu bytności w Paranagua poprzedniego statku Państwowej Szkoły Morskiej, słynnego żaglowca „Lwów". Jakkolwiek czas szybko leci, należy żałować, że nasza morska mło-

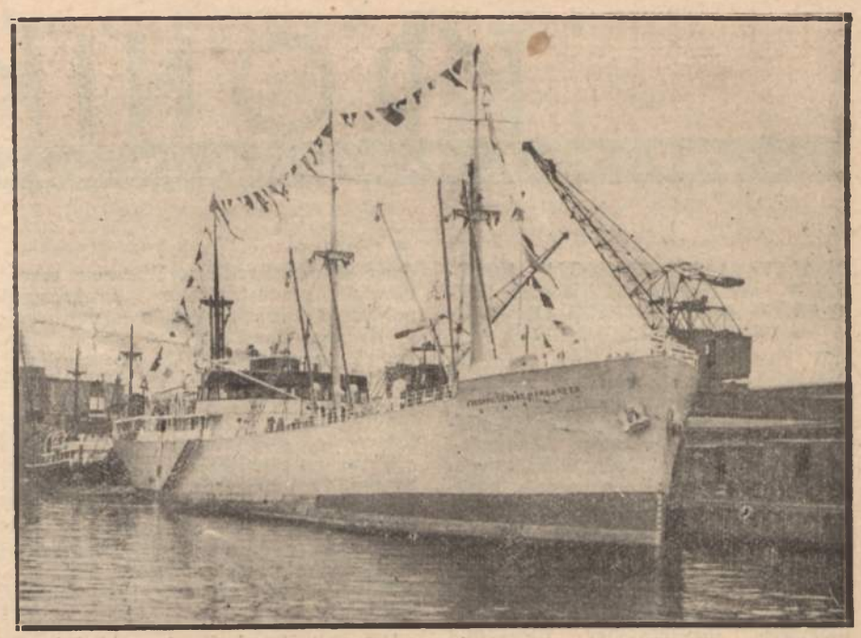
dzież tylko raz na dziesięć lat ma możność bliższego zetknięcia się z najliczniejszą kolonją polską w Ameryce Południowej.

W tegorocznej podróży zimowej, jak i w poprzedniej, biorą udział przedstawiciele Państwowego Muzeum Przyrodniczego w osobach dyrektora tego Muzeum p. prof. dr. Roszkowskiego i pracownika Muzeum p. J. Domaniewskiego.

NIEZWYKŁA UROCZYSTOŚĆ W PORCIE GDYŃSKIM

W środę, dnia 23 sierpnia r. b., odbyła się w porcie gdyńskim cicha i niezwykła uroczystość. Dnia tego przybył do portu gdyńskiego po raz pierwszy statek szwedzki „Kronprinsessan Margareta", kursujący na niedawno uruchomionej linji okrętowej Stockholm — Gdynia — Ameryka Południowa, który na jesieni roku ubiegłego uratował w

Kapitan m/s „Kronprinsessan Margareta", Salmonsson, z pamiątkową tablicą bronzową, ofiarowaną statkowi za uratowanie załogi „Niemna".



Motorowiec szwedzki „Kronprinsessan Margareta" w Gdyni. Statek ten otrzymał od Ligi Morskiej i Kolonjalnej i od Związku Armatorów Polskich, piękną, bronzową tablicę pamiątkową za uratowanie załogi polskiego parowca „Niemien" po jego zatonięciu w Skagerraku.

Fot E. Raulin.

Skagerakku rozbitków z polskiego parowca „Niemen". Korzystając z obecności tego statku szwedzkiego w porcie polskim, zorganizowała Liga Morska i Kolonjalna wespół ze Związkiem Armatorów Polskich i z „Żeglugą Polską", do której zatopiony statek należał, wręczenie kapitanowi „Kronprinsessan Margareta" i członkom załogi odpowiednich pamiątek.

Na uroczystość tę przybył m. in. ze Stockholmu przedstawiciel linji Johnsona dyr. Ragnar Snöbohm, z Warszawy zaś przedstawiciele Ligi Morskiej i Kolonjalnej: członek Zarządu Głównego dyr. Edmund Kłopotowski, sekretarz generalny Ligi p. Wiesław Czerminski i redaktor „Morza" p. Henryk Tetzlaff.

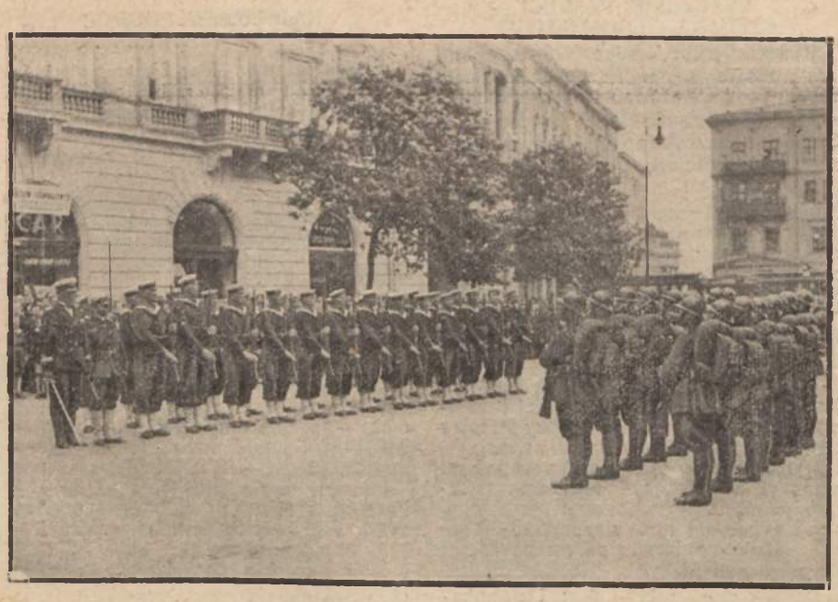
O godz. 11 przed południem kapitan, oficerowie i załoga „Kronprinsessan Margareta" zostali przewiezieni holownikiem na pokład polskiego parowca „Polonja", gdzie przemówił do nich dyrektor naczelny „Żeglugi Polskiej" p. Feliks Kollat, dziękując w imieniu tej ostatniej za pomoc, jaką okazali polskim marynarzom „Niemna". Następnie wręczył kapitanowi szwedzkiemu pamiątkowy złoty zegarek, drugiemu oficerowi zaś, który, stojąc wówczas na wachcie, pierwszy zauważył na morzu szalupę z załogą „Niemna", lornetkę.

Z kolei dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, inż. Stanisław Łęgowski w imieniu Ministra Przemysłu i Handlu wręczył kapitanowi, oficerom i poszczególnym członkom załogi, którzy nieśli pomoc polskim marynarzom, listy dziękczynne.

W odpowiedzi zabrał głos komendant „Kronprinsessan Margareta", kapitan Salmonsson, który z ujmującą prostotą oświadczył, że spełnił tylko swój obowiązek, niosąc pomoc rozbitkom i te wzruszające dowody pamięci, z jakiemi się spotyka, cieszą go przedewszystkiem dlatego, że są oznaką coraz bliższych i coraz serdeczniejszych stosunków, jakie zacieśniają się między Polską i Szwecją. Przemówienie swe zakończył okrzykiem na cześć Rzeczypospolitej Polskiej.

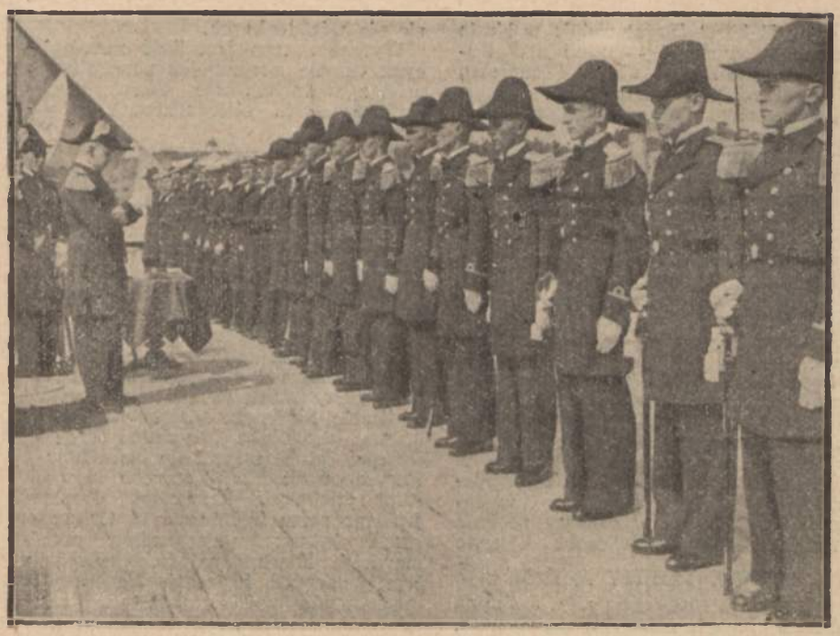
Po tych przemówieniach załoga „Polonji" podejmowała śniadaniem załogę statku szwedzkiego.

O godz. 12 na górnym pokładzie „Kronprinsessan Margareta" udekorowanym barwnemi flagami sygnałowemi, odbyło się w obecności przedstawicieli władz z komisarzem rządu m. Gdyni p. Sokołem i dyrektorem Urzędu Morskiego, inż. Łęgowskim na czele oraz reprezentantów sfer sportowych i żeglugowych uroczyste wręczenie bronzowej tablicy pamiątkowej, ufundowanej przez Ligę Morską i Kolonjalną oraz Związek Armatorów Polskich. Tablicę, wykonaną



W przeddzień Święta Morza, w dniu 28 czerwca r. b., wartę główną przy Komendzie Miasta w Warszawie objął specjalnie sprowadzony z Gdyni oddział marynarzy. Na ilustracji moment zmiany warty. Ludność stolicy owacyjnie witała naszych „wilków morskich"

Fot. W. Pikiel



Promocja nowych podporuczników Mar. Woj. na pokładzie O.R.P. „Bałtyk" w dniu 15 sierpnia 1933 r.

Państwo Żółtowscy, którzy utworzyli hojną fundację stypendjalną dla uczniów Państw. Szkoły Morskiej.

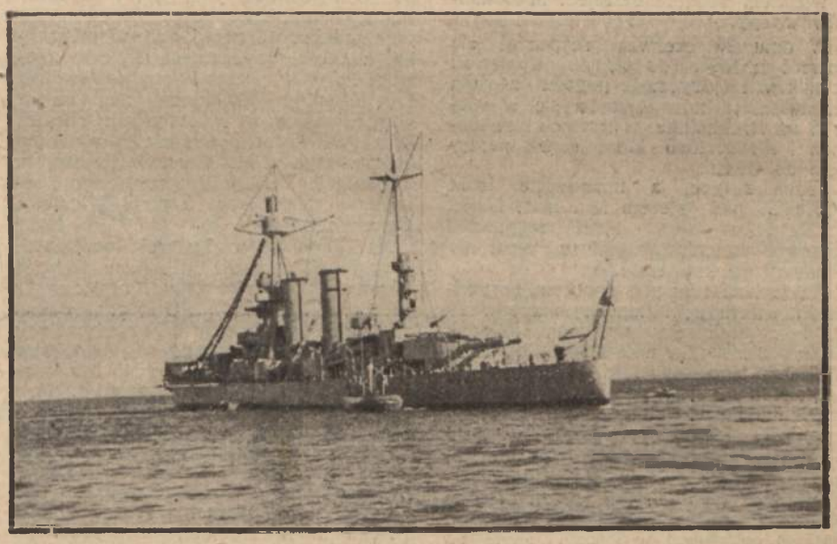
dokonał inspektor armji, p. gen. Burkhardt-Bukacki, odczytując odpowiedni rozkaz Ministra Spraw Wojskowych i wręczając dyplomy oficerskie. Prymusowi Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, ppor. Kociubie wręczył Pan Generał szablę honorową, dar Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. W promocji brali również m. in. udział dowódca Obrony Wybrzeża kdr. dypl. Frankowski (w zastępstwie dowódcy Floty) oraz komendant Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej kdr. por. Morgenstern.

artystycznie w bronzie według projektu p. Edmunda Ernesta, wręczył kapitanowi statku prezes Oddziału gdyńskiego L. M. i K. członek Rady Głównej p. Juljan Rummel, wygłosiwszy przytem krótkie, serdeczne przemówienie w języku angielskim. Odpowiedział równie serdecznie reprezentant właściciela „Kronprinsessan Margareta" dyr. Snöbohm, dziękując w imieniu konsula generalnego Axela Johnsona za dowody serdeczności, z jakiemi marynarze szwedzcy spotykają się w Gdyni.

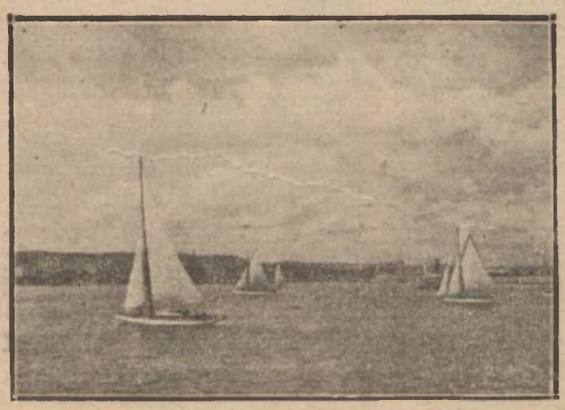
Następnie przemówił kapitan portu p. Gustaw Kański, wręczając kapitanowi Salmonssonowi dużą, piękne oprawioną fotografję portu gdyńskiego z parowcem „Niemen" na pierwszym planie, sfotografowanym właśnie przed wyruszeniem w ostatnią jego podróż.

PROMOCJA NOWYCH PODPORUCZNIKÓW MAR. WOJ.

W dniu 15 sierpnia r. b. odbyła się w Gdyni na pokładzie O. R. P. „Bałtyk" doroczna uroczystość promocji nowych podporuczników Marynarki Wojennej. Po odprawieniu Mszy Św. przez biskupa polowego ks. Biskupa Gawlinę, promocji



Podczas tegorocznego Święta Morza bawiły w Gdyni z rewizytą dwa pancerniki szwedzkie „Gustaf V" i „Drottning Victoria"



Regaty yachtów w Gdyni. Na starcie.

Załoga yachtu „Mohort" w chwili odkotwiczenia na regaty Gdynia — Bornholm.

Stopień podporucznika Mar. Woj. otrzymało siedemnastu podchorążych, a mianowicie: Kociuba Tadeusz, Hess Kazimierz, Wyrostek Witold, Minde Jur, Kowalski Zbigniew, Kazubek Czesław, Pappelbaum Edmund, Ambroży Władysław, Hackbeil Bronisław, Kadulski Aleksander, Wnorowski Kazimierz, Delmel Jacek, Jeżewski Tadeusz, Wdziekoński Adolf, Bronikowski Borys, Markiewicz Ignacy i Minkiewicz Feliks.

Z MORSKIEGO SEZONU JACHTOWEGO.

Jachting morski, jakkolwiek należący do kategorji sportów wymagających dość znacznych nakładów pieniężnych, rozwija się pomyślnie z roku na rok.

W bieżącym sezonie rozwój ten m. inn. został zadokumentowany zorganizowanemi poraz pierwszy przez Yacht Klub Polski długodystansowemi regatami na przestrzeni Gdynia — Bornholm.

W dniu 20 czerwca przy dobrej pogodzie i lekkim wietrze z portu jachtowego YKP. wyruszyło 9 jachtów. Przybyły one pomyślnie do Rönne na Bornholmie w dniu 22 czerwca w godzinach pomiędzy 12 a 18. witane przez licznie zgromadzoną publiczność i komisję regatową, urzędującą na holowniku marynarki wojennej „Smok".

Regaty te były zapowiedziane przez prasę bornholmską i spotkały się z wielkiem zainteresowaniem mieszkańców wyspy.

W dniu 23 czerwca rozpoczął się powrót jachtów do Gdyni. Ponieważ jednak w międzyczasie pogoda zepsuła się, kilka jachtów ukryło się w portach na Bronholmie, w portach szwedzkich i niemieckich, kilka jednak popłynęło do Gdyni.

Jeden z tych, a mianowicie jacht „Orion", pod sterem kpt. mar. handl. Z. Deyczkowskiego, uległ w pobliżu Rozewia wypadkowi, który omal nie skończył się katastrofą.

Na jachcie tym pod naporem porywistego wiatru pękł maszt, umocowany na boki stalowemi wantami, których załoga nie mogła natychmiast odrąbać. Wskutek tego maszt wlókł się przy jachcie, a rzucony przez fale przedziurawił mu burtę.

W tym czasie przechodził w dość znacznem oddaleniu od miejsca wypadku parowiec niemiecki. Na mostku kapitańskim tego statku pełnił służbę pierwszy oficer. W chwili wypadku patrzył on akurat w stronę, gdzie na horyzoncie majaczył wśród śpienionych fal mały żagielek. Nagle żagielek ten znikł mu z oczu. Pierwszy oficer, doświadczony żeglarz, zaniepokoił się tem i udał się do kapitana. Opowiedział mu o nagłym zniknięciu żagla, co oznaczać może, iż ktoś na morzu potrzebuje w tej chwili gwałtownie pomocy i zapytał, czy może zmienić kurs statku w kierunku zaobserwowanego zjawiska. Kapitan zgodził się na to i statek niemiecki przybył na miejsce wypadku jeszcze na czas, aby uratować tonącą załogę „Oriona". Jacht zatonął.

Inny znowu jacht „Jurand" schronił się do portu w Kołobrzegu. Załoga jego podkreśla życzliwy stosunek niemieckich władz portowych i administracji, okazany podczas dwudniowego przymusowego postoju. Piloci byli wręcz serdeczni, policja bardzo uprzejma, i jedynie władze celne robiły drobne trudności.

Wyniki regat wypadły, jak następuje: w klasie jachtów dwumasztowych I miejsce zajął „Jurand" (Czarnowski), drugie „Mohort" (Szystowski); w klasie jednomasztowych: I — „Chochlik" (Lichodziejewski), II — „Irka" (Konarski), III — „Orion" (Deyczakowski).

Prócz regat długodystansowych w ciągu sezonu odbyły się parokrotnie regaty na zatoce, a m. inn. w dniu 6 sierpnia urządzone zostały regaty w obwodzie zamkniętym na dystansie 12 mil morskich. Do regat tych stanęło także 9 jachtów z Yacht Klubu Polski i Oficerskiego Yachtklubu R. P.

Pierwszy do mety przybył jacht „Śmigły" (Grochowski), drugi — „Witeź" (Filanowicz), trzeci — „Halina" (Jórewicz), czwarty — „Irka" (Rummel).

Poza tem należy z uznaniem odnotować pracę sportowo-żeglarską dwuch ośrodków morskich, jednego prowadzonego z roku na rok przez P. U. W. F. w Gdyni, i drugiego, prowadzonego w r. b. poraz pierwszy — ośrodka Akademickiego Związku Morskiego w Jastarni, w którym w drugiej połowie sierpnia zostały poświęcone 4 nowe

4 NOWE YACHTY A. Z. M.

We wtorek, 15 sierpnia r. b., Jastarnia na Helu przeżyła niezwykłą uroczystość. Dnia tego odbył się chrzest 4 nowych jachtów, zakupionych przez Akademicki Związek Morski(organizację młodzieży akademickiej, powstałą i pozostającą w ścisłym związku z organizacją starszego społeczeństwa, jaką jest Liga Morska i Kolonjalna).

O godzinie 11 przed południem przybył z Gdyni do Jastarni statkiem „Żeglugi Polskiej" prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej gen. Gustaw Orlicz-Dreszer w towarzystwie członka Zarządu Głównego naczelnika wydziału żeglugowego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu p. Feliksa Rostkowskiego i sekretarza generalnego Ligi p. Wiesława Czermińskiego.

Na przystani w Jastarni oczekiwali przybyłych uczestnicy obozu letniego Akademickiego Związku Morskiego z prezesem Związku p. Grzywaczewskim na czele oraz cały tabor pływający Związku. Obok ze sztandarem i orkiestrą ustawili się w liczbie ponad 300 osób z członkiem Zarządu Głównego L. M. i K. dr. Wiktorem Rosińskim i kierownikiem obozu p. Maciejcem na czele uczestnicy nadmorskiego obozu wypoczynkowego, urządzonego w Jastarni przez III oddział im. Jana z Kolna Ligi Morskiej i Kolonjalnej z Warszawy. Po powitaniu generał Dreszer przeszedł przed frontem uczestników obu obozów.

Na uroczystość chrztu czterech nowych jachtów akademickich przybył także jachtem Oficerskiego Yacht Klubu z Gdyni prezes Walery Sławek oraz bawiący na wywczasach na wybrzeżu wiceminister Tadeusz Lechnicki. Poza tem przybył z Torunia dowódca Okręgu Korpusu gen. Pasławski.

Uroczystość chrztu nowych jachtów odbyła się o godz. 12 w poł. Ojcami chrzestnymi zostali pp. gen. Dreszer, gen. Pasławski, prezes Sławek i wiceminister Lechnicki.

Następnie odbył się w Obozie Akademickiego Związku Morskiego wspólny obiad, podczas którego wygłosił dłuższe przemówienie gen. Dreszer, podnosząc z zadowoleniem rezultaty pracy A. Z. M., osiągnięte w krótkim czasie dzięki energji i umiejętności jego kierowników.

CUDZOZIEMCY W GDYNI.

W miarę, jak Gdynia w rzędzie portów europejskich nabiera coraz większego znaczenia, wzrasta zainteresowanie nią wśród obcych.

Wyrazem tego jest ilość zwiedzających Gdynię nietylko już pojedyńczych osób z zagranicy, ale całych wycieczek, liczących niejednokrotnie po parę set osób.

W ciągu lata tegorocznego zwiedzili Gdynię m. inn.: 19 lekarzy z Sekcji Higjeny Ligi Narodów, wycieczka czechosłowacka z Morawskiej Ostrawy w liczbie 100 osób, wycieczka kolejarzy czechosłowackich, publicysta sowiecki Karol Radek, ambasador Włoch J. Bastianini w towarzystwie radcy handlowego ambasady, poseł Rumunji V. Cadere z radcą legacyjnym N. Mishu, główny delegat Francji na Konferencję Rozbrojeniową Louis Aubert, wycieczka Ligi czechosłowackiej motorzystów w liczbie 130 osób, dziennikarze wiedeńscy, wycieczka inżynierów dróg i mostów oraz inżynierów górników z Paryża, wycieczka Kongresu słowiańskiej młodzieży katolickiej, dyrektor wolnego portu w Libawie G. Grismans, grupa inżynierów-mechaników przedstawicieli Międzynarodowego Związku kolei żelaznych, Federacja francuska b. kombatantów wielkiej wojny w liczbie 26 osób, wycieczka dziennikarzy, parlamentarzystów, kupców, przemysłowców i inteligencji, przybyłych z Francji w liczbie 700 osób na statku „Mexique" i wreszcie ostatnio wycieczka skautów angielskich z twórcą skautingu, gen. Sir Robert Baden-Powellem na czele.

Wszystkie te osoby i wycieczki podejmowane były przez Urząd Morski w Gdyni, bądź też przez miasto, i szczegółowo zaznajamiane z urządzeniami portu i miasta.

INWESTYCJE PORTOWE W GDYNI.

W ciągu letnich miesięcy r. b. w porcie gdyńskim ukończono i rozpoczęto budowę szeregu objektów, mających pierwszorzędne znaczenie dla dalszego rozwoju portu.

I tak w czerwcu rozpoczęto budowę nowego magazynu drobnicowego („Cukronort") na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych. Wymiary tego magazynu są imponujące: długość 192 m., szerokość 50 m. Zostanie on wykończony w listopadzie r. b.

W pierwszych dniach lipca przystąpiono do budowy magazynu długoterminowego dla bawełny. Stanie on na molo Amerykańskiem, a objętością przewyższy poprzednio wymieniony magazyn gdyż będzie mierzył 248 m. długości i 34 m. szerokości.

Dnia 10 sierpnia rozpoczęto na nabrzeżu francuskiem budowę 2 nowych magazynów, mianowicie: magazynu drobnicowego tow. ekspedycyjnego „Warta" o powierzchni 3.000 m. kw., oraz magazynu owocowego, będącej w organizacji Sp. Akc. „Aukcje owocowe w Gdyni" o powierzchni 4.000 m. kw.

Obydwa magazyny zostaną ukończone w końcu października r. b.

Dzięki budowie tych magazynów oraz jednoczesnemu wykończeniu magazynu tranzytowego i dworca morskiego, nabrzeże Francuskie, które dotychczas było bezczynne, będzie mogło rozpocząć intensywną pracę, tembardziej, że równocześnie nabrzeże to otrzyma 6 nowych dźwigów półportalowych.

Poza tem w dniu 12 sierpnia nastąpiło otwarcie ruchu kołowego na ul. Morskiej, głównej arterji komunikacyjnej pomiędzy miastem a portem, przez nowowybudowany żelazo-betonowy wiadukt nad torami kolejowemi, wiodącemi na molo węglowe.

Rozpiętość wiaduktu wynosi 62 me-

try, szerokość 13.8 m. Jest to drugi w Polsce pod względem rozpiętości żelazo-betonowy wiadukt.

W związku ze stałym wzrostem udogodnień portowych sieć linij regularnych, obsługujących Gdynię stale wzrasta i wynosi w chwili obecnej 38, w czem 6 linij pod banderą polską. W ciągu lata przybyła linja na Daleki Wschód oraz linja do portów włoskich, hiszpańskich i francuskich morza Śródziemnego.

W zakresie robót budowlanych morskich prowadzone były prace w basenie im. M. n. Kwiatkowskiego i w basenie Prezydenta. Polegały one na robotach czerpalnych oraz budowie nabrzeży, pozatem na terenach III basenu wewnętrznego usuwano torf.

ROZPORZĄDZENIE O ULGACH I OGRANICZENIACH NA TERENIE WOLNEGO OBSZARU CELNEGO W GDYNI

W Dzienniku Ustaw Nr. 44 z dnia 23 czerwca 1933 r. ukazało się rozporządzenie Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Zagranicznych o ulgach i ograniczeniach na terenie wolnego obszaru celnego w Gdyni.

Rozporządzenie powyższe zawiera przepisy, dotyczące: Przeznaczenia wolnego obszaru celnego, przywilejów celnych, obrotu towarowego między wolnym obszarem celnym, a resztą polskiego obszaru celnego, składów do przechowywania towarów, zakładów przemysłowych, handlu, zakładów spożywczych na terenie wolnego obszaru, przedsiębiorstw zaopatrywania statków, zamieszkania na wolnym obszarze celnym oraz wstępu an ten obszar, odprawy celnej, czasu korzystania z wolnego obszaru celnego i statystyki obrotu w wolnym obszarze.

HOJNA FUNDACJA STYPENDJALNA

Państwo Jan i Stanisława z Brzozowskich Żółtowscy ustanowili fundację stypendjalną swego imienia przy Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni. Celem fundacji jest udzielanie pomocy materjalnej uczniom Państwowej Szkoły Morskiej. Hojni ofiarodawcy przeznaczyli na ten cel kwotę 10.000 dolarów U. S. A. Fundacja rządzi się statutem, zatwierdzonym przez P. P. Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

Pan Minister Przemysłu i Handlu wystosował do Państwa Żółtowskich pismo następującej treści:

Do Państwa
Jana i Stanisławy Żółtowskich
w Warszawie

Stosownie do aktu z dnia 30.12.32 r., zeznanego w kancelarji notarjusza W. Jamontta w Warszawie, którym to aktem ustanowili Państwo fundację stypendjalną Swego Imienia przy Państw. Szkole Morskiej w wysokości 10.000 dolarów U. S. A., niniejszym kwituję z odbioru w dniu dzisiejszym kapitału fundacyjnego.

Jednocześnie korzystam ze sposobności, by wyrazić Państwu szczere podziękowanie i uznanie za Ich czyn ofiary obywatelskiej który ułatwi szkolenie polskiej marynarki handlowej i przyczyni się do wzmożenia pracy Rzeczypospolitej na morzu i utrwalenia Jej pozycji, na odzyskanem wybrzeżu morskiem.

Minister
(—) *Zarzycki.*

WIZYTY OBCYCH OKRĘTÓW WOJENNYCH W GDYNI.

Przyjazne stosunki, jakie polska marynarka wojenna utrzymuje z flotami państw zaprzyjaźnionych, znalazły swój wyraz w kilku wizytach, złożonych naszej morskiej sile zbrojnej w r. b. w Gdyni.

W dniu 20 czerwca zawinęły do Gdyni dwa angielskie kontrtorpedowce HMS „Viceroy" i HMS „Venetia". Okręty te wyszły dopiero 26 czerwca. Przez cały czas ich postoju angielscy marynarze byli serdecznie goszczeni, zarówno przez naszą marynarkę wojenną, jak i przez miasto.

Niemniej serdecznie podejmowana była flota szwedzka, która przybyła do Gdyni w dniu 28 czerwca w składzie dwuch pancerników: „Gustaw V" i „Drottning Victoria". Podczas trzydniowego pobytu tej floty admirał szwedzki i starsi oficerowie odwiedzili Warszawę, gdzie byli podejmowani przez sfery oficjalne. Z okazji tej wizyty będącej odpowiedzią na zeszłoroczną wizytę naszych okrętów w Sztokholmie, oficerowie szwedzcy zostali dekorowani orderami polskiemi.

Wreszcie w dniu 26 lipca zawinęła do Gdyni z wizytą oficjalną flota łotewska, która pod dowództwem komandora Spade przybyła do nas w składzie kanonierki „Viesturs", 2 trawlerów i 2 łodzi podwodnych. Flocie tej towarzyszyły 2 hydroplany.

W dniu 31 lipca po zwiedzeniu Warszawy przez grupę oficerów, zwiedzeniu portów wojennego i handlowego w Gdyni, szeregu przyjęć i t. p. flota łotewska odjechała do Libawy

DZIAŁ OFICJALNY L·M·i K·

V WALNY ZJAZD DELEGATÓW L. M. i K.

Z BIEGIEM WISŁY KU MORZU

Tegoroczny Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbywał się w warunkach naprawdę niezwykłych. Delegaci, którzy przybyli nań w liczbie kilkuset osób ze wszystkich zakątków kraju, obradowali przez trzy dni na trzech statkach wiślanych, płynąc z Warszawy z biegiem wód Wisły ku morzu. Obecnością swą na tym prastarym szlaku komunikacyjnym i wędrówką ku wybrzeżu Bałtyku dali świadectwo doceniania przez pokolenie dzisiejsze znaczenia dróg wodnych śródlądowych, naturalnego łącznika wnętrza kraju z morzem, które w myśl założeń budowniczych dzisiejszej Polski ma być źródłem dobrobytu odrodzonego państwa.

Otwarcie obrad zjazdu, które odbyło się w czwartek dnia 25 maja r. b. w sali Rady Miejskiej na ratuszu warszawskim, poprzedzone zostało nabożeństwem, odprawionem na intencję obrad zjazdu w kościele P. P. Kanoniczek.

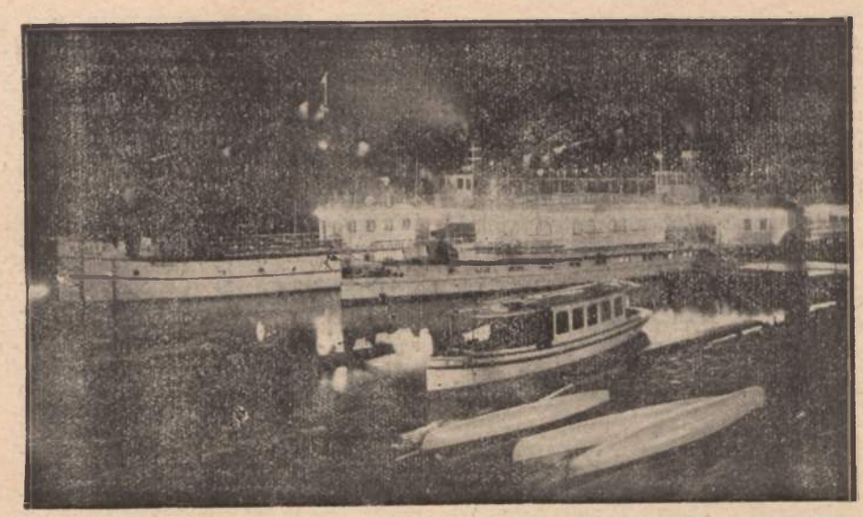
Otwarcie zjazdu zaszczycił swą obecnością Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki, oraz szereg dostojników państwowych, przedstawicieli władz, organizacyj i instytucyj społecznych, a m. in.: Prezes Rady Ministrów p. Janusz Jędrzejewicz, Marszałek Sejmu p. Kazimierz Świtalski, Marszałek Senatu p. Władysław Raczkiewicz, Minister Przemysłu i Handlu gen. dr. Fer dynand Zarzycki, Wiceminister Spraw Zagranicznych p. Szembek, Prezes Najwyższej Izby Kontroli Państwa gen. Jakób Krzemieński, Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontr-admirał Świrski, Prezydent m. stoł. Warszawy inż. Zygmunt Słomiński, Dyrektor Departamentu Konsularnego M. S. Z. p. Wacław Jędrzejewicz, kierownik Departamentu Morskiego M. P. i H. p. nacz. Feliks Rostkowski i in.

Obrady zagaił krótkiem przemówieniem prezes Rady Głównej L. M. i K. p. Józef Kożuchowski, poczem na wniosek jego wybrano Prezydjum zjazdu, które ukonstytuowało się w sposób następujący: Przewodniczący zjazdu — p. Marsz. Wł. Raczkiewicz i prezes warszawskiego okręgu L. M. i K. p. inż. Antoni Kamieński, członkowie prezydjum pp.: gen. St. Pasławski (Toruń), mec. A. Rostek (Katowice), płk. S. Iwanowski (Lublin), starosta Z. Maćkowski (Radom) i mec. Cz. Chmielewski (Poznań).

Po przyjęciu protokułu z poprzedniego Walnego Zjazdu Delegatów, który odbył się w roku ubiegłym we Lwowie, przewodniczący p. Marsz. Raczkiewicz zarządził przerwę, celem powitania przybywającego na zjazd Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

Powitany przez Prezydjum zjazdu w sali portretowej Pan Prezydent Rzeczypospolitej przy dźwiękach hymnu narodowego przeszedł do sali obrad Rady Miejskiej, gdzie w serdecznych słowach został powitany przez p. Marsz. Raczkiewicza, który złożył Głowie Państwa podziękowanie za żywe zainteresowanie sprawami naszej organizacji.

Następnie odczytano depesze powitalne, które nadesłali: b. Minister Przemysłu i Handlu inż. Eugenjusz Kwiatkowski, Minister Poczt i Telegrafów płk. Kaliński, Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontr-admirał Świrski, Zarząd Główny Federacji Polskich Związków Obrońców Ojczyzny, Komendant



Postój statków zjazdowych w Modlinie

Główny Pol. Państw. płk. Jagrym-Maleszewski, Polski Touring Klub, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Rodzina Urzędnicza, wicekonsul R. P. w Kurytybie T. Cybulski, b. sekretarz generalny L. M. i K. i Związek b. marynarzy ze Śląska.

Zkolei prezes Zarządu Głównego L. M. i K. gen. Gustaw Orlicz - Dreszer w obszernym referacie omówił rozwój Ligi Morskiej i Kolonjalnej w roku sprawozdawczym, poczem referat o zadaniach przyszłości Ligi wygłosił wiceprezes Zarz. Głównego p. Jan Dębski, wreszcie prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego dr. Jerzy Smoleński mówił o podstawach stosunku Polski do morza.

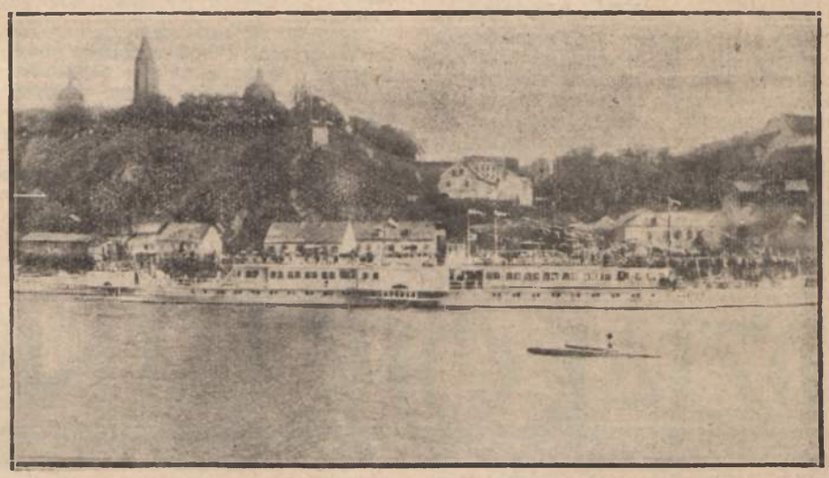
Po tych referatach Pan Prezydent Rzeczypospolitej, żegnany owacyjnie przez zebranych, opuścił Walny Zjazd.

Po przyjęciu regulaminu obrad walnego zjazdu, ukonstytuowaniu się komisyj i zatwierdzeniu sprawozdania komisji mandatowej (przybyło na zjazd uprawomocnionych delegatów 264, rozporządzających 379 głosami) pierwsze plenarne posiedzenie zostało zamknięte i uczestnicy zjazdu ze sztandarem ligowym i orkiestrą na czele udali się pochodem na grób Nieznanego Żołnierza, gdzie złożony został wieniec od Zjazdu.

O godz. 5 po poł. uczestnicy Zjazdu odprowadzani przez licznych gości, odjechali z Warszawy na trzech statkach: „Halka", „Francja" i „Bałtyk". Między innymi odprowadził Walny Zjazd do Modlina Minister Przemysłu i Handlu dr. Ferdynand Zarzycki, do Płocka zaś Wojewoda Warszawski p. Stanisław Twardo.

O godzinie 8 wieczorem flotylla statków zjazdowych przybyła do pierwszego etapu podróży — Modlina. Na spotkanie V Walnego Zjazdu wyjechał na motorówce prezes modlińskiego oddziału L. M. i K., ppłk. Hajkowicz, oraz członkowie zarządu. Przed samym Modlinem statki zjazdowe zostały spotkane przez kilka statków wojskowych, stacjonowanych w Modlinie.

W chwili, gdy statki zjazdowe podchodziły do rzęsiście iluminowanej przystani L. M. i K. w ujściu Bugo - Narwi, huknęły strzały armatnie na cześć walnego zjazdu. Witani przez tłumy publiczności delegaci udali się wśród szpalerów wojska do kasyna garnizonowego na wspólną wieczerzę. Po wieczerzy



Płock wita walny zjazd L. M. i K.

Płock. Złożenie wieńca na płycie Nieznanego Żołnierza.

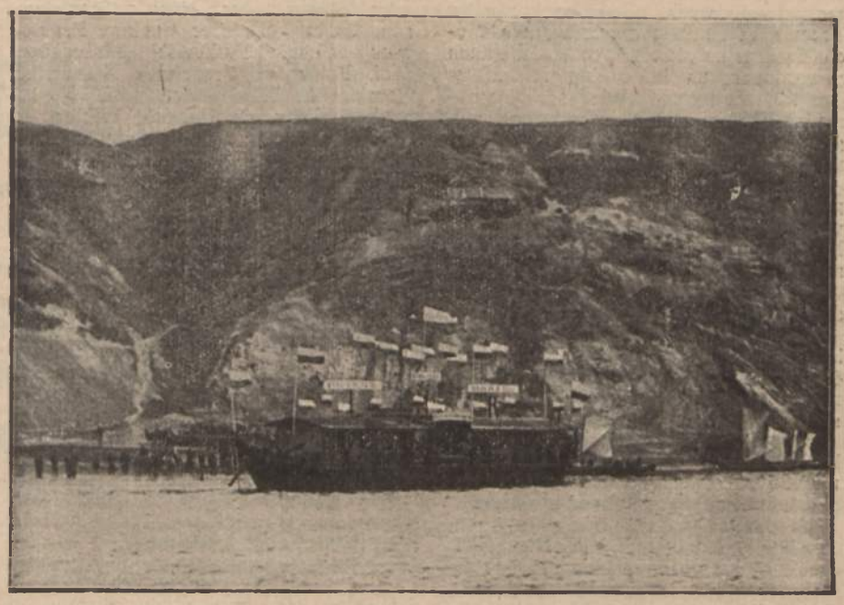
wygłosił ciekawą prelekcję o dziejach Słowiańszczyzny zachodniej, mjr. Musiałowicz.

O godz. 12-ej w nocy statki odpłynęły z Modlina wdół Wisły, żegnane rakietami, płonącemi na wybrzeżu stosami drzewa i kilku reflektorami.

Wspaniałe przyjęcie zgotował delegatom Płock, dokąd statki zjazdowe przybyły dnia 26 maja o godz. 7.30 rano. Na wybrzeżu witały wysiadających delegatów: szwadron honorowy 4 pułku strzelców konnych ze sztandarem i orkiestrą, bateria honorowa 8 pułku artylerji lekkiej, przedstawiciele władz, duchowieństwa, stowarzyszeń i organizacyj ze sztandarami, tłumy mieszkańców Płocka i młodzież dziatwy szkolnej. Orkiestry odegrały hymn narodowy, poczem z urządzonej na wybrzeżu mównicy, przybranej emblematami Ligi przemówił, witając zjazd, prezes miejscowego Oddziału L. M. i K. dyr. Maciejowski, który zakończył swe przemówienie okrzykiem na cześć Rzeczypospolitej, entuzjastycznie podchwyconym przez tysiączne tłumy. Następnie odbyła się defilada wojska i oddziałów przysposobienia wojskowego, poczem delegaci udali się pochodem na plac Katedralny, gdzie złożono wieniec od zjazdu na płyt-

cie Nieznanego Obrońcy Płocka. Akt ten odbył się niezwykle uroczyście przy zapełnionych szczelnie przez mieszkańców Płocka placu i sąsiednich ulicach. Z żaimprowizowanej trybuny wygłosił powitalne przemówienie prezydent miasta Płocka, p. Ostaszewski, stwierdzając, że „Płock jest historyczną kolebką wielkomocarstwowej Polski, potężnej w ideologji i dostojnej w czynach, cele więc i zadania Ligi Morskiej i Kolonjalnej są mu bliskie i przyrodzone". Odpowiedział na to przemówienie w imieniu walnego zjazdu jego przewodniczący p. inż. Antoni Kamieński, podkreślając, że delegaci serdecznie dziękują obywatelom Płocka za tak dostojne i spontaniczne przyjęcie, które należy się nie ludziom, lecz wielkiej idei, jaką oni reprezentują. Przemówienie swe p. inż. Kamieński zakończył okrzykiem na cześć Rzeczypospolitej i Pana Prezydenta.

Po zwiedzeniu zabytków i pamiątek historycznych Płocka delgaci udali się na statki, na których odpłynęli w dalszą drogę o godzinie 10, żegnani przez tłumy i eskortowani przez liczne łodzie, kajaki i żaglówki.



Jedna z przystani „Vistuli", udekorowana flagami na cześć walnego zjazdu.

Powitanie we Włocławku.

W drodze z Płocka do Włocławka we wszystkich wsiach nadbrzeżnych wylegały nad Wisłę gromady miejscowych mieszkańców, dziatwy szkolnej z chorągiewkami o barwach narodowych w ręku, witając przejeżdżające statki i żywo manifestując swe zainteresowanie dla spraw morza.

O godz. 13 min. 30 walny zjazd przybył do Włocławka. Na spotkanie wyruszyła motorówka z przedstawicielami miejscowego Oddziału L. M. i K., oraz władz, którzy powitali Prezydjum Zjazdu na statku. W chwili przybijania statków do przystani odbyła się rewja łodzi, zgromadzone zaś na wybrzeżu tłumy mieszkańców Włocławka, młodzież szkolna i organizacje urządziły spontaniczną owację. Na przystani miejscowego Klubu Wioślarskiego odbył się następnie wspólny obiad.

Głęboko wzruszająca uroczystość odbyła się po wyjeździe z Włocławka pod Bobrownikami, w miejscu, gdzie w sierpniu roku 1920 oddział Marynarki Wojennej pod dowództwem ś. p. por. Pieszkańskiego stoczył krwawą bitwę z oddziałami kozaków, usiłującemi przeprawić się przez Wisłę. W bitwie tej zginął śmiercią walecznych ś. p. por. Pieszkański, oraz kilku marynarzy. W chwili mijania przez statki miejsca historycznego boju zostały zatrzymane maszyny i wśród podniosłego nastroju spuszczono na fale Wisły trzy wieńce: jeden od Walnego Zjazdu Delegatów L. M. i K. z napisem na szarfach o barwach narodowych „Pamięci Bohaterów z pod Bobrownik— V Walny Zjazd Delegatów L. M. i K.", drugi od oddziału L. M. i K. w Płocku, trzeci zaś od Towarzystwa Żeglugi Rzecznej „Vistula".

O zmroku statki zjazdowe przybyły do Torunia. Po dwugodzinnym postoju w tem mieście wyruszono na noc w dalszą drogę przez Grudziądz, Gniew do Tczewa, dokąd statki przybyły w sobotę 27 maja z rana. Uczestnicy zjazdu powi-

Powitanie Zjazdu przez polskich wioślarzy w porcie gdańskim.

tani zostali przez tłumy mieszkańców Tczewa, ze starostą miejscowym p. Muchniewskim na czele. Po przemówieniach powitalnych, na które odpowiedział p. gen. Dreszer i po przemówieniu do zgromadzonej licznie dziatwy szkolnej, wygłoszonem przez p. mjr. Fularskiego zjazd wyruszył do Gdańska.

Przy szluzie „Einlage", przez którą przechodzi się na Martwą Wisłę, oczekiwali na zjazd przedstawiciele gdańskiej Polonji z naczelnikiem Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku p. komandorem Poznańskim i z prezesem gdańskiego oddziału L. M. i K. dyr. Czarnowskim na czele. Po powitaniu przez przybyłych prezydjum zjazdu statki przeszły do portu gdańskiego, gdzie oczekiwały na delegatów dwa statki „Żeglugi Polskiej" z Gdyni: „Jadwiga" i „Wanda".

Po drodze statki zjazdowe spotkała kawalkata łodzi polskich związków sportowych z Gdańska, serdecznie i owacyjnie witana przez członków zjazdu.

Do Gdyni zjazd dotarł o godz. 2 min. 30 po poł. Na pomoście pasażerskim oczekiwali na zjazd przedstawiciele miejscowych władz, oraz tłumy mieszkańców Gdyni. Wysiadających ze statków delegatów powitał prezes gdyńskiego oddziału L. M. i K. p. Juljan Rummel. W odpowiedzi wygłosił dłuższe przemówienie p. gen. Orlicz - Dreszer, kończąc je okrzykiem na cześć Gdyni, podchwyconym entuzjastycznie przez wszystkich obecnych.

Po wspólnym obiedzie w sali hotelu Polska Riviera rozpoczęła się II plenarne posiedzenie zjazdu pod przewodnictwem p. inż. A. Kamieńskiego.

Przed przystąpieniem do obrad na wniosek przewodniczącego uchwalono przez aklamację wysłać od zjazdu depesze hołdownicze do: Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, I-go Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, Prezesa Rady Ministrów, Ministra Przemysłu i Handlu, Ignacego Paderewskiego, inż. E. Kwiatkowskiego i Wacława Sieroszewskiego.

Następnie przewodniczący poszczególnych komisyj zjazdowych, które obradowały w drodze na statkach, zgłosili szereg wniosków i dezyderatów, które walny zjazd uchwalił. Wnioski te omówione zostaną szczegółowo w następnym numerze „Morza".

Na wniosek Komisji - Matki walny zjazd wybrał nową Radę Główną L. M. i K. w składzie następującym: mjr. dypl. Andrzejowski Zygmunt (Łódź), Bartoszczyk Jan (Gdańsk), dr. Borowik Józef (Toruń), Bublewski Witold, mec. Chmielewski Czesław (Poznań), Chrzanowski Bernard (Poznań), inż. Czarnowski Tadeusz (Gdańsk), dr. Czołowski Aleksander (Lwów), Dębski Jan, min. Dołęga Franciszek, mec. Dreszer Juljan, kmdr dypl. Frankowski Stefan (Gdynia), mjr. dypl. Fularski Mieczysław (Piotrków Tryb.), inż. Gierdziejewski Wacław (Ostrowiec), inż. Ginsbert Juljan, Grzywaczewski Jan, inż. Horoch Józef, dyr. Jacyniec Konstanty (Gdynia), dyr. Jędrzejewicz Wacław, dyr. Kłopotowski Edmund, kmdr. Kosianowski Władysław (Gdynia), inż. Konopka Alfred, kmdr Korytowski Karol, Kotarbińska Lucyna, dyr. Kożuchowski Józef, gen. Kwaśniewski Stanisław, kpt. Lepecki Mieczysław Bohdan, dyr Lewandowski Jan, kpt Łoć Antoni (Płock), prof. Łoziński Emanuel, Maciejec Ludwik, starosta Maćkowski Zdzisław (Radom), inż. Maracewicz Wiktor, dyr. Nowak Stanisław, gen. Orlicz - Dreszer Gustaw, Pankiewicz Michał, Patkowski Aleksander, prof. Pokrzywa Franciszek, Marszałek Raczkiewicz Władysław, prof. Rogalczyk Walenty, dr. Rosiński Wiktor, de Rosset Anna, dr. Rostek Antoni (Katowice), nacz. Rostkowski Feliks, inż. Rudowski Leon (Sosnowiec), dyr. Rummel Juljan (Gdynia), prof. Rybczyński Mieczysław, prof. Smoleński Jerzy (Kraków), prof. Socha Michał, kmdr. Stankiewicz Roman, inż. Stattler Feliks (Chorzów), kmdr. Stoklasa Tadeusz, prof. dr. Sumiński Stanisław, kontr-adm. Świrski Jerzy, kontr - adm Unrug Józef (Gdynia), gen. Wieczorkiewicz Wacław (Jarosław), Zalewski Stanisław, Zapasiewicz Zbigniew, nacz. dr. Zarychta Apolonjusz i Zieliński Stanisław.

Poza tem w skład Rady Głównej wchodzą prezesi Okręgów Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Do głównej Komisji Rewizyjnej zostali wybrani p. p.: dyr. Berdecki Piotr, inż. Elandt Alfred (Katowice), sen. Evert Ludwik Józef, Gąsiorowski Henryk (Grudziądz), płk Tucker Leonard (Lublin) i płk. Zieleniewski Tadeusz i na zastępców p. p.: Gąsiorowska Helena, dr. Gnoiński Henryk, Szumański Władysław (Wilno) i inż. Tyszko Mieczysław (Skarżysko).

Przed zamknięciem obrad zjazdu na wniosek prezydjum uchwalono następującą rezolucję:

„Delegaci na V Walny Zjazd Ligi Morskiej i Kolonjalnej, reprezentujący wszystkie warstwy społeczeństwa i wszystkie dzielnice kraju, kończąc swe obrady nad brzegiem Bałtyku, stwierdzają uroczyście, że dostęp do morza, tego odwiecznego motoru rozwoju i dobrobytu świata, jest gwarancją niepodległego istnienia Państwa a Pomorze odwieczną redutą polskości. Dlatego każda próba zamachu na łączność Polski z morzem spotka się z najbardziej zdecydowanym odporem całego narodu"

*

Walny Zjazd Delegatów L. M. i K., kończąc obrady w Gdyni, jednogłośnie nadał godność członka honorowego Ligi Ignacemu Paderewskiemu w uznaniu jego zasług, położonych dla obrony na terenie międzynarodowym słusznych praw Polski do dostępu do morza. Prezydium Zjazdu zawiadomiło telegraficznie Ignacego Paderewskiego o ofiarowanej mu godności.

W odpowiedzi na tę depeszę prezes Zarządu Głównego L. M. i K., gen. Gustaw Orlicz-Dreszer oraz przewodniczący Walnego Zjazdu, inż. Antoni Kamieński, otrzymali radjogramy następującej treści:

„Za uprzejme słowa telegramu serdecznie dziękuję. Łaskawie ofiarowaną mi godność przyjmuję z wdzięcznością.

Paderewski".

———): * (:———

Z RADY GŁÓWNEJ

W dniu 18-go czerwca r. b. odbyło się w Warszawie pierwsze posiedzenie Rady Głównej LMK, wybranej na ostatnim Walnym Zjeździe Delegatów w Gdyni. Obecnie Rada Główna — w myśl nowego statutu, uchwalonego na ostatnim Zjeździe — składa się z 60-ciu członków oraz z Prezesów Okręgów, którzy w skład Rady wchodzą z urzędu.

Posiedzenie zagaił dłuższem przemówieniem prezes ustępujący Rady — p. dyr. J. Kożuchowski poczem zaproponował na przewodniczącego p. kuratora Bernarda Chrzanowskiego, wieloletniego i zasłużonego działacza na terenie Polski Zachodniej.

Zasadniczym punktem porządku obrad było ukonstytuowanie się Prezydjum Rady oraz wybory Zarządu Głównego. W następstwie wybrano jednogłośnie Prezydjum Rady w następującym składzie: Prezes — dyr. Józef Kożuchowski (ponownie), Vice-prezes — dyr. Dep. Stanisław Nowak (ponownie), Vice-prezes — mec. Antoni Rostek (ponownie), Sekretarz — mjr. dypl. Mieczysław Fularski, z-ca Sekretarza — Ludwik Maciejec.

W skład nowego Zarządu głównego, składającego się z 15-tu członków i 7-iu zastępców weszło ponownie 10 członków dotychczasowego Zarządu. Prezesem Zarządu zaś został wybrany przez aklamację ponownie p. gen. G. Orlicz-Dreszer.

Następnie została omówiona szczegółowo sprawa wykonania uchwał V Walnego Zjazdu Delegatów LMK., zreferowana przez p. mjra M. Fularskiego.

ZARZĄD GŁÓWNY L. M. i K.

Rada Główna L. M. i K. na posiedzeniu w dniu 18 czerwca r. b. wybrała nowy Zarząd Główny w składzie 15 członków i 7 zastępców. Prezesem Zarządu został wybrany przez aklamację ponownie p. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer. Na członków Zarządu wybrani zostali pp.: Dębski Jan, mec. Dreszer Juljan, inż. Ginsbert Juljan, dyr. Kłopotowski Edmund, inż. Konopka Alfred, kmdr. Korytowski K., gen. Kwaśniewski Stanisław, dyr. Lewandowski Jan, Pankiewicz Michał, prof. Patkowski Aleksander, dr. Rosiński Wiktor, nacz. Rostkowski Feliks, kmdr. Stankiewicz Roman, prof. dr. Sumiński Stanisław i na zastępców pp.: Grzywaczewski Jan, inż. Horoch Józef, inż. Maracewicz Wiktor, prof. Socha Michał, kmdr. Stoklasa Tadeusz, Zalewski Stanisław i Zieliński Stanisław.

Prezydjum nowego Zarządu ukonstytuowało się w sposób następujący: prezes gen. G. Orlicz-Dreszer, wiceprezesi pp.: J. Dębski i gen. St. Kwaśniewski, skarbnik dyr. Kłopotowski i sekretarz M. Pankiewicz.

OBÓZ NADMORSKI L. M. i K.

W czasie swego pobytu w Jastarni prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej gen. G. Orlicz-Dreszer wraz z towarzyszącemi mu osobami zwiedził nadmorski obóz, urządzony staraniem III Oddziału im. Jana z Kolna L. M. K. z Warszawy. Przez obóz przeszło zgórą 2.000 osób. General Dreszer wyraził kierownictwu obozu swe uznanie i zadowolenie z jego organizacji.

75 NOWYCH ODDZIAŁÓW LIGI

W wyniku akcji propagandowej, przeprowadzonej na terenie całego kraju i zagranicą w czasie tegorocznego „Święta Morza" powstało w okresie od 1 lipca r. b. do dnia dzisiejszego 75 nowych Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, idei morskiej wśród polskiego społeczeństwa.

NA FLOTĘ WOJENNĄ

Zarząd Oddziału L. M. i K. przy Ministerstwie Sprawiedliwości, pragnąc przyczynić się do rozbudowy floty wojennej, wpłacił w dniu 17 marca 1933 r. sumę 1000 zł. na konto Kierownictwa Marynarki Wojennej Nr 30680 p. n. Budowa okrętów wojennych ze składek społeczeństwa.

PAKT CZTERECH A REWIZJA MANDATÓW KOLONJALNYCH

Poza zastrzeżeniami natury politycznej i formalno - prawnej, jakie wzbudzać musi zawarty ostatnio „Pakt Czterech", należy zwrócić uwagę na ewentualne znaczenie tegoż Paktu dla spraw, wynikających z naszych zainteresowań kolonjalnych.

Faktem bowiem jest, że już na wstępie rokowań, nazajutrz po wizycie szefa rządu Wielkiej Brytanji w Rzymie, prasa światowa informowała opinję publiczną, że w toku rozmów Mac Donald'a z inicjatorem Paktu — Mussolinim — poruszone zostały zagadnienia kolonjalne. Sprostowania ze strony prasy angielskiej, stwierdzające, że rząd Wielkiej Brytanji nie zamierza rezygnować z mandatu nad Wschodnią Afryką (Tanganyjka), bynajmniej nie zaprzeczały, by rozmów na tematy kolonjalne szefowie obu rządów nie mieli prowadzić.

Opierając się na tej przesłance, wnioskować należy, że w zamierzeniach Mussoliniego, jako twórcy Paktu Czterech, układała się między innemi również koncepcja znalezienia nowej płaszczyzny do wstępnych kroków, zmierzających ku podważeniu dzisiejszego stanu rzeczy w dziedzinie władztwa kolonjalnego.

Z punktu widzenia zagadnień kolonjalnych czterej nowi kontrahenci stanowią strony o niejednolitym ciężarze gatunkowym.

Rzesza Niemiecka — to kontrahent, który na podstawie znienawidzonego przez naród niemiecki Traktatu Wersalskiego zrzekł się swych uprawnień do dawnych posiadłości kolonjalnych. Formalno - prawny ten akt bynajmniej nie przyczynił się do rezygnacji z roszczeń w tym zakresie na przyszłość. W miarę wzmacniania się państwa rosną i apetyty, pobudzane odpowiednią propagandą i głębokiem przekonaniem o krzywdzie narodu niemieckiego.

Dążenia imperjalistyczne Mussoliniego bazują się przedewszystkiem na rozwoju potęgi kolonjalnej Italji z wyraźną intencją osłabienia w tej dziedzinie Francji. W propagandzie światowej wyzyskiwany jest również czynnik psychologiczny, utwierdzający przekonanie wewnątrz i nazewnątrz Italji o jej krzywdzie z tytułu więcej, niż nikłych, korzyści, osiągniętych z podziału zdobyczy odnośnie poniemieckich terenów kolonjalnych.

Wreszcie Wielka Brytanja i Francja reprezentują strony, jakkolwiek o dwu odrębnych obliczach, co do ogólnej polityki kolonjalnej, to jednak w zupełności zgodne i zadowolone z dzisiejszego stanu rzeczy i obecnego stanu posiadania, uważając go za niewzruszalny.

Pozycja dwóch ostatnich potęg kolonjalnych nie jest z punktu widzenia formalno - prawnego naogół słaba. Opiera się ona na takiej podstawie, jaką jest art. 22 Paktu Ligi Narodów, przewidujący w zasadzie wygaśnięcie mandatu w chwili emancypacji narodu, zamieszkującego teren mandatowy. Żadnych zmian, co do wyboru nowego mandatarjusza, Pakt Ligi Narodów nie przewiduje. Nie przewiduje jednak również postanowień, któreby takich zmian nie dopuszczały.

Nie rozstrzygnie prawdopodobnie poruszonego zagadnienia fakt wystąpienia z Ligi Narodów Japonji, sprawującej mandat „w imieniu Ligi Narodów" nad kilkoma wyspami poniemieckiemi. Wydaje się, że dotychczas niema dostatecznej podstawy prawnej do tego, by Liga Narodów z tytułu opuszczenia Ligi przez Japonję, miała możność cofnięcia Japonji mandatu. Wystąpienie Ligi w tym kierunku napotkałoby niewątpliwie na zasadniczą przeszkodę — Japonja na cofnięcie mandatu nie zgodziłaby się, raczej terytorja mandatowe anektowałaby, gdyż są jej potrzebne ze względów przedewszystkiem strategicznych.

Pakt czterech wątpliwości prawne w dziedzinie kolonjalnej rozwiązuje w formie dostępniejszej. Pakt ten, jak wiadomo, przewiduje między innemi, że kontrahenci zobowiązują się do uzgodnienia wszelkiej akcji, opierającej się na art. 19 Paktu Ligi Narodów.

Główny ów artykuł „rewizjonistyczny", którym w nadmiarze operuje propaganda niemiecka, brzmi, jak następuje:

„Zgromadzenie (Ligi Narodów) może od czasu do czasu wzywać członków Ligi, aby przystąpili do ponownego zbadania traktatów, które nie dają się już stosować oraz położenia międzynarodowego **(ainsi que des situations internationales)**, którego dalsze trwanie mogłoby zagrażać pokojowi świata".

Włączenie do zobowiązań Paktu Czterech przytoczonego postanowienia Paktu Ligi Narodów ma cel niedwuznaczny; zanim Liga Narodów wystąpi z inicjatywą, wynikającą z art. 19, cztery mocarstwa uzgodnią między sobą, jakiego rodzaju sprawy mają być inspirowane w łonie Ligi. Nie potrzeba dodawać, że wpływ na te sprawy uzgodnionego stanowiska czterech mocarstw będzie decydujący.

Sytuacja polityczna Francji w ramach Paktu Czterech musi być **ipso facto** słaba. Francja będzie stroną atakowaną, stroną, od której będzie się żądało, by ustąpiła w mniejszej lub większej części

ze swoich praw dotychczasowych. W dzisiejszej konjunkturze politycznej liczenie na sukurs Wielkiej Brytanji może się stać iluzoryczne. Oparcie sie Francji w ewentualnych przyszłych starciach w płaszczyźnie Paktu Czterech na zasadzie **do ut des** mało ma widoków powodzenia. Strona bowiem żądająca (Niemcy i Włochy) nie ma nic do dania, może conajwyżej opuścić cokolwiek ze swych wybujałych pretensyj lub zrezygnować z tych lub innych nieuzasadnionych roszczeń. Do osiągnięcia swych celów będzie jednak dążyła konsekwentnie.

Wychodząc z takiego rozumowania, nie będzie trudno stwierdzić, że Pakt Czterech stanie się terenem między innemi walki o przewidywaną już od dłuższego czasu rewizję mandatów kolonjalnych. Wyniku strać między kontrahentami trudno jest przewidzieć; nie mniej trudno jest przewidzieć w jakiej formie mogłaby nastąpić taka rewizja. Jest jednak niewątpliwe, że pierwszy etap tej walki — w płaszczyźnie Paktu Czterech i jej wynik — może nastąpić bez naszego udziału w rozgrywce.

Jeżeli jednak obok Niemiec i Italji żądania nasze zmierzają również w kierunku pozyskania praw na terenach kolonjalnych, jeżeli nasze roszczenia w tym zakresie pochodzą nie z pobudek imperjalistycznych lub prestiżowych, lecz poprostu są wynikiem stosunków populacyjno - gospodarczych, to Państwo Polskie przy okazji wspomnianej rewizji dzisiejszego stanu faktycznego nieobecne być nie może.

Musimy być gotowi do etapu drugiego, końcowego, który rozstrzygnąć się musi w płaszczyźnie nie Paktu Czterech, lecz Paktu Ligi Narodów. W tym celu musimy zyskiwać na terenie międzynarodowym takich sojuszników, którzy nasze słuszne żądania poprą nie mniej od tych propozycyj, jakie wypłynąć mogą z porozumienia w płaszczyźnie Paktu Czterech.

HUBERT SUKIENNICKI

POLONJA AMERYKAŃSKA A MORZE

W okresie „Święta Morza" udałem się na zlecenie Prezydjum Zarządu Głównego Ligi, jako jej reprezentant do Stanów Zjednoczonych dla podtrzymania łączności z bratnią organizacją Polaków za oceanem, z tamtejszą Ligą Morską i Rzeczną. Liga Morska Polaków amerykańskich obok celów sportowych przeprowadza również żywą propagandę sprawy naszego dostępu do morza i jego obrony.

Na terenie emigracji polskiej w Stanach Zjednoczonych Ameryki istnieje kilkanaście ośrodków przyjaciół naszych, grupujących się w tamtejszej Lidze. Organizacje te pracują intensywnie na rzecz obrony słusznych praw Polski do morza, orjentując właściwie amerykańską opinję publiczną przez prostowanie wszelkich fałszów, jakie wroga nam propaganda usiłuje szerzyć wśród społeczeństwa amerykańskiego.

Trzeba przyznać, że pracę tę rodacy nasi prowadzą sumiennie i skutecznie, oddając tem samem sprawie kolosalne poprostu usługi. Widać z tego, że zainaugurowana w okresie pobytu w Ameryce prezesa Ligi p. generała Dreszera, akcja pracy Polaków amerykańskich na rzecz obrony dostępu Polski do morza — wydaje rezultaty bardzo dobre.

Na dowód pozytywnej roboty Polaków amerykańskich w zakresie reprezentowanych przez nas idei morskich, wystarczy przytoczyć chociażby zorganizowanie obchodów tegorocznego „Święta Morza". I tak: w Chicago odbył się wielki pochód ze sztandarami i transparentami przez miasto, w którym wzięło udział kilka tysięcy osób; to samo było w Buffalo. Detroit. Calumet-City. W innych ośrodkach urządzano uroczyste akademje, jak: w Nowym Yorku, Bronx, Gery i in.

Spotkanie się na środku Oceanu dwóch polskich transatlantyków: „Polonji" i „Kościuszki" (widoczna na zdjęciu bandera tego ostatniego).

Zapał dla spraw morskich Polski wśród Polonji amerykańskiej jest wielki i daje gwarancje trwałej i systematycznej pracy tamtejszego społeczeństwa polskiego dla spraw polskiego morza.

Należy wyrazić wielkie uznanie dla prasy polskiej w Ameryce, oraz wielkich związków polskich w Stanach Zjednoczonych, jak: Związek Narodowy Polski, Zjednoczenie Rzymsko-Katolickie, Sokół, Związek Polek, Weterani, Spójnia i inne, że stoją zwartym frontem ku polskiemu morzu i pracę tamtejszej Ligi Morskiej i Rzecznej doceniają i całkowicie popierają.

W rozmowach z poszczególnymi działaczami, kierownikami wielkich organizacyj, redaktorami pism, jak i sekretarzami zarządów Ligi Morskiej i Rzecznej Polaków amerykańskich, odnosi się głębokie przekonanie, że sprawy morskie „starego kraju" są jednocześnie sprawami braci naszych z drugiej strony oceanu.

Z jak wielką siłą biją serca Polaków amerykańskich dla morza polskiego świadczą najlepiej słowa, jakie w mojej obecności wypowiedzieli wybitni działacze tamtejsi. Nestor działaczy społecznych polskich w Ameryce, prof. Tomasz Siemiradzki, tak określił stosunek Polonji amerykańskiej do morza polskiego:

„Wychodźtwo pod tym względem murem stanie z Polską. My tu mamy partje i obozy różnice i waśnie, jak je mają tam i w Polsce, ale jeśli chodzi o sprawę morza polskiego lub Pomorza, to tak, jak w Polsce, staniemy na wychodźtwie ramię przy ramieniu, zapominając o wszelkich sprzeczkach i różnicach i mocnym głosem oprzemy się jakiemukolwiek ruchowi zaborczemu".

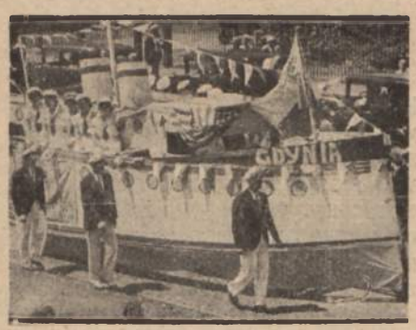
Na innem znów zebraniu przedstawiciel weteranów p. Daczkowski w Hamtramck (miasto w 80 proc. za-

mieszkałe przez Polaków — liczące 70 tys. mieszkańców), kończąc swoje przemówienie na temat pracy Polonji amerykańskiej dla polskiego morza — powiedział:

„Na wezwanie Polski gotowiśmy przelać krew i stracić życie w Jej obronie".

Plan mojej podróży do Ameryki Północnej obejmował: Nowy York, Chicago, Detroit oraz Buffalo. Niezależnie od tego udało mi się wstąpić również do Calumet-Citty, odległego od Chicago o 25 mil (około 45 klm.) miasteczka w większości zamieszkałego przez Polaków, gdzie urząd burmistrza (p. Jaranowski), jak i większość władz miejskich znajduje się w ręku Polaków. Należy dodać, że również miasto Hamtramck, leżące w samym środku wielkiego miasta Detroit, rządzone jest całkowicie przez Polaków (burmistrz p. Jeżewski).

Trudno opisywać szczegółowo wszystkie mitingi, uroczystości i konferencje, w jakich brałem udział. Wszędzie natrafiałem na gorące umiłowanie spraw morskich Polski, wszędzie widoczne było wielkie za-



Rydwan Ligi Morskiej i Kol. w dniu Święta Morza w Buffalo.

interesowanie linją „Gdynia — Ameryka", która zarówno na terenie Polonji amerykańskiej, jak i amerykańskiego społeczeństwa jest widomym symbolem polskiego władztwa na morzu, a nazywa się między Polakami amerykańskimi nie jak głosi oficjalna nazwa: „Linja Gdynia — Ameryka — a poprostu „nasza Linja", „nasze statki". Nic tak nie przemawia do Amerykanów, jak czyn realny. Tym czynem jest właśnie polska linja okrętowa, której statki: „Polonja", „Pułaski" i „Kościuszko" w umysłowości amerykańskiej uplastyczniają Polskę, czynią ją pojęciem realnem i przypominają obywatelom wolnej ziemi Washingtona, że o ich wolność walczyli również Kościuszko i Pułaski.

Kiedy komunikowałem na zebraniach, że Rząd Polski zdecydował zamówić dwa nowe okręty pasażerskie dla linji „Gdynia — Ameryka", które będą odbywały drogę Gdynia—Nowy Jork w ciągu 8 zamiast 12 dni — owacjom na cześć Polski i Jej Rządu nie było końca. Trzeba dodać, że nowe okręty wzmogą rentowność linji, ponieważ wielu cudzoziemców, którzy dotychczas ze względu na szybkość korzystają

W Detroit. Stoją od lewej: red. Januszewski, prof. Siemiradzki i dr. W. Rosiński.

(głównie Czesi, Jugosłowianie, Rumuni, a nawet Rosjanie i in.) z linij niemieckich i francuskich, chętnie korzystać będzie z przyśpieszonej linji polskiej, jako dogodniejszej.

Linja „Gdynia — Ameryka" swoją frekwencję zawdzięcza przedewszystkiem Polakom amerykańskim. Osiemdziesiąt przeszło procent pasażerów linji to Polacy amerykańscy.

Biura i propaganda linji na terenie Stanów Zjednoczonych działają poprostu świetnie. Pasażerowie nie mają słów uznania. Również kapitanowie, oraz oficerowie i załoga statków cieszą się wielką sympatją i uznaniem pasażerów wszystkich klas. Kapitan Borkowski, komendant „Kościuszki" (na którym to statku odbywałem podróż tam i z powrotem) jest poprostu uwielbiany przez pasażerów za swój takt, doświadczenie morskie, sprężystość i równy, miły stosunek do pasażerów wszystkich klas.

Współpraca Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Polsce z Ligą Morską i Rzeczną w Ameryce coraz bardziej rozwija się i zacieśnia, a owoce jej są już dzisiaj widoczne. Sądzić wypada, że przykład Polaków amerykańskich przyjmie się na wszystkich

W Buffalo. Stoją od lewej: b. konsul K. Głuchowski prezes okręgu Ligi w Buffalo H. Janiewicz, dr. W. Rosiński i redaktor „Dziennika dla Wszystkich" A. Ruszkiewicz.

innych wychodźczych i mniejszościowych terenach polskich.

Jeszcze słów kilka poświęcić wypada sprawom gospodarczym wychodźtwa z Macierzą. Pan generał Dreszer w czasie swego pobytu w Ameryce odbył szereg konferencyj inauguracyjnych na temat nawiązania bezpośrednich stosunków gospodarczych z Polską przez sfery gospodarcze Polonji amerykańskiej.

Akcja gen. Dreszera wydała, jak wiadomo, już swoje owoce. Dwie firmy, które specjalnie i wyłącznie zajmują się importem towarów z Polski, zaczynają osiągać pewne rezultaty. Są to wprawdzie pierwsze rezultaty pionierskie — powstrzymane może ostatniemi czasy gwałtownym spadkiem dolara i istniejącą jeszcze niepewnością, co do jego stabilizacji, jednakże krok pozytywny w kierunku bezpośredniego handlu z Polską został przez Polaków amerykańskich uczyniony. Jedna z tych firm to T-wo „Ampol" z siedzibą główną w Nowym Jorku, której prezesem jest wydawca „Nowego Świata" p. M. Węgrzynek, a druga „Centropol" z siedzibą główną w Detroit,

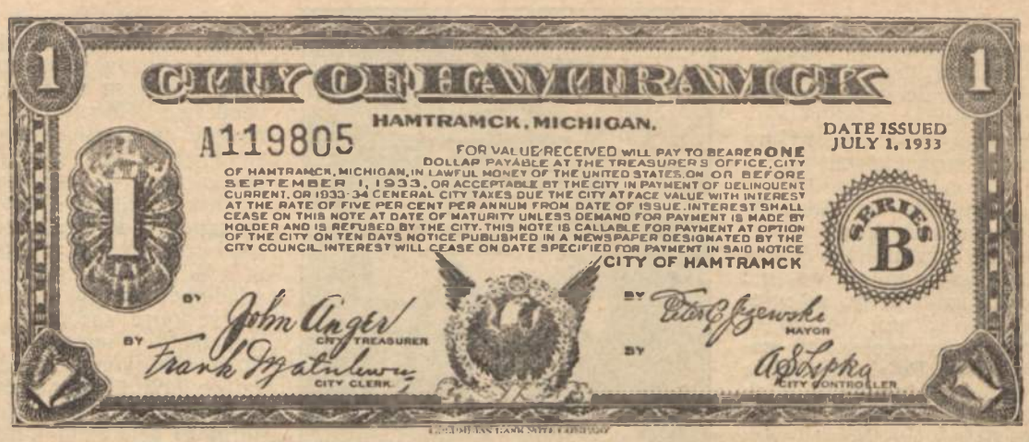
Komitet Święta Morza i Dnia Polskiego w Buffalo.

której prezesem jest p. Januszewski, wydawca „Dziennika Polskiego".

Prace tych firm opierają się narazie o konsumenta polskiego w Stanach, jednakże są wszelkie dane, że z czasem utorują sobie drogę i do reszty konsumentów amerykańskich.

Jeżeli chodzi o nasze zadania na terenie Polonji amerykańskiej w zakresie współpracy nad realizacją haseł Ligi Morskiej i Kolonjalnej, to zadania te powinny być przeprowadzane nadal w całkowitej, jak i dotychczas, harmonji z bratnią organizacją, jaką jest Liga Morska i Rzeczna Polaków amerykańskich, na zasadach jakie ustalił z tamtejszymi wybitnymi działaczami w czasie swego pobytu w Ameryce p. generał Orlicz-Dreszer, mianowicie: zespolenia wysiłków całego wychodźtwa dla walki z propagandą wrogą Polsce, czynnego popierania polskiej linji okrętowej, łączącej bezpośrednio Polskę ze Stanami Zjednoczonemi i wzmożenia handlu z Polską przez zaopatrywanie się przez Polaków amerykańskich w towary polskiego pochodzenia.

Jest to tak wielki i pozytywny program, że realizację jego poprzeć powinno całe społeczeństwo polskie w Ameryce. Jest to zresztą zarówno



Bon dolarowy, wydany przez miasto Hamtramck, zamieszkałe w większości przez Polaków. O polskości tego miasta świadczą także polskie podpisy na tym banknocie.

w interesie tak kraju, jak i wychodźtwa. Im więcej wychodźtwo współpracować będzie gospodarczo z macierzą, tem ściślejsze węzły realne łączyć je będą ze „starym krajem".

Na zakończenie muszę dodać, że na czele tej pozytywnej dla narodu i państwa naszego akcji na terenie emigracji naszej w Stanach Zjednoczonych stoją pp. prof. Siemieradzki, Kutylowski, Głuchowski, wicekonsul Linda-Lipaczewski, Matuszczak, Janiewicz, Ruszkiewiczowie, Węgrzynek, Joles, Piętkiewiczowa, Januszewski, Stafij i wielu innych.

Dr. W. ROSIŃSKI.

POZA EUROPĘ!

Rok 1932 wykazał, że 94% całego naszego wywozu towarowego nadal umieszczamy w Europie. Do krajów pozaeuropejskich, do wszystkich, pozostałych części świata wywozimy zaledwie 6%.

Sytuacja ta jest tak dalece nienaturalna, że należy ją co pewien czas poddawać ścisłemu badaniu, aby raz wreszcie wyjść z impasu, w jakim się nasz eksport znajduje, jeżeli chodzi o rynki zbytu poza Europą.

Tłomaczenia, że nie posiadamy dostatecznych warunków dla podejmowania eksportu do innych, odległych kontynentów nie wytrzymują krytyki, ponieważ nasze możliwości ekonomiczne mogłyby łatwo znaleźć tutaj rozwiązanie przy większej nieco inicjatywie i obrotności naszych sfer kupieckich i przemysłowych.

Wzory niewyczerpane poprostu mamy u innych narodów. Czesi, Niemcy, Holendrzy i inni rozwinęli swą ekspansję gospodarczą na rynki pozaeuropejskie znakomicie: Inicjatywa i rzutkość kupiectwa tych krajów święcą też dzisiaj triumfy.

Wystarczy takie zestawienie: podczas kiedy my w roku 1932 wywieźliśmy poza Europę towarów za sumę około 66 miljonów złotych, to wartość eksportu niemieckiego na te same rynki wyniosła 2.250 miljonów złotych. A więc trzydzieści cztery razy tyle, co Polska!

Jeżeli zastanowimy się nad sposobami zaradzenia złemu, to nietrudno będzie znaleźć drogę do naprawy tych stosunków. Posiadamy przecież na całym globie miljony Polaków, którzy użyci do pracy gospodarczej dla swojej macierzy, mogliby się w istotny sposób przyczynić do ekspansji gospodarczej Polski. Tak, jak Anglik, Amerykanin, Czech, Niemiec, czy Holender jest naturalnym ambasadorem swego kraju wszędzie, gdzie przebywa — tak samo Polak, powinien reprezentować wszędzie i na każdym kroku interesy gospodarcze swojej ojczyzny.

Szczególnie wielkie usługi może oddać nasza emigracja handlowi polskiemu w obrocie towarowym z temi terenami, na których przebywa. Propaganda towaru polskiego, prowadzona przez Polonję w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, w Brazylji, w Kanadzie i t. p. może i powinna doprowadzić do znacznego powiększenia wywozu polskiego poza Europę. Sumy, jakie z tego tytułu uzyskałoby polskie gospodarstwo narodowe, przekroczyćby mogły setki miljonów złotych, co z kolei ożywiłoby i wzmogło przemysł i handel Polski.

Szereg gałęzi przemysłu naszego pracuje dzisiaj czestokroć przy zastosowaniu zaledwie 40, a niekiedy nawet 30% swych możliwości produkcyjnych, a to wszystko dlatego, że przemysł ten, jak włókienniczy, galanteryjny, ceramiczny, wyrobów żelaznych i emaljowanych, (nie mówiąc już o górnictwie i hutnictwie), niema dostatecznych rynków zbytu.

W tych warunkach uwaga naszych czynników urzędowych i gospodarczych powinna zwracać się na coraz to nowe rynki. Europa jest zatłoczona. Należy przeto wyjść poza nią. Mimo szalonej konkurencji, mimo kryzysu, na świecie są jeszcze duże możliwości dla handlu, a przy pomocy naszych rynków, po całym świecie rozsianych, możliwości nasze w tym względzie mogą być jeszcze większe.

Wiele uczyniono w Polsce, dla poprawy naszego bilansu handlowego z krajami pozaeuropejskiemi, szczególnie nasze czynniki urzędowe wiele czynią nadal, ale prace te skuteczne będą dopiero wtedy, gdy zagadnieniem tem zainteresują się na serjo i bezpośrednio zainteresowani, t. j. przemysł i handel.

Zasłanianie się np. brakiem kredytów jest nieistotne, ponieważ praca nad wzmożeniem ekspansji postępowała i postępować nadal musi stopniowo, a w dzisiejszych warunkach kredyt kilku, czy nawet kilkunastu miljonów złotych dla poparcia handlu pozaeuropejskiego w Polsce znaleźć można i

to nie koniecznie z banków państwowych.

Święto Morza, jakie obchodziła cała Polska, było również świętem pracy na morzu. Niech corocznie w dniu 29 czerwca, jako w dniu Święta Morza będzie robiony rachunek strat i zysków w naszym bilansie handlowym z krajami zaoceanicznemi. Niech corocznie passywa nasze w tym bilansie się zmniejszają.

Idźmy za morza!

R.

KOLONJALNE DEMONSTRACJE NIEMCÓW W AFRYCE POŁUDNIOWEJ

W roku bieżącym przypada pięćdziesiąta rocznica pierwszego pomyślnego kroku na drodze ku kolonjalnemu imperjum przedwojennych Niemiec. Było to zainstalowanie się wielkiego kupca bremeńskiego, Edwarda Lüderitza, w południowej Afryce u boku brytyjskiej kolonii, lecz na terytorjum jeszcze faktycznie niewziętem w posiadanie przez Anglików. W lecie roku 1833 kupiec Lüderitz zawarł z Hotentotami serję umów, na mocy których ogłosił się właścicielem zatoki, noszącej wówczas nazwę Angra Pequena, oraz terytorjum, obejmującego 50.000 klm. kw. Bezpośrednio potem Lüderitz zwrócił się do Bismarcka z prośbą o wzięcie jego posiadłości pod ochronę państwa niemieckiego.

Bismarck załatwił tę sprawę i zdobył dla Niemiec pierwszą kolonję w sposób bardzo ciekawy, wyzyskując wewnętrzno-parlamentarne stosunki brytyjskiego imperjum. „W następstwie prośby Lüderitza — pisze niemiecki historyk przedwojennych czasów, Gottlob Egelhaaf, w książce „Geschichte der neuesten Zeit" — kanclerz w grudniu 1833 roku skierował do Anglji zapytanie, czy posiada ona prawa własności nad tem wybrzeżem zatoki. Długo nie otrzymywał odpowiedzi, bowiem lord Granville (ówczesny angielski minister spraw zagranicznych) musiał dokładnie porozumieć się z rządem kolonji Kapu, a potem znowu ministerjalne przesilenie, jakie wybuchło w tej kolonji, wywołało dalszą zwłokę. W Kapsztadzie tymczasem powstało wrażenie, jakoby Niemcy pragnęli angielskiej ochrony dla swej zamierzonej instalacji. Aby rozproszyć to błędne mniemanie Bismarck dnia 24 kwietnia 1834 roku zatelegrafował do niemieckiego konsula w Kapsztadzie: „Niech pan oświadczy urzędowo angielskim władzom, że pan Lüderitz i jego instalacje (Herr Lüderitz und seine Niederlassungen) pozostają pod ochroną Rzeszy". W czerwcu 1884 Bismarck wysłał do Anglji swego syna Herberta z misją skłonienia londyńskiego rządu do uznania niemieckiej ochrony nad ziemią Lüderitza. Granville pragnął uzależnić uznanie od warunku, że Niemcy nie rozciągną swego władania we wschodnim kierunku do granic państw Burów, otrzymał jednak zimną odpowiedź, że Niemcy nie przyznają nikomu prawa do rozporządzania wolnemi terytorjami, to też nie pozwolą na wyznaczanie im granic w południowo-zachodniej Afryce na nie-angielskim terenie. W rezultacie dnia 22 czerwca 1884 r. Granville bardzo niechętnie uznał niemieckie prawo zwierzchnictwa nad ziemią Lüderitza. Sam bremeński pionier nie mógł wykorzystać owoców swego przełomowego czynu: utonął w roku 1886, wpływając z morza na burzliwą rzekę Orange".

Taka była geneza pierwszej niemieckiej zamorskiej kolonji — Niemieckiej Południowo-Zachodniej Afryki (Deutsch-Südwest-Afrika). Zatoka Angra Pequena otrzymała nazwę zatoki Lüderitza. Kolonja rozciągnęła się od rzeki Orange (na południu) do granic Angoli (na północy). Po wojnie światowej przyznana została, jako terytorjum mandatowe, brytyjskiej Unji Południowo-Afrykańskiej. Obecnie nosi nazwę Bothaland.

Hitlerowskie Niemcy uroczyście obchodziły rocznice Lüderitza. W Berlinie otwarto wystawę kolonjalną. W Lipsku zjazd byłych wojskowych powziął rezolucje, domagające się „zwrotu" kolonji. Główne obchody zorganizowano jednak nie w samej Rzeszy, lecz na dawnym niemieckim, obecnie zaś brytyjskim kolonjalnym terenie. Do kraju, który prasa niemiecka, jak za „dawnych dobrych czasów", nazywa dzisiaj „Deutsch-Südwest", sprowadzono dwuch „książąt krwi", Huberta pruskiego i byłego następcę tronu Meklenburgii, Fryderyka Franciszka. W towarzystwie oddziałów lokalnych brunatnych koszul objechali oni wszystkie niemieckie ośrodki, odwiedzili cmentarze, złożyli na mogiłach niemieckich żołnierzy wieńce o szarfach z dawnemi cesarskiemi i obecnemi hitlerowskiemi barwami. Uroczystości nie mały wszakże bynajmniej charakteru żałobnych wspominków. Przeciwnie, odbywały się wyraźnie i demonstracyjnie pod hasłem nawiązania do dawnych „wielkich tradycyj", pod hasłem nawoływań do wytrwania „aż nadejdzie dzień powrotu na łono trzeciej Rzeszy".

Oto, co pisze naprzykład w sprawozdaniu z tych uroczystości major a. D. (ausser Dienst) Jung na łamach „Leipziger Abendpost": „Wykazały one, że nikt nie odbierze Niemcom w południowo-zachodniej Afryce wiary w odradzające się, wolne, potężne Niemcy i niezłomnej nadziei, że Deutsch-Südwest powróci do dawnych dumnych Niemiec, odnowionych, jako Trzecia Rzesza. Albowiem w ludziach, niezmordowanie walczących tam o niemieckie prawo, żyje duch założyciela tej kolonji, oraz mężów, którzy z broną i z łopatą w rękach uczynili tę ziemię niemiecką. To daje im siłę zaciekłego wytrwania przeciw wszystkim wrogom naokół aż do dnia, gdy nad tym afrykańskim krajem załopoce znowu sztandary o barwach Niemiec, o barwach nowej Trzeciej Rzeszy".

Major Jung kładzie specjalny nacisk na udział czarnych tuziemców w niemieckich rocznicowo-odwetowych demonstracjach na terenie brytyjskiej Południowo-Zachodniej Afryki.

„Bodaj jeszcze więcej entuzjazmu niż Niemcy — pisze — okazywali tuziemcy: Hererowie, Owambi, Hotentoci. Na ich bardziej lub mniej skromnych odzieniach widniały czarno-biało-czerwone szarfy. Ich orkiestry — dawni bambuzi wojsk cesarskich — stawiały się wszędzie, odgrywając dawne „Parademarsze" podczas każdej uroczystości".

Czyżby w tych słowach należało dopatrywać się zapowiedzi albo groźby że „Trzecia Rzesza" gotowa jest zorganizować w odpowiednim momencie jakieś hotentocko-hitlerowskie pucze na terenach, które uważa za swą kolonjalną irredentę?

W każdym razie niemieckie demonstracje w Afryce z powodu „rocznicy Lüderitza" z pewnością zasługują, aby się nad niemi zupełnie poważnie zastanowić.

Morze i kolonje — to potęga Polski!

PONTA GROSSA — KSIĘŻNICZKA STEPÓW

Z PODRÓŻY Z P. MARSZAŁKIEM RACZKIEWICZEM DO AMERYKI POŁUD.

Po tygodniowym pobycie w Kurytybie i zwiedzeniu otaczających ją kolonii polskich, udaliśmy się do stolicy stepów parańskich miasta Ponta Grossy.

Wczesnym rankiem wyruszyliśmy w drogę. Dzień był pochmurny i chłodny, słońce z trudem przedzierało się przez obłoki, aby po chwili zniknąć za szaremi chmurami.

Z Kurytyby do Campo Largo droga była możliwa, to też samochód

Pan MarszałekRaczkiewicz w towarzystwie przydzielonego mu przez rząd stanu Parana adjutanta, kpt. Miguela Blasiego, na dworcu w Ponta Grossie.

mknął szybko obok gęsto rozsianych osiedli podkurytybskich. Podziwialiśmy schludne domki kolonistów, świadczące swoim wyglądem o zamożności i kulturze właścicieli. Niemal wszystkie otoczone były sadami pomarańczowemi, uginającemi się od ciężaru złocistych owoców.

Za Campo Largo droga pogorszyła się znacznie. Na tamtejszych skałach i wybojach samochód dostał prawdziwego tańca Św. Wita. Nieraz i nie dwadzieścia razy wypróbowaliśmy głowami twardzizny karoserii automobilowej.

Droga prowadziła pod górę. Samochód p. Marszałka mknął żwawo naprzód, nasz jednak Ford był bardziej opieszały i musiał rozwijać najwyższą szybkość, aby zyskać nieco na wysokości. Chwilami ustawał zupełnie i trzeba było usuwać z niego balast pasażerski. Pozbywszy się nas, automobil odzyskiwał stracona krzepkość i z sapaniem i stękaniem wdrapywał się na górę.

W pewnem miejscu jechaliśmy zboczem góry ponad olbrzymią kotliną, obramowaną skałami i porosłą lasem. Przez popielate chmury przedzierały się promienie słoneczne i siały złociste strzały po ciemnej dolinie. Gra świateł dawała efekty niezrównane. Wokół było pusto i cicho i żaden głos ludzi nie zakłócał spokoju dziewiczego ustronia.

Kurytybę dzieli od Ponta Grossy przestrzeń 164 kilometrów. Ciemno już było, kiedy zbliżaliśmy się do celu podróży.

Na wiele kilometrów przed Ponta Grossą wyjechaliśmy w stepy, zwane tutaj campami. Są to olbrzymie, mocno sfalowane przestrzenie trawiaste. Skalista gleba tutejsza nie mogła wyhodować wielkich drzew. Tylko trawa może wyrastać na tych zlekka przyprószonych glina, kamienistych terenach. Jedynie w dolinach rzek i w miejscach, gdzie nagromadziło się więcej gleby, znajdują się lasy. Rosną przeważnie drzewa pinjorowe podszyte jakąś nieznaną mi krzewiną.

Przed zmrokiem wiatr rozpędził chmury i czerwonawo-fijoletowe słońce rozbłysło na horyzoncie. Bezgraniczny step ukazał się w całej swojej okazałości. Rosnące na zboczach gór pinjory rysowały się z doskonała wyrazistością na tle liljowego nieba. Przyglądając się im z pędzącego samochodu, miałem wrażenie, że znajduję się w jakiejś wspaniałej galerji obrazów. Chłonąłem chciwemi oczami widziane cuda, pragnąc nazawsze zachować je w pamięci i sercu. Słowo „piękność" nabrało dla mnie odrazu właściwej treści.

Na moście na rzece Tibagy, w niewielkiej odległości od Ponta Grossy, czekali już na p. Marszałka przedstawiciele tamtejszej Polonji. Przyjechali na kilkunastu samochodach

Koloniści polscy z okolic Ponta Grossy Fot. T. Cybulski.

zwykłych i ciężarowych. Zapłonęły światła wszystkich reflektorów, czyniąc z nocy dzień, rozległy się oklaski i radosne okrzyki, wygłoszono przemówienie powitalne. I mieszkańcy stepów parańskich oddali należny hołd Marszałkowi Senatu odrodzonej Polski.

Magistrat Ponta Grossy zarezerwował dla p. Marszałka i towarzyszących mu osób apartamenty w hotelu Avenida Palace i wydał obiad

Pinjory parańskie

na jego cześć. Władze miejscowe reprezentował m. innemi, prefekt miasta — najwyższy dygnitarz tutejszy.

Kolonja polska w Ponta Grossie bardzo kocha Polskę i daje ciągłe dowody swej miłości do niej, ale

jednak sobą kłóci się jak za najlepszych, saskich czasów. Posiada dwie zwalczające się ostro organizacje, które wyprawiły dwa oddzielne przyjęcia na cześć p. Marszałka. Zmusiło to nas do bytności w ciągu jednego wieczoru aż na dwóch akademjach.

Udaliśmy się naprzód do T-wa. „Odrodzenie". Sala nabita była po brzegi. Zerwała się burza oklasków i rozległy gromkie okrzyki na cześć p. Marszałka. Chór młodzieży odśpiewał hymny polski i brazylijski, poczem przedstawiciele miejscowych towarzystw wygłosili przemówienia powitalne bardzo ładne, ale zatracające zlekka o lokalne kwestje sporne, oczywiście w duchu przychylnym dla wyznawanych przez siebie poglądów. Pan Marszałek odpowiedział im serdecznie, nadmieniając jednak, że hasło **„zgoda buduje"** powinno zejść z kurtyny

polskiego teatrzyku amatorskiego i zagościć w sercach wszystkich tutejszych rodaków.

Z „Odrodzenia" pojechaliśmy na akademję, urządzoną przez „T-wo Królowej Korony Polskiej". I tu rozległ się grzmot oklasków i tu były przemówienia. Najciekawszy był popis dzieci szkolnych, które ubrane w stroje o kolorach narodowych śpiewały piosenki polskie. Pan Marszałek przemawiał do dziatwy i do starszych. Wielu sędziwych wychodźców, którym przypomniał się „stary kraj", płakało rzewnie. Najpiękniejsze cuda podzwrotnikowe nie zdołają zabić tęsknoty do dalekiej Polski.

Uroczystości były skończone, można było udać się na spacer po mieście.

Na wysokim, spłaszczonym na szczycie pagórku, wśród bezbrzeżnych, falistych campów, rozłożyła się Ponta Grossa, zwana „Księżniczką Stepów". Mieszkańcy, dumni ze swego miasta, podają liczbę jego na trzydzieści tysięcy, wątpię jednak czy jest ich więcej niż dwadzieścia pięć tysięcy. W kraju tak słabo zaludnionym jak Parana 4 ludzi na 1 km. kw. i taka mieścina wydaje się metropolją. Ulice Ponta Grossy są równe, regularne i przecinają się pod kątem prostym. Nic nie tamuje na nich swobodnego przewiewu. Wichry nadlatujące z pobliskich stepów, wyprawiają dzikie harce w otwartych na przestrzał ulicach. W porze suchej, kiedy trawa zsycha się i kruszy, odkrywając miejscami czerwoną gliniastą glebę, przypędzają wichry do miasta tumany czerwonego pyłu, zabarwiającego domy i ludzi na brudno jaskrawy kolor. W zimie napływają fale chłodnego powietrza, mrożącego szpik w kościach, wdzierającego się do nieogrzewanych mieszkań. Na wysokości 1000 metrów, na której leży odsłonięta ze wszystkich stron Ponta Grossa zima, nawet bez śniegu, nie należy do przyjemności. Nigdy w życiu tyle się nie namarzłem, co w podzwrotnikowej Ponta Grossie i w jej okolicach.

Na ogromnej przestrzeni campów parańskich Ponta Grossa jest jedynem większem miastem. Tu koncentruje się życie gospodarcze, polityczne i kulturalne terenów stepowych, do niej, jak do stolicy, ciągną tysiące pastuchów, jadących konno albo na zaprzężonych w woły lub kilka koni, których płótnem, olbrzymich wozach pionierskich. Tu „szaleją" krezusi stepowi, wydając w kilka dni gromadzone miesiącami lub latami pieniądze.

Punktem zbornym dla całej Ponta Grossy jest ulica 15 de Novembro. W godzinach wieczornych gromadzą się tam wszyscy. Mężczyźni, kobiety, dzieci, bogaci i biedni, eleganci i żebracy spacerują po Corso, wynagradzając sobie całodzienne siedzenie w domu. Młodziutkie, ładnie ubrane macas (port. dziewczęta)

Jedna z lepszych dróg w Paranie

krążą grupkami po ulicy, rzucając z pod ciemnych brwi kuszące spojrzenia na mijających je bezustannie chłopców.

Niema zwyczaju, aby dziewczęta chodziły po ulicy samotnie. Każda musi znaleźć przynajmniej jedną towarzyszkę (companeirę) lub też spacerować w towarzystwie rodziny. Inne postępowanie wywołałoby zgorszenie.

W czasie godziny „spacerowej", t. j. między ósmą a dziewiątą, wszystkie sklepy na 15 de Novembro są szeroko otwarte i silnie oświetlone. Tylko podczas swobodnej włóczęgi wieczornej publiczność ma czas obejrzeć dokładnie wystawy i zorjentować się w cenach towarów. Wielu załatwia wówczas swoje zakupy. Również w cukierniach i restauracjach ruch ożywia się dopiero o zmroku. Słychać wówczas wszędzie stukanie kul bilardowych i dźwięki automatycznej muzyki. Liczni goście wychylają po filżance czarnej, jak smoła, kawy i gawędzą o miejscowych plotkach.

Po dziewiątej większość mieszkańców udaje się do jednego z dwóch istniejących w Ponta Grossie kinematografów. Kina tutejsze są dobre i wyświetlają doborowe obrazy, te same, co w Rio de Janeiro, tylko — naturalnie — z przyzwoitem opóźnieniem. Na programy, zmieniane codziennie, składają się zawsze dwa duże dramaty, do których dorzucają tygodnik filmowy Foxa lub Metroton Hearst News. Za niewielką opłatą 1 — milreisów (49—90 groszy) siedzi się w przyzwoitym lokalu przez 2 — 3 godziny na zupełnie dobrych filmach. W jałowem życiu tutejszych ludzi, pozbawionych teatru i innych urozmaiceń kulturalnego życia, kino jest wszystkiem. Pokazuje ono życie inne, wytworne, pełne finezji i delikatności. Mieszkańcy miasteczka stepowego widzą gwarne ulice Nowego Jorku z ich nieskończonemi wężami samochodów, podziwiają piękno, zaklęte w starych budowlach Grenady, lub wędrują z Byrdem do bieguna południowego. Kino jest najważniejszym łącznikiem między kultura zachodnią, a tem miasteczkiem, zabłąkanem w dzikich stepach.

Bardzo już było późno, kiedy powróciłem do hotelu Avenida. Czekała mnie tam niezbyt miła niespodzianka. Marszałek Raczkiewicz, którego jakoś nie zmęczyła ani całodzienna jazda samochodem po dziurawych wertepach, ani dwie akademje, połączone z wygłoszeniem dwóch i wysłuchaniem kilkunastu przemówień, naznaczył na jutro, na godzinę 8 rano wyjazd do kolonji polskich nad brzegami rzeki Ivahy. Na sen i przygotowanie się do dalekiej podróży (najbliższa kolonja polska w dorzeczu Ivahy oddalona była o kilkaset kilometrów od Ponta Grossy) pozostało zaledwie 5 godzin. Mrucząc pod nosem, pakowałem się pośpiesznie, poczem, zmęczony trudami dnia, zasnąłem momentalnie, nie słysząc końca anegdotki, opowiadanej z wojskowym ferworem przez towarzyszącego nam, sympatycznego wicekonsula, kpt. Cybulskiego.

Ponta Grossa, w lipcu.

BOHDAN TEOFIL LEPECKI.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

KONGO BELGIJSKIE

Zadłużenie Konga Belgijskiego

Nietylko kraje europejskie, ale także i kolonje są zadłużone. Według oświadczenia belgijskiego ministra kolonij długi, ciążące na Kongo Belgijskiem, wynosiły w końcu 1932 r

pożyczki 2.371.803.883 fr belg.
bony skarbowe 1.001.089.000 fr. belg.
gwarancje udz. przez rząd 2,667.931.000 fr. belg
razem 6,040.823.883 fr. belg.

Ilość lekarzy w Kongo

Nad zdrowiem prawie 10-miljonowej ludności czarnej oraz 18-tysięcznej ludności białej w Kongo Belgijskiem czuwa zaledwie 276 lekarzy białych.

Niema tam wcale wolno praktykujących lekarzy. Wszyscy są zaangażowani już w Europie. W służbie rządowej jest ich 129, utrzymywanych przez Fundusz Królowej Elżbiety 17; przez Kongolański Czerwony Krzyż 4; przez przedsiębiorstwa prywatne 70; w misjach katolickich 10; w misjach protestanckich 46.

Ilość lekarzy, jak na kraj tak rozległy i z tak dużą ludnością, jest mała, zwłaszcza, że większość ich jest rozmieszczona w części wyżynnej, gdzie najwięcej zgrupowało się białych i gdzie najwięcej jest przedsiębiorstw prywatnych.

Zapowiedź zmiany systemu eksploatacji rolnej

Książę Leopold, belgijski następca tronu, wyjechał przed kilku miesiącami w oficjalnej misji zbadania systemu produkcji rolnej Konga i sąsiednich kolonij. Wyniki tych badań nie przemawiają na korzyść obecnego systemu eksploatacji rolnej Konga.

Dotychczasowa polityka wyłącznego popierania produkcji wielkich plantacyj, z pominięciem murzyńskiej produkcji rolnej, ma ulec zasadniczej zmianie. Murzyni jako rolnicy mają uzyskać poparcie władz i na nich ma głównie opierać się w przyszłości kongolańska wytwórczość rolna.

Ten system nie jest nowością w Afryce. Stosuje go większość państw kolonjalnych z wielkim pożytkiem tak dla siebie, jak też i dla ludności tubylczej.

Do tego samego — widocznie — przekonania doszedł książę Leopold, badając stosunki rolne w Kongo i w sąsiednich kolonjach.

ANGOLA

Popieranie uprawy pszenicy

Ponieważ płaskowyż Angoli nadaje się na uprawę pszenicy, przeto uprawą tą zawsze interesowały się przedewszystkiem władze portugalskie, dążąc do wytworzenia w Angoli śpichrza dla różnych krajów, gdyż portugalska produkcja krajowa nie pokrywa całego zapotrzebowania metropolji.

Aby zachęcić farmerów angolskich do zwiększenia uprawy pszenicy, wyznaczył zarząd Angoli premje, a więc: 2 po 1.500 angolarów za najlepsze zbiory na każdy z dystryktów Malanje, Quanza-Sul, Benguela, Bie i Huila (trzy ostatnie — to wysoki płaskowyż). Jedna z tych nagród przewidziana jest dla farmerów, druga dla wielkich przedsiębiorstw plantacyjnych. Dalsze nagrody są małe, ale jest ich za to wielka ilość. Wynoszą one po 70 angolarów oraz dla Murzynów po 3 grace.

W r. ub. rozdzielono dużą ilość pszenicy na zasiew, najwięcej gatunku „Montana", który przy próbach dał najlepsze wyniki. Oprócz tej akcji rządowej, także i kompanja kolei Lobito — Katanga wystąpiła z czynnem poparciem dla uprawy pszenicy, wydatkując na ten cel ponad 50.000 angolarów.

Wyniki osiągnięto bardzo dobre. W r. ub. wywieziono z Angoli 9,000 ton pszenicy t. j. prawie dwa razy więcej, aniżeli w roku poprzednim.

Ruch na kolei Lobito — Katanga

Tak upragniony ruch przejezdnych przez Angolę do centralnej Afryki rozwija się coraz to lepiej. Gdy w r. 1931 przejechało koleją przez Angolę do Konga i Rodezji (pierwszy rok ruchu kolejowego) 1.765 osób, to w r. 1932 liczba ich wynosiła już 3.694. Ogółem w r. 1932 przewieziono 187.893 pasażerów.

Kompanję kolejową spotkał jednak zawód ze strony Katangi, gdzie główny ładunek, na który liczono, t. j. ruda miedzi wynosił zaledwie 22,000 ton, podczas, gdy według dawniejszych przewidywań miało jej być 10 razy więcej. Mimo tego wszakże przewozy towarowe kolei niewiele się zmniejszyły, gdyż ubytek ładunku z Katangi nagrodził wzrost ładunków produktów krajowych.

Ile wydano koncesyj terenowych?

Ogłoszona obecnie statystyka podaje, iż zarząd Angoli wydał od r. 1912 do 1931 r. włącznie (t. j. w ciągu lat 20) koncesyj terenowych pod uprawę 3,983,476 ha: z tego Portugalczykom 3,591,476 ha i obcokrajowcom 392.000 ha.

Z pośród obcokrajowców przypada w ha na: Anglików 281,258; Niemców 57,000; Belgów 15,000; Szwajcarów 12,000; Duńczyków 5,541; Holendrów 4,809; Irlandczyków 3,871; Norwegów 2,571; Hiszpanów 2,370; Amerykanów 2,015; Greków 1,931; Włochów 800; Austrjaków 700; Francuzów 642; Polaków 600.

Powyższe dane obejmują tylko tereny, które uzyskali bezpośrednio od rządu przedstawiciele różnych narodowości. Nie ilustrują one jednak faktycznego stanu posiadania, gdyż wiele terenów przeszło w obce ręce, zwłaszcza z rąk portugalskich. Np. do r. 1931 zostało przyznanych Polakom tylko 600 ha. Obecny stan posiadania Polaków jest conajmniej 20 razy większy, gdyż oprócz uzyskanych w następnych latach koncesyj, zakupili ponadto Polacy na wysokim płaskowyżu duże własności rolne od Portugalczyków.

Wobec tak dużej ilości ziemi, przyznanej przedstawicielom rasy białej, ciekawe jest ile też ziemi przyznano czarnym? Podaje to także statystyka. Utworzono mianowicie rezerwaty terenów dla Murzynów o łącznej powierzchni 70,994 ha, z czego wydano tytułów własności na 5,597 ha.

KENYA

Podział terenów w Kavirondo

Złotodajne tereny Kavirondo zostały podzielone przez zarząd kolonji Kenya na 5 części. Z tego 3 części, o obszarze prawie 12.000 km², otrzymało przedsiębiorstwo Tanganyika Concessions Ltd. Dwie pozostałe części o powierzchni niespełna 4.000 km², zostały przyznane prywatnym osobom, które mogą otrzymać koncesje na poszukiwanie złota.

Okazuje się, że w tych ostatnich terenach niema zupełnie pokładów aluwjalnych, a więc nie można otrzymywać złota przez płukanie. Złoto znajduje się w skałach, które trzeba kruszyć i przemywać. Wymaga to nakładu dużego kapitału, który jednak stale napływa. Dotychczas kapitał, zgłoszony w Nairobi (stolicy Kenyi) na eksploatację kopalń złota, wynosi 2 milj. funtów szterl. t. j. 60 milj. zł.

Pomimo, iż okazało się, że część tych terenów ma mało ludności, którą możnaby użyć do pracy w kopalniach i produkcji płodów rolnych celem wyżywienia robotników, dalej, że tereny te opanowane są przez muchę tse-tse, wskutek czego wogóle nie można tam utrzymać bydła, mimo, że brak tam jest wszelkiej żywności, to jednak napływ przybyszów stale się wzmaga, zgłoszenia o nowe koncesje napływają codziennie, powstają nowe osady, buduje się wszędzie hotele i ludność napływowa jest pełna nadziei szybkiego wzbogacenia się.

Największą jednak troską przybyszów jest brak robotników. Zarząd kolonji chce przesiedlić Murzynów miejscowych, gdyż takie wziął na siebie zobowiązanie, natomiast poszukiwacze złota chcieliby ich koniecznie zatrzymać. Bez miejscowych, czarnych robotników kopalnie nie ruszą, a sprowadzani robotnicy są zbyt drodzy.

UNJA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA

Ekspedycja na Kalahari

Obszar, nazwany pustynią Kalahari, obejmuje nietylko piaski, lecz także i liczne połacie stepów pustynnych, niektórych nawet z obfitą trawą. Tereny te uważane są za wielkie rezerwaty dzikiej zwierzyny.

Do okręgów pustyni, leżących na pograniczu dystryktów Upington i Gordonia, wysłała Unja Południowo-Afrykańska specjalną ekspedycję, której zadaniem jest rozciągnięcie opieki nad koczującemi plemionami Buszmenów. Ekspedycja ma ich nakłonić do przesiedlenia się na stepy w żyźniejszej części Kalahari, gdzie jest dostateczna ilość zwierzyny, aby mogli wyżyć z polowań i gdzie nie byliby niepokojeni przez inne plemiona koczujące.

Dalszem zamierzeniem Unji jest wyrobienie z Buszmenów plemion pasterskich, osiadłych na określonem terytorjum. Jest to wyrazem pewnego rodzaju polityki porozmieszczania plemion murzyńskich na wszystkich tych częściach Kalahari, które nadają się dla stałego bytowania koczujących plemion.

Wystawa kopalń złota

W prowincji Rand, w miejscowości Witwatersrand znajdują się największe kopalnie złota na terenie Unji Południowo-Afrykańskiej.

W miejscowości tej urządzono w tym roku wystawę kopalń złota. Eksponaty składają się z różnego rodzaju wykresów, ilustrujących rozwój kopalń, wydobycie złota w różnych okresach, modele z gipsu poszczególnych kopalń, mapy i t. p. Wystawa jest interesująca i daje dużo ciekawego materjału, przedstawiającego obrazowo, najbogatszy obecnie na świecie obszar wydobywania złota.

Rekrutacja robotników murzyńskich w Mozambiku

Pomiędzy Mozambikiem i Unją Południowo-Afrykańską istnieje konwencja w sprawie swobodnego rekrutowania Murzynów w Mozambiku na robotników do kopalń w Transwaalu (prowincji Unji). Tytułem rekompensaty otrzymywał Mozambik od transwaalskich kopalń corocznie po 100.000 funtów szterl. (t. j. 3 milj. zł.) oraz transporty kolejowe z tych kopalń do mozambickich portów Beira i Lourenco Marquez. A więc za 80—100 tys. robotników, dostarczanych corocznie Unji, zyskiwał Mozambik poważne korzyści bezpośrednie i pośrednie w formie opłat za transporty kolejowe oraz opłat za przeładunek w wymienionych portach.

Ponieważ obecnie daje się odczuwać w Unji duże bezrobocie wśród miejscowych Murzynów, gdyż kopalnie transwaalskie z powodu kryzysu zmniejszyły ilość robotników, przeto nie zachodzi już potrzeba rekrutowania ich aż w Mozambiku.

Konwencja Unji z Mozambikiem kończy się we wrześniu r. b. Gospodarcze sfery Unji czynią starania, aby rząd południowo-afrykański nie odnawiał umo-

wy, która wszakże w razie poprawienia się sytuacji gospodarczej byłaby konieczna. Gospodarcze sfery Mozambiku są tem wielce zaniepokojone, gdyż na wypadek nieodnowienia umowy kolonja ta pozbawiona będzie wielu korzyści.

Badanie pustynnych stepów Beczuany

Wysłana przez władze Unji Południowo-Afrykańskiej komisja dla zbadania możliwości ekonomicznego rozwoju Beczuany ukończyła swe prace i w połowie r. b. przedłożyła rządowi wyniki i wnioski.

Ponieważ przeważna część Beczuany — to pustynia, przeto komisja badała głównie te właśnie tereny. Doszła ona do wniosku, że stepy pustynne mogą być wykorzystane dla hodowli i rolnictwa, o ile będą nawodnione. Badania wykazały, że opady w porze deszczowej są bardzo małe, rzek niema wcale, przeto niema żadnych warunków na tworzenie zbiorników. Natomiast możliwe jest uzyskanie wody z głębokich studzien, stwierdzono bowiem istnienie, w wielu okolicach, t. zw. wody zaskórnej, zwłaszcza w rezerwatach murzyńskich. Naturalnie brane jest pod uwagę tylko murzyńskie rolnictwo i murzyńska hodowla. Kolonizacja tych terenów bowiem przez rasę białą jest wykluczona.

Koszt budowy studzien i urządzeń nawodniających — według obliczeń komisji — wyniesie 150—200 tys. funtów szterl. (t. j. 45—60 milj. zł.).

NIGERJA

Rozruchy z powodu podatków

Z powodu nałożenia podatku pogłównego w wysokości 12 i pół szylinga (t. j. 18 zł. i 75 gr.) rocznie na każdego dorosłego mężczyznę Murzyna (powyżej lat 25), doszło do rozruchów w dystrykcie Oro, prowincji Ilorin. Podatek ten był wprawdzie wprowadzony już od 25 lat, lecz wynosił początkowo 1 szylinga, następnie był podnoszony tak, że za ostatni rok (1932) wynosił 10 szylingów. Już w tej wysokości podatek ten był uważany przez Murzynów za bardzo wygórowany ze względu na małe możliwości zarobku w tym dystrykcie.

Ludność zaprotestowała przeciwko obecnemu wymiarowi i wysłała do zarządu kolonji swych naczelników plemion w liczbie 7, których władze uwięziły. Skutek był taki, że wszyscy 7 kacykowie zostali aresztowani, a władze przystąpiły do energicznego ściągania podatku. Wywołało to zrozumiałe rozgoryczenie wśród Murzynów, które przybrało rozmiary rozruchów.

KOLONJALNY KONGRES ROLNICZY

W Brukseli, w połowie r. b. odbył się belgijski kolonjalny kongres rolniczy. Otworzył go książę Leopold, następca tronu belgijskiego, który specjalnie interesuje się rolnictwem w kolonjach. Celem zapoznania się z rolnictwem podzwrotnikowem książę Leopold zwiedził tropikalną część Azji, Holenderskie Indje Wschodnie oraz Kongo Belgijskie wraz z okolicznemi kolonjami afrykańskiemi.

W dniu otwarcia kongresu książę wygłosił obszerny referat, dotyczący rolnictwa i ekonomicznych spraw Konga Belgijskiego.

PORTUGALSKA KONFERENCJA KOLONJALNA

W połowie r. b. odbyła się w Lizbonie — poraz pierwszy — konferencja kolonjalna, w której wzięli udział gubernatorowie wszystkich kolonij portugalskich. Przewodniczył minister kolonij.

Zadaniem konferencji było obmyślenie środków, jakie należy zastosować dla wzmocnienia i zacieśnienia współpracy Portugalji z jej kolonjami.

Każdy z gubernatorów przedstawiał kolejno sytuację gospodarczą swej kolonji, stawiając odpowiednie wnioski.

Omawiano sprawę zaopatrywania rynku portugalskiego wyłącznie w produkty z kolonij portugalskich, sprawę transportu tych produktów wyłącznie na statkach portugalskich, sprawę finansów kolonij, ich budżetów, spraw ludnościowych oraz kolonizacji.

Przedłożone referaty oraz wnioski gubernatorów mają być podstawowym materjałem do wydania odpowiednich zarządzeń przez ministra kolonij. Portugalskie sfery gospodarcze przypisują duże znaczenie tej konferencji, uważając ją za ważny etap w rozwoju portugalskiej polityki kolonjalnej, która w nowem ujęciu przyniesie — jak przypuszczają — poważne korzyści kolonjom i metropolji.

VII MIĘDZYNARODOWY KONGRES HISTORYKÓW A POLSKIE PODRÓŻNICTWO

Na VII-ym Kongresie Międzynarodowym Nauk Historycznych, który obradował w Warszawie 21 — 27 sierpnia b. r. przy bardzo licznym udziale cudzoziemców, zapadła uchwała, stwierdzająca potrzebę podjęcia ścisłych badań naukowych nad dotychczasowym udziałem Polaków w podróżach zamorskich, wyprawach badawczych i w pionierskiej pracy kolonjalnej.

Wypłynęła ta sprawa w toku obrad specjalnej Sekcji Historji Kolonjalnej VII-go Kongresu Historycznego i spotkała się z bardzo przychylnem przyjęciem ze strony reprezentantów mocarstw kolonjalnych na Kongresie Nauki z Francją na czele.

Delegat z Paryża profesor A. Martineau, znawca francuskiej historji kolonjalnej, a zarazem przewodniczący Komitetu Historji Kolonjalnej, gorąco poparł tezy, sformułowane na posiedzeniu w sprawach kolonjalnych przez p. Kazimierza Zieleniewskiego o podjęciu badań w kierunku, specjalnie interesującym Polskę i Polaków i nieodzownym w całokształcie wiedzy kolonjalnej międzynarodowej.

Do szczegółów tej kwestji powrócimy w następnym numerze.

POWIEŚĆ Z ŻYCIA W KONGO BELGIJSKIEM *)

Wśród mnogich opowieści o dalekich, gorących krajach Afryki, na szczególne wyróżnienie zasługuje opowieść kolonjalna Jerzego Marlicza.

Autor wykazuje dużą znajomość życia w kolonjach. Wiernie i obrazowo ujmuje psychikę Murzynów, tak różną od psychiki rasy białej, rządzącej Afryką. Dusza murzyńska, to wielka zagadka i tajemnica dla białego człowieka. Tajemnicę tę musi on poznać, aby utrzymać władzę swą nad Czarnym Lądem, w którego głębi spotyka coraz to inne niespodzianki w zwyczajach, obyczajach i religji ludzi czarnych.

Wiadomą jest rzeczą, że Murzyni tkwią niewzruszenie w swej tradycji pod władzą potężnych dla nich kacyków i jeszcze potężniejszych czarodziei — co autor silnie podkreśla. Tworzą sekty, tajne związki oraz bractwa, z któremi władze kolonjalne mają niejednokrotnie wiele kłopotu, zanim zdołają je zlikwidować.

Jerzy Marlicz wplótł w swą opowieść kolonjalną akcję tajemniczego „Bractwa Białego Lamparta". Najważniejszą jednak rolę w tem „bractwie" przeznaczył białemu człowiekowi, szaleńcowi, wskutek rozwijającej się w nim choroby śpiączki. Szkoda, że do bractwa tego dopuścił białego człowieka. Zapewne lepszego bohatera znalazłby wśród czarnych. Tworzą oni — jak o tem mówią urzędowe dokumenty z przeprowadzonych śledztw przez władze kolonjalne — takie bractwa, o których istnieniu świadczą ich czyny, ale sami wykonawcy są nieuchwytni. Żaden Murzyn ich nie zdradzi, albowiem groza straszliwej kary ze strony wspólplemieńców za zdradę tajemnicy jest większa, aniżeli siła opiekuńcza władzy kolonjalnej.

Autor obrał sobie za teren akcji tropikalną część Konga Belgijskiego, tę część, do której wnętrza wprawdzie już wniknął biały człowiek, ale jeszcze nie objął jej rozbudową i urządzeniami, gdzie niema jeszcze dróg i szos, tych świetnych środków komunikacyjnych, po których — w innych krajach w sercu Afryki — mkną samochody z szybkością, rozwijaną tylko na najlepszych szosach europejskich.

Rzecz dzieje się w puszczy, wśród plemion murzyńskich, na których cywilizacja europejska nie wywarła jeszcze swego wpływu. Plemiona te tkwią w swej tradycji i w swych zwyczajach, ale z praktyki znają dobrze ogromną władzę białego człowieka, którego jeden rozkaz stawia na nogi całe plemię do wykonywania różnych prac i do ponoszenia wysiłku fizycznego, przed czem Murzyni bronią się wszelkiemi sposobami, uważając pracę za czynność, ubliżającą prawdziwemu, czarnemu mężczyźnie.

Jednego tylko — z czterech białych i to ogólnikowo — przedstawił autor, jako lubiącego zaglądać do butelki. Dlaczego tylko jednego? Przecież w kolonjach afrykańskich jest wprost odwrotnie. Na czterech białych wyjątkiem jest jeden, który nie pije codziennie od świtu do późnej nocy.

Dobrze przedstawił autor wzajemne nierozumienie się białych i czarnych. Zwłaszcza czarni nie rozumieli białych

*) Jerzy Marlicz: *„Bractwo Białego Lamparta"* — opowieść kolonjalna — stron 428, wydanie Księgarni św. Wojciecha.

i ich zarządzeń. Dobrze także jest uchwycona skłonność Murzynów do gadatliwości i przechwałek, dobrze wreszcie jest przedstawiony „telegraf" murzyński.

Może tylko nieco zadużo jest krwi w tej opowieści kolonjalnej. Wprawdzie Murzyni, jako ludzie pierwotni, o braku rozwiniętych subtelniejszych uczuć i odczuć, prości w swej logice i rozumowaniu, wyciągają odrazu wnioski ostateczne i reagują natychmiast wobec współplemieńców, czasem są nawet okrutni wobec nich, zwłaszcza jeśli czują bezkarność — ale mimo wszystko tak wielu okrucieństw niema w Afryce, tyle krwi murzyńskiej nie ucieka z czarnych ciał w tak krótkim czasie.

„Bractwo Białego Lamparta", to książka ciekawie, zajmująco i dobrze napisana. Doskonale ujmuje fragmenty życia kolonjalnego — godna więc jest polecenia wszelkiego rodzaju czytelnikom: dorosłym i młodzieży.

Prostota akcji, wnikliwe odtworzenie psychiki murzyńskiej, opisy przygód i walki człowieka z przyrodą, walki — o władzę nad plemieniem, ciężkiej służby urzędnika kolonjalnego oraz lekarza rządowego w Kongo Belgijskiem — tworzą razem rzecz o dużej wartości.

W naszej, ubogiej naogół, kolonjalnej twórczości literackiej książka ta wysuwa się na czoło podobnych opowieści.

Osobna wzmianka należy się rycinie na okładce. Jest piękna, barwna i oryginalna w pomyśle. Przedstawia spotkanie dwu śmiertelnych wrogów: pytona owiniętego o pień drzewa i lamparta, gotującego się do walki z przeciwnikiem, zagradzającym mu drogę.

FR. ŁYP.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

Plutyński Antoni. ***Bezdzietne Niemcy a Polska.*** Warszawa 1933. Skł. gł. Gebethner i Wolff str 30, z wykresami.

Na podstawie danych Urzędu Statystycznego Rzeszy dowodzi autor, że nieuchronne jest w niedalekiej przyszłości wstrzymanie się przyrostu ludności Niemiec. Przyjrzyjmy się kilku znamiennym liczbom. Nadwyżka przyrostu (urodzonych) nad ubytkiem (zmarłych) wynosiła w Niemczech w 1920 r. 10.8%; stale malejąc spadła w roku 1931 do 4.7% na 338.909 małżeństw zawartych w 1881 przypadło na rodzinę 5,1 dzieci, przy 483.198 małżeństwach w 1926 r. tylko 2.3 dzieci na rodzinę, w 1899/1901 było w Niemczech kobiet zamężnych 5.881.000 z tego na 1.000 przypadło 100 ślubnych noworodków, w 1927 r. 7.950.000 kobiet, a na 1.000 tylko 46 noworodków ślubnych. Ilość małżeństw, zawartych w Rzeszy po wojnie od 1919 do 1930 wynosiła rocznie 618.000, od roku 1931 do 1942, czyli za następne 12 lat wyniesie, według przewidywań Urzędu Statystycznego tylko 503.000 czyli o 18% mniej niż po wojnie. Uwzględniając ten spadek oraz tendencję zniżkową rozrodczości oblicza autor ludność Rzeszy w roku 1975 na 45 miljonów. Fakt, że obecnie wzrasta i przez pewien okres lat jeszcze wzrastać będzie ludność Rzeszy tłumaczy się rekordowo małą ilością zgonów, co możliwe jest tylko w społeczeństwie o silnie rozwiniętych instynktach higienicznych i przy powszechnej a bardzo wysoko postawionej pomocy lekarskiej. Stosunek sił narodu polskiego będzie się w ciągu przyszłych lat kilkudziesięciu kształtował coraz korzystniej dla nas. W konkluzji autor zastanawia się, czy naród polski ma pozostawić idącym od Zachodu tendencjom depopulacyjnym wolną rękę działania na terenach polskich, czy też nie przeszkadzać rozrostowi liczebnemu narodu. Skłaniając się ku temu ostatniemu, pragnie jednak autor zachęcić do gruntownej dyskusji nad problemem depopulacji.

S. Z.

———o✱o———

Polish Pomerania (Pomorze) — Published by Polish Information Service 385 Madison Avenue New York City 1933— Polish Library of Facts No. IV — Price 10 Cents.

Jest to rozszerzony angielski przekład znakomitej broszury „Dziesięcioro o Pomorzu" wydanej przez Instytut Bałtycki w Toruniu. Sporządzony został ze specjalnem nastawieniem na amerykańskich i angielskich czytelników i stwierdzić trzeba, że doskonale wypełnia zadanie zwięzłego, nieodparcie przekonywującego wyłożenia prawdy o Pomorzu i o naszym dostępie do morza. Poszczególne rozdziały przedstawiają historję Pomorza, mówią o jego ludności, o gospodarczem znaczeniu, obalają niemieckie „korytarzowe" fałsze, rzeczowo i starannie wyświetlają istotną sytuację Prus Wschodnich. Broszura zaopatrzona jest w najnowsze mapki i wykresy; w dołączeniu podaje bibljografję najważniejszych dzieł w językach angielskim i francuskim, stwierdzających prawdę i słuszność naszego stanowiska.

———o✱o———

Polacy w Danji — Ilustrowany miesięcznik, poświęcony sprawom wychodźtwa polskiego w Danji. Organ Związku Robotników Polskich i Stowarzyszeń Młodzieży polskiej w Danji. Nr. 1 — Rok 1 — Kwiecień 1933.

„Gdy bierzemy do ręki pierwszy numer pisma „Polacy w Danji", zmusza nas ten radosny fakt do zastanowienia się nad tem czem byliśmy dawniej, t. j. wtenczas, gdy nie mieliśmy organizacyj, a czem jesteśmy teraz, po siedmiu zaledwie latach istnienia Związku Robotników Polskich w Danji"

Tak rozpoczyna się artykuł wstępny w pierwszym numerze pierwszego pisma polskiego wychodźtwa w Danji. Artykuł informuje dalej rzeczowo o istotnie bardzo radosnych i pięknych zmianach, jakie w ciągu owych lat siedmiu zaszły wśród naszych rodaków w tamtym kraju. Żyli oni w rozproszeniu, w izolacji, bez wzajemnego kontaktu między sobą, bez kontaktu z Macierzą. Zdawać się mogło że straceni są dla Ojczyzny, że skazani są na szybkie i doszczętne wchłonięcie przez cudzoziemskie środowisko. A teraz?.. „Gdy dawniej — informuje artykuł wstępny pierwszego numeru „Polaków w Danji" — nie znaliśmy się z najbliższych okolic, to dzisiaj wiemy o sobie prawie w całej Danji aż do dalekiego Haderslev. Gdy zachodzi tego potrzeba, to nietylko raz w ciągu roku, ale częściej nawet zjeżdżamy się w oznaczonem miejscu, by radzić nad sprawami i brakami naszemi. A szkolnictwo polskie w Danji, stworzone na skutek naszych starań i zabiegów, wycieczki polsko-duńskie do Polski, organizowane przez nas, wysyłanie dzieci na kolonje wakacyjne do Polski, umieszczenie 15 chłopców w szkołach w Polsce, czyż nie zasługują na przytoczenie? A udział naszych delegatów w pierwszym Zjeździe Polaków z zagranicy w Warszawie w roku 1929? A rozwój Związku? Mamy przecież dzisiaj 11 oddziałów Z.R.P. i 9 Stowarzyszeń Młodzieży Polskiej, nad któremi powiewa 8 sztandarów polskich, w tem jeden — młodzieży. Na Lolland Falster, we wszystkich trzech ośrodkach, utworzyły się w ostatnich miesiącach polskie drużyny harcerskie, obejmujące tak chłopców jak i dziewczęta w wieku szkolnym".

Podkreślić należy, że powołanie do życia polskiego pisma w Danji jest oczywiście dalszym ważnym krokiem naprzód w tem dziele ochrony, konsolidacji i rozwoju tamtejszego naszego wychodźtwa, — tem bardziej, że, jak pierwszy numer świadczy, pismo przedstawia się pod każdym względem doskonale i doprawdy mogłoby służyć przykładem wielu innym naszym emigracyjnym organom w liczniejszych i bogatszych ośrodkach. Życzymy szczerem sercem powodzenia, wytrwania i coraz świetniejszych postępów na dobrej drodze zarówno pismu, jak dzielnemu zespołowi naszych rodaków z tamtej strony Bałtyku.

———o✱o———

Voss J. C. — ***Łodzią żaglową przez oceany*** — Warszawa 1933. Cena zł. 8.

Kapitan Voss pochodził z Vancouver w Kolumbji brytyjskiej. Już od wczesnej młodości tęsknił do przestworzy morskich i zapoznał się z ich powabem i niebezpieczeństwami, żeglując jako chłopiec okrętowy, marynarz, mat i szyper na różnych statkach, zwłaszcza na poławiaczach fok. W roku 1898, a więc w okresie ukończenia podróży przez kpt. Slocuma, wybrał się z dwoma towarzyszami na 10-cio tonnowej szalupie w podróży z Vancouver do wyspy Kokosowej w poszukiwaniu ukrytych skarbów. Podróż ta, która skończyła się niepowodzeniem, przekonała Vossa, że mały statek jest nie mniej niebezpieczny na morzu, niż wielki. Następną jego wyprawą, w której wyzyskał to doświadczenie, był potężny wyczyn, mianowicie opłynięcie kuli ziemskiej. Pobudziła Vossa do tego propozycja pewnego dziennikarza i podróż tę odbył w małej ndyjskiej łodzi, nazwanej przez niego „Tilikum" (po indyjsku — przyjaciel). W drodze miał jako towarzysza początkowo wspomnianego dziennikarza, a potem dwóch żeglarzy, jednego po drugim.

———(::)———

Port w Gdyni — Nakład Urzędu Morskiego w Gdyni — Gdynia 1933.

Najnowszy informator o porcie gdyńskim, wydany przez Urząd Morski w Gdyni, to krótki, znakomicie sporządzony konspekt, zawierający wszystkie najniezbędniejsze wiadomości. Wymowne wykresy ruchu statków, oraz towarowych obrotów zamorskich — w latach od 1923 do 1932 włącznie — unaoczniają imponujący rozwój portu. Dalej znajdujemy statystyki ruchu okrętowego na wejściu, wyjściu, ruchu pasażerskiego, obrotów towarowych zamorskich w imporcie i w eksporcie, w globalnych liczbach zarówno, jak w wyszczególnieniu oddzielnych pozycyj surowców, artykułów i produktów. Mamy następnie dokładne dane o urządzeniach portowych o opłatach portowych, o taryfach kolejowych i kolejowo-wodnych w komunikacji z obszarem Rzeczypospolitej i w. m. Gdańska oraz z innemi krajami, o regularnych połączeniach okrętowych Gdyni z innemi portami.

ZE ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH

Zarząd Związku Pionierów Kolonjalnych (Oddział I im. Jana z Kolna Ligi Morskiej i Kolonjalnej), powołany przez walne zebranie w dniu 2 marca r. b. ukonstytuował się, jak następuje pp.: Dr. Wiktor Rosiński — prezes, Stanisław Lenartowicz — wiceprezes, Kazimierz Kohlmann — skarbnik, Hubert Sukiennicki — sekretarz, członkowie: Edmund Ernest, Franciszek Łyp, Dr Aleksander Freyd, Edward Januszewicz, Stanisław Zieliński. Zastępcy członków zarządu pp.: Antoni Kalinowski, mjr. Leon Bulowski, Mieczysław Mysłowski i kpt. Jan Karol Hordliczka.

Na szeregu zebrań Zarządu po szczegółowem omówieniu programu prac na rok bieżący powołane zostały następujące sekcje:

1. Sekcja finansowo - gospodarcza — przewodniczący p. K. Kohlmann.
2. Sekcja propagandy i dochodów niestałych — przewodniczący — p. K. Kohlmann.
3. Sekcja ogólno - kolonialna — przewodniczący p. H. Sukiennicki.

Zkolei sekcja ogólno - kolonjalna podzielona została na referaty: 1. ogólno-informacyjny — przew. p. M. Mysłowski, 2. handlu zamorskiego — przew. p. Dr. W. Rosiński, 3. kolonjalny—przew. p. Dr. J. Rozwadowski, 4. kolonizacyjny — przew. p. E. Januszewicz i 5. emigracyjny — przew. p. radca W. Skowron.

Zadaniem sekcji ogólno - kolonjalnej będzie przygotowanie szeregu problemów, skrystalizowanie poglądów i ustosunkowanie się do rzeczywistych możliwości w realizowaniu wytkniętych punktów programu kolonjalnego. Zarówno sekcje, jak i referaty, zostały już zmontowane i rozpoczęły swoje prace.

Zgłoszenia do sekcyj lub referatów mogą być uskuteczniane u sekretarki Biura Związku p. Ancerewiczowej, Liga Morska i Kolonjalna, Widok 10, III p.

LEOPOLD JANIKOWSKI

WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY AFRYKAŃSKICH W LATACH 1882 — 1886

(Ciąg dalszy)

Ponieważ noc zaskoczyła nas na jeziorze, postanowiliśmy przenocować w leżących na połowie drogi i będących własnością francuskiej faktorji plantacjach kawy w Elimie. Stanęliśmy tam późnym wieczorem.

Rogoziński, ja i dwu Francuzów udaliśmy się na polowanie przy księżycu. Było tam wiele lampartów, panter i dużych dzikich kotów. Szczególnie trudne jest polowanie na lamparta, w dzień bowiem chowa się on w niedostępne kryjówki. Nieraz straciłem kilka godzin, idąc za śladem i napróżno, prowadził on bowiem w końcu w takie gąszcze lub błota, że trzeba było się cofnąć. Za to w nocy lampart jest panem lasu. Wychodzi wówczas na żer, zbliża się do mieszkań, czatując na inwentarz, a nawet, gdy jest głodny, zabiera ofiary z ludzi. W nocy lub nad ranem przychodzi do źródeł lub rzek, aby gasić pragnienie i tam najłatwiej go podejść. Rozstawiliśmy się na ścieżce, prowadzącej do wody. Trzeba było leżeć na wilgotnej ziemi, w rosie, pomiędzy krzakami. Ostrożny zwierz omijał nasze stanowiska. Połowa myśliwych zniecierpliwiona powróciła do domu. Ja z Francuzem dotrzymałem placu i nad ranem, zdawało się, że trudy nocy będą wynagrodzone. Usłyszałem szelest i trzask łamiących się suchych gałęzi; ciężki zwierz zbliżał się ku nam. Niestety, znajdujący się przy mnie pies, przeczuwając nieprzyjaciela, dostał nerwowego drżenia, trzeba go było siłą powstrzymać, wreszcie, gdy zwierz był blizko, pies warknął — usłyszałem tylko uciekającego lamparta, którego nawet nie widziałem.

Rezultatem polowania była nazajutrz słaba, a na trzeci dzień tak silna febra, żeśmy obaj o mało życiem nie przypłacili nocnej wycieczki. Opis tego nieudanego polowania podaję, aby sprostować mylne a powszechne wyobrażenie o niebezpieczeństwach ze strony dzikich zwierząt w Afryce. Lampart np., spotkany w lesie, ucieka, jak zając, chyba, że się go zrani, wtedy rzuca się na człowieka celem obrony. To samo dotyczy wężów. Wąż, chociażby najjadowitszy i głodny, na szelest idącego człowieka ucieka z drogi i chowa się w gąszcze, a jeżeli jest syty, to jest tak ociężały i leniwy, że z miejsca ruszyć się nie chce. Bywają wypadki ukąszenia, ale wtedy, gdy Murzyn nieostrożnie położy się na nim lub nadepnie go nogą.

Nazajutrz rano oglądaliśmy plantacje, polując po drodze. Mnóstwo papug szarych, zielonych gołębi, dużych kuropatw i jarząbków przewijało się przed oczami. Wtem, już koło południa, nadbiegli Murzyni z krzykiem, dając znać, iż odkryli legowisko dużego węża boa, który im oddawna niszczył inwentarz. Pobiegliśmy szybko na miejsce i rzeczywiście ujrzeliśmy olbrzymiego węża, który leżał zwinięty w krzakach. Dostał 5 kul rewolwerowych 12 kalibru w kark około głowy, ciało było prawie przecięte, ale okazało się to jeszcze dla niego niedostateczne. Raniony skrył się w otwór spróchniałego drzewa, leżącego o kilkadziesiąt kroków. Murzyni twierdzili, że to musi być jego zwykła kryjówka — gniazdo. Widząc nasze powątpiewanie, jeden z nich, z najzimniejszą krwią, wsunął całą rękę aż po ramię w ów otwór i nie zważając na znajdującego się tam węża, wyciągnął parę jaj wężych, jako dowód. Nie mogliśmy w żaden sposób wystraszyć węża z kryjówki, dopiero czarni ucięli długą żerdź i, włożywszy ją w otwór, drażnili potwora. Po długiej chwili wąż wysunął z drugiej strony drzewa głowę i dostał w nią zaraz cały nabój śrótu. Murzyni wyciągnęli natychmiast potężny okaz i przy głośnych okrzykach radości powlekli go do domu. Wąż miał kilkanaście stóp długości, a stopę szerokości. Skóra była tak pokaleczona, że tylko część jej można było ściągnąć. Mięso oddaliśmy Murzynom; pokrajali je zaraz na kawałki, aby je uwędzić. Tłuszczu, którego była warstwa ze 2 cale grubości, używają w celach leczniczych na różne rany.

Podczas naszego polowania wioślarze przygotowali łódź. Popłynęliśmy też zaraz dalej, z początku jeszcze po jeziorze, później po rzece Kindżabo. Brzegi rzeki są prześliczne, zarośnięte już nie mangrową, lecz palmami i drzewami liściastemi. Olbrzymie liany, pnąc się, okrążają pnie drzew, następnie w fantastycznych zwojach spuszczają się ku wodzie. Ptaków pełno. Zwinne czarne małpy przeskakiwały z drzewa na drzewo. Zabiliśmy pięknego wodnego węża, o żywych kolorach, zielonym i niebieskim. Przed wieczorem stanęliśmy u celu. Król Amatifu, uprzedzony o naszem przybyciu, kazał wyciąć wygodną, szeroką na 2 metry drogę, od brzegu rzeki aż do wsi, t. j. na przestrzeni 2 kilometrów. Była to praca nielada, zważywszy, iż dotąd była tam tylko wązka, zarośnięta ścieżynka, prowadząca przez las dziewiczy. Musiały pracować tam setki ludzi, skoro droga powstała w ciągu dwu dni. Po wyładowaniu zwróciły naszą uwagę dwie olbrzymie łodzie królewskie. Jedna z nich, większa, miała kilkanaście metrów długości i była wyrobiona z jednej sztuki drzewa, zewnątrz malowana, stanowiła własność króla. Druga prawie równej długości, ale mniej

ozdobna, należała do następcy tronu, z którym król żył jak przysłowiowy pies z kotem. Amatifu miał przeszło 100 lat i był mimo swego wieku zdrów i silny. San, następca, miał kilkadziesiąt lat, lecz był schorowany. Nie mógł doczekać się śmierci ojca, aby objąć władzę, stąd nienawiść.

Miasto całe, podzielone było na dwa stronnictwa; połowa słuchała rozkazów Amatifu, druga je lekceważyła — byli to stronnicy syna. Było więc faktycznie w Kindżabo dwu władców.

Droga od brzegu rzeki prowadziła pod górę. Wszędzie po drodze witano nas z wielkiem uszanowaniem i niezmierną ciekawością. Liczne deputacje oznajmiały, iż król oczekuje z niecierpliwością wizyty i że w pałacu przygotowano dla nas mieszkanie.

W pół godziny staneliśmy w mieście. Miasto, którego proste ulice ciągną się pomiędzy rzędami nadzwyczaj czystych domów, budowanych z bambusu i drzewa, czyniło przyjemne bardzo wrażenie. Każdy dom, zewnątrz i wewnątrz, obrzucony gliną, starannie wygładzoną, składa się z czterech skrzydeł, postawionych w czworobok, naokoło wewnętrznego podwórza. Pałac króla zajmuje przeszło ¼ miasta. Jest to zbiór takich czworoboków, zajęty przez samego władcę, jego 66 żon, 35 synów i córki, których liczby sam nie znał, ministrów i świte.—Na głównym pałacu powiewała flaga francuska. Parter murowany, piętro drewniane, wewnątrz drzwi i okna: widocznie wykończali go Europejczycy. Duża weranda, okazała i starannie ozdobiona, wychodziła na obszerny plac, którego środek zajmowało olbrzymie drzewo kauczukowe, czczone jako święte. Z werandy tej król Amatifu ogłaszał swe rozkazy lub przypatrywał się uroczystościom ludowym.

Obecnie pokoje, przylegające do werandy, były dla nas przeznaczone.

W pierwszej sali stał na środku stół, pokryty ciężką ponsową materją, z boku kanapa bambusowa, pokrycie jej było podobne, lecz kosztowniejsze, przerabiane w szerokie, złote pasy. Były to wyroby sąsiadów — Aszantów. Zapewne potężny król aszantyjski Mensa przysłał je kuzynowi swemu w upominku. Materje takie są prześliczne, ale nadzwyczaj drogie. Aszantowie znają różne włókna miejscowe i z nich tkają swoje wyroby, lecz przeważnie kupują jedwabne i wełniane tkaniny europejskie, rozkręcają nitki i przeplatają je nitkami najlepszego złota, tworząc w ten sposób gustowne, wzorzyste desenie. Po bokach stołu rozsawione były krzesła, pośrodku duży fotel w formie tronu, wreszcie ogromne lustra dopełniały umeblowania.

(C. d. n.).

ZAKŁADY GRAFICZNE

„PRASA POLSKA„

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 3/5/7
TEL. 8-02-40

DRUKARNIA

WYKONUJE WSZELKIE PRACE W ZAKRES DRUKARSTWA WCHODZĄCE: DRUKI DLA URZĘDÓW, HANDLU I PRZEMYSŁU, WYDAWNICTWA I CZASOPISMA W MASOWYCH NAKŁADACH, ILUSTROWANE BARWNIE WŁASNYM PRZYSPIESZONYM SYSTEMEM „PRASY POLSKIEJ" OD NAJSKROMNIEJSZYCH DO NAJWYKWINTNIEJSZYCH.

CYNKOGRAFJA:

KLISZE CYNKOWE JEDNO I WIELOBARWNE DLA DZIENNIKÓW, CZASOPISM, KSIĄŻEK, CENNIKÓW, OGŁOSZEŃ, PLAKATÓW I T. P.

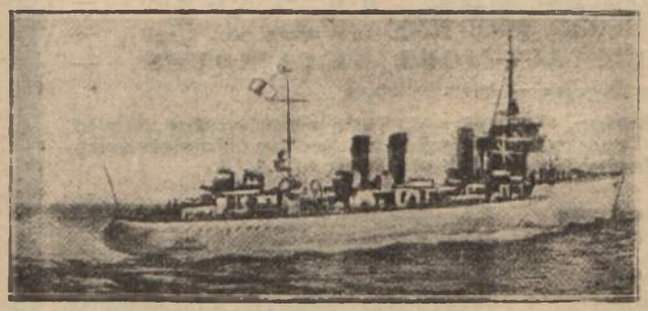
ROTOGRAWIURA:

WYKWINTNE REPRODUKCJE, PLAKATY, TABELE NAUKOWE, CZASOPISMA ILUSTROWANE, PROSPEKTY, POCZTÓWKI, ETYKIETY I T. D.

NOWOCZESNE URZĄDZENIA I METODY PRACY DAJĄ GWARANCJĘ SZYBKIEGO I ARTYSTYCZNEGO WYKONANIA — PO CENACH KONKURENCYJNYCH.

PENHOËT

Budowa
OKRĘTÓW wojennych
i STATKÓW handlowych
wszelkich typów i rozmiarów
(KRĄŻOWNIKI, KONTRTORPEDOWCE TORPEDOWCE, ŁODZIE PODWODNE i tp.)



Kontrtorpedowiec „Valmy", całkowicie zbudowany na stoczni „Penhoët" (szybkość 38.85 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku mazutowem typu „Penhoët", z któremi francuskie kontrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

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

SCHNEIDER & Cie

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 żeliwne.

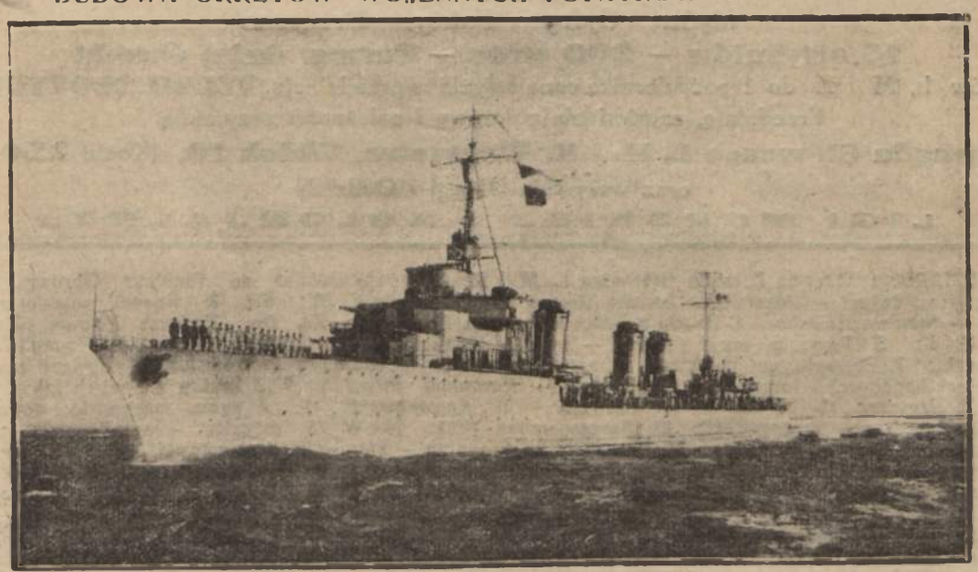
Łodzie podwodne (typu Schneider-Labeuf). Motory typu Burmeister i Wain 4-ro i 2-u taktowe (o pojedyńczem i podwójnem działaniu dla wszelkich statków handlowych, budowanych we Francji), 2-u taktowe motory typu SCHNEIDER dla łodzi podwodnych

WARSZTATY: Le Creusot, Breuil, „Henri Paul", La Londe-Les-Maures, Havre, Harfleur, Hoc Bordeaux itd.
STOCZNIA: Chalon s/Saône.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu"

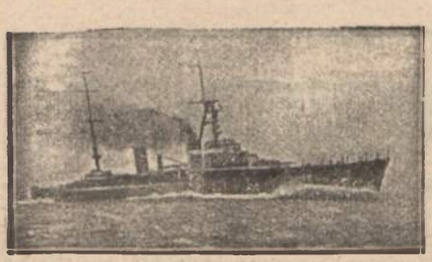
ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, Rue de Téhéran, Paris
STOCZNIE I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE — ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)
BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Kontrtorpedowiec „Albatros" Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 41.9 węzłów.

KRĄŻOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER
Budowa maszynerji dla kontrtorpedowców polskich „WICHER" i „BURZA" oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ"



Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUEISNE", „TOURVILLE" (36 węzł — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle de Constructions Mecaniques).

STOCZNIE i WARSZTATY

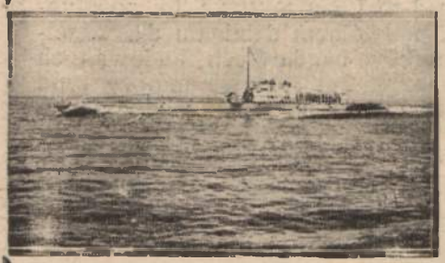
NANTES
(L. I.)
LE TRAIT
(S. I.)
LA COUR - NOUVE
(SEINE)

Kontrtorpedowiec „CASSARD", 43 węzły, 4, najszybszy na świecie okręt wojenny (Ateliers et Chantiers de Bretagne).

— **ATELIERS ET CHANTIERS DE BRETAGNE** —
— ATELIERS ET CHANTIERS DE LA SEINE MARITIME (Worms & Cie) —
— **SOCIÉTÉ GÉNERALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES** —

Dawne Zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

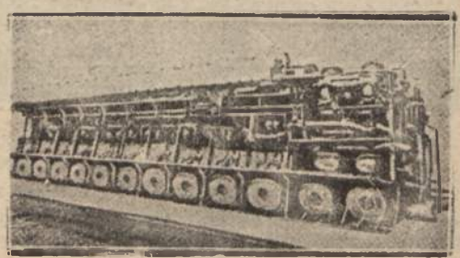
Krążowniki, Kontrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty. Pogłębiarki, Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach; Motory Diesla typu M. A. N.



Łodzie podwodne „ANTIOPE", „AMAZONE", „OREADE", „LA SYBYLLE" i „VENUS" marynarki francuskiej (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime).

ZARZĄD GŁÓWNY
PARIS (8-e)
55.
BOULEVARD
HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM



Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wyłączność na Francję S-te Gle de Constr. Mecan.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA

WYDAJE;

PRACĘ ZBIOROWĄ DWUNASTU AUTORÓW
O POLSKICH ZAGADNIENIACH

MORSKICH I KOLONJALNYCH

Myśli — Cyfry — Fakty — Program

15 artykułów — 200 stron — Format dużej ósemki

Dla członków L, M. i K. do 1 października cena książki w przedpłacie **TYLKO ZŁOTYCH TRZY.**

Przedpłatę, zamówienia zbiorowe i należności przyjmują:

Biuro Zarządu Głównego L. M. i K. Warszawa, Widok 10, (Konto P.K.O. Nr. 9747)

oraz wszystkie Okręgi i Oddziały

LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

TREŚĆ NUMERU: 1. Odezwa Zarządu Głównego L. M. i K. w sprawie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej; 2. Obywatelstwo świata — *Józef Kożuchowski*, Prezes Rady Głównej L. M. i K.; 3. Rozwój polskiej marynarki handlowej — *Stanisław Kosko;* 4. Dzieje polskiej kultury na Pomorzu — *Ks. Dr. Tadeusz Pomian - Kruszyński,* Profesor U. J.; 5 Twierdza myśli polskiej — Instytut Bałtycki; 6. Polskie boje na polskiem Pomorzu — *Miłosz Gembarzewski;* 7. Perspektywy polskiego rybactwa morskiego — *Grzegorz Piotrowski;* 8 Kryzys międzynarodowej żeglugi handlowej i formy jego zwalczania — *Rowmund Piłsudski;* 9 Z krainy zielonych łąk i stalowych jezior — *Z. Dreszer;* 10 W służbie dla Ojczyzny — *W. Kosianowski;* 11. Z życia marynarki wojennej; 12. Śmierć „Nereidy" — *J. Sawiczewski;* 13. Święto morza 1933; 14. W 75 rocznicę telegraficznego połączenia między starym i nowym światem; 15 Przez Polskę do morza — *Stanisław Kwaśniewski,* generał brygady kierownik Wydziału Żeglugi Śródlądowej przy Zarządzie Gł. L. M. i K.; 16 Po spływie; 17. Do młodych—*Nemo;* 18 Budownictwo okrętowe we Francji — *O. O.;* 19. Kronika: 20. Dział Oficjalny L. M. i K. — V Walny Zjazd delegatów L. M. i K.; PIONIER KOLONJALNY: 21. Pakt czterech a rewizja mandatów kolonjalnych — *Hubert Sukiennicki;* 22 Polonja amerykańska a morze — *Dr. W. Rosiński;* 23 Poza Europę — *R.;* 24 Kolonja ne demonstracje Niemców w Afryce Południowej; 25 Ponta Grossa — Księżniczka stepów. — Z podróży z P. Marszałkiem Raczkiewiczem do Ameryki Południ. —*Bohdan Teofil Lenecki;* 26 Przegląd kolonjalny — *Fr Łyp;* 27. VII Międzynarodowy Kongres Historyków a polskie podróżnictwo; 28 Powieść z życia w Kongo Belgijskiem — *Fr. Łyp;* 29. Książki i czasopisma nadesłane; 29 Ze Związku Pionierów Kolonjalnych; 30 Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882 — 1886 — *Leopold Janikowski.*

66 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa Widok 10. Telefony: red 200-18 adm. 315-88.

Wydawca **Liga Morska i Kolonjalna** Redaktor **Henryk Tetzlaff**

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

INSTYTUT WYDAWNICZY
LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ
poleca następujące prace:

Borowik J. — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego Zł. 0.25
Czy chcesz zostać bogatym? „ 0.25
Gen. G. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonjalnej „ 0.25
Demel K. — Narzędzia i metody łowu ryb „ 0.50
Fularski M. — Kryzys emigracyjny a polska polityka kolonjalna „ 1.—
Głuchowski K. — Wśród pionierów polskich na Antypodach „ 4.—
Jarzyna A. — Peru „ 1.50
Gen. Kwaśniewski St. — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce „ 0.75
Kalendarz morsko-kolonjalny 1933 rok „ 1.50
Koźmiński-Poraj St. — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej „ 1.—
Krzywiec B. — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie „ 1.20
Kwiatkowski E. — Trzymajmy się morza „ 0.50
Lepecki M. B. — Opis stanu Espirito Santo „ 3.—
Łyp Fr. — Wiadomości o wysokim płaskowyżu Angoli „ 1.20
Łyp Fr. — Wysoki płaskowyż Angoli „ 4.—
Na Święto Morza — praca zbiorowa „ 1.—
Program Kolonjalny Ligi Morskiej „0.50
Przewodnik po Gdyni i wybrzeżu „ 1.—
Rostkowski F. — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej „ 1.50
Rostkowski F. — Zagadnienia morskie na tle kryzysu Zł. 0.50
Rostkowski F. — Zadania Polski na Atlantyku „ 0.50
Rummel J. — Gdynia port polski (1927 rok) „ 2.50
Tyszel Z. — Pod Ojczystą banderą „ 3.—
Uziembło A. — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu „ 0.50
Wojciechowski S. — Flota handlowa w Polsce (1927 rok) „ 0.25
Wojnar J. — Polsko-Brazylijskie stosunki handlowe „ 1.20
Zaruski M. — Na jachcie Witeź „ 1.—
Zieliński St. — Wyprawa S. Rogozińskiego do Afryki „ 0.25
Zieliński St. — Mały słownik pionierów polskich kolonjalnych i mor. (prenumerata roczna zł. 5. — 12 zeszytów), zeszyt „ 0.50

Gry towarzyskie
Bitwa morska (dla członków Ligi M. i K. zł. 4—) 5.—
Bierki (dla członków Ligi M. i K. zł. 2.80) „ 3.—

Pocztówki
Widoki Gdyni, Marynarka Wojenna i Handlowa, komplet 30 sztuk (1 sztuka 20 groszy) „ 4.—

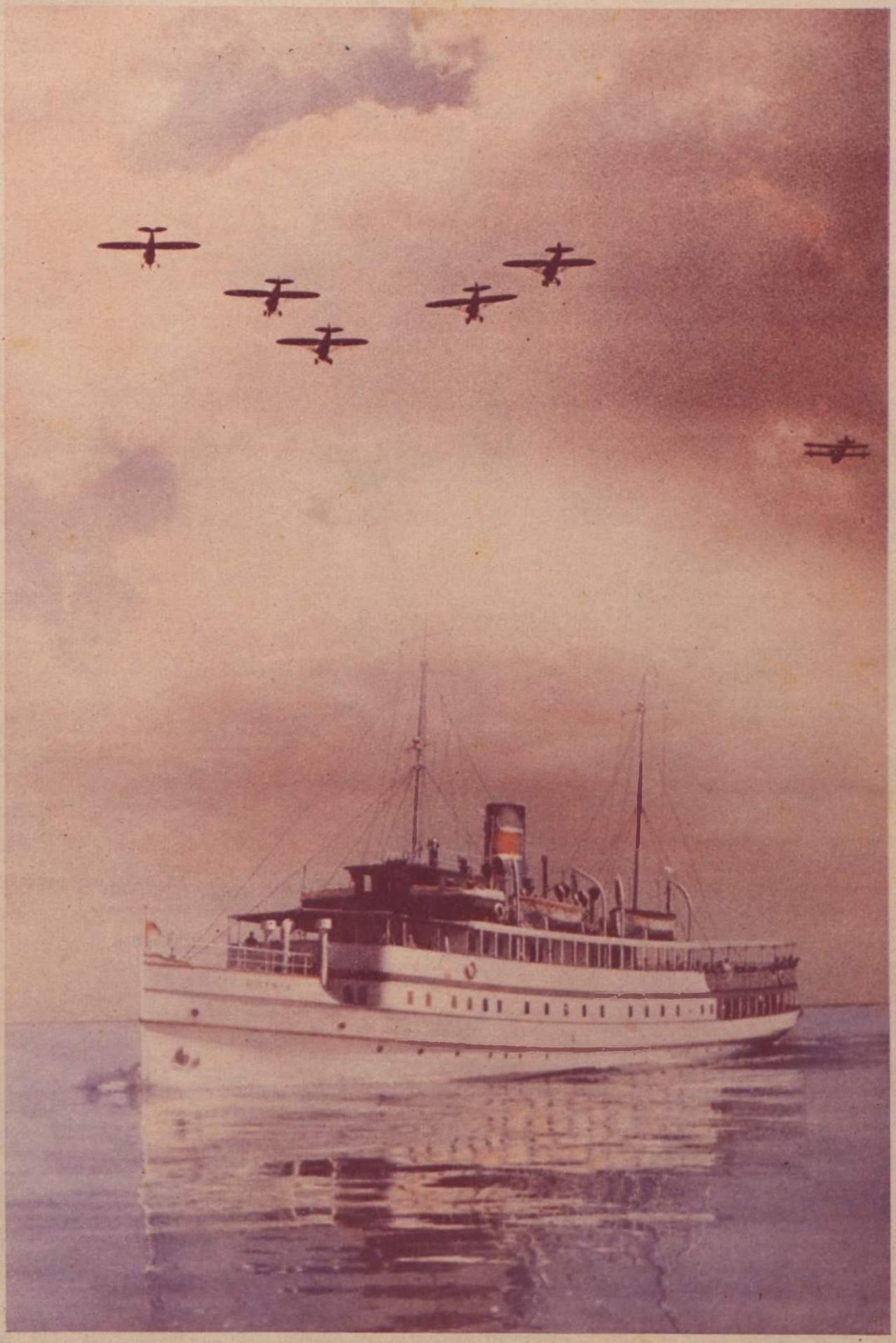
Wydawnictwa komisowe

Bulowski L. — Kolonje dla Polski „ 4.—
Borowik J. — Polskie Pomorze t. I „ 25.—
„ — Obrona Pomorza „ 20.—
„ Przeciw propagandzie korytarzowej 10.—
Dziesięcioro o Pomorzu „ 0.50
Gutowski L. — Od Warszawy do Sahary „ 4.—
Gustowski L. — Na morze Gdańsk, Gdynia „ 2.50
Haiman Mieczysław — Polacy wśród pionierów Ameryki „ 8.—
„ „ Historja udziału Polaków w Amerykańskiej Wojnie Domowej „ 7.—
„ „ Polacy w walce o niepodległość Ameryki „ 7.—
„ „ Polacy w Ameryce „ 1.50
Hellwig B. T. Jackowski J. — Rolnictwo krajów podzwrotnikowych „ 2.50
Gindrich Wł. — O Polsce na morzu „ 2.80
Kurnatowski J. — Ustrój polityczny Francji „ 0.50
Skarzyński S. — 25770 klm. ponad Afryką „ 6.—
Sotkowski B. — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu „ 1.50
Smogorzewski K. — Propaganda korytarzowa zagranicą „ 2.50
Stopczyk W. — Handel międzynarodowy na Bałtyku „ 15.—
Siebeneichen A. i Strassburger H. — Spór o Gdynię „ 15.—
„Wilk" — pierwsza polska łódź podwodna (pg. akwareli Marin'a) sztuka „ 0.30

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

DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

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



ŚWIĘTO MORZA 1933 W GDYNI
DEFILADA SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH