

MORZA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



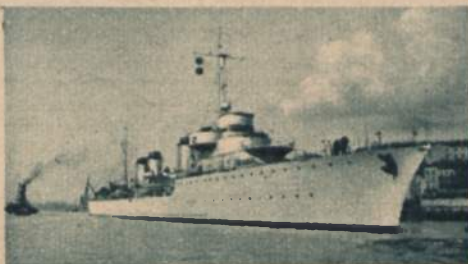
Z PORTU GDYŃSKIEGO



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

STOCZNIE i WARSZTATY

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



Kontrtorpedowiec „CASSARD”, 43,4 węzłów 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 GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES —

Dawno Zakład E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

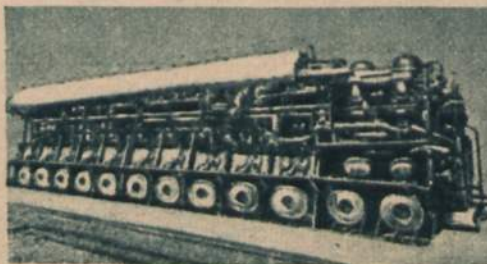
Krążowniki, Kontrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Nasonierki, Łodzie podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty, Pogłębiarki, Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach; Motory Diesel typu M. A. N.



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

ZARZĄD GŁÓWNY
PARIS (S-e)
SS.
BOULEVARD
HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM



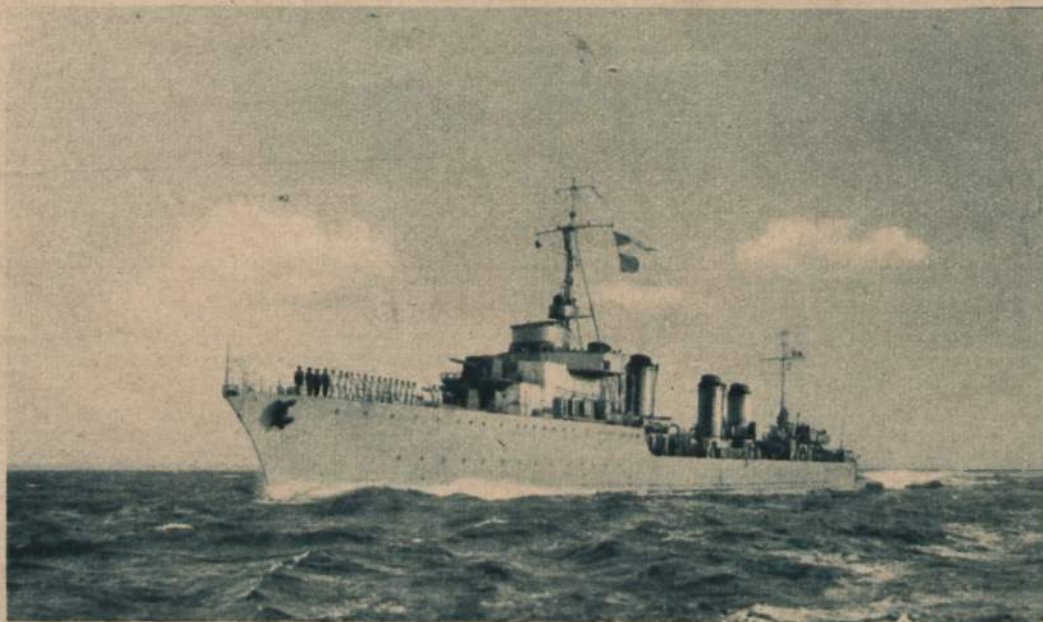
Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wylączność na Francję S-te Cie de Constr. Mecan.

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 DIEŚLA LOIRE-SULZER**

Budowa maszyn dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYS”

MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · KOLONJALNEJ

Nr. 10

Warszawa, październik 1933 rok

Rok X

TREŚĆ NUMERU: 1. Zagraniczna polityka trzeciej Rzeszy — Jan Dębski, wiceprezes Zarządu Głównego L. M. i K.; 2. Umowy polsko - gdańskie; 3. Zadania narodowej żeglugi — Dr. St. Zb. Szyszkowski; 4. Dzieje polskiej kultury na Pomorzu — III. Drukarnie gdańskie, rytownictwo, numizmatyka — Ks. Dr. Tadeusz Pomian - Kruszyński, Prof. Uniw. Jagiellońskiego; 5. Rola i zadania niemieckiego „Flottenvereinu” — Nauticus; 6. Stulecie kanału Augustowskiego — Prof. Inż. Mieczysław Rybczyński, b. Minister Robót Publicznych; 7. Jak budowano kanał Augustowski — Inż. Tadeusz Tillinger; 8. Obóz nadmorski L. M. i K. w Jastarni; 9. Do Gdyni, nad morze — Kazimierz Warchałowski; 10. Budownictwo okrętowe we Francji — O. O.; 11. Jerzy Leygues; 12. Wokół Wielkiej Brytanii — J. g.; 13. Kronika; 14. Dział Oficjalny L. M. i K.; 15. Z żałobnej karty — Ś. p. Mieczysław Porębski; PIONIER KOŁONJALNY: 16. Włoski program kolonialnej rewizji — Tadeusz Ehrenberg; 17. O drogi naszej ekspansji zamorskiej — Michał Pankiewicz, b. radca emigracyjny na Połudn. Amerykę; 18. Przegląd Kolonialny — Franciszek Lyp; 19. Przygody Krzysztofa Arciszewskiego — J. B. Rychliński.

30 FOTOGRAFII I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.



...cha tegorocznego Święta Morza. Delegacja Województwa Łódzkiego na Zamku Warszawskim wręcza Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej czek na 265.000 zł., które zebrano wśród ludności tego województwa na budowę floty wojennej oraz pamiątkowe album tej zbiórki.

ZAGRANICZNA POLITYKA TRZECIEJ RZESZY

Napisał: **Jan Dębski**, wiceprezes Zarządu G. ównego L. M i K.

Ktokolwiek zastanawia się dzisiaj nad zagraniczną polityką Niemiec hitlerowskich i zadaje sobie pytanie, dokąd dążą Niemcy, jakimi środkami realizować będą swoje zamierzenia — powinien przypomnieć sobie drogi i metody zwycięskiej walki hitlerowców w Niemczech. W naszych oczach zdobywali hitlerowcy pozycję za pozycją w sposób temu ruchowi tylko właściwy: równoczesnego używania środków legalnej walki politycznej i rewolucyjnych metod. Propaganda, walka wyborcza, trybuna parlamentarna, ba nawet walka w obronie tej trybuny z jednej strony, a z drugiej szturmowe bataljony, których przemoc fizyczna terrorizowała, niszczyła przeciwników politycznych, demoralizowała organy władz państwowych. Pozory legalizmu, konstytucyjnej walki, były zachowane, bo liczyć się trzeba było, do czasu, z psychiką, bądź co bądź, praworządności społeczeństwa, a równocześnie — organizowano wojskową siłę i zaprawiano ją jawnie, na oczach wszystkich, do rozstrzygającego uderzenia. Nie było ono potrzebne, zachowane zostały siły bojowe na czas po objęciu władzy, bo zdemoralizowany przeciwnik ustąpił, lub przeszedł do zwycięskich szeregów.

Tę samą metodę stosuje i stosować pragnie, do czasu, obóz zwycięskiej rewolucji hitlerowskiej i w polityce zewnętrznej. Z jednej strony legalizm — pokojowość, deklaracje o poszanowaniu traktatów, odrzuceniu polityki gwałtu wobec sąsiadów, zawieranie paktów w imię utrzymania pokoju, a z drugiej — gorączkowe zbrojenia i moralne przygotowania narodu do odwetowej wojny, rewolucyjny rewizjonizm, rozpalany prawie na wszystkich pogranicznych ziemiach z Rzeszą i wszędzie tam, gdzie w ludziach „płył krew niemiecka“, a z drugiej strony — jawne i na oczach całej Europy przygotowywanie zamachu na Austrię, oraz sprawowanie władzy w Gdańsku przez „namiestnika“ rządzącej dziś partji w Niemczech. Cóż znaczą pokojowe deklaracje rządu, gotowość porozumienia ze wszystkimi, gdy równocześnie fakty dnia codziennego świadczą, że nie było gołosłowne w ustach, rwącego się do władzy, Hitlera, twierdzenie, „że miecz jest jedynym środkiem w polityce zagranicznej“.

Wszystko, co się dzisiaj w

Niemczech dzieje, poczynając od polityki gospodarczej, a skończywszy na zbrojeniach, jest przygotowywaniem się do wojny, jest organizowaniem sił, gromadzeniem środków, potrzebnych do postawienia Europy wobec faktów dokonanych. Nie zapomnieliśmy również, że sztandary zwycięskiej rewolucji hitlerowskiej opromienione były przede wszystkim hasłami polityki zewnętrznej. Rozprawianiem się z wrogiem wewnętrznym: pacyfizmem, demokracją, socjalizmem, czy Żydami, zyskało poklask tłumów przede wszystkim dlatego, bo miała to być kara dla „zdrajców“ za przegraną wojnę, podpisanie „hańbiącego traktatu“, niewolniczy posłuch wobec zwycięzców, za „okłamywanie“ narodu nadzieją na pokojową zmianę granic i pokojowe wyzwolenie się Niemiec „z więzów traktatu Wersalskiego“. Walcząc o zdobycie władzy, jasno i wyraźnie określił Hitler swój program polityki zagranicznej. Zjednoczenie wszystkich Niemców w jednym państwie, zdobycie dla rasy niemieckiej przestrzeni, powrót do misji dziejowej rasy germańskiej, rasy wyższej, na wschodzie — oto cele, odrodzonego przez rewolucję hitlerowską, państwa niemieckiego. Dążenie do osiągnięcia granic Rzeszy z r. 1914 byłoby absurdem zbrodniczym, głosił Hitler, bo granice te nie wystarczą dla pomieszczenia wszystkich Niemców i są nie do przyjęcia z punktu widzenia bezpieczeństwa. Wzorem Zakonu Krzyżackiego, mają iść odradzające się Niemcy, by przy pomocy miecza dać plugowi niemieckiemu ziemię, a chleb narodowi. Już po zdobyciu władzy przez hitlerowców, dzisiaj szef rządu pruskiego mówił do towarzyszy broni „że niezbędnym warunkiem dla rozwiązania wewnętrznych zagadnień społecznych jest zorganizowanie siły, zdolnej do uzyskania przestrzeni, którą musimy zaludnić“.

Zdobywając władzę w Niemczech, Hitler nie lekcewał psychiki własnego społeczeństwa, przyzwyczajonego do konstytucyjnych form rządzenia państwem, do legalnej walki politycznej. Szedł po władzę i na drodze legalnej, a uzbrojone oddziały hitlerowskie potrafiły wojować i kartką wyborczą. Cóż dopiero, gdy chodzi o metody walki w polityce zewnętrznej, gdy ma się do

czynienia z narodami i państwami, które, mimo wszystko, pamiętają, czym była wojna ostatnia i jakie cele przyświecały w tej wojnie Niemcom. Już przecież sam fakt przyjęcia do władzy Hitlera wywołał powszechną nieufność i niepokój, grozi Niemcom odosobnieniem moralnym i politycznym. Załamuje się sojusz „niezadowolonych“ — Rosji i Niemiec, opada gwałtownie, na całym świecie, fala germańskich nastrojów, giną wyniki wieloletniej propagandy rewizjonistycznej. Przed zwycięzcami stają wielkie problemy wewnętrzne do rozstrzygnięcia, a wołanie „chleba i pracy“ może niedługo zagłuszyć okrzyki „Heil Hitler“. „Wewnętrzne problemy Niemiec są zbyt poważne — tak mówi Rosenberg, prawa ręka Hitlera w sprawach polityki zagranicznej — żeby można wejść na drogę polityki agresywnej“. „Państwo, które chce mieć chleb i pracę dla swoich obywateli, tak znów pisze „namiestnik“ gdański Foerster — musi dbać przede wszystkim o pokój“. Wreszcie, co najważniejsze, dozbrajanie się Niemiec, mimo gwałtownego tempa zbrojeń jawnych i ukrytych na wszystkich polach, nie osiągnęło jeszcze stopnia dostatecznego. Z tych wszystkich przyczyn polityka zagraniczna trzeciej Rzeszy stosować będzie i stosuje metodę legalizmu, pokojowości, porozumień, co bynajmniej nie wyklucza i środków rewolucyjnych, jak to się dzieje, na przykład, dzisiaj wobec Austrii.

Polityka zagraniczna każdego państwa, jak wiemy, rozporządza głównie trzema środkami: siłą zbrojną, gospodarczo - finansową oraz siłą opinii publicznej. Gdy chodzi o opinię publiczną, to Niemcy dzisiejsze ogarnięte zostały, aż do na szerszych mas, rasowym neopangermanizmem, żądzą odwetu i nienawiści do wszystkiego, co zostało stworzone po wojnie. Rozprawianiem się i pastwienie nad „wrogami wewnętrznymi“ rozbudziły w narodzie tym atawistyczne skłonności germańskich hord, zdyscyplinowanych teraz w szeregach hitlerowskich, o których jeden z wybitnych publicystów angielskich Garwin, zresztą zdecydowany germanofil, pisze, „że gdyby posiadali w danej chwili dosyć siły, to rozdarłoby swoich sąsiadów na strzępy“.

Siła gospodarczo - finansowa — pozostawia, zapewne, wiele do

życzenia: miliony bezrobotnych, kureczący się balans handlowy, lęk przed radykalnymi programami społecznymi nowych władców. Radykalizm społeczny hitlerowców skończył się już jednak tam, gdzie się zaczyna interes państwa, realizowanie programu pogotowia wojennego. Jeden tylko program stałe i konsekwentnie jest wykonywany — program samowystarczalności na wypadek wojny, organizacja obozów „pracy”, uruchamianie przemysłu wojennego. Nie zapominamy również, że za dziesiątki miliardów pożyczonych i nieoddanych pieniędzy, Niemcy zdołali już w dużej mierze spotęgować swoją siłę gospodarczą.

Pozostaje siła zbrojna. Jawne i ukryte zbrojenia Niemiec, prowadzone zresztą nie od dzisiaj, doszły już do takiego stanu, że pisze o nich prasa całego świata, że radzą nad nimi przedstawiciele i tych rządów, które z uporem walczyły niedawno o równouprawnienie Niemiec w sprawie zbrojeń. Politycy trzeciej Rzeszy nie mają bowiem złudzeń co do tego, że „słowami nie zmieni się karty Europy”. Jeżeli najbliższa konferencja rozbrojeniowa nie zawróci z obranej drogi, nie spojrzysz trzeźwo w oczy rzeczywistości, to nikt z nas wątpić nie może, że Europa zbliża się do nowej katastrofy.

W oświetleniu rządu niemieckiego, opinii publicznej niemieckiej „bezbrotne Niemcy” pragna

tylko zabezpieczyć się przed uzbrojonymi sąsiadami, uzyskać równość praw w sprawie zbrojeń. Opinia publiczna w Polsce siedzi pilnie rozwój wypadków w Niemczech oraz posunięcia rządu hitlerowskiego w polityce zagranicznej. Nie żywiąc żadnych wojowniczych zamiarów wobec Niemiec, oceniać jednak musimy wszystkie deklaracje „pokojowych dążeń i porozumienia” w świetle rzeczywistości, w świetle faktów dnia codziennego. Uspić czułości tej opinii nie mogą żadne słowa, gdy równocześnie na zachodniej naszej granicy odradza się w nowej formie pangermanizm, a państwo niemieckie zamienia się w obóz wojenny. Na tem tle rozpatrywać należy i stosunki w Gdańsku, oprowadzonym od wewnątrz przez hitlerowców. Zapewne — nie się pozornie nie zmieniło. Dzisiaj, jak dawniej, polityka większości Senatu, uzależniona jest od Berlina. I na tym jednak odcinku niemieckiej polityki zagranicznej, obok zachowania pozorów legalizmu, metoda faktów dokonanych rozwija się planowo. Obok Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, Komisarza Rządu Rzeczypospolitej, zasiada w Gdańsku oficjalny „namiestnik” rządzącej dzisiaj partii w Niemczech i „ulegalizowana” została nowa siła zbrojna Gdańska — bataliony hitlerowskie. Jego „namiestnika” i tylko jego zarządzenia nakazują te-

raz spokój, tak jak wczoraj jeszcze wzywały do rewolty, do „zurück zum Reich”. „Pokój i porozumienie” leży dzisiaj bezwątpienia i w interesie niemieckiej polityki na tym odcinku, bo trzecia Rzesza ma inne, ważniejsze i pilniejsze kłopoty od spraw wolnego miasta Gdańska, które potrzebuje teraz przede wszystkim „pracy i chleba”.

I my, zorganizowani w szeregach Ligi Morskiej i Kolonjalnej, nie jesteśmy przeciwni normalizacji stosunków polsko-gdańskich, a właściwie normalnemu stosunkowi Gdańska do Polski. Nigdy nie poddawaliśmy się nastrojom w stosunku do Gdańska, obce nam były: wrogi nieprzejednanie, czy rezygnacja. Podstawą tego „porozumienia” musi być jednak stałość i ciągłość naszej polityki bałtyckiej, naszej polityki morskiej. Gdańsk musi stać się tem, do czego został powołany i co jest racją jego bytu, t. j. portem polskim, a więc służyć tej samej polityce gospodarczej, której służy Gdynia. Zniknięcie wtedy współzawodnictwo obydwuch portów, a zastąpi je współpraca. Innego porozumienia niema i być nie może, bo samo życie przekreśli wszelkie układy, podyktowane tylko taktyką, ubocznymi celami, przekreślić musi, gdy Gdańsk pozostanie nadal narzędziem w ręku niemieckiej polityki rewizjonistycznej - odwetowej.

UMOWY POLSKO-GDAŃSKIE

Jesień roku 1933 przyniosła dwa akty prawno-polityczne, które mogą mieć decydujący wpływ na układ dotychczasowych stosunków polsko-gdańskich, pozostających od lat zgorą trzynastu — podobnie jak przed wiekami — pod znakiem pasorzytniczych uroszczeń Gdańska. Miasto to, rozsiadłszy się u ujścia największej z polskich rzek, biegnącej w całości przez ziemie polskie, pragnie z tytułu samego tylko położenia geograficznego czerpać dla siebie specjalne korzyści. Będąc naturalnym portem zaplecza polskiego walczy o trwałe związanie tego zaplecza ze sobą nie tyle na drodze normalno-kupieckich zabiegów, ile przez zawieranie specjalnych umów serwitutowych, przez uzyskiwanie najrozmaitszych przywilejów.

Taka jest nie przewodnia stosunków polsko-gdańskich, zarówno w dawnym czasie, jak i dzi-

śnają. O ile jednak przed wiekami stanowisko takie Gdańska wynikało głównie z żądy wygórowanych zysków i z niepełnie sumiennej kalkulacji kupieckiej, o tyle dzisiaj sytuacja jest o wiele bardziej skomplikowana. Obok tych samych, co przed wiekami, czynników, działają tutaj jeszcze inne, mniej lub bardziej ukryte sprężyny. Gdańsk wybrany bowiem został za jeden z terenów rozgrywki, jaką toczą Niemcy z resztą Europy, przeciwko zniemawidzonemu traktatowi wersalskiemu. A ponieważ mimo wyodrębnienia Gdańska z granic Rzeszy Niemieckiej, mimo oddania Wolnego Miasta pod protektorat Ligi Narodów i włączenia go do polskiego obszaru celnego, miasto to nie tylko kontaktu z Berlinem nie utraciło, ale jeszcze w ostatnich miesiącach zupełnie wyraźnie i otwarcie go zacieśniło, przeto podpisane w dniu 18 września

r. b. układy polsko-gdańskie znaczeniem swoim wybiegają daleko poza zakres formalnej swojej treści.

Zawarto dwa układy. Jeden, dotyczący uprawnień polskiej ludności Gdańska i obywateli polskich w Wolnym Mieście, podpisany został w Gdańsku przez komisarza generalnego Rzeczypospolitej i prezydenta Senatu gdańskiego, drugi o wykorzystaniu przez Polskę portu gdańskiego w tym samym czasie podpisano w Warszawie.

O obu układach „Gazeta Polska” z dnia 21 września b. r. pisze, co następuje:

Pierwszy z tych układów był dawno dojrzałą koniecznością, posiadającą niewątpliwie pozytywne i kluczowe znaczenie dla unormowania całokształtu stosunków. Długo kontestowane przez wolne miasto specjalne uprawnienia obywateli polskich i mniejszości polskiej w Gdańsku, wynikające z art. 33 konwencji



Nad Wielktem Morzem.

paryskiej z dnia 9 listopada 1920 r. zostały ostatecznie sprecyzowane. Sprawy szkolnictwa, działalności oświatowej i kulturalnej, wykonywania zawodów, uznawania świadectw i dyplomów polskich, a także sprawa nabywania obywatelstwa polskiego przez Polaków — znalazły w niej całkowite wyjaśnienie. Realny charakter tego układu oraz wpływająca zeń daleko idąca poprawa dotychczasowego stanu rzeczy — nie ulega wątpliwości. Skutki — w razie ścisłego wykonywania układu przez władze Wolnego Miasta — będą niewątpliwie bardzo doniosłe.

Druga umowa, zmierzająca do unormowania gospodarczego współżycia wolnego miasta z Rzplita, polega na próbie — będącej precedensem w tej dziedzinie — ustalenia tonażu przeladunków dla portu gdańskiego, jako jednej z bram polskiego obszaru celnego. W umowie tej, wychodząc z założenia istniejącego obecnie stanu rzeczy, ustalona została lista towarów, przeladunek których kierowany być winen przez port gdański. Jest rzeczą oczywistą, że lista ta nie może być traktowana jako zobowiązanie sztywne. Wykonanie jej zależy zarówno od ogólnej konjunktury polskiego handlu zagranicznego, jak też od stanu eksportu i importu w poszczególnych gałęziach tego handlu. Zastrzeżenia odnośne zawarte są w tekście umowy.

Umowa bierze pozatem pod uwagę sprawę zdolności konkurencyjnej eksportu polskiego. W tym celu senat wolnego miasta zobowiązuje się obniżyć zależne od niego koszty przeladunku towarów w Gdańsku.

Wartość tego układu zależy będzie oczywiście od dalszego rozwoju stosunków w Gdańsku. Jeśli by bowiem warunki bezpieczeństwa, lub inne względy natury politycznej, zażądały swobodzie i normalnym warunkom handlu polskiego w Gdańsku — to możliwość wykonania układu będzie przekreślona. Mamy jednak nadzieję, że stabilizacja w dziedzinie handlu morskiego, który jest podstawą dobrobytu Gdańska, będzie przesłanką, która skłoni władze wolnego miasta do dolożenia starań, aby znależły z praktyki życiowej wszelkie przeszkody, któreby unicestwiły nacechowane dobrą wolą starania obu stron, wyrażone w umowach ostatecznych.

Podkreślić należy jeszcze jedno. Zasadnicza zmiana stanowi-

ska Wolnego Miasta w stosunku do Polski jest niewątpliwie także wynikiem konsekwentnej, stanowczej, niedającej się sprowokować postawy naszego rządu, o którą rozbijały się wysiłki poprzedniego senatu gdańskiego, zmierzające do narzucenia Polsce takich czy innych rozwiązań z zewnątrz, a nie drogą bezpośrednich rozmów.

Hitlerowcy, opanowawszy rząd w Wolnem Mieście, wysunęli na czoło Senatu gdańskiego p. Rauschninga, człowieka gładkiego i, trzeba to przyznać, zręcznego polityka, który, stosując się zresztą ściśle do rozkazów p. Förstera, namiestnika „Führera“ dzisiejszych Niemiec w Wolnem Mieście, nie poszedł śladami swoich poprzedników p. p.: Sahma i Ziehma. Tak przyszło do lipcowej wizyty przedstawicieli Senatu gdańskiego w Warszawie do wrześniowej rewizyty w Gdańsku szefa rządu polskiego oraz do wymiany przy tej okazji wzajemnych grzeczności a nawet serdeczności. P. Rauschning, mówiąc w Warszawie o ideologii narodowych socjalistów, powoływał się na... Mickiewicza, a na gdańskim dworcu kolejowym w czasie odjazdu prezydenta Senatu do stolicy Polski żegnając go kompanja nonorowa szturmowców hitlerowskich oddawała honory wojskowe przedstawicielowi armji polskiej. Przybywającego do Gdańska premiera polskiego witały stare, historyczne gdańskie fanfary, które grzały kiedyś na cześć królów polskich, samochody z chorągiewkami o polskich barwach narodowych były witane na ulicach Gdańska przez przechodniów hitlerowskim podnoszeniem rąk ku górze. Chlubne to świadectwo zdyscyplinowania narodu niemieckiego: te same ręce, stosownie do rozkazu, podnoszą się ku górze raz z pozdrowieniem, to znowu z kijami i z pał-

kami gumowemi. Docenianie efektów muzycznych przy pewnych okazjach stanowi także charakterystyczną cechę taktycznych umiejętności niemieckich. Wszak pruskie kapele grały „Jeszcze Polska nie zginęła“ polskim Bartkom-zwycięzcom, idącym na bagnety pod Gravelotte i pod Sedanem...

Nie przywiązujemy więc większej wagi do tych czysto zewnętrznych efektów, jak czyni to dzisiaj ta część prasy polskiej, która do niedawna przeszarżowywała w krańcowo odmiennem nastawieniu. Obchodzi nas istota zawartego polsko-gdańskiego porozumienia.

Potwierdzenie przez dzisiejszych rządców Gdańska traktatowych zobowiązań Wolnego Miasta w stosunku do ludności polskiej w Gdańsku i obywateli polskich, o ile będzie tylko lojalnie wykonywane, stanowi niewątpliwie znaczną poprawę polsko-gdańskich stosunków. Lojalne wykonanie tych zobowiązań leży zresztą w interesie Gdańska, łączy się bowiem ściśle z umową drugą: o wykorzystaniu przez Polskę portu gdańskiego.

Jeśli zaś chodzi o tę drugą umowę, to w Gdańsku muszą wszyscy zrozumieć, że w żadnym wypadku nie może być ona skierowana przeciw w Gdyni, czego w gruncie rzeczy mienrzy polityczni Gdańska sobie życzą. Gdynia jest faktem dokonany, jest pozycją realną, której naród polski sobie odebrać nie da. Zaplecze polskie jest dostatecznie bogate, by dać zajecie obu portom: Gdańskowi i Gdyni. Podział zaś zajęcia między oba porty, to przede wszystkim, jeśli nie wyłącznie, kwestja stworzenia dla handlu polskiego w Gdańsku odpowiednich warunków oraz szczerego i lojalnego wykonywania przez port gdański wespół z Gdynią roli instrumentu polityki gospodarczej Państwa Polskiego.



W Zatoce Puckiej.

ZADANIA NARODOWEJ ŻEGLUGI

Napisał **Dr. St. Zb. Szyszkowski**, Warszawa

W miarę rozwoju i intensyfikacji obrotów zamorskich, w miarę udoskonalania się i zwiększania floty handlowej świata, coraz silniej wysuwa się na plan pierwszy w działalności żeglugi morskiej czynnik społeczno-gospodarczy i coraz wyraźniej zepchnięty zostaje na plan drugi moment indywidualno-kapitałistyczny. W ten sposób usługi transportowe żeglugi morskiej stopniowo, w coraz szerszym stopniu zyskują charakter „usług publicznych“, których zasadniczym zadaniem jest zaspokajanie potrzeb obrotu zamorskiego.

Na tem podłożu kształtuje się też dzisiaj stosunek państwa do żeglugi morskiej i tkwi źródło dążenia do tworzenia i potęgowania znaczenia krajowej żeglugi oraz rozwija się w stosunku do niej polityka protekcyjna i subwencyjna.

Użyteczność publiczna żeglugi morskiej i konieczność podporządkowania tej użyteczności interesów egoistycznych poszczególnych armatorów uznana zostaje również i przez same koła żeglugowe. Przekonanie o społeczno-narodowej roli, jaką spełnia w życiu politycznym i gospodarczym kraju żegluga morska, jest szczególnie silnie zakorzenione w umysłach kierowniczych sfer niemieckiej marynarki handlowej.

Ciekawy pod tym względem materiał dostarcza nam hamburski organ armatorów, tygodnik „Hansa“. W artykułach ogłoszonych w tem czasopiśmie w ciągu ostatnich paru miesięcy spotykamy się z następującymi тезami i twierdzeniami:

„...Żegluga jest interesem prywatno-gospodarczym i ludzie związani z żegluga, a zatrudnieni

na morzu lub lądzie, chcą żyć ze swej pracy. — Na pierwszym jednak miejscu stoi obowiązek, jaki żegluga ma do spełnienia wobec narodu... Chcemy pracować dla żeglugi jako krzewicielki i propagatorki myśli niemieckiej na świecie... W pierwszym rzędzie żegluga ma służyć ogółowi i dopiero potem właścicielowi. W wypadkach kolizji interesu — ogół, naród posiada prawo pierwszeństwa w stosunku do pojedynczej osoby... Usługi żeglugi są służbą żołnierską, są szczytną służbą poza granicami państwa na obcych wybrzeżach, gdzie każdy statek pod czarno-biało-czerwoną banderą musi być traktowany jako straż przednia niemieckiego życia gospodarczego w pokojowej walce o rynki świata.“¹⁾

„Nie posiadamy obecnie na morzach kolonij, któreby mogły wykazać światu nasze zdolności i naszą pracowitość, ale niemieckie statki są także niemiecką ziemią zagranicą. Gdzie one zawijają, tam ucieleśnia się ojczyzna dla Niemców, zamieszkałych poza granicami Rzeszy, i dlatego też posiadają one wielkie znaczenie dla utrzymania i pogłębienia narodowego ducha wśród Niemców, osiadłych zagranicą... Niemieckie statki są swego rodzaju wystawą próbek i wzorów naszego przemysłu zagranicą. Niemieckie stalownie i huty szklane, oraz inne fabryki metalowe i przemysłu drzewnego, przemysł optyczny i elektryczny, fabryki mebli i jeszcze wiele innych gałęzi niemieckiego przemysłu reprezentuje swoje wyroby zagranicą dzięki naszym statkom...

¹⁾ „Schiffahrt ist nationale Aufgabe“ Hansa Nr. 17 z dnia 29.IV 1933 r. str. 583 i 4.

Obcy pasażerowie, którzy gdziekolwiek na świecie znajdują się na pokładzie naszego statku, przenoszą się niejako natychmiast do Niemiec. Niemiecka technika i kultura, niemiecki duch i dyscyplina otacza ich na długo przedtem, nim zawitają do niemieckich portów i niemieckiej ziemi. Dbalność, z jaką się spotykają oni na statku... daje im obraz niemieckiej gościnności.“²⁾

Podobne opinie mogłyby stworzyć długą listę cytat. Spotykamy je zresztą i w literaturze innych narodów. — Przykład Niemiec jest jednak o tyle może ciekawy, że przytoczone powyżej hasła i tezy, szeroko propagowane wśród społeczeństwa niemieckiego, przy równoczesnym, swoistym mistycyzmie w ujmowaniu zagadnień politycznych i gospodarczych, wierze w posłannictwo rasy germańskiej i kulcie dla potęgi państwa oraz zbiorowej dyscyplinie, a wreszcie konsekwencji, pracowitości i wytrwałości, stwarzają we współczesnych Niemczech specjalnie korzystne warunki dla ekspansji gospodarczej na morzach świata.

Sądzimy też, że będzie celowe ze względu na nasze stosunki, w chwili obecnej, ująć w formie możliwie najbardziej ogólnej najważniejsze argumenty, wysuwane przy uzasadnianiu powstania i rozbudowy krajowej żeglugi morskiej we wszystkich krajach świata.

Przedewszystkiem więc, jak wynikało to z przytoczonych powyżej cytat, własna żegluga morska wspiera wysiłki rodzimego

²⁾ „Die nationalpolitischen Aufgaben der deutschen Schiffahrt“ Hansa Nr. 20 z dnia 20.V 1933 r. str. 676 i nast.

przemysłu i handlu w kierunku rozwoju ich ekspansji i zdobycia nowych rynków zbytu. Przeprowadza propagandę rodzimego eksportu. Przez odpowiednią politykę frachtową ułatwia konkurencję produktów krajowych z produktami obcymi na rynkach zamorskich. Uniemożliwia zagranicznemu przedsiębiorstwu dyktowanie warunków frachtowych krajowemu handlowi, zwłaszcza przy ustalaniu stawek konkurencyjnych. Współdziała w zwiększeniu zdolności konkurencyjnej krajowych portów. W tym względzie odgrywa rolę nie tylko sama polityka frachtowa, ale również ściśle uzgodniona polityka taryfowa kolei, portów i żeglugi.

Ważną rolę krajowa żegluga posiada dla zwiększenia w danym kraju ruchu turystycznego. Biura akwizycyjne krajowych przedsiębiorstw prowadzą zagranicą stałą propagandę turystycznych wartości własnego kraju, w ten sposób linje okrętowe tworzą niejako sieć biur werbunkowych, zasilających stale kraj ojezysty nowymi falami obcych podróżnych.

W wyniku żegluga krajowa odgrywa również doniosłą rolę w bilansie płatniczym państwa. Jak wielką rolę może ona pod tym względem posiadać, wykazuje nam znowu przykład Niemiec. W okresie 7 ostatnich lat, t. j. od r. 1926 do roku 1932 niemiecka żegluga morska zapewniła bilansowi płatniczemu Niemiec pozycję dodatnią w wysokości 3.055 milionów RM.¹⁾ Wydatki, jakie dzięki działalności stosunkowo jeszcze bardzo nieznacznej polskiej żeglugi zostały zaoszczędzone w naszym bilansie w okresie od roku 1927, są szacowane w granicach od 130 do 150 milionów zł.

Istnienie własnej floty utrudnia pozatem w znacznym stopniu prowadzenie wywiadu obcego oraz uniezależnia od obcego pośrednictwa.

Flota narodowa rozszerza również pole pracy dla krajowych kapitałów i sił ludzkich. Jej istnienie zwiększa zapotrzebowanie na wyroby przemysłu krajowego i artykuły spożywcze oraz stwarza nowe zapotrzebowanie na szereg artykułów specjalnych.

Rola floty handlowej wykracza zresztą poza ramy stosunków gospodarczych. Nie można bowiem lekceważyć momentów natury politycznej i wojskowej. Doniosłe znaczenie w tym zakresie odgrywają przede wszystkim rozgale-

zione stosunki, jakie normalnie posiada krajowa marynarka handlowa w obcych państwach. Poza to tonaż handlowy w wypadkach konfliktu zbrojnego może być użyty do wykonywania różnorodnych zadań pomocniczych. Flota handlowa spełnia także ważną rolę, jako rezerwa, a zarazem szkoliła personelu morskiego.

Ponadto niemniejsze znaczenie, jako techniczna rezerwa floty wojennej, posiadają warsztaty, stocznie, organizacja aprowizacyjna floty handlowej, a również przemysł krajowy, który w czasach pokoju zaspakaja potrzeby marynarki handlowej.²⁾

Przewaga floty narodowej w zestawieniu z flotą obcą przejawia się jeszcze w pewnych właściwościach, powiedziałbym, natury negatywnej, które charakteryzują działalność floty obcej.

Przedewszystkiem więc cechą charakterystyczną dla działalności żeglugi obcej jest stosunek do portów zagranicznych, który opiera się wyłącznie na interesie handlowym. Żegluga ta w każdym wypadku gotowa jest poświęcić interes portów i handlu jednego kraju na rzecz interesów innego organizmu gospodarczego, o ile tylko okaże się to dla niej korzystne.

W naszych warunkach znaczenie narodowej floty jest szczególnie wielkie, musimy bowiem zdawać sobie sprawę, że powstanie portu w Gdyni oraz rozwój obrotów obu portów polskiego obszaru celnego był niekorzystny dla przedsiębiorstw żeglugowych, które działalność swoją operowały na obrotach portów zachodnio-europejskich, a przede wszystkim portów niemieckich. Zwłaszcza w interesie wielkich linii, rozporządzających dużymi i stał kosztownymi w eksploatacji statkami oceanicznymi, przerzucenie się poważnej części dotychczasowych obrotów portów przez nie obsługiwanych, do portów polskich, było pod każdym względem szkodliwe. Nie też dziwnego, że w dotychczasowej naszej pracy spotykaliśmy się ze strony obcej żeglugi, opierającej się na działalności portów konkurencyjnych, z objawami niechęci, a nawet wyraźnym przeciwdziałaniem. Przykładem powyższego mogą być wypadki, iż linje, które oficjalnie deklarowały gotowość zachodzenia do Gdyni, następnie wpływały na swoich kontrahentów, aby kierowali swoje transporty przez

Hamburg, gdyż linjom tym, wobec stosunkowo nieznacznych obrotów Polski na pewnych szlakach, opłacało się bardziej przewożenie ładunków polskich do portu hamburskiego po niższym frachcie, niż wzamian za zwiększony nieco fracht ponieść większe wydatki, wynikające z zachodzenia do portów polskiego obszaru celnego.

Niechętny stosunek wielkich armatorów obcych przejawiał się również w polityce konferencyjnej; mianowicie stawki frachtowe dla Gdyni były ustalane w ten sposób, że różnica frachtu pomiędzy Hamburgiem, a portami polskimi sprzyjała kierowaniu transportów poszczególnych artykułów na Hamburg, względnie też na inne porty zachodnio-europejskie. Wpływy tych towarzystw żeglugowych uniemożliwiały również przedsiębiorstwom okrętowym, niezainteresowanym w obrotach portów zachodnich, jak przedewszystkiem przedsiębiorstwom skandynawskim, wydatne poparcie rozwoju portów polskich. Najważniejszą przeszkodą w tym względzie były warunki różnych konferencji co do podziału terenów pracy.

W praktyce naszej mieliśmy również wypadki, że przedsiębiorstwa obce traktowały porty polskie, jako punkty uzupełniające dla ładunków, zabieranych z portów, stanowiących podstawę dla ich działalności. Podobny stan rzeczy był powodem, że linje, zarejestrowane jako stałe w portach polskich, odwoływały niejednokrotnie w ostatnich momentach przybycie poszczególnych statków, lub czasowo przerywały obsługę portów polskich.

Zdarzały się wypadki, że statki niektórych z tych linii przychodziły do portów polskich z zapełnionymi już w poprzednich portach ładowniami, co powodowało, że z obszaru polskiego mogły być zabrane tylko zupełnie minimalne ilości towarów, stanowiące niekiedy tylko część oczekujących na dane połączenie ładunków.

Zresztą, jak zaznaczyliśmy powyżej, porty obce dla linii zagranicznych są i będą zawsze tylko mniej lub więcej ważnym źródłem dochodów. Stąd też zrozumiałe jest, że własny interes będzie decydującym momentem również dla ustosunkowania się obcych linii do interesów polskich portów i polskiego handlu. Takie nastawienie jest naturalne i nie możemy mu się dziwić. — Jak wielkie w tym względzie zachod-

¹⁾ Por. Seeschiffahrt und Zahlungsbilanz. Hansa Nr. 11 z 18.III 1933 r.

²⁾ Por. J. Rummel: „Problem polskiej floty handlowej” Przegląd Morski Nr. 38 str. 2325.

dzą różnice pomiędzy krajową i obcą żeglugą, świadczyć może polityka frachtowa, jaką zastosowały niektóre regularne linje zagraniczne i polska żeglugą morską w stosunku do towarów, objętych zakazami przywozu i korzystających z preferencyjnych ceł morskich w momencie ich zastosowania. — Pewne przejawy braku należytego współdziałania linij obcych z polską polityką morską możemy również zaobserwować w dziedzinie naszych transportów eksportowych.

Zwracając uwagę na powyższe

momenty, musimy jednak podkreślić, że celem naszych rozważań nie są względy natury negatywnej. Użyteczność i konstrukcyjna praca żegluga obcych w portach polskich, jak zresztą i w portach całego świata, nie da się zaprzeczyć w swoim całokształcie, pomimo tych lub innych zastrzeżeń w konkretnych wypadkach. Stąd też dążenie do nawiązania jaknajbardziej ściślej współpracy z żeglugą państw obcych nie może być lekceważone w naszej polityce morskiej. Z drugiej jednak strony musimy

pamiętać o zasadniczo różnej roli i wartości usług, jakie w naszej ekspansji gospodarczej mają do spełnienia krajowa i obca żeglugą. Nie możemy pomijać również, że wytyczną polityki morskiej wszystkich państw współczesnych jest stałe dążenie do rozbudowy własnej marynarki handlowej. — Świadomość powyższych okoliczności powinna być dla nas stałym bodźcem do planowej i ciągłej rozbudowy narodowej floty oraz stopniowego zwiększenia jej udziału w obrocie naszego handlu morskiego.

DZIEJE POLSKIEJ KULTURY NA POMORZU

III. Drukarnie gdańskie, rytownictwo, numizmatyka

Napisał **Ks. Dr. Tadeusz Pomian-Kruszyński**, Prof. Uniw. Jagiellońskiego

Wiadomo, jak olbrzymie znaczenie dla rozwoju nauk miał wynalazek druku, wprowadzie w Niemczech po raz pierwszy szerzej zastosowany, ale którego początków należy szukać wśród rytowników niderlandzkich. Najstarszą książką, wydaną na Pomorzu, jest żywot błogosławionej Doroty z Małew, drukowany przez złotnika Jakóba z Karwezy pod Małborgiem w r. 1492. Nie dziwny się, że pierwszym drukarzem Pomorza okazał się złotnik, gdyż po wynalezieniu nowej sztuki garnęli się do niej przedewszystkiem rytownicy i wogóle przedstawiciele drobnego przemysłu artystycznego. W Krakowie typografia rozwinęła się znacznie wcześniej, a sławny tutejszy ty-

pograf Schweitbold Fiol, „z niemieckiego rodu Frank“, jak sam się wyraża, który swe imię przemienił na Świętopelk, znany w latach 1479—1526, z zawodu był hafciarzem. Na tle życia Doroty z Małew, która żyła w Kwidzynie jako pustelnica, zamknięta w celce, osnuł Mickiewicz postać swej Aldony z Konrada Wallenroda.

W r. 1499 wydrukował Konrad Baumgartner w Gdańsku rytuał, ułożony przez kanonika Marcina z Wilna, pod nagłówkiem „Agenda sive exequiale divinorum Sacramentorum“. Pierwszą stałą drukarnię założył w Gdańsku, po r. 1510, sprytny Jan Weinreich, który wydawał pisma tak zwrócone przeciwko Wielkiemu Mi-

strzowi Krzyżaków Albrechtowi Brandenburskiemu, jak i na jego korzyść, a później przeniósł się do Króleweca, jako nadworny jego drukarz.

Przy bliskich związkach Gdańska z Niderlandami drukarstwo stało tu na bardzo wysokim poziomie, a mogło rozwinąć się, pracując dla Polski. Tu wydawano dzieła religijne, prawnicze i historyczne, które w wielkich ilościach rozchodziły się po Polsce. Wysoki poziom nauki polskiej wpłynął temsamem dodatnio na Gdańsk. Wiek XVII był szczytowy dla gdańskiej sztuki typograficznej. Andrzej Hiinefeld, który posiadał drukarnię w latach 1609—66, wydał wiele śpiewników i psalterzy). Biblię, a w r. 1677 Kronikę Her-

DO OKRĘGÓW I ODDZIAŁÓW LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ.

Skarb Rzeczypospolitej zaciąga wewnątrzna pożyczkę.

Pożyczka narodowa ma zabezpieczyć budżet Państwa. Budżet Państwa — to wyraz życia Rzeczypospolitej, to trwały pieniądz, to podstawa gospodarki narodowej.

Przed laty, własnymi siłami, wysiłkiem ofiarnym całego społeczeństwa ufundowany został Bank Polski, pieniądz polski. Dzisiaj, własnymi też siłami, przetrwać musimy czasy szalejącego po świecie całym kryzysu, ofiarnością wszystkich zapewnić Państwu nieprzerwany rozwój i konieczną siłę obronną!

W spełnieniu tego obowiązku przykładem świecić muszą organizacje społeczne. Jako członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej potrafimy dobrowolnie i stale opodatkowywać się na cele, których realizacja ma dać Polsce potęgę i bogactwo, należne Jej miejsce wśród narodów świata. Bez gospodarki, opartej na równowadze budżetowej, niema realizacji programu morskiego, nie może być polityki kolonjalnej, nie może umacniać się stanowisko Polski nad Bałtykiem.

Na wezwane Rządu Rzeczypospolitej musimy wszyscy odpowiedzieć czynem, uświadamiając najszersze warstwy społeczeństwa polskiego, że spełnienie tego obowiązku obywatelskiego jest równocześnie najlepszym zabezpieczeniem oszczędności, gromadzonych pracą Narodu.

Wierzmy, że w pierwszych szeregach zakupujących Pożyczkę we wszystkich Okręgach i Oddziałach, znajdują się członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej, dając raz jeszcze przykład obywatelskiej służby i koniecznej dla Państwa ofiarności.

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.



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

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

Oddział L. M. i K. „Sekcja Kobiec”
rozвивa działalność na terenie województwa warszawskiego oraz częścio-
wo na wybrzeżu.

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

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

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

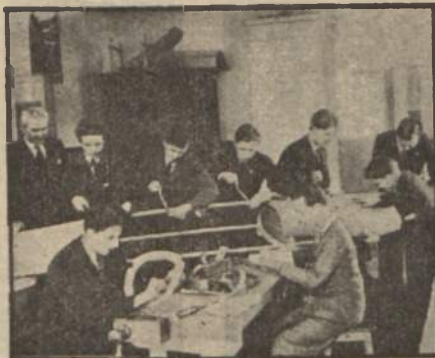
Zorganizowano konferencje zwią-
zków kobiecych w sprawie udziału ko-
biet w ogólnonarodowej pracy dla idei
morskiej w Polsce, szereg zebrań pro-
pagandowo-informacyjnych z odczyta-
mi oraz bardzo udanych imprez towa-
rzyskich.

Z wpływów uzyskanych z imprez
Sekcja przeznaczająca subwencje na war-
ształy szkolenicze, prowadzone przez
Okręg Warszawski L. M. i K. i ufundowa-
wała stypendjum dla jednego ucznia
szkoly morskiej w Gdyni.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

WARSZTAT BUDOWY KAJAKÓW W PRZEMYSŁU.

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

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

burta. Nie tak długo, bo tylko w latach 1643—56 posiadał drukarnię Jerzy Foerster, który otrzymał tytuł nadwornego królewskiego typografa, nieustępujący nawet Plantinom i Elzewirom. Miał on księgarnie w Lublinie i Warszawie, a drukował też w Niderlandach, podając jako miejsce składu Gdańsk, Warszawę, albo Lublin. Jego książki były ozdabiane wspaniałymi rycinami, przeważnie J. Falcka wedle rysunków Boya. U niego wydał Koberzycki „Historję królewicza Władysława“, tu wyszły mowy Ossolińskiego, dzieła Fredry, Starowolskiego i t. d.

Jak poczytną książką był „Statut Herburta“, świadczy wydanie go w r. 1620 równocześnie u I-dziego Jazona w Waesberge i u Baltazara Andrea. Licznych innych drukarni gdańskich wymieniać tu nie będę, wspomnę tylko, że Paweł Peter, nauczyciel matematyki, założył drukarnię w r. 1709, którą kupił w r. 1732 Seelmann i przeniósł do Wrzeszcza pod Gdańskiem, a potem sprzedał Klingenbergowi, który wydał Przywileje i Konstytucje Augusta III. W końcu drukarnię tę nabyto do Warszawy. Z biegiem XVIII wieku wydawnictwa polskie w Gdańsku stawały się coraz liczniejsze, a nie ustały i po oderwaniu miasta od Polski.

U Cystersów w Oliwie wychodziły przeważnie książki religijne, a między innymi w r. 1588 Żołnierskie nabożeństwo ks. Piotra Skargi.

Polska przyczyniła się w znacznej mierze do rozwoju gdańskiego rytownictwa przez dostarczanie zamówień w wielkiej ilości. I tak sławny Hondius wykonał takich przeszło 150, między innymi Władysława IV pod Smoleńskiem, plan Smoleńska po zdobyciu, widok kopalni w Wieliczce, mapę Ukrainy wedle Le Vas-



Rycina nagłówkowa z dzieła Aleksandra Maksymiljana Fredry o dziejach Polski za Walezego, wydane u Jerzego Förstera w Gdańsku

seur de Beaplan z r. 1648, używaną za wojen Jana Kazimierza, wielką mapę Ukrainy z r. 1650 i mapę bagien Pińskich wedle zdjęć Daniela Zwickera.

Drugi z największych gdań-

skich rytowników, Jeremiasz Falck, podpisywał się Polonus, Gedanensis, już to Sveciae Chalcographus. Rytował on wielu z pośród polskich dostojników, triumfalne bramy dla Władysława IV-go i Ludwiki Marji, i t. d.

Izaak Saal wykonał rycinę bitwy pod Żórawnem wedle rysunku Jana Roode, znajdującą się w Bibliotece Pawlikowskich we Lwowie, dotąd niewydaną, jak także zachowana rycina wedle rysunku Stecha alegorii koronacji Michała Korybuta. Nieznana też była rycina obrazu N. Pany z Łąk Bratjańskich nad Drwecą J. S. Bahra wedle rysunku brata Tomasza Reformata z tego klasztoru.

W dziale numizmatyki znane są piękne gdańskie i toruńskie monety, medale i donatywy, czyli pie-



Medal gdański na stulecie pokoju w Oliwie z widokiem Gdańska i klasztoru w Oliwie.





Bogusław Radziwiłł wedle ryciny Jeremiasza Falcka z portretu Daniela Schultza.



Jerzy Lubomirski. Rycina Jeremiasza Falcka.

niądze osobno wybijane dla królów polskich, jako podarki, wedle przepisu z królewskimi podobiznami. W mej świeżo wydanej pracy „Właściwości stylowe polskich monet i pieczęci od czasów renesansu“, po raz pierwszy zamiast zwykłych opisów i uwag, co do poszczególnych okazów, starałem się ująć całość zagadnienia stylowego, w czem doszedłem do pewnych ciekawych wyników. Pierwsze ślady stylu odrodzenia w naszym medaljerstwie spotykamy na medalu Zygmunta Starego z r. 1520, gdy Alzatzczyk Maciej Schilling, z rodziny osiadłej w Krakowie, wardajn, czyli zarządca menicy w Toruniu w latach 1528 — 35 wybijał pieniądze, utrzymane już w w czystym renesansie, a na tych wzorowały się pieniądze krakowskie i gdańskie. Możliwe nawet, że on sam dawał do nich wzory. Na jego toruńskich szóstakach tarcze są włoskie renesansowe, w rodzaju skromnych pergaminowych, z akantowem ozdobami na krawędziach które potem powtarza na tarczach otoku pieczęć wielka koronna z r. 1549, dalej inflackie pieniądze Zygmunta Augusta z r. 1573 i jeszcze grosze litewskie Zygmunta III z r. 1625. Czysty renesans do gdańskich mo-

net wprowadził tenże Schilling, objawszy tamtejszą mennicę w r. 1535, którą zarządzał do r. 1540, bijąc pieniądze należące do najpiękniejszych w Polsce. Za Zygmunta III utrzymał się w numizmatyce renesans, chociaż w innych dziełach sztuki zwyciężał barok, a jedynie medal wybity po zagarnięciu tronu szwedzkiego przez Karola Sudermańskiego, ma na kartuszu motywy chrząstkowo-barokowe, czyli w rodzaju niderlandzkim Vanenów. Kartusz strączkowo - uszny, w ornamentyce wynalezioną przez Jakóba Honervogta z Kolonii, który w r. 1608 przeniósł się do Paryża, ukazał się na talarze toruńskim z cza-

sów bezkrólowia w r. 1632. Barok do gdańskich medali wprowadził w r. 1637 Sebastian Dadler ze Strassburga, Alzatzczyk stojący pod wpływem francuskiej kultury. Jak w renesansie, tak i w baroku Gdańsk spóźnił się za mennicami z głąb kraju o kilka lat, co jest tem ciekawsze, że pozostawał w żywych związkach z Niderlandami, rozwijającemi własne barokowe wzory od samego początku XVII wieku.

Gdańsk wydawał pamiątkowe medale, niezwykle okazale, na rocznice ważnych dla Polski i dla niego zdarzeń historycznych, jak w r. 1653 na dwudziestą rocznicę zrzucenia jarzma krzyżackiego, w



Medal pamiątkowy, wybity przez miasto Gdańsk na upamiętnienie Chrztu księcia Aleksandra Jerzego Czartoryskiego w r. 1762, którego ołcem chrzestnym był senat gdański

r. 1660 na zawarcie pokoju w Oliwie, dalej w 1754 na trzecieściecie zrzucenia krzyżackiego panowania, w 1760 na setną rocznicę Oliwskiego pokoju. Zwłaszcza wspaniały jest ten ostatni medal, przedstawiający po stronie głównej, wykonanej wedle modelu Losa widok Gdańska od strony Wysokiej Bramy, a na odwrocie widok klasztoru w Oliwie wedle modelu Fryderyka Wilhelma du But, osiadłego w Gdańsku hugenoty, o którym wspomina Daniel Chodowiecki w pamiętniku ze swej podróży. Do osobliwości należy medal z r. 1762 na upamiętnienie Chrztu ks. Aleksandra Jerzego Czartoryskiego, którego ojciec Adam, pamiętając że sam urodził się w Gdańsku, prosił Senat gdański za ojca chrzestnego dla tego swego pierwotnego syna.

W swej niedawno drukowanej pracy o „Ornacie Piotra Kmity i ołtarzu św. Antoniego fundacji Kmitów w Katedrze Wawelskiej“ zwróciłem uwagę na ciekawe związki Gniezna, Poznania i Krakowa z Gdańskiem. Mianowicie w r. 1448 zapłacono hafciarce z Gdańska 173 złote za wykonanie krzyży ornatowych i za dawniejsze prace do Katedry w Gnieźnie. W następnym roku znów biskup poznański zakupił ornat za trzysta florenów węgierskich u „uczciwej Armegardy, żony Didrika Rote z Gdańska“, to jest za ogromną na owe czasy sumę. Później znów biskup krakowski Piotr Tomicki (1523 — 1535) zwrócił się do radnego gdańskiego Edgerta de Kempen, aby polecił dla niego wykonać w Gdańsku nakrycia do stalli

biskupich. A więc posiadamy wiadomości, że od połwy XV wieku, do czwartego dziesiątka XVI wieku sprowadzono do Gniezna, Poznania i Krakowa drogocenne hafty z Gdańska. Ornat Piotra Kmity w Skarbcu Katedry Wawelskiej z r. 1504 ma hafty tak wypukłe, że mogły na nich utrzymać się małe przedmiociki ze srebra, jak miecze, kadzielnice, kielich, zapyony kap, dzioby i szpony orłów, a Inwentarz Katedry z r. 1563 podaje cały szereg szat z podobnymi haftami, na których były ze srebrnej blaszki także zbroje świętych rycerzy, pastorały, oszczepy i t. d. W kościele Marjackim w Gdańsku są dwie parury, czyli hafty niegdyś używane do ozdoby humerałów; na jednej naczyńko św. Marji Magdaleny, wieża św. Barbary, złamane koło zębate św. Katarzyny i krzyż św. Heelny, jak i korony tych świętych i stojącej w środku Matki Bożej, a na drugiej broń żołnierzy na Zmartwychwstaniu, są taksamo wykonane. Inwentarz kościoła św. Elżbiety w Wrocławiu z r. 1483 ma wzmianki o kilku haftach z takiemiż ozdobami, a w Śląskiem Muzeum Przemysłu Artystycznego i Starożytności we Wrocławiu znajduje się krzyż z ornatu sprawionego przez kanonika Grzegorza Helentreutera, zapisanego przez niego w r. 1497 do krypty św. Bartłomieja pod kościołem św. Krzyża w Wrocławiu; kielichy, do których aniołowie chwyatają krew Zbawiciela, korona św. Heleny, aureole i promienie, a nadto tło krzyża Zbawiciela, jak i trzymanego przez św. Helenę, są ze srebrnej blaszki. W skar-

bcu na Jasnej Górze w Częstochowie, na krzyżu ornatowym z tychże czasów, aniołowie chwyatają też krew Zbawiciela ło srebrnych kielichów. W innych stronach nie slyszymy o tego rodzaju dodatkach ozdobnych haftów, a Kraków, Wrocław i Gdańsk tworzą trójkąt, w którym się one ukazują.

Najważniejszą rzeczą będzie stwierdzenie, gdzie powstał ten ciekawy pomysł. Inwentarz Katedry Wawelskiej z r. 1563 daje nam na to wyraźną odpowiedź, mianowicie na dokumentach, darowanych wraz z ornatem około r. 1400 przez biskupa Piotra Wysza Radolińskiego tego samego, który wykładem z zakresu prawa kanonicznego uroczyście otworzył odnowiony przez Jagiellę Uniwersytet Krakowski, cztery labędzie i sześć orłów miało dzioby i nogi ze srebrnej złoczonej blaszki. Następują potem wymienione ornaty i kapy z daru Zbigniewa Oleśnickiego, Kazimierza Jagiellończyka, żony jego, królowej Elżbiety, a przedewszystkiem kardynała Fryderyka Jagiellończyka i Zygmunta Starego, na których roilo się od tego rodzaju ciekawych ozdóbek. O ile nie ukazałyby się kiedyś przeciwne dane, to moglibyśmy przyjąć za pewnik, że ta właściwość hafciarska powstała w Krakowie, gdyż tu ukazała się najdawniej i znalazła największe i najczęstsze zastosowanie.

A zatem choć z Gdańska sprowadzano czasem hafty do Gniezna, Poznania i Krakowa, wzory dawał Kraków.

ROLA I ZADANIA NIEMIECKIEGO „FLOTTENVEREINU“

Napisal **Nauticus**

Rywalizacja Niemiec z największą potęgą morską świata, z Anglią, rozpoczęła się w większym stylu właściwie dopiero po śmierci cesarzów Wilhelma I i Fryderyka, a zatem w roku 1888, wówczas, gdy na tronie Hohenzollernów zasiadł młody, energiczny i arbitralny monarcha, dzisiejszy banita, Wilhelm II. Już w dwa lata po objęciu steru państwa, zanim świat zdolał ochłonać z wrażenia, jakie wywołały śmiałe plany tego zaledwie trzydziesto-kieluletniego monarchy w sprawie powiększenia i zasilenia armji lądowej — widzimy go zaprzatniętego intensywną pracą przy kreśleniu gigantycznego programu zreorganizowania marynarki wojennej oraz postawienia floty na takiej stopie bojowej, by mogła nietylko zrównać się z flo-

ta angielska, lecz nawet ją przewyższyc.

Dzieło reorganizacyjne rozpoczął Wilhelm II od bezwzględnych, bolesnych nawet przesunień na najwyższych szczeblach marynarki niemieckiej, od przekształcenia całej admiralicji, od zmian w dowództwie. Ustępują zatem bardzo szybko, jeden po drugim, i to w przeciągu zaledwie kilku miesięcy: wiceadmiral Wickede, kontradmirał Pirner, wiceadmiral hr. Monts, wiceadmiral von Blanc, wiceadmiral von Kall, kontradmirał Heusner oraz kontradmirał i dyrektor wyszkolenia marynarki wojennej Schering. Opuśczone przez nich stanowiska objeli z rozkazu cesarza czterej wiceadmiralowie: baron von der Goltz, bardzo zdolny marynarz, Knorr, Pa-

schen i Deindard oraz kontradmirałowie: baron von Hallen, Hallmann, Schröder, Koester, Valois, Mensing, Karcher, Schulze, von Pawels oraz von Reich. Dymisję w owym czasie otrzymał również generał von Caprivi, pełniący — mimo, że był generałem piechoty — funkcję szefa admiralicji, na którym to stanowisku położył zreszta duże zasługi, a na jego miejsce przyszedł wiceadmiral Monts. Po raz pierwszy w dziejach marynarki niemieckiej głównym jej wodzem został marynarz, nie zatem dziwnego, że dosunięcie to wywołało — zwłaszcza wśród korpusu oficerskiego marynarki — jak najkorzystniejsze wrażenie.

Te i inne zarządzenia cesarza wskazywały wyraźnie, że w Niemczech wybiła godzina wielkich po-

czynali na morzu, że niebawem rozstrzygnąć się będą losy floty niemieckiej i zapadnie decyzja, czy Niemcy poprzestaną tylko na zabezpieczeniu obronny swych wybrzeży, czy też stworzą wielką flotę boowa.

Dnia 2 kwietnia 1890 roku przybył Wilhelm II swoim yachtem w asyście 3 nowych torpedowców do Kilonji (Kiel). Przyjazd jego poprzedziło przybycie marszałka hr. Moltke, wielkiego propagatora i krzewiciela idei rozbudowy marynarki. Moltke zamieszkał w pałacu cesarskim. Następnego dnia, a zatem 3 kwietnia, odbyła się rewia załogi miasta i po raz pierwszy ujrzano kroczącego na czele dywizji marynarki, członka domu panującego, brata cesarza, księcia Henryka pruskiego. Bezpośrednio po defiladzie nastąpiła ostentacyjna nominacja hr. Moltkego na komendanta à la suite pierwszego batalionu morskiego „wzamin za jego zasługi i zainteresowanie się sprawami oraz rozwojem marynarki”. Wieczorem tegoż samego dnia odbyło się w wielkiej auli akademii morskiej posiedzenie korpusu oficerów marynarki, przyczem kapitan Weyer, zawezwany telegraficznie z Berlina, wygłosił odczyt o wojennych flotach państw europejskich. W dyskusji zabrał głos również i cesarz, przemawiając na temat wielkiego posłannictwa marynarki niemieckiej w przyszłej wojnie. Przypomniał z naciskiem, że podczas wojny francusko-niemieckiej w 1870—1871 roku flota niemiecka nie zdołała spełnić swego zadania, nie zniszczyła bowiem floty francuskiej z powodu swojej słabości.

Młodzi oficerowie marynarki, przysłuchujący się słowom monarchy, zrozumieli, że nosi się on z wielkimi planami i że niebawem zapoczątkowana zostanie wielka era rozbudowy floty wojennej.

Przemówienie swoje zakończył Wilhelm II zapewnieniem, że już w najbliższych miesiącach zajdzie całkowita zmiana w systemie szkolenia marynarki niemieckiej. Niemieckie okręty wojenne będą ćwiczyły nie tylko latem, jak to było do tego czasu, ale za wzorem marynarki angielskiej intensywne szkolenie marynarczy będzie się odbywało przez cały rok bez względu na tego pory, jak również ulegną gruntownej zmianie przestarzałe podstawy taktyki i strategii morskiej.

To, co cesarz zapowiedział w Kilonji, przeszło natychmiast w czyn. Już w kilka dni po tej mowie wpłynął do parlamentu niemieckiego wniosek, domagający się bezwzględnego wyasygnowania pierwszej raty w wysokości 800.000 marek na budowę nowych jednostek wojennych. Kontradmiral Heusinger, który wniosek ten uzasadniał w parlamencie, podkreślał kilkakrotnie z naciskiem, że zadanie marynarki niemieckiej nie może polegać wyłącznie na obronie własnych portów, lecz musi zmierzać również do tego, aby

przy sprzyjających warunkach szukać rozstrzygnięcia na otwartym morzu z żywą siłą przeciwnika.

Posiedzenie komisji budżetowej parlamentu, które miało się odbyć dopiero za kilka tygodni, zostało przyspieszone o 16 dni i na pierwszy plan dyskusji wysunięto sprawę kredytów na rozbudowę wojennej floty morskiej. Odnośne projekty popierał w długich przemówieniach sekretarz stanu Hollmann, a siła jego argumentacji była tak przekonująca, że uczestniczący w obradach posłowie zgodzili się nie tylko na natychmiastowe wyasygnowanie żądanych 800.000 marek, ale również na przyspieszenie dalszych kredytów.

Hollmann po przegłosowaniu budżetu udał się wprost do pałacu cesarskiego i zaraportował cesarzowi, iż Niemcy wysuną się niebawem pod względem siły i wartości bojowej swych okrętów wojennych nie tylko na drugie miejsce po Wielkiej Brytanii, ale z czasem nawet ją prześcigną.

W dalszym rozwoju planów cesarza zaszedł tymczasem pewien zgrzyt. Gwałtowne zmiany na kierowniczych stanowiskach w marynarce, stworzenie osobnego ministerstwa, zajmującego się sprawami morza, podział funkcji w marynarce według widzimisie cesarza, wszystko to razem stworzyło wśród posłów parlamentarnych dość silną opozycję. Młody cesarz przeciwstawił się jednak opozycji poselskiej z największą energią, a gdy spostrzegł, że uporem daleko nie zajdzie, obmyślił specjalny plan zjednania sobie całej Izby w inny sposób.

W dniu 26 marca 1891 roku berlińczycy zauważyli, ku największemu zdumieniu, że w urocznym zazwyczaj pałacu kanclerskim przy ulicy Wilhelmowskiej zapłonęły wszystkie światła. Okazało się, że kanclerz wydał na życzenie monarchy wielki bankiet „parlamentarny”, na który zaprosił wszystkich posłów. Gdy już goście mieli zasiąść do biesiadnych stołów, zapowiedziano nagle przybycie cesarza. Wilhelm II zajął przed pałac kanclerski krótko przed godziną 6 wieczorem, ubrany w mundur oficera marynarki. Kanclerz podprowadzał kolejno wszystkich posłów do cesarza i wymieniał ich nazwiska. Gdy stanął przed nim centrowiec von Huene, wyjął cesarz z przygotowanego etui order Czerwonego Orła II klasy i udekorował nim zdumionego posła za usługi, oddane państwu podczas dyskusji nad budżetem marynarki.

Podczas biesiady potrącono o temat morza. Cesarz zabrał głos i mówił tak dłużej, tak przekonująco, że pozyskał niemal wszystkich posłów, z wyjątkiem może socjalistów. Sprawa budżetu marynarki wojennej była już teraz przesądzona, mógł zatem cesarz przystąpić do realizowania dalszych części zakreślonego planu.

Zachodzą więc dalsze, coraz radykalniejsze zmiany w administracji i w dowództwie morskich sił zbrojnych. Wbrew dotychczasowej praktyce omawiania w pałacu cesarskim spraw marynarki raz w ciągu miesiąca, każe sobie cesarz we wtorki każdego tygodnia przedkładać szczegółowe raporty, dotyczące rozwoju i rozbudowy sił marynarki.

W kwietniu 1891 roku elektryzował Niemcy wiadomość, że cesarz wydał rozkaz, aby cała niemiecka eskadra wojenna, stojąca na wodach chińskich, wyruszyła natychmiast ku wybrzeżom Chile. Wiadomość ta była tembardziej zdumiewająca, że kilka tygodni przedtem przemawiali właśnie przeciwko wycofaniu okrętów niemieckich z wybrzeży Chin zarówno sekretarz stanu, wiceadmiral Hollmann, jak i kanclerz Caprivi.

Co to miało oznaczać? Okazało się, że jeden i drugi popadł w niełaszkę za „opieszalą realizację nakazów cesarskich, dotyczących rozbudowy marynarki”.

Cesarz chciał działać całkiem samodzielnie, chciał przekroczyć budżet o 200 milionów, byle postawić na swoim i zbudować szereg torpedowców, krążowników i pancerników, byle tylko ambitne swe plany prześcignięcia Anglii na morzu doprowadzić jak najszybciej do skutku. Zresztą flota była mu natychmiast potrzebna, jako narzędzie, ułatwiające przeprowadzenie pomysłów kolonialnych.

Następstwem tej samowolnej decyzji monarchy było podanie się do dymisji zarówno Caprivi, jak i Hollmanna.

Energiczne posunięcie Wilhelma spotkało się, wbrew przypuszczeniom, z entuzjastyczną aprobatą w urzędzie marynarki, a hasło jego — konieczności szybkiej rozbudowy floty — podchwyciły wszystkie sfery społeczeństwa.

Wychodząc z założenia, że marynarka niemiecka może wzrosnąć do największej potęgi tylko kosztem wysiłku całego narodu, zaczęto tworzyć związki, stowarzyszenia i organizacje przyaciół morza, pracujące nad gromadzeniem funduszy składkowych. Zaczęto też tworzyć specjalne instytucje, popierane przez rząd, których zadaniem było rozpostarcie całej sieci oddziałów i pododdziałów propagandowych, zaczęto wydawać pisma, poświęcone zagadnieniom marynarki wojennej. Cały kraj zasypano broszurami, omawiającymi wszelkiego rodzaju zagadnienia morskie, w prasie codziennej drukowano co kilka dni artykuły o rozmaitej treści, związane z morzem i z rozbudową floty, omawiano i przedstawiano problemy marynarki państw europejskich i Stanów Zjednoczonych, jednym słowem sprawy morza i marynarki stały się sprawami powszechnego zainteresowania. Propaganda pracowała dzień i noc. Nie było wtedy w Niem-

czech „może tak, może inaczej, może dziś, może jutro”. Gdy tylko pa- o hasło — zaczęły natychmiast działać wszystkie warsztaty propagandowe. Nie było zatem domu, nie było sklepu, czy biura, nie było kościoła ewangelickiego, w którymby obywatel niemiecki nie znalazł ulotki, nawołującej do składek na rozbudowę floty wojennej.

Sercem pulsującym, krwią ożywczą w całej tej akcji propagandowej był założony w Berlinie, a następnie w tysiącach filii rozgalezony po całej Rzeszy Związek Floty Morskiej, t. zw. „Flottenverein”.

Jeżeli flota niemiecka osiągnęła szczyty, o których marzył w swoich światoburczych rojeniach młody monarcha, jeżeli stanowiła ona potęgę, z którą liczyła się poważna Anglia, a jeszcze poważniej Francja, to tylko zasługa „Flottenvereinu”.

Do utworzenia tego związku przyczyniło się bezpośrednio wprowadzenie w marynarce niemieckiej szeregu innowacji wymagających ogromnych nakładów pieniężnych. Już w preliminarzu budżetowym z roku 1889/90 figurowało naprawdę 5 900 000 marek, a do preliminarza budżetowego na cztery lata następane włączono pozycje 116 800 000 marek na rozbudowę floty, ale wszystko to nie mogło wystarczyć na bu-

dowę 4 pancerników po 9—10 tysięcy ton każdy, 9 pancerników obrony wybrzeży, 7 krążowników opancerzonych, 4 krążowników zwykłych, 2 kontrtorpedowców oraz 2 torpedowców, których domagał się cesarz.

Memoriał, jaki wówczas przedłożono w parlamencie niemieckim, mówił całkiem wyraźnie o bezwarunkowym materiale niemieckiej marynarki i wykazywał, że flota Niemiec składa się z zupełnie bezużytecznych, przestarzałego typu okrętów, niezdatnych nawet do obrony wybrzeży.

Drugim motywem, równie silnie przemawiającym do szerokich mas za konieczność założenia „Flottenvereinu”, był — obok stałego powiększania się obszarów posiadłości kolonialnych oraz obok masowego osiedlania się Niemców w Ameryce Północnej, w Afryce i w Azji Wschodniej — ogromny rozrost handlu zamorskiego. Niemcy zdołali nawiązać już kontakt nie tylko z Chinami, nie tylko, że osiedli w Hongkongu i w Szanghaju około 650 rodzin kupieckich, pracujących w wielkich składach i magazynach niemieckich ale zaczęli również rozwijać własny przemysł w Tientsinie, a ponadto sięgać do wysp Fidżi, Tonga i Samoa.

W roku 1889 odbyły okręty niemieckie między portami Rzeszy a zamorskimi posiadłościami niemieckimi 58 965 podróży i wywoziły z Niemiec 126 milionów ton najrozmaitszych towarów.

Pod pozorem zapewnienia niemieckim statkom handlowym bezpieczeństwa i poparcia w ich wielkiej misji, zdecydowano w roku 1892, że u wybrzeży posiadłości kolonialnych pełnić będzie stałą straż niemiecka marynarka wojenna. Zaczęły zatem pełnić służbę w owym czasie dwa krążowniki wzdłuż wybrzeży wschodnio-azjatyckich, dwa inne na wodach australijskich, wreszcie po dwa krążowniki wysłano na wybrzeża Afryki wschodniej i zachodniej. Ponadto cztery większe krążowniki stale krążyły po wszystkich oceanach.

Wypadki, które rozegrały się w roku 1889 na wyspach Samoa, gdzie w obronie niemia i życia niemieckich osadników wystąpiły krążowniki: „Leipzig”, „Carola”, „Bismarck”, „Sophie” i „Olga”, a wreszcie tryumf, odniesiony nad zbuntowanymi mieszkańcami wysp, podniosły — rzecz prosta — zapał narodu, żyjącego myślą o rozbudowie swojej marynarki.

C. d. n.

STULECIE KANAŁU AUGUSTOWSKIEGO

Napisał **Prof. inż. Mieczysław Rybczyński**, b. Minister Robót Publicznych

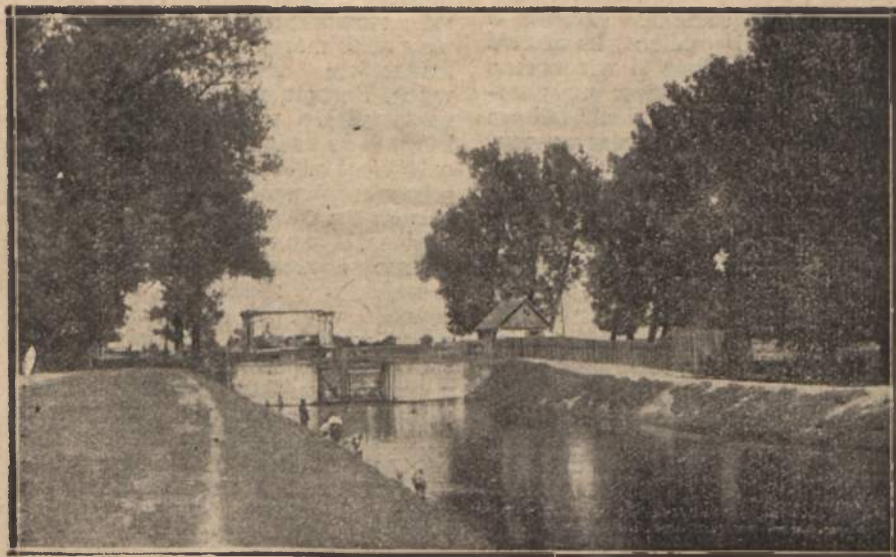
Kraj, wycięty z żywego organizmu Polski i nazwany Królestwem Kongresowem, mimo zniszczeń wojennych, mimo niesprzyjających warunków zewnętrznych, zaczął pod mądrymi rządami Lubeckiego przychodzić powoli do równowagi, a nawet rokował najlepsze nadzieje rozkwitu gospodarczego. — Polityka Lubeckiego oparta o silne i zdolne

do eksportu rolnictwo, zdołała do jak największego podniesienia produkcji przez uprzemysłowienie kraju i wykorzystanie jego bogactw naturalnych dla osiągnięcia jak najdalej idącej samowystarczalności.

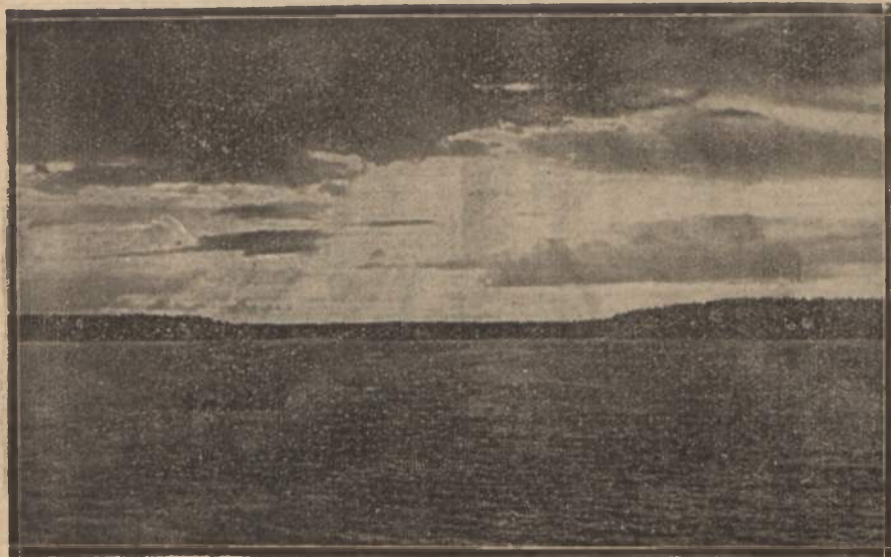
Przy takim założeniu jedną z głównych podstaw działalności Rządu musiało być staranie o ulepszenie istniejących środków ko-

munikacyjnych, a gdy głównymi przedmiotami eksportu z Polski były — jak dawniej — zboże i drzewo, a więc towary masowe, przeto w grę wchodzić mogły jedynie drogi wodne. — Tymczasem zarówno ujście Wisły jak i Niemna, jak też dolny bieg Warty znajdowały się w ręku Prus. Wprawdzie kongres wiedeński, dzieląc ponownie ziemie polskie, zastrzegł wolną i swobodną żeglugę dla wszystkich mieszkańców dawnej Polski, ale postanowienia te pozostały na papierze i nigdy nie przyszło do zawarcia przewidzianych w uchwałach kongresu aktów nawigacyjnych. Co więcej, król pruski, uzyskawszy na kongresie wiedeńskim ulgi celne dla towarów pruskich, idących do Królestwa Kongresowego, podnosi cło od tranzytu ziemio- płodów, dla których Wisła i Niemen były jedyną drogą wywozową. — To też wywóz przez Gdańsk, który w r. 1816 mimo zniszczeń wojennych wynosił jeszcze 24 333 łasztów (łaszt — 2,5 tonny), spadł w r. 1822 do 6 545 łasztów.

Chcąc uniezależnić gospodarkę Królestwa od wpływów zewne-



Sluza w Augustowie od dolnego poziomu wody.



Jezero Białe.

drogi wodnej, idącej na terytorjum Królestwa Wisła, Bugiem, Narwią, Biebrzą, następnie sztucznie wykopanym kanałem do Niemna, zaś na terenie Cesarstwa Niemnem, Dubissą, sztucznym kanałem do Windawy i Windawą do portu w Windawie. —

W ówczesnych stosunkach był to plan zakroony na olbrzymią skalę. Długość projektowanej drogi wynosiła z centrum kraju t. j. z Warszawy około 1.000 km., a w tem odcinki sztuczne, a więc kanały lub rzeki kanalizowane — kilkaset kilometrów. Wprawdzie drogi wodne na całym świecie były podówczas jedynym środkiem transportu dla towarów masowych, ale były niemi przeważnie drogi naturalne. Kanałów było niewiele i przeważnie o bardzo

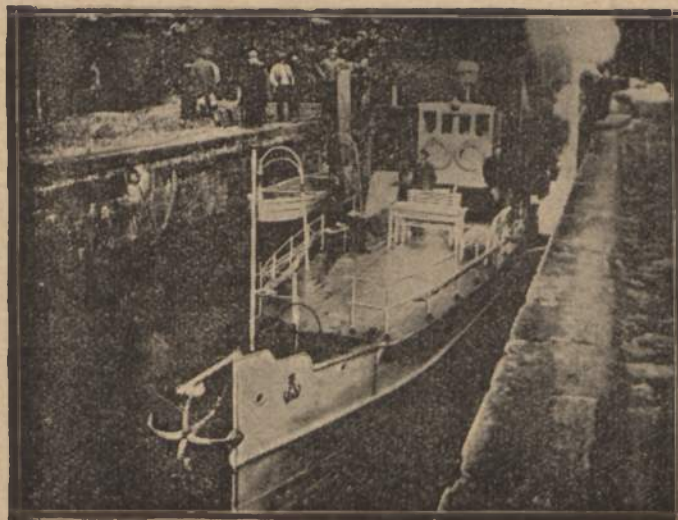
trznym, powziął Lubecki śmiałą myśl wytworzenia bezpośrednio do dostępu do morza zapomocą



Dwupiętrowa śluza Paniewa na kanale Augustowskim od górnej wody.



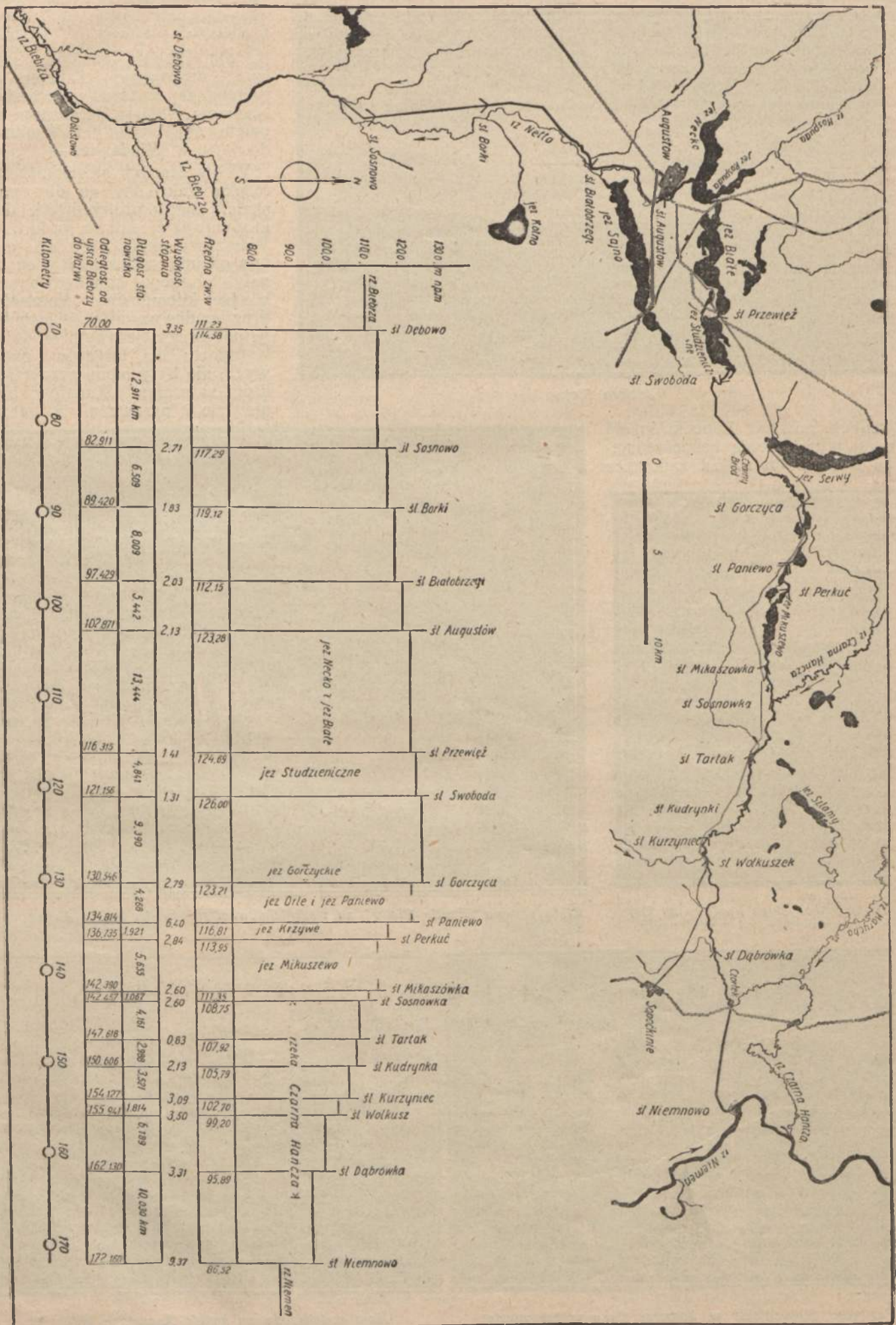
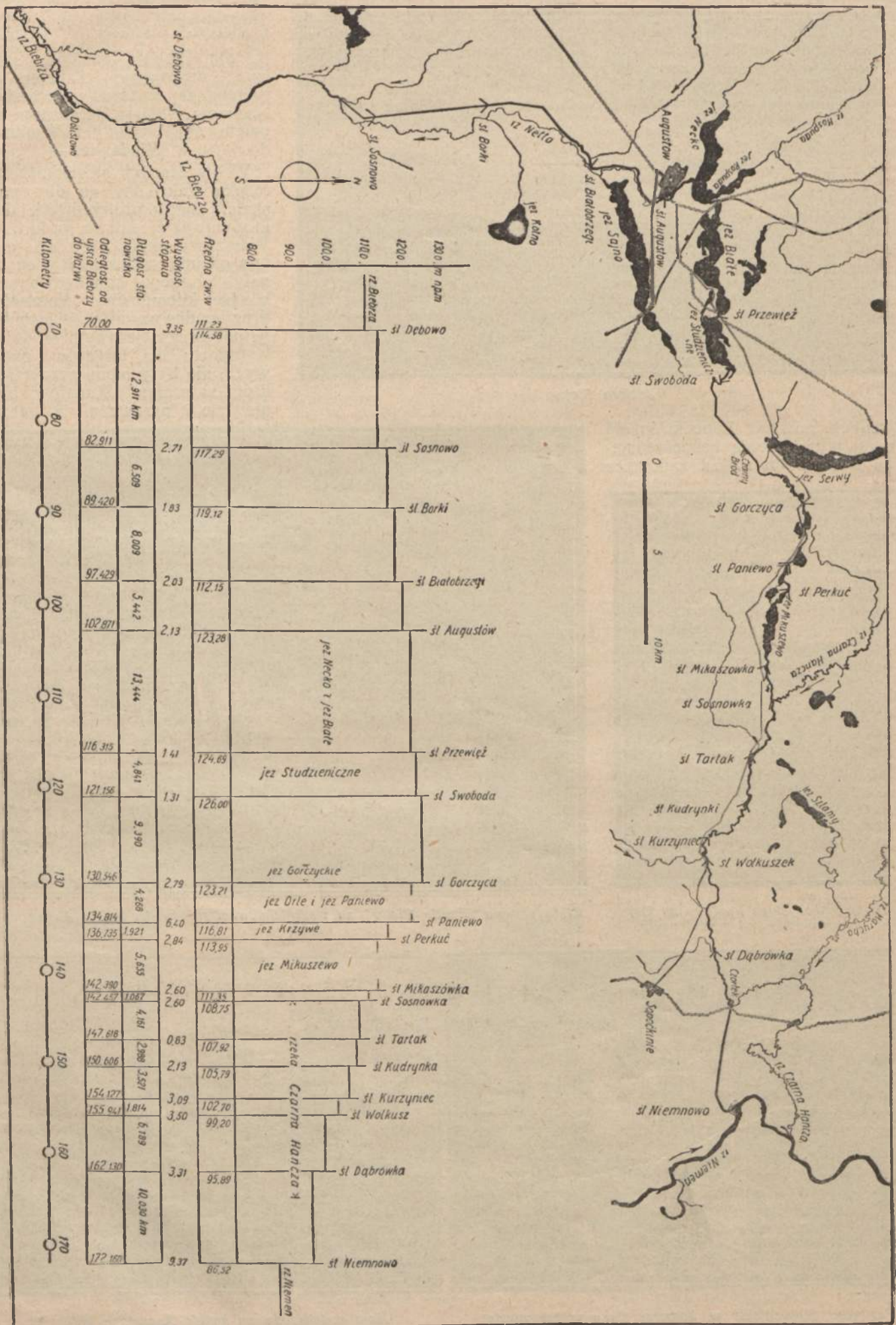
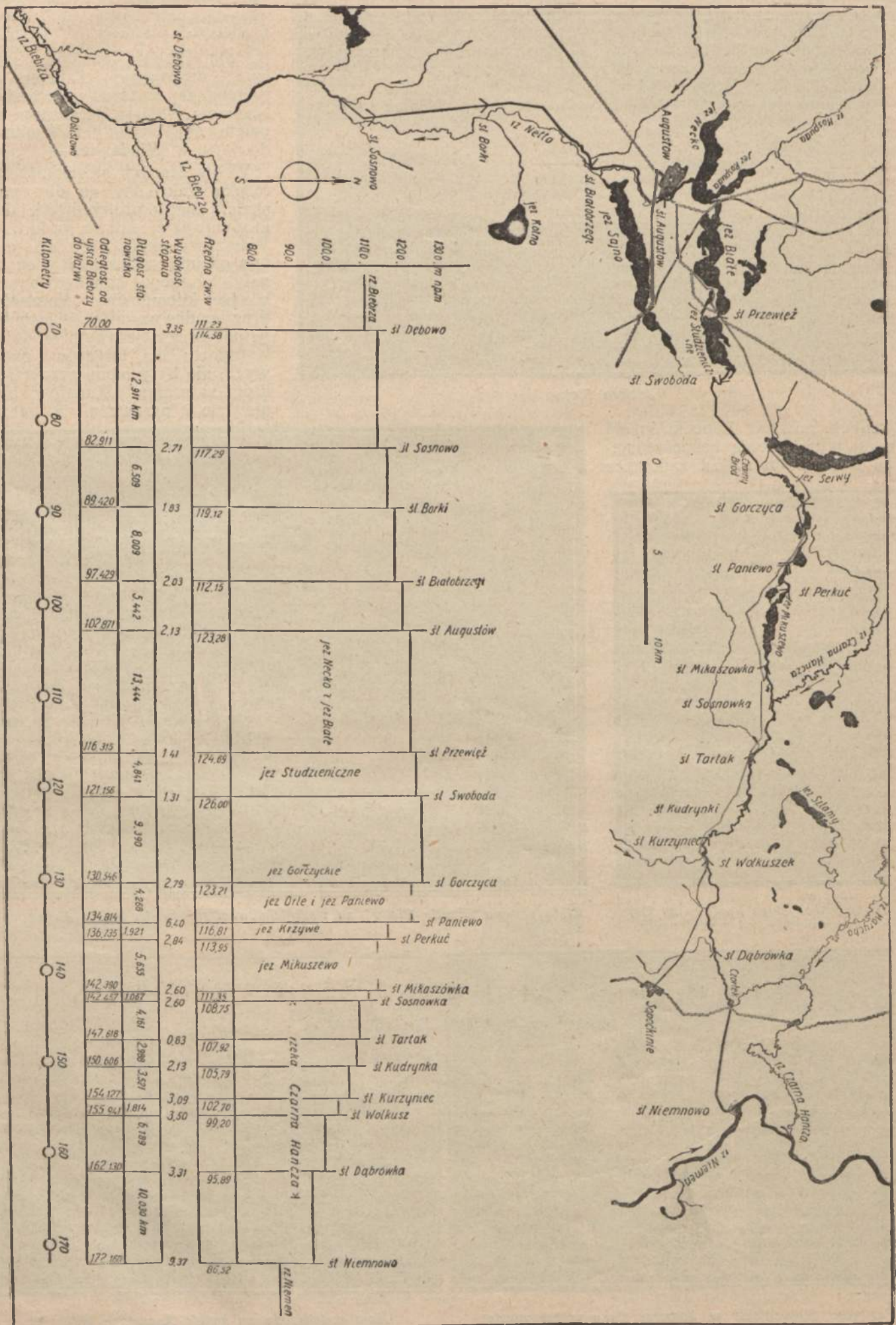
Łódź parowa „Emilia Plater” na wododziałowym stanowisku kanału Augustowskiego.



Parowiec „Dwernicki” w komorze śluzy w Niemnowie.



Most podnoszony na kanale Augustowskim.



małych wymiarach, tymczasem rozmiary śluz kanału Augustowskiego zaprojektowane zostały od razu według norm najnowszych kanałów francuskich. Dano im długość 47,6 m. i szerokość 6,4 m. przy głębokości kanału 1,43 m.; umożliwiło to ruch łodzi o wymiarach 43 — 5,2 — 1,2 m. i pojemności około 150 ton. — Większej głębokości projektować nie można było ze względu na stan rzek, z którymi kanał miał stworzyć jedną drogę wodną. W razie jednak powiększenia głębokości tranzytowej na rzekach można było łatwo przerobić kanał dla pomieszczenia łodzi nie wiele mniejszych od ustalonych we Francji ustawą Freycinette'a dopiero w r. 1875.

Trasa drogi wodnej zaczyna się od ujścia Biebrzy do Narwi pod Samborami, niedaleko miasteczka Wizny. Biebrza została na przestrzeni 70 km. uporządkowana przez sprostowanie zbyt ostrych zakrętów, poza tem pozostawiono ją w naturalnym stanie, nie nadawała się ona bowiem do kanalizacji wobec małego spadku (0,13 proc.) i bardzo zabagnionego terenu.

Od Dębowa na wysokości 111,23 m. nad poz. morza zaczyna się sztuczny kanał, idący doliną rzeki Netty, odwadniającej jeziora augustowskie, i wznosi się przy pomocy 5 śluz do poziomu jezior Necka i Białego (średnio 123,28 m. nad p. m.) pokonując w ten sposób spad 12,05 m. na długości 32,9 km. — (Rys. 1 i 2 przedstawia jedną ze śluz w Augustowie, oraz widok na jezioro Białe). Wykorzystując powyższe jeziora, jak też położone o 1,4 m. wyżej jezioro Studzieniczne, wznosi się kanał przy pomocy 2 śluz na poziom 126,0 m., który jest stanowiskiem szczytowym 9,39 km. długim, — w całości kopaniem,

(rys. 4). Wodę na stanowisku szczytowym otrzymuje kanał z sąsiednich jezior i ich dopływów. W dalszym ciągu wykorzystuje kanał znów szereg jezior (Gorzycyckie, Orle, Paniewo, Krzywe i Mikoszewo), obniżając swój poziom przy pomocy 4 śluz o 14,65 m. t. j. do wysokości 111,35 m. nad p. m. — Długość przestrzeni jeziorowej wraz ze stanowiskiem szczytowym wynosi 39,52 km. W pobliżu miejscowości Mikaszówki wchodzi droga wodna w korytło skanalizowanej Czarnej Hańczy, którą opuszcza po 23,17 km. biegu pod Soniczami, obniżając swój poziom przy pomocy 6 śluz o 15,46 m. do wysokości 95,89 m. nad p. m. — Ostatnią część drogi wodnej stanowi sztuczny kanał o jednakim poziomie 95,89 m. a długości 6,6 km., z którego łodzie przedostają się do Niemna przy pomocy śluz w Niemnowie, której spad przy niskim stanie wody w rzece wynosi 9,37 m. i podzielony został na 3 stopnie. (rys. 4).

(Trasę i przekrój podłużny drogi wodnej od wyścia z Biebrzy przedstawia rys. na str. 14).

Śluz komorowe wykonane zostały z kamienia na ruszcie drewnianym; wrota, mosty zwodzone i t. p. prawie wyłącznie z drzewa. Obok trzystopniowej śluz w Niemnowie, na uwagę zasługuje dwustopniowa śluz w Paniewie (rys. 3) zaś z innych urządzeń most podnoszony w Augustowie (rys. 6).

Jak racjonalny był plan Lubeckiego świadczy fakt, że w r. 1825, a więc tuż przed rozpoczęciem budowy kanału Augustowskiego zawarły Prusy nową umowę handlową z Rosją, znacznie korzystniejszą dla Królestwa Polskiego. Wnet potem rozpoczęta budowa przeciągnęła się z powodu wojny polsko - rosyjskiej 1830-1 i zmia-

ny stosunków politycznych. Budowa drugiej jej części od Niemna do Windawy nie doszła nigdy do skutku, zarówno z powodu coraz większego zaniedbywania interesów gospodarczych Królestwa ze strony Rosji, jak też z powodu wprowadzenia nowego środka komunikacyjnego w postaci kolei żelaznych. W dalszych planach zmieniono projekt kanału Windawskiego na projekt kolei Kowno — Libawa, która miała przewozić do Bałtyku towary dostarczane z Królestwa przez kanał Augustowski. —

Zaniedbanie jednak rzek w zaborze rosyjskim, małe i nie stałe ich głębokości, nie pozwoliły nigdy rozwinąć się na szerszą skalę ruchowi towarowemu na kanale, jedynie transport drzewa, a zwłaszcza eksploatowanego w puszczy Augustowskiej, przybierał w niektórych latach dobrej koniunktury wielkie rozmiary. —

Zadania zatem zakreślonego mu pierwotnie przez Lubeckiego kanał Augustowski w całości spełnić nie zdołał, nie otworzył bowiem Królestwu wolnego dostępu do morza, nie mniej przeto pozostał trwałym śladem przewidującej myśli gospodarczej i wysoko stojącej techniki polskiej, a ponadto stał się użytecznym środkiem komunikacyjnym, pozwalającym na eksploatację naturalnych bogactw Kraju, — a w Polsce odrodzonej — wobec nieuregulowanych stosunków z Litwą i zamknięcia naturalnej drogi wywozowej, jaką jest Niemen, pozostał do dziś jedyną drogą, pozwalającą na przewóz i wywóz drzewa z niektórych okolic. — W przyszłej rozbudowie w Polsce sieci wodnych dróg, do której z czasem przyjdzie musi, kanał Augustowski choćby w zmienionej nieco formie niewątpliwie odegra swą rolę.

JAK BUDOWANO KANAŁ AUGUSTOWSKI

Napisał **Inż. Tadeusz Tilliger**, Warszawa

W r. b. upływa 100 lat od daty ukończenia Kanału Augustowskiego.

Podamy z tego powodu niektóre mniej znane, a zaczerpnięte u źródeł, szczegóły tej interesującej, a wykonanej wyłącznie przez polskich inżynierów budowli z tak bardzo potem zaniedbanego działu sztucznych dróg wodnych.

Rozpoczęty w r. 1825, z inicjatywy Lubeckiego, kanał ten miał się stać częścią sztucznej drogi wodnej, która przez Narew, Biebrze, Niemen, Duhisse i rz. Windawę mia-

ła prowadzić do portu w Windawie droga wodna z ominięciem dolnej Wisły, która po Kongresie Wiedeńskim znalazła się w granicach Prus.

Budowa była prowadzona przez Dyрекcję Generalną Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskiem. Jak widać z aktów tej Dyрекcji z r. 1832 — 40, znajdujących się w dzisiejszem Min. Komunikacji, kosztorys pierwotny kanału wynosił 7.600.000 zł., jednakże już do r. 1833 koszty budowy wyniosły przeszło 10.000.000 zł.

nie licząc drzewa z lasów państwowych na sumę ok. 500.000 złp. oraz utrzymania inżynierów. Do ukończenia budowy trzeba było jeszcze ok. 600.000 złp. (Protokół posiedzenia Rady Administracyjnej z dnia 11.VIII.1833 r.).

Jak na owe czasy, była to suma poważna i świadczyła, że do budowy kanału przywiązywano wielkie znaczenie. Dla porównania z warunkami dzisiejszemi należy zauważyć, że ówczesny złoty miał daleko większą siłę nabywczą niż dzi-

siejszy. Tak np. płacono za 1 sażeń sześcienny (polski) za wykop 3 złp., za faszynadę 3 złp., co odpowiada po 60 gr. za metr. sześć., gdy dzisiejsze ceny tych robót wynoszą 2, wzgl. 8 złotych za metr sześć. Tylko diety inżynierów: 6 złp. dziennie mało się różnią od dzisiejszych.

Roboty były prowadzone pod ogólnym nadzorem inspektora generalnego, majora Urbańskiego. Początkowo wybudowano 17 śluz, następnie w r. 1933 dodano śluzę w Tartaku.

Na każdej śluzie widnieje wmurowana w ścianę kamienna tablica z datą i nazwiskiem kierownika budowy. Rosjanie, którzy tak skwapliwie usuwali wszelkie napisy polskie, tablic tych nie tkneli. Uszanowali je, jak napisy nagrobków. Tylko na trójkomorowej śluzie i na śluzie w Gorczycy niema tablic. Zapewne zostały zniszczone przy naprawie murów.

Przytaczamy niżej tekst tych tablic, po kolei, idąc od Niemna do Biebrzy, ku uczczeniu tych polskich inżynierów, którzy sto lat temu tak pięknie wywiązali się z poruczonego im zadania.

1) Śluza w Niemnowie:

„Posiadała dwie metalowe tablice, które zginęły.

2) Śluza w Dąbrowie:

„Budował kapitan kwatermistrz Arnold w 1829 roku“.

3) Śluza w Wolkuszku:

„Budował porucznik inżynierów Korczakowski w 1829 roku“.

4) Śluza Kurzyniec:

„Założył fundamenta por. inż. K. Jodko, ukończył podpor. inż. F. Wielhorski 1829“.

5) Śluza Kudrynki:

„Budowali porucznicy inż. Bieleński i Horain 1828 i 1829“.

6) Śluza Tartak:

„Budował inż. S. Szeier 1837 i 1838“.

7) Śluza Sosnówka:

„Budował porucznik inż. Jodko 1828“.

8) Śluza Mikaszówka:

„Budował por. inż. Korczakowski 1828“.

9) Śluza Perkuć:

„Budował ppor. Kwatermistrz General. Piedzicki 1827 i 1828“.

10) Śluza Paniewo:

„Budował porucznik inż. M. Horain 1826, 1827, 1828“.

11) Śluza Gorczyca: Tablicy niema.

12) Śluza Swoboda:

„Budował kapitan inż. Lelewel 1827“.

13) Śluza Przewież:

„Budował por. inż. Schultz 1827, 1828“.

14) Śluza Augustów:

„Budował por. inż. Jodko 1825, 1826“.

15) Śluza Białołęczy:

„Budował inż. Korczakowski 1825, 1826“.

16) Śluza Borki:

„Budował inż. Korczakowski 1835, 1836“.

17) Śluza Sosnowo:

„Budował inż. Korczakowski 1835, 1836“.

18) Śluza Dębowo:

„Budował ppor. inż. Przyrembel 1826 i 1827“.

Jak widać z aktów budowy, byli to inżynierowie Korpusu Inżynierów Komunikacji, który rekrutował się przeważnie z wychowanków Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, założonego w r. 1810.

Rozwój koleinictwa odsunął na plan dalszy budowę dróg wodnych i niezbędne przedłużenie Kanału Augustowskiego w stronę Wisły w postaci uregulowania Biebrzy i Narwi zostało zaniedbane. Z tego powodu Kanał Augustowski nie mógł odegrać ważniejszej roli dla żeglugi, gdyż spotykała ona na tych rzekach wielkie trudności. Należy się jednak spodziewać, że po wykonaniu należytych robót regulacyjnych droga wodna Wisła — Niemen ożywi się i żegluga na niej silnie się rozwinie, dzięki pomysłnym nadzwyczaj warunkom przrodzonym terenu.

Obecnie Kanał Augustowski służy przeważnie dla spławu tratw. W r. 1931 przeszło przez kanał z Niemna na Wisłę ok. 80.000 ton drzewa.

Ostatnio rozwinał się tu ruch turystyczny i sportowy, dla którego malownicze brzegi kanału i przylegających jezior przedstawiają doskonałe warunki.

Co się tyczy drugiej części sztucznej drogi wodnej, która miała połączyć Królestwo Polskie z morzem, a mianowicie kanału Dubissa — Windawa, — to dzieje jej, mało znane, przedstawiają się smutno. Podajemy niektóre szczegóły na podstawie publikacji rosyjskiej*).

Projekt tej drogi został opracowany w r. 1823 — 1825 przez pułk. Rokassowskiego. Kosztorys wyniósł 12 milj. rubli sr. Roboty były zaczęte w r. 1825 i w r. 1831 przerwane z powodu wybuchu powstania. Wobec tego, że akta i dokumenty budowy w czasie tym zaginęły, — powstały różne kwestie i spory rozrachunkowe z dostawcami, które ciągnęły się kilka lat. W r. 1838 głównozarządzający komunikacjami hr. Toll przedłożył cesarowi Mikołajowi I wniosek o wznowienie robót przy budowie kanału Dubissa — Windawa, jednakże wniosek ten upadł z powodu sprzeciwu ministra finansów hr. Kankriana.

Do r. 1831 wydano na roboty 10,500.000 rubli ass. t. i. ok. jednej trzeciej sumy preliminowanej i wykonano znaczna część wykopów i obiektów. Mimo tego roboty zostały zarzucone. Przygotowane i już obrabione w znacznej mierze ciosy granitowe (21627 sztuk) zostały częściowo rozkradzione (4373 szt.), częściowo rozsprzedane za bezcen. Kilkaset dodano na budowę cerkwi w Szawlach, N. Telszowie i Wieksznjach.

W r. 1885 wskutek podniesienia cel niemieckich sprawa budowy kanału Niemen-Windawa znów była podnoszona, lecz Ministerstwo Finansów i tym razem zajął stanowisko negatywne.

*) „Otczot Komissji po izsledowanju zapadnoj grupy wodnych sistiem. S. Petersburg 1893“.

**SILA ZBROJNA NA MORZU, TO
NAJWIDOCZNIJSZY CZYNNIK SIŁY
I SUWERENNOŚCI PAŃSTWA, ŹRÓDŁO
KORZYSTNYCH PRZYMIERZY
I DOBROBYTU NARODOWEGO!**



Obóz nadmorski L. M. i K. w Justarni.
(Patrz artykuł obok).

OBÓZ NADMORSKI L. M. i K. W JASTARNI

Dzięki inicjatywie III warszawskiego oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej im. Jana z Kolna został zorganizowany w tym roku w Jastarni na Helu obóz morskospołeczny dla członków Ligi.

Celem obozu było udostępnienie pobytu nad morzem tym szerokim rzeszom, które w normalnych warunkach nie mogą tam wyjechać. Dlatego też warunki pobytu w obozie były bardzo dostępne: za opłatą 2 zł. dziennie otrzymywały uczestnicy obozu całkowite wyżywienie i kwatery pod namiotem, zniżkę kolejową, wynoszącą 82% taryfy (opłacali zatem tylko 18% ceny biletu, co np. z Warszawy do Jastarni wynosiło 5 zł. 20 gr.). W programie dnia, oprócz normalnego nadmorskiego wypoczynku, było realizowane wychowanie fizyczne, nauka pływania, wykłady o morzu, Gdyni i Pomorzu oraz wycieczki wodne i lądowe. Uczestnicy obozu mogli przyjeżdżać na 7 lub 14 dni do obozu, a w wyjątkowych wypadkach nawet na dłuższy okres czasu. Wiek uczestników wynosił od 18 lat w zwyż. Górna granica nie była określona, byli więc w obozie 84-letni uczeń i 75-letnia uczestniczka i czuli się tak samo dobrze, jak i młodszy.

Łość uczestników, przebywających w obozie, wynosiła średnio około 550 osób



Kierownik obozu p. Ludwik Maciejec wita prezesa Zarządu Głównego L. M. i K., p. gen. G. Orlicz-Dreszera.



Przy obiedzie.

plci obojga, panie stanowiły przewagę, 65% całości. W ciągu okresu od 25 czerwca do 1 września przeszło przez obóz 2476 osób. Z tej liczby 85% — to ludzie, którzy pierwszy raz widzieli morze.

Uczestnicy obozu rekrutowali się ze wszystkich sfer społecznych. Górnik ze Śląska, robotnik z Wilna, Łucka, Dubna, Stanisławowa, Krakowa, Hrubieszowa, Poznania, Bydgoszczy, Warszawy czy Augustowa obok nauczyciela, urzędnika, kapeca, księdza, inżyniera, profesora uni-

wersytetu czy lekarza, mieszkali razem pod jednym namiotem, a kostium kąpielowy czy płaszcz był tym mundurem, który zacierał wszelkie różnice społeczne i zawodowe. Tak samo lekarka, nauczycielka, urzędniczka, literatka, żona inżyniera czy lekarza obok robotnicy łódzkiej czy bielskiej stanowiły granice rozpiętości intelektów czy zainteresowań.

Obozu takiego jeszcze nikt dotąd w Polsce nie urządzał. Urządziła go po raz pierwszy Liga Morska i Kolonjalna i przekonano się, że morze polskie jest tym czarodziejskim środkiem, który zaciera wszelkie waśnie partyjne, czy róż-

nice społeczno - zawodowe i potrafi wszystkich połączyć.

W dniu 15 sierpnia wizytował obóz



Humor był...



Na plaży.

prezes Zarządu Głównego L. M. i K. p. gen. G. Orlicz-Dreszer w towarzystwie kilku członków Rady i Zarządu Głównego L. M. i K., wyrażając pełne uznanie i podziękowanie inicjatorowi i organizatorowi obozu, prezesowi III Oddziału L. M. i K. im. Jana z Kolna, p. Ludwikowi Maciejcowi.

O tem, jak czuli się w obozie jego uczestnicy, świadczyć może kilka następujących wyjątków z księgi pamiątkowej obozu, do której wpisywali się wyjeżdżający z nad morza.



Wspólnymi siłami...



Posiłek na wesolo.

Jeden z uczestników obozu z Warszawy pisze:

Morze polskie jest piękne i z przykrością opuszczam je. Życie w obozie było bardzo przyjemne i z bólem serca opuszczam to grono.

(—) *Tadeusz Rojkiewicz*

Grono uczestników obozu z Wilna tak żegna się z morzem:

Przybysze z grodu Gedymina spędziłyśmy tu, nad polskim morzem, wiele pięknych i podniosłych chwil i dziś żegnamy fale Bałtyku z dziwnym smutkiem w duszy, a może z urazą do losu, że tak szybko piękne, jasne chwile w życiu mijają. Przez tych siedem dni pobytu naszego w Jastarni pokochaliśmy morze, dochodząc do przekonania, że, aby zrozumieć, czym jest ono dla Polski, trzeba nad niem spędzić przynajmniej kilka dni, trzeba własnymi oczami na błękitny bezkres spojrzeć, wiodący w świat, szeroki świat. Bądź nam pozdrowione Polskie Morze, zacerpnęliśmy u Twoich brzegów, od Twoich fal dużo energii, dużo siły duchowej, którą podzieliliśmy się z naszymi braćmi z nad Wilni i Niemna, opowiadając im o cudnym horyzoncie szmerzących Twoich wód!

Państwo Teodorostwo Żółkiewscy z Łucka piszą:

Ten, kto się zetknie z morzem, musi je pokochać.

Tęskniąc do morza z dalekiego łądu, w wyobraźni widzieliśmy je, jako coś wielkiego i wspaniałego.

Rzeczywistość zetknięcia się z nim przeszła granice naszej wyobraźni.

Pokochawszy morze, pozostaniemy mu wierni na zawsze.

Najszcześniejsze chwile, jakie nad naszym morzem przeżyliśmy, zawdzięczamy Lidze Morskiej i Kolonjalnej oraz kierownictwu obozu L. M. i K., za co wyrażamy nasze najszcześniejsze podziękowanie.

Uczestnik czy uczestniczka, podpisana skromną literą H., z Zagłębia Węglowego, pisze lapidarnie, twardo, po śląsku:

Jak się zwol, tak się zwol, ale się tu dobrze miał.

Dwie kresowianki pp. Wanda Kramarzówna i Lila Sztachelska tak opisują swoje uczucia:

Po długich i ciężkich „tarapatach“ udało się nam wreszcie przyjechać nad polskie morze! Zaczęły się słoneczne dni swobody — „upijanie“ się przestrzenią, morzem, słońcem i radością... Czternaście cudnych, wyrwanych szarżynie życia codziennego dni! I już

koniec... Odjeżdżamy z żalem... W uszach mamy jeszcze szum morza... przed oczyma migoce nam ono takie potężne, wspaniałe, tak bajecznie kolorowe i tak ciągle inne... Za tych czternaście dni, skradzionych szaremu życiu, za tę możliwość poznania i pokochania morza — gorąco dziękujemy organizatorom Obozu Ligi M. i K.

Powieziemy ze sobą... hen... na wschodnie kresy słony wiew polskiego Bałtyku.

A na zakończenie wybieramy jeszcze z pośród wielu, wielu głosów taki dytyramb:

*Z Zagłębia naftowego, od karpaccich stron
Niech okrzyk leci, tak silny — jak dzwon
I wzdłuż wybrzeża niech go wicher niesie*

*Po polskim morzu i po helskim lesie
I niech aż w niebo błękitne przenika
Zew wdzięcznych ludzi:*

*Niech żyje — wzrasta — niech się w członków mnoży
Piękna impreza naszej ELEMIIKA!
Dr. Jakubowska*

*aż z Drohobycza — (Polmin) —
wpisała z wdzięcznym ukłonem
w stronę dzielnego Pana Prezesa
III O. L. M. i K.*

DO GDYNI, NAD MORZE!

Wrażenia z wycieczki popularnej, urządzonej przez Oddział Związku Pionierów Kolonjalnych L. M. i K.

Napisał **Kazimierz Warchałowski**, Warszawa

Jedziemy nad morze, do Gdyni, tego Benjaminika całej Polski, przedmiotu jej dumy i nadziei. Tam, gdzie umacniamy twardo postawioną stopę nad Bałtykiem, do tego odzyskanego skrawka piaskowego dziedzictwa, gdzie wbrew przewidywaniom i ostrzeżeniom jednych, knowaniom i matactwom drugich, dowiedliśmy milionami ton wywiezionego towaru, obrotem handlowym, który już przerasta gdański i większość portów na Bałtyku, że nie tylko umiemy marzyć, nie tylko platonicznie kochać, ale i pracować i to pracować wówczas, gdy gdzieindziej w bezrachu stoją setki parowców, gdy kilometrą ciągną się zamarle granitowe nabrzeża, a tysiące bezrobotnych beznadziejnie wyciągają do pracy ręce.

Jutro wreszcie dotknijemy stopą tego czarodziejskiego zakątka, ręką tych potężnych dźwigów i olbrzymich składów: oko nasze pieścić się będzie chybotałą falą polskiego Bałtyku, spokojną głębią ujarzmionych wód portu, widokiem snujących się po nich w korowodzie parowców.

Pociąg z dworca Gdańskiego odchodzi punktualnie. Pasażerowie są wyraźnie podnieceni.

Mijamy Gdańsk, nie stając. Za Gdańskiem pierwszy raz błyska nam na horyzoncie morze. Jakby iskra przelatuje po słonecznych i okien wycieczkowiczach.

Ale jeszcze chwila.

Kolbki — Orłowo, Gdynia!

Olśniewa nas. Czysto, przesyronno, jasno.

Wzrok biegnie bezwiednie do tej szeroko rzuconej linii portu, piętrzących się tam budowli, dźwigów i żoraw, a wreszcie lasu masztów i kominów.

Większość towarzystwa udaje się po-

ciągami do hotelu emigracyjnego na Grabówek, ale niektórzy nie mogą wytrzymać i z walizkami w ręku pedzą prosta droga do morza. Zapoznane i unikane przez stulecia morze teraz bezapelacyjnie zdobyło serca wszystkich Polaków. Pieścimy się niem. Jest w tem i przywiązanie i tęsknota i uczucie wspólnoty, która nas niegdyś łączyła.

W pośpiechu myjemy się i jemy śniadanie. Nikt tam zresztą nie głodny. Spragnieni jesteśmy tego morza i tego portu, o którym tyle słyszeliśmy.

Przedaj, przedaj!

Długim korowodem ciągniemy na komicie molo Żegluga Polskiej, skąd holownik „Ursus“ zabrać nas ma na oględziny portu.

Na prawo wre praca przy budowie krańcowego mola.

Olbrzymie żelazobetonowe skrzynie zasypane są piaskiem i ustawiane na dnie morza, by służyć, jako fundament, dla budowli portowych i jako nabrzeżenia statków. Na lewo przystań Yacht Klubu. Kilkadziesiąt zwinnych yachów kołysze się miarowo na drobnej fali basenu. Zapisywały się one już chlubiście w naszej pamięci szereg em dziarskich sportowych czynów, roznosząc sławę żeglarza polskiego po całym Bałtyku.

Sunijemy od strony zatoki wzdłuż falochronu portu. Wchodzimy do basenu Poludniowego. Na lewo chłodnie dla śledzi, przy nich stoją parowce spółki rybackiej „Mopol“ o charakterystycznych kształtach, wolnym pokładzie przednim dla operacji sortowania i pakowania śledzi. Dalej mniejszy wewnętrzny basen rybacki. Kilkadziesiąt kutrów spoczywa tu rzędem, sposobiąc się do kampanji jesiennej, która w tych dniach się zaczyna. Na

prawo w rogu warsztaty stoczni gdyńskiej. Obok pływający dok dla naprawy statków, ciekawe i niezbędne urządzenie portowe, które pozwala jakby wylowić statek z wody i cały wystawić na wierzch, gdzie można go wtenczas poddać oględzinom, inowalowaniu i reparacji. Obecnie stoi w doku „Ryś“, jedna z naszych łodzi podwodnych. Szereg olbrzymich żoraw na prawem nabrzeżu (patrząc od strony morza) chwytą węgiel automatycznymi czerpakami i ładuje go do wyciągniętych szeregami parowców.

Wychodzimy znów na morze, by, płynąc po zewnętrznej stronie falochronu, dostać się do właściwego portu.

Wchodzimy szerokim przesmykiem między falochronami. Z dwu stron widnieją zgrabne wejściowe latarnie morskie. Tu też szeregają w niebo wieże portowego telegrafu iskrowego.

Odkryjmy głowy!

To jest brama do Polski! Jej najdonioślejsze i najczulsze miejsce!

Pamiętajmy!

Bramy tej bronić będziemy do ostatniego tchu! Do zwycięstwa!

W awanporcie rzuca się w oczy niesłychana dostępność wszystkich basenów i przadzeń, prostota ich i powiedzialnym przejrzystość. Ślepy się zorientuje.

Na lewo basen węglowy, olbrzymie dźwigi i wyrotnice „Robura“. Przy brzegu kilka jego parowców ładuje w pośpiechu węgiel.

Wprost przed nami urządzenia taśmowe do ładowania węgla. One to, jak i wyrotnice, pozwalają na ładowanie parowców tak szybko, jak nigdzie. Ostatnie to słowo techniki i dumy naszego portu, powód zazdrości, nie tylko Gdańska. „Ursus“ objeżdża basen dookoła i znów

dostaje się do awanportu. Przed nami od strony Oksywia port wojenny. Widać szereg maszyn jednostek bojowych; między nimi dwa kontrtorpedowce, jedne z najszybszych na świecie. Na przedzie wyniosła i zgrabna sylwetka żaglowca. To „Iskra”, statek szkolny marynarki wojennej. Wróciła niedawno z podróży i ma wkrótce znów rozwinąć smukłe swe żagle do lotu po oceanach

Zawracamy na lewo i przez zwięzającą się tu nieco kanał dostajemy się do basenu Marszałka Piłsudskiego, największego w Gdyni. Stoi tu „Dar Pomorza”, żaglowiec szkolny marynarki handlowej. Za nim „Kościuszko” i „Polonia”. Linji Gdynia — Ameryka. Ołbrzymie podwójne ich kominy wabiły nas do siebie jeszcze na peronie stacji. Tu widzimy oba parowce w całej ich krasie i okazałości. „Polonia” ubrana jest odświeżnie galą flagową. Na przednim maszcie powiewa niebieska flaga, sygnał odjazdu. O pierwszej rusza ona z 600 pasażerami do Konstancy. Będzie to pierwsza pod polską banderą podróż pasażerską, łączącą Bałtyk z odległym morzem Czarnym. Czynnem tym realizujemy wreszcie, symbolicznie, odwieczne hasło polskie: od morza do morza! Pokład statku przecież to dalszy ciąg ładu polskiego. Pod znakiem narodowej bandery nie traci on związku z ziemią ojczystą.

Mijamy teraz wspaniałe składy zrzeszonych fabryk cukru, monopolu tytoniowego i inne, luszczarnie ryżu, wspaniałą olejarnię, zbiorniki melasy i t. p.

Jeszcze jeder zwrot na lewo i jesteśmy w basenie Ministra Kwiatkowskiego. Znów mijamy szereg imponujących składów i licznych dźwigów portowych. Basen ten przeznaczony jest na port i składy wolnocłowe, to też otacza go wyso-

ka i potężna siatka, rozpięta na żelaznych słupach. Roboty są tu w pełnym biegu i prowadzone z nakładem, który kłam zadają na każdym kroku kryzysowym biadaniom i depresji. Tu w Gdyni kryzys spotkał odważnych i zdecydowanych przeciwników, którzy nie mają zamiaru przed nim ustępować. Bije to w oczy i, wbrew pesymistom, napawa każdego wiarą w lepsze czasy.

Krótką przejażdżką po dalszych, będących tu w toku robotach portowych pozwala zdać sobie sprawę z rozmachu wspaniałego tego przedsięwzięcia. Te całe jeziora, wybrane pracowitym wysiłkiem drag i refektorów, muszą zaimponować każdemu.

Polska woła tu głośno: Nie jesteśmy u kresu ani swych możliwości, ani swych dążeń, ani swych sił. Gromadzona energia potencjalna w narodzie znalazła tu ujście dla siebie. Jak wywiązałyśmy się z tego zadania widzicie. Z kolei zabierzemy się do innych.

Pod koniec wycieczki zaczyna padać deszcz. Ale zaledwie kilka osób chroni się do kabiny. Większość ogromna stoi niewzruszenie na deszczu, chłonąc otwartymi oczyma te wspaniałe widoki pracy i energii, symboli odradzającej się polskiej potęgi.

Wracamy do przystani.

O trzeciej, ładny, schludny stateczek zabiera wycieczkę na Hel. Ma to być chrzest morski dla większości jadących, egzamin ich żeglarskich uzdolnień.

Wypada świetnie.

W niedziele deszcz i silny „wiatr od morza”. Odważniejsi ruszają kutrem rybackim do Gdańska. Mimo niepogody bawiono się doskonale.

Wieczorem ze smutkiem opuszczamy Gdynię. Cóż dziwnego? Zabrała nam nasze serca.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

W ciągu ubiegłego lata na stocznich francuskich zostały spuszczone na wodę m. in. następujące jednostki:

W dniu 30 maja — drugi holownik motorowy, zbudowany przez stocznię Ateliers et Chantiers de Bretagne w Nantes na rachunek Zarządu Dróg i Mostów w Nantes;

w dniu 9 czerwca statek do stawiania znaków nawigacyjnych „Charles Ribière”, podobny do statku „Charles Babin”, o którym donosiliśmy w poprzednim numerze „Morza”. Obydwie te jednostki zostały zbudowane przez stocznię Ateliers et Chantiers de la Loire w Nantes;

w dniu 29 czerwca, na stoczni Chantiers et Ateliers de Provence — statek towarowy „Kakoulina”, mający służyć do przewozu bananów pomiędzy Gwinea i Francja. Statek ten budowany na rachunek Compagnie de Chargeurs Réunis, jest tego samego typu co i „Kolente”, który rozpoczął służbę w kwietniu r. b. Otrzyma on wszelkie najbardziej nowoczesne urządzenia, mające zagwarantować doskonały stan przewożonych z Francuskiej Gwinei bananów. Służbę swą „Kakoulina” rozpoczyna już w październiku r. b. Wymiary jego są następujące: długość 104 m., szerokość 14,8 m., nośność 1.800 ton. Szybkość podczas prób wyniesie na 5 węzłów. Statek zostanie wyposażony w odpowiednie pomieszczenia, mogące pomieścić 10 pasażerów. Dla ładunku „Kakoulina” posiada 14 ładowni i międzypokładów. Przestrzeń użytkowna wynosi 3.500 m. sześć., co po-

zwala przewieźć 35 — 40.000 gałęzi bananów o wadze 900 ton;

w dniu 8 lipca został spuszczonej na wodę na stoczni Chantiers de la Gironde w Bordeaux transportowiec „Golo”, budwany dla francuskiej marynarki wojennej. Statek ten posiada wymiary następujące: największa długość 89,75 m., szerokość 13,50 m., wysokość burty 7,5 m., zagłębienie 4,76 m., wyporność z ładunkiem 3.690 ton. Maszyny napędowe stanowią motory Diesla, które nadają statkowi szybkość 12,5 węzłów. Należy nadmienić, że aparat sterowy statku jest specjalnego typu Van Allera, oraz że linje kadłuba zostały wypracowane przy udziale M. Jurkiewicza.*) „Golo” jest przeznaczony do przewozu ładunków masowych dla marynarki wojennej francuskiej;

w dniu 25 lipca na stoczni Chantiers et Ateliers Augustin Normand w Hawrze spuszczonej na wodę statek do stawiania znaków nawigacyjnych „Finisterre”, o typie statków „Charles Babin” i „Charles Ribière”;

*) Słynny z wielu konstrukcyj okrętowych, a m. in. z konstrukcją francuskiego ołbrzyna „Normandie” inż. arch. morski, Rosjanin - emigrant.

ZAPISUJCIE SIĘ

DO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ!

w dniu 7 sierpnia nastąpiło spuszczenie na wodę na stoczni Ateliers et Chantiers de France w Dunkierce wielkiej pogłębiarki „Pas - de - Calais II”, zbudowanej dla portu w Toulonie. Pogłębiarka ta stanowi obiekt poważny zarówno przez swe wymiary, jak i ze względu na wielkie głębokości, na których może bagrować, a mianowicie 23 mtr. Wymiary jej wynoszą: długość między pionami 69 m., szerokość 12,95 mtr., wysokość boczna 5,2 m. Mechanizm napędowy stanowią dwie maszyny parowe „double compound”, pozwalające normalnie rozwijać moc 520 KM. Obydwie maszyny pracują tylko wtedy, gdy statek jest w ruchu, dla bagrowania zaś wystarcza siła jednej z nich. Wydajność pogłębiarki na godzinę wynosi 600 m. sześć., wydajność roczna oblicza się na 1.800.000 m. sześć. Pary do maszyn dostarczają dwa kotły typu Prud'lon Capus obliczone na ciśnienie 14 kg.

„Chasseur Nr. 1”, pierwszy z serii czterech 150-tonowych statków zamówionych na stoczni Ateliers et Chantiers de Bretagne, ukończył swe próby z wynikiem doskonałym. Osiągnął on szybkość 22 calych i 545 tysięcznych węzła zamiast przewidywanych 20, zużycie zaś paliwa na godzinę pozostało poniżej 100 kg., granica której przekroczyć nie było wolno. Małe te statki otrzymują po dwa motory typu Diesel Sulzer.

Przy wykończaniu transatlantyku „Normandie” na stoczni Penhoet poczyniono znaczne postępy. Postawienie tego ołbrzyna na linję Hawre — New York przewidywane jest przez Compagnie Générale Transatlantique na wiosnę 1935 r. Ostatnio zostały rozpoczęte szybko posuwające się prace przy ustawianiu 29 kotłów okrętowych typu Penhoet. Załadowano też do kadłuba dwa motory, jedną z turbin napędowych i części kondensatora. Wiadomo, że maszyny napędowe składać się będą z 4 motorów elektrycznych o mocy 40.000 KM każdy. Motory, generatory i turbiny zostały już poddane próbom w zakładach Alsthom w Belfort. Próby dały bardzo dobre wyniki. Compagnie Générale Transatlantique i Société des Chantiers et Ateliers de St. Nazaire - Penhoet dokonują stale prób nad najbardziej nowoczesnymi środkami, mającymi zwiększyć bezpieczeństwo statku na wypadek pożaru. Zostały już opracowane wszelkie szczegóły urządzeń i służby, które mają ograniczyć ryzyko pożaru do minimum, podnosząc niezwłocznie alarm. Zastosowano cały szereg ogniotrwałych przegród i drzwi, instalacje elektryczne podzielono na kilka samodzielnych grup do budowy okrętu i wyposażenia użyto minimalną ilość materiałów palnych, wreszcie wyposażono okręt w najdoskonalsze o ogromnej wydajności, aparaty do walki z ogniem.

Wszystko pozwala spodziewać się, że postawienie na linję „Normandie” dokonane zostanie w najlepszych warunkach zarówno z punktu widzenia wykończenia statku jak i jego maszyn, i że towarzystwo okrętowe zapewni pasażerom wszystkich klas wygodę i komfort, oraz bezpieczeństwo wobec ryzyka morskiego w znacznie większym stopniu, niż inne istniejące okręty.

O. O.

JERZY LEYGUES

Dnia 2 września r. b. zmarł nagle w St. Cloud minister marynarki wojennej Republiki Francuskiej, Jerzy Leygues.

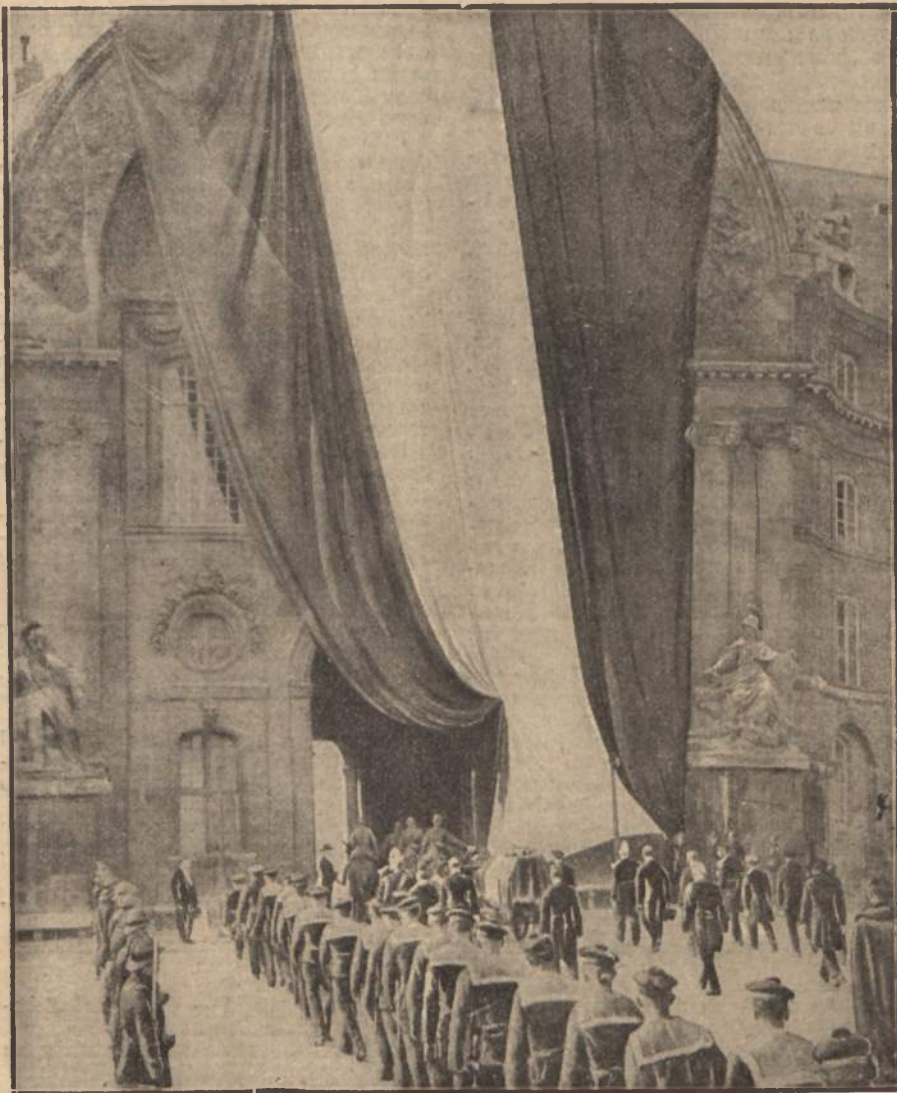
Postać zmarłego ministra należała do szandarowych postaci mężów stanu Francji. Pięćdziesiąt kilka lat pracował bowiem dla swej ojczyzny, kolejno jako deputowany, dwukrotny minister oświaty, potem spraw wewnętrznych, przewodniczący komisji wojenno-morskiej, minister kolonii, minister marynarki, premier i minister spraw zagranicznych, wreszcie znów minister marynarki. Ta ostatnia, jak wiadomo, wymaga ciągłości pracy. To też ostatnio zmieniały się dwunastokrotnie gabinety i nastroje polityczne, a Leygues trwał i odbudowywał władztwo morskie Francji.

Po raz pierwszy objął tekę ministra marynarki w r. 1917. Był to ciężki okres wojenny, wymagający nie tylko wielkiego wysiłku, ale też uzdolnienia i poczucia odpowiedzialności. Na trudnym tem stanowisku wytrwał Leygues do r. 1920. W pięć lat później zagrożona w swym władztwie morską Republiką, powołała go znów na fotel admiralicji. Ustąpił zeń złożony ciężką chorobą w r. 1930. Ale gdy tylko siły mu wróciły, stanął ponownie do walki o najważniejszą z dziedzin życia państwowego i narodowego — wolność morską. Od 1932 widzimy niezmordowanego starca na dawnym stanowisku.

A praca łatwa nie była. W dobie propagandy rozbrojeniowej, wśród kryzysu walutowego i gospodarczego, w zwykłej atmosferze knośni politycznych i ciągłych przesileni gabinetowych, — tworzenie marynarki wojennej do rzeczy łatwych nie należało. Jednak Georges Leygues podolał zadaniu.

Niejednokrotnie dzielny starzec, mimo swych 76 lat, stawał przed parlamentem i w gorących słowach przekonywał o konieczności posiadania odpowiedniej do potrzeb kraju siły zbrojnej na morzu. — „Każdy kraj winien mieć taką marynarkę, jakiej wymaga jego polityka”, — wołał. — „Bo morze panuje nad życiem narodów i odgrywa decydującą rolę w rozwiązaniu wielkich przesileni między-narodowych”.

Rezultatem tej pracy była rozbudowa znacznie zubożałej po wojnie floty francuskiej i utrzymanie jej na stanowisku czwartej potęgi morskiej świata. Dzieło ministra to 120 okrętów o łącznej wyporności około 300.000 ton, ukoronowane założeniem na stoczni krążownika liniowego „Dunkerque” — największego



Pogrzeb Ministra Leygues. Kondukt pogrzebowy wchodzi do Palacu Inwalidów.

ze zbudowanych po wojnie. Z innych należy wymienić — największą łódź podwodną świata — „Surcouf”, — krążowniki „Algerie”, „Jeanne d'Arc”, „Emile Bertin i t. d.

Minister Leygues był szczerym przyjacielem Polaków. Za jego urzędowania polska marynarka wojenna osiągnęła możliwości szkolenia się we francuskich arsenalach, stoczniach i na okrętach. Córkę wydał za znanego malarza pol-

skiego, Terlikowskiego, i wogóle interesował się bardzo naszą ojczyzną, głównie zaś jej poczynaniami na morzu.

Ten z zawodu adwokat i dziennikarz, który gorąco umiłował sprawę morza i floty wojennej, odszedł w chwili, gdy dzieło jego zaczęło wydawać owoce. Pozostawił ziomkom swoim hasło — „przez panowanie na morzu do potęgi i dobrobytu” — hasło, które i u nas oddźwięk znaleźć powinno.

WOKÓŁ WIELKIEJ BRYTANJI

Odległość z Warszawy do Londynu nie jest wcale większa od odległości, dzielącej stolicę Polski od Paryża. Rzymu czy Marsylii. Mimo tego, znacznie łatwiej znaleźć można Polaka, znającego Irkuck czy Charchin, niż takiego, co zna dobrze Anglię.

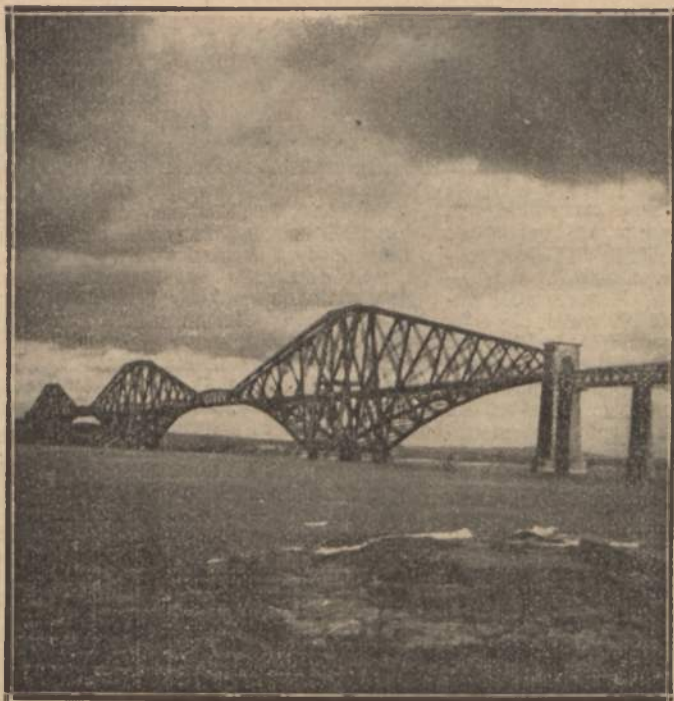
Ładowa mentalność zapuściła tak głębokie korzenie we wszystkich dziedzinach naszego życia, że 36 kilometrów wody, dzielącej Calais od Doveru długi czas wydawało się nam fossa nie do przebycia. I trzeba było dopiero Gdyni,

własnego portu i własnych okrętów, aby pogląd ten uległ zmianie. Aby zbliżyły się w końcu dwa narody — mogące znaleźć niejedną platformę porozumienia i współpracy. Aby przypomnianno sobie tu i tam o dawnych rycerskich tradycjach i zwyczajach, o wspólnych interesach politycznych, czy ekonomicznych.

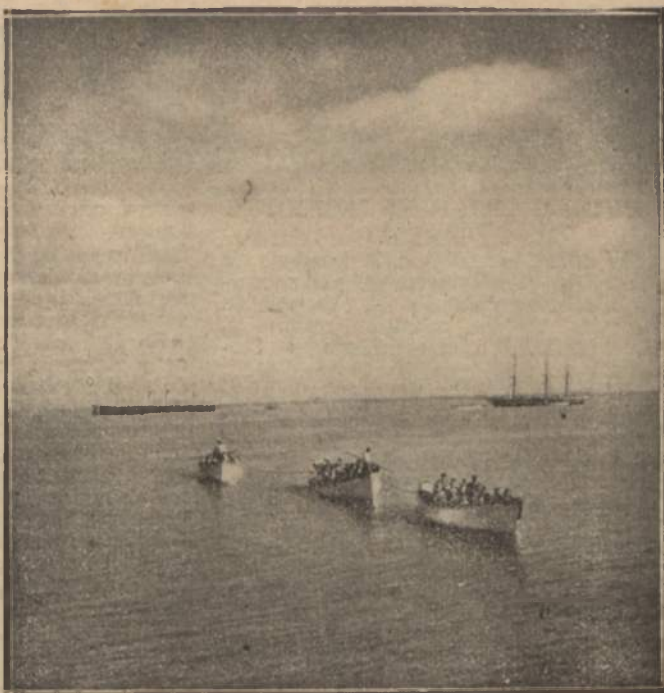
Wycieczki organizowane do Anglii przez „Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe” nie mogą być traktowane jako zwykła, przyjemna tury-

styka. Są one właściwie pierwszym szerszym mostem, przerzuconym między społeczeństwami obu krajów i przyczynia się bezwzględnie do zbliżenia obu kulturalnych i pokojowo usposobionych narodów. A przede wszystkim rozwija mniemanie — u nas, że Anglia to kraj ludzi zimnych i nieprzystępnych, — w Anglii, że Polska to kraj anarchii i chorób epidemicznych.

To też myśl skierowania s/s „Polonia” wokół Wielkiej Brytanji, była ze wszech miar myślą chwalebna, a cała wyiecz-



Lądowanie na wyspie Wiht. W głębi widać „Polonję”.



Wspaniały most kolejowy przez cieśninę Firth of Forth.

ka tak ciekawa i urocza, że stała się jakoby jedną piękną baśnią, niestety, zbyt krótką...

S/s „Polonia” odwiedziła Londyn (Greenwich), dalej Cowes (wyspa Wight), przyczem niektórzy z pasażerów zdołali dotrzeć do przeciwnego Portsmouth i zwiedzić ten najpotężniejszy na świecie port wojenny. Potem odwiedzone Dublin, gdzie „Polonia”, wbrew karygodnym plotkom, rozsiewanym przez niektóre polskie dzienniki, doznała bardzo gościnnego przyjęcia. Dalsza droga wiodła morzami Irlandji i Szkocji, poprzez Douglas (wyspa Man), Oban i malownicze wysepki Iona i Staffa, ponad północnym cyplem Wielkiej Brytanji, obok słynnej zatoki Scapa Flow, do Edynburga. Stąd zaś z po-



Obrazek, dziś już rzadko spotykany. Konny tramwaj w mieście Douglas na wyspie Man.

wrotem do Gdyni. 16 dni czarownych wrażeń, więcej niż niepowszednieli.

Podkreślić należy wzorową organizację samej wycieczki ze strony „P. T. T. O.” i najsilniej posuniętą troskliwość komendanta s/s „Polonia” — kapitana M. Stankiewicza, jak również oficerów, załogi i służby naszego transatlantyka. A bez żadnej złośliwości powiedzieć można, że obcowanie z polską publicznością, zupełnie nieprzyzwyczajoną do życia okrętowego i mało wyszkoloną pod względem dyscypliny społecznej, łatwe nie jest. To też tem większe uznanie należy się tym, co cierpliwie, takłownie i mozolnie wdrażają tę publiczność do poczucia ład, organizacji i świętych kanonów egzystencji na morzu, tak bardzo różniące się od bytowania na lądzie.



Żołnierz szkocki na warty przed zamkiem w Edynburgu.



Wyspa Man (Laxey). Największe koło wodne świata.



Londyn. Zmiana warty przez konną gwardję królewską.

KRONIKA

POWRÓT POLSKIEJ EKSPEDYЦИИ POLARNEJ

W dniu 3 września r. b. przybyła do Gdyni po 14 miesiącach pobytu na wyspie Niedźwiedziej Polska Ekspedycja Polarna, złożona z trzech osób: inż. Centkiewicza, Łysakowskiego i Sieleckiego.

W czasie pobytu na wyspie ekspedycja poczyniła szereg badań i obserwacji w dziedzinie magnetyzmu ziemskiego, elektryczności atmosferycznej, a także obserwacji zorzy polarnej i pomiarów energii słońca. Zebrany materiał zostanie obecnie przepracowany w odpowiednich działach badań naukowych.

Ekspedycja wróciła ze Stockholmu do Gdańska statkiem szwedzkim „Utklippan” i z Gdańska do Gdyni statkiem „Ewa” Morskiego Urzędu Rybackiego.

BELGIJSKI STATEK SZKOLNY „MERCATOR” W GDYNI

W dniu 8 września r. b. przybył do portu gdyńskiego statek szkolny belgijskiej marynarki handlowej „Mercator”, który odbywał podróż ćwiczebną po Bałtyku z 60 uczniami.

Statek został przemurowany do nabrzeża Wilsonowskiego obok naszego statku szkolnego „Dar Pomorza”, z którego załoga Belgowie utrzymują serdeczne stosunki od czasu wspólnego postoju na Martynice obydwa statki szkolnych.

W dniu przyścia „Mercatora” Państwowa Szkoła Morska podejmowała podwieczorkiem w salach Szkoły oficerów i uczniów belgijskich.

Po trzydniowym pobycie w Gdyni „Mercator” odszedł do Antwerpii, gdzie nastąpi zakończenie jego tegorocznej letniej podróży.

BARBARZYŃSKA SZYKANA

W dniu 2 września r. b. jacht „Halina”, zarejestrowany w Yacht Klubie Polski, o wymiarach: długość na pokładzie 8,62 m., szerokość 2,27 m., powierzchnia żagli 44,79 m kw., wyruszył z Gdyni w podróż zagraniczną, kierując się ku północy wzdłuż wschodnich brzegów Bałtyku.

W skład załogi wchodził: gen. Marjusz Zaruski, Roman Kałużniacki, Stanisław Janicki i Stefan Jankowski.

Po kilku godzinach jazdy pogoda pogorszyła się. Nieustannie szkwały z deszczem wymagały wyteżonej czujności załogi i stopniowego reflowania żagli.

Niespokojna, burzliwa noc zmusiła jacht do zawinienia do portu w Piławie celem naprawy pewnych uszkodzeń, m. im. podartego żagla, oraz dla dania odpoczynku załodze.

Dnia 3 września o godzinie 7 rano „Halina” zawinęła do portu w Piławie i stanęła w awanporcie. Około godziny 8 podeszła do burty „Haliny” motorówka policyjna, z której wysiadł starszy urzędnik policyjny. Zapytany przez niego o cel przybycia oświadczył kapitan „Haliny”, że jacht zawinął do portu, aby schronić się po męczącym, blisko 24 godzinnej podróży i że po dokonaniu pewnych napraw wyruszy dalej dniami następnymi.

Jakkolwiek nietylko zwyczaj ale i

prawo międzynarodowe zezwalają na korzystanie z ukrycia w każdym porcie handlowym na tak długo jak tego wymagają okoliczności, urzędnik ów oświadczył, że jacht w Piławie może pozostać tylko przez kilka godzin.

Po zbadaniu dokumentów jachtowych oraz zapisaniu personaliów, urzędnik dokonał powierzchniowej rewizji w kajucie i odjechał, polecając załodze nie opuszczać jachtu do czasu jego powrotu. Po kwadransie urzędnik powrócił, tym razem jednak katagorycznie oświadczył, że jacht opuścić ma port natychmiast, a następnie odjechał na bok i czekał na odejście „Haliny”. Przy wychodzeniu z portu motorówka policyjna eskortowała ją aż do końca kanału portowego.

Od g. 9 m. 45 w jacht uderzył silny szkwał z deszczem i od tej chwili wiatr wzmagał się w szybkim tempie, osiągnął o godz. 10 m. 30 siłę 8-9 stopni. Pokład, a chwilami i żagiel, zalewały coraz bardziej rosnące fale, tak że załoga musiała przymocować się do jachtu linami, aby nie być zmyta do morza. Pomimo puseczenia pomocniczego motoru, jacht walczył z burzą i wysoka na 6-7 metrów fala przeszła 12 godzin, za nim dobił do odległego o 35 mil morskich portu w Helu.

Postępek władz w Piławie w stosunku do jachtu „Halina” w jaskrawy sposób pogwałcił na całym świecie uznawane i szanowane prawo schronienia się w porcie przed burzą, narażając 4 ludzi na niebezpieczeństwo utraty życia.

NA MALEJ LODZI ŻAGLOWEJ PRZEZ ATLANTYK

W końcu sierpnia r. b. prasa polska i zagraniczna podała następującą wiadomość, która odbiła się głośnie echem w całej Polsce:

Na Bermudy przybył jacht Polski „Dal”, którego załoga składa się z trzech oficerów armii polskiej, pp. Bohomolca, Witkowskiego i Swiechowskiego.

Jacht, który opuścił Plymouth w Anglii 15 lipca, przybył na Bermudy w sobotę rano po bardzo ciężkiej podróży przez Atlantyk.

W ostatnich dniach załoga jachtu musiała walczyć z burzami, które nawiedziły zachodnią część Atlantyku. Maszt jachtu został zwałony przez wicher. Załoga łodzi jest wyczerpana i przemęczona walką z wiatrami i falą.

„Dal” znajdował się w krytycznej sytuacji, ponieważ przemęczona załoga nie mogła dokładnie określić pozycji statku, tembardziej, że przyrządy do określania szerokości i długości geograficznej zostały uszkodzone.

Kiedy jacht znajdował się w tej trudnej sytuacji, nagle wyłoniła się wdali latarnia morska na Bermudach.

„Dal” po dokonaniu niezbędnych reparacji udaje się w dalszą drogę do Stanów Zjednoczonych. Załoga jego zamierza odwiedzić Chicago.

W tych dniach prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. gen. G. Orlicz-Dreszer, który ryzykanckie zamierzenie trzech śmiazków obdarzył przy jego realizacji swoim poparciem, otrzymał z Bermudów od p. Bohomolca list z krótkim opisem dotychczasowej przeprawy. P. Bohomolca potwierdza

wiadomość, że „Dal” na pełnym oceanie napotkał na gwałtowny cyklon, który na Bermudach i w stanie Nowy York poczynił olbrzymie spustoszenie, wyrządził milionowe szkody i pozabawił życia szereg osób. Cudem prawdziwym polscy żeglarze, płynący na małej zaledwie 8-metrowej łodzi, wyszli z tej opresji cało i zdolali dotrzeć do Bermudów mimo, że „Dal” w tem spotkaniu z cyklonem stracił maszt, miał zgniecioną nadbudówkę i złamany ster. To też polscy żeglarze stali się prawdziwą sensacją dnia na Bermudach, które są — jak wiadomo — miejscem wypoczynkowym bogaczy amerykańskich. Fotografowano ich i łódź „Dal” ze wszystkich stron i podziwiano ich hart i wytrzymałość. Wszyscy trzej podejmowani byli osobnie przez „Royal Bermuda Yacht Club”.

REGATY KAJAKOWE O MISTRZOSTWO WARSZAWY.

W niedzielę, 3 września b. r., odbyły się na terenie K. W. „Wisła” doroczne regaty kajakowe w Warszawie.

Przy złotej pogodzie i porywistym wietrze N. W. W. startowały w 9 biegach 53 osady przy 93 zawodnikach, reprezentujących 12 towarzystw wioślarskich i 11 czeszczańską grupę amatorów.

W biegu VII — o mistrzostwo Warszawy dla 2-osobowych kajaków składanych nagrodę przechodziła K. W. „Wisła” zdobyła osada tegoż klubu (w roku zeszłym Oddz. Pron. Szkoły Ligi Morskiej i Kolonjalnej).

W biegu VIII — dwuosobowych kajaków sadywanych uczniów szkół średnich nagrodę przechodziła Zarz. Gł. Ligi Morskiej i Kolonjalnej zdobyła osada Szkoły Pomologii (w roku zeszłym gimn. im. Batorego).

W biegu IX — o mistrzostwo Warszawy dla 2-osobowych kajaków sadywanych nagrodę przechodziła „Wieczoru Warszawskiego” zdobyła osada K. W. „Syrena” (w roku zeszłym Związek Strzelecki).

Zwycięzcy wszystkich biegów otrzymali żetony. Organizacja była naogół sprawna, jedynie czasy startów z powodu przemiatających fal deszczu ulegały zwłocze.

PODRÓŻ „DARU POMORZA”

W niedzielę, 17 września r. b. opuścił port gdyński, odając się w 7-miesięczną podróż na drugą półkulę, żaglowiec szkolny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni „Dar Pomorza”. O godzinie 11-ej przed południem odprawiona została na pokładzie „Daru Pomorza” Msza Św. na intencję pomyślnego pływania, na której obecni byli rodzice i opiekunowie młodzieży, poczem po krótkim pożegnaniu na statku, żaglowiec odbił od mołu Wilsona w porcie gdyńskim i udał się wprost do portu Plymouth w Anglii.

Dalsza trasa wyprawy „Daru Pomorza” prowadzi przez Wyspy Kanaryjskie, wyspy Zielonego Przylądka do Paranaqua, portu stanu Parana w Brazylii, gdzie statek pozostanie przez kilka tygodni, wreszcie przez Kapstad, Lobito w Angoli, wyspy Azorskie zpowrotem do Gdyni, dokąd „Dar Pomorza” ma powrócić w dniu 15 kwietnia roku przyszłego.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA KAPITANOWI SKARŻYŃSKIEMU

W sobotę, dnia 16 września r. b., Liga Morska i Kolonialna podejmowała w swoim lokalu przy ul. Widoł 10 skromną herbatką zdobywcę Atlantyku, kapitan - pilota Stanisława Skarżyńskiego oraz konstruktorów jego zwycięskiej awionetki, inżynierów: Drzewieckiego, Rogalskiego i Wędrzychowskiego. Na herbatce zgromadziło się około 50 osób z pośród członków Zarządu i Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz przedstawiciele zaprzyjaźnionych organizacji, jak: Rada Organizacyjna Polaków z zagranicy, Aeroklub Polski i t. d.

Do kapitana Skarżyńskiego przemówił prezes Rady Głównej L. M. i K. p. Józef Koźuchowski, podnosząc znaczenie jego samodzielnego przelotu ponad oceanem, poczem wręczył mu w imieniu Ligi upominek w postaci obrazu Pilotowicza-Lubiańskiego, konstruktora samolotu zaś ozdobne pudełko do papierosów, opatrzone odpowiednią dedykacją. Pani kapitanowej Skarżyńskiej wręczono wianek kwiatów.

Następnie wygłosił dłuższe przemówienie prezes Zarządu Głównego L. M. i K. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, dziękując kapitanowi Skarżyńskiemu za jego śmiały czyn, który stanowi jeszcze jeden dowód więcej, iż naród polski, reprezenty przez 150-letnią niewolę ze światowego stanowiska, wysunął się szybko we wszystkich dziedzinach do pierwszego szeregu narodów świata.

Odpowiedział w krótkich serdecznych słowach kapitan Skarżyński, składając Lidze Morskiej i Kolonialnej podziękowanie za opiekę i pomoc, z jaką spotkał się z jej strony zarówno przy swoim locie afrykańskim, jak i przy przelocie przez Atlantyk.

Na zakończenie przemawiał sekretarz Zarządu Głównego L. M. i K. p. Michał Pankiewicz, który, jako jeden z najstarszych parafian, dziękował kapitanowi Skarżyńskiemu za podniesienie ducha, dzięki jego przelotowi, wśród polskich wychodźców w Paranie.

ZBIÓRKA NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

W związku z przejęciem przez Ligę Morską i Kolonialną na mocy decyzji Rządu Rzeczypospolitej zbiórki na flotę wojenną, powołane zostały do życia przy Zarządzie Głównym Ligi trzy sekcje Funduszu Obrony Morskiej: sekcja propagandowa, na której czele stanął p. Benedykt Krzywec, sekcja zbiórki z p. Lucyną Kotarbińską na czele i sekcja ogólna, którą kieruje prof. Michał Socha. Sekretarzem wszystkich sekcji jest komandor Rafał Czeżcott.

W chwili obecnej przygotowana jest specjalna instrukcja zbiórkowa. Wszystkie Oddziały Ligi Morskiej i Kolonialnej w całym kraju otrzymały już polecenie przygotowania akcji zbiórkowej na swoich terenach. Patriotyczne społeczeństwo odpowie niewątpliwie jednomyślnym odzewem na wezwanie Ligi i poświęci z datkami na ubezpieczenie naszej wolności morskiej.

**OFIARNOŚĆ
NA CELE MARYNARKI WOJENNEJ**
Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej otrzymuje z całego kraju wia-



Przyjęcie na cześć kapitana Skarżyńskiego w Lidze Morskiej i Kolonialnej.

mości o dowodach wysoce patriotycznego stosunku całego społeczeństwa do zagadnień morskich oraz oświadczenia na rzecz obrony morskiej Państwa. Między innymi w dniu 14 września r. b. zgłosiła się do Pana Wojewody Połесьkiego delegacja mieszkańców gminy Wielkoryta, pow. brzeskiego, w osobach wójta Nowickiego, podwójcego Demiduka i radnego Chapaluka. Delegację przedstawił panu wojewodzie starosta brzeski, p. Adam Chitry.

Delegacja wręczyła panu wojewodzie tekst uchwały rady gminnej powziętej jednomyślnie na uroczystym nadzwyczajnym posiedzeniu 29 czerwca r. b. z okazji „Święta Morza”. W uchwale tej rada gminy Wielkoryta dla zadokumentowania niezłomnego stanowiska Połесьszuków w kwestji polskiego Pomorza postanowiła wyasygnować 2000 złotych z budżetu gminy na rok 1933-34 na rozbudowę Polskiej Floty Wojennej i jednocześnie wezwać wszystkie gminy województwa połесьkiego do współzawodniczenia w zbiórce na ten cel.

W wykonaniu tej uchwały delegacja złożyła na ręce pana wojewody sumę 2.000 zł.

ODDZIAŁ L. M. i K. PRZY MIN. SPRAW ZAGR.

W ostatnim czasie ukonstytuowany został Oddział L. M. i K. przy Ministerstwie Spraw Zagranicznych. Na czele Oddziału stoi p. radca Sylwester Gruszka. Na sekretarza został wybrany p. Konstanty Galka, na skarbnika — p. Stefan Raczyński. Członkami Zarządu są pp.: Kazimierz Downarowicz, Mieczysław Chałupczyński i Stanisław Świętochowski.

Prace organizacyjne Oddziału są już na ukończeniu. Oddział w najbliższym czasie przystąpi do pracy konkretnej, którą widzi w kooperacji swych poczynań z Zarządem Lig Morskiej i Kolonialnej, zwłaszcza w odniesieniu do spraw związanych z organizacją przyłączy Ligi Morskiej i Kolonialnej za granicami R. P.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY Ś. p. Mieczysław Porębski

Dnia 12 września r. b. zginął wskutek nieszczęśliwego wypadku w porcie gdyńskim III oficer statku „Kościuszko” ś. p. Mieczysław Porębski.

Ś. p. Mieczysław Porębski, syn Kazimierza Józefa i Marii Magdaleny, urodził się dnia 27 marca 1907 roku w Zamościu, gdzie ukończył gimnazjum państwowe im. Hetmana Jana Zamojskiego. W dniu 18 lipca 1925 roku przyjęty został do Państwowej Szkoły Morskiej, którą ukończył 28 listopada 1929 roku. Pływał na różnych statkach, a ostatnio pracował w charakterze III oficera na s/s „Kościuszko” od 25 kwietnia 1931 roku.

Zginął podczas służby na tym posterunku. Pracując wraz z drugim oficerem przy mocowaniu fałszybki na s/s „Kościuszko”, w czasie postoju tego statku w porcie gdyńskim, wypadł za burtę, padając do wody, uderzył głową o kamienne nabrzeże i poniósł śmierć na miejscu.

Ś. p. Mieczysław Porębski był wzorowym oficerem, cenionym przez zwierzchników, lubianym i poważanym przez kolegów i podwładnych. Przedwczesny Jego zgon wywołał żal powszechny.

Cześć Jego pamięci!



WŁOSKI PROGRAM KOLONIALNEJ REWIZJI

Napisał **Tadeusz Ehrenberg**, Warszawa

W artykule „Pakt Czterech a rewizja mandatów kolonialnych” („Pionier Kolonialny” w 8 — 9 zeszytach „Morza” b. r.) stwierdzał u wstępu p. Hubert Sukiennicki:

„Poza zastrzeżeniami natury politycznej i formalno-prawnej, jakie wzbudzać musi zawarty ostatnio „Pakt Czterech”, należy zwrócić uwagę na ewentualne znaczenie tego Paktu dla spraw, wynikających z naszych zainteresowań kolonialnych. Faktem bowiem jest, że już na wstępie rokowań, nazajutrz po wizycie szefa rządu Wielkiej Brytanii w Rzymie, prasa światowa informowała opinie publiczną, że w toku rozmów Mac Donald’a z inicjatorem Paktu — Mussolinim — poruszone zostały zagadnienia kolonialne”.

Słowa te pisane były jeszcze przed ustaleniem pewnych szczegółów genezy Paktu Czterech, niezmiernie interesujących i znamienych właśnie z punktu widzenia spraw kolonialnych. Dziś już wiadomo, że Mussolini rozpoczął swą akcję na rzecz Paktu Czterech w listopadzie ub. r. przez zjednanie dla tej idei p. Henryka Bérenger’a, przewodniczącego francuskiej senackiej komisji spraw zagranicznych. Działo się to w Rzymie podczas obrad „Kongresu Volta”, poświęconego zagadnieniom kolonizacji europejskiej w Afryce. Bezpośrednio po uchwaleniu przez „Kongres Volta” rezolucji, podkreślającej konieczność uzgodnienia działań i osiągnięcia efektywnej współpracy państw zainteresowanych w Afryce, Mussolini zaprosił p. Bérenger’a na konferencję do Palazzo Venezia, aby mu zakomunikować koncepcję Paktu Czterech. Ujawniając ten fakt w zwierzeniach, opublikowanych przez pośrednictwo prawniczej agencji „Co-operation”, p. Bérenger oświadczał, że „obraz nowej idei” (t. zn. idei Paktu Czterech), wyłożony wówczas po raz pierwszy przez Mussoliniego, przewidywał między innymi „wspólne (między czterema państwami mocarstwami) rozważenie

możliwości poprawienia lub rewizji traktatów z roku 1919 w Europie i w Afryce”.

W świetle wyznania p. Bérenger’a, szczególnie wymowna stała się kampania prasowa, zorganizowana we Włoszech równocześnie z prowadzoną na międzynarodowym dyplomatycznym terenie walka o realizację paktowej inicjatywy. Przez pierwszą połowę bieżącego roku, aż do chwili podpisania Paktu Czterech, pisma włoskie specjalnie dużo miejsca poświęcały afrykańskim zagadnieniom kolonialnym, zarówno w zakresie ogólnym, jak przede wszystkim pod kątem aspiracji Italii. Oczywiście ofensywna strona tej kampanii skierowana była przeciw Francji, przyczem niektóre wystąpienia treścią i tonem przypominały najsłynniejsze momenty powojennych włosko-francuskich stosunków.

Choć kampania ucichła z chwilą, gdy podpisanie Paktu przyczyniło się do pozornego przynajmniej roz pogodzenia atmosfery między „łacińskimi siostrami”, to jednak i dziś zasługuje ona na żywe zainteresowanie nie tylko jako bardzo znamienny epizod z dziedziny spraw kolonialnych na zachodzie w ostatnich miesiącach. Zachowuje także nadal wartość zupełnie aktualną. Doprowadziła bowiem do najwyraźniejszego, jak dotychczas, wyłożenia włoskiego programu w stosunku do Afryki. — programu o rewizjonizmie nieporównanie lepiej spre cyzowanym, niż bardzo ogólnikowe i teoretyczne włoskie rewizjonistyczne stanowisko w sprawach europejskich, wyolbrzymiane przez propagandę niemiecką.

Koncepcja Euroafryki.

Afrykańska prasowa kampania włoska, towarzysząca rokowaniom o Pakt Czterech, znalazła syntetyczny wyraz w specjalnym zeszycie miesięcznika „Antieuropa”, reprezentującego wielką organizację propagandową, która obok miana „Antieuropa” używa także nazwy „Nuova Europa” i określa się jako

„światowe centrum studiów nad faszyzmem”. Zeszyt miesięcznika „Antieuropa” p. t. „Africa” wypełniony został artykułami i studiami najwybitniejszych włoskich znawców spraw kolonialnych. Choć nie brak było ataków przeciw Francji udzielono miejsca jednemu, zreszta króciutkiemu i nawskroś apolitycznemu, artykułowi francuskiemu p. t. „Piotra Havarad’a, generalnego sekretarza francuskiego komitetu kolei transafrykańskiej. Poza tem z obcych głosów były tylko dwa artykuły niemieckie: majora rezerwy Waltera Wülfiga p. t. „Deutschlands Kolonialbesitz und der Versailler Vertrag” (Posiadłości kolonialne Niemiec a traktat wersalski), oraz Karola Kocha p. t. „Afrika als Ergänzung Europas”. (Afryka jako uzupełnienie Europy).

Na czele zeszytu pomieszczono artykuł zatytułowany „Revisionismo in Africa” (Rewizjonizm w Afryce), na końcu — rozważania o „znaczeniu” planu Mussoliniego” (t. j. Paktu Czterech) z punktu widzenia afrykańskiego”.

W artykule wstępnym od razu sformułowano hasło: „Trzeba zmienić polityczną mapę Afryki, dodając: „trzeba to uczynić na podstawie wspólnej zgody, bowiem interes jest wspólny”. W epilogowych uwagach podkreślono, że Pakt Czterech „winien odegrać szczególnie doniosłą rolę dla przyszłych kolonialnych, a zwłaszcza afrykańskich realizacji”.

Ogólna treść, zawarta w tych ramach, rozpada się na dwie części: ujęcie zagadnienia Afryki z powszechnego europejskiego punktu widzenia, oraz wysunięcie na tym tle postulatów włoskich.

Wymownie brzmi już same tytuły artykułów, stawiających sprawę na gruncie wspólnego interesu starego kontynentu: — „Czy Afryka zbawi Europę?” — „Konieczność wspólnej polityki” — „Afryka kląwa bezpieczeństwa, pokoju i gospodarczego dobrobytu Europy” — „Ku przyszłej Konferencji Euroafrykań-

skiej". — „Euroafryka“. Autorowie rozwijają ideę „afrykańskiego rozwiązania europejskiego kryzysu“. Zarysowują perspektywę „dwudziestego wieku jako stulecia europeizacji Afryki“. W artykule „Czy Afryka zbawi Europę?“ pisze p. Nicola Pascasio:

„Afryka może i powinna być wyzyskana jako opatrnościowe uiszczenie dla europejskich fermentów... Jeśli tego nie uczynimy, kryzys europejski doprowadzi narody do najbardziej rozpaczliwych konsekwencji, do terytorialnych rozbiorów, do katastrof państw, do śmiertelnych konfliktów... Afryka to zagadnienie, które powinno być dziś jak najenergiczniej rozważone, to gwarancja jutra... Czyż nie jest wymowny ów olbrzymi fakt dziejów przeszłości: w ciągu stu trzydziestu lat Europa wyeksportowała 75 milionów mieszkańców, którzy z niczego stworzyli Australię, Afrykę Południową, Afrykę Północną, republiki południowo-amerykańskie, Kanadę, Amerykę Północną. Oto, zasługujący dziś na jaknajbardziej uwagę, cud „demograficznego dynamizmu“ ludów Europy... Owe 75 milionów europejczyków potroiło się; przekształciło się w 225 milionów. Obecnie emigracyjna potencjalność europejska wynosi mniej-więcej trzy miliony ludzi rocznie, a drogi oceaniczne są zamknięte... Pozostaje tylko Afryka... Przesąd, jakoby Afryka nie nadawała się do kolonizacji białych na szeroka skale, jest doszczętnie obalony... Na południe od równika między Kapem i oceanem rozciąga się płaskowyż rozległy jak dwie trzecie Europy o łagodnym klimacie, o rzadkiem zaludnieniu. Na przestrzeni, na której w Europie żyje 300 milionów ludzi, tam jest ich tylko 25 milionów... Rzeka Orange nie jest już ostateczną granicą białej kolonizacji, która dociera aż do Limpopo. Wybrzeża tropikalnej Afryki również nadała się do kolonizacji. Tylko 1.600.000 białych liczy Unia Południowo-Afrykańska; tylko 41.000 Rodezja; tylko 15.000 Kenia“.

W innym artykule, rozważając możliwości kolonizacyjne, wymieniając, obok Afryki Południowej, Maroko, Algierję, Tunis, Tripolitanię, Cyrenajkę, Egipt, Abisynię, Angolę i Mozambik, p. Antonio Palumbo oblicza, że „ogółem Afryka przy stworzeniu odpowiednich warunków dla życia białej ludności, mogłaby w najbliższym czasie przysłać europejską emigrację 15 do 20 milionów ludzi w przeciętnym rytmie rocznym po 500.000, czyli po pięciu latach zapewnić Europie 30 do 50 lat ładu, dobrobytu i pokoju. Od tej chwili — dodaje — powstałby na świecie nowy kontynent: „Euroafryka“.

Włoscy autorowie dowodzą, że „Euroafryka“ przyniosłaby rozwiązanie gospodarczego dramatu Europy. „Afryka — pisze p. Palumbo — otwiera Europie pole realizacji ol-

brzymich przedsięwzięć... Afryka posiada potencjalność bogactwa, mogąca zapewnić rentowność wszystkim kapitałom, jakie Europa inwestowałaby tam w ciągu całego stulecia... Lecz jest jeszcze coś innego. Europejski przemysł nie może egzystować bez nabywania poza Europą koniecznych mu surowców... Zorganizowawszy Afrykę, Europa może tam znaleźć wszystkie surowce, jakich potrzebuje“.

Rozwijając tę samą myśl, p. Pascasio oświadcza: „Afryka jest kluczem ocalenia od katastrofy gospodarczej cywilizacji Europy... Afryka to bezpośrednia i naturalna gospodarcza prowincja Europy, dzięki której Europa mogłaby się uniezależnić od Ameryki i znaleźć pole uiszczenia dla swych zduszonych energii zarówno demograficznych, jak kapitalistycznych... Trzeba jednak zrobić Afrykę w ten sposób, aby stała się kontynentem produkującym i konsumującym... Trzeba zorganizować i ucivilizować ludność afrykańską, trzeba na podstawie kryteriów sprawiedliwości zrewidować podział bogactw i terytoriów“.

Prawa Polski i stanowisko wobec Niemiec.

W tych ostatnich słowach tkwi punkt ciężkości całego programu i przejście od teoretycznej do praktycznej strony. Według tezy włoskiej, — aby znaleźć w Afryce ratunek dla Europy, konieczny jest solidarny ogólnoeuropejski wysiłek, lecz niezbędnym, przedwstępnym warunkiem owego wysiłku musi być rewizja dotychczasowego „podziału“.

W programowym artykule o „ocaleniu Europy dzięki Afryce“, czytamy: „Antygospodarczy paradoks polega na fakcie, że narody emigracyjne, narody o nadmiarze rozrodczości nie posiadają wartościowych kolonii lub nie posiadają ich wcale“. I zaraz poniżej — wyszczególniając — artykuł wymienia na pierwszym miejscu Włochy, na drugim — Niemcy, na trzecim — Polskę. Wzmianki o prawie Polski do kolonialnego udziału znajdujemy i w innych miejscach afrykańskiego zeszycu „Antieuropy“, zawsze jednak bez dokładniejszego sprecyzowania.

Sprecyzowań zresztą brak także w stosunku do Niemiec. Jest natomiast, obok zasadniczego poparcia niemieckich kolonialnych pretensji i wyznaczania im miejsca bezpośredniego po żądaniach włoskich, również bardzo znamienne i dobitne oderwanie. Artykuł o „prawie Włoch do słusznego rozdziału mandatów“ oświadcza:

„Włochy i Niemcy stają w obliczu kolonialnego zagadnienia z prawami zupełnie różnymi: I ta różnica z pewnością będzie musiała znaleźć faktyczne odzwierciedlenie przedewszystkiem, gdy nadejdzie

przedzi czy później nieunikniony moment rewizji mandatów. Włochy mają zupełnie specjalne prawa, jako mocarstwo zwycięskie i śródziemnomorskie, dalek — ze względu na równowagę polityczną, ze względu na interesy waloryzacji terenów i ewolucji ludów Czarnego Kontynentu, ze względu na własne potrzeby i demograficzne i gospodarcze. Faszystowskie Włochy będą się domagały rewizji nie tylko według słuszności, lecz także według zasady pierwszeństwa (principio di prioritá)“.

Niemieccy autorowie artykułów w „Antieurope“ również nie precyzują swych żądań kolonialnych. Major a. D. Wülfing woła tylko, że „trzeba niezwłocznie (unverzögert) żądać rewizji wersalskiego dyktatu także w sprawie kolonialnej“ i że „wszystkie narodowe siły stoja zwarciem za swym kanclerzem Adolfem Hitlerem, ufając, że wielki Führer, który doprowadził ruch nacjonal-socialistyczny do drugiego zwycięstwa, także nawiądną będzie walczył i zwycięży na rzecz uprawnionych postulatów Niemiec, na rzecz ich kolonii, na rzecz ich równouprawnienia i honoru“. Poza tem artykuł poświęcony jest dowodzeniu, że „niemieckie kolonie były wspianiale administracyjne“, że „stworzyły wielkie kulturalne wartości“, że „stanowiły wzorowe przykłady kolonizacji“, że Hererowie i Hotentoci do dzisiaj wielbia flagę czarno-biało-czerwoną i t. d. Jak jednak z włoskich oświadczeń na tych samych łamach dość jasno wynika, Włosi są nieco odmiennego zdania, podkreślając specjalnie, że „zupełnie różne prawa Włoch i Niemiec w obliczu kolonialnego zagadnienia“ wpływały na korzyść Włoch między innymi właśnie ze względu na interesy terenów i ludów Afryki.

Włoskie żądania w Afryce.

W artykule „Antieuropy“ p. t. „Prawa włoskie w Afryce“ pisze p. Piero Bernasconi: „Włochy, które już na mocy ogólnej deklaracji mocarstw sprzymierzonych na konferencji wersalskiej mają prawo pierwszeństwa w razie zmian w rozdziale mandatów, obecnie stawia jasno zagadnienie swojej zamorskiej ekspansji, które nie może być rozstrzygnięte przez rektyfikację granic, oddające nam takie, czy inne łowe części dawnych tureckich terytoriów środkowej Afryki. Gdy można będzie uzyskać rozstrzygnięcie, winno być ono całkowite (Quando una soluzione si potrà avere, essa dovrà essere totalitaria)“.

Jako najważniejszy punkt owej „soluzione totalitaria“, włoscy kolonialisci wysuwało żądanie dostępu dla Włoch do oceanu. Argumentacja ich w tym względzie zasługuje, aby, zwłaszcza w Polsce, dobrze ją sobie zapamiętać. Oto, co

pisze p. Carlo Giglio w artykule p. t. „l'Italia e l'Africa“, mówiąc o Morzu Śródziemnym, zamkniętym cieśninami, które nie należą do Włoch:

„Drogi, które prowadzą do naszego domu i wręcz wrota naszego domu znajdują się w rękach cudzoziemców. Możemy wchodzić i wychodzić tylko o tyle, o ile to nie przeszkadza innym. Stanowi to najważniejszą, najbardziej podstawową przeszkodę dla naszego utwierdzenia się jako wielkiego mocarstwa. Nie będziemy wielkim, silnym, budzącym bojaźń narodem dopóki nie będziemy mogli być na zupełną swobodę ruchów, na bezpieczne drogi naszego zaopatrzenia (sicura via per i nostri rifornimenti)“.

Aby to uzyskać — pisze dalej p. Giglio — „mamy dziś jedną możliwość: dostęp do Atlantyku, do otwartego oceanu, wzdłuż linii, która prowadzi od Libii do Zatoki Gwinejskiej“. I dodaje: „Niech nam nie odpowiada, że to jest imperializm.. Każdy naród ma najświętsze prawo zapewnić sobie własne bezpieczeństwo, własna istotna niezależność. Nie jest to imperializm, lecz elementarna, podstawowa, niezbędna potrzeba“.

Rozwijając postulat dostępu do Atlantyku w artykule o afrykańskich zagadnieniach komunikacyjnych, p. Piero Grosso ostro krytykuje francuski projekt transaharyjskiej linii kolejowej, mającej połączyć Algierie, Tunis, Maroko z koloniami środkowo-atlantycznymi, z Senegalem, Zatoką Gwinejską, Kamerunem, Ubanghi, Gabonem. Twierdzi wręcz, że „linia taka nie posiadałaby żadnej, nawet najmniejszej, wartości gospodarczej, mogłaby posiadać tylko wartość polityczną i to dla jednej tylko Francji“. Francuskiemu projektowi przeciwstawia koncepcję połączenia

Afryki północnej ze środkową przez Libię, Czad i Kongo. „Włochy — pisze — mają w swych rękach obszar, którego przeznaczeniem jest stać się wielką naturalną drogą surowców afrykańskich dla zaopatrzenia Europy i fabrykatów europejskich dla ucywilizowania całej Afryki środkowej. Obszar ten jest również częścią Sahary, lecz nie Sahary francuskiej. Przez centralną Saharę, przez naszą Saharę, ciągnie się droga, znaczonej oazami Libii i Fezzanu, prowadząca do jeziora Czad, skąd na krótkiej przestrzeni łatwo może być przedłużona do Konga, stając się najświętniejszym i najpraktyczniejszym polem tranzytu dla łwiej części Afryki“. I włoski autor cytując oświadczenie znakomitego francuskiego geografa Reclus'a, że „linia, która połączy Tripolitanie z równikowymi obszarami, stanie się jedną z największych dróg światowego handlu“.

Obok dostępu do Atlantyku program, rozwinięty w afrykańskim zeszycie „Antieurope“, domaga się wyłączności dla Włoch w stosunku do Abisynii, oraz połączenia między dwiema etnopolskimi włoskimi koloniami: Erytreją nad Morzem Czerwonym i Somalią nad Oceanem Indyjskim, przy czym — jak podkreśla jeden z programowych artykułów — „obecnie kwestia Tunisu zeszła na plan drugi“.

Co do Abisynii, włoscy autorowie oświadczała z naciskiem, że nie myślą ani przez chwilę o naruszeniu jej niepodległości. Chodzi im o włoski monopol na „europeizację“, na „gospodarcze wywyższenie“ tego kraju. Chodzi im — zdaje się — o podobną pozycję, jak w Europie wobec Albanii. Abisynii wogóle poświęcono dużo miejsca, między innymi pod kątem specjalnie podkreślanego przez włoskich kolonialistów niebezpieczeństwa a-

merykańskiej i japońskiej gospodarczej penetracji do Afryki.

Postulat połączenia Erytrei z Somalią był już wysuwany przez Włochy podczas konferencji pokojowej 1919 roku w formie żądania francuskiego portu Dżibuti i francuskiej linii kolejowej Dżibuti-Addis Abeba. Obecnie włoscy rzecznicy kolonialnego rewizjonizmu oświadczają, że Włochy gotowe byłyby z tego żądania zrezygnować w zamian za ofiarowanie innych możliwości komunikacyjnych.

Kwestia ta zresztą — podobnie jak wszystkie — przedstawiona jest w zasadniczych zarysach, wymagających bliższego omówienia, nie separatywnie jednak między Włochami i Francją, lecz na tle ogólnym, w związku z koncepcją „Euroafryki“, — na „Euro-afrykańskiej Konferencji“.

„Konferencja taka — pisze p. Nicola Pascazio — nie od dziś projektowana, dziś już dojrzała... Wraz z rewizją traktatów na afrykańskim terenie, wraz z rektyfikacjami granic, winnaby ona chwycić całego byka za rogi, t. i. przeprowadzić ogólną redystrybucję: 1) surowców; 2) terytoriów kolonialnych i mandatów; 3) nadwyżek ludnościowych“.

Według najoczywistej inspirowanego programu, wyłożonego w „Antieurope“, przygotowanie owej „Euro-afrykańskiej Konferencji“, przygotowanie możliwie najkompletniejszego rewizjonistycznego rozwiązania — „soluzione totalitaria“ — spraw afrykańskich miałyby być jednym z głównych zadań Paktu Czwerech.

Wolno sądzić, że ten, tak dobitnie z początkiem lata bieżącego roku wskazany, cel włoskiej polityki pozostaje nadal niezmiennie aktualny, mimo wszelkich innych kwestii czy obiektów chwili.

O DROGI NASZEJ EKSPANSJI ZAMORSKIEJ

Napisał **Michał Pankiewicz**, b. Radca Emigracyjny na Połud. Amerykę

Nasza ekspansja handlowa w stosunku do krajów pozaeuropejskich cechuje brak aktywności. O ile w handlu z krajami europejskimi mamy stałą nadwyżkę — na naszą korzyść (w latach 1927 — 1931 przeciętna przywozu i wywozu w złotych polskich wynosi 2.026 i 2.328 milionów a w r. 1932 627 i 1.018 milionów), o tyle w handlu z krajami pozaeuropejskimi sytuacja kształtuje się odmiennie, wykazując poważny niedobór, ciężący fatalnie na naszym bilansie handlowym.

Przeciętna roczna w latach 1927 — 1931 naszego wywozu do krajów poza europejskich wynosi 86 milionów złotych, kiedy przywóz z tychże krajów dochodzi do 591 milionów. W roku 1932 odnośne liczby wywozu i przywozu maleją znac-

nie, ale stosunek niekorzystny dla Polski utrzymuje się w dalszym ciągu, wyrażając się sumą 44 milionów złotych w wywozie i 234 milionów w przywozie.

Liczybę tę świadcza o niewyżytkowaniu dla celów handlowych kilku-milionowej masy naszego wychodźstwa.

Do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej wywieźliśmy w roku 1932 towarów za 10 milionów, a sprowadziliśmy za 104 miliony.

Ludności polskiej, względnie ze świadomością polskiego pochodzenia liczyminy w Stanach Zjednoczonych około 5 milionów.

Przy jakiegokolwiek organizacji polskiego świata handlowego w Stanach Zjednoczonych doprowadzenie do konsumpcji polskich towa-

rów za jednego dolara *) na osobę nie byłoby rzeczą trudną, a wówczas nasz eksport do Stanów Zjednoczonych po odliczeniu nawet 50% na koszty transportu i pośrednictwa podskoczyłby conajmniej w dwójnasób, zdobywając stopniowo rynek o wielkiej pojemności, dla którego wchłonięcie towarów z Polski za kilkadziesiąt milionów rocznie przeszłoby bez spostrzeżenia.

Niestety, planowa akcja w tym kierunku dopiero się zaczyna i nie dziwnego, że poważniejszymi rezultatami wykazać się nie może.

*) Każdy Brytyjczyk na obczyźnie uważa za swój obowiązek zakupywanie towarów brytyjskich przynajmniej za 30 dolarów rocznie.

To samo można powiedzieć i o Ameryce Południowej.

W Brazylii znajduje się około 250 tys. ludności polskiej i blisko drugie tyle ukraińskiej i żydowskiej z Polski, mogących się stać poważną podstawą dla ekspansji handlowej w tym kraju.

Tymczasem do Brazylii wywieźliśmy w roku 1932 towarów za jeden milion złotych a sprowadziliśmy za 14 milionów.

Pozostawiając na stronie nasze mniejszości narodowe, samo zorganizowanie pięciuset kupców polskich w trzech stanach południowych Brazylii (Parana, Santa Catharina i Rio Grande do Sul) wokół hurtowni, oparciu o polski bank, powiększyłoby znakomicie po emność rynku brazylijskiego.

Najkorzystniej stosunkowo układają się stosunki handlowe z Argentyną, pomimo, iż wychodźstwo nasze jest tam najmlodsze w całej Ameryce i nie zapuściło jeszcze korzeni w pszenną glebę argentyńską.

Na 21 milionów przywozu z Argentyny wywieźliśmy w r. 1932 do tej na bogatszej południowo-amerykańskiej republiki towarów za 6 milionów złotych, w czym przeszło 40 tys. ton węgla, otwierając tem samym dla naszych czarnych diamentów nowy rynek zbytu.

Możliwości dalszej ekspansji w całej Ameryce są bardzo duże i wymagają nietylko środków materialnych, ale odpowiedniego podejścia do zagadnienia.

Dla lepszego uzmysłowienia powyższej tezy zilustruje swoje twierdzenie przykładami z życia Argentyny.

Jak wiadomo, przy wszelkiego rodzaju transakcjach handlowych z krajami zamorskimi jedna z największych trudności do przezwyciężenia jest kwestja kredytów i wogóle finansowania samej akcji.

Tymczasem w Buenos Aires w bankach argentyńskich znajduje się 15 milionów pesów oszczędności polskich wychodźców bez pożytku i dla wychodźstwa i dla starego kraju.

Zmobilizowanie tej kwoty przez polską instytucję bankową stwarza szerokie podstawy materialne dla rozwoju naszej ekspansji w państwie, mającem 12 milionów mieszkańców i 2.800 tysięcy kilometrów kwadratowych obszaru. Rzecz jasna, iż należałoby rozpocząć od rzeczy najłatwiejszych i być może od organizacji importu, przechodząc stopniowo do rozszerzania eksportu.

Garbników z Argentyny za pośrednictwem Anglików i Niemców otrzymaliśmy w r. 1927 za 7 milionów złotych. Zbyt tego artykułu w Polsce jest pewny i ściśle określony. Przy dużej łatwości zmonopolizowania sprzedaży „quebracho“ w Polsce nietrudno byłoby uzyskać od producentów argentyńskich znaczną niżkę ceny i w ten spo-

sób poważnie obniżyć kwotę płaconą za garbniki argentyńskie.

Organizacja handlu czyni konieczną organizację transportu. Wszelki krok celowej polityki handlowej, wyrażający się w organizacji, czy to importu, czy to eksportu, jest jednocześnie krokiem w kierunku stwarzania podstaw dla uruchomienia własnej żeglugi do Ameryki Południowej.

Poza garbnikami sprowadzamy z Argentyny tłuszcze techniczne (w r. 1932—2 miliony złotych), nasiona oleiste (3 miliony zł.), z Brazylii — kawę (9 milionów zł.), skóry surowe (4 miliony zł.), kakao, tytoń i t. d. — wszystko artykuły, nadające się w dużej mierze do ujęcia ich importu w swoje ręce.

W miarę monopolizowania przez odpowiednią organizację polską importu tych artykułów można będzie zawrzeć szereg umów kompensacyjnych, kładąc tem samym granitowe podstawy dla naszego eksportu do Południowej Ameryki.

Samo jedynie bliższe przyjrzenie się temu rynkowi i podejście handlowe stworzy wiele nowych perspektyw, dzisiaj w naszej świadomości nieistniejących.

15 milionów pesów polskich oszczędności w bankach buenosajreńskich wystarczy nietylko na sfinansowanie naszej ekspansji handlowej, ale umożliwi również racjonalne zorganizowanie kolonizacji na kontynencie południowo-amerykańskim, gdzie możliwości terenowe są niewyczerpane, a polskiego materialu ludzkiego również nie brak.

W jednej Argentynie znajduje się parę dziesiątków tysięcy naszych wychodźców, którzy za poczynione oszczędności chcieliby dzisiaj nabyć własny kawałek ziemi.

Emigracja z Polski ustaje, bo wychodźca po przybyciu do Ameryki Południowej nie znajduje nigdzie punktu oparcia.

Zorganizowanie akcji kolonizacji uczyniłoby zadość obydwom wymienionym potrzebom, ale to wymaga pieniędzy, których Polska nie ma.

I dlatego mobilizacja 15 milionów pesów (= 30 milionom złotych) polskich oszczędności w Argentynie stała się najpoważniejszym nakazem chwili.

Mobilizacja oszczędności argentyńskich umożliwi zatem wzrost naszej ekspansji handlowej, planowa politykę kolonizacyjną, zorganizowanie polskiej żeglugi do Ameryki Południowej i stopniowe przekształcanie naszego bilansu handlowego z Ameryka Południową z biernego na czynny.

W roku 1932 saldo naszego bilansu handlowego tylko z Argentyną i Brazylią wynosi na naszą niekorzyść kwotę 28 milionów złotych.

W tych warunkach nasuwa szereg poważnych zastrzeżeń koncepcja wypompowywania oszczędno-

ści wychodźczych z Argentyny do Polski.

Przedewszystkiem, jak z dalszych wywodów się okaże, koncepcja ta jest nierealna, ale nawet gdyby się realna okazała, to ujemne saldo 28 milionów złotych w katastrofalnym 1932 roku posiada większą wymowę, niż najbardziej ponętne perspektywy wypompowywania pieniędzy z Argentyny do Polski, tembardziej skoro te perspektywy są równe zeru.

W parę miesięcy zaledwie po otwarciu w 1931 r. Oddziału P. K. O. w Buenos Aires rząd argentyński wprowadził ograniczenia w obrocie dewiz, które uniemożliwiają zupełnie lokowanie w Europie kapitałów, nagromadzonych w bankach buenosajreńskich.

Wówczas banki jeden za drugim zaczęły obniżać stopę procentową i wysokość granicy, od której przestają płacić odsetki od przyjętego na lokatę kapitału.

W końcu roku ubiegłego nie płaciły już procentów od sum powyżej 10 tysięcy pesów, a w końcu marca roku bieżącego rozważały ewentualność obniżenia tej granicy do 5 tys. pesów.

P. K. O. w Buenos Aires znalazła się w sytuacji trudniejszej niż inne banki. Nie wykonywując żadnych funkcji gospodarczych na miejscu, straciła swoją rację bytu i nie przynosi dzisiaj korzyści ani Polsce, ani wychodźtwa. Piętnedzy do Polski wysyłać nie może, na miejscu oprocentować i tak nie jest w stanie, a dotychczasowa rutyna P. K. O. utrudnia poddanie założeń działalności Polskiej Kasy Opieki w Buenos Aires gruntownej rewizji.

P. K. O. buenosajreńska, będąc jedynie kasą oszczędności, nie jest dostatecznie związana z życiem wychodźstwa i zwycięzca jej wychodźtwa prawieby nie odczuło. W gromadzeniu oszczędności polskich wychodźców rola jej jest nikła. Kiedy w Banku Boston polskie oszczędności dochodzą do 8 milionów pesów, to w P. K. O. nie osiągnęły poważniejszego odsetka tej sumy, zwiększając się bardzo powoli, gdyż wychodźca nie ma żadnego specjalnego interesu w przenoszeniu swych oszczędności z innych banków do P. K. O.

Solwem, o ile naprawdę chcemy wkroczyć na drogi poważnej aktywności na terenach obydwu Ameryk, o ile naprawdę mamy wolę pracy nad przekształceniem naszego bilansu z biernego na aktywny, o ile ekspansji zamorskiej nie traktujemy jako kontusza od parady — to musimy do wozu polskiej polityki państwowej wprzeznąć wszystkie siły, pracujące lub mające zamiar pracować na terenach zamorskich.

Drogi ekspansji narodowej można torować tylko w zbiorowym wysiłku, podporządkowanym jednej myśli i jednemu kierownictwu.

PRZEGLĄD KOLONIALNY

Zestawił **Franciszek Eyp**, Warszawa

MAROKO

Eksport zboża i jarzyn

Co roku przyznaje Francja dla Maroko pewien kontyngent przywozu zboża do Francji i Algieru. To wyznaczanie kontyngentu jest pewnego rodzaju instrumentem polityki francuskiej i barometrem lojalności Maroka wobec swej metropolii, która może przyznać wielki kontyngent na przywóz zboża, albo też może go bardzo ograniczyć. Maroko ma dużą produkcję zbóż, nie może ich samo skonsumentować i musi poszukiwać rynków zbytu. Chcąc mieć szeroko otwarty rynek francuski i algierski musi ustosunkować się do swej zwierzchniczkii, Francji, na zasadach daleko posuniętej lojalności.

Na rok bieżący uzyskało Maroko prawo przywozu do Francji i Algieru 180.000 ton pszenicy, oraz prowizorycznie na przeciąg dwu miesięcy 6.500 ton owsa, 65.000 ton jęczmienia i 12.500 ton kukurydzy.

Ponadto otrzymało Maroko prawo wywozu do Francji znacznej ilości jarzyn, owoców i rodzynek. Przeciw temu wystąpiła z protestem Federacja Syndykatów Warzywników w Algierze, a to z obawy, aby stanowisko i znaczenie warzywników algierskich na rynku francuskim nie zostało zachwiane przywozem jarzyn z Maroko. Zwłaszcza zaniepokoił ich fakt przywozu z Maroko do Bordeaux, w ciągu r. b. 1.000 ton pomidorów.

KENYA

Najście słoni

Nadmorskie okolice Mombassy (port Kenyi) zostały nawiedzone przez liczne stada słoni, które przebyły kilkaset kilometrów z wyżyn z głębi kraju w poszukiwaniu świeżej, zielonej paszy. Wyżynie bowiem okolice, gdzie stale przebywają słonie, zostały nawiedzone w tym roku niebywałą posuchą. Trawy i różne rośliny stanowiące dla nich pożywienie wyschły, wobec czego zmuszone były poszukiwać paszy aż nad morzem.

Pojawienie się słon w dużej ilości w okolicach nadmorskich zaniepokoiło rolników - tubylców, którzy, zwłaszcza około Mombassy, gęsto osiedli. Obawiają się oni, że słonie mogą im zniszczyć zasiewy, gdyż pobyt słon potrafi zapewne kilkanaście tygodni. Odmarsz ich z nad morza nastąpi dopiero w październiku, gdy w głębi kraju nastanie pora mokra, spadną obfite deszcze i wyschła ziemia znów pokryje się świeżą roślinnością.

MOZAMBIK

Napady lwów

W niektórych okolicach Mozambiku pojawiły się w ostatnich miesiącach lwy, które napadają na bydło i na ludzi. Zarządzone obławy przy udziale wojska i policji nie dały pożądaných wyników, zwłaszcza w okolicy Villa Pery, Dondo i Moamba, gdzie lwy zdołały uciec przed obławą.

Oprócz wielkich obław wielu amatorów myśliwych urządziło zasadzki i polowania na lwy. Dwaj z nich wyszli z polowania szczęśliwie. Jednym z nich był nacelnik stacji Dondo, który zastrzelił ogromnego lwa długości 2,80 m.; drugim był farmer z okolicy Tembe. Ale trzeciemu, który spotkał lwa nie powiodło się. Był nim urzędnik policji weterynaryjnej w Moamba, który w towa-

rzystwie jednego tylko Murzyna natknął się pod Chinanguanine na lwa. Zastrzelił olbrzymiego samca, ale postrzelił tylko samcę, która rzuciła się na niego, zanim zdołał drugi raz wystrzelić. Wobec tego myśliwy skoczył na najbliższe drzewo, ale zanim zdołał wspiąć się wyżej, lwica chwyciła go łapami i ściągnęła na ziemię. W tym momencie nadbiegł towarzyszący mu tubylec, który zaatakował lwicę dzidą i zdołał ją odpędzić, a później sprowadzić pomoc dla ciężko rannego, niefortunnego myśliwego.

MADAGASKAR

Misja gospodarcza Unii Południowo - Afrykańskiej

W porozumieniu z francuskim ministrem handlu przybyła na Madagaskar gospodarcza delegacja Unii Południowo - Afrykańskiej. Delegacja ta miała na celu zbadanie możliwości rozwinięcia stosunków handlowych pomiędzy Unią i Madagaskarem.

Okazało się jednak, że Madagaskar ma te same produkty na wywóz, których Unia ma u siebie podostatkiem. Delegacja wyraziła więc wątpliwość, czy pomiędzy obu krajami wytworzy się jakaś poważniejsza wymiana handlowa.

RODEZJA

Obrady nad połączeniem obu Rodezyj

W Salisbury odbył się zjazd polityków rodezyjskich, mianowicie: dwu członków Rady Ustawodawczej Rodezji Północnej z premierem, sekretarzem finansów, sekretarzem kolonii i przywódcą opozycji Rodezji Południowej, celem przeprowadzenia nieoficjalnej dyskusji w sprawie połączenia obu Rodezyj w jeden organizm gospodarczy - administracyjny.

Wyniki tych obrad mają być podstawą dla oficjalnego omawiania połączenia obu krajów. Jakkolwiek przedstawiciele obu Rodezyj brali udział w oficjalnych w naradach, to jednak po obradach złożyli swym rządów oficjalne sprawozdania.

Obecnie, gdy Rodezja Północna przystąpiła do budowy nowej stolicy Lusaka, sprawy tak się rozwijają, iż zachodzi możliwość włączenia także i północnej Beccuany i utworzenia poważnego organizmu gospodarczego w środkowej Afryce, jako południowo - centralno-afrykańskie dominium (South Central African Dominion). Nadszedł więc - zdaniem polityków rodezyjskich - odpowiedni moment do omówienia wszystkich spraw, jakie oba połączone kraje miałyby do załatwienia, a więc ochrony rasy białej w związku ze sprawami tubylców, rozwoju kopalnictwa, rolnictwa, handlu, oraz spraw komunikacji i połączenia z morzem. Dotychczas bowiem obie Rodezje nie posiadają dostępu do morza, mogłyby jednak uzyskać go przez wciągnięcie w swą koncepcję Nyassy, lub otrzymanie korytarza do Atlantyku wzdłuż południowej granicy Angoli.

Ułatwienia imigracyjne

W pierwszym półroczu r. b. imigracja do Rodezji wykazała wzrost liczby, jak również zaznaczył się wzrost kapitału, zadeklarowanego przez imigrantów. Ponieważ każdy z imigrantów deklaruje i okazuje znacznie wyższą kwotę, niż wymagają przepisów (tj. minimum 100 funtów szt.) przeto władze kolonialne wydały zarządzenie, iż urzędy na

granicy mogą, zależnie od swego uznania, nie żądać od przychodźców okazania minimum, wymaganego dotąd przy wjeździe do kolonii.

Zarządzenie to wskazywałoby, że sytuacja gospodarcza poprawiła się w Rodezji i obostrzenia imigracyjne mogą tam być złagodzone.

TANGANIKA

Ruchliwość Niemców

Do Dodomy, która jest ośrodkiem osadnictwa niemieckiego w Tanganice, przybył b. sekretarz stanu Lindquist dla kolonii niemieckich, aby z tamtejszymi Niemcami omówić sprawy, związane z akcją kolonialną niemiecką. Wynikłoby z tego, że Niemcy swoją akcją kolonialną zamierzają rozszerzyć poza Europę i rozwijać ją także na terenie afrykańskim.

RÓŻNE

Przemówienie następcy tronu belgijskiego w senacie

Przy omawianiu budżetu kolonialnego w senacie belgijskim zabrał głos członek senatu ks. Leopold, następca tronu belgijskiego. Mowa jego była żywo oklaskiwana nawet przez socjalistów, którzy naogół nieprzychylnie usposobieni są do belgijskiej polityki kolonialnej. Zwłaszcza przypadł socjalistom do przekonania początek przemówienia, w którym ks. Leopold zaznaczył, iż: „tubylec jest podstawą dobrobytu kolonii a polepszenie jego moralnych i materialnych warunków bytowania jest pierwszym zadaniem, jakie mamy wypełnić w Afryce”.

Belgijskie sfery kolonialne przyjęły jednak przemówienie następcy tronu bez entuzjazmu, a nawet zajęły krytyczne stanowisko w prasie codziennej.

Jak wiadomo ks. Leopold interesuje się rolnictwem kolonialnym i dąży do innego, niż dotychczasowe, nastawienia belgijskiej polityki kolonialnej. Nie podobają się to belgijskim sferom kolonialnym, które przypominają w prasie, iż Kongo Belgijskie ma wywóz produkcji mineralnej 75%, a rolnej tylko 25%. Kopalnie więc - według nich - są czynnikiem rozwoju i one to pozwoliły kolonii przetrzymać kryzys.

Setna rocznica śmierci Wilberforce'a

Ku uczczeniu setnej rocznicy śmierci W. Wilberforce'a, zmarłego w dniu 29 lipca 1833 r. znanego filantropa i bojownika o zniesienie niewolnictwa w Afryce, odbyły się w Hull (Anglia) uroczystości, na których w odprawianych nabożeństwach żalobnych wzięli udział murzyńscy (czarni) duchowni. Wielu z tych księży pochodzi z dawnych plantacji niewolniczych. W czasie uroczystości śpiewano pieśni dawnych niewolników z plantacji afrykańskich.

Jeden z byłych niewolników, uwolniony w 1878 r., był przewodnikiem po wystawie, jaka została urządzona zabytków po niewolnikach.

W niektórych koloniach również odbyły się podobne uroczystości. Np. w Sierra Leone, która była jedną z ostatnich ostoi niewolnictwa, w uroczystościach ku czci Wilberforce'a wzięli udział przedstawiciele władz miejscowych. W miastach chrześcijańskich: meczetach muzułmańskich odprawiono specjalne nabożeństwa. Główne jednak uroczystości przeniesiono na październik i listopad t. j. na okres suchy gdyż w porze deszczowej bardzo przewala w tej kolonii, niema możliwości zgromadzenia większej ilości uczestników.



JAKO ARCISZEWSKI W SAN SALVADOR DAŁ PAROL

Pierwsze rzeźwe tchnienie kryształową falą wlało się w Avenida de los Palmas, szeroką arterję stolicy brazylijskich posiadłości korony hiszpańskiej, San Salvadoru. Aleja biegła w kolorową dal, wyznaczona kolosalnymi słupami palm królewskich. Na pierzastych, błyszczących kapitelach tych drzew-olbrzymów spoczywało sklepienie z drażonego szafiru, obejmując cały ów rozjarzony świat wśród soczystej zieleni huertas¹⁾, facjend²⁾, aż po siny kontur dalekiej sierrv³⁾

Wraz na spotkanie życiodajnego nurtu z uliczek krętych, z pod łuków, werand, balkonów i portyków wyległo pół miasta na Avenida de las Palmas. Nadeszła pora wieczornej promenady. Wykwitł kostyczny uśmiech hiszpańskiej etykiety na złotem obliczu krainy Inkasów. I oto po wyboistej avenida, będącej w roku Pańskim 1638-ym tylko gościńcem, przełożonym przez dżunglę, w skąpym cieniu palm i araukarji posuwały się faetony komandorów, hacjenderów i wszelakich rycerzy fortuny wśród lyskania brzeszczotów, długich arkebuz i wysokich halabard.

Z długiego, wąskiego rynku warzywnego nad kanałem, z pomiędzy płaskich koszów i kramów, zawalonych wzgórzami kostropatych ananasów, batatów, pokracznych korzeni, worów czarnej fezy, melonów, wielkich jak kula, zwanych „mama“, włochatych kokosów, owoców gojawy, bananów, straków, z pośród łupów rajskiego ogrodu, słowem, otwierał się widok na wieczorną promenadę. Oswojone z gwarem ludzkim wielkodziobe tukany łopotwały nad rynkiem, kradnąc zgóry te skarby Flory, które chwytne łapy małp, i sprytniejszych od nich kolorowych bachorów, podbierały od dołu. Wśród kaskady dźwięcznych wymysłów, wyzwick i giestykulacji przesuwawało się milkliwie pióro i nieruchoma maska Indjanina. Nad tłumem, po sznurze, przeciągniętym od balkonu do strzelnicy kwadratowej wieży, kroczył sztywno laskonogi lnoskok, przystrojony w oślepiające blaszki, od których w oczach się gziło i zieleniło.

Na dwóch obcych mało kto zważał. Wśród krępych krajowców i jaskrawej gawiedzi odznaczała się wysoka postać w czarnym, obszarpanym płaszczu i szerokoskrzydłym kapeluszu, mocno na oczy wciśniętym, za nią zaś kreślił się człek mały, pokraczny, marynarz jednocki, suchy, w pasiastej koszulce i obszernych spodniach, z dziurawym,

słomianym kapeluszem na łbie. Rzekłbyś Don Kiszot w nowem wydaniu z Sanczo Pansa, równie odmienionym w dalekiej Odysseji przez jakąś west-indyjską Cyrce. Byli, mimo szat swoich, tak odmienni od kolorowego mrowia, jak dwa nordyckie cienie, przeniesione zaklęciem na sam płomienny równik.

Niebieskooki pan — toć nikt inny, tylko Arciszewski — zapatrzony był we wspaniałą promenadę, podczas, gdy pokraczny sługa szarpał go za płaszcz i jedynem swem oczkiem pilnie toczył dookoła. Przecie ni jeden, ni drugi na sztuki linoskoczka nie zważali wcale.

— Wszystko, jak we śnie — szepnął do towarzysza wysoki obdatus z pańską miną, na którego rękę zacny kamień w ukośnym sнопie słońca znagła się rozżagwił. — Wszystko, jako w owym śnie moim, co mi się w transzejach pod La Rochellą wyśnił.

— Wasza miłość — wyszeptał w tym samym szeleszczącym języku marynarz z płastrem na oku — ilekroć bliskie jest niebezpieczeństwo, poczynasz srodze dywagować.

— Słuchajno, asan — odparł wysoki kawaler, przesuwając się wśród gawiedzi, zagapionej na linoskoka — czyś ty się nadto ze mną nie spoufalił?

Marynarz wykrzywił capią gębę, jakby coś paskudnego połknął, i rzekł od niechcenia.

— Chociażem waszej miłości pokorny sługus i totumfacki, jam bene natus⁴⁾ Toć Smętek jeno me przezwisko, a istotnie zwę się Rychlik i klejnot mój Znin.

— Rychlik, czy Chochlik, czy jak ci tam sakramencka fujaro — odmruknął wysoki codzoziemiec, wycofując się zrecznie z tłumu — tak mi się codzi widzi, że ty już przy smętku i zgrzytaniu zęboma pozostaniesz, bo jak nas gawaczosy⁵⁾ capną, to ci twoją szlachetnie urodzoną skórą na jaszczur wyprawia. Rychło w czas, mości Rychlik, tyś mnie tę nobliwą, szpiegowską imprezę naraił...

— Ja? Jam naraił? — obruszył się pokurcz. — Jam nie raił, jeno skoro wasza miłość na ambit żeś wziął, niby narowisty koń, gdy na kiel weźmie...

— Nie ja na kiel, jeno Nassauczyk na hak mnie wziął. Do perlustrunku⁶⁾ takich fortalicyj kunsztu trzeba i ekspresji, a Nassauczyk, zdrajca, dobrze wiedział, iż żaden z jego oficerów się nie zaofiaruje. Przecie nic by z tej kabały nie wyszło, gdy-

¹⁾ Ogrodów.

²⁾ Kolonij.

³⁾ Gór.

⁴⁾ Szlachetnie urodzony.

⁵⁾ Hiszpanie.

⁶⁾ Poznania

byś się ty, niecnoto, pod namiot rady nie podwinał z ową piosnką o wygnaniu Arjan, która mi zawsze krew psowa: — Wychodź swacho Babilonu — nierządniczo wszeteczna — Wender, Wender Arjani!...

— Cichaj no, wasza miłość! Calkiem rozumus stradał? — już bez wszelkiego respektu przerwał mu towarzysza. — Coś mi się widzi, że ten z koguciami pióry na sombrero⁷⁾ to alguazil⁸⁾ i cale od kwadransa z oka nas nie spuszcza. A ront halabardników nikogo, tylko nas szuka.

— I jako żywo od ulicy białoskórników drogę nam zachodzi! Zostaje ulica stelmachów. Dalej jest katedra, gdzie nieszpór się odprawia.

— Prawo azylu⁹⁾ nam nie służy! — odrzekł marynarz, ponuro zwiesiwszy głowę. — Lecz kusa rada...

Wstąpili na schody starte, kamienne, wiodące w uliczkę, zacienioną od góry kratą z żerdzi i łań, przelożonych od dachu do dachu, które były płaskie, wszystko na sposób arabski. Powiało na nich mieszaniną odorów próchna, butwienia, pleśni, rdzenia drzewnego, smoły, kleju, politory i wraz ogarnął ich klekot pobijających młotków, stuk równy, raz poraz, chrobot hebla i zgrzyt pily, a wióry drogocennych gatunków egzotycznego drzewa zaszeleściły im pod nogami. Tu i ówdzie kłoda, nawpół z kory odarta, wystawała z podsienia, tamując przejście, że trzeba było ją przeskakiwać. Kupa korka poniewierała się pod murem. Byłoby się czemu napatrzeć, gdyby nie strach, że od wylotu na „plasa“¹⁰⁾, dokąd dążyli, drogę im zabieją. Ówdzie rzeźbili krzesła z wysokimi oparciami z cedru, lub rzabu, pao santo, od czego poszła na świat cała nazwa palisander. Tam oto buchało wiercącym w nozdrzach odorem korzennym z pod heblowanej deski kolosa cynamonowego; tuż obok zbijano kępki z ciemno czerwonego, opornego na wodę drzewa żelaznego; tu strugano wiosła z lekkiej i mocnej żangady lub pióra sterów z czarnej itauby; dalej drążono kufry i sepety z drzewa sandałowego, wonnego jak pachnidła, z drzewa czekoladowego lub z „krowiego mięsa“, koloru krwi; stoliki niskie cyzelowano z purpury, czarno nakrapianej, deszczuńki z odurzającego „balsamo“, fornir z „sebestya de arruda“, o pięknym deseni z czerwonych, żółtych i fioletowych żyłek; toczono koła z grapiopinji pod złocone karoce i podwozia.

Tu i ówdzie obejrzał się za przechodniami półnagi kołodziej, cieśla lub okretownik, lecz wśród ogólnej krzątany czeladzi kto tam miał ochotę i czas zwracać uwagę na dwóch wagantów, kłócących się między sobą w obcym dialekcie.

— Z nastaniem nocy — mówił, dysząc ciężko, Arciszewski — nie będzie się gdzie schronić, bo nas pod Bom Viagem zwietrzyli.

— Gdybyś się wasza miłość nie uparł był — narzekał Smętek — zachować na reku owo kocieoczko, nigdyby nikomu i nie powstało w gło...

— Primo, mam w tym pierścieniu inkluzę¹¹⁾.

⁷⁾ Kapelusze.

⁸⁾ Policjant.

⁹⁾ Schronienia dla przestępców.

¹⁰⁾ Plac.

¹¹⁾ Łazików.

¹²⁾ Demona.

Secundo, mało to wszelkiego tałatajstwa minie znacznych klejnotów narabowało. Tertio — była zdrada!

Smętek tylko gębę w dziób zwinął i gwizdnął przeciągle. — Czekać, wasza miłość — rzekł. — Czyżby Nassauczyk? Toć to wielki pan, całą gębą, magnat. Takie książę?

— Jeśli nie on sam, to który z jego psiarni.

— Invidia¹²⁾.

— Kością w gardle tym pyszałkom stoi moja sława.

Zamiłkli obaj, znalazłszy się na obszernej, brukowanej kociami łbami plasa, niemal u wrót masywu katedry, nad którym wyrastał trzpień wieży czworokątnej, niby olbrzymia kopja; grot z rzeźbionego kamienia pławił się w posoce zachodu, podczas, gdy na placu, otoczonym krużgankami, gmatwaniną filarów, wnęk, balkonów, lub zgola nagimi obronnymi murami, w skarpy i strzelnice, mrok podsieni lekko, zwinnie się skradał. Na płaskim tarasie kordegardy powstał oto ruch, szczęk i parada, gdyż właśnie w Avenida de las Palmas, mieniając się pychą złota, zbrój i klejnotów nadeciągał sznur wieczornej promenady. Naprzeciw z kowanych wrót katedry, z pod lasu błękitniejących posągów, uszeregowanych na kapitelach świątyni, wypływał tłum wiernych, mężczyzn, nakładających sombrero, i kobiet w chustach koronkowych, zarzuconych na wysokie grzebienie.

Dwaj cudzoziemcy czempredzej wnięszali się w tłum pobożnych.

Tuż za faetonem alcada¹³⁾, pośpiesznie zjeżdżającym z drogi, toczył się, a podskakiwał z łoskotem sześciokonny powóz gubernatora stolicy. Rozparty w złocistym pudie Don Joas de Souza, oliwkowy i chuderlawy paradował w sztywnych męustannych półukłonach i sypał krzywymi błyskawicami wślad za każdym żywszym gestem, każdym skinieniem i trzepotem aksamitnych spojrzeń damy, siedzącej po jego prawicy.

— Patrz! patrz wasza miłość! — szepnął Smętek do ucha swemu panu — tam, przy gubernatorze, Dona Carlotta!

Pułkownik Ariszewski podniósł wzrok i zmartwiał. I jako to bywa często w tłoku, znalazł się wraz z Smętkiem o kilka kroków od powozu gubernatora, oddzielony od Donny Carlotty de Carvajal tylko trzema rzędami głów, po których wspaniałemi swemi oczyma przypadkowo powiodła. Drgnęła i nagle w reku jej zadrżał wielki purpurowy kwiat freycintji. Dżetowo czarne oczy damy natrafiły w tłumie na jasno błękitne spojrzenie i oto w nich przewinał się dziw wielki i błysk zrozumienia. Właśnie po kwiat, którym się bawiła, gubernator rękę wyciągał. Ze zmieszania, czy przez diabelską złośliwość, Dona Carlotta cisnęła purpurową freycintję w tłum, wprost w utkwione w nią niebieskie oczy. Dostrzeżono tylko błysk pierścienia w nasświetlonem powietrzu i męzka ręka darów pochwyliła. Nie widziano w tłumie, komu przypadł w udziale, przecie z orszaku, zgóry, widać było owego szczęśliwca, który wyglądał na cudzoziemskiego waganta. Z ponad kit brylantowych, orlich i strusich piór, głów w beretach i spowitych jaskrawemi szarfami buchnęło w jeden głos:

— A-a-ah! Que felicidad¹⁴⁾.

¹³⁾ Zazdrość.

¹⁴⁾ Szczęścia.

¹⁵⁾ Co za szczęśliwiec.

Gubernator zzieleniał z zazdrości. — Dona Carlotta! — syknął — póki życia nie zapomnę tego afrontu! — I skinął na kapitana straży przybocznej, który po jego stronie jechał, wskazując mu oczyma chudopacholka, na którego spadła krwawa laska córki granda. Kapitan wparł konia w tłum z oczyma w Arciszewskiego utkwionemi.

— Zginęliśmy! — ieknął Smetek. — Kapitan Mandanza był o parę kroków. Już rękę na intruza wyciągał, już otwierał usta, by zawołać: Sta preso, senjor¹⁶⁾ — gdy wagantom przyszła niespodziewana pomoc. Nie stało czasu na rozprawę. Hen, z pod wełny obłoków, z pod złotego krzyża katedry na białe miasto spadła melodyjna cisza. Na Anieł Pański biły dzwony. Wąż pojazdów stanął, jak wryty. Wszystkie głowy odkryły się naokół i wszystkie ugięły się kolana. W melodyjnej ciszy rozplynał się powszechny szepc i szmer, niby wieść pokoju:

— Sancta Maria — gratiae plena — Dominus tecum — Virgo Serena...

I wraz słońce zagasło.

Szczyt katedry zgasł niby świeczka w paszczy granatowej nocy.

Cienność fioletowa, jak osad wina. Twarze za woalem nocy. Rysy zatarte. Tłumi się rozmówił, rozpręgał, uniósł obu cudzoziemców, którzy uciekali, co tchu. Tylko światełka po balkonach, austerjach¹⁷⁾ i hospedarjach¹⁸⁾.

— Stracili trop! — odsapnął Smetek.

— Gdybyśmy się mogli dostać na Espiritę... — odmruknął Arciszewski.

— Pewnie ją zajęto — rzekł posepnie Smetek. Mówiłeś, wasza miłość, że była zdrada?

— Lecz, żem przekupił kapitana Espiritę, nikt nie wiedział. Kto mógł zgadnąć, żem na tej feluce ważył się do San Salvador?

— Bramy zamknięte. Jakże to mamy przedostać się do portu?

— Choćby przez mury. Prowadź! — rozkazał Arciszewski.

Gwar ludzki przycichł. Uczyniło się dziwnie, uroczenie. Z pomiędzy murów wypełzły martwe blaski księżycy, budząc kroki, szepty i czary, jakby kto na gród senny zarzucał srebrny niewód i łowił, łowił serca. Tu i ówdzie ozwał się śpiew pod brzęk strumny w tętniącym narzeczu kastylskim, w pięściwej portugalszczyźnie. O parę kroków rozgrywała się scena, rzekłbyś Don Kiszot i Maritornes, poczem amant, zostawiwszy wjole na przymurku wsunął się w okno.

— A! miłosna mitręga! — machnął ręką Smetek.

Arciszewski pogrzebał w kabzie, dobył peseta i położył na przymurku, sam wzięwszy wjole. —

— I nam w tę mitręgę zabawić się przygodzi — rzekł. Jeśli nas ront weźmie na oko, wjola może nas uchronić od zaczepki. Zresztą... czy nie mówiłeś, że tu blisko, gdzieś u samych murów, jest pałac Carlotty?

— Właśnie — odrzekł Smetek, trwożliwie się oglądając na odgłos kroków i szczeł broni. — Ront idzie, a pałac tam, o staję przed nami. Na balkonie widzę światło.

— Pod balkon! I dawaj wjole. Nie znasz jakowych fraszek czy rymów?

¹⁶⁾ Stój, senjor.

¹⁷⁾ Zajazdach.

¹⁸⁾ Gospodach.

— Nie. Wasza miłość sam ic składasz.

— Po polsku. Lecz potrzeba matka inwencji. I Arciszewski szedł szparko, brzękając w struny, mrużąc i podśpiewując.

— Ront za nami! — powtórzył Smetek. — Z dzieścicu chłopca.

Pułkownik obejrzał się. Nagle ront rozbił się na trzy kupy, z których każda zajęła róg placu. O ucieczce nie mogło być mowy.

— Coś ty bzdurzył, knie! — odezwał się do towarzysza gniewnie — że trop stracili. Mają nas w saku.

— Ale nie ważą się do nas. Nie są pewni.

— Bo — wjola!

Stali przed piękną magnacką siedzibą z wieżyczkami i tarasami w falach zieloności, przybijających do murów, w których widniała jedna tylko spiżowa furta. A księżyc czynił bajkę z tego gniazda. Żółty blask sączył się z poza kraty balkonu.

Arciszewski uderzył w struny i zaśpiewał niskim głosem, aż sam dźwiękowi swoich słów się zdziwił:

Pod niebieskim księżycem tęsknoty
Cavalheiro¹⁹⁾ do Dony Carlotty
Śle gitary i serca dźwięk złoty.
Pod balkonem Dony Carlotty,
Na sztylety niebaczny i groty,
Ciska w górę na ścianę z kamienia
Liany pragnień i lesso westchnienia,
Lecz spadają na niego zpowrotem.

Ruch na balkonie. I światło zgasło. Milczenie. — Masz djable kubrak! — syknął Smetek.

Arciszewski strącił z głowy kapelusze i, stanawszy w pełnym blasku, tak podjął:

Mimo krwawe rodowe niesnaski
Cavalheiro bez płaszcza i maski
Sięga śmiało po promień twej laski,
O, Carlotta — złotosmagła Carlino!
Jak noc gwiezdna, upojna jak wino,
Bo przy tobie uroki i blaski
Liany pragnień i lesso westchnienia,
O, Carlotta — złotosmagła Carlino!

Z balkonu spłynął głos, na dźwięk którego Arciszewski drgnął.

— Łesz, senjor, jak z nut! — przemówił ów głos natężonym szepcem.

— Wiesz, Dona Carlotta — zawołał Arciszewski — iżem przyparty do muru i że istotnie udaje się do twojej laski.

— Zapóźno — brzmiała odpowiedź. — Krew padła między nas.

— Wiesz także, Dona Carlotta, że jam jej przelania niewinien.

— Jeśliś i niewinien, senjor, córka granda nie darownie wzgardy...

— Wzgardy? — zdziwił się szczerze Arciszewski.

— Boś mnie upokorzył, Don Cristophoro.

— Wasza wspaniałość nie woiowałaś po ryckersku. Ale ci cześć i życie ocalał. Olinda! Reyos Magos!

— A ty, Don Cristophoro? Po ryckersku przybyłeś na przeszpigi.

Milczenie. Potem Arciszewski rzucił ostatnią swą kartę:

— Przecie honor waszej wspaniałości domaga

¹⁹⁾ Kawaler.

się splaty długu. Toć takie długi respektowane były nawet przez saraceny.

Milczenie. Smętek targał za płaszcz swego pana, gdyż alguazile zbliżali się ukradkiem. Wreszcie po dżugiej chwili, która obu straconcom wydała się wiekiem, znów ozwał się głos:

— Daj jeno parol, że na San Salvador nastawać nie będziesz, a coś tu widział, przeciw nam nie użyjesz... za siebie i twego kamrata.

— Daję parol za siebie i Smętka. Odpinę do Europy, do starego kraju. Holendrami włada ninie książę Nassauske.

Zgóry spłynęło wyraźne westchnienie — westchnienie ulgi, czy żalu, kto wie!

— Pchnij furte. Otwarta — szepnęła Carlotta. — I potem zewnątrz zarygluj. Za kępą agaw

w naszym patio²⁰⁾ jest druga furta. Tam klucz znajdziesz w zamku. I już będziesz za murami miasta. Bądź zdrów Cristophoro...

— Żegnaj Carlina...

Czas był wielki. Ledwie furta za zbiegami się zawarła, i zasunęli rygle, alguazile poczęli się dobijać. Rzeczywiście za kępą agaw była furta, a kiedy się przez nią wymknęli, mury miejskie mieli za sobą, a światła i rozgwar portu o małą staję. Smętek rozpoznał wrkótce wśród mrowia okrętów smukłe kształty Espirity.

Przed zbiegami toczyła swe wody potężna Rio de Janeiro, niedająca się zamknąć ni forty, ni łańcuchem. Byli wolni, ale — na parol.

²⁰⁾ Ogród w podwórzu.

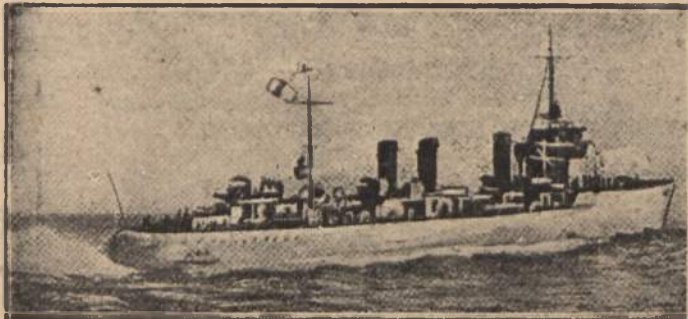
PENHOËT

Budowa

**OKRĘTÓW wojennych
i STATKÓW handlowych**

wszelkich typów i rozmiarów

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



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

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

SCHNEIDER & C^{ie}

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 pojedynczym i podwójnym działaniu dla wszelkich statków handlowych, budowanych we Francji), 2-u taktowe motory typu SCHNEIDER dla łodzi podwodnych

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

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”

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. cena książki w przedpłacie **TYLKO ZĘDTYCH TRZY**

Przedpłatę, zamówienia zbiorowe i należności przyjmuje:

Biuro Zarządu Głównego L. M. i K. Warszawa, Widok, 10, (Konto P. K. O. Nr. 367)
oraz wszystkie Okręgi i Oddziały **LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ**

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa Widok 10. Telefony: red. 290-18, adm. 533-88.

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	Rostkowski F. — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej	„ 1.50
Czy chcesz zostać bogatym?	„ 0.25	Rostkowski F. — Zagadnienia morskie na tle kryzysu	Zł. 0.50
Gen. G. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonjalnej	„ 0.25	Rostkowski F. — Zadania Polski na Atlantyku	„ 0.50
Demel K. — Narzędzia i metody łowu ryb	„ 0.50	Rummel J. — Gdynia port polski (1927 rok)	„ 2.50
Fularski M. — Kryzys emigracyjny a polska polityka kolonjalna	„ 1.—	Tyszel Z. — Pod Ojczyzną banderą	„ 3.—
Głuchowski K. — Wśród pionierów polskich na Antypodach	„ 4.—	Uziembło A. — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu	„ 0.50
Jarzyno A. — Peru	„ 1.50	Wojciechowski S. — Flota handlowa w Polsce (1927 rok)	„ 0.25
Gen. Kwaśniewski St. — Która uwaga o żegludze śródziemnej w Polsce	„ 0.75	Wojaar J. — Polsko-Brazylijskie stosunki handlowe	„ 1.20
Kalendarz morsko-kolonjalny 1933 rok	„ 1.50	Zaruski M. — Na jachcie Włóż	„ 1.—
Kozmłński-Poraj St. — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej	„ 1.—	Zieliński St. — Wyprawa S. Rogozińskiego do Afryki	„ 0.25
Krzywiak B. — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie	„ 1.20	Zieliński St. — Mały słownik pomiarów polskich kolonjalnych i mor. (prenumerata roczna zł. 5.— 12 zeszytów). zeszyt	„ 0.50
Kwiatkowski E. — Trzymajmy się morza	„ 0.50	Gry towarzyskie	
Lepecki M. B. — Opis stanu Espirito Santo	„ 3.—	Bitwa morska (dla członków Ligi M. i K. zł. 4.—)	5.—
Lyp Fr. — Wiadomości o wysokim płaskowyżu Angoli	„ 1.20	Bierki (dla członków Ligi M. i K. zł. 2.80)	„ 3.—
Lyp Fr. — Wysoki płaskowyż Angoli Na Święto Morza — praca zbiorowa	„ 4.—	Pecztówki	
Program Kolonjalny Ligi Morskiej	„ 1.—	Widoki Odyai, Marynarka Wojenna i Handlowa, komplet 30 sztuk (1 sztuka 20 groszy)	„ 4.—
Przewodnik po Gdyni i wybrzeżu	„ 0.50		
	„ 1.—		

Wydawnictwa komisowe

Belowski L. — Kolonie dla Polski	„ 4.—	Kernatowski J. — Ustrój polityczny Francji	„ 0.50
Borowik J. — Polskie Pomorze t. I	„ 12.50	Skarżyński S. — 25770 klm. ponad Afryką	„ 6.—
„ — Obrona Pomorza	„ 10.—	Sołkowski B. — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu	„ 1.50
„ — Przeciw propagandzie korytarzowej	„ 5.—	Smogorzewski K. — Propaganda korytarzowa zagranicą	„ 2.50
Dziesięcioro o Pomorzu	„ 0.50	Stopczyk W. — Handel międzynarodowy na Bałtyku	„ 6.—
Gustowski L. — Od Warszawy do Sahary	„ 4.—	Stebenechen A. i Strassburger H. — Spór o Odyję	„ 7.50
Gustowski L. — Na morze Odańsk, Gdynia	„ 2.50	„Wilk“ — pierwsza polska łódź podwodna (pg. akwareli Marin'a) sztuka	„ 0.30
Halman Mieczysław — Polacy wśród pionierów Ameryki	„ 8.—	(od wydawnictw komisowych rabatu się nie udziela).	
„ — Historia udziału Polaków w Amerykańskiej Wojnie Domowej	„ 7.—	Pozatem Admin stracja „Morza“ posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza“ za lata ubiegłe, w pięknej oprawie po cenie zł. 15.—	
„ — 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		

DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

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

