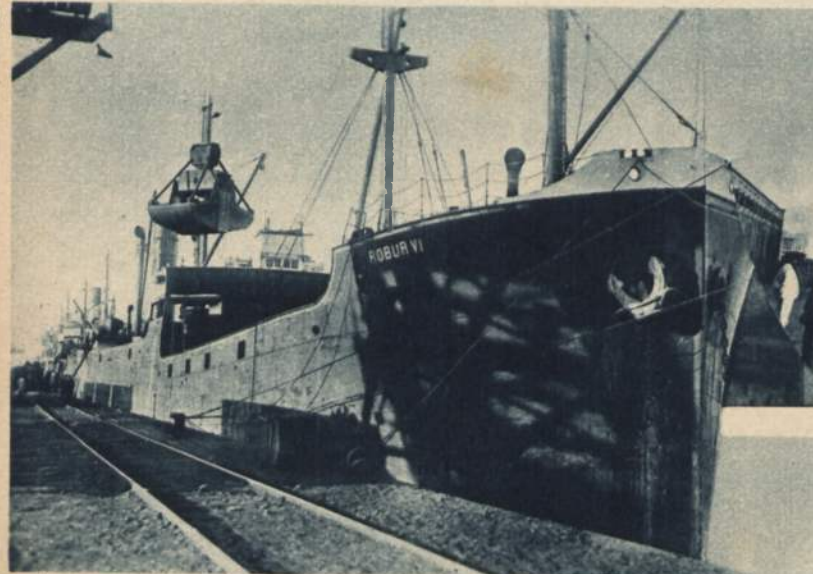
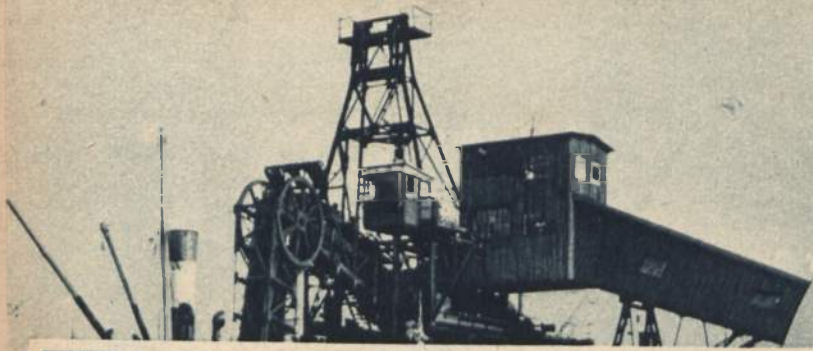


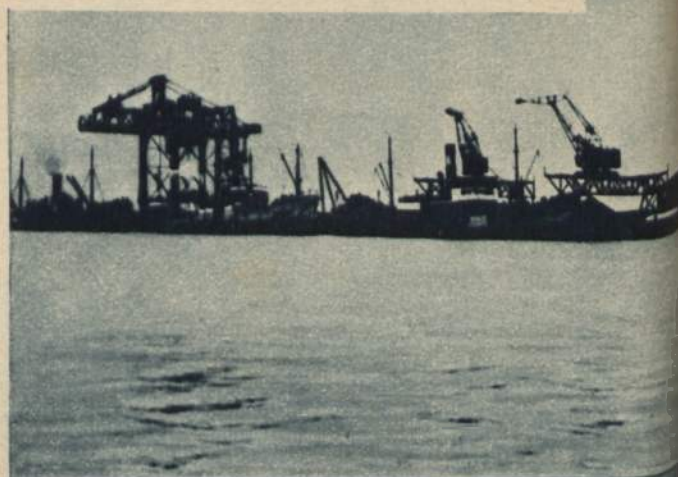
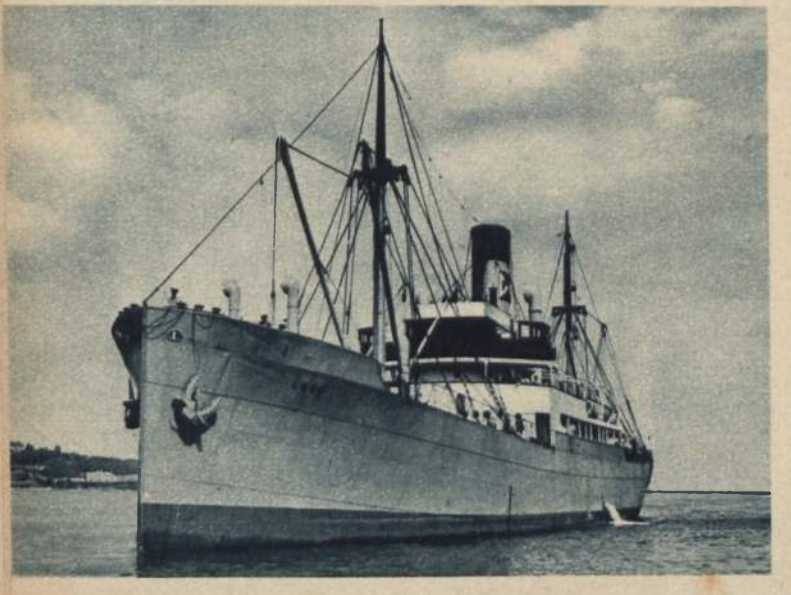
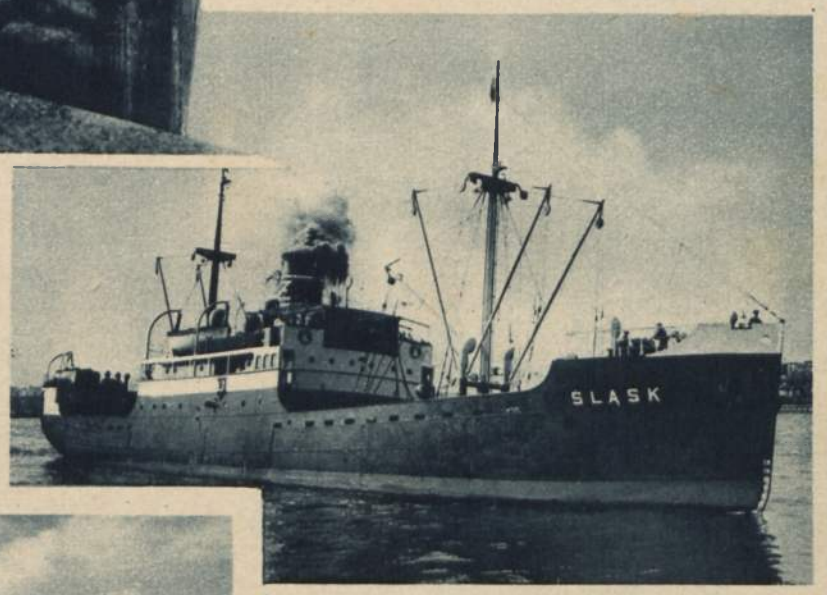
# MORZE





**POLSKIE LINIE ŻEGLUGOWE:**

1. Żegluga Polska S. A. (s/s Śląsk)
2. Linie Żeglugowe Gdynia — Ameryka S. A. (s/s Polonia)
3. Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob” (s/s Robur VI)
4. Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe „Polbryt” (s/s Lwów)



# MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 8-9

Warszawa, sierpień - wrzesień 1935 r.

Rok XII

TRESC: 1. Pod własną banderą; 2. Swawole gdańskie — J. D.; 3. Pod znakiem bandery handlowej — T. d. Ocioszyński; 4. Gdynia portem tranzytowym — Kazimierz Jeziorański; 5. M/s „Piłsudski” — J. L.; 6. Rola polskich trampów — J. Korolkiewicz; 7. Trzecia flota — W. Kosianowski; 8. Żegluga na Bałtyku J. L.; 9. Polska bandera na Atlantyku — J. Ginsbert; 10. Z morskich podróży Marszałka J. Piłsudskiego — Józef Woźnicki; 11. Liga Morska w Stan. Zjedn. A. P. — J. Lewandowski; 12. Bałtyk — Morze Czarne; 13. Gdynia — Aleksandra — inż. Wodniak; 14. Jokohama — S. Kosko; 15. Wyprawa do Afryki Zachodniej. 16. Polska wystawa pływająca — L. Schorak; 17. Tydzień propagandy w Kilonji — R. C. SPRAWY KOLONJALNE: 18. Przegląd prasy zagranicznej; 19. Z życia marynarki wojennej; 20. Z ruchu wydawniczego; 21. Kronika; 22. Rozrywki umysłowe.

## POD WŁASNĄ BANDERĄ

Z ziemi włoskiej, zapłacony węglem i pracą górnika polskiego, płynie do Polski nasz nowy, największy statek, największy i na Bałtyku statek handlowy, któremu nadano imię Budowniczego Polski Odrodzonej.

Długa, ofiarna, znacząca etapami, z których każdy przynosił nowe zdobycze, była droga, którą Marszałek Piłsudski wyprowadzał Naród z niewoli i wiódł do Wielkości i Chwały.

Imię, które nosi nowy nasz statek transatlantyki, niech opromienia nowy etap w rozwoju polskiej marynarki handlowej, niech będzie widomym nakazem nieustępliwej pracy i ofiarności na rzecz Polski na morzu!

Bo gdy współczesne pokolenie żyje w epoce, w której nie wieki a lata i miesiące decydują w wyścigu i współzawodnictwie narodów, pokolenie to musi zdobyć się na szybką realizację programów, które dawniej rozkładano na dziesiątki lat. Polska ma do odrobienia wiele zaległości, ale zaległości nasze i zaniedbania na morzu, wiekami nagromadzone, wyrównać trzeba wysiłkiem rekordowym. Nie było nas przez wieki całe na morzu, nie było nas prawie nigdy, choć nad morzami leżały od wieków granice Polski. Praca na wybrzeżu, budowa wielkiego portu, to dopiero część, drobna część programu morskiego. Bez marynarki handlowej, bez własnych statków, bez Polaków — ludzi morza i handlu morskiego, dobrodziejstwa odzyskanego morza nie będą w pełni udziałem naszym. Polska bandera handlowa, to najlepszy środek propagandy gospodarczej, politycznej i kulturalnej na całym świecie. Własna marynarka handlowa, to niezawodny, jedynie trwały środek do wyprowadzenia towaru, kupca polskiego na szeroki świat, to możliwość bezpośredniego otrzymania z zamorskich krajów, potrzebnych gospodarstwu narodowemu surowców. Polska bandera handlowa to najlepszy, bezpośredni łącznik pomiędzy Macierzą, a wielomilionową rzeszą Polaków na obczyźnie, dla których statek polski staje się częścią widzianej, dzisiejszej Ojczyzny. Polska na morzu — ludzie i statki — to siła dynamiczna, pracująca nie w ciasnych granicach lądowych a na wielkich przestrzeniach wód ziemi całej, na pożytek i sławę Rzeczypospolitej.

Nawet dla narodów o nieprzerwanej tradycji morskiej rozpoczęcie pracy przez nowy statek, statek większy od dotychczas posiadanych, staje się wielkim dniem. Dziesiątki tysięcy, ba setki tysięcy ludzi, przybyłych z lądu, towarzyszą wyruszeniu statku w pierwszą podróż. Tak było niedawno we Francji. Jest to dzień radości i chwały, dzień, w którym skupia się myśl i uczucie całego narodu na jego dorobku morskim. Ale dzień ten jest równocześnie dniem wielkiej propagandy na rzecz własnej marynarki handlowej. Bo dorobek na morzu powstaje tylko przy poporciu najszerszych mas, bo dalsze wysiłki konstruktorów, stoczni uzależnione są od wykorzystywania przez wszystkich własnych statków handlowych. Stocznie, konstruktorzy, armatorzy dostarczają coraz to wygodniejsze, szybsze, lepsze statki, ale tylko dlatego, że mają pewność zatrudnienia ich, że tę pewność opierają przedewszystkiem na własnym kraju. Niemiec, Francuz, Anglik, Włoch podróżuje i przewozi towary przedewszystkiem pod własną banderą. Jego umiłowanie morza i spraw morskich znajduje wyraz w trosce o dorobek narodu na morzu, a pomyślność bandery narodowej jest jego własnym powodzeniem. Polak zawsze jeszcze skłonny do „chwalenia cudzego” wychowywać w sobie musi umiłowanie wszystkiego co jest polskie — na lądzie czy na morzu — kształcić tem usilniej, że nas nie stać na opłacanie obcych usług na morzu.

★

Nie danem było pierwszemu, dużemu statkowi transatlantykemu, który łączyć będzie Polskę z Nowym Światem — ze Stanami Zjednoczonymi A. P. — narodzić się w polskiej stoczni. Niechże imię, które mu nadano stanie się zawołaniem w realizowaniu dalszego programu budowy marynarki handlowej i wojennej. W oparciu o własne siły — jakim było całe życie i dzieło Marszałka Piłsudskiego — we własnych stoczniach, polską pracą niech powstają nowe statki, niech też rośnie liczba i siła strażników polskiego morza — polskich okrętów wojennych.

Tradycyjna, pojednawcza polityka polska wobec Gdańska, szczególnie ustępliwa w ostatnich dwu latach, napotkała w ubiegłych tygodniach na nowy oddech gdańskiej swawoli. Zbuntowany Gdańsk, po zrujnowaniu swoich finansów, dewaluacji guldena, samowolnych zarządzeniach o obrocie pieniężnym, gdy spotkać się musiał z obroną gospodarczych interesów Rzeczypospolitej, zniósł granicę celną Polski z Niemcami na odcinku gdańskim. Nie wiemy na co liczył Gdańsk, buntując się przeciwko zarządzeniom polskiego Rządu, łamiąc postanowienia Traktatu Wersalskiego i umów polsko-gdańskich: na słabość Rządu polskiego, czy na pomoc z zewnątrz?

Pomoc z zewnątrz zawiodła. Poza „moralnem” poparciem prasy Rzeszy Niemieckiej, nie napłynęły do Gdańska miliony dotychczasowych subsydjów, ba, nawet „zamrożonych” należności za artykuły sprzedane w Niemczech. Rzesza Niemiecka nie była też w stanie powrócić do „konia gdańskiego” w swej polityce rewizjonistycznej. „Zurück zum Reich” zawiodło. Rząd polski wyraźnie określił granice ustępliwości: rozpoczęcie rokowań i zmianę swych obronnych zarządzeń uzależnił od przywrócenia stanu prawnego w stosunkach Gdańska do Polski. Ustępliwość, wyrozumiałość, pojednawczość nasza wobec Wolnego Miasta kończyć się będą zawsze tam, gdzie napotykamy jakiegokolwiek próby naruszenia politycznych i gospodarczych uprawnień Polski na Bałtyku, praw Polski u ujścia polskiej rzeki Wisły. Dopóki Gdańsk leży u ujścia tej rzeki, dopóty Wolne Miasto związane będzie z Rzeczypospolitą. Kto chce zmienić istniejący prawnie i faktycznie stan rzeczy ten niech marzy o przesunięciu koryta Wisły, albo o wysadzeniu Gdańska w powietrze. Pozostawiamy szalonym marzycielom zmianę na tej drodze istniejącego stanu rzeczy u ujścia Wisły. Ktoby zaś myślał o naruszeniu granic politycznych, czy celnych Rzeczypospolitej, kto „z zewnątrz na słabość naszą liczy, to niech wie, że my po cudze rąk nie wyciągamy, ale swego nie damy. Nietylko nie damy całej sukni, ale nawet guzika od niej. I niech wie, że to decyzja całego narodu”.

Nawet guzika nie damy z szaty Rzeczypospolitej!

Ta żołnierska odpowiedź — wyjątek z pierwszego publicznego przemówienia Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, gen. dyw. Rydz-Śmigłego — niech będzie przestroga dla wszystkich, którzy pokojowość polskiej polityki utożsamiają ze słabością, dopatrują się rzekomych zasadniczych zmian w polskiej polityce zagranicznej. Polska w oparciu o własne siły wywalczyła pokój i wykreśliła nietylko własne granice na Wschodzie. Trzeźwa ocena sił Polski i Jej znaczenia w tej części Europy doprowadziła i Niemcy do podpisania układu polsko-niemieckiego. Sąsiedzi nasi wiedzą też, że Polska nie stanie się nigdy narzędziem cudzych planów, zamierzeń, interesów.

Orientacja bałtycka państwa i narodu polskiego, to już dzisiaj dogmat polskiej polityki zewnętrznej i wewnętrznej, to instynkt zbiorowego życia Polski, który umacnia się i pogłębia w walce — ileż razy podejmowanej i narzucanej Polsce bezskutecznie!

Jeszcze rozlegały się echa pierwszego publicznego wystąpienia Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych na Zjeździe Legionowym, gdy Senat gdański cofnął się. Samowolne zerwanie łączności gospodarczej Gdańska z Polską zostało odwołane. Zanim dłuższe, a już rozpoczęte rokowania, rozstrzygną sprawę walutową w całej rozciągłości, sprawę od której zaczął się ostatni konflikt, przywrócony zostaje stan prawny, a złoty polski staje się środkiem opłat celnych, pobieranych w Gdańsku. Polska utrzymuje wobec tego w mocy swe zobowiązania z roku 1933, dotyczące wykorzystania portu gdańskiego. A tem właśnie najbardziej interesuje się ludność Wolnego Miasta Gdańska, której byt materialny zależy od współpracy gospodarczej z Polską. Nastroje tej ludności w dniach konfliktu dalekie były od bojowego nastawienia Senatu, a komunikaty o przywróceniu stanu prawnego przyjęte były przez większość mieszkańców z nieukrywaniem zadowoleniem. Nie łudzimy się jednak, że dalsze rokowania będą się odbywały bez użycia nowych środków wymuszania czy zastraszania. Jednym z takich środków, to różne publiczne enuncjacje w rodzaju ostatnich przemówień prezydenta Greisera. „Oświadczam, — powiedział dzisiejszy prezydent Senatu gdańskiego, — że myli się ten, kto mniema żeśmy się przestraszyli polskiej decyzji, i przypominam, że **Gdańsk może być znowu beczką prochu** w dziedzinie wschodnio-europejskiej polityki... My narodowi socjaliści Wolnego Miasta Gdańska rozumiemy całkowicie jasno, jakie zadania nałożył na nas los, a mianowicie trzymania straży na niemieckim posterunku. Każdy dawny żołnierz wie o tem, że wysunięte placówki, są trudniejsze do utrzymania od pozycji frontowych. **Musimy tedy powierzony nam klucz wschodnio-europejskiej polityki trzymać mocno w rękę do czasu, aż zdobędziemy wolność!**”.

Opinia publiczna w Polsce wdzięczna tylko będzie panu Greiserowi, za przypomnienie, jak stronnictwo jego pojmuje rolę Gdańska i że interesy Wolnego Miasta zawsze gotowe jest poświęcić dla polityki niemieckiej, że Gdańsk może być „znowu” użyty „jako beczka prochu”. Rząd i opinia publiczna w Polsce wyniesie z ostatniego konfliktu wiele cennych spostrzeżeń i ostrzeżeń. Ze spokojem, który daje poczucie siły, spotka Polska każde nowe wysunięcie sprawy gdańskiej, przez tych, którzy mieć go chcą za narzędzie takich czy innych wymuszeń na Polsce.

Opanowanie swawoli gdańskiej, ileż razy w dziejach dawnej Rzeczypospolitej notowanej, stawiało wielkie i potężne państwo polskie wobec faktu, że Gdańsk był jedynym jego portem. Łatwo było wówczas wymuszać na Rzeczypospolitej ustępstwa i przywileje. Dzisiaj, wobec istnienia Gdyni, swawola gdańska choć zakłóca i utrudnia normalny bieg polskiego życia gospodarczego, w skutkach swoich staje się przede wszystkim groźną dla samego Gdańska. W ostatnich tygodniach raz jeszcze przekonaliśmy się, jakie znaczenie posiada dla nas drugi, a właściwie pierwszy port polski — Gdynia.

J. D.

# POD ZNAKIEM BANDERY HANDLOWEJ



M/S „Piłsudski”

Morze jest żywiołem dynamicznym i twórczym. Tezę tę potwierdza dobitnie wymowa wieków: powstanie i rozkwit cywilizacji nadśrodiemnomorskich, epokowe znaczenie odkrycia lądu amerykańskiego i idącego za nim rozwoju żegluzi transoceanicznej, dzieje Anglii, współczesny rozrost ekspansji japońskiej i t. d.

Kto umie korzystać z morza, kto zdoła znaleźć i rozbudować te możliwości, jakie ono reprezentuje, ten zabezpiecza sobie szerokie perspektywy pracy, sił i bogactw. Horyzonty mórz są rozległe.

Ale morze wymaga pracy. Tak jak najurodzajniejsza gleba daje plony celowe, tylko pod warunkiem nakładów i pracy, tak i bezmiary oceanów i mórz dają korzyści jedynie tym, którzy potrafią dobrze, wytrwale i planowo pracować na morzu.

I nie dość jest w tym celu ocembrować żelazo-betonem nabrzeża portów, zjeździć te nabrzeża śmigłami sylwetami dźwigów, zatłoczyć je magazynami i związać z zapleczem celowo pomyślaną siecią linii kolejowych. Nie dość jest czekać, aż daleki świat przyjdzie do naszego brzegu i przycumuje do nabrzeża obcą inicjatywę, obcą pracę, obcym pośrednictwem handlu i transportu.

Trzeba samemu ruszać w świat, wydłużyć ramiona ponad rozległe tonie wód morskich, rozszerzać granice gospodarczej obecności na świecie, wplatać swoją pracę handlową w rytm międzynarodowy. To jest idea bandery narodowej, idea narodowej floty handlowej.

★

Żyjemy w epoce, która poddała rewizji bardzo gruntownej i głębokiej dawne dogmaty międzynarodowego podziału pracy. Nie ominęło to także i dziedziny morskiej. Stany Zjednoczone Am. Północnej miały w 1914 r. flotę handlową w rozmiarze 2 miliony ton r. br., a w 1932 r. stan ten wzrósł do 10,3 milionów ton r. br. W tymże czasie Japonia podniosła swój tonaż handlowy z 1,7 milj. ton do 4,3 milionów, Holandia wzrosła z 1,5 miliona do 3,0 milionów, Włochy z 1,4 miliona t. skoczyły do 3,3 milionów.

Czego to dowodzi? Ludy świata prężą się i dążą do udziału bezpośredniego w handlu morskim. Rozrasta się ambicja obecności na morzach i — dajmy głos realizmowi — świadomość korzyści, płynących z uprawiania żegluzi. Na morzach jest już tłoczno.

Momentu ambicji morskich analizować tutaj nie będzie. Nie jest to jednak bynajmniej nieważkie imponderabilium. Zdrowy instynkt narodowy, elementarny

głos woli bytu i rozwoju żywi tę ambicję. A korzyści gospodarcze?

Nie nauczyliśmy się jeszcze w Polsce dobrze ich wyczuwać i rozumieć. Nasz eksporter i importer ciągle jeszcze chętnie pozostawiają gestję i dyspozycję przewozu morskiego w rękach swoich odbiorców lub dostawców zagranicznych. Sprzedaje się więc przy eksporcie bardzo jeszcze często fob, czyli franco stulek w porcie załadowania, a kupuje cif t. zn. loco port wyładowania, a więc zorganizowanie i opłacenie transportu morskiego pozostawia się w rękach zagranicy. Prowadzi to do tego, że należności za przewozy odpływają w lwiej części zagranicę. Przy dzisiejszym stanie obrotów handlu zagranicznego Polski, w którym objętościowo obroty morskie dosięgają 75% — oznacza to, jak aproksymatywnie obliczono, że corocznie ponad 100 milionów złotych kosztów przewoźnego odpływa z Polski zagranicę. Nikt nie powie, aby to w skali naszego bilansu płatniczego była suma drobna lub małoważna. Te „ciężkie miliony“, szczerbiące poważnie nasze rozrachunki międzynarodowe, płacimy zagranicy, ponieważ mamy zbyt małą flotę handlową. A flota jest mała, ponieważ kupiec i przemysłowiec w Polsce niedość jeszcze przemysłeli możliwość i konieczność odwrócenia systemu „sprzedaż fob — kupno cif“ na wręcz przeciwny — „sprzedaż cif — kupno fob“.

A jednak to jest konieczne! Trzeba wziąć na siebie tę trochę ryzyka, tę trochę trudu pionierskiego i zacząć dysponować przewozem morskim w zakresie własnych obrotów. Trzeba zacząć pracować nie koło morza, nie przy morzu, ale na morzu i przez morze!

★

Istnieją już w Polsce solidne i bardzo obiecujące zaczątki floty handlowej.

Gdyby na mapie Europy poprowadzić z Gdyni i Gdańska, z tego dwójportu Rzeczypospolitej, nitki połączeń regularnych pod banderą polską, otrzymałoby się wcale rozłożysty wachlarz morski, dający obraz naszego zakotwiczenia się w świecie.

Istnieją więc połączenia, i to połączenia bardzo sprawne, oparte na tonażu zupełnie nowoczesnym, do Tallina, Helsingforsu, Stockholmu, Hamburga, Hull, Londynu, Rotterdamu, Antwerpii i Le Havre. Osobne miejsce zajmuje połączenie transatlantyckie do New-Yorku i Halifaxu oraz linia Constanta — Haiffa. Ostatnio zdecydowany został udział Polski w ruchu towarowym wokół Europy do portów Levantu.

Naturalnie, ten wachlarz będzie rozkładany coraz

to szerzej. Jego promienie będą się zagęszczaly. Nasza naturalna i zrozumiała dążność do zwiększenia aktywności morskiej będzie przechodziła kolejno z etapu na etap, zmierzając do stworzenia dla polskiego handlu zagranicznego takiego instrumentu w zakresie transportu morskiego, który odpowiada naszym potrzebom gospodarczym.

Obecnie bandera polska ogarnia 7—8% całości naszych obrotów handlu morskiego. Jest to udział minimalny. Osiem lat pracy na polu rozwoju floty handlowej nie wystarczyły na większe osiągnięcia, ale przyszłość musi wyglądać inaczej! Nasz wymarsz na morza musi zwiększać swój front.

★

Praca bandery odgrywać może poważne znaczenie w różnych dziedzinach ekonomiki narodowej.

Najprzód — bilans płatniczy: wpływy własnych przedsiębiorstw żeglugowych za frachty i bilety okretowe nie są w bilansie tym pozycją do pogardzenia. Ta przesłanka nie wymaga bliższego uzasadnienia.

Zatrudnienie rąk roboczych jest przesłanką następną. Dziś już w marynarce handlowej polskiej znajduje pracę około 1000 oficerów i marynarzy oraz służby hotelowej. Ilość ta mogłaby wzrosnąć do 3—4 tysięcy.

Praca statku pociąga za sobą cały wachlarz obrotów, intensyfikujących produkcję krajową jak np. przemysł zaopatrzenia statków, stocznie i warsztaty naprawcze, maklerka, asekuracja. W każdej z tych dziedzin bandera narodowa z natury rzeczy stwarza ruch i konjunkturę.

Najważniejsze zaś — rola bandery jako instrumentu ekspansji handlowej. Koordynacja potrzeb i interesów handlu z pracą bandery narodowej z natury rzeczy jest najłatwiejsza, a w każdym razie dostępna dla analizy i kontroli. Przy uwzględnieniu dzisiejszej roli Państwa w życiu gospodarczym teza ta nabiera szczególniejszego znaczenia i treści.

Wreszcie — bandera szkoli ludzi w skali światowej. Wiele dorobku i doświadczenia handlowego, znajomości stosunków w świecie, informacji i wskazówek płynie na kraj z pokładów statków handlowych. Ta

żywa wiedza o świecie, tak niezbędna w handlu, może znakomicie krzewić się w cieniu bandery.

★

Wiosną 1936 r. dosięgniemy w ilostanie naszej floty handlowej pierwszych 100.000 ton rej. brutto. Tonażem tym będziemy obsługiwali trzynastcie własnych linii regularnych. Flota polska jest nowoczesna. Posiadamy dobrą kadrę oficerów i marynarzy, dobre aparaty administracyjne i akwizycyjne w istniejących przedsiębiorstwach żeglugowych, zdobyliśmy na międzynarodowym rynku żeglugowym opinię roboty wytrwałej, solidnej i konsekwentnej.

Jest to dorobek poważny, jeśli nie ilościowo to jakościowo. Rozwój ilościowy nie jest zagadnieniem inwestycyj i organizacji, bo te elementy w zasadzie nie są trudne do rozwiązania. Punkt ciężkości leży w stosunku handlu do problemów bandery narodowej.

Słyszeliśmy niedawno w Hamburgu hasło, rzucone autorytatywnymi ustami narodowo-socjalistycznego wodza odcinka żeglugi morskiej: Niemcy winne korzystać przede wszystkim z floty niemieckiej, choćby za jej usługi wypadło nawet drożej płacić!

Takie postawienie problemu jest niewątpliwie bardzo bezceremonjalne. Ale uderza swoją szczerością, uwypukla intensywność troski o rozwój floty niemieckiej, z której imperatyw ten się rodzi.

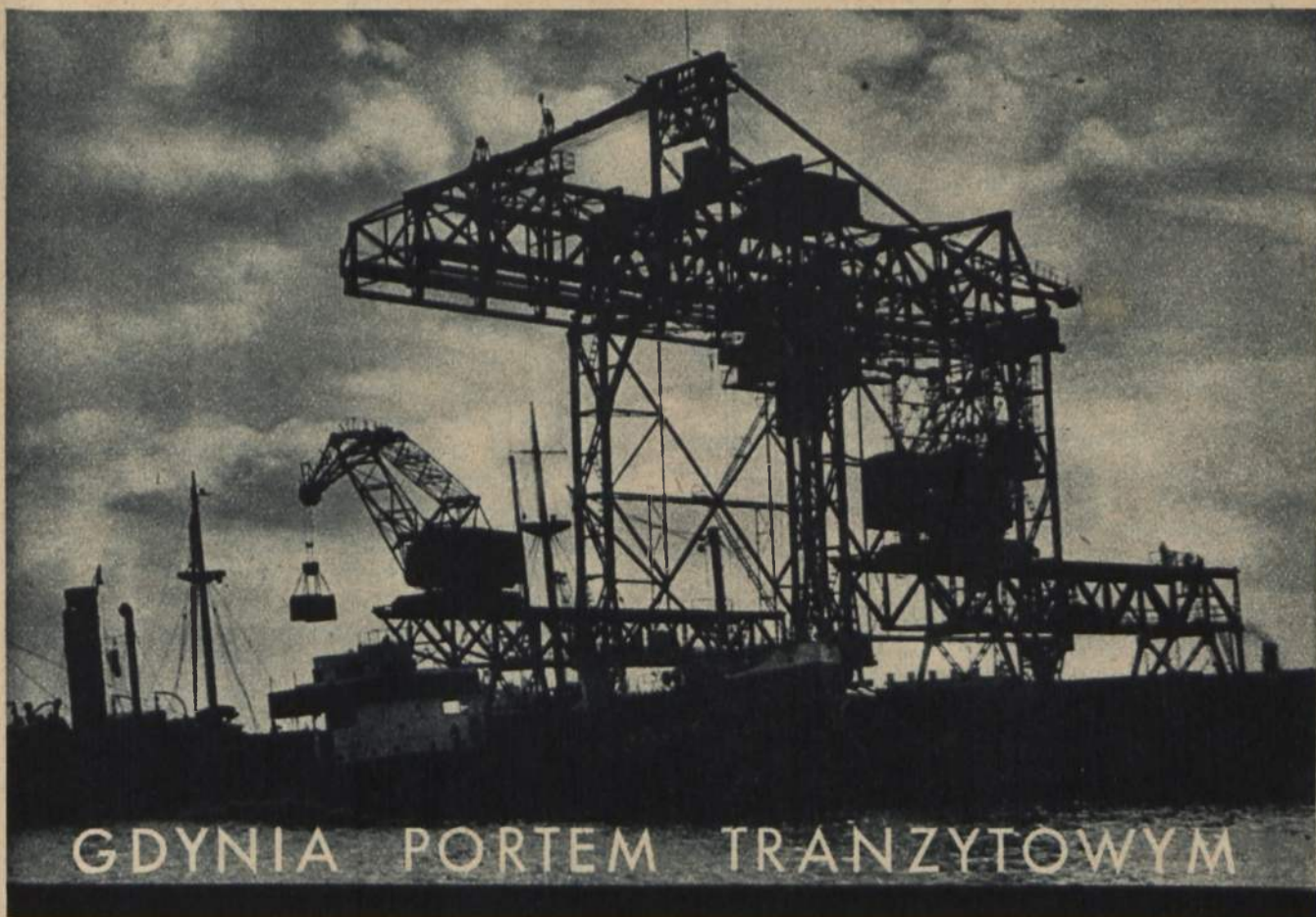
Można zadowolić się jednak mniej kategorięcznym ujęciem: nim się zadysponuje transportem, rozważyć trzeba, czy linja polska nie wykona go lepiej, szybciej, dogodniej. Nim się dokona transakcji, rozważyć, czy nie korzystniej jest zachować dyspozycję transportu we własnych rękach. To nie jest ani trudne, ani bezowocne, ani zbędne. Trzeba wypróbować aparat polskiego armatora, polskiego spedytora, maklera i agenta.

Bo nie wystarczy pracować przy morzu, trzeba pracować na morzu i z morzem. Trzeba wysiłku, prób, upor, wytrwałości i wiary. Na to czeka polska bandera handlowa.

TADEUSZ OCIOZYNSKI



Ładowanie drzewa przez Polską Agencję Drzewną



Gdynia rozwija się w tempie błyskawicznym. Mała wioska rybacka urosła na wielki port, który dziś jest punktem zainteresowania nie tylko polskich sfer gospodarczych, lecz i tych wszystkich krajów obcych, dla których droga na Gdynię jest najdogodniejsza w ich obrotach zamorskich.

Wystarczy rzucić okiem na mapę, aby sobie uprzytomnić, że port gdyński jest ujściem naturalnym dla rozległego zaplecza obejmującego Czechosłowację, Rumunję, Austrię, Węgry, Jugosławję, Bułgarię oraz południowo - zachodnią Rosję. Droga przez Polskę i Gdynię jest najkrótszą dla obrotów tych państw z krajami bałtyckimi, skandynewskimi oraz z tymi wszystkimi, do których można dopłynąć przez Bałtyk.

Nie od razu jednak Gdynia mogła dostosować się do wymagań tranzytowych, nie od razu była w stanie dać obcym sierom gospodarczym takie udogodnienia jak zagospodarowany Hamburg lub Szczecin. Dużo pracy trzeba było włożyć zanim Gdynia stała się portem tranzytowym chętnie obsylnym przez kupców zagranicznych. Rozwój tranzytu datuje się zaledwie od 1931 r.

Nie szczędzono w Gdyni wysiłków nad stworzeniem odpowiednich warunków tranzytowych. Tranzyt bowiem to źródło poważnych dochodów dla szeregu dziedzin w państwie. Na tranzycie zarabia kolej, która przewozi ładunki do portu i z portu, zarabia sam port, pobierając przepisane opłaty, zarabia ekspedytor, makler, zarabiają banki, znajdują zatrudnienie rzesze robotników i pracowników umysłowych. Wreszcie zyski ciągnie żegluga, która potrafi scharmonizować swą pracę z potrzebami zagranicznych przewoźców.

Rozbudować więc przede wszystkim należało urządzenia przeładunkowe oraz sieć magazynów portowych. Na tym odcinku osiągnięto bardzo pomyslny rezultaty. Zdolność przeładunkową portu doprowadzono do przeszło 7.500 ton na godzinę, wobec czego okręt szybko może być załadowany i wyładowany, nie obarczając się opłatami za dłuższy postój. Następnie opłaty portowe i opłaty za składowanie zostały dla tranzytu obniżone.

Zwrócono pozatem szczególną uwagę na stworzenie konkurencyjnych taryf kolejowych. W tym celu opracowano specjalny system taryf dla poszczególnych państw.

Dużem ułatwieniem w tranzycie stała się nowo-wybudowana kolej Śląsk — Gdynia, która skróciła odległość między Gdynią a krajami Europy Środkowej.

Systematycznie też rozbudowywano sieć regularnych połączeń okrętowych, stwarzając dogodne warunki transportowe dla ładunków tranzytowych. Dzisiaj Gdynia posiada 43 regularne linie, zapewniające stałe połączenie z portami Anglii, Belgii, Francji, Finlandji, Holandji, Szwecji, Estonji, Niemiec, Grecji, Norwegii, Włoch, Hiszpanji, Syrii, Egiptu, Turcji, Ameryki Południowej i Północnej, Afryki, Australji i Azji.

Tranzyt wymaga wyłączenia z formalności, którym podlegają towary pozostające na danym obszarze celnym. Gdynia zapewnia mu specjalne traktowanie. Przede wszystkim znaczna część magazynów portowych ma charakter składów wolnocłowych, czyli że można w nich składać przywiezione towary bez potrzeby uiszczania opłat celnych. Po-zatem stworzona została w r. ub. w Gdyni t. zw.

strefa wolno - cłowa, t. j. wydzielony został obszar portu morskiego, na który nie rozciągają się polskie ustawodawstwo i wykonawcze przepisy celne oraz handlowo - polityczne. Strefa ta traktowana jest jako zagranica. Ruch statków, ich wylądowanie i załadowanie odbywa się bez dozoru celnego. Towary obce mogą tam być przechowywane, przepakowywane, czyszczone, poddane przeróbce bez wglądu władz celnych. Również powrotny wywóz zagranicę przywiezionych towarów odbywa się bez żadnych ograniczeń. Narazie pod strefę wolnościową przeznaczony został jeden basen, mianowicie basen im. Min. Kwiatkowskiego, który obejmuje wybrzeża rumuńskie, czechosłowackie i amerykańskie.

Strefa wolnościowa stwarza więc dla tranzytu bardzo poważne udogodnienia, to też jej powstanie niewątpliwie znacznie powiększy przewóz przez Gdynię transportów obcych.

Jak jednak obecnie przedstawia się tranzyt gdyński?

Tranzyt ten obejmuje z jednej strony t. zw. transporty łamane, t. j. przywóz drogą morską i przewóz następnie koleją do kraju przeznaczenia lub odwrotnie przewóz koleją i dalszą wysyłkę drogą morską z drugiej zaś tranzyt t. zw. morski, w którym port nasz odgrywa rolę portu przeładunkowego w transporcie morskim, przyjmując i wysyłając te same partje towarów drogą morską.

Tranzyt lądowy łamany przez Gdynię przedstawia się jak następuje:

1933 r. — 72.890 ton.

1934 r. — 91.674 ton.



S/s „Cieszyn”—Żegluga Polska—ładuje rury wodociągowe

Na pierwszym miejscu w tym tranzycie stoją Czechosłowacja (1934 r. — 74.540 t.). Przywozi ona przez Gdynię bawełnę, gumę surową, garbniki, rudę żelazną, złom żelazny dla swego przemysłu, dalej fosfaty, sól potasową, wełnę, piryty i t. p., wywozi zaś: celulozę, słoń, drzewo, wyroby hutnicze, szklane i t. d. Naturalnym zapleczem czechosłowackim dla Gdyni jest przede wszystkim Ruś Podkarpacka, Słowacyzna i część Moraw.

Znaczny jest też udział Węgier (1934 r. — 14.787 t.) Importują tą drogą złom żelazny, artykuły elektrotechniczne i rudy ze Szwecji, zaś eksportują do Szwecji owoce, makuchy, sok pomidorowy, pszenicę, kukurydzę, wreszcie drób do Anglii.

Rumunia w 1934 r. przewiozła 2.071 t., przywoząc śledzie przeważnie z Anglii, rury stalowe, przędzę wełnianą i bawełnianą, tkaniny bawełniane i t. p., wywożąc zaś makuchy, deski, jaja, zboże i t. d.

Austria skierowała na Gdynię w r. ub. tylko 276 t., mianowicie transporty papieru, jabłek, skór, linoleum, blachy.

Tranzyt rosyjski, bułgarski, jugosłowiański nie odgrywa dotychczas poważniejszej roli.

Tranzyt morski natomiast obejmuje przeważnie ładunki papieru, celulozy, tektury i wyrobów papierowych, które nadechodzą z krajów bałtyckich celem przeładunku na statki, idące do portów m. Śródziemnego.

Celem prowadzenia akcji akwizycyjno - propagandowej na rzecz naszych portów, ustanowione zostały następujące przedstawicielstwa tych portów: w Pradze (w 1932 r.), w Wiedniu i w Tel - Avivie (na początku 1934 r.), w Budapeszcie (wrzesień 1934 r.).

Jak z powyższego krótkiego szkicu wynika rola Gdyni jako portu tranzytowego, chociaż zaledwie zapoczątkowana, jest już poważna i posiada bardzo korzystne warunki rozwojowe. Należy jednak wyteżyć wszystkie wysiłki celem zdobycia nowych ładunków, a mianowicie: 1) ustanowić nowe przedstawicielstwa naszych portów w państwach sąsiednich, oraz 2) rozbudować żeglugę morską dla sprawniejszego zaspakajania potrzeb ładunków tranzytowych.

Nowe przedstawicielstwa winny znaleźć się na Bałkanach przede wszystkim w Rumunii, oraz w krajach bałtyckich, skąd Gdynia mogłaby czerpać nowe transporty tranzytowe.

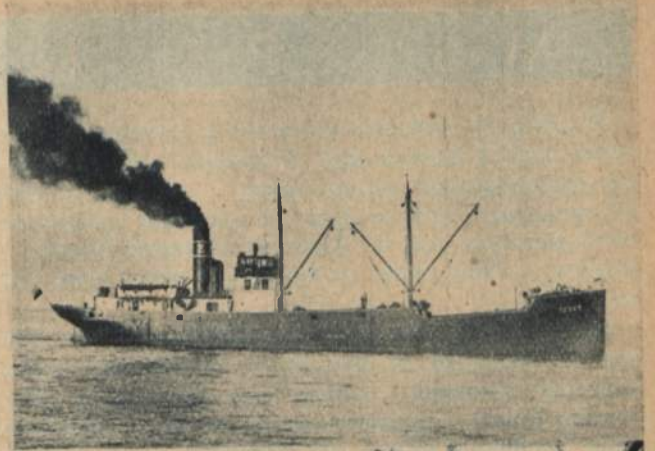
Aczkolwiek Gdynia posiada już 43 połączenia regularne, jednak częstotliwość ich nie zawsze zaspakaja wymagania kupca zagranicznego. Dążeniem więc powinna być dalsza rozbudowa połączeń regularnych. Ponieważ jednak stworzenie regularnych linii nie jest łatwe do przeprowadzenia, duże pole do działania miałaby tu drobna flota handlowa (trampy o pojemności 300, 400, 500 ton) przewożąc drobniejsze ładunki, których duże ilości gromadzą się w Gdyni w oczekiwaniu na nadejście statku linii regularnej. Polska drobna flota trampowa mogłaby nietylko oddać duże usługi dla wzmocnienia i usprawiedliwienia obrotów tranzytowych przez Gdynię, lecz mogłaby tu znaleźć dogodne źródła zarobkowe.

KAZIMIERZ JEZIORAŃSKI

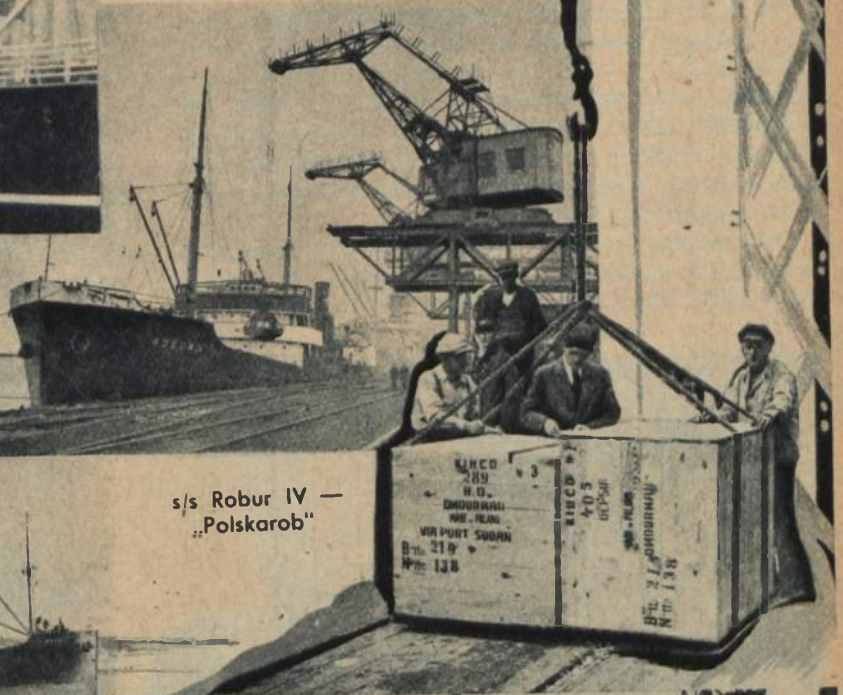




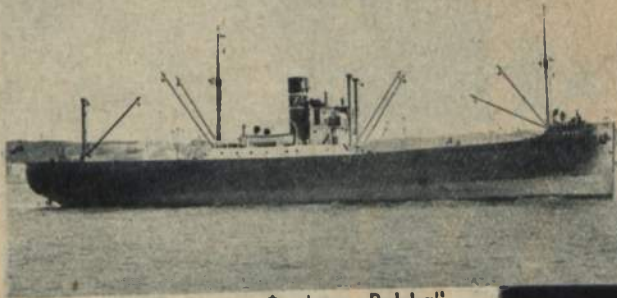
s/s Pułaski  
Linja Gdynia —  
Ameryka



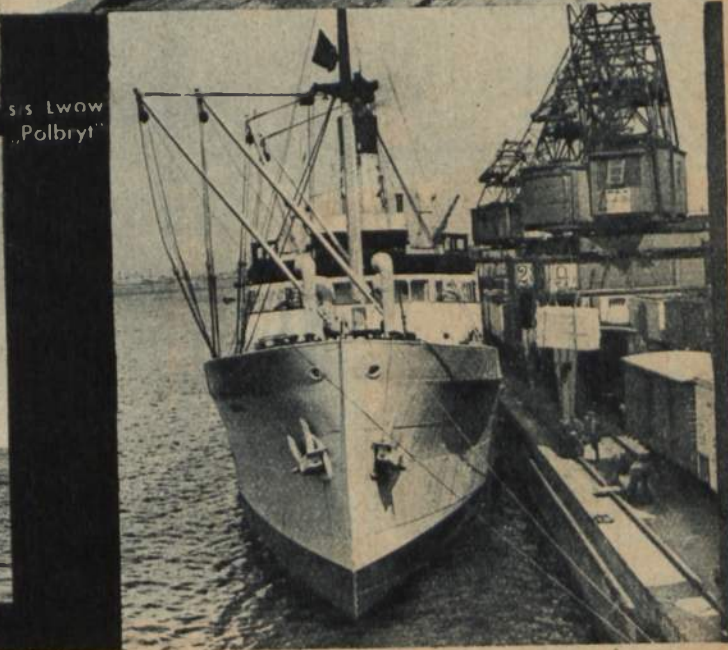
s/s Tczew — „Zegluga Polska”



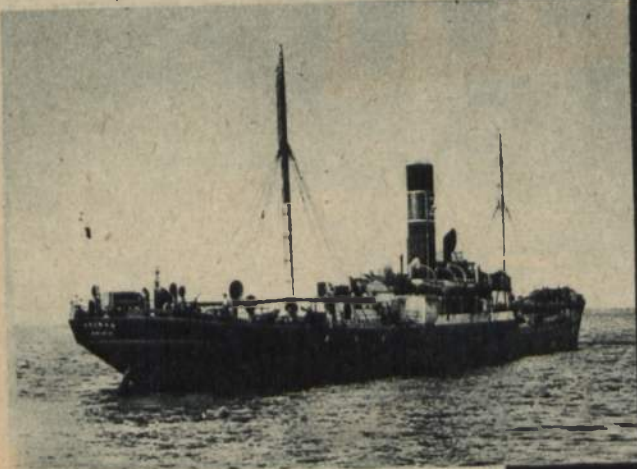
s/s Robur IV —  
„Polskarob”



s/s Puck — „Zegluga Polska”



s/s Lwów  
„Polbryt”



s/s Poznań — „Zegluga Polska”

W dniu 27 sierpnia wyruszył z Triestu w pierwszą podróż morską m/s „Piłsudski”, aby przybyć do macierzystego swego portu — Gdyni w dniu 12 września i już w dniu 15 września rozpocząć swój pierwszy rejs do Ameryki na trasie Gdynia — Halifax — New York, na której ma odtąd stale kursować.

Od chwili zamówienia przez Towarzystwo Gdynia — Ameryka w stoczni w Monfalcone statku, któremu następnie nadano imię Pierwszego Marszałka Polski, zainteresowanie tą nową jednostką floty handlowej było i jest ogromne. I nic dziwnego — jest to istotnie pierwszy polski statek transatlantyki, który odpowiada całkowicie wymaganiom nowoczesnej techniki i stoi w rzędzie najlepszych statków pasażerskich morskich.

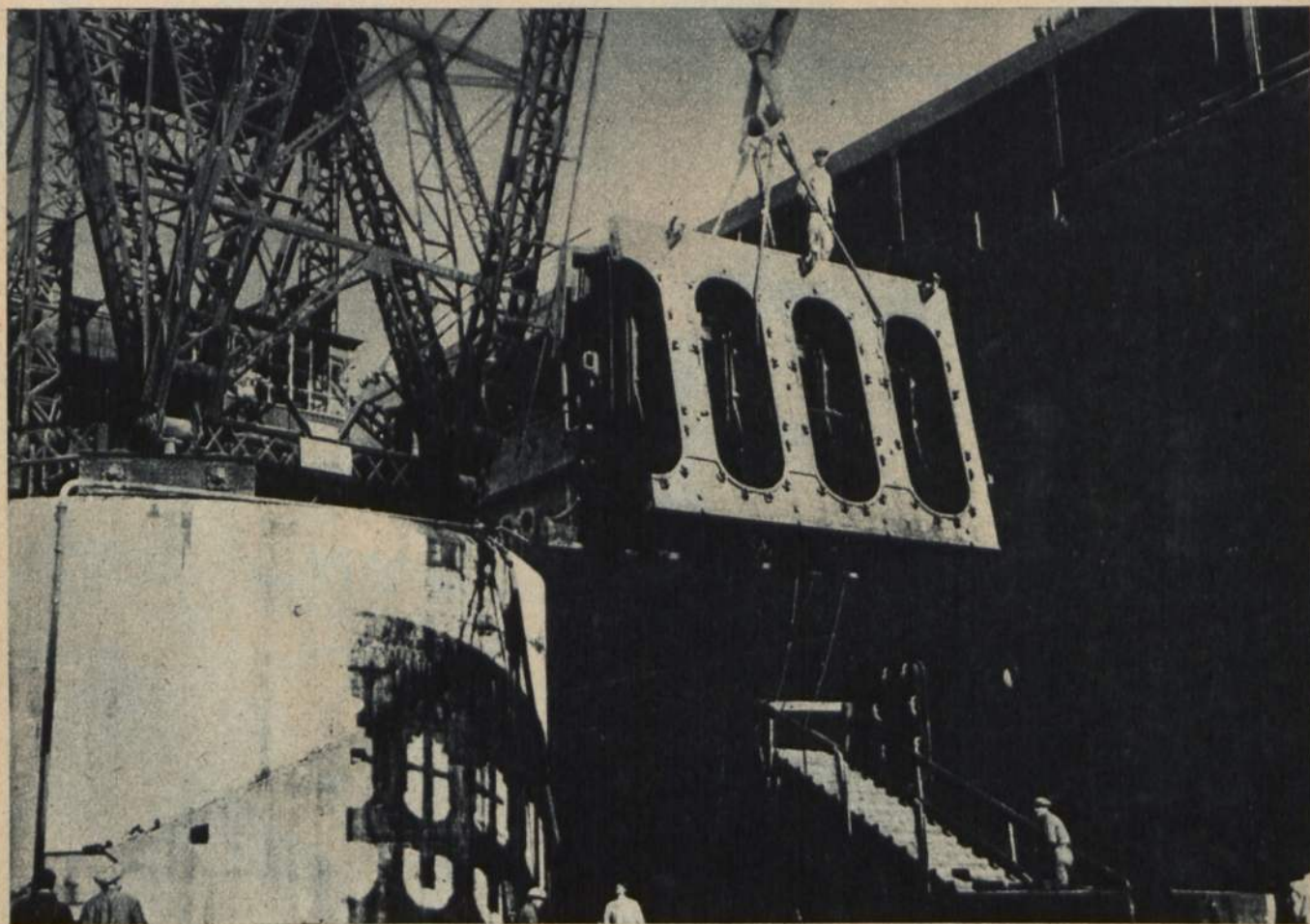
Oto kilka szczegółów technicznych: Długość statku wynosi przeszło 160 m, szerokość — 22 m, wysokość kadłuba — 13 m, zanurzenie — 75 m, wyporność 15.000 ton, pojemność brutto — 14.400 ton, pojemność netto — 8.650 ton. W porównaniu zatem ze statkiem „Polonia”, która dotychczas była największym statkiem polskim m/s „Piłsudski” jest prawie dwukrotnie większy.

Dwa silniki Diesla o napędzie ropnym pozwalają osiągnąć szybkość 20 węzłów, która w warunkach normalnej pracy obniżona będzie do 18 węz-

łów. Przy tej szybkości przewidziana trasa polskiego transatlantyku Gdynia — New York będzie mogła być pokryta w ciągu 8 i pół dnia.

Nie zaniedbano również niczego, co zapewnić może bezpieczeństwo podróżnym. Zastosowano nowoczesne urządzenia sterowe i nawigacyjne, między innymi: ster, wprawiany w ruch przy pomocy mechanizmu elektro - hydropneumatycznego, przy czym po raz pierwszy na polskim statku zastosowano giro - pilot, czyli sternik automatyczny. Kompas giro systemu Sherry, najnowsze instalacje podwodne dźwiękowe zapewniają dokładne lądowanie, pozwalają wykryć przeszkody podwodne i ułatwiają odbiór sygnałów latarni morskich. Na statku jest 9 grodzi wodoszczelnych, poza tem 16 szalup ratunkowych, z których 2 motorowe, zaopatrzone w radiostacje i t. p. Wszystko to zapewnia z jednej strony dokładność komunikacji, z drugiej bezpieczeństwo podróży.

Pomyślano również o wygodzie podróżnych. Statki posiadają dwie klasy: turystyczną i trzecią. W klasie turystycznej jest około 360 miejsc w kajutach jedno i dwuosobowych, przy czym pewna część tych kajut jest zaopatrzona we własne łazienki lub natryski. Kajuty trzeciej klasy, obliczone na blisko 400 pasażerów, są przeważnie dwu i czterosobowe i są wygodnie rozplanowane. Każda kla-



Części silnika przenoszone na m/s „Piłsudski”, których potężne rozmiary dają pojęcie o wielkości i mocy statku



sa posiada własną jadalnię i bawialnię oraz salony dla pań, palarnie i bary. Poszczególne pokłady statku są połączone windami a wewnętrzne telefony ułatwiają porozumienie się. Na statku znajduje się basen kąpielowy oraz pokład przeznaczony dla gier i sportu. Nie zapomniano nawet o pokojach dziecińczych, które piękną swoją dekoracją zawdzięczają art. mal. Bylinie i Hładkównie.

Wogóle wysoki poziom artystyczny dekoracji i urządzeń wszystkich pomieszczeń statku, przeznaczonych dla użytku pasażerów stawia nowy transatlantyk polski wśród najpiękniejszych statków świata. Pracami artystycznymi kierowała specjalna podkomisja, powołana z inicjatywy min. W. Jędrzejewicza, jako ciało doradcze Komisji Nadzorczej Budowy Statków. W skład podkomisji weszło szereg wybitnych artystów polskich z rektorem T. Pruszkowskim, prof. W. Jastrzębowski i inż. arch. L. Niemojowski i St. Brukalskim na czele. I śmiało można powiedzieć, że każdy drobiaz na statku nosi na sobie wybitne piętno artystyczne. Dekoracje poszczególnych sal budzą prawdziwy podziw.

Sala jadalna klasy turystycznej wyłożona jest całkowicie drzewem cytrynowym. Wykonane na niem intarsje przedstawiają życie fauny morskiej oraz historię żeglugi. Niektóre ściany tej sali pokryte są tkaninami, wykonanymi przez Tow. „Ład”. Natomiast dekorację jadalni trzeciej klasy, której ściany są wyłożone linoleum, stanowią widoki miast polskich, wycięte również z linoleum według projektu art. mal. E. Manteuffla. W jadalni tej umieszczono również w rozsuwanej wnęce ołtarz - tryptyk pędzla art. mal. Kłopotowskiego, uzupełniony dwiema figurami, rzeźbionymi w drzewie, a wyobrażającymi św. Antoniego i św. Franciszka. Z humorem została skomponowana poglądowa mapa świata, stanowiąca dekorację salonu klasy trzeciej. Salony dla pań są zaciszne i przytulne dzięki miękkim fotelom i odpowiedniej dekoracji ścian.

Wspaniale udekorowany został wielki salon, gdzie mają się odbywać zabawy i koncerty, a w święta nabożeństwa. Dekoracje ścienne wykonane zostały przez art. mal. W. Borowskiego, który ozdobił również swymi freskami gabinety sąsiednie. W salonie umieszczony jest za rozsuwaną ścianą ołtarz z rzeźbą Matki Boskiej Ostobramskiej, dłuta Kenara. Na pokładzie spacerowym znajduje się

ściana honorowa, na której umieszczono piękny portret Marszałka Piłsudskiego, art. mal. Z. Grabowski-go.

Nawet w kajutach zwrócono baczną uwagę na stronę artystyczną: w kabinach specjalnych ściany zdobić będą obrazy, w klasie turystycznej — dzieła graficzne, jak litografie, drzeworyty i akwaforty, w klasie trzeciej — artystyczne fotografie z widokami Polski.

Oprócz wymienionych dekoracji statek przyozdobiony został licznymi rzeźbami, kilimami i t. p., a wszędzie w każdym szczególe widać celowe usiłowania artystów, aby przy maksimum komfortu i całej nowoczesności statku nadać mu pewne swoje akcenty. Cel został osiągnięty, bo czy to będzie rzeźba Kamińskiej, czy grafika, czy tkanina „Ładu”, czy też kilim według rysunku Stryjeńskiej — wszystko to nosi wyraźne, a powiedzmy z dumą, jakże artystyczny wyraz polskiej dążności ku pięknu. To też m/s „Piłsudski”, gdziekolwiek zawinie w swych dalekich podróżach, będzie chlubnym świadectwem wysokiego poziomu polskiej kultury artystycznej.

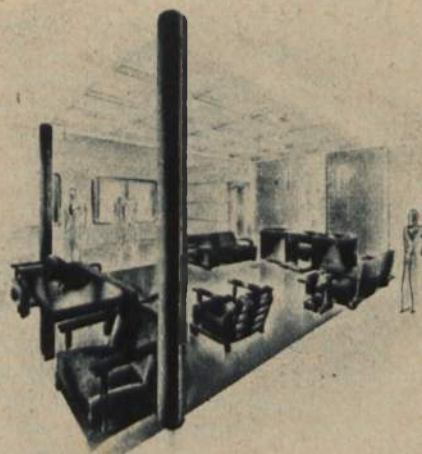
M/S „Piłsudski” zawdzięcza pracy polskiej nie tylko swój piękny wygląd zewnętrzny. Jakkolwiek statek został wybudowany w stoczni włoskiej, to jednak cały szereg przyrządów, jak sprężarki, pompy, radiostacje, jak również szereg wyrobów stalowych i żelaznych zostało wykonane całkowicie w kraju.

Zrozumiałą też jest dumą, z jaką spoglądamy na nowy polski transatlantyk, świadectwo już nie tylko polskiej kultury artystycznej, ale co więcej wysokiego poziomu techniki polskiej, jak również zrozumienia ważnych zadań, jakie wyniosło na widownię życia Polski przez uzyskanie swobodnego dostępu do morza.

M/S „Piłsudski”, będąc czwartym z rzędu transatlantykiem polskim, jest dalszym krokiem naprzód, i to niemałym, w naszym dążeniu do rozbudowy floty handlowej do rozmiarów, jakich wymaga nie tylko rola Polski, jako państwa morskiego, ale, co więcej, tętno naszego życia gospodarczego.

J. L.

Zamieszczone w powyższym artykule rysunki przedstawiają dwa fragmenty wnętrza m/s „Piłsudskiego” — górny salon dla pań w klasie turystycznej, dolny zaś palarnię.





## ROLA POLSKICH TRAMPÓW

Wyraz „tramp“ jest używany w słownictwie morskim, dla określenia pewnej kategorii statków. Pochodzi on z dawnych czasów, kiedy nie było jeszcze utartych szlaków handlowych, kiedy statek wyjeżdżając z danego portu podróżował rzeczywiście w nieznaną — włóczył się, kiedy w tej włóczędce był narażony na różne przygody i nieraz jego załoga musiała staczać formalne walki w obronie życia i mienia z mieszkańcami lądów, do których statek zawinął z towarami, lub w poszukiwaniu towarów.

Podróże takie wymagały zatem, nie tylko dużej przedsiębiorczości w sensie handlowym, ale i dużej odwagi graniczącej z samozaparciem się.

Obok wymiany towarowej z mniej lub więcej nieznanymi lądami i ich mieszkańcami, i osiąganych stąd zysków, przyświecały nieraz takim podróżnikom i inne cele naukowe — odkrywcze. Że wspomniemy tylko o słynnym żeglarzu — odkrywcy Kolumbie, który swojemi śmiałymi podróżami i odkryciami w końcu XV wieku stał się nieśmiertelnym.

Z biegiem jednak czasu, kiedy sztuka żeglarska rozpowszechniała się, a wszystkie lądy i kraje na kuli ziemskiej zostały poznane i zbadane, tramp utracił swoje pierwotne znaczenie włóczęgi, poszukiwacza przygód, odkrywcy, ale nie przestał istnieć, nie przestał być narzędziem wymiany towarowej. W miarę jak ta wymiana nabierała charakteru stałej, zacieśniała się i różniczkowała, tramp odbywał coraz częściej i regularniej podróże na danym szlaku morskim, przewożąc różne towary i tworzył w ten sposób linię regularną. (Dzisiaj, statki obsługujące taką linię, charakteryzujące się nie tylko z góry ustaloną regularnością, ale i urządzeniami umożliwiającymi

zabieranie różnorodnego ładunku nazywają się krótko linjowcami).

Ale rola trampu nie kończy się bynajmniej na utworzeniu drogi linjowcom, ma on możliwość kontynuować i kontynuuje pracę, nie tylko na jakimś nowym szlaku, lecz i na dotychczasowym, obok linii regularnej, wożąc nadal towary tańsze, z zasady surowce, które nie mogą być obciążone większymi kosztami transportu — stąd charakterystyczną cechą dzisiejszego trampa jest jego urządzenie, zresztą wśród wszelkich innych statków najbardziej prymitywne, które pozwala przewozić tanio całookrętowe ładunki o charakterze masowym.

Dzisiejszemu trampowi bardziej odpowiada w języku polskim nazwa statek żeglugi nieregularnej.

Z powyższego krótkiego szkicu już można się zorientować, jaką rolę odegrał tramp w rozwoju żeglugi wogóle i jaka jest jego rola dzisiaj.

To właśnie tramp stał się fundamentem, na którym rozwinęła się potęga kolonialna Anglii, na którym rozwinęły się światowy handel i największa na świecie brytyjska flota handlowa, a zatem i mocarstwowa potęga Anglii.

Największym bodźcem w rozwoju żeglugi nieregularnej Anglii było wprowadzenie w użycie na szeroką skalę maszyny parowej i zastosowanie jej na statki, dzięki temu powstało zapotrzebowanie na węgiel, którym Anglia zaopatrywała wszystkie stacje bunkrowe świata.

Zatem eksport węgla z jednej strony, a import różnych surowców z drugiej, oto podstawowe warunki rozwoju żeglugi nieregularnej.

Rzecz powszechnie znana, wielce charakterystyczna i oby symptomatyczna, że i u nas w Polsce, zapo-



S/s „Robur III” — jeden ze statków T-wa „Polskarob”

trzebowanie na węgiel ze strony krajów zamorskich, a więc eksport węgla staje się hasłem do zapoczątkowania żeglugi.

Mianowicie strajk angielskich kopalń węglowych w r. 1926 i związany z tem gwałtowny wzrost eksportu tego surowca do krajów skandynawskich, zmusza nasz Rząd do inicjatywy w tej dziedzinie.

W roku tym zostaje powołane do życia państwowe przedsiębiorstwo żeglugowe p. n. P. P. „Żegluga Polska”, a obecnie skomercjalizowana, o tej samej nazwie spółka akcyjna, które zakupiło na jednej ze stocznicy francuskiej 5 nadarżających się nowych statków. Są to dziś kursujące jako trampy statki: s/s. „Wilno”, „Kraków”, „Katowice”, „Poznań” i „Toruń” każdy o pojemności ca 2.000 ton rej. br. Później nabyto dwa większe statki s/s. „Niemen” i „Wisła” z których pierwszy zatonął w r. 1932.

W następnym roku 1927 powstaje prywatne przedsiębiorstwo Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Okrętowe S. A. („Polskarob”), należące do śląskiego koncernu węglowego „Robur”. Towarzystwo to zakupiło, względnie zbudowało, w różnych latach sześć statków, o różnych pojemnościach, były to: s.s. „Robur I”, „Robur II” it.d. W międzyczasie kolejne pierwsze dwa statki zostały sprzedane, tak iż ostatecznie pozostały w tem towarzystwie na usługach eksportu węgla 4 statki. Z takim tonażem rozpoczęła pracę i pracuje dotąd polska żegluga nieregularna. Przewozy tej żeglugi początkowo z roku na rok wzrastały wykazując w r. 1927 — 315.148 t. w r. 1928 — 526.640 t., w r. 1931 — 965.715 t.

Od r. 1931 ogólny spadek obrotów zamorskich, oraz konkurencja obcej marynarki handlowej daje się

dotkliwie odczuwać naszej młodej, stawiającej pierwsze kroki, marynarce handlowej.

Nasi zamorscy odbiorcy wobec bezrobocia ich bardzo rozbudowanej floty, zakupywali od nas węgiel i inne towary, pod warunkiem jednak, że przewóz uskutecznią sami. Z drugiej strony konkurencja węgla angielskiego, usiłującego odzyskać utracone rynki zbytu zmuszała nas przyjmować te, pod każdym względem niekorzystne warunki. W konsekwencji, w latach 1932 i 1933 przewozy naszych trampów spadły.

Dopiero rok ubiegły 1934 przynosi odprężenie sytuacji i pewne wyjaśnienie na rynku frachtowym, a to dzięki porozumieniom i traktatom handlowym, oraz pewnemu naturalnemu zmniejszeniu się tonażu konkurencyjnych flot handlowych, bowiem od szeregu lat, więcej statków wycofuje się z obrotu, wskutek unieruchomienia i rozbiórki na złom, aniżeli buduje się nowych. Jest to zupełnie naturalne i zrozumiałe w odniesieniu do tych wszystkich państw, które miały nadmiernie rozbudowane floty, nastawione nie tylko na obsługę własnego handlu, ale i na obsługę obrotów towarowych państw trzecich.

Dzięki temu statki „Żeglugi Polskiej”, które w poprzednich latach przejściowo znalazły się w gorszych warunkach, w r. ub. były prawie całkowicie zatrudnione.

Co się tyczy zasięgu naszych trampów, to statki „Polskarob” nie przekraczają z zasady wód Bałtyku i morza Północnego, zawijając do portów Szwecji, Norwegii, Danji, rządziej Holandji i tylko wyjątkowo do portów Belgji.



Na szersze wody zapuszczają się statki „Żegluga Polskiej”, które niejednokrotnie odwiedzają porty Hiszpanii, Morza Śródziemnego, Lewantu. Na początku bieżącego roku s/s „Poznań” na zlecenie Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbył pionierską podróż do portów Afryki Zachodniej.

Do kategorii trampów wreszcie zaliczyć należy nabyty w końcu r. ub. przez L. M. i K. statek żaglowym s. c. „Elemka”, który w swojej pierwszej powym s. s. „Elemka”, który w swojej pierwszej podróży, znajduje się obecnie w Aleksandrii.

Jak z powyższego widzimy stan ilościowy naszej floty trampowej jest nader skromny, podczas gdy istotne potrzeby są stosunkowo bardzo duże.

Wyrazem tych potrzeb są zamorskie obroty towarowe o charakterze masowym. I tak w r. ub. na ogólną sumę wywiezionych towarów 11.914 tys. ton przypada: węgla ca 9.000 tys. ton., drzewa 1.222 tys. ton, zboża 749 tys. ton, wreszcie cukru ponad 100.000, co stanowi razem ponad 11.000 tys. ton czyli ponad 90 proc. ogólnego wywozu.

W przywozie również figurują w znacznych ilościach takie artykuły jak rudy i piryty ponad 340 tys. ton, złom ca 320 tys. ton, fosforyty i żuźle Thomasa ponad 150 tys. ton, a więc i w przywozie na ogólną sumę 648 tys. ton, towary masowe stanowią poważny udział.

Wymienione wyżej najbardziej typowe towary naszego obrotu zamorskiego o charakterze masowym, są przedmiotem przewozów dla statków żegluga nieregularnej.

Udział w tych przewozach statków polskich jest znikomo mały i waha się około 7 proc. ogólnych obrotów. Ponad 90 proc. zatem naszych surowców przewożą statki obce, a więc niemieckie, szwedzkie, duńskie, angielskie, a często greckie itp.

Za usługi oddawane nam przez obcych w tej dziedzinie płacimy olbrzymie sumy, szacowane na około 100 milj. zł. rocznie.

Oto olbrzymie niewyzyskane możliwości dla kapitału, dla ludzi inicjatywy.

Rząd polski w trosce o popieranie i uszlachetnianie naszego handlu zagranicznego utrzymuje i ciągle rozszerza sieć połączeń regularnych, pozostawiając, znacznie łatwiejszą pod względem finansowym i bardziej intratną, obsługę obrotów towarów masowych — również inicjatywie i przedsiębiorczości prywatnej.

Zrozumienie takiego stanu rzeczy winno przeniknąć do świadomości czynników zainteresowanych.

Z jednej strony kupiec, eksporter i importer polski winien sprzedawać i nabywać towary c. i. f. port przeznaczenia, względnie f. o. b. port załadowania, zastrzegając sobie w ten sposób prawo, do dysponowania przewozem ładunków i powierzać je w miarę możliwości polskim przedsiębiorcom, z drugiej, istniejącymi możliwościami ciekawej i wartościowej pracy winien się zainteresować większy i mniejszy nawet kapitał.

Większy — bowiem nowoczesny duży tramp motorowy lub parowy wymaga znacznie większego kapitału, chociaż dzisiaj jest wyjątkowa konjunktura umożliwiająca nabycie statku po cenach przystępnych, mniejszy kapitał może znaleźć, w swojej kolej, korzystną lokatę w niewielkich szkunerach — statkach żaglowo - motorowych.

Pamiętajmy wszyscy, a przede wszystkim ci, którzy dysponują kapitałem, oraz ci obdarzeni inicjatywą, którzy na miano „wilków morskich” zasłużyli, że w dziedzinie transportu morskiego w Polsce i to wyjątkowo w Polsce istnieją olbrzymie zupełnie nie wyzyskane dotąd możliwości.

J. KOROLKIEWICZ



## TRZECIA FLOTA

Ogół polskie gorliwie ganiały się do coraz szerszego poznawania zagadnień morskich, i z najlepszym skutkiem kształcony w tym kierunku przez Ligę Morską i KOLONJALNA, wie już doskonale o istnieniu, oraz o konieczności dalszego rozbudowywania dwóch flot: floty wojennej i floty handlowej.

O flocie trzeciej, o flocie rybackiej, stanowiącej w rodzinie ludzi morza odrębną nieco społeczność, wie się naogół dość mało, albo nawet zgoła nic się nie wie.

Trudno się temu dziwić. Po pierwsze dziedzina pracy dalekomorskiego rybołówstwa jest w Polsce dość młoda, po drugie praca ta nie posiada pięknych zewnętrznych szat.

Co innego flota wojenna z jej okrętami o pięknych i groźnych sylwetkach i z efektownymi mundurami oficerów i marynarzy... Co innego też flota handlowa, żywiąca się propagandą, czynioną przez jej pasażerski dział, dostarczający turystom wrażeń, pięknych przeżyć i znowu widoku tak lubianego munduru.

Ta trzecia flota — pomimo braku tych, w pojęciu lądowem, efektownych elementów — posiada swoje, osobliwe piękno. Na tem się jednak trzeba znać. Trzeba się znać na pięknie ciężkiej pracy, trzeba się znać na pięknie ustawicznej walki z żywiołem.

Trzeba umieć lubować się w surowych, groźnych efektach życia zapaśnika, łowcy, zdobywcy, producenta i naprawdę stuprocentowego marynarza. Tem wszystkim bowiem jest dalekomorski rybak. **Marynarz-rybak** — jak brzmi jego chlubny, oficjalny tytuł przyjęty na flocie dalekomorskiego rybołówstwa, posiadającej już od roku bieżącego swój okrętowy regulamin.

Pomówmy o Stronie Realnej tej morskiej pracy, a więc pracy floty, przeznaczonej do dokonywania połowów dalekomorskich.

Polska flota dalekomorskiego rybołówstwa reprezentowana obecnie przez piętnaście statków, należy do pionierskiej placówki armatorskiej nazywającej się: „Towarzystwo Okrętowe Połowów Dalekomorskich „Mewa“, S. A. w Gdyni“.

Piętnaście solidnych statków, zdolnych do walki z najgroźniejszymi sztormami, przebiega wzdłuż i wszerz morze Północne, prezentując wobec wszystkich narodów Europy polskie barwy i polskie, niczem nie dające się powstrzymać dążenie do ekspansji morskiej.

Statki te poławiają śledzie. Praca własnej floty dalekomorskiego rybołówstwa zmniejsza więc ilość przywożonej z zagranicy do Polski ryby. Zatrudniając polskich rybaków i stwarzając podwaliny pod możliwości przyszłego, szerokiego rozwoju dalekomorskiego rybołóweckiego przemysłu, już dziś ta trzecia, tak mało znana flota, przyczynia się do ochrony płatniczego bilansu Polski, zatrzymując w kraju znaczną ilość waluty, która byłaby wywieziona zagranicę w celu zakupu śledzi w ilości potrzebnej dla całkowitego pokrycia naszego zapotrzebowania.

Stajemy więc na nogi, coraz bardziej się uniezależniamy od zagranicy, od narodów, które się żywiły kosztem naszego słabego rozwoju w niektórych gałęziach przemysłu.

Nie przychodzi to jednak z taką wielką łatwością, jak mogłoby się komuś zdawać. W dziedzinie tej każdy szczegół to zagadnienie, każde posunięcie związane z przeszczepieniem jakiegoś uzusu na grunt polski



urasta do rozmiarów problemu. Wystarczy tylko wziąć pod uwagę tę wielką odległość, jaka dzieli porty polskie od terenów, tych wielkich, dalekomorskich połowów. A więc kwestja baz zagranicznych, na których się muszą opierać polskie statki rybołówcze, albo kwestja nowoczesnych, kosztownych statków, któreby posiadały znaczną szybkość i pozwalały na częstsze zawiązywanie do bazy w porcie ojczystym. A sprawa zaopatrywania polskich statków w polskie produkty, zmagazynowane w obcych portach, odgrywających rolę baz operacyjnych dla polskiego dalekomorskiego rybołówstwa?...

A kwestja beczek, typu jaki dotychczas w Polsce nie był produkowany?...

A kwestja soli polskiej, której kalkulacja cen ani nawet rodzaj produkcji nie był nastawiony na ten nowy w Polsce przemysł. A wreszcie tak ważna sprawa personelu, — kwestja załogi statków, na których praca była pracą absolutnie nie znaną w Polsce, nie wyłączając nawet Kaszubów, trudniących się dotąd od wieków tylko rybołówstwem „małym”, przybrzeżnym, zupełnie niepodobnym do rybołówstwa dalekomorskiego, w którym statek jest środkiem lokomocji, narzędziem połowu i jednocześnie „fabryką” przetworów surowca.

Pięćdziesiąt lat temu, nasi sąsiedzi Niemcy nie posiadali jeszcze rybackiej floty dalekomorskiej. Dziś, swoimi zdobyczami w tej dziedzinie wywołują szczerą zachwyt bezstronnych obserwatorów. Organizacja dalekomorskiego rybołówstwa i całokształtu pracy w przemyśle z tem związanej, — uczyli się Niemcy — tak jak i my to obecnie robimy — od Holendrów. Trzeba z całą szczerością przyznać, że uczniowie przesięgnęli swoich nauczycieli... Obserwacje dotychczasowej pracy, oraz czynionych postępów, pozwalają stawiać dla polskiego rybołówstwa dalekomorskiego jak najlepsze prognozy.

ilość holenderskich fachowców, bez których absolutnie nie można było się obejść, zmniejsza się na statkach „Mewy” z każdym sezonem. Polscy marynarze-rybacy, w miarę zdobywanego doświadczenia, awansują na wyższe stanowiska, umożliwiając tem samem zasilanie swoich szeregów dalszymi, polskimi nowicjuszami.

Jakżeż śmieszniemi, dla człowieka dobrze znającego tajniki skomplikowanej pracy w dalekomorskim rybołówstwie, są rzucane od czasu do czasu przez laików frazesy na temat, na przykład możliwości zatrudniania w tej pracy bezrobotnych oficerów marynarki handlowej, na stanowiskach kapitanów... Trudno, jeszcze wielu lat potrzeba, aby w Polsce wszystkie gałęzie pracy morskiej były jako tako znane ogółowi.

W chwili obecnej, niech entuzjaści morza, lecz nie doświadczeni w morskich zagadnieniach, rodzimi „ameryko-odkrywawcy” uwierzą, że kapitanem statku rybołóweczego może być tylko człowiek, który dobrych kilka lat był już dalekomorskim rybakim. Ukończone szkoły i prawo do noszenia złotych galonów nie wystarczą, aby sprostać zadaniom, jakie leżą na barkach takiego kapitana, który musi być pierwszorzędnym solarzem, najdoskonalszym sieciarzem, musi być żaglomistrzem, musi być rekordzistą w patroszeniu i sortowaniu ryby, musi bez zarzutu znać się na motorach, aby móc zastępować motorzystę. A prócz tego wszystkiego musi być nawigatorem i dowódcą. Musi być zwierzchnikiem, którego autorytet i władza zbudowane są na podstawach jego własnego, nie dającego się zakwestjonować, wieloletniego doświadczenia. No i wreszcie... — może to już wkracza w dziedzinę mistyki... — musi być zgadywaczem... musi być jasnowidzem, musi być szczęściarzem... lub może różdżkarzem...

Tam, gdzie on zastawi sieci — musi być ryba. Jeśli

zbyt często będzie się mylił, jeśli zbyt często szczęście nie dopisze i sieci będą wyciągane puste — kapitańska karjera jego będzie pogrzebana.

Sam osobiście znam starych Holendrów-sterników. Byli oni już kapitanami, lecz brak szczęścia w wyszukiwaniu ławic zepchnął ich na stanowiska, na których też jest potrzebne ogromne doświadczenie, lecz na których nie ponosi się odpowiedzialności za szczęśliwy, bogaty połów.

Śród setki polskich marynarzy-rybaków, pływających na statkach T-wa „Mewa”, zarysowują się już postacie dzielnych ludzi, zapowiadających się na przyszłych, pierwszych polskich kapitanów dalekomorskiego rybołówstwa. Ich stalowe oczy patrzą śmiało i twardo. Ich kanciaste szczęki mówią o charakterze tych polskich awangardzistów zdobyczej morskiej pracy. Wiedzą oni na co idą i do czego dążą. Wiedzą, że przez trud i ciężką, znojmą pracę kroczą ku potędze Państwa i, jeśli Bóg dopomoże, to i ku osobistemu dobrobytowi.

Rozpowszechniło się błędne mniemanie, — szerzone zresztą przez niezorientowaną prasę, — o jakiejś rzekomo, wyjątkowej nędzy i upośledzeniu rybaka. Jeśli chodzi o rybaka dalekomorskiego, to można go przyrównać do poszukiwacza... złota. Z tą jednak różnicą, że ma bardziej zabezpieczony byt. O nędzy wogóle niema mowy. Każdy marynarz-rybak, przez cały czas zaokrętowania jest żywiony na statku na rachunek armatora. Samo przez się rozumie się, że kuchnia nie jest wykwinna. Jednak nikt nie powie, że marynarz-rybak głoduje, lub że je coś niemożliwego do jedzenia.

Pracuje ciężko, walczy z żywiołem, tygodniami całemi kiwa się na chybotliwym stateczku na bezbrzeżnych obszarach wód... Ale wie, że to jest obrany przez niego los i że gra nim na wielkiej „loterii” życia.

Jest przecież nie najemnikiem, — jest współdziałowcem. Zysk bowiem rybaków dalekomorskich jest częścią giełdowej ceny przywiezionego przez nich do portu połowu. A więc intensywna praca, polegająca na sprężystym dokonywaniu połowów, oraz gorliwe, dbałe i troskliwe obrobienie surowca, oto czynniki, które obok szczęścia decydują o dobrym zysku, o radosnym zgarnięciu w końcu sezonu jakiejś, ciężko zapracowanej, ale zato przyjemnie wypychającej kieszeń, paczki banknotów.

W środowisku marynarzy-rybaków „Mewy” nastroje panują jak najlepsze. Zresztą zespół załogowy dobierany jest z ogromną pieczołowitością i troskliwością. Jakaż to ciekawa mieszanka przedstawicieli różnych części Polski. Reprezentowane są też i kresy. I to nawet takie „kresy” jak Murmańsk, Chabarowski, Władywostok, Taszkient... Są chłopcy, którzy w tulaczce swojej obiegli już pół kuli ziemskiej. Są Kaszubi z nad naszego Bałtyku, są Warszawiacy, są Małopolanie...

Myliłby się srodze ten, kto by myślał, że ci z „dalszego ładu” są kiepskimi marynarzami. Przecież w liczbie „wyborowej gwardji” „Mewy”, w liczbie awangardzistów znajdują się zarówno Budzisz i Konkole, jak też sybiryjscy Sawiczy i Karolczuki, i wywodzący się ze wszystkich stron Polski (oraz wspomnianych „kresów”) Romotowscy, Paszkiewicz, Langowie, Gorzadki, Dzikowscy i inni.

Ich entuzjazm dla pionierskiej pracy i ich serdeczny stosunek do „Mewy” przejawia się w ich prostych, a tak nadzwyczajnie miłych i interesujących listach, jakie pisują z dalekich terenów połowów do dyrektora firmy p. M. Niemcowa. W listach tych przebija zawsze gorące umiłowanie pracy i żywiołowy entuzjazm dla pionierskich poczynañ na morzu.

kdr. w st. sp. W. KOSIANOWSKI



# ŻEGLUGA NA BAŁTYKU

Rozpatrując sytuację żeglugową na Bałtyku\*), trzeba zdać sobie sprawę ze specjalnych warunków, jakie stwarza z jednej strony fakt prawie całkowitego zamknięcia tego morza, które z innymi wodami świata łączy się tylko kilkoma wąskimi przejściami, z drugiej okoliczność, że większość portów, a przedewszystkiem porty, położone we wschodniej i północnej części Bałtyku zamarzają, i to na dość długo. Zamknięcie morza Bałtyckiego wpływa w pierwszym rzędzie na to, że ruch na Bałtyku ma przedewszystkiem charakter wewnętrznej komunikacji między portami bałtyckimi. Zresztą znaczne koszty rozbudowy i utrzymania floty transoceanicznej i wątpliwa jej rentowność wobec stosunkowo małych ładunków początkowych i poważnych opłat portowych przy przeładunkach wpływają również hamująco na rozwój żeglugi transoceanicznej.

Zamarzanie portów wpływa znów na wzmózoną konkurencję w sezonie zimowym, gdyż poszczególne państwa, chcąc zatrudnić swój tonaż, unieruchomiony wskutek zamarznięcia własnych portów, ubiegają się o obsługę portów obcych. Konkurencja ta jest tem silniejsza, że na Bałtyku obok linii regularnych rozwinął się bardzo ruch trampowy. Przyczyny tego szukać należy przedewszystkiem w charakterze masowym a niezróżniczkowanym eksportu krajów bałtyckich. Import tych krajów natomiast korzysta przedewszystkiem z linii regularnych, tu jednak floty pozabałtyckie biorą bardzo poważny udział. Ostatnie lata wykazały znaczne osłabienie ruchu trampowego na korzyść linii regularnych — wpłynęło na to przesilenie gospodarcze i powstałe wskutek tego trudności w zdobywaniu frachtu.

Z przedwojennych głównych konkurentów na morzu Bałtyckim znaczną rolę odgrywa Szwecja, która zajmuje zresztą poczesne miejsce i wśród państw całego świata. 97% handlu zagranicznego Szwecji idzie drogą morską poprzez gęsto rozsiane na wybrzeżu porty, z których najważniejszymi są Sztokholm, Göteborg i Malmö.

Udział floty szwedzkiej w ruchu zagranicznym wynosi 48%. Pomimo poważnego wzrostu w roku 1934 ruchu statków w obrocie zagranicznym w okresie tym zaznaczył się spadek ogólnego tonażu o 42 statki o łącznej pojemności 58.540 t. r. b., wobec czego w końcu roku 1934 szwedzka flota handlowa miała 2,329 statków o łącznej pojemności 1.549.433 t. r. b. Ostatnio zwiększyła się również wysokość unieruchomionego tonażu, który na dzień 1.I.1935 wynosił 53 statki o pojemności 64.400 t. r. b. Przyczyny tego należy szukać w pogorszeniu się ogólnej sytuacji żeglugowej. W żadnym razie jednak nie można mówić o wstrzymaniu tempa rozbudowy floty szwedzkiej, która dzięki posiadaniu wysoko postawionych stoczni krajowych postępuje ciągle naprzód. Największe stocznie Göteborgen i Ericksberg w Göteborgu oraz Lindholmen w Motala mogą budować jednostki do 20—25 tysięcy ton.

\*) Artykuł niniejszy został opracowany na podstawie pracy P. H. Buxell-Zbikowskiej „Sytuacja żeglugowa na Bałtyku”, zamieszczonej w Nr. 2 — 1935 „Spraw Morskich i Kolonialnych”.

Z portami polskiego obszaru celnego łączy Szwecję 10 linii regularnych, w tem 8 szwedzkich, 1 norwesko-szwedzka i 1 szwedzko-niemiecka.

Na czoło flot, obsługujących Bałtyk, wysuwa się flota Norwegii, która zresztą, jako światowe państwo morskie, ustępuje jedynie Anglii, Ameryce i Japonii. Do tak wspaniałego rozwoju floty handlowej Norwegii przyczynia się nietylko ta okoliczność, że 98% ogólnych obrotów handlowych tego państwa z zagranicą odbywa się drogą morską, lecz również nastawienie jej żeglugi na obsługę portów obcych, która daje zatrudnienie 70% floty norweskiej.

Norwegia, która w wieku XIX stała wśród morskich państw świata na trzecim miejscu, poniosła w okresie Wielkiej Wojny olbrzymie straty, gdyż blisko 50% ogólnego tonażu uległo całkowitemu zniszczeniu. Przystępując do odbudowy swej floty, Norwegia zwróciła baczną uwagę na jej modernizację i rentowność. Dzięki temu obecnie Norwegia posiada najbardziej nowoczesną flotę, w której nowe motorowce stanowią 45% ogólnego tonażu, wynoszącego w 1934 r. 3.900.000 t. r. b. Obok motorowców Norwegia posiada szereg statków o typie specjalnym, jak naprz. tankowce, które stawiają Norwecję na trzecim miejscu po Anglii i Stanach Zjednoczonych.

Obok bardzo ożywionego ruchu trampowego Norwegia utrzymuje na Bałtyku gęstą sieć połączeń regularnych. Z portami polskiego obszaru celnego łączy Norwecję 4 linie norweskie oraz 1 szwedzko-norweska. Ostatnio wobec dążenia poszczególnych państw do nacjonalizacji flot położenie Norwegii, która właśnie głównie obsługuje obce porty, staje się groźne i już rok 1934 przyniósł poważne obniżenie rentowności. Wyraziło się to również znacznym zwiększeniem unieruchomionego tonażu, który na 1.II.1935 wynosił 162 statki o pojemności 591.733 t. r. b.

Danja, która podobnie, jak Szwecja i Norwegia, prawie cały swój handel skierowuje na morze, jest już tylko w małym stopniu państwem bałtyckim, gdyż gospodarka jej, a zwłaszcza eksport, nastawiona jest raczej na Europę Zachodnią i kraje pozaeuropejskie. Stosunkowo większy jest udział floty duńskiej w imporcie z krajów bałtyckich. Wpłynęło to na rozwój ruchu trampowego, gdyż sprowadzane w pierwszym rzędzie do Danii ładunki masowe — drzewo i węgiel polski — stanowią typowy ładunek trampów.

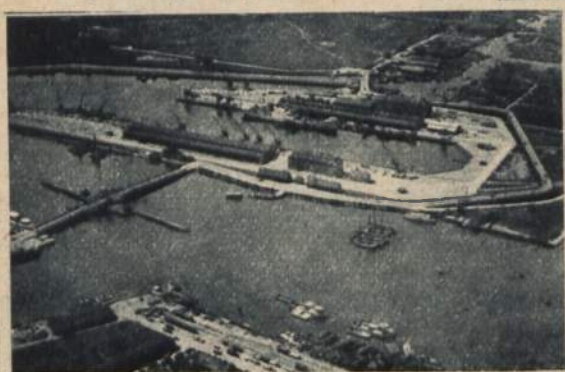
W ruchu żeglugowym Danii bardzo charakterystycznym jest stopniowe zmniejszanie się udziału floty duńskiej w ogólnych obrotach Danii z zagranicą, który obecnie w eksporcie wynosi 50%, a w imporcie 33%, przy jednoczesnym wzmózeniu się obsługi obcych portów przez flotę duńską, która daje jej 70% ogólnych wpływów za fracht. Tłumaczyć to należy tą okolicznością, że Danja chce wykorzystać unieruchomiony tonaż, tworząc linie regularne między portami zagranicznymi.

Flota duńska, posiadająca 17,4% taboru pływającego, zbudowanego w ciągu ostatnich 5 lat, jest po norweskiej najbardziej nowoczesną flotą świata. Mo-

# PORTY SĄSIADÓW POLSKI NA BAŁTYKU



Stockholm — Szwecja



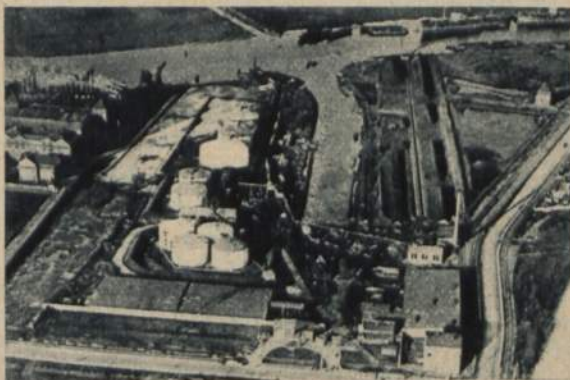
Göteborg — Szwecja



Królewiec — Prusy Wschodnie



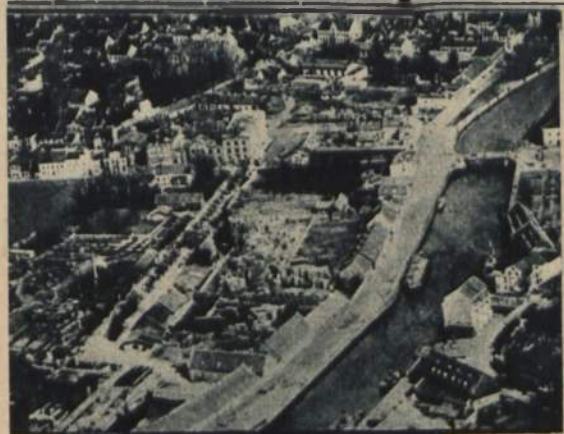
Leningrad — Z. S. R. R.



Szczecin — Niemcy



Oslo — Norwegia



Klaipeda — Litwa



Kopenhaga —  
Danja



Tallin — Estonja



Haugesund — Norwegia



torowce stanowią 40% ogólnego jej tonażu, który w roku 1933/34 wyniósł 1.168.071 t. r. b.

Rozbudowa floty duńskiej odbywa się całkowicie we własnych stoczniach. Największe stocznie znajdują się w Helsingorze, Nakskov oraz w Odense i Kopenhadze.

Z portów duńskich na pierwsze miejsce wysuwa się Kopenhaga, która osiągnęła swój największy rozwój w okresie wojny w czasie zablokowania portów niemieckich. Z portami Polski łączy Danję 5 linii duńskich oraz 1 duńsko-francuska.

Niemcy mimo posiadania bardzo długiego wybrzeża bałtyckiego skierowują się w swym ruchu morskim wyraźnie ku morzu Północnemu, jako do bardziej bezpośredniego wyjścia na świat. Niemieckie porty bałtyckie ze Szczecinem na czele nastawione są przede wszystkim na obsługę ruchu wewnątrzniemieckiego. Dążenie poszczególnych państw do usamodzielnienia się w dziedzinie handlu morskiego odbiło się ujemnie na stanie żeglugi niemieckiej, dotychczas jednak udział niemieckiej floty w obsłudze obcych portów, a zwłaszcza w ruchu pasażerskim, jest bardzo poważny.

Z ogólnego tonażu Niemiec, który w r. 1934 wyniósł 3.810.000 t. r. b. na Bałtyku pływają jednostki stonkowo stare, co w dużym stopniu daje się tłumaczyć nastawieniem niemieckiej floty handlowej na morze Północne.

W przeciwieństwie do Niemiec Z. S. S. R. wykazuje ostatnio coraz większe zainteresowanie dla morza Bałtyckiego, czego obrazem jest rozwój jedyne go portu sowieckiego na Bałtyku — Leningradu mimo, że długa zima osłabia w znacznym stopniu aktywność tego portu. Dążąc do uniezależnienia się od obcych portów, Rosja zwróciła jednocześnie baczna uwagę na rozbudowę swej floty handlowej, której udział w handlu zagranicznym Sowietów stale wzrasta, osiągając w r. 1933 cyfrę 36%.

Rozbudowa floty sowieckiej, której tonaż w r. 1934 wyniósł 868.000 t. r. n., a która według planu nowej piatiletki ma osiągnąć w r. 1937 1.500.000 t. r. n., odbywa się głównie drogą zakupu zagranicą tonażu używanego, gdyż stocznie krajowe mogą tylko w nieznacznym stopniu zaspokoić wymagania wielkiego planu.

Z pozostałych państw bałtyckich najsilniej, jako państwo morskie, stoi Finlandja, której porty z Helsingforsem na czele obok Leningradu stanowią najdalej na wschód wysunięte na Bałtyku bazy operacyjne międzynarodowego handlu morskiego. Udział floty fińskiej w ogólnych obrotach Finlandji wyniósł w r. 1934 35%, a ponadto — dzięki aktywności i ruchliwości — flota fińska odgrywa poważną rolę na Bałtyku, obsługując porty zagraniczne, na co pozwala jej pokaźny tonaż, który na dzień 31.XII.1934 wyniósł 536.418 t. r. b.

Finlandja rozbudowuje swą flotę przez zakup zagranicą większych jednostek, natomiast mniejsze jednostki buduje wyłącznie w stoczniach krajowych, które nawet uzyskują liczne zamówienia zagraniczne zwłaszcza na żaglowce, jachty i motorówki. Żaglowce są też poważnym składnikiem żeglugi fińskiej, stanowiąc 24% ogólnej ilości statków.

Z polskim obszarem celnym łączą Finlandję linie regularne, utrzymywane przez Tow. „Żegluga Polska” oraz Fińska Angfartygs A. B.

W dużo gorszym położeniu od Finlandji znalazła się po uzyskaniu niepodległości Estonja, w której początek floty narodowej stanowiło parę okrętów. Estonja przystąpiła energicznie do rozbudowy swej floty, budując mniejsze jednostki w stoczniach krajowych i kupując zagranicą jednostki mniejsze. Ze względu na trudności finansowe kupowano wyłącznie jednostki używane, w związku z czym obecny stan floty estońskiej, o ile chodzi o jednostki większe, jest mocno przestarzały. W każdym razie na dzień 1 stycznia 1934 ogólny tonaż floty estońskiej wyniósł już 385 jednostek o łącznej pojemności 127.335 t. r. b.

Estonja posiada zaledwie jedną własną linię regularną, łączącą najważniejszy jej port Tallin ze Sztokholmem.

Łotwa jest państwem morskiem — 88% ogólnych jej obrotów zagranicznych idzie morzem, przyczem skierowane są one przede wszystkim na port ryski.

Łotwa rozbudowała swoją flotę głównie przez zakup zagranicą używanych jednostek, gdyż stocznie krajowe budowały wyłącznie jednostki małe. Stąd też flota łotewska, której tonaż w r. 1935 wyniósł 187.602 t. r. b., składa się przeważnie z jednostek b. starych.

Litwa zajmuje ostatnie miejsce wśród państw bałtyckich. Przyczynia się do tego również to, że posiada ona najkrótszy odcinek wybrzeża morskiego, bo zaledwie 41 km. Mimo to przez port w Klaipėdzie idzie około 70% ogólnych obrotów towarowych zagranicznych Litwy.

Litewska flota handlowa składa się prawie wyłącznie z jednostek starych, a wobec trudności finansowych jej rozwój jest bardzo powolny.

Wśród opisanych wyżej państw bałtyckich Polska, niestety, pod względem tonażu swej floty handlowej, który obecnie wynosi 65.139 t. r. b., stoi na szarym końcu, wyprzedzając jedynie Litwę. Rozbudowa jedynej naszej floty handlowej postępuje naprzód i w początkach r. 1936 tonaż jej wyniesie ponad 100.000 t. Dysproporcja między wspaniałym portem w Gdyni, który wysunął się na pierwsze miejsce wśród portów bałtyckich, a stanem naszej floty handlowej tłumaczy się przede wszystkim tem, że ograniczone środki finansowe nie pozwoliły nam na jednoczesną budowę portu i rozbudowę własnej floty handlowej. Stąd też wypływa fakt, że podczas gdy w r. 1934 72,2% naszych ogólnych obrotów handlowych z zagranicą poszło drogą morską przez Gdańsk i Gdynię, to udział floty polskiej w tym ruchu sęgnął zaledwie 6,6%. Zmusza to nas do płacenia obcym poważnych sum za fracht, sięgających 100 milionów złotych rocznie, co jest kwotą tem poważniejszą, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że przeciętny dochód naszej własnej floty wynosi rocznie około 12 milionów złotych. Dalsza rozbudowa polskiej floty handlowej staje się więc nakazem chwili.

Jeżeli chodzi o rodzaj żeglugi polskiej, to choć w r. 1934 trumpy przewiozły 69,08% towarów, polskie linie regularne nabierają coraz większego znaczenia w obrotach handlowych Polski. W ruchu trampowym najbardziej zaangażowane jest Tow. „Robur” oraz tabor trampowy Tow. „Żegluga Polska”. Komunikację regularną utrzymuje przede wszystkim Tow. „Żegluga Polska”, dalej Tow. „Polbryt” i Tow. „Gdynia — Ameryka — Linje Żeglugowe S. A.”.

# POLSKA BANDERA NA ATLANTYKU



M/s „Batory” na stoczni w Monfalcone

Któryś z wybitnych znawców Polski powiedział, że Polacy dzielą się na dwie kategorie: Na mniej, licznych, mierzących siły na zamiary i z entuzjazmem walczących o triumf idei, pozornie utopją będącej, a naraz zwycięskiej — dzięki właśnie temu entuzjazmowi i ofiarnej pracy — oraz na tych, którzy nie mają zamiarów wogóle, albowiem siłom swym nie wierzą, natomiast do krytyki wielce są skłonni.

Słowa te przysły mi do głowy, kiedy wśród licznego grona władz i zaproszonych gości stałem nad Adriatykiem na pomoście stoczni Monfalcone — tuż pod wznoszącym się na trzydzieści metrów w górę, stromym dziobem polskiego okrętu transatlantyckiego „Batory”. Bo — rzeczywiście — jeszcze wczoraj niejeden z naszych typowych „zjadaczy chleba” wołał: po co nam okręty? Przecież my w tej dziedzinie nic zrobić nie potrafimy, szkoda tylko pieniędzy! Dziś — kiedy nowe polskie transatlantyki, zbudowane według ostatnich wymagań nowoczesnej techniki i komfortu, szykują się do swej pierwszej podróży, — zaczynają znów z innej beczki: 15.000 ton — to łupinka, to pyłek! — „Normandie” ma przecież 70.000! Dlaczego nie zbudowaliśmy „Normandie”?

Takiego pana należałoby oddać w opiekę jednemu z naszych Wagnerów czy Bohomalców i kazać mu przepłynąć Atlantyk na małym jachcie. Może wówczas dopiero oceniłby należycie, że okręt wypierający 15.000 ton, nie jest znów taką łupinką, że wielkość absolutna nie jest gwarancją bezpieczeństwa, że skoro większość statków pasażerskich obsługujących Daleki Wschód ten właśnie tonaż posiada i nie lęka się przebywać nim nawiedzanych cyklonami i tajfunami wód Oceanów Wielkiego i Indyjskiego, to tem bardziej jest to wielkość wystarczająca na starym szlaku Jana z Kolna. Zresztą co innego reprezentacja, luksus, dzika pogoń za sensacją, kaprysy milionerów, a co innego codzienna szara, ale stała i owocna praca.

Wątpliwości te rozwiązałyby się do reszty, gdyby danem mu było, jak nam, asystować przy wzrusza-

jącym momencie narodzin okrętu. Zobaczyć jak potężna masa stali i żelaza, posłuszna dłoni matki chrzestnej, zsunęła się do morza, jak ożył „Batory” na dobrą dla Polski wróżbę. A potem jeszcze zwiedzić już na wykończeniu będący m/s „Piłsudski”.

Człowiek, który nań wchodzi ma odrazu poczucie przestrzeni, rozplanowanej celowo, choć nie przytłaczającej ogromem. Ma poczucie zaufania i bezpieczeństwa. A przede wszystkim — dzięki tylko dwóm klasom — turystycznej i trzeciej — nie czuje się upośledzony, jak to ze średnio lub małozamożnym pasażerem na luksusowych pałacach pływających bywa.

A teraz powróćmy jeszcze na chwilę do owych pesymistów — w Polskę na morzu nie wierzących. W roku 1920 twierdzili, że nic nam po morzu, bo nic na niem zrobić nie potrafimy. W roku 1925 twierdzili, że Gdynia to wyrzucone w bagno nadmorskie pieniądze. W roku 1930 — kiedy Gdynia była już ważnym portem europejskim — że własnej żeglugi nie potrafimy zorganizować i eksploatować. W roku 1931 wyśmiewali się jeszcze z założenia linii Gdynia — Ameryka. Gdy zaś ta przebojem zdobyła dla Polski Atlantyk i syrena „Polonji” zahuczała przy Ellis-Island, mówili znów, że okręty nasze są stare, powolne i niewygodne, że lada dzień trzeba je będzie wycofać.

Tymczasem polska bandera transatlantycka nie tylko utrzymała się na Atlantyku, raz po raz przecinając go w obu kierunkach, ale zrodziła jeszcze nową linię, ukazując barwy polskie na Bliskim Wschodzie. Teraz zaś nasi „niezadowolenicy” znów zostają splantowani z kretesem, otrzymują bowiem dwa motorowce transatlantyckie, będące ostatniem słowem techniki i komfortu.

Polska praca na morzu idzie naprzód wielkimi krokami. Budują się okręty wojenne i handlowe, buduje się stocznia marynarki wojennej, otwierają się nowe linie i rynki zbytu. Hasło „Polska na świecie”, rzucone przez Ligę, nie jest czczym frazesem, ale myślą przewodnią już w czyn wprowadzona. Jedyną zresztą drogą do stworzenia Polski mocarstwowej naprawdę, bogatej i potężnej.

Mamy więc linię Gdynia — Kopenhaga — Halifax — Nowy Jork obsługiwaną przez nowoczesne motorowce. Mamy linię Lewatyńską, łączącą nas z Ziemią Świętą. Mamy szereg linii zachodnio i północno - europejskich. Teraz kolej przyjąć winna na linię południowo - atlantycką. Odpowiednikami „Piłsudskiego” i „Batorego” na Atlantyku Północnym, stać się winny „Kopernik” i „Arciszewski” na wodach dalekiego Południa. Tysiące Polaków osiadłych w Brazylii, Argentynie i innych republikach lacińskich Nowego Łądu, czeka tej chwili z utęsknieniem. Biało-czerwona wstęga Bandery Polskiej stanie się nicią wiążącą ich silniej z macierzą, doda im otuchy w pracy pionierskiej czy zawodowej, pozwoli krajowi czerpać z pracy tej pewną korzyść. Ustanowienie linii Gdynia — Antylla — Rio de Janeiro i Buenos Aires jest nakazem chwili i choćby kalkulacja przedstawiała się na razie niepomyślnie, da w końcu wielkie rezultaty pod względem narodowym, społecznym, a więc i gospodarczym.

Inż. J. GINSBERT.



**W**yjście „Wichra“ w morze, w nocy z 11 na 12 marca 1931 roku było dla naszej floty zdarzeniem historycznym.

Nocy tej serca nasze mocniej tętniły, niż zwykle, szliśmy bowiem na Madere do Marszałka.

Pomimo zadosyćczynienia przesądom morskim nie rozpoczynania podróży w poniedziałek, aura nam nie sprzyjała tym razem, a zwłaszcza w środkowym okresie — przejścia z Cherbourga do Lizbony, gdzie mieliśmy uzupełnić zapasy paliwa.

Zatoka Biskajska i Atlantyk pokazały swoje pazury, miotając okrętem naszym, jak nieszczęsną łupiną orzecha. Ołbrzymie, grzywiaste fale prześcigały się nawzajem w swej sile niszczącej, utrudniając w wielkiej mierze pracę załogi okrętu.

W nocy 18 marca, niedaleko Lizbony, kiedy okręt zrobił ostry zwrot, kierując się do ujścia rzeki Tajo, runęła na nas z wielkim łoskotem wściekła fala, pogrążając i tak już mocno przechylony okręt całą lewą burzą z częścią pokładu do wody. Był to przykry moment — w spojrzeniu dowódcy wyczytałem wielki znak zapytania: „wstanie, czy nie wstanie?“. A gdy wreszcie, drgając, jak w konwulsjach, kadłub okrętu o ciężale powstał, usłyszałem tylko jedno, ale z uczuciem wypowiedziane słowo: „psiakrew“. W chwilę później wsunęliśmy się lekko na grzbiecie nowej fali pomiędzy falochrony przy ujściu rzeki Tajo. Zablęsy światła Lizbony, i krótko po północy w dn. 19 marca zakotwiczyliśmy na środku rzeki przed samym miastem.

Spieszno nam było do celu podróży, więc, załatwivszy się z uzupełnieniem zapasów paliwa i wody słodkiej dla kotłów parowych, opuściliśmy nazajutrz wczesnym rankiem gościnną stolicę Portugalji.

## Z MORSKICH PODRÓŻY MARSZAŁKA J. PIŁSUDSKIEGO

W dwa dni później zakotwiczyliśmy nocą w niedużej, otwartej od strony południa, zatoce na redzie Funchalu.

Pierwszym maderczykiem, który zjawił się na okręcie, był kapitan Lepecki. Po krótkiej wizycie u dowódcy okrętu odjechał wraz z nim motorówką na ląd celem złożenia osobistego meldunku Marszałkowi o przybyciu „Wichra“ na wody maderskie. Z niecierpliwością oczekiwaliśmy powrotu dowódcy, a gdy wrócił, grad pytań zasypał go ze strony oficerów. Wiadomości były jak najlepsze: „Marszałek zdrow, jest w doskonałym humorze, jutro ma się zaokrętować, pod wieczór wyjście w drogę powrotną“. Pozostało nam więc półtorej doby na zwiedzenie Madery. Nie czekając obiadu, wysypaliśmy się małymi grupkami na miasto i w góry.

W drugim dniu postoju od samego rana szalony ruch na okręcie i dookoła niego. Mnóstwo łodzi kręci się koło burt „Wichra“. Kogo tu niema: dostawcy win, owoców, jakieś zakonnice niemieckie z kwestą na biedne sieroty, to znowu jakiś mniejszy lub większy dygnitarz maderski — jednym słowem, ruch w interesie.

Na dzień ten Marszałek zapowiedział swój odjazd z Madery.

Obawiając się ciężkiej przeprawy przez Atlantyk, dowódca nasz uprzedził Marszałka o niewygodach, jakie sprawić może podróż na takim okręcie, jak „Wicher“. Pomimo to Marszałek projektu nie zmienił i kategorycznie zapowiedział, że morskiej choroby się nie boi, a gdy trzeba będzie trochę pocierpieć, to trudno, znieśie te przykrości wraz z nami wszystkimi.

Koło godziny 16-tej wszystko, co żyło w Funchalu, wyległo na ulice. Szpalery wojska ustawiły się wzdłuż całej drogi od siedziby Marszałka aż do przystani morskiej. Na krótkim, ale szerokim falochronie zakończonym starożytną basztą forteczną ustawiła się kompanja honorowa ze sztandarem i orkiestra. Tam też zebrał się przedstawiciele władz wojskowych i cywilnych z gubernatorem Madery na czele.

Na „Wichrze“ oficerowie przywdziali galowe mundur, marynarze granatowe ubrania.

Cała załoga stanęła na pokładzie w ordynku; 6-ciu trapowych z trębaczem przy trapie.

Zdąleka dochodziły pożegnalne okrzyki wiwatujących na cześć Marszałka tłumów. Wreszcie rozległy się dźwięki mazurka Dąbrowskiego — obce sztandary pochylili się przed Wodzem Narodu Polskiego. Chwila pożegnania na przystani i oto z poza głowicy mola wysunęła się motorówka admirałska pod flagą Marszałka Polski.

Rozległ się donośny sygnał trąbki: „baczność, na prawą burzę!“. Zamarły oddechy w piersiach marynarzy. Po chwili, u dołu, pod burzą, zawarczał głucho motor na wstecznym biegu motorówki, parę cichych komend, linkę trapową rzucono na dziób motorówki — trębacz zagrał marsz generalski. Na schodach trapu ukazała się przygarbiona postać Marszałka w asyście płk. dra Woyczyńskiego i kpt. Lepeckiego. U wejścia na pokład dowódca złożył raport, poczem Marszałek przywitał się z oficerami, przeszedł, salutując przed frontem marynarzy i odprowadzony przez dowódcę zeszedł pod pokład do przygotowanych dla Niego kabin.

W pięć minut później rozległy się sygnały odkotwiczania. Na mostek nawigacyjny wszedł Marszałek z przydzielonym do Jego Osoby na czas podróży oficerem flagowym (adjutantem) por. mar. Kossakowskim. Okręt powoli wykreślił się i ruszył na wschód wzdłuż południowego brzegu Madery.

Marszałek był w doskonałym humorze. Podczas mijania sąsiadujących z Madera wysp: Desertas i Porto Santo opowiedział nam Marszałek wiele ciekawych rzeczy z historii tych wysp i o słynnym winie santoskiem. Gdy wreszcie rozmowa zesłała na temat samej podróży, Marszałek dał nam swoistą prognozę co do pogody: „Do samego Bałtyku będziecie mieli dobrą pogodę i spokojne morze, dalej nie ręczę za pogodę”. Ta oryginalna przepowiednia Marszałka, jak się później okazało, sprawdziła się co do joty.

Tryb życia Marszałka w czasie podróży ułożył się w następujący sposób: codziennie zrana koło godziny 10-ej, po spożyciu śniadania, Marszałek odbywał przechadzkę po pokładzie, podczas której zachodził na mostek nawigacyjny, interesując się żywo meteorologią i nawigacją. O godz. 15-ej Marszałek spożywał obiad wspólnie ze wszystkimi oficerami, którzy byli w tym czasie wolni od służby.

Po obiedzie rzadko wychodził na pokład — te resztki dnia zazwyczaj spędzał samotnie w swojej kabine. Czasami widziano Go przez uchylone drzwi, jak układał ulubione pasjansy.

Przedpołudniowe wizyty na mostku były jednocześnie wyzyskane dla bliższego zaznajomienia się Marszałka ze służbą okrętową i jego niektórymi urządzeniami. Ćwiczone więc alarmy, zwiedzano maszyny, demonstrowano działania ciekawych, nowoczesnych przyrządów nawigacyjnych. Marszałek wykazywał duże zainteresowanie, a co najważniejsze, zdumiewał nas wszystkich swoją znajomością rzeczy, od których zasadniczo stał zdaleka. Do najciekawszych jednak chwil należała pora obiadowa. Był to moment bezpośredniego kontaktu Marszałka z Jego oficerami. Dobry i pogodny humor Marszałka, Jego ujmujący sposób bycia stwarzał nadzwyczaj miły nastrój wspólnej biesiady. Chwile te pozostawiły w nas niezatarte wrażenie na całe życie.

Na „Wichrze” Marszałek czuł się jeszcze na urlopie i dlatego nie życzył sobie wszelkich oficjalności ze strony otoczenia. Z tego też względu bardzo stracił na humorze, gdy trzeba było na kilka godzin zejść do Cherbourga w celu uzupełnienia paliwa.

Wśród gęstej mgły, towarzyszącej nam już od zatoki Biskajskiej, weszliśmy precyzyjnie na wewnętrzną redę Cherbourga. Dotychczasowy spokojny żywot Marszałka na okręcie został zakłócony. Na maszcie fortecy nadbrzeżnej zalopotała bandera Rzeczypospolitej Polskiej, a jednocześnie gruchnęły działa baterji morskiej, salutując Pierwszemu Marszałkowi Polski. Na wodzie ukazały się admirałskie motorówki, zdążające do prawego trapu na „Wichrze”. Wiozły one dygnitarzy francuskich i polskich. Przybyli m. in.: Przedstawiciel Marynarki Woj., Prefekt Morski, Dowódca Floty Północnej, Ambasador Chłapowski, Płk. Błęszyński i in. — dla złożenia oficjalnych wizyt Marszałkowi.

Dopiero w nocy, już nad samym ranem, mogliśmy wyruszyć w dalszą drogę. U brzegów Anglii koło Dover było już słonecznie i ciepło. Marszałek wspiął się na mostek i długo przypatrywał się ziemi angielskiej, póki nie rozplynęła się w oparach mgły. Dawny

humor powrócił Marszałkowi, był wesół i rozmowny. Okręt skierował kurs na morze Północne ku zachodnim brzegom Niemiec.

Już przy pierwszej latarni pływającej, „Elbe I”, przybył pilot niemiecki, aby wprowadzić „Wicher” do rzeki Elby. Zameldował on równocześnie, że bateria morska przy Cuxhaven ma salutować Marszałkowi. Wobec zupełnego braku ślepych pocisków, dowódca natychmiast wysłał iskrową depezę do władz niemieckich zawiadamiającą o niemożności odsalutowania przez ORP. „Wicher”.

Dalszy etap przejścia przez śluzy i kanał Kiloński odbyły się sprawnie i gładko. Władze niemieckie okazały jak najdalej posuniętą uprzejmość i przezorność.

Mniej więcej w środku kanału, a było to już pod wieczór, Marszałek wezwał do siebie dowódcę, któremu wyraził chęć przybycia do Gdyni na drugi dzień zrana o dziewiątej. Życzenie Marszałka było dla nas rozkazem. Obliczyliśmy drogę i czas dany nam do dyspozycji — trzeba było iść szybkością 26 węzłów, co należy już do dużych szybkości. Zaczęto więc podnosić ciśnienie pary w kotłach. W miarę zbliżania się do Kilonji stawało się coraz zimniej, ciężkie, ołowiane chmury zaczęły się gromadzić na horyzoncie. Po wyjściu z ostatniej śluzy w Holtenau okręt ruszył z miejsca dużą szybkością ku morzu Bałtyckiemu.

W pewnej chwili ukazał się na mostku Marszałek, ale już w płaszczu, gdyż robiło się coraz zimniej. Przedewszystkiem zapytał się mnie, jak tam pogoda się zapowiada. Podałem wówczas Marszałkowi dopiero co otrzymaną depezę z jednej ze stacji niemieckich „Sturmwarnung — Sturm von Nord Nord-Ost”, co znaczy ostrzeżenie przed burzą z kierunku północno-północno-wschodniego.

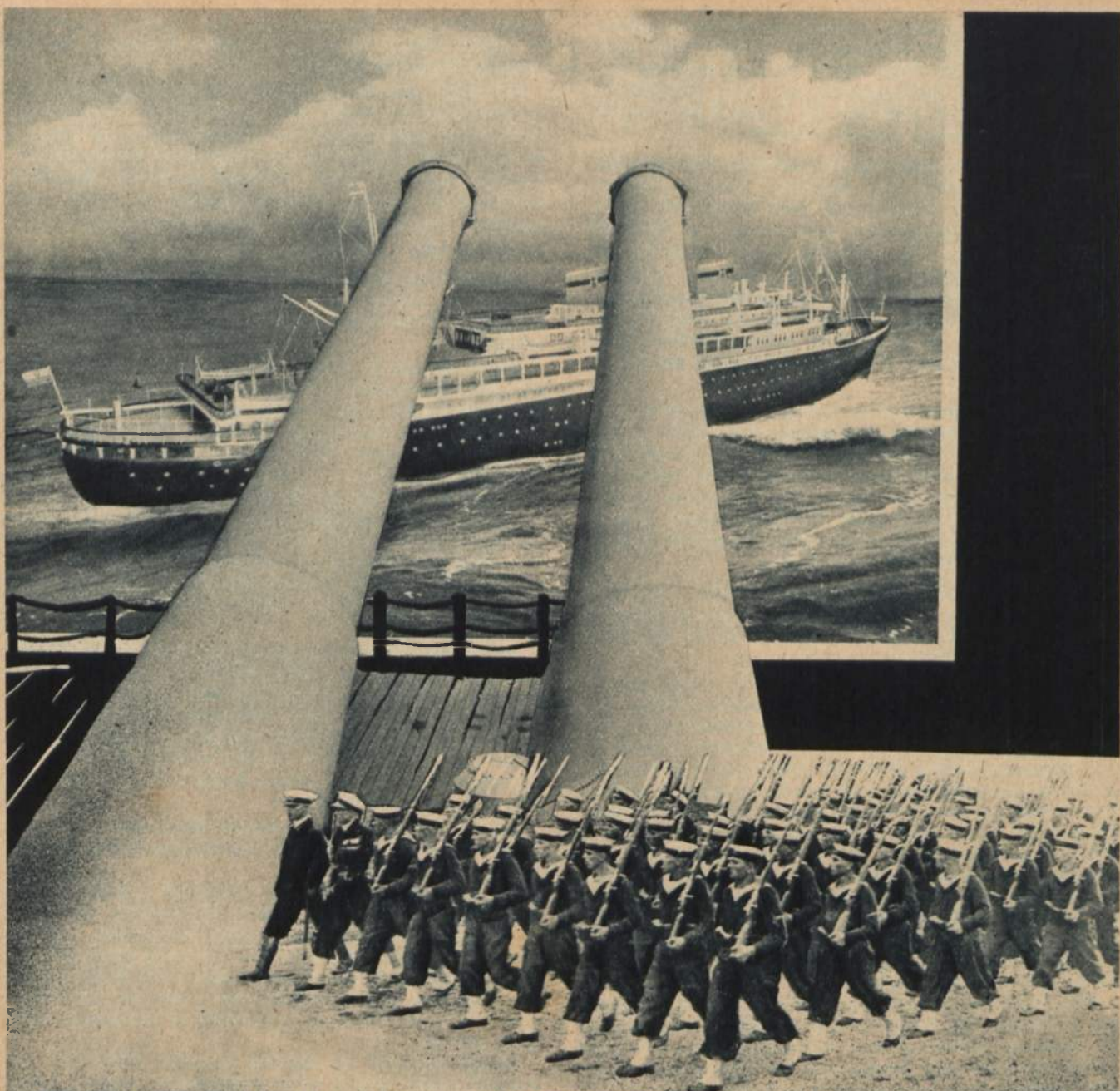
„A co, widzi Pan — odrzekł Marszałek, — a nie mówilem wam, że do Bałtyku będzie dobra pogoda, a dalej to się popsuje”.

Tymczasem zapadła noc, śnieżycą z wichurą, nic nie widać ani słychać, a tu te 26 węzłów szybkości — chciałoby się wykonać rozkaz Marszałka, a strach pomyśleć, co by się mogło stać w razie spotkania kogoś na drodze. Wielką odpowiedzialność wziął na siebie dowódca, ale wywiązał się z niej po mistrzowsku. Tej nocy wszyscy pracowali ze zdwojoną energią i uwagą.

Zrana ukazały się kolejno latarnie: Rozewie, Jastarnia i Hel, morze było wzburzone, wiatr zimny wiał z północy. Ze śnieżnej mgły wysunęły się sylwety naszych torpedowców, w niemiłosierny sposób przewracanych z boku na bok, z dziobu na rufę przez potężne fale. Przybyły one na powitanie Marszałka na wodach polskich. Jeszcze jeden zwrot i okręt wszedł na spokojniejsze wody zatoki Gdańskiej. Marszałek wyszedł na mostek zadowolony widocznie z przebiegu podróży, bo zwrócił się do nas wszystkich z uwagą: „Nie wiem, jakżeście jechali, ale widzę, że wykonałście, co do was należy, z wielkim zapalem i dokładnością”. Na pożegnanie polecił kpt. Lepeckiemu zrobić wspólne zdjęcie na mostku.

Za chwilę ukazała się Gdynia, zagrzmiały działa na „ORP Bałtyk”. Zewsząd odezwały się trąbki i gwizdki: to wszystkie nasze okręty, stojące w porcie Gdynskim, salutowały Marszałkowi. „Wicher” łagodnie wsunął się do portu wojennego i przy dźwiękach „Jeszcze Polska nie zginęła” ocumował się przy molo południowym.

Inż. JÓZEF WOZNICKI



**DO DNIA 1 SIERPANIA 1935  
ZEBRANO NA  
KONTO 30,680**

**F O M**

**GOTÓWKĄ  
PAPIERÓW WARTOŚCIO-  
WYCH ZŁOŻONO :**

**2.507,821,80  
574,982,97**



Z pośród szeregu zagadnień programowych Ligi Morskiej i Kolonjalnej jednym z ważniejszych jest zacieśnienie węzłów, łączących tak liczne wychodźstwo polskie z Macierzą, rozbudzenie w tej wielomilijonowej masie zdecydowanej woli, wzięcia czynnego udziału w tworzeniu potęgi wspólnej Ojczyzny, podniesienie każdego Polaka, gdzieby się nie znalazł, do roli przedstawiciela kultury i gospodarki narodowej, zdobywanie wśród Polonii zagranicznej szermierzy polskiej idei morskiej. Najpotężniejsze ze skupisk polskiego wychodźstwa — Polonia amerykańska powinna i może stworzyć przeogromne perspektywy dla polskiej ekspansji gospodarczej i kulturalnej. Nic też dziwnego, że Liga Morska i Kolonjalna od pierwszych lat swego istnienia zwróciła baczną uwagę na teren amerykański, szerząc tam swoje hasła, które znalazły tem łatwiejsze zrozumienie, że wspaniały rozkwit Stanów Zjednoczonych jest najlepszym dowodem, co daje morze narodowi, który potrafi wykorzystać możliwości, jakie ono przedstawia. Na terenie Stanów Zjednoczonych powstały też wkrótce Oddziały Ligi Morskiej i Kolonjalnej, które przyjęły nazwę Ligi Morskiej i Rzecznej. Rozwój organizacji jednak nie podążał za rozkwitem LMK w kraju.

W trosce o przyszłość tak ważnej placówki Prezydium LMK zdecydowało skorzystać z zaproszenia wystosowanego przez LMR w Ameryce i wysłać w charakterze swego delegata na Sejm Ligi Morskiej i Rzecznej w Chicago pułkownika dyplomowanego Stefana Iwanowskiego, prezesa Okręgu Lubelskiego, jednego z najczynniejszych ogniw Ligi.

Pułkownik St. Iwanowski przybył do New Yorku w dniu 29 maja r. b., a wobec tego, że Sejm LMR był wyznaczony na dzień 30 czerwca w Chicago, delegat LMK wykorzystał kilka tygodni dla zaznajomienia się z terenem i pracą poszczególnych okręgów. W ciągu tego czasu odwiedził najważniejsze ogniska Polonii amerykańskiej, biorąc udział w zebraniach organizacyjnych, wygłaszając kilkadziesiąt przemówień - referatów. I tu podkreślić należy wzruszającą poprostu serdeczność, jaką okazywała wszędzie Polonia amerykańska gościowi z Ojczyzny, poświęcając mu wiele miejsca w prasie, przychodząc tłumnie na zebrania. Serdeczność ta świadczy sama przez się o gorącym patriotyzmie Polaków amerykańskich. W pułkowniku Iwanowskim witali wybitnego przedstawiciela LMK, wypytywali chciwie, co się w Polsce dzieje. Z zainteresowaniem też słuchano o rozwoju i pracach Ligi Morskiej i Kolonjalnej, przystępując z młodzieńczym entuzjazmem do szeregów tej organizacji. I tak w przeciągu tych kilku zaledwie tygodni powstały Oddziały w New Yorku, Jersey City, Newark, New Bedford, Fall River, w Filadelfji, Erie, Wilkes Barre, Flint, Toledo, Milwaukee; zreorganizowano ponadto wiele istniejących już oddziałów, jak w Filadelfji, Pittsburgu, Buffalo, Cleveland, Hamtramck. Wreszcie w szeregu innych miejscowości, jak w Bostonie, Camden, Farrel, Cambridge Springs i t. d. utworzyły się komitety, które mają przystąpić w najbliższym czasie do zorganizowania Oddziałów

Wreszcie w dniu 30 czerwca zebrał się w Chicago pierwszy walny Zjazd delegatów organizacji pol-

skich, pracujących na rzecz polskiego morza. W obradach brali udział delegaci i delegatki, reprezentujący 12 Towarzystw i Oddziałów z Chicago, East Chicago, Cicero, Hammond, Detroit, Hamtramck i Cleveland.

Dążąc do całkowitej konsolidacji poszczególnych organizacji, których główną podstawą działalności jest praca dla polskiej idei morskiej, jak Liga Morska i Rzeczna, Liga Morska i Kolonjalna, Towarzystwo Przyjaciół Morza, Towarzystwo Przyjaciół Gdyni, Zjazd przyjął dla wszystkich tych organizacji jedną wspólną nazwę: „Liga Morska“.

Następnie na wniosek pułkownika Iwanowskiego powołano do życia organizację naczelną — Radę Centrali Ligi Morskiej, składającej się z 30 osób, a która ma wyłonić z siebie Zarząd w składzie 9 — 11 osób. Prezesem Rady i Zarządu został obrany dr. Władysław Kuflewski, b. naczelnny lekarz Związku Narodowego Polaków. Na wiceprezesów Rady powołano: p. Romaszkiwicza, prezesa Związku Narodowego Polaków, dr. Kanię, prezesa Zjednoczenia Rzymko - Katolickiego, p. E. Napieralską, prezesa Związku Polek, dr. Starzyńskiego, prezesa Sokoła. Skarbnikiem został wybrany p. Hinkelman, prezes Kapituły Krzyża Legjonowego, sekretarzem generalnym — p. Zaleski, dyrektor Linji Gdynia — Ameryka w Chicago.

W ten sposób Liga Morska w Stanach Zjednoczonych A. P. wciągnęła do pracy w swych szeregach przedstawicieli 4-ch największych organizacji polskich. Daje to rękojmię poparcia organizacji w terenie i niewątpliwie zdobędzie dla Ligi zaufanie wśród szerokiej warstw wychodźstwa amerykańskiego.

Już z krótkich tych informacji widać, że działalność pułkownika Iwanowskiego, jego odczyty, osobisty udział w organizowaniu nowych ogniw, a wreszcie Zjazd w Chicago ożywiły dotychczasową działalność Ligi. Dalszy rozwój zależy już jedynie od wytrwałości w pracy członków organizacji, oraz od współpracy z LMK.

A przecież przed Ligą Morską w Ameryce otwiera się ogromne pole działania. Chodzi tu nie tylko o współpracę z Ligą Morską i Kolonjalną w Polsce. Polacy amerykańscy muszą ponadto każdym swoim czynem stwierdzić, że dorosli do roli „polskich ambasadorów“, muszą o tem świadczyć przy każdej sposobności. W ich rękach spoczywają olbrzymie możliwości dla ekspansji gospodarczej, wzrostu eksportu z Polski do Stanów Zjednoczonych; rozwój polskich linii żeglugowych, które powinny obsługiwać bezwzględnie wszystkich Polaków, podróżujących na trasie Gdynia — Stany Zjednoczone. Entuzjazm, z jakim witani są wysłannicy kraju, zainteresowanie dla spraw wewnętrznych Polski świadczy, że w duszy Polaków amerykańskich tkwi głęboka gorąca miłość dla odległej Ojczyzny. Ufać też należy, że miłość ta znajdzie mocny wyraz w realnym czynie, w pracy dla wzmocnienia potęgi Państwa Polskiego, a przede wszystkim w pracy dla ugruntowania władania polskiego na morzu.

# BAŁTYK — MORZE CZARNE

Splyw L. M. K. do m. Czarne, jako niezwykła impreza sportowa, dobiegł do końca, a jego uczestnicy w liczbie 156 osób powrócili już do kraju w dn. 18 sierpnia, po uprzednim zwiedzeniu Bukaresztu, gdzie złożyli wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza, oraz byli przyjęci w poselstwie R. P.

Duża ilość wrażeń, jakie odnieśli uczestnicy splywu na trudnej trasie Prutu i Dunaju, wynoszącej ponad 1000 km. które zostały pokonane, w ciągu 24 dni, nie pozwala jeszcze uszeregować należycie tego wszystkiego, co zasługuje na szczególne podkreślenie i uznanie. Tem niemniej można dziś stwierdzić, że splyw osiągnął w pełni swój cel — a to dzięki nadzwyczajnej organizacji całej trasy przez bratnią nam instytucję w Rumunii: Liga Navala Romana, a zarazem przez wielki wysiłek sportowy naszych kajakowców.

Start splywu nastąpił 15 lipca z Kołomyji, gdzie jego uczestnicy spotkali się z wielką staropolską gościnnością, podejmowani serdecznie przez Komitet miejscowy na czele z pp. Star. Wimmerem, płk. Grabowskim i prezydentem miasta — posłem Sanoją i gdzie otrzymali również błogosławieństwo na tę długą i pracowitą drogę, gdyż odcinek dzienny wynosił przeciętnie 55 km., a niejednokrotnie przekraczał 65 km.

Już w Śniatyniu zjawili się dwaj przedstawiciele Ligi Navala Romana pp.: por. mar. woj. D. Comanescu i komendant rumuńskich harcerzy morskich inż. J. Isaicu, którzy jako przewodnicy splywu opiekowali się nim aż do opuszczenia przez uczestników Rumunii. Ile dzięki obecności obu wymienionych uzyskał splyw ułatwień, długo trzeba byłoby wymieniać, a najlepszym świadectwem, jak wiele wdzięczności i serca zaskarbili sobie u uczestników splywu, było smutne po 5 tygodniach rozstanie w Grigori Ghica Voda i wręczone im przez splyw upominki.

Cała trasa, której rekonesans przeprowadził uprzednio p. por. Comanescu i wszystkie etapy zatrzymania splywu dały najlepszą sposobność do stwierdzenia, ile zapału i szczerego entuzjazmu żywi naród rumuński dla Polaków. Wszędzie serdeczne powitania przez miejscowe władze, wojsko, społeczeństwo i zacnych harcerzy, którzy na zawsze zaskarbili sobie u uczestników splywu najwyższe uznanie. Primar — burmistrz i cercetasz — harcerz, przyjęły się na splywie, jako synonimy najlepszych i nieodłącznych naszych opiekunów. Szczególną pamięć pozostawił u uczestników p. kpt. I. V. Maximovici ze swymi harcerzami z Botosani; p. kpt. Sabarease z harcerzami z Jass; oraz kpt. mar. woj. D. Pascu — kmdt. portu wojennego w Galacu z grupą harcerzy z Galacu, którzy wypłynęli na spotkanie splywu — w górę rzeki 300 km. i towarzyszyli mu aż do morza.

Trudną trasę łagodziły piękne krajobrazy kolejno Bukowiny, Besarabji, Mołdawji, Dobrudży, a także serdeczne i gościnne przyjęcia: w Czerniowcach, Sulicy, Stephanesti i in. Szczególnie entuzjastycznego przyjęcia doznał splyw w Galacu, w którym wszystkie czynniki, a zatem Admiralicja, Miasto, Prefektura, Liga Przyjaźni Polsko - Rumuńskiej, Li-

ga Navala Romana, Koło Polskie i inne organizacje zgotowały uczestnikom wielką owację już na dworcu, a następnie podjęły wystawnym obiadem w pięknym parku miejskim.

Po ciasnym Prucie odetchnęli uczestnicy całą pierśią na szerokim Dunaju, żałując, że było go dla splywu zaledwie 130 km., odbytych w 3 dni, a morze zostało osiągnięte w Sulinie dn. 7 sierpnia. Tu nastąpił koniec cygańskiej wędrówki i biwakowego trybu życia, a drogę z Suliny do Konstancy odbyli uczestnicy wraz ze swym taborem na statku „Principesa Maria”.

Obóz splywowy rozłożył się na terenie Tow. Rat. Tonących „Salvamar” w Mamaia k/Konstancy — nad jeziorem, oddalonym od morza zaledwie o 300 m.

Lecz i wypoczynek skończył się szybko, gdy nadszedł dzień kulminacyjny splywu 15. VIII., t. j. rumuńskie „Święto Morza”. Tym razem na rumuńskie „Święto Morza” przybyła również specjalna delegacja Zarządu Głównego L. M. K. w osobach: p. gen. Wieczorkiewicza — zarazem zastępcy nieobecnego kierownika splywu i p. dyr. W. Czermińskiego. Delegacja przywiozła piękny brązowy puchar od m. Gdyni dla m. Konstancy, ilustrowaną mapę „Bałtyk — m. Czarne”, oraz złoty medal pamiątkowy, wybity przez Ligę z racji XV-lecia odzyskania przez Polskę dostępu do morza. Przybył również nasz poseł w Bukareszcie — p. min. Arciszewski z otoczeniem.

Gdy po uroczystościach na morzu król Karol II w otoczeniu rządu, admiralicji i władz L. N. R. przybył w odwiedziny do obozu splywowego w Mamaia, p. gen. Wieczorkiewicz złożył Królowi raport ze splywu, zaś p. pos. M. Arciszewski wygłosił dłuższe przemówienie, w którym podkreślił, że Bałtyk i m. Czarne stanowią zasadniczy warunek rozwoju obu narodów, a zarazem wyraził podziękowanie za gorące przyjęcie, zgotowane splywowi polskiemu, oraz nadzieję, że podobne imprezy zarówno polskie, jak i rumuńskie powtarzać się będą corocznie, łącząc młodzież obu krajów przez Wisłę i Dunaj. Po powitaniu, Król przeszedł przed frontem uczestników splywu, a delegacja „Ligi wręczyła Mu mapę i złoty medal pamiątkowy, zaś puchar i wodę Bałtyku, wiezioną przez splyw, prezydentowi m. Konstancy; poczem Król odznaczył Medalami Zasługi pp. pos. Arciszewskiego, gen. Wieczorkiewicza i dyr. Czermińskiego. Wieczorem tegoż dnia w kąpielisku Mamaia odbył się w obecności króla specjalny bankiet, podczas którego Król udał się wraz z delegacją polską na molo i tu odebrał z rąk p. pos. Arciszewskiego puchar z wodą Bałtyku i wśród uroczystego milczenia przelał ją w fale morza Czarnego. Podczas tego symbolicznego aktu p. pos. Arciszewski oświadczył: „Nikt lepiej, niż nasze dwa narody, nie jest przeznaczony, by połączyć morza północne z morzami południa”, zaś Król, wzięwszy puchar z rąk posła Rzplitej, zwrócił się do obecnych: „Wyrażam przekonanie, iż temu aktowi symbolicznemu odpowie rzeczywistość ścisłej łączności Bałtyku z m. Czarnem poprzez węzły przyjaźni, łączące oba nasze narody”.

Tym uroczystym aktem zostały zamknięte zadania splywu polskiego w Rumunii.

Uczestnicy Splywu Bałtyk — morze Czarne przed Muzeum Wojskowym w Bukareszcie

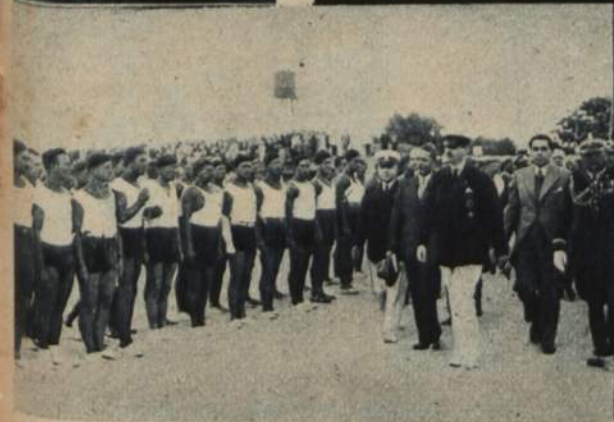


Biwak w Sniatyniu

Na postoju w Czerniowcach



Odprowa na granicy polsko rumuńskiej

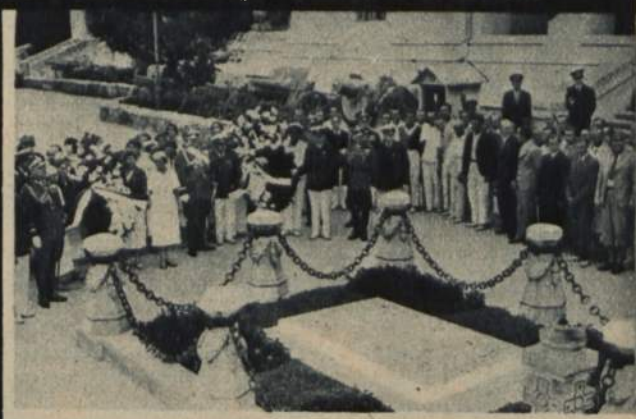


Dar miasta Gdyni dla miasta Constanzy



Gen. Wieczorkiewicz, delegat L.M.K. i m. Gdyni wręcza Królowi Karolowi II puchar, napełniony wodą z Bałtyku, którą Król przelał do morza Czarne.

Delegacje L. M. i K. i P.U.W.F. i P.W. składają wieńce na grobie Nieznanego Żołnierza w Bukareszcie



Król w otoczeniu posła Rzeczypospolitej Polskiej Arciszewskiego i premiera Talarescu dokonuje przeglądu uczestników Splywu



s/c „Elemka” na morzu Śródziemnym

Wyszliśmy z Kopenhagi, pełni nadziei. Marzyło się nam przejście „piorunem” cieśnin szwedzkich, szybka żegluga na morzu Północnym, „migiem” podróż przez kanały angielskie — a potem Ocean, szerokie przestwory, wszystkie żagle u góry. Byli, co prawda, pesymiści, którzy zwracali uwagę, że jednak na Biskajach będziemy na pierwszej kwadrę księżyca, ale... byli to, naszym zdaniem, tylko pesymiści.

Tymczasem... Tymczasem już u wylotu Sundu „nawalił” nam motor. Trzeba było zejść do Helsingør, aby przygotować zapasowe panewki. Dwa dni zmitrężyło się, choć równocześnie wrzała praca na pokładzie: statek przybierał „formę” wielkomorską. Namiętnie szyto żagle, przeladowywano cement na międzypokład, uzupełniano takielunek, aby ułatwić manewry.

Wreszcie ruszyliśmy. Nie mieliśmy zbyt sprzyjającego wiatru, więc musiały znowu pracować motory. Ale, gdy osiągnęliśmy Skagen, wiatr zrobił się zbyt nawet usłużny: wiał prosto z rufy. Zamilkły motory, ustawiono dwa wielkie żagle „na motylka” — i zaczęliśmy iść szybciej. I szybkość ta wzrastała 6, 8, wreszcie podczas szkwiałów 10 mil stało się normą. Sunęliśmy tak szybko, że parowce pozostawały za nami.

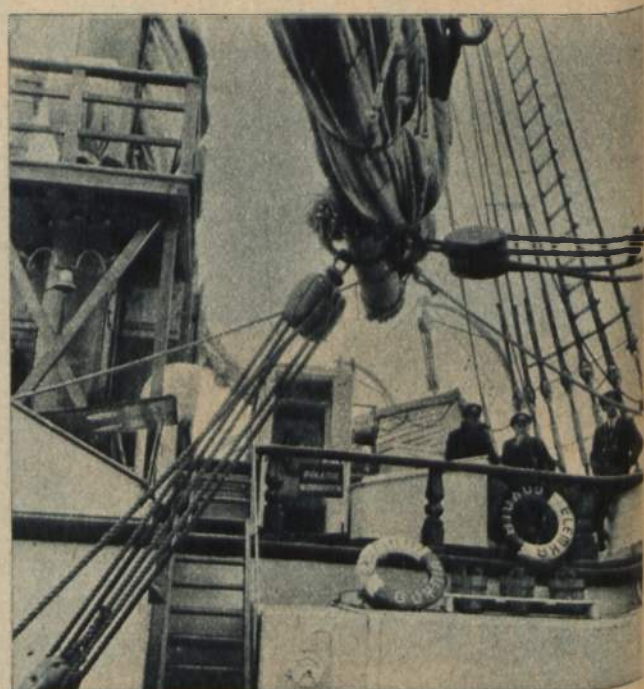
Morze Północne nie jest morzem gościnnym. Przy wiatrach północno - zachodnich często przyjmuje gości silnym sztormem.

Dla nas to morze było łaskawe: przeszliśmy je „w cuglach”. Nasza „Elemka”, jakby wyprostowała kości po paroletnim staniu „na sznurku” w Kiel i przymusowej kuracji w doku gdańskim. Wielkość tego statku powoduje, że, aby go ruszyć z miejsca, trzeba mieć silny wiatr, ale, gdy ruszy, wówczas idzie, jak strzała.

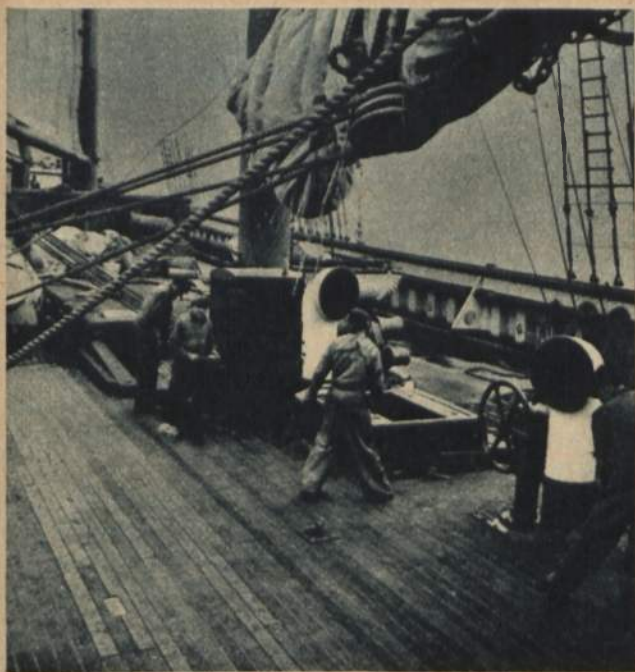
Również doskonale przeszliśmy kanały — Pas de Calais i La Manche. Trzymaliśmy się, jak przystało żaglowcowi, środka kanałów, paradując między parowcami i motorowcami, idącymi bliżej brzegów.

Z chwilą, gdy osiągnęliśmy wylot La Manche na Ocean, skierowaliśmy się na zachód. Chodziło o zdobycie miejsca dla zwrotu na południe, by można było minąć Cap Finistère w odległości 150—200 mil. I tu się okazało, że jednak pesymiści mają rację... Wiatr, z chwilą wyjścia z La Manche osłabł. Trzeba było zdać się na pracę motorów. Szliśmy wciąż naprzód i po 3 — 4 dniach wydawało się, że jednym zamachem przejdziemy Finistère, a więc dostaniemy się w sferę doskonałych dla nas wiatrów passatowych, które doprowadzą nas aż do Gibraltaru. W najnieodpowiedniejszym miejscu zdarzyła się nam awaria motoru, która wymagała dwudniowej pracy. Staliśmy dwa dni, chwiejąc się na martwej fali. Wreszcie powiał wiatr, ale, gdy wieczorem ukazał się na niebie wąski sierp księżyca, barometr, jakby ulegając czarowi tej gwiazdy śmierci, zaczął spadać. Wiatr krzepł z godziny na godzinę i wybuchł silnym sztormem. Zaczęła się żmudna praca sztormowania. Żagle zarefowane, skrócone, statek tańczy, jak szalony, na wielkiej fali, która, od czasu do czasu, przewala się z hukiem przez burty, splókując pokład, wanty zawodzą, jakby w przeczuciu nieszczęścia, a pomimo szalonego wichru statek posuwa się naprzód z szybkością 1—2 mil, zresztą dryfując również silnie. Sztorm przyszedł z południowego zachodu i po dwóch dniach tej „rozkosznej” zabawy znaleźliśmy się daleko na północny wschód. Po ustaniu sztormu zaczęło się mozolne odrabianie strat. Nie długo trwało i znów po dwóch dniach przyszła cisza morska, znów wiatr, znów sztorm powrotny z tego samego kierunku. Trzeba było wyrabiać stracony teren, a wiatr się nie zmienił. Po dwóch tygodniach mozolnego lawirowania, wreszcie znaleźliśmy się w trawersie Cap Finistère.

Gwałtowne sztormy spowodowały silną awarię mo-



Grupa oficerów na rufie s/c „Elemki”



Na pokładzie

torów, poszarpały żagle, szczęście, że wzdłuż szwów, praca ciężka statku na fali rozluźniła wiązanie statku, i wzięliśmy trochę wody. Bardziej płochliwi zaczęli tracić humory. Ale energia kapitana i załogi, zresztą i przejście Cap Finistère, który wydawał się jakąś zaczarowaną krainą, choć był w pewnych momentach o około 50 mil, poprawiły humory.

Poszliśmy całą siłą pod pełnymi żaglami ku południowi. Północno - wschodni passat żwawo popychał nas ku Gibraltariowi. Wskutek nieprzyjemnego wypadku — złamania nogi przez jednego z uczniów Szkoły Morskiej, Chelmieckiego, wstąpiliśmy na parę godzin do Kadyksu, by oddać go do szpitala.

Po wejściu do wielkiego leja między Afryką a Hiszpanią przed cieśniną Gibraltarską skonstatowaliśmy że wieje silny wiatr wschodni. Po paru godzinach wiatr ten przeszedł w sztorm. Dwa dni trzeba było sztormować, a i potem nie udało się sforsować cieśniny. Dopiero po zmianie kierunku wiatru, gdy zawiął wiatr zachodni, przeszliśmy cieśninę, wyszliśmy na Morze Śródziemne i jednym tchem przebiegliśmy aż do wyspy Alboran. Gdy ją minęliśmy, powiał znów panujący tu w czerwcu i lipcu wiatr wschodni. Zmuszeni byliśmy podnieść się aż prawie do Mallorci, największej z wysp Balearskich, a stamtąd znów iść ku brzegom afrykańskim aż do redy Bizerty, znajdującej się już w Tunisie. Mieliśmy zatrzymać się tam na jeden dzień, ale po paru godzinach przyszedł cudowny wiatr zachodni, więc zrezygnowaliśmy z odwiedzin Tunisu i weszliśmy w cieśninę między Sycylią, a Afryką, mijając przy jej początku wulkanicznego pochodzenia włoską wyspę Pantelaria, a przy wyjściu w morze Jońskie angielską Malte. Stąd już ciągnęliśmy ku Krecie. Nie szło to tak gładko: wiatr zachodni ustał, przez pare dni sytuacja była zupełnie niejasna, a i nie bardzo przyjemna, bo przy zupełnej ciszy martwa fala kołysała nas bardzo nieczule, dając przechyły aż do 30 st. Wreszcie przyszedł silny wiatr północny, i po-

szliśmy na wschód z dużą, bo przenoszącą 7 mil na godzinę szybkością.

Minęliśmy Kretę. Weszliśmy na wody już ściśle greckie, a raczej na wody pierwszego okresu historii świata starożytnego. Morze Śródziemne stało się rajem: ustaliły się wiatry z północy, względnie północnego zachodu, ustaliła się pogoda, szliśmy więc, prawda, powoli, ale stale. Za nami pozostały cisze morskie, sztormy, zmiany halsów, lawirowanie...

Wszędzie i wszystko maluje się. skrobie, myje... Ludzie, którzy ostatni swą toaletę portową zrobili, chodzą brudni, zachlapani farbą czarną, białą, złotą. Na wantach i salingach krzątają się drobne figurki, przyprowadzające statek do wyglądu więcej niż eleganckiego.

I niewątpliwie s/c Elemka, pomimo przebytych sztormów, łamanych gaffi, dartych żagli, zwracać będzie uwagę w tym przedsiönku do Dalekiego, tajemniczego Wschodu, jakim jest Aleksandrja. Już sama wielkość tego statku zwraca uwagę w dzisiejszych czasach. A że przytem linie naszego kadłuba są istotnie piękne, że pięć masztów robią statek jeszcze wysmuklejszy, każe myśleć o tem, jak wygląda on pod żaglami, więc napewno aleksandryjczycy biali i kolorowi długo rozmawiać będą o polskim statku.

Po 72 dniach, zamiast przejdzianych około 40, przybyliśmy dn. 19. VII. do Aleksandrii. Po wylądowaniu części towaru i przeprowadzeniu niezbędnego remontu, zwłaszcza motorów, statek wyruszył z pozostałym ładunkiem — naczyniami emaljowanymi i cementem, częściowo uszkodzonym — do Jaffy.

Z powodu przedłużenia się czasu podróży s/c „Elemki“ uczniowie Szkoły Morskiej, którzy na tym statku odbyli podróż ćwiczebną, przyspieszyć musieli powrót, by zdążyć na rozpoczęcie roku szkolnego w Szkole Morskiej w Gdyni, wracając do Polski na „Polonji“ i drogą lądową przez Rumunję.

Inż. WODNIAK



Pod wszystkimi żaglami

(Pierwsza noc w Jokohamie\*) stanowczo była za krótka. Samo rozdanie listów trwało około godziny, a cóż dopiero przeczytanie?

Ranek jest dość chłodny i na pokładzie, na linach i na rejach leży szron, ustępujący w miarę, jak słońce wznosi się do góry. Z nad warstwy żółtawej mgły, okrywającej port, błyszczy w oddali śnieżny stożek Fujiyamy. Ma być pogoda. Po dziewiątej z portowej mgły wynurza się sylwetka wielkiego statku żaglowego. Z wyglądu przypomina „Dar“, jest jednak nieco większy i mniej zgrabny. To „Nippon Maru“, zamierzający przycumować obok nas.

Tymczasem na pokładzie „Daru“ rozłożył się cały bazar. Można tu kupić wszystko, czego marynarz w Japonii poszukuje. A jeśli czego niema, natychmiast dostarczą w każdej ilości i gatunku. Przed kuchnią ułokowały się warsztaty szewskie, a obok nich drukarnia. Bilety wizytowe, blankiety, charakterami japońskimi, czy alfabetem łacińskim szybko i tanio. Jakkolwiek ceny wydają się śmiesznie niskie, wiemy, że gotowi z nich jeszcze opuścić. Obserwuję jednego z naszych instruktorów, kupującego wieczne pióro. Zamiast żądanych ośmiu jen proponuje dwie. Kupiec zaklina się, że nie opuścić nie może, że to jest cena stała, że przecież nie jest Chińczykiem, żądającym trzy razy więcej, niż wart jest przedmiot. I rzeczywiście, transakcja dochodzi do skutku dopiero, gdy instruktor podniósł do trzech jen. A w ambulansie mamy dentystę, który zjechał tu ze swą maszyną i pomocnikiem. Wrywa i łąta zęby za byle co. Jest także kilkunastu krawców. Widać, że ludzie szukają zarobku, że nie pomijają żadnej okazji, że nie czekają aż klient przyjdzie do nich sam, że go nietylko poszukują, ale prosto stwarzają sobie. Tak długo pokazują, zachęcają, namawiają, że wreszcie ten i ów ulega. A trzeba przyznać, że na „Darze“ nie mają łatwego kawałka chleba. Pieniądz się nie przelewa, a młode Polaki twardo się targują.

Wieczorem idziemy w odwiedziny na „Nippon Maru“. Przy wejściu witają nas oficerowie i ustawieni w szeregach uczniowie. W miarę wchodzenia na pokład naszych, podchodzą do nich japońscy koledzy, poczem grupami udają się na zwiedzanie statku. Zdumiewa nas ilość i przestronność pomieszczeń. Niewiele większy napózór od „Daru“, tyle ma wewnątrz miejsca, że wystarcza nawet na wielką, osobną salę jadalną i salę gimnastyczną. Tajemnica kryje się w krytym głównym pokładzie (u nas otwarty), który jednakże bardzo szpeci skądinąd piękny statek. Także maszynę pomocniczą mają bardzo silną. 1200 koni mechanicznych przeciw naszym 550. Ale też na japońskich prądach niewielką z naszej mieliśmy pomocę.

Po przybyciu Pana Ministra Mościckiego, zapraszają nas na kolację. Szklanka piwa, ryż, trochę sálutki, plasterki kiełbasy i konserwowanego mięsa i jakieś ciemne kawałki na patyczkach. Są także i widelce, ale obok leżące pałeczki zachęcają do spró-

bowania tutejszego sposobu jedzenia. Usadawiamy się w przeplatane go: jeden nasz, jeden ich. Dzwonienie w szklankę oznajmia, że będą przemówienia. Spoczątku kapitan „Nippon Maru“, potem Pan Minister, następnie kapitan Maciejewicz. Tłumaczem jest p. kapitan Ślosarczyk, którego japońszczyzna znajduje żywą aprobatę gospodarzy.

Przechodzimy do sali gimnastycznej. Dużą salę w połowie zaścienia słomiane maty. Na ich krawędzi, na podkurczonych nogach rzędem siedzą zawodnicy. Ma być demonstrowane Dziu-Dzitsu. Ubrani są w krótkie, jasne, z grubego materiału „płaszczki kąpielowe“.

Walka odbywa się parami, z zachowaniem przepisowego rytuału. Klękając, przeciwnicy składają sobie głęboki ukłon, poczem dopiero groźnie pokrzykując, wodzą się po arenie, aby w stosownej chwili użyć więcej, lub mniej stosownego chwytu, powalającego przeciwnika. Powalonego gniecie się tak długo, póki nie da znaku, że się poddaje. Uderzenie ręką o matę oznacza, że żąda rewanżu. Para po parze popisuje się tą sztuką, która aczkolwiek została przez nich opanowana dopiero w początkowej fazie, pozwalają widzowi domyślać się zupełnej skuteczności napadu, lub obrony. Kończąca walkę para znów na klęczkach oddaje sobie ukłon i ustępuje innej.

Dnia następnego zrana uczniowie udają się na nabożeństwo do japońskiego kościoła katolickiego, a po południu mają wolny czas.

Z kapitanem i kilku kolegami jedziemy do Tokio, na śniadanie do Pana Ministra Mościckiego. Z okna samochodu po raz pierwszy stykam się z Japonją „pozaportową“. Doznaję rozczarowania. Ulice Jokohamy architekturą przypominają miasta amerykańskie! Ale gdy wzrok przenoszę na przechodniów, gdy wyjeżdżamy z centrum miasta, już nie mam wątpliwości, że to Japonja. Zaledwie niewielki procent mężczyzn i kobiet ubrany jest po „europejsku“. Kimona męskie, kimona kobiece i kimona dziecięce. Wszystko to drepce na szcudełkach drewnianych sandałów, stukaniem ich stwarzając zasadnicze tło hałasu ulicznego. Lekko kabłąkowane w plecach sylwetki kobiet, które tak początkowo raziły oko swym absurdalnym „garbem - tornistrem“, spowodowanym przez upięcie szarfy obi, na tle papierowych domków przedmieść, gdzie każdy sklep powiewa barwnym, długim, płóciennym szyldem, upstrzonym kolorowymi wykrętami charakterów — przestaje razić.

Przeszło trzydzieści kilometrów, dzielące Tokio od Jokohamy zabudowane jest zupełnie szczelnie. Że już jesteśmy w obrębie stolicy, wskazuje zachowanie się szofera, który coraz przystaje i wypytuje o kierunek. Rzecz w tem, że tu nie wszystkie ulice mają nazwy, a gdyby nawet miały, to w labiryncie ulic pięciomilionowego miasta nie łatwo jest się zorientować.

W Poselstwie mamy miłą niespodziankę. Jest pięć pań i każda z nich mówi po polsku. Zapomnieliśmy, że to śniadanie nieoficjalne, bez obcych gości. Spędziwszy kilka dłuższych chwil w miłej atmosferze domu Państwa Mościckich, wracamy na statek, pisząc raporty, listy i czytać gazety. A przyszło ich coniemniara. Ze Szkoły Morskiej, z domów, Ligi Morskiej,

\*) Statek szkolny „Dar Pomorza“ wraca w pierwszych dniach września do Gdyni po ukończeniu swej podróży około świata. Niezmiernie ciekawe opisy tej podróży nadsyłane nam z różnych portów świata przez naszego korespondenta p. St. Koskę będziemy drukowali nadal w następnych numerach „Morza“.

nawet... z Ambulatorjum Kasy Chorych w Gdyni!  
 Dnia następnego mamy w programie Nikko. Powiadają, że kto nie widział Nikko, nie widział nic pięknego. Jest to miejscowość, z której przed trzystu laty wyszedł na arenę polityczną japoński ród Tokugawów. Za ich to głównie przyczyną nastąpiło zjednoczenie kraju, przypominającego ówczesnym swym ustrojem okres europejskiego feudalizmu.

Od siódmej rano dwa autobusy, przybrane flagami polskimi i japońskimi wiozą nas długą drogą do tej miejscowości. Wkrótce za Tokio wspaniała, asfaltowana droga przechodzi w zwykłą szosę, ubitą szurem. Odsłaniający się krajobraz, z daleką perspektywą, chwilami do złudzenia przypomina naszą równinę mazowiecką. Pola i pola, gdzieś tam ciemna plama lasu, co jakiś czas wioska, lub miasteczko. Gdyby nie te osiedla złudzenie byłoby nadzwyczaj silne. Psuje wrażenie także sieć przewodów elektrycznych wysokiego napięcia, towarzysząca nam przez całą drogę.

Po pewnym czasie otwarty widnokrąg przegradza pasmo gór. Ale jedziemy jeszcze i jedziemy, ciągle tą samą długą, ocienioną kryptomerjami drogą, zanim wreszcie staniemy w Nikko.

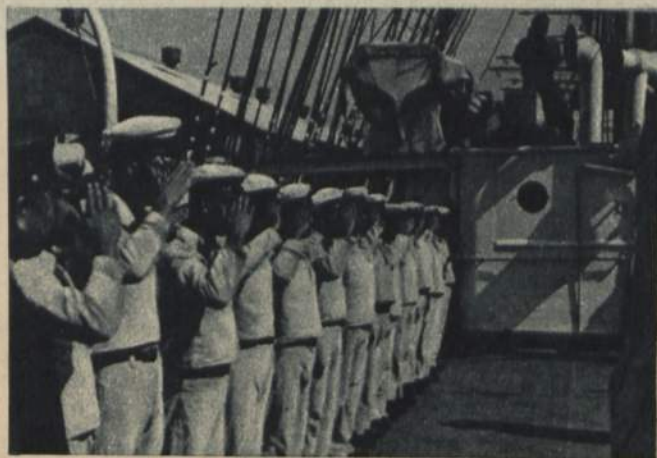


Gejsze na „Darze Pomorza”

Zaczyna się zwiedzanie. Świątynia po świątyni, grobowiec po grobowcu. Spoczątku szczegółowe, następnie coraz bardziej pobieżne. Architektura, rzeźbienie, polichromie, wszystko tak przebogate w rysunku, barwie i nastroju, że w głowie zaczyna powstawać chaos. Chłopcy coraz niechętniej ściągają buty i coraz bardziej rozciągają się za naszym przewodnikiem.

Decydujemy jednak nadarzającą się sposobność wyzyskać aż do końca. Wzajemnie się pomagamy w wspinaniu po stromych zboczach w górę, do jeziora. Przez trzydzieści zakrętów przeżywamy niezapomniane emocje wzrokowe, zaostrome kontrastem dopiero porzuconej otwartej przestrzeni, do której oko nawykło w ciągu ostatnich sześciu tygodni w Pacyfiku.

Wreszcie jesteśmy u celu. Lodowaty wiatr nie usposabia do dłuższej kontemplacji. Od wysokiego na kilkadziesiąt metrów wodospadu, który zastąpił ulubiony przez samobójców krater wulkanu Mihara Yama, jedziemy do jeziora, położonego o kilometr dalej. Nasze Morokie Oko, plus pięćdziesiąt procent wysokości szczytów i powierzchni wody. Gęsta, krótka fala bije w zlodowaciały brzeg. Po środku ukazywała się niewinna na pozór wysepka. Ma ona



Powitanie Kadetów z „Nippon Maru”

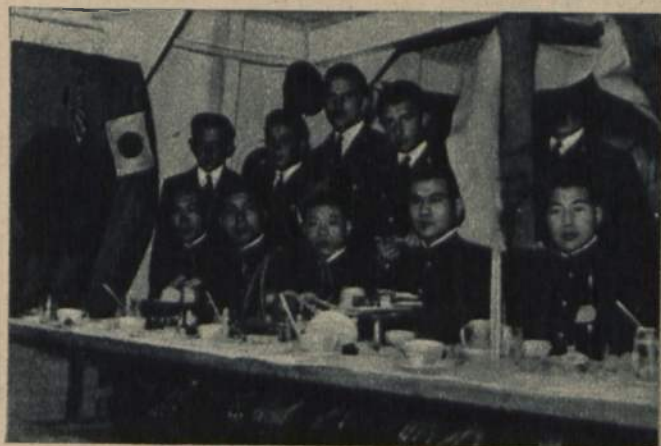
jednak swoją, dosyć tragiczną, historję. Kiedyś stanowiła szczyt górski. Podczas jednego z wybuchów najbliższego wulkanu, pękły szczyty otaczających jezioro gór i cała ta masa runęła nadół. Wyparta woda zalała i zniszczyła wtedy Nikko.

Po sześciu godzinach powrotnej drogi jesteśmy koło północy na statku, przesyleni wrażeniami i dokładnie ukolysani do snu miarowym szmerem maszyny autobusu.

Następne dni są również pełne najbardziej różnorodnych wrażeń. Zwiedzamy szkołę morską w Tokio, wojenny port w Jokosuka z krążownikiem, z którego admirał Togo dowodził pod Cuszimą, miasto Jokohamę, fabryki, muzeum trzęsienia ziemi, wreszcie port. W co drugim miejscu podejmują nas herbatką lub śniadaniem. Ostatnie dni pędzimy resztą sił, a tych potrzeba coraz bardziej. Bal w Poselstwie, wizyty w trzech największych dziennikach, przyjęcie na statku dla oficerów i uczniów z „Nippon Maru”, przyjęcie dla naszych gospodarzy i sympatyków. W granicach naszych możliwości staramy się nikomu nie uchybić. Gdyby wypadało, przytoczyłbym swoje rozmowy z morskimi attaché Niemiec i Francji, oraz z oficerami „Nippon Maru”. Zgodnie gratulowali nam postawy i zachowania uczniów.

Gdy 9 marca rankiem puszczaemy cumy, na brzegu żegna nas sporo przyjaciół. Są przedstawiciele poselstwa, p. konsul Watanabe i inni. Wiwatom i banzajom niema końca.

S. KOSKO.



Uczniowie japońskiej Szkoły Morskiej przy podwieczorku na „Darze Pomorza”

# WYPRAWA DO AFRYKI ZACHODNIEJ

W dwa dni po opuszczeniu Monrowji przyszlismy do stolicy kolonii angielskiej Sierra Leone, Freetown. Kolonia ta powstała mniej więcej w tym samym czasie, co i Liberia, i założona została przez filantropów angielskich w tym samym celu: aby dać możliwość czarnym stworzenia własnego życia, opartego o cywilizację europejską i chrześcijaństwo. Tak, jak Liberia miała stać się nową ojczyzną wyzwolonych niewolników amerykańskich, tak Sierra Leone miało przygarnąć dawnych niewolników z kolonii angielskich. Jednak Anglicy, może dlatego, że byli bardziej zainteresowani ładem afrykańskim, szybko zerwali z filantropią, tę część Sierra Leone, którą dla dawnych swych niewolników kupili od królów murzyńskich, połączyli z t. zw. Protektoratem, a więc częścią, nadal rządzoną przez czarnych królów, i stworzyli jeszcze jedną kolonię, której stolicą została dawna stolica owej wolnej krainy, Freetown.

Dziś Freetown jest stolicą kwitnącej kolonii, której najważniejszym produktem eksportu są orzeszki palmowe. Nie może się Sierra Leone równać pod względem zamożności z Gold Coast, ani z Nigerją, ale jednak, choć może nie jest perłą wśród kolonii angielskich, daje możliwość życia, i to dobrego życia swym czarnym mieszkańcom.

I tu, jak na całym wybrzeżu, spotykamy się z szeregiem przedstawicielstw linii okrętowych, z kompanjami handlowymi. I tu musimy skonstatować, że metoda pracy gospodarczej, metoda zarządu politycznego angielskiego jest jedna i ta sama, konsekwentna aż do szczegółów włącznie: tak samo główne stanowiska zajmują Anglicy, podrzędne — czarni, tak samo monopol ładowania statków ma United Africa Co, tak samo spotykamy potężną francuską firmę C.F.A.O (Compagnie Française de l'Afrique Occidentale), tak samo jest Elder Dempster Lines, Woermann Linie, amerykańska Barter Line.

To samo, jeżeli chodzi o stosunki ludzkie...

Ale coś innego, gdy przyjrzymy się przyrodzie, gdy obejrzymy port.

Przywyczailiśmy się w Afryce, że wzgórza 150-metrowe — to już góra. Tu spotykamy prawdziwe góry: może nie nasze Tatry, tem bardziej nie Alpy, ale coś w rodzaju naszych Beskidów. Niewiele jest tych gór, bo niedaleko od wybrzeża się kończą, ale jednak dają nowy i niezmiernie ciekawy dla oczu człowieka Północy widok: góry pod zwrotnikiem. Twarde w zarysie, a jednak pokryte zielenią. Nie pokrywa tych gór las, raczej krzaczasta brussa, wśród której dość często spotyka się domy, ale zato u podnóża tych gór i nad zatoką rozrzucone jest malownicze miasto.

Gdy wchodzi się do portu Freetown, trzeba około godziny iść bardzo blisko brzegu. Wita wędrowca ponura grupa dwóch wraków: jeden pokazuje tylko inaszyty i nawiewniki, drugi widoczny prawie cały, ale już rozbity przez fale. Na wybrzeżu co jakiś czas pozornie niewinnie wyglądające nasypy, jakieś białe domki, a z za nasypów wyglądające... armaty.

O, bo stara Anglja rozumie doskonale swój interes: w każdym porcie ma przygotowane stanowiska dla swojej marynarki, w każdym porcie dyskretnie ukry-

wa baterje. Nie chcą panowie połowy świata, by znów jakiś „Emden“ czy inny „Koenigsberg“ wszedł na redę i ostrzeliwał ważne punkty handlowe.

Odchodząc z Freetown, żegnaliśmy Afrykę. Gonila nas pora deszczowa, ciągnęła daleka Gdynia.

Idziemy przez Biskaje...

Prawie cztery miesiące temu szliśmy tędy ku południowi. Nieznane nam były jeszcze i Monrowja, i Takoradi, i Akra, Abidjan i Lagos. Zachodnia Afryka była dla nas ziemią, którą mieliśmy odkryć. Wydawała się ona nam jakby wielką zagadką, a jednak widzieliśmy ją, jak młodzi entuzjaści. Niby mówiło się o trudnościach rejsu, o tem, że zbyt mało mamy wiadomości nawet o najlepiej nam znanej Liberji, ale szliśmy w przestrzeń oceanu z głęboką wiarą, że zwyciężyć musimy.

Wracamy z powrotem do kraju.

Jeszcze pamiętamy rozslonecznione krajobrazy Liberji, Gold Coast, Côte d'Ivoire, Togo, Nigerji. Jeszcze, zda się, widzimy tłumy czarnych, domy z żaluzjami, palmy...

Obok jakby z bajki widoków stają przed nami postacie naszych znajomych z kolonii — białych. Niewielu między nimi spotkaliśmy przyjaciół — zato wielu konkurentów, w życiu codziennym — wprost wrogów. Zobaczyliśmy Afrykę nie z powieści podróźniczych, a dzisiejszą: Afrykę walki może nie o byt, ale o bogactwo. I widzieliśmy metody tej walki: widzieliśmy zmywy, kartele firm, widzieliśmy, jak przez pozorny bojkot zmierza się ku obniżce cen, jak przez stawianie formalnych przeszkód utrudnia się konkurencję.

Na tle przepięknej przyrody walka białych o czarnego konsumenta — odbiorcę towarów, które w trudzie i biedzie, czasem o wiele większej, niż dola czarnych, wytwarza biały robotnik.

Widzieliśmy, jak buduje się potęgę państwa i dobrobyt mas...

I dlatego jesteście inni. Patrzymy na Afrykę już innym okiem, znamy te fragmenty jej życia, które decydują o tem, kto panem Czarnego Łądu zostanie.

„Czy wracamy zniechęceni?”

Towary polskie, które nasz „Poznań“ wiozł parę tysięcy mil morskich, zostały w Afryce sprzedane. Wracamy po raz pierwszy w historii gospodarczej Polski z towarem kolonialnym: wieziemy kakao, wieziemy orzeszki palmowe.

A więc zadanie swe spełniliśmy...

Gdy uwzględnimy warunki, w jakich się w Afryce znaleźliśmy, możemy śmiało powiedzieć: „Zwyciężyliśmy!”

Wracamy inni, bo cztery miesiące temu szliśmy w bój, dziś wracamy, jako zwycięzcy.

Ale zwycięstwo to — to tylko zwycięstwo wiadomości, podjazdu, wysłanego dla zbadania pozycji nieprzyjaciela. My wiemy, że nasze zwycięstwo — to tylko początek ciężkiej pracy dla Jutra gospodarczego Polski.

Szumi fala Biskajów...

Marzą się białe w skwarze słońca afrykańskiego mury polskiej faktorji, polskiej kolonii w Afryce...  
Na pokładzie s/s „Poznań”.  
Inż. WODNIAK





## POLSKA WYSTAWA PŁYWAJĄCA

Do Hongkongu przybył statek „Dardanus“, wiozący na swym pokładzie Pierwszą Polską Wystawę Pływającą. Kolonia Hongkong należy do Anglii od 1842 roku, kiedy Chiny traktatem w Nankinie usankcjonowały stan faktyczny, spowodowany okupowaniem tego terytorjum przez wojska angielskie.

Port w Hongkongu jest trzecim z rzędu co do wielkości portem brytyjskim, przyczem sam port jak urządzenia portowe należą do najlepszych na świecie. Znajdują się tutaj wielkie stocznie i doki zbudowane staraniem Admiralicji angielskiej, pozwalające na dokowanie największych statków wojennych. Powierzchnia wodna portu o wielkości 12 kwadratów mil ang. jest stale zajęta przez ciągle zmieniające się statki handlowe. Dziennie przybywa do tego portu przeciętnie ponad 100 statków handlowych. Obrót dochodzi do 14 milionów ton rocznie.

Znaczenie gospodarcze Hongkongu było do niedawna tak wielkie, że wszystkie wielkie domy handlowe, pracujące na terenie Chin, miały swoje centrale w tym mieście. Również i największe banki chińskie, jak Hongkong Shanghai Bank, Chartered Bank of India i inne miały swe centrale w Victorji, i stąd regulowały cały ruch handlowy w Chinach.

Ostatnio znaczenie Hongkongu maleje i miasto to traci pomalą całkowicie swą hegemonję gospodarczą nad Chinami. Przyczyną tego jest w pierwszym rzędzie konkurencja Szangahaaju, który nietylko że się sam całkowicie uniezależnił, ale ponadto dzięki napływowi wielkich kapitałów objął gospodarczy spadek po Hongkongu, rządząc niepodzielnie całymi Chinami Środkowymi i Północnymi.

Ponadto Kanton, największy port Chin Południowych, leżący u ujścia rzeki tej samej nazwy a oddalony o godzinę jazdy koleją, wypowiedział ostatnio wojnę gospodarczą Hongkongowi. Kanton, będąc ko-

lebką narodowego ruchu chińskiego i siedzibą pierwszego rewolucyjnego rządu chińskiego, był do niedawna gospodarczo paraliżowany ciągłymi zamieszkami wojennymi. Ostatnie lata względnego spokoju pozwoliły Kantonowi ekonomicznie się odbudować i całkowicie uniezależnić od Hongkongu. Chcąc unie możliwić przeładunek towarów, przeznaczonych dla Kantonu w Hongkongu, nałożył Rząd Prowincji Kantonńskiej specjalnie wysokie cła na towary przychodzące z Hongkongu. Tem samym rola tego portu jako portu przeładunkowego maleje z dnia na dzień.

Wystawa była otwarta przez trzy dni. Największym zainteresowaniem cieszyły się wyroby przemysłu papierniczego. Wzory polskiej produkcji tego działu bardzo się podobały. Największy zbył ma na tym rynku papier natronowy, importowany w wielkiej ilości z Niemiec, względnie za pośrednictwem firm niemieckich, które mając swe oddziały w Hongkongu, całkowicie zmonopolizowały tę gałęź handlu.

Wielkie zainteresowanie okazano artykułom sanitarnym, jak wanny i umywalki. Wzory nasze odpowiadają jakościowo wymogom rynkowym, zaś ceny są również odpowiednie.

Wzory ciężkiego przemysłu żelaznego, zwłaszcza rury, śruby i drut do fabrykowania gwoździ, znalazły wielu interesantów. Konserwami mięsnymi i jarzynowymi interesowano się, aczkolwiek nie w tym stopniu, jak w Straits Settlements. Z przemysłu drzewnego mocne zainteresowanie dla dykt, fornierów i mebli giętych.

Z działu tekstylnego okazano poważne zainteresowanie dla prób i wzorów przemysłu białostockiego. Temi artykułami interesowały się przede wszystkim firmy pracujące na rynku chińskim, gdzie te materiały, dzięki swej jakości i niezwykle niskiej cenie, sku-

tecnie konkurują z wyrobami produkcji japońskiej.

O znakomitem przygotowaniu propagandowym wystawy świadczy fakt przybycia na wystawę wycieczki zorganizowanej przez Izbę Handlową Chińską w Kantonie. Delegację tę, składającą się z 30 najpoważniejszych kupców kantońskich przyprowadził na wystawę osobiście prezes Chińskiej Izby w Hongkongu p. Wing, współwłaściciel jednej z największych firm chińskich Wing On Comp., mającej swe filje we wszystkich ważniejszych miastach chińskich.

Delegacja kupców kantońskich żywo interesowała się nie tylko wszystkimi eksponatami znajdującymi się na wystawie, ale ponadto zapytywała o różne artykuły przemysłowe, notując skrupulatnie wszystkie informacje, dotyczące przemysłowej produkcji polskiej.

Niestety nie było możliwym zadośćuczynić prośbie Izby Handlowej Kantońskiej i pokazać wystawę w Kantonie. Z góry ustalona trasa statku wystawowego nie pozwoliła na postój w Kantonie.

Kanton jako centralny punkt handlu importowego Chin Południowych przedstawia wielkie możliwości dla naszego eksportu. Południowa część Chin w odróżnieniu od Środkowych i Północnych nie posiada żadnej produkcji przemysłowej i jest całkowicie zależną od importu. Sytuację tę wykorzystują obecnie Niemcy, którzy przynoszą oddziały swych firm importowych z Hongkongu do Kantonu.

Następnym etapem, do którego przybyła polska wystawa prób i wzorów, był Shanghai.

Shanghai, piąte co do wielkości miasto świata, a równocześnie największy port Chin, jest jednym z najważniejszych centrów handlowych Dalekiego Wschodu.

Położenie geograficzne Shanghaju, który leży u ujścia jednej z najdłuższych rzek na świecie, Jangtse-Kiang, usprawiedliwia ekonomiczną egzystencję tego olbrzymiego miasta. Rzeka Jangtse-Kiang długa na 3.100 mil ang., stanowi idealną i jedyną drogę komunikacyjną dla zaplecza wielkości 700 tys. mil kw., a zamieszkanego przez 200 milionów ludności. Dochodzi do tego międzynarodowy charakter tego miasta, który gwarantuje stosunkowo największe bezpieczeństwo dla kapitalistów chińskich, prawie że w większości zamieszkałych w tym mieście, względnie w t. zw. Międzynarodowej Koncesji w Shanghaju.

Epoka wspaniałego rozwoju Shanghaju rozpoczęła się w roku 1843, kiedy powstaje koncesja angielska, zagwarantowana specjalną umową, spisaną między Chinami i Anglią, na pokładzie angielskiego statku wojennego pod Nankinem w sierpniu 1842 r.

W chwili obecnej istnieją w Shanghaju 3 odrębne municypalności, z odrębnymi władzami i odmienną jurysdykcją. Są to International Settlement, Koncesja Francuska i Wielki Shanghai.

Jak wielkiem jest znaczenie handlowe Shanghaju dla Chin, najlepiej obrazuje statystyka handlowa, według której z całkowitego eksportu, wynoszącego rocznie około 600 milionów dolarów (dolar shanghaijski = około 2 złotym), przypada na Shanghai ponad 300 milionów dolarów, t. j. ponad 50%. Jeszcze większym jest udział Shanghaju w imporcie chińskim, wynoszącym ok. 1.300 milj. dol. rocznie.

Również i w przemyśle dominuje Shanghai nad

innymi miastami chińskimi, będąc dzisiaj jednym z największych ośrodków przemysłu bawełnianego na świecie. Poza przemysłem bawełnianym znajdują się w Shanghaju liczne fabryki jedwabiu, młyny ryżowe, fabryki papierosów, konserw, kosmetyków i mydła, a ponadto wielkie zakłady przemysłowe, wyrabiające maszyny rolnicze i ceramikę.

Mądra polityka celna chroni szeregiem wysokich ceł prewencyjnych przemysł własny i zapewnia każdej nowopowstałej gałęzi produkcji przemysłowej ochronę przed towarem obcym.

Przez cały czas pobytu statku wystawy w Shanghaju cieszyła się Polska Wystawa Pływająca niezwykle wielkim zainteresowaniem. Natłok ludzi zwiedzających wystawę, był w pewnych godzinach tak wielki, że koniecznym było czasowe zamknięcie wstępu, celem umożliwienia przebywającym na wystawie opuszczenia statku.

Największym zainteresowaniem cieszyły się wyroby przemysłu ciężkiego jak: blacha cynkowa, ocynkowana falista i cynk rafinowany, które to artykuły są na tutejszym rynku dobrze znane i cieszą się znakomitą opinią. Ponadto profile żelazne, drut do fabrykacji gwoździ, żelazo kątowe i t. d. znajdują na tym rynku bardzo wielki zbyt, gdyż całe zapotrzebowanie rynku chińskiego pokrywa import. Towary polskie cieszą się bardzo dobrą marką, której nam zazdrości państwa obce, przyczem faktem jest, że niektóre artykuły polskie, jak np. blacha cynkowa polska uzyskuje cenę wyższą, aniżeli ten sam artykuł innej proveniencji.

Podobnie i towary białostockie, t. j. artykuły wyrabiane z wełny manipulowanej mają na tutejszym rynku swoich stałych odbiorców. Ponadto wielkie zainteresowanie dla artykułów sanitarnych, a specjalnie wanien. Shanghai posiada obecnie bardzo silny ruch budowlany i z tego powodu zapotrzebowanie na artykuły budowlane jest bardzo wielkie, przyczem towary te dostarczają przeważnie Stany Zjednoczone i Niemcy.

O handlowym powodzeniu wystawy świadczą bardzo poważne tranzakcje, w blasze cynkowej, żelazie budowlanym i tekstylach białostockich, zawarte przez reprezentantów odnośnej gałęzi przemysłowej podczas trwania wystawy.

Ogólnie sytuacja handlowa w Shanghaju jest dosyć ciężka. Na depresję tę, która istnieje od niedawna, nie wpłynęło położenie gospodarcze świata, a jedynie tylko polityka monetarna Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, które, kupując srebro, spowodowały t. zw. kryzys srebrny. Ciągła zmiana kursu dolara shanghaijskiego, który oparty jest na podkładzie srebra, uniemożliwia sferom kupieckim wszelką kalkulację kupiecką.

Wystawę zwiedzili liczni reprezentanci władz lokalnych, samorządów gospodarczych, jakoteż konsulowie i ajenci handlowi państw obcych.

Cała prasa miejscowa z szczególnym naciskiem podkreśliła propagandowe znaczenie wystawy, umieszczając wzmianki orientacyjne o Polsce i przemysłowej produkcji polskiej, wskazując na Polskę, jako na nowe mocarstwo przemysłowe, które dzięki poważnej i przedsiębiorczej pracy zdobywa dla siebie nowe rynki.

Inż. L. SCHMORAK

S H A N G H A I



# TYDZIEŃ PROPAGANDY W KILONJI

W lecie r. b. odbył się w Kilonji t. zw. „Tydzień narodowy“ marynarki wojennej, urządzony na rozkaz dowódcy marynarki niemieckiej, admirała Raedera, a zorganizowany przez władze morskie w Kilonji. Obchodzony w przededniu podjęcia rozbudowy marynarki, „Tydzień“ miał na celu zaznajomienie szerokiej mas ludności Niemiec z ich marynarką, z jej rolą dla państwa, jej organizacją i okrętami oraz z jej życiem codziennym.

W tym celu zostały zorganizowane najrozmaitsze pokazy, imprezy sportowe, ćwiczenia na okrętach i na lądzie, zwiedzanie okrętów przez publiczność, regaty żaglowe, pokazy ataków lotniczych, pokazy walk na lądzie i walk kolonialnych i t. p.

W ciągu tych sześciu dni Kilonja przypominała wielkie mrowisko ludzi, przyglądających się tej prawdziwej olimpiadzie morskiej.

Największym zainteresowaniem ze strony publiczności cieszyły się pokazy ćwiczeń żaglowych załogi statku szkolnego „Gorch Fock“, pokazy rzeczywiste karkołomnej jazdy zmotoryzowanych oddziałów lądowych marynarki, pokazy walk kolonialnych i pokaz nowoczesnej walki lądowej, inscenizowanej z użyciem karabinów maszynowych i granatów ręcznych na dziedzińcu koszarowym garnizonu w Kilonji. Szczytem wszystkiego były manewry szybkiej jazdy kuterów motorowych, które wzbudzały ogólny zachwyt swoją brawurową jazdą, rozwijając szybkość 80 km na godzinę, to pędząc w szyku torowym, to przechodząc w szyk czołowy, to znów wykonując zawile ewolucje dokoła stojących na redzie okrętów i przelatując w szalonym tempie tuż przed ich dziobami. Ataki lotnicze na okręty w porcie budziły grozę nieustającym warkotem motorów lotniczych i ogłuszającym hukiem artylerji przeciwlotniczej na okrętach. Samoloty nadlatywały kluczami po trzy, obniżając lot przed wykonaniem ataku i ostrzeliwując okręty ogniem z karabinów maszynowych. Piękne widowisko dla amatorów i znawców sportu żaglowego przedstawiały międzynarodowe regaty jachtów o puchar marynarki niemieckiej, w których współzawodniczyły Danja, Holandia, Niemcy, Polska i Szwecja.

Codziennie wieczorem odbywała się imponująca uroczystość spuszczenia bandery na okrętach, poczem dawano wielki koncert połączonych orkiestr marynarki w parku Düsternbrook. Wspaniałym widowiskiem była piękna iluminacja okrętów, oraz gra ich potężnych reflektorów, co sprowadzało na wybrzeże Hindenburga dziesiątki tysięcy ludzi.

Wielkie zainteresowanie wzbudzały również stojące przy przystani Blüchera dokładnie wykonane modele statków, dające obraz historycznego rozwoju okrętów wojennych. Modele te wykonane były w wielkości naturalnej ze wszystkimi detalami technicznymi. Widziało się tam łódź bojową Wikin-gów, oraz fregatę z końca wieku XVII-go, obok której postawiono dla porównania nowoczesny pancernik niemiecki „Deutschland“. Szkoła modelarstwa okrętowego w Poczdamie przysłała na uroczystości pięknie wykonane modele kilku słynnych okrętów niemieckich z czasów wojny światowej. Modele te, wykonane w skali 1/20 tak, że niektóre

z nich miały 10 m. długości, przybyły do Kilonji drogą wodną przez kanały śródlądowe.

„Gwoździem“ jednak całego „Tygodnia“ była możliwość zwiedzenia najnowszych okrętów marynarki. Było to dostępne dla wszystkich bez żadnych przepustek lub innych formalności. Okręty stały przy pomostach, przez które ciągnął się długi wąż publiczności, oczekującej na swoją kolejną wstąpienia na pokład okrętu wojennego. Zwiedzanie było niezmiernie ułatwione przez wzorową organizację: specjalnie wyznaczeni oficerowie i podoficerowie partjami oprowadzali publiczność, według ustalonego planu, dając wyczerpujące wyjaśnienia, a niezależnie od tego wszystkie główne objekty wyposażone były w tablice objaśniające, dzięki czemu każdy obywatel Rzeszy miał możliwość zapoznać się ogólnie z głównymi urządzeniami nowoczesnego okrętu wojennego. Szczególnym powodzeniem cieszył się okręt linjowy „Admiral Scheer“, który w czasie „Tygodnia“ zwiedziło 38.000 osób; pancernik „Deutschland“, ten tajemniczy „pancernik A“, zwiedziło 10.000 osób w ciągu jednego dnia.

Wielką atrakcją był powrót z 9-miesięcznej podróży zagranicznej krawownika szkolnego „Karlsruhe“, który przy wejściu do służby Holtenau w kanale Kilońskim, został powitany przez władze marynarki i władze cywilne, jak również przez tłumy publiczności. Powitanie krawownika było serdeczną manifestacją ludności na cześć marynarki niemieckiej.

Codziennie również tysiące ludzi zwiedzały muzea marynarki w Kilonji, oraz specjalnie zorganizowane wystawy morskie. Tu, na podstawie przejrzytych wykresów, tablic i statystyk, można było zaznajomić się ze znaczeniem marynarki dla państwa; można było stwierdzić, że rozwój państwa jest nierozzerwalnie związany z rozwojem marynarki, która osiągnęła swój największy rozwój właśnie w epoce największego rozkwitu i dobrobytu Niemiec. Dzieje marynarki w czasie wojny światowej były przedstawione również w sposób niezwykle przejrzysty, a pozostawiający wrażenie, że marynarka niemiecka z punktu widzenia doskonałości swego materiału okrętowego, zalet personelu oraz wartości bojowej stała na najwyższym poziomie wśród flot wojennych głównych państw. W „hali sławy“ („Ehrenhalle“) zebrano tyle podobizn i popiersi marynarzy, którzy się czemś wyróżnili, że przeciętny obywatel niemiecki mógł stwierdzić z zadowoleniem, iż marynarka niemiecka składała się z samych bohaterów i ostatecznie nie była zwyciężoną, ale uległa rozkładowi wewnętrznemu, wywołanemu przez czynniki wybitnie nie niemieckie.

Wielką defiladą oddziałów marynarki przed admirałem Raederem, który przybył na plac w otoczeniu przedstawicieli niemieckich władz morskich i cywilnych oraz oficerów państw obcych, zakończyła „Tydzień“.

Podczas defilady oficerowie rezerwy marynarki i oficerowie, przeniesieni w stan spoczynku na skutek redukcji marynarki po wojnie światowej, maszerowali razem ze swymi oddziałami macierzystymi. Miało to świadczyć o tem, że każdy, kto kiedykolwiek służył w marynarce, jest z nią już związany na całe życie nierozzerwalnymi więzami. R. C.

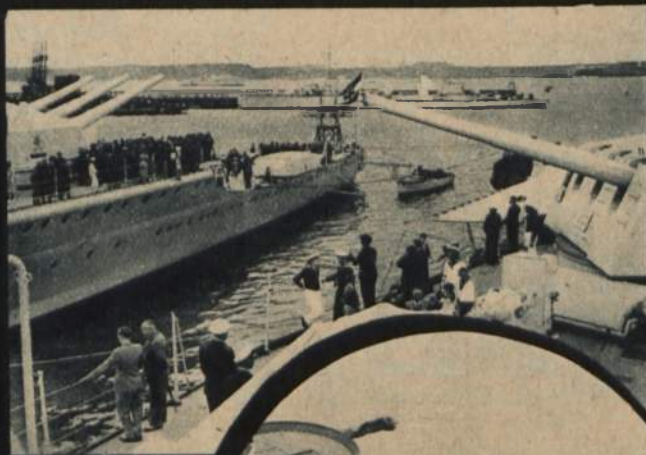
# TYDZIEŃ MARYNARKI WOJENNEJ W KILONJI

Statek szkolny „Gorch Fock”



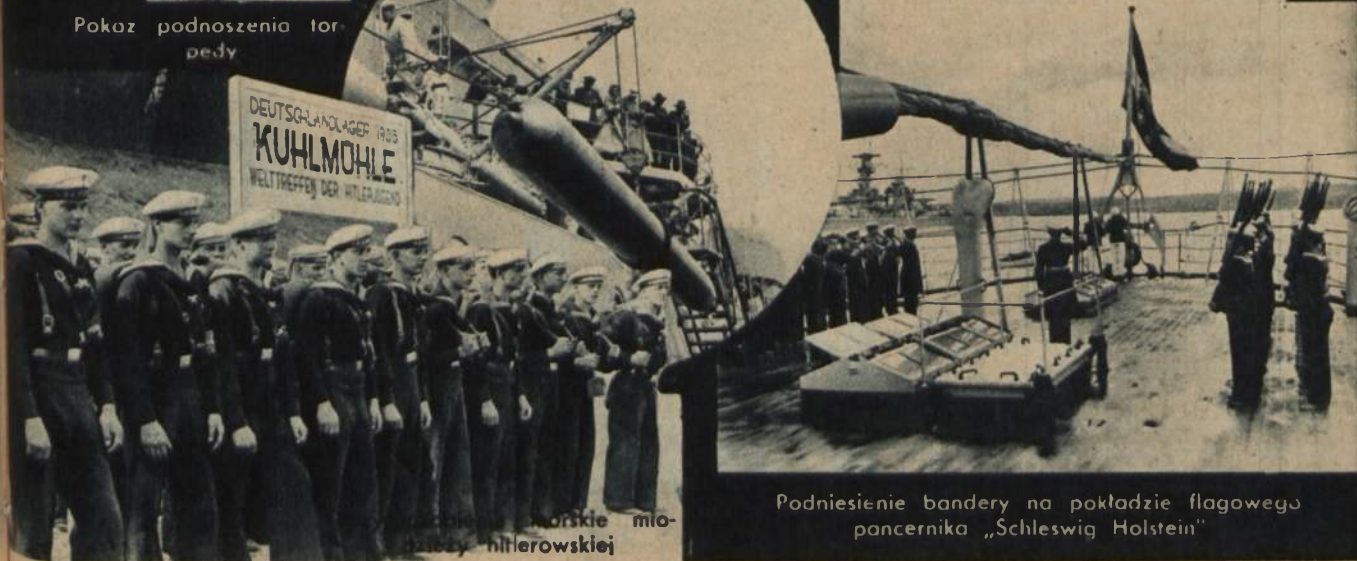
Wspaniałymi ogniami sztucznymi zakończono tydzień propagandy

Zwiedzanie przez publiczność pancerników „Köln” i „Admiral Scheer”



Oddział marynarki wojennej defljuje w dawnych mundurach wojsk kolonialnych

Pokaz podnoszenia torpedy



Podniesienie bandery na pokładzie flagowego pancernika „Schleswig Holstein”

Morskie mi-  
gracje hitlerowskiej

# SPRAWY KOLONJALNE

W Rodezji południowej powstał projekt przeprowadzenia osadnictwa wojskowego. Osadnikami, o charakterze plantatorów (większa własność rolna) mają być Hindusi, byli oficerowie armii angielskiej. W związku z tą sprawą rząd rodezyjski zaprosił przedstawiciela hinduskiego pułku Punjab, który przybył do Rodezji celem dokładnego omówienia tego zagadnienia, mającego mieć dla kolonii duże znaczenie w rozwoju rolnictwa.

Wprawdzie do Rodezji południowej przybywa największa ilość osadników, udających się do kolonii afrykańskich, jednak większość z nich nie osiada na roli, lecz zajmuje się eksploatacją małych kopalń złota.

Nowe pomiary rzeki Zambezi wykazały, że długość jej wynosi 2720 km. (należy więc do najdłuższych rzek na świecie), a wysokość jej wodospadu Wiktorja wynosi 170 m.

Spadek franka belgijskiego wywołał podwyższenie kosztów utrzymania w Kongo Belgijskim o 30 proc. Kongo sprowadza większość środków żywnościowych z innych krajów, a przeważnie z Europy, gdzie produkty te nie staniały. Ludność kongoleńska nadesłała ze wszystkich okręgów wezwania do rządu, aby podjął środki zaradcze przeciwko tej drożyznie.

Projekt połączenia Rodezji południowej i północnej z Nyassą w jeden organizm państwowy, jest coraz to żywiej rozpatrywany przez białą ludność tych trzech kolonii.

W Nyassie, plantatorzy ze wszystkich części kolonii, zgromadzeni w stolicy Blantyre w liczbie około 300 uchwalili konieczność połączenia obu Rodezji i utworzenia wspólnie państwo środkowoafrykańskiego.

W Rodezji północnej odbywają się wybory do Rady Ustawodawczej. Kandydaci na delegatów do tej Rady wypowiadają się za połączeniem tych trzech kolonii, a wyborcy przyjmują to z wielkim uznaniem. Ponieważ i w Rodezji południowej ludność niejednokrotnie wypowiadała się za utworzeniem takiego związku trzech kolonii, przeto utworzenie nowego organizmu państwowego w Afryce środkowej zdaje się nastąpić w niedługim czasie, tem bardziej, że i angielskie sfery kolo-

niale sprzyjają myśli utworzenia nowego dominium angielskiego w Afryce, najpierw w środkowej, a następnie drugiego dominium w Afryce wschodniej.

Rząd liberyjski przez dłuższy czas zabiegał o uznanie go przez Stany Zjednoczone. Przez kilka lat wysiłki rządu liberyjskiego były daremne aż dopiero ostatnio rząd amerykański zgodził się na uznanie obecnego rządu liberyjskiego. Uznanie to miało w Liberji charakter uroczysty. Liberyjczycy przywiązują do tego faktu dużą wagę i spodziewają się z tego znacznych korzyści gospodarczych, zwłaszcza, że równocześnie zostały podjęte rozmowy na temat wprowadzenia do Liberji rzeczoznawców amerykańskich, jako doradców rządu liberyjskiego. Przed półtora rokiem Liberja broniła się na terenie Ligi Narodów przeciwko wprowadzaniu amerykańskich doradców, widocznie jednak uznała, że porozumienie ze Stanami Zjedn. przyniesie jej korzyści i warunki amerykańskie przyjęła.

Przed niedawnym czasem pojawiły się wiadomości o kolonizacji żydowskiej w Angoli, a w niedługim czasie potem o rozważaniu możliwości osadnictwa żydowskiego w Kenji.

Obecnie znów pojawił się nowy projekt osadnictwa żydowskiego, nie na terenie Afryki, lecz na kontynencie południowo - amerykańskim w Ekwadorze.

Wprawdzie rząd ekwadorski przyjął tylko ofertę „Komisji dla badania rolnictwa, przemysłu i imi-

gracji w Ekwadorze“ na umieszczenie na roli około 50.000 rodzin i oddania im terenów bezpłatnie, nic nie wspominając o Żydach, ale szczegóły i warunki osadnictwa tego rozważała na międzynarodowym zjeździe w Londynie „Liga kolonizacji żydowskiej“ stąd też przypuszczenie, że chodzi tu wyłącznie o osadnictwo żydowskie, dla którego — jak to jest już powszechnie wiadome — czolowi działacze żydowscy poszukują terenów pod osadnictwo poza Palestyną, gdzie brak już jest obszarów pod kolonizację.

Unja południowo - afrykańska kraj niezmiernych bogactw, głównie złota i djamentów, była wiodnią w końcu lipca marszu głodnych na Pretorję. W kraju tym bowiem obok olbrzymich bogactw gnieździ się skrajna nędza, która cierpi większość białej ludności tego kraju.

Rząd Unji, pragnąc przyjąć tę bezrobotnej, biednej ludności z pomocą rozpoczął wielkie roboty inwestycyjne, przeważnie jednak poza miastami, a użył do pracy tę właśnie zbiedniałą ludność miejską, która początkowo udała się do osad wiejskich na roboty, ale na fałszywą wiadomość, jakoby w Transvaalu (t. j. okręgu górniczym Unji) otwarto wielkie roboty kopalniane, porzuciła pracę na wsiach i ruszyła tłumnie do Pretorji. Do niej przyłączyła się duża ilość bezrobotnych, tworząc razem masę głodnych, która przybyła do Pretorji — siedziby parlamentu Unji — domagając się pracy w ośrodkach miejskich. Z wielkim trudem udało się rządowi



Karawana na tle domów arabskich



Wioska murzyńska w Kongo

przekonać tych zgłodniałych robotników o fałszywych pogłoskach i nakłonić ich do powrotu na roboty pozamiejskie.

★

Z pośród państw kolonialnych Francja i Portugalia corocznie wyznaczają nagrody konkursowe na najlepsze prace literackie i naukowe na tematy kolonialne.

W tegorocznym konkursie w Portugalii wzięli udział najwięcej znani pisarze portugalscy, otrzymując 6 nagród w łącznej kwocie 25.000 eskudów.

Konkursy te znajdują silny odzew w społeczeństwie portugalskim, które wykazuje od kilku lat coraz to żywsze zainteresowanie sprawami swych kolonii zamorskich.

★

Zatarg włosko - abisyński, pomimo znanych uchwał Ligi Narodów, zmierzających do uniknięcia wojny pomiędzy tymi krajami, rozwija się jednak stale, a obustronnie prowadzone przygotowania wojenne czynią wrażenie jakoby wojna była nieunikniona.

Ciekawą jest propozycja wysunięta przez Anglię, która stara się niedopuszczyć do wojny na terenie kolonialnym. Mianowicie rząd angielski zaproponował Włochom pewne koncesje gospodarcze w Abisynji (a ta ostatnia część prowincji Ogaden), za co Włosi zrze-

kliby się dalszych pretensyj do tego kraju, natomiast Anglja w rekompensatę za ustępstwa abisyńskie na rzecz Włochów, przyznałaby Abisynji korytarz długości około 92 km. i szerokości 22 km. wraz z portem morskim Zeila, jako wolny dostęp do morza, tak bardzo upragniony przez Abisynję.

Tymczasem Włosi odmówili zgody na ten projekt, a równocześnie i Francja przyjęła go niechętnie do wiadomości.

Włosi widzą w tej propozycji usiłowania wzmocnienia wpływów brytyjskich w Abisynji, która uzyskawszy dostęp do morza, będzie mogła w przyszłości rozbudować się gospodarczo i tak się wzmocnić, że nietylko może posiadać dostateczną siłę, aby odebrać Włochom te koncesje, jakie im teraz przyzna, ale może nawet stać się groźną wogóle dla włoskich kolonii: Erytrei i Somali.

Francja, posiadając kolej (jedyną w Abisynji) z portu Dżibuti do stolicy abisyńskiej Addis Abeba, obawia się, że gdyby Abisynja posiadała wolny dostęp do morza, to sama zbudowałaby sobie kolej i wówczas francuska linja kolejowa utraciłaby znaczenie i upadłaby również wpływy francuskie w tym państwie.

Przy tej sposobności pojawiły się w prasie zagranicznej pogłoski

o możliwości porozumienia międzynarodowego wraz z udziałem Niemiec w sprawie innego, niż dotychczas podziału kolonii afrykańskich. Niemcy otrzymałyby portugalską Angolę, a Włochy portugalski Mozambik. Tego rodzaju pogłoski, których źródłem jest poszukiwanie sposobu zaspokojenia dążeń kolonialnych różnych krajów, pozabawionych kolonii, afrykańskimi posiadłościami kolonialnymi, pojawiały się już kilkakrotnie, spotykając się z żywiołowym protestem społeczeństwa portugalskiego, które kolonie swe i kraj macierzysty uważa za jedno nierozdzielne władztwo kolonialne.

Niemniej jednak pojawianie się, od czasu do czasu, tego rodzaju pogłosek jest charakterystyczne i czyni wrażenie przygotowywania opinii portugalskiej i całego świata na tę ewentualność. Powstanie takiego pomysłu tkwi w przeświadczeniu różnych społeczeństw, iż Portugalia jest zbyt małym narodem i za mało posiada środków, aby mogła kolonie swe należycie i w pełni wykorzystać, wobec czego wystarczyłyby jej mniejsze posiadłości kolonialne, które zresztą posiada. Natomiast narody nie mające kolonii, a posiadające odpowiednie środki mogłyby kolonie te rozwinąć i eksploatować, a równocześnie drażliwa kwestja kolonialna byłaby zlagodzona.

FR. ŁYP

# PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

Nawiązując do artykułu „Times” z dnia 19 VIII, mówiącego o konieczności rewizji statutu o mandatach, „Germania” wysuwa znowu niemiecki postulat kolonialny. Dziennik mówi o wzrastającym coraz bardziej w Niemczech zrozumieniu zagadnień kolonialnych i przypomniał przytem żądanie „równouprawnienia kolonialnego Rzeszy”, poruszone przez kanclerza Hitlera w czasie berlińskiej wizyty ministrów angielskich. Niemcy nie chcą nowych kolonij i nie myślą o „użyciu nadzwyczajnych środków” dla poparcia swej tezy kolonialnej — oświadcza „Germania”. W chwili jednak, gdy rozpoczyna się ponownie dyskusja nad kwestją kolonij afrykańskich i gdy oczekiwane są poważne decyzje, Niemcy mają prawo „przypomnieć naruszenie zobowiązań wynikających z programu Wilsona i wskazać, że żądania Niemiec w dziedzinie kolonialnej są bardzo dawne i niewzruszone”.

★

Sprawa zwrotu niektórych terytoriów mandatowych dawnej metropolii t. j. Niemcom przybiera na łamach prasy angielskiej formę „listów od czytelników”. Notowane w tej formie głosy opinii publicznej dowodzą, zwłaszcza na szpaltach prasy liberalnej (News Chronicle), że dla porozumienia się z Niemcami, Wielka Brytania mogłaby, bez szkody dla siebie, zrzec się części mandatów. Pisma konserwatywne zaś (zwłaszcza „Morning Post”) przestrzegają przed aspiracjami kolonialnymi Niemiec, które koncentrują swoje wysiłki w kierunku Tanganiki i Kamerunu. Zwłaszcza temu ostatniemu terytorium poświęcają Niemcy najwięcej uwagi ze względu na to, że ustąpienie jego byłoby rzekomo dla Wielkiej Brytanii najmniej bolesnym.

Prasa francuska i włoska omawia sprawozdania z obrad Komisji Mandatowej, organu opiniodawczego i doradczego Rady Ligi Narodów. Obrady komisji niejednokrotnie wypełniała ostra polemika, zwłaszcza gdy chodziło o terytorium dawnej Afryki południowo-zachodniej, zamieszkałej przez 15 tysięcy osadników Niemców. W ich nastrojach od chwili zmiany oblicza politycznego Rzeszy dała się zauważyć poważna zmiana, zaczęto wysuwać szereg żądań o charakterze politycznym jak np. sprawę podwójnego obywatelstwa, możliwość organizowania się w związki polityczne i t. d. Działalność ta musiała wywołać reakcje ze strony miejscowych czynników

i doprowadziła do wydania t. zw. „Criminal Law Amendment Ordinance”, która zabraniała akcji bojkowej, propagandy rasistowskiej, noszenia mundurów o charakterze politycznym, następnie zaś władze południowo-afrykańskie zakazały tworzenia organizacji narodowo - socjalistycznych, a już istniejące rozwiązały.

Podobny konflikt wybuchł pomiędzy ludnością pochodzenia niemieckiego, a francuską administracją terytorium Togo. „Związek Niemieckich Osadników z Togo”, „Bund der Deutsch-Togoländer”, organizacja, posiadająca swoją siedzibę w miejscowości Akra, stolicy sąsiadującej z Togo kolonii angielskiej, Złote Wybrzeże (Gold Coast), ustawicznie kieruje do Ligi Narodów skargi na złą administrację kraju przez Francuzów, żądając jego ewakuacji i oddania go Niemcom.

★

Komentarze do zaostrzającej się stale, mimo wszelkich przelotnych momentów wyjaśnienia, sytuacji w Afryce Wschodniej, nie schodzą ze szpalt prasy. Coraz bardziej dominuje przekonanie, że krwawego starcia nie da się uniknąć, a głosy o możliwościach pokojowego zakończenia sporu stają się coraz rzadsze i bardziej nieśmiałe. Nawet stale dotąd wierny swoim poglądom proligowym „Journal de Genève” w artykułach poświęconych stosunkowi Ligi Narodów do przeszkody etiopskiej, z ubolewaniem stwierdza, iż „należy wątpić, czy uda się zapobiec konfliktowi przez wniesienie sporu przed trybunał Ligi”.

Tymczasem sytuacja polityczna ulega ciągłej zmianie; nie jest już aktualne znane oświadczenie ministra Edena, złożone 1 lipca w Izbie Gmin, z którego wynika, że rząd brytyjski gotów jest ofiarować Abisynji skrawek angielskiego Somali, aby zaspokoić jej żądanie posiadania dostępu do morza. Zresztą wystąpienie ministra zostało w swoim czasie ocenione przez prasę angielską zdecydowanie nieprzychylnie. „Times” z 12 lipca w sprawozdaniu z posiedzenia Izby Gmin zaznaczył, że przemówienie ministra „niemile zdziwiło” słuchaczy. „Morning Post” przypominała, że decyzja rządu, obejmująca cesję terytorium brytyjskiego, musi mieć za sobą sankcję parlamentu, który jej napewno odmówi. „Daily Mail” pisze, że propozycja angielska jest wynikiem adorowania fetysza Ligi Narodów za wszelką cenę; nie wolno ofiarowywać obcemu państwu, w którym jeszcze panuje niewolni-

ctwo, brytyjskiego terytorium i brytyjskich poddanych. Najostrzej pisze „Daily Express” nazywając możliwosc odstąpienia skrawka Somali „ohydna zdrada”. „Czarnym niewolnikom abisyńskim ofiarowano pas ziemi brytyjskiej, byle tylko została wyrzeczona gotowość nieprowadzenia walki i aby powaga Ligi Narodów została zachowana. Minister Eden przyznał, że ten szkodliwy sposób działania został spowodowany nie interesem Anglii, ale przynależnością Wielkiej Brytanii do Ligi Narodów”.

Prasa włoska przynosi obszernie sprawozdania o oświadczeniu Edena, ale wstrzymuje się od własnych komentarzy.

Konfliktem między władcami Trypolitanii a Abisynją interesuje się coraz intensywniej, świat arabski. Z głosów prasy muzułmańskiej zdaje się wynikać, że Arabowie jasno uświadamiają sobie przesuwanie się wpływów brytyjskich na korzyść włoskich i dlatego większość komentarzy polityce włoskiej jest nieprzyjazna: Prasa narodowo-arabska (dziennik „Falastin”) zarzuca Włochom, że ich polityka splemiona jest krwią arabską i że ciąży na nich plama prześladowania religijnego Arabów, gdy tymczasem administracja angielska, chociaż przez Arabów znieawidzona, przecież takiego piętna nie nosi.

Prasa włoska w ostatnich dniach ostro atakuje, dwuznacznie, jej zdaniem, zachowanie się Japonii wobec zagadnienia abisyńskiego.

★

Z głosów prasy żydowskiej wychodzącej w Palestynie wynika, że kryzys nie oszczędza i tego kraju. Po raz pierwszy w jego dziejach projektowane jest w przyszłym sezonie zniszczenie części owoców cytrynowych (grapefruit), celem utrzymania ich ceny.

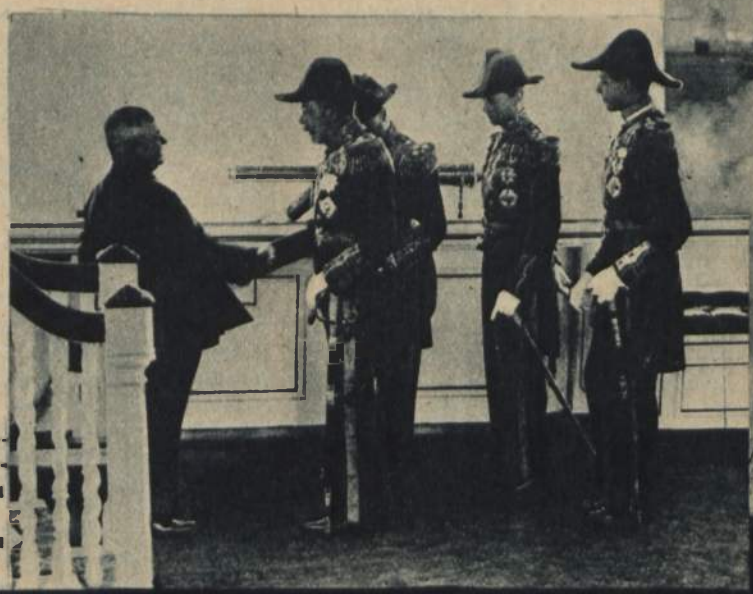
Półwysep arabski będzie w najbliższym czasie terenem wielu prac inwestycyjnych. Standard Oil Company podjąć ma rozległe prace nad poszukiwaniem terenów naftowych na obszarze Hedżasu. Również niedługo rozpocząć się mają prace przygotowawcze do budowy drogi samochodowej od ostatniej stacji kolejowej do Mekki, co ułatwi dostęp pielgrzymom z Indji i Persji.

Według doniesień prasy arabskiej, Afganistan otrzyma pierwszą stację radiową. Budowa jej powierzona została brytyjskiemu towarzystwu „Marconi”. Jednocześnie dzienniki arabskie podnoszą, że mocarstwa kolonizacyjne utworzyły znaczną liczbę radiowych stacji nadawczych dla celów propagandowych.

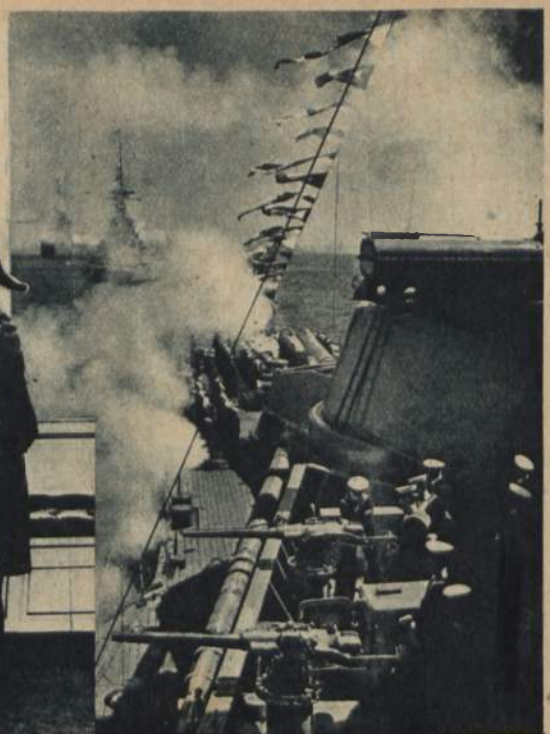
WOJCIECH KRZYŻANOWSKI



# PRZEGLĄD ANGIELSKIEJ FLOTY WOJENNEJ



W otoczeniu swych synów — księcia Walji, księcia Orkney i księcia Kentu



Królewski statek witają salwy okrętów wojennych



Z okazji 25-lecia panowania Króla Jerzego V-ego odbyła się wielka rewja wojennej floty angielskiej.

Pancernik „Valiant” defiluje



Statek królewski „Victoria” wchodzi między zakotwiczone okręty wojenne



# Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

**Polska.** O. P. R. Iskra przybyła do Algieru w dniu 15 lipca. Po wymianie wizyt z władzami miejscowymi, przystąpiono do bardzo urozmaiconego programu przyjęć i wycieczek, które pozwoliły podchorążym zapoznać się z życiem ludu arabskiego i z przepiękną okolicą tego miasta. Do zorganizowania tych wycieczek przyczyniły się nie tylko władze francuskie, ale i również garstka Polaków, stale Algier zamieszkująca.

W dniu 19 VII dowódca okrętu, w otoczeniu grona oficerów i podchorążych, złożył wieniec u stóp pomnika poległych w czasie wielkiej wojny. Ceremonia miała charakter niezwykle uroczysty, honory wojskowe oddawał oddział żuawów w charakterystycznym umundurowaniu galowem. Po uroczystości, delegacja była podejmowana przez korpus oficerski garnizonu w Kasynie.

Dla odwdziżenia się za tak miłe i serdeczne przyjęcie, oficerowie i podchorążowie urządzili szereg herbatek na okręcie.

W dniu 20 lipca O. R. P. Iskra opuściła Algier, udając się do Santa Cruz na Teneryfie.

★

W dniu 7-go lipca przybył z oficjalną wizytą do Helsinki dywizjon kontrtorpedowców pod dowództwem kdr. por. dypl. Majewskiego. Po wymianie salutu narodowego z jednym z fortów nadbrzeżnych, okręty wjechały do portu.

Tegoż jeszcze dnia wieczorem, władze wojskowe wydały raut z tańcami na cześć gości polskich, przyczem w przyjęciu tem wzięli udział czołowi przedstawiciele świata politycznego i artystycznego stolicy fińskiej oraz cały korpus dyplomatyczny.

W drugim dniu pobytu oficerowie podejmowani byli śniadaniem w Yacht-Klubie. W godzinach popołudniowych zorganizowana została ciekawa wycieczka dla załóg. Tegoż dnia Poselstwo Polskie wydało w swoich salonach wielkie przyjęcie.

Trzeci dzień pobytu pozostawiony był do dyspozycji załóg dla zwiedzania osobliwości miasta.

W dniu 10-go rano dywizjon opuścił Helsinki i skierował się do Gdyni.

★

W czasie od 17-go do 20-go lipca dywizjon łodzi podwodnych, pod

dowództwem kdr. por. Pławskiego, przebywał w Tallinie.

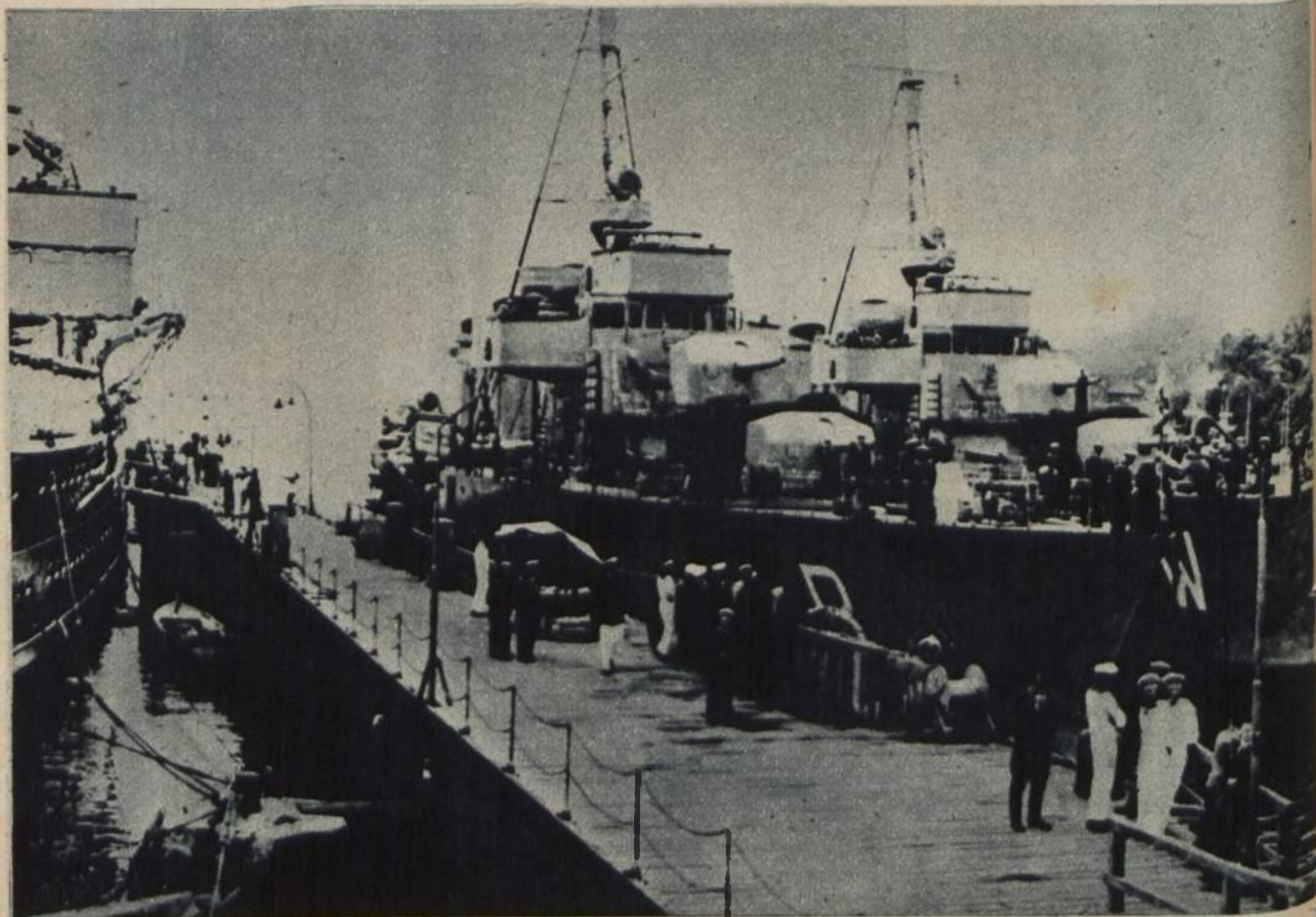
W pierwszym dniu pobytu delegacja dywizjonu złożyła wieniec u stóp pomnika poległych. Wieczorem minister wojny wydał wielki bankiet.

W drugim dniu pobytu zorganizowana została wycieczka do malowniczej wyspy Wulf, po powrocie z której załogi podejmowane były herbatką przez Towarzystwo Polsko-Estońskie. Wieczorem oficerowie polscy podejmowali estońskich kolegów kolacją w Café Estonja, podoficerowie estońscy zaś podejmowali załogi w Kasynie Garnizonowym.

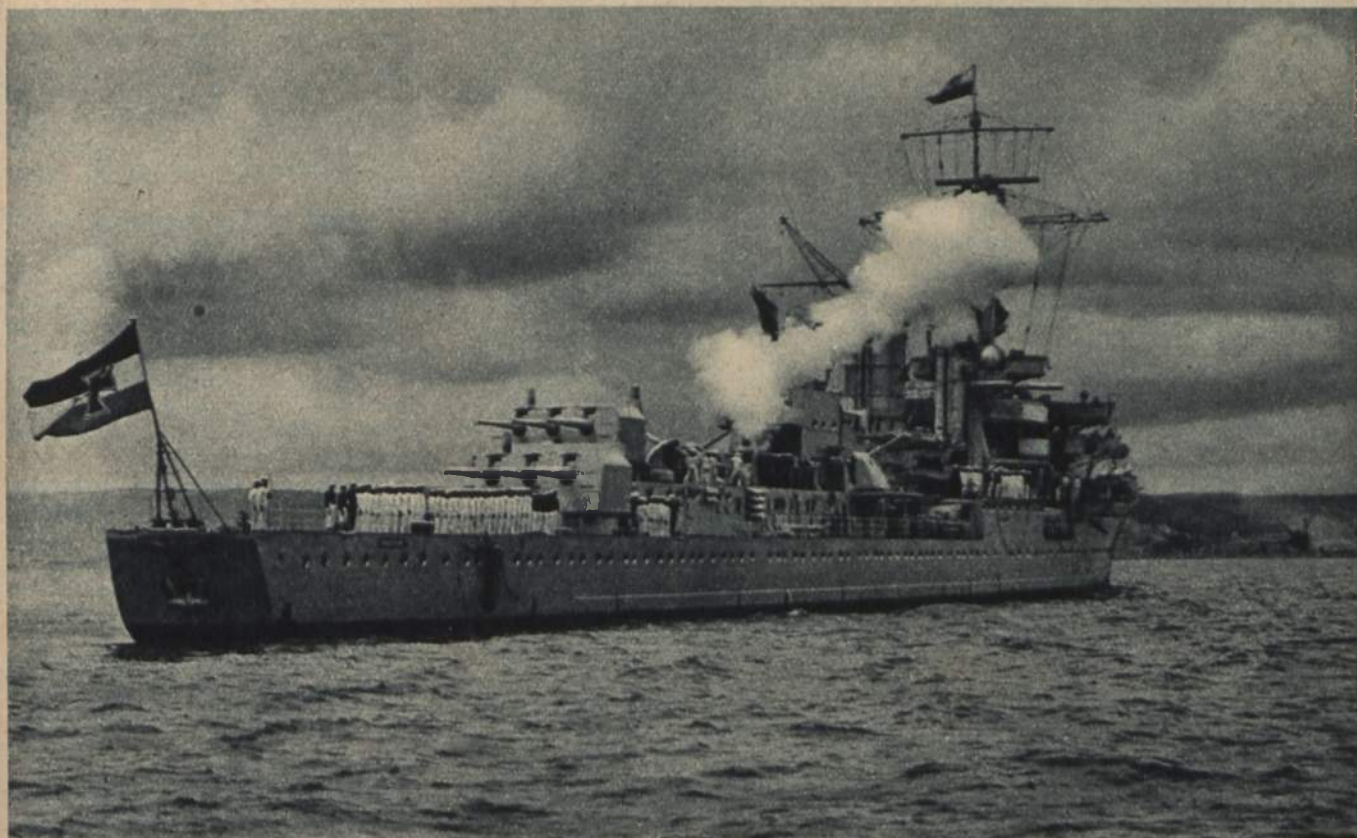
W trzecim dniu odbyła się samochodowa wycieczka w okolice Tallina. Wieczorem podoficerowie dywizjonu urządzili kolację na O. R. P. Ryś, oficerowi zaś udali się na przyjęcie wydane przez attaché wojskowego, ppłk. dypl. Liebicha.

Oficerowie i marynarze polscy byli obiektem serdecznego i szczerego ustosunkowania się oraz daleko posuniętej gościnności ze strony władz i społeczeństwa estońskiego, przyczem prasa miejscowa umieściła cały szereg artykułów o Polsce, o jej mocarstwowym stanowisku i o jej dążeniach w dziedzinie morskiej.

★



Wizyta kontrtorpedowców „Burza” i „Wicher” w porcie kilońskim



Oddanie salutu honorowego z krążownika „Königsberg” — na maszcie głównym podniesiona bandera polska

W dniu 22 sierpnia przybył do Gdyni krążownik niemiecki „Königsberg” rewizytując polską marynarkę wojenną. O godz. 9-ej rano z portu wojennego na Oksywiu wypłynął na spotkanie niemieckiego krążownika O.R.P. „Smok”. W momencie spotkania z pokładu krążownika „Königsberg” oddano 21 strzałów powitalnych, na które również 21 strzałów oddał O.R.P. „Bałtyk”, stojący w porcie oksywijskim. Po wyminięciu boi gdyńskiej oddano nowych 13 strzałów przed flagą dowódcy floty, na które znowu odpowiedziano z „Bałtyku”, poczem „Königsberg” zatrzymał się przy dworcu morskim. Komendant niemieckiego krążownika złożył wizyty dowódcy floty, komisarzowi rządu i dyrektorowi Urzędu Morskiego, poczem był przez nich rewizytowany.

Konradmiral Unrug wydał w kasynie oficerskim obiad dla dowódcy komandora Schmunda oraz oficerów krążownika „Königsberg”.

Podczas obiadu konradmiral Unrug wygłosił przemówienie, w którym stwierdził, że wizyta polskiej marynarki wojennej w Kilonii i obecna rewizyta krążownika „Königsberg” są najlepszym dowodem układania się stosunków sąsiedzkich narodów i dalszym etapem nawiązania koleżeńskich stosunków między flotami wojennymi obu krajów.

Wyrażając życzenie, aby stosun-

ki te rozwinięły się jaknajlepiej, a krótki pobyt w Polsce był dla gości jaknajprzyjemniejszy, konradmiral Unrug wznosił kielich na cześć niemieckiej marynarki wojennej, Rzeszy Niemieckiej i kanclerza Adolfa Hitlera.

(W odpowiedzi) kdr. Schmundt wygłosił przemówienie, w którym podziękował za życzliwe słowa powitania dla marynarki niemieckiej, stwierdzając, że podczas bytności kontrtorpedowców „Burza” i „Wicher” w Kilonii nawiązane zostały z flotą polską węzły serdecznej sympatii, jakie potrafią nawiązać między sobą ludzie morza, którzy morze kochają i nad morzem władają.

Komandor Schmundt wyraził życzenie, by nawiązane w Kilonii przyjacielskie stosunki pogłębiały się z pożytkiem dla obu krajów i marynarki wojennej Polski i Niemiec.

Na zakończenie kdr. Schmundt wznosił toast na cześć polskiej marynarki wojennej, Państwa Polskiego i Prezydenta Rzeczypospolitej.

Oficerowie niemieccy z kdr. Schmundtem na czele odwiedzili również Warszawę, gdzie po odbyciu oficjalnych wizyt i złożeniu wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza byli podejmowani śniadaniem przez szefa Kier. Mar. Woj. konradmirala J. Świrskiego.

Podczas śniadania konradmiral Świrski wygłosił przemówienie, w którym, witając przedstawicieli niemieckiej marynarki i nawiązując do wizyty polskiej marynarki wojennej w Kilonii podkreślił, że wymiany odwiedzin okrętów wojennych zapoczątkowały zbliżenie flot wojennych Polski i Niemiec. Zbliżenie to da możliwość bliższego wzajemnego poznania się, prowadzącego do dalszego pogłębienia dobrych sąsiedzkich stosunków między Polską i Niemcami.

Kończąc swe przemówienie, konradmiral Świrski wznosił toast na cześć wojennej marynarki niemieckiej, Rzeszy Niemieckiej i kanclerza Adolfa Hitlera.

W odpowiedzi na to przemówienie zabrał głos ambasador Rzeszy von Moltke, który dziękując za słowa powitania, podkreślił, iż wizyta polskich okrętów wojennych w Kilonii wywołała uczucia serdecznej sympatii.

Wizyta, która odbywa się w tym samym dniu, w którym armia niemiecka z radością wita u siebie przedstawicieli wojska polskiego, przyczyni się do pogłębienia przyjaznych stosunków między Polską i Niemcami.

Kończąc swe przemówienie, ambasador von Moltke wznosił toast na cześć polskiej marynarki wojennej, Narodu Polskiego i Prezydenta Rzeczypospolitej, Ignacego Mościckiego.

**Niemcy.** W wykonaniu porozumienia morskiego anglo-niemieckiego z dnia 18-go czerwca b. r., admiralicja niemiecka podaje następujące dane co do nowego programu rozbudowy floty: W budowie znajdują się dwa pancerniki po 26.000 ton, uzbrojone w działła 280 mm; dwa krążowniki po 10.000 ton, uzbrojone w działła 200 mm będą niebawem rozpoczęte. Ponadto projektowana jest budowa 16 kontrtorpedowców po 1625 ton z działami 127 mm. (część ich jest już w budowie), 20 łodzi podwodnych po 250 ton (trzy z nich są już oddane do służby) 6 łodzi podwodnych po 500 ton i trzech po 800 ton. Budowa dalszych okrętów linjowych oraz lotniskowca ma być rozpoczęta w przyszłym roku.

Dla realizacji tego programu Niemcy posiadają 11 wielkich stoczni morskich, nowoczesnie wyposażonych i zdolnych do budowy największych okrętów wojennych.

Licząc koszt budowy jednej tonny średnio po 10.000 zł., wykonanie tego programu pociągnie za sobą konieczność wyasygnowania kredytów w wysokości trzech i pół miljarde zł. Jeżeli trudności natury finansowej nie staną na przeszkodzie, program ten będzie wykonany do 1940-go roku.

**Anglia.** Ukończone zostały pró-

by odbiorcze najnowszej a zarazem najmniejszej od czasów wojny krążownika Arethusy. Wyporność tego okrętu wynosi 5.200 ton, budowa jego kosztowała 1.230.000 funtów ang.

W budowie tej jednostki zastosowano na szeroką skalę system spójnienia elektrycznego, oraz użyto w miarę możliwości lekkich metali, jak na przykład aluminium dla przepierzeń. Dzięki osiągniętej w ten sposób oszczędności na wadze udało się dać lekki pancierz na wysokości maszyn, oraz zwiększyć ilość zbiorników ropowych. Przy szybkości ekonomicznej okręt ten może przebyć, bez uzupełnienia zapasów paliwa, 12.000 mil morskich, to jest przestrzeń z Anglii do Australii.

Uzbrojenie Arethusy składa się z 6-ciu dział 152 mm, 4-ch dział 102 mm przeciwlotniczych, 6-ciu aparatów torpedowych 533 mm, oraz jednego wodnopłatawca. Załoga składa się z 500 oficerów i szeregowych.

Pozostałe jednostki tego typu, Galatea, Penelope i Aurora znajdują się jeszcze w budowie.

Krążownik Arethusy został chwilowo przydzielony do eskadry śródziemnomorskiej. Zasadniczo typ ten nie odpowiada do działań na wodach europejskich, gdyż wo-

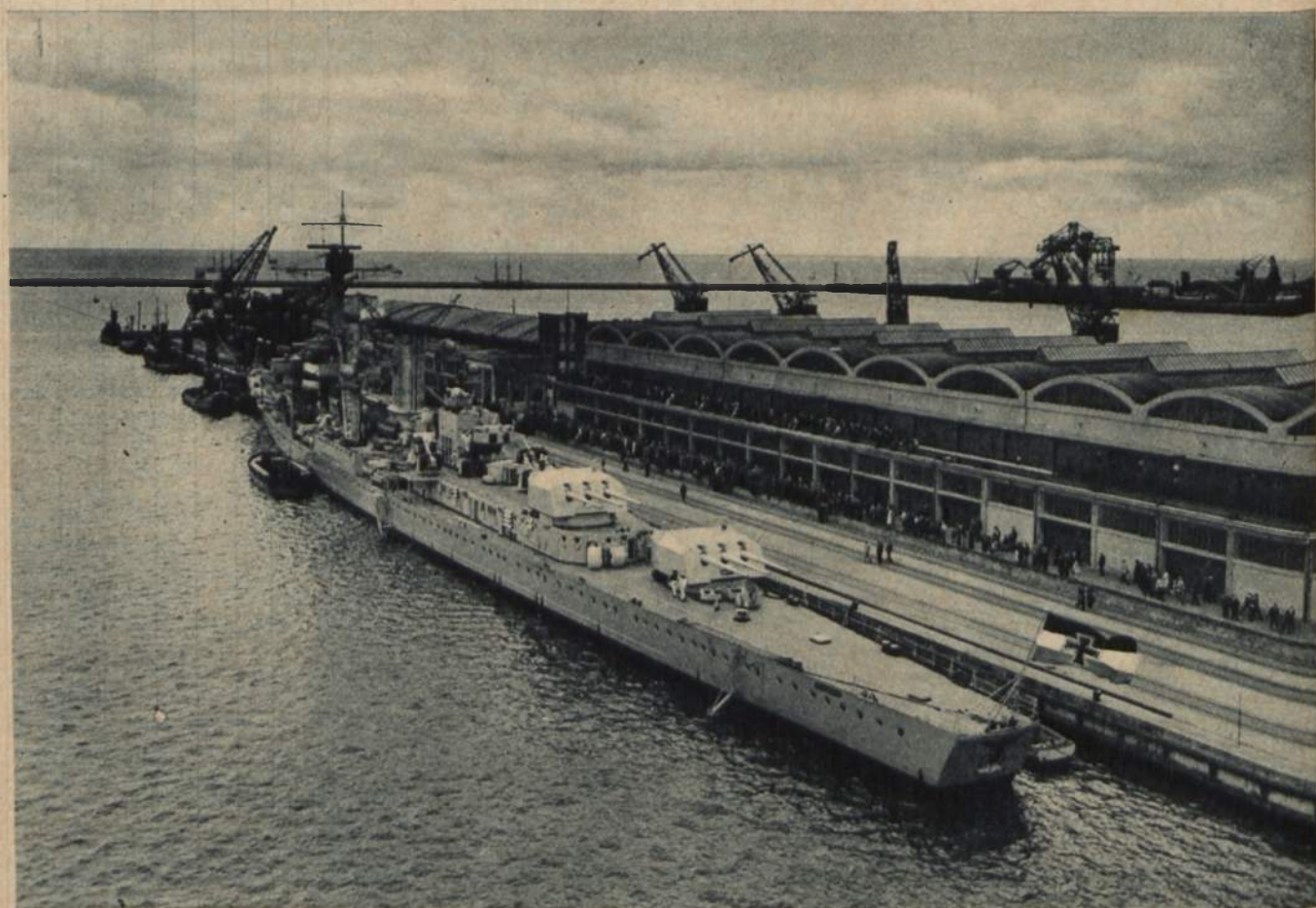
bec kontrtorpedowców francuskich posiada za małą szybkość, a wobec krążowników francuskich i włoskich za małą szybkość i za słabe uzbrojenie i opancerzenie. To też w przyszłości przewiduje się użycie tych jednostek do samodzielnych akcji na rozległych oceanach.

**Francja.** Prasa francuska podała wzmiankę o nadwyzwyczajnym zachowaniu się załogi jednej z łodzi podwodnych. Miałowicie po zanurzeniu się i położeniu na dnie na głębokości 25 metrów nastąpiło uszkodzenie uniemożliwiające wynurzenie. Po 12 godzinach ciężkiej pracy udało się uszkodzenie usunąć i łódź wypłynęła.

Na uwagę zastępcy dowódcy, podkreślającą spokój i dyscyplinę załogi, dowódca oświadczył: „Tak, ma pan rację. Załoga zachowała się bez zarzutu. Ale pragnę ją jeszcze wypróbować. Przygotować się zaraz do zanurzenia“.

Łódź podwodna zanurzyła się ponownie, i po półgodziny wypłynęła bez trudności. Załoga zgótowała wówczas swemu dowódcy serdeczną owację.

**Szwecja.** Zakończone zostały próby odbiorcze krążownika-awjomatki „Gotland”, prototypu nie mającego odpowiedniego w żadnej innej marynarce. Został on wykona-



Königsberg w porcie gdyńskim

ny w stoczni Götaverken w Sztokholmie kosztem około 28 milionów zł.

Jest to jednostka o wyporności 4500 ton, długości 135 m, moc maszyn 33.000 K. M., szybkość 27 węzłów. Uzbrojenie jej składa się z 6 dział 152 mm, 4 dział 75 mm przeciwlotniczych, 6 aparatów torpedowych 533 mm i 100 min. Załogę tego okrętu stanowi 453 oficerów i szeregowych.

Jako wyposażenie lotnicze okręt ten posiada: 8 wodnopłatowców, jedną wyrzutnię (katapultę), i jedną płachtę lotniczą, którą w razie potrzeby okręt spuszcza na wodę i ciągnie za sobą. Płachta ta, holowana przy dużych szybkościach, stwarza względnie spokojną płaszczyznę, na której osiąść mogą wodnopłatowce nawet przy dość wietrznej pogodzie. Przeprowadzone w tym kierunku próby dały zupełnie pomyślne wyniki.

Prasa angielska, w ocenie tego typu okrętu stwierdza, iż jest on udanym i specjalnie nadającym się do bałtyckiego terenu operacyjnego.

★

Rząd szwedzki wyasygnował dodatkowe kredyty w wysokości 17



Oficerowie niemieckiej marynarki wojennej u Kierownika M. S. Wojsk., gen. Kasprzyckiego

milionów koron na marynarkę wojenną i na urządzenia obronne wybrzeża. Przewiduje się modernizację obecnie posiadanych jednostek oraz budowę dwóch torpedowców.

ła Niemcom wykonanie tych działań. Następnie opisuje działania niemieckie przeciwko zatoce ryskiej.

Na tle tych działań przesuwają się przed czytelnikiem szereg ciekawych postaci historycznych, jak admirał Essen, admirał Kołczak.

Działania łodzi podwodnych w tym okresie są ujęte w ramach działań ogólnych, przyczem obfitują w szereg mało znanych ną ogół faktów.

W okresie trzecim (1916 — 1917) autor opisuje szczegółowo działania zagrożone floty rosyjskiej, a w szczególności kombinowaną akcję w zatoce ryskiej, stwierdzając nieocenioną wprost pomoc, jaką okazywała marynarka siłom lądowym.

Na wstępie czwartego okresu (1917 — 1918) podaje autor zwięzły opis wybuchu rewolucji we flocie oraz jej wpływ na stan tej floty, stwierdzając szybki upadek jej wartości bojowej. Autor zaznacza, że z chwilą wybuchu rewolucji cała organizacja obrony morskiej w Rosji, stworzona już w czasie wojny, stała się niezdolną do stawiania poważnego oporu. Wyszło to na jaw na jesieni 1917 r. podczas ofensywy niemieckiej przeciwko wyspom archipelagu bałtyckiego, gdy potężne pozycje zostały przez Niemców zajęte bez prawie żadnego oporu. Autor opisuje szczegółowo przebieg tej ofensywy, jako przykład działania desantowego i podaje dużo ciekawych szczegółów organizacji podobnych działań.

Komandor Czeczot kończy swą pracę szczegółowym opisem wyprawy niemieckiej o wyzwolenie Finlandji spod jarzma rosyjskiego.

## Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Kdr. dypl. R. Czeczot: „Wojna morska na Bałtyku w 1914—1918” Warszawa, 1935. Wyd. Ligii Morskiej i Kolonialnej. 278 str. Cena zł. 5.

Praca kdr. Czeczota „Wojna morska na Bałtyku w 1914—1918” obejmuje całokształt wojny światowej na morzu Bałtykiem od początku wojny, aż do wiosny 1918 roku, t. j. do tego momentu, gdy wojenne działania pomiędzy Niemcami a Rosją ustały wskutek pokroju brzeskiego.

Wojna na Bałtyku jest pierwszą oryginalną pracą w języku polskim, omawiającą całokształt wojny morskiej na Bałtyku. Nawet w językach obcych nie ukazało się dotychczas fachowe dzieło, któreby obejmowało historię tej wojny. Urzędowa historia niemiecka kończy się narazie na roku 1915. Prace rosyjskie opisują działania wojny domowej i są ujęte w sposób niezwykle stronniczy, jedynie książka Grafa „Na Nowikie” obejmuje całokształt wojny na tem morzu. Praca ta jednak o charakterze beletrystycznym zawiera w sobie sporo fantazji i nieścisłości. Dzieło kdr. Czeczota, oparte na poważnych publikacjach źródłowych, wad tych nie posiada.

Praca ta zawiera 21 rozdziałów, obejmujących cztery okresy działań wojennych.

Na początku pierwszego okresu (sierpień 1914 — luty 1915) autor daje zwięzły opis morza Bałtyckiego z punktu widzenia wojskowego i politycznego, zaznajamiając czytelnika z planami operacyjnymi przeciwników oraz ze stosowanymi przez nich środkami walki. Porównywa bojowe wartości sił przeciwników z punktu widzenia materialnego i moralnego.

Szczegółowo opisuje autor pierwsze działania wojenne, specjalnie przytem zwraca uwagę, na bardzo interesujący i charakterystyczny moment, jakim był spór dowódcy floty bałtyckiej admirała Essena z naczelniem dowództwem o lepszą organizację floty. Bardzo szczegółowo jest opracowana wielka ofensywa minowa floty rosyjskiej; podane tu są masy ciekawych i mało znanych szczegółów tej wojny.

W następnym okresie (1915 — 1916) zastanawia się autor szczegółowo nad działaniami kombinowanymi niemieckiej floty oraz wojska lądowego przeciwko wybrzeżom rosyjskim w czasie walk o Li-bawę. Ciekawym również fragmentem tych działań był udział w nich podwodnych łodzi, przedstawiony na podstawie urzędowych źródeł angielskich. Autor podkreśla, że tylko wyjątkowa bierność floty rosyjskiej umożliwi-

Reasumując musimy stwierdzić, że praca komandora Czeczota jest bardzo ciekawym przyczynkiem do historii wojny światowej, wypełniającym istniejącą dotychczas lukę, na odcinku morza Bałtyckiego.

Praca ta posiada ogromne znaczenie aktualne i chociaż nie jest pisana w celu propagandowym, to jednak zaznajamiając społeczeństwo polskie z tak kapitalnym zagadnieniem wojenno-morskim, jak „Wojna na Bałtyku”, gdzie rola floty wojennej bije w oczy — robi propagandę w głąb społeczeństwa.

**Inż. Witold Hubert „Historja wojen morskich”, Warszawa, 1935. Wyd. Ligi Morskiej i Kolonialnej. 268 str. Cena zł. 5.—.**

Praca kpt. mar. W. Huberta ma, jako przedmiot, dzieje wojen morskich, prowadzonych na świecie od czasów starożytnych, aż do chwili obecnej. Autor daje spoczątku charakterystykę morza, jako najdogodniejszej arterji komunikacyjnej, następnie przechodzi do znaczenia tej arterji podczas wojny i, wreszcie opisuje, ułożone w chronologicznym porządku, wojny, wykazując w jaki sposób wyzyskiwano morze podczas operacji wojennych. Ten trzeci dział stanowi właściwie treść książki. Zostały w nim umieszczone kolejno ważniejsze wojny morskie, toczone w starożytności, jak III-cia wojna grecko-perska, I-sza Punicka i Rzymska wojna domowa Oktawiana z Antonjuszem, poczem, po krótkim zaznajomieniu się z kampanjami średniowiecznymi (kampanje weneckie i hanzeatyckie), następują wojny morskie z czasów nowożytnych (wyprawa Niezwyckiej Armady, wojny anglo-holenderskie i anglo-francuskie) oraz w najnowszych (austro-włoska, amerykańska secesyjna, rosyjsko-japońska i wielka wojna światowa). Po daniu opisu tych kampanij i zaznajomieniu w ten sposób czytelnika zarówno z podstawowymi wiadomościami z dziedziny ekonomji, strategji, taktyki i techniki morskiej, jak z przebiegiem operacyj wojennych, które się odbywały na dalekich morzach i oceanach, przechodzi autor do zagadnienia morza Bałtyckiego i przedstawia w sposób schematyczny kolejne walki Skandynawów, Niemców, a wreszcie zapasy duńsko-szwedzkie, ilustrując je słynną kampanją duńskiego admirała Juella z drugiej połowy XVIII-go stulecia, wspominając o wysunięciu się na Bałtyku dwóch potęg w czasach nowożytnych i najnowszych, mianowicie Rosji i Niemiec. Rozdział o wojnach bałtyckich, stanowiący pewnego rodzaju syntezę poprzed-

niech rozdziałów, mówiących o kampanjach morskich na odległych oceanach, jest znowu wstępem do ostatniego rozdziału, poświęconego polskim dążeniom morskim i polskim zapasom morskim. W tym ostatnim rozdziale została podana szczegółowo kampanja morska Zygmunta Augusta i kampanja morska Zygmunta III-go z dokładnym opisem bitwy pod Oliwą.

Czytając pracę kpt. mar. Huberta widać, że autor postawił sobie za zadanie omówić możliwie więcej i treściwie znaczenie morza, wskazać, jak morze należy wyzyskać dla operacyj wojennych i wypuklić całą wagę Bałtyku dla Rzeczypospolitej. Dlatego też na szczególniejsze podkreślenie zasługują rozdziały: pierwszy, traktujący o znaczeniu morza pod względem gospodarczym i wojskowym, przedostatni, mówiący o wojnach bałtyckich, i ostatni, w którym są poruszone polskie zagadnienia morskie w epoce przedrozbiorowej.

Praca kpt. mar. W. Huberta wypełnia lukę w naszej literaturze wojskowo-morskiej i zasługuje na rozpowszechnienie. Styl jest poprawny i przejrzysty, a z książki wyczuć się daje, że autor, nietylko swój przedmiot zna, lecz go serdecznie umiłował i uczucia swoje stara się przekazać czytelnikowi.

**Jerzy Giżycki — „Chleb i chimera”, Warszawa 1935, Główna Księgarnia Wojskowa. — Cena 7.80 zł.**

„Chleb i chimera” — to wspomnienia autora, „syna marnotrawnego”, który po ukończeniu uniwersytetu porzuca dom, dostatek i perspektywę biernego dosytu, aby na legendarnie dzikim zachodzie Ameryki Północnej sorobować życia cowbojów.

Autor p. Jerzy Giżycki daje entuzjastom niecodziennych przygód rzecz bardzo cenna — prawdę. Książka jego, to nie powieść osnuta na usłyszanych mniej lub więcej zgodnych z prawdą, przygodach, odpowiednio ubarwionych i naciągniętych do wymagań literatury. Jest to samo życie, bezwzględne i jakże twarde dla człowieka z wyższym wykształceniem i kulturą, który pracą rąk usiłuje się utrzymać na jego powierzchni.

Przybysz z dalekiego, mało znanego wówczas na drugiej półkuli kraju, ma daleko więcej trudności do pokonania, niż obeznani z miejscowymi warunkami pracy i zaprawieni w niej synowie Ameryki.

Żądza przygody jest jednak silniejsza, niż przeciwności, które autor spotyka już na wstępie swej zgoła nieoczekiwanej kariery — robotnika na prerji, roli czy w kopalniach.

Ludzie o wysokiej kulturze, do brze pojętej ambicji i nieprzeciętnej inteligencji niechętnie ponoszą porażki. Ich dewiza jest — paść raczej, niż odstąpić od zamierzonego celu. To też autor nie ustępuje. Trwa z uporem przy raz obranej drodze, mimo, że w każdej chwili mógł wrócić do beztróskiego życia i dostatku. Przez długie 9 lat, autor, a zarazem bohater omawianej książki przeżywa wiele i wiele obserwuje. Z książki tej Czytelnik dowiaduje się niezbitej prawdy, że niema niebezpieczeństwa nie do pokonania oraz pracy, któraby odebrała pogodę ducha i wartość moralną człowiekowi z charakterem i żelazną wolą.

**Gen. M. Zaruski „Wśród wichrów i fał”, Warszawa 1935, Główna Księgarnia Wojskowa. Cena zł. 9.60.**

„Wśród wichrów i fał” — to wspomnienia znanego i zasłużonego jachtsmena polskiego z długich włóczęg po bezdrożach morskich na małych żaglowcach pod polską banderą.

Treść książki jest jakby szeregiem barwnie malowanych obrazków. Pierwsze opowiadanie, to arcyciekawa przygoda na jachcie „Halina”. Sztorm, w który wpadł mały jacht, zmusił żeglarzy polskich do zawinięcia do portu niemieckiego. I odtąd dzięki dziękmu i barbarzyńskiemu zarządzeniu policji piławskiej, która odmówiła polskiej załodze schronienia w porcie i zmusiła ją do wypłynięcia z powrotem na morze, rozpoczyna się walka na śmierć i życie z rozhukanym żywiołem.

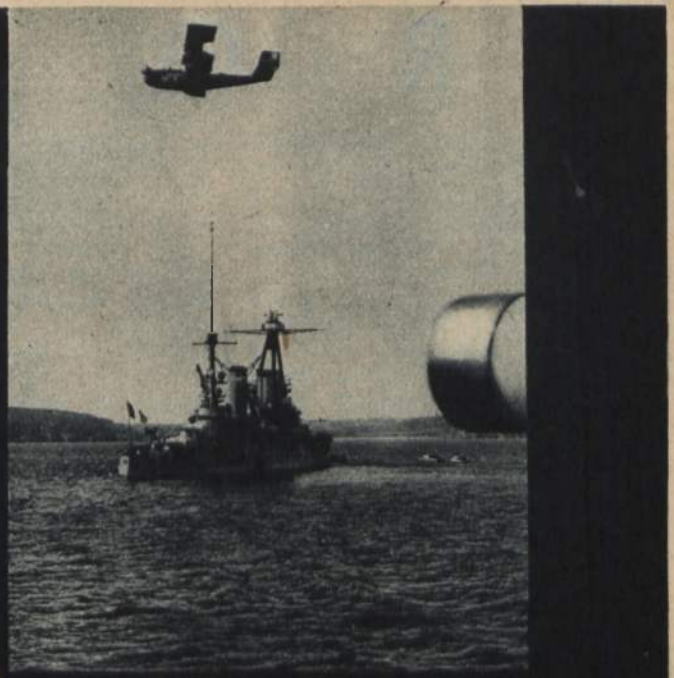
Dalej wypływamy „Mohortem” do brzegów Szwecji. Jest noc. Różowy księżyc daje odpowiednie oświetlenie ukazującej się naszym oczom legendzie o skandyńskich wojownikach. Fabuła jej jest jak starożytny haft, utkany na tle morskich fał.

Ostatni największy rozdział książki — poświęcony jest podróży, jakie autor odbył na „Temidzie I” z uczniami Ośrodka Morskiego i harcerzami. Burzliwy Bałtyk nieszczęśliwie wichrowych niespodzianek. Żagle rwą się z hukiem wystrzałów, ster, trzymający się na kilku zaledwie śrubach, nie daje pewności bezpieczeństwa. Ale załoga nie zna strachu. Nawalnice mijają, morze się uspakaja i „Temida I” kolejno dociera do Bergen, Visby, Renno, Kopenhagi, Sztokholmu, Furusundu i Rygi, aby nieuszkodzona i z załogą pełną zapału powrócić do Gdyni.

Ciekawa i artystycznie wydana książka gen. Zaruskiego powinna trafić do szerokich warstw naszego społeczeństwa.

# Z MANEWRÓW FRANCUSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ

Krążowniki „Tourville”, „Duguesne”  
i pancernik „Bretagne”



Wodnopławiec przelatuje  
nad krążownikiem

Minister Marynarki Pietri przed  
frontem oddziału  
honorowego załogi  
kontrotorpedowca „Gorfaut”



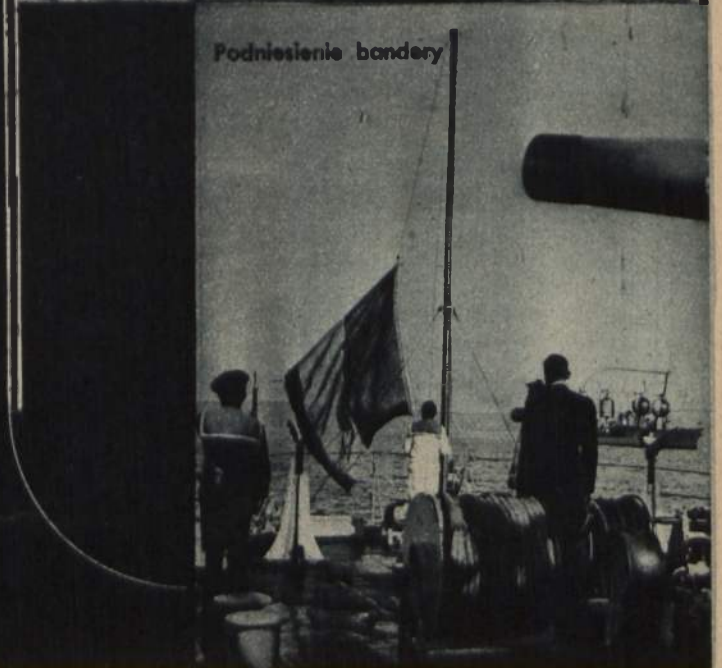
Krążownik „Provence”



Podniesienie bandery



Pobudka



# K R O N I K A

W związku z czerwcową dewaluacją guldena Senat gdański wydał w miesiącu czerwcu i lipcu r. b. szereg zarządzeń, wprowadzających na terenie Wolnego Miasta przymusową gospodarkę dewizową. Ponieważ zarządzenia te godziły w interesy polskie, rząd polski ze swej strony był zmuszony bronić tych interesów przez wydanie odpowiednich przepisów, dając jednocześnie przez podjęcie rokowań do załagodzenia wytworzonej sytuacji. Mimo tych rokowań Senat gdański rozszerzył swoje rozporządzenia nadzwyczajne i na odcinek celny, ogłaszając w dniu 1 sierpnia r. b. zarządzenie, w którym zezwalał na bezcłowy obrót towarowy dla t. zw. towarów pierwszej potrzeby czyli w rzeczywistości znosił granicę celną z Niemcami. Zarządzenie to wywołało energiczną replikę ze strony Rządu polskiego i zaostreżenie kontroli celnej dla obrotu między Gdańskiem a Polską. Podjęto rokowania i ostatecznie w dniu 10 sierpnia zostało podpisane w Gdańsku porozumienie, na mocy którego Senat gdański wycofał zarządzenie z 1 sierpnia. Porozumienie to ustala również, że cła w Gdańsku mają być pobierane w złotych polskich, wobec cze-



W „Gazecie Polskiej” z dn. 24 VIII ukazała się wzmianka że dn. 23 sierpnia w nocy „nieznani sprawcy” złamali Orła polskiego, znajdującego się od wieków na studni Neptuna na Długim rynku w Gdańsku. Akty barbarzyństwa stosowane wobec ludzi, znajdując teraz ujście w niszczeniu i historycznych zabytków Gdańska.

go odwołane zostało zarządzenie polskiego ministra skarbu z dnia 18 lipca r. b., ustanawiające, że w Gdańsku mogą być cłone jedynie towary, przeznaczone dla wewnętrznej konsumpcji Wolnego Miasta, natomiast towary, przeznaczone dla obszaru Rzeczypospolitej Polskiej, powinny być przekazywane do ocenia urzędowi, położonym na terenie Polski. Został również zatwierdzony obustronnie dotychczasowy stan rzeczy w dziedzinie opłat kolejowych. Tak więc zatarg polsko-gdański na odcinku celnym został zlikwidowany i to w sposób, korzystny dla powagi i interesów Polski. Pozostaje jeszcze jednak do wyjaśnienia gdańska polityka dewizowa, która naraża obywateli polskich na poważne straty. W sprawie tej mają być prowadzone nadal rokowania między przedstawicielami Rządu polskiego a Senatem gdańskim.

★  
Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły w lipcu r. b. 642.835,2 ton, z czego na obrót zamorski przypadło 632.390,2 ton, a na obrót przybrzeżny łącznie z w. m. Gdańskiem i wnętrzem kraju — 10.445 ton. Przywóz zagraniczny wyniósł 70.267,2 ton, a wywóz — 562.123 ton.

★  
W porównaniu do czerwca r. b. ogólne obroty towarowe Gdyni wzrosły o 84.911,6 ton. Przywóz zamorski spadł wprawdzie o przeszło 11 tysięcy ton, ale wywóz wzrósł o 94 tysiące ton, a obroty przybrzeżne o przeszło 2 tysiące ton.

★  
W przeciągu miesiąca lipca r. b. przeszło przez port gdyński ogółem 805 statków o łącznej pojemności 805.775 t. r. n., z czego weszło 403 statki o pojemności 402.002 t. r. n., a wyszło 402 statki o pojemności 403.773 t. r. n.

★  
W ruchu statków pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka (157.335 t. r. n. — 226 statków), dalej według wysokości tonażu idzie Polska — 126.027 t. r. n., Danja — 86 — 86. 667 t. r. n., Anglja — 85. 981 t. r. n., Niemcy — 82.218 t. r. n., Włochy 51.736 t. r. n., Stany Zjedn. A. P. — 51.112 t. r. n., Norwegja — 47.101 t. r. n., Grecja — 38.521 t. r. n., Finlandja — 35.435 t. r. n., Łotwa — 12.404 t. r. n., Holandja — 11.404 t. r. n., Rumunja — 9.018 t. r. n., Jugosławja — 4.409 t. r. n., w. m. Gdańsk — 2.805 t. r. n., Litwa — 2.394 t. r. n., Estonia — 1.121 t. r. n. i Panama — 147 t. r. n.

★  
Średni tonaż statku, zawijającego do portu w lipcu wyniósł 997,5

t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wynosiła 40.

★  
W porównaniu do czerwca r. b., kiedy przeszło przez port gdyński 769 statków o łącznej pojemności 707.607 t. r. n., ruch statków zwiększył się o 36 statków o łącznej pojemności 98.168 t. r. n.

★  
Ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim w przeciągu lipca r. b. wyniósł 4.910 osób, z czego przyjechało 2.305 osób, a wyjechało 2.605 osób. W porównaniu do czerwca r. b. zaznaczył się zatem bardzo poważny wzrost, gdyż w miesiącu tym ruch pasażerski wyniósł 1.962 osoby, z czego przyjechało 1.114 osoby, a wyjechało 848 osób.

★  
Morskie połowy w lipcu wyniosły 194.720 kg. ryb wartości 92.554 złotych. W porównaniu zatem do lipca r. ub. połowy spadły ilościowo o 13%, a wartościowo nawet o 21%. Największy spadek wykazały połowy dorszy z powodu zaniku połowów pełnobałtyckich pod Bornholmem i na Głębi Gdańskiej. Zmniejszyły się również połowy śledzików, węgorzy i kwapów. Zwiększyły się natomiast, co prawda nieznacznie, połowy płastug, troci, makreli, okoni i płoci.

★  
Na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 czerwca r. b. obszar miejski Gdyni został znacznie powiększony przez przyłączenie do niej gminy Orłowo Morskie i Cisowa, części obszaru Obluże i gromady Zagórze oraz leśnictwa Chylonja i Witomino.

★  
Uruchomiona została nowa regularna linja norweska, która ma połączyć Gdynię z portami zatoki Meksykańskiej: Havanna (Cuba), Vera Cruz i Tampico (Meksyk), Savannah, Nowy Orlean, Galveston i Houston (Stany Zjednoczone A. P.). Statki na tej linii będą kursować raz na miesiąc między 15 a 20 każdego miesiąca. Pierwszy statek odpłynął z Gdyni w sierpniu r. b. Podróż z Gdyni do portu Savannah będzie trwała około 3 tygodnie. Nowa linja wypełnia lukę w bezpośrednich połączeniach Gdyni, która posiadała dotychczas jedynie komunikację jednostronną z portami Meksyku. Obecnie uruchomiona linja da regularne połączenie okrętowe w obydwu kierunkach, co niewątpliwie wpłynie dodatnio na wymianę towarową między Polską a Meksykiem.



# Rozrywki umysłowe

## ZADANIA

### 22. LOGOGRYF PROPAGANDOWY



Do podanej figury należy wpisać dosłownie 34 pięcioliterowe wyrazy o zamieszczonych poniżej znaczeniach. Litery rzędów drugiego i piątego, czytane jednym ciągiem dadzą rozwiązanie, które podać można bez wyrazów pomocniczych.

#### ZNACZENIE WYRAZÓW:

- Oziębła temperatura; obojętność.
- Ilość lekarstwa, dawana jednorazowo choremu, daniel, doza.
- Pieśń nabożna; utwór poetycki liryczno-religijny.
- Pleniądz polski.
- Wróblowiaty nocny ptak owadożerny, kosodój.
- Obraz, wizerunek (z łac.).
- Największe miasto niemieckie w Saksonii nad rzeką Elstera (wspak, S—S).
- Lekki statek pośpieszny.
- Moneta zdawkowa ze srebra niższej próby, z miedzi lub z niklu.
- Inaczej: krępul; wiązł.
- Inaczej: zbyt kownie ubiera.
- Zbiór ludzi, osiadłych na pewnej, oddawna do nich należącej, ziemi o wspólnym pochodzeniu, przeszłości, o jednakowych obyczajach i mowie.
- Stolica państwa holdowniczego Manipur w Assanie (Indje Bryt.).
- Przyrząd do mierzenia głębokości wód, zglebnik.
- Uwolnienie na jakiś czas od pełnienia obowiązków; wypożyczek.
- Czapka wojskowa, kaszkiet.
- Lasecznik, mikrob.
- Pierwsza litera imienia i nazwisko autora „Ialki”.
- Złomek, współobywatel.
- Inaczej: dla stosownie do woli, według czyjejsz chęci.
- Gwałtowny zakręt.
- Inaczej: mają znajomość czegoś, kogoś.
- Zaginiony ptak z rzędu gołębi znacznej wielkości, dodo (wspak).
- Uatunek weża jadowitego.
- Szczątek, kawałek pozostały po obłamaniu.
- Inaczej: posilny, pożywny.
- Wielki palec u ręki (c—c).
- Dom, chatupa.
- Pomieszczenie dla kobiet, żon u mahometan.
- Inaczej: słowne.
- Narzędzie rolnicze, służące do spulchniania ziemi (wspak).
- Wyspa grecka na morzu Jońskim.
- W arabskich wierzeniach ludowych: duchy, przeważnie ludzimi nieprzyjazne, odgrywające ważną rolę w basniach i opowiadaniach.
- Zwiedniece (wspak).

LUCJAN KOWALSKI (Warszawa)

### 23. SZARADA

Morze jest tajemnicze, dumne, niezmierzone. Najeżone przez białej, lśniłej piany waly, Zas głębie jego ciche, szkliste i zielone — Najpiękniejszą swą bajkę na czwarte schowały...

Spód okrętu się pierwaze — piąte w zimnej fali, Zagłę wiatrem pędzone — są jak ptaki białe.

Woda się szaro mieni odbłaskami stał  
I łagodnie oblewa koralową skałę...  
Wioślna w krzepkich ramionach prują szmaragd toni,  
Serce pierwaze i trzecie ogniem świętym  
gurze,  
A okrzyk głośny z piersi jak dzwon wielki  
dzwoni:  
Jest Wolność, Siła, Radość, — bo jest Polskie  
Morze!

Wiem tylko trzecie - czwarte: morze — to  
potęga.  
Dwa - piąte — Pospolitej ozdoba i chluba!  
Flota polska już wszystkich stron światła  
dosięga...  
Pięć wiecie, że brak morza — to kraju zaguba?

Niebo białe - błękitną utworzyło ścianę —  
Podobną do jasnego, lekkiego kobierca,  
Słońce złote jakoby z burzyny ciosane —  
Przyciągnęło do morza wszystkie polskie serca!  
Inż. JÓZEF MODRZEJEWSKI (Lublin).

### 24. ZADANIE GEOGRAFICZNE.

Do podanego na końcu działu rysunku należy wpisać dośrodkowo 30 sześcioliterowych nazw geograficznych według niżej podanych znaczeń. Kolejne litery (w kratkach oznaczonych kółkami) czytane w kierunku „zegarowym” dadzą rozwiązanie o treści aktualnej. (Rozwiązanie można nadać bez podawania wyrazów pomocniczych).

#### ZNACZENIE WYRAZÓW:

- Miasto nad rz. Wartą.
- Prawy dopływ Dunajca.
- Port wojenny u zbiegu rzek Narwi i Wisły.
- Miasteczko pod Warszawą — słynne z ruin zamku ks. Mazowieckich.
- Miasto nad Wisłą.
- Miasto powiatowe (woj. tarnopolskie) nad rzeką Gniezną (dopływem Seretu), słynne z ruin zamku, pamiętnego z wytrwałej obrony podczas oblężenia przez kozaków w r. 1649.
- Posiadłość (Dominjum) w Brytanii, stanowiąca 9 prowincji i 2 terytorja na pin. kawędzi Amer. Płn.
- Port lotewski.
- Port norweski niezamierzający w fiordzie Ofoten.
- Port niemiecki.
- Państwo europejskie (bałtyckie).
- Jedna z wielkich wysp Sundzkich (trzecia co do wielkości na świecie).
- Rzeka w Anglii.
- Kolonja portugalska w Afryce.
- Wyspa portugalska na Oceanie Atlantyckim.
- Najrozleglejsze jezioro w Polsce.
- Górzysty kraj na pograniczu Europy i Azji.
- Miasto powiatowe nad rz.

Biała. 19. Wolne miasto. 20. Rozległa wyżyna od Lwowa na pin.-wsch., tworząca część płyty Czarnonorskiej. 21. Miasto powiatowe nad rz. Prosną. 22. Port amerykański, stolica stanu Massachusetts. 23. Morze Śródziemne, położone między 54 a 66 st. szer. pin. 24. Stolica Kolumbji, położona w Andach (Amer. Płd.). 25. Lotnisko pod Warszawą, osada podmiejska 14 km. od Dworca Wschodniego. 26. Miasteczko w Kieleckim znane z bitwy ze Szwedami w roku 1655. 27. Port polski. 28. Księstwo na wybrzeżu morza Śródziemnego. 29. Port niemiecki (7 km. na zachód od Hamburga). 30. Mieszkaniec Pomorza.

„TE - KA” (Chorzów)

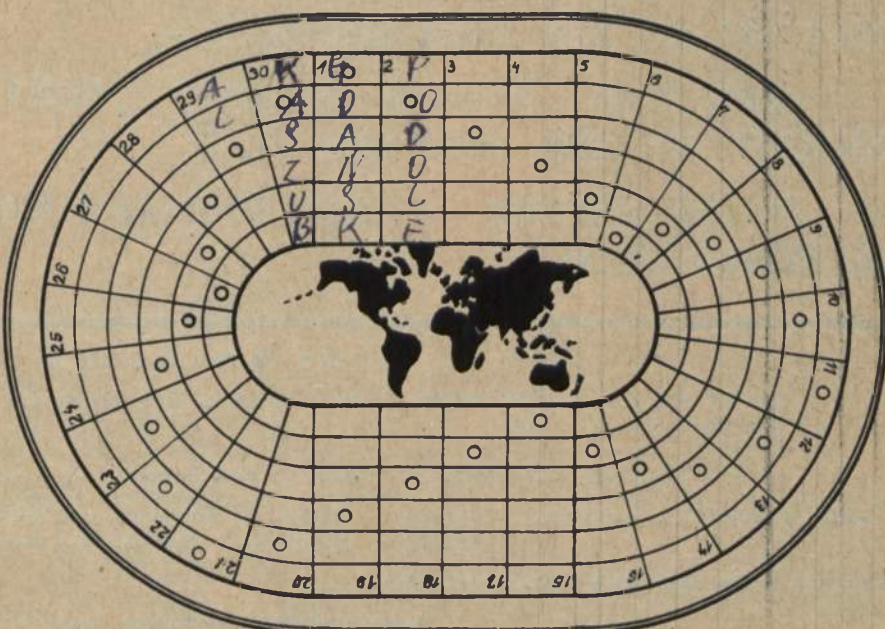


### 25. WYSUWANKA

W podanym niżej rysunku należy siedmioliterowe pionowe kolumny porzucować odpowiednio do góry lub do dołu w ten sposób, aby utworzone w nowej figurze i odczytane kolejno rzędy poziome dały rozwiązanie w postaci popularnego wezwania „do wszystkich!”

ZYGMUNT SZORC (Radom)

★ ★  
Za rozwiązanie powyższych zadań Redakcja „Morza” przeznacza w drodze losowania 6 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z Nr. 8 upływa 21 września 1935 r. Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Morza” z dopiskiem: „Rozrywki Umysłowe”.





Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej, pragnąc trwale upamiętnić XV rocznicę odzyskania przez Polskę wolnego dostępu do morza oraz pierwszą zaoceaniczną podróż największego na Bałtyku statku pasażerskiego „Pilsudski”, rozpoczynającego w dniu 15 września r. b. pierwszy rejs do Nowego Jorku — wybił specjalny medal pamiątkowy, według projektu profesora Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie Tadeusza Breyera. Na jednej stronie medalu jest skrzydlata postać z mieczem w ręku, stojąca wśród fal, jako symbol naszej gotowości do obrony wybrzeża morskiego. W otoku napis: „W XV-lecie odzyskania morza”. Na odwrotnej stronie — rysunek statku motorowego „Pilsudski”, a w otoku napis: „Liga Morska i Kolonjalna”. Medal ten wykonany został artystycznie w brzozi przez Mennicę Państwową. Cena za sztukę wynosi 2 złote. Dochód ze sprzedaży medali przeznaczony jest w całości na zasilenie Funduszu Akcji Kolonjalnej.

★

Zarząd Główny L. M. K. czyni od dłuższego czasu starania w Min. Komunikacji o uzyskanie pociągów popularnych oraz indywidualnych zniżek dla osób, które udają się do Gdyni na uroczystości przybycia i odejścia m/s „Pilsudski” do Nowego Jorku. Nie wątpimy, że po uzyskaniu przychylniej decyzji Min. Komunikacji bardzo wielu członków L.M.K. przybędzie na wybrzeże celem wzięcia udziału w tych uroczystościach.

Każdy kto interesuje się zagadnieniami morskimi powinien przeczytać niezmiernie ciekawe i źródłowe prace:

Kdr. Rafała Czeczotta „WOJNA MORSKA NA BAŁTYKU 1914/18“ str. 278, cena egz. zł. 5.—

Kpt. mar. Witolda Huberta „HISTORIA WOJEN MORSKICH“ str. 268, cena egz. zł. 5.—

Skład główny — Liga Morska i Kolonjalna, Warszawa, ul. Widok 10, II p.

#### CENY OGŁOSZEŃ

W TEKŚCIE: 1300 złotych;  $\frac{1}{2}$  strony 700 złotych;  $\frac{1}{3}$  strony 500 złotych i  $\frac{1}{4}$  strony 400 złotych  
ZA TEKSTEM: 1200 „  $\frac{1}{2}$  „ 650 „  $\frac{1}{3}$  „ 450 „ „  $\frac{1}{4}$  „ 350 „

PRENUMERATA „MORZA“ rocznie 12 złotych, półrocznie 6 złotych i kwartalnie 3 złote

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10 Telefony: red. 290-18, adm. 533-88, P.K.O. Konto Nr. 367.  
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca

Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONJALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem.

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. Nowoczesna Spółka Wydawnicza, S. A., Warszawa



# BOZ

## LMK

na

## Helu



Biblioteka Uniwersytetu  
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ  
w Lublinie

2595 1932

CZASOPISMA 8

