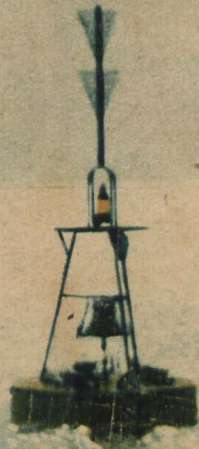


MORZE



ZESZYT 1

STYCZEŃ 1938

Gasr el Hag ze swoim starożytnym zamkiem jest jedną z bardziej interesujących miejscowości — położonych na wyżynie Dzebelu w Tripolitanii. Żyje tu ludność berberyjska, plemię piękne i bogate, które dotychczas zachowało zwyczaje sprzed setek tysięcy lat.

Na zdjęciach charakterystyczne typy Berberów oraz sceny z ich życia.



2595/1938/1.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 1

Warszawa, styczeń 1938 r.

Rok XV

Rada i Zarząd Główny LMK oraz Redakcja „Morza” składają serdeczne życzenia noworoczne wszystkim Członkom naszej organizacji, życzenia, byśmy wszyscy społem nadal nie ustawali w pracy i w realizacji programu morskiego i kolonialnego osiągnęli jak najlepsze wyniki

Ważne narady

Rada Główna Ligi Morskiej i Kolonialnej, dając wyraz jednomyślnej uchwale ostatniego Zjazdu Ligi, zwróciła się do p. gen. broni, inspektora Armii Kazimierza Sosnkowskiego z prośbą o przyjęcie godności Protektora Ligi. Uchwała Zjazdu była nie tylko wyrazem czci i uznania dla szefa Sztabu Legionów, długoletniego ministra spraw wojskowych—organizatora polskich sił zbrojnych w najcięższym okresie, w latach wojny, najstarszego stopniem i zasługami spośród czynnych generałów Wojska Polskiego, ale była też wyrazem pragnienia wszystkich członków Ligi, by dotychczasowego prezesa Zarządu Funduszu Obrony Morskiej pozyskać, jako czynnego Protektora całości programowych prac Ligi. Jesteśmy organizacją, która odgrywa i odgrywać winna coraz większą rolę w historii przeobrażenia się psychiki narodu polskiego w zdobywcza, morską. Mamy wielkie zadanie do spełnienia w osiągnięciu przez Polskę siły gospodarczej przez morze. Zrozumiałe jest przeto dążenie nasze, by nad Ligą czuwał, wykreślał jej linie rozwoju, otaczał swą opieką: autorytet, charakter i umysł, którego opinia i decyzja, twórcza myśl i wola dopomogą Lidze i jej władzom spełniać należycie podjęte zadania.

Już na pierwszym posiedzeniu połączonych Prezydiów Rady i Zarządu Głównego oraz prezesów Zarządów Okręgów, Protektor Ligi dał wyraz gotowości czynnej współpracy, brania udziału stałego i okresowego w rozstrzygnię-

ciach, dotyczących najważniejszych spraw oraz występowania jako rzecznika Ligi na zewnątrz, gdy zajdzie tego potrzeba. Przyjmując na siebie ten nowy obowiązek, Protektor Ligi nakreślił „linię generalną” programowych zadań Ligi, metody pracy i środki, kładąc szczególny nacisk na koncentrację wysiłków i materialnych świadczeń na najwyższe cele.

To pierwsze, o dużym znaczeniu dla Ligi, zebranie, chociaż było poświęcone przede wszystkim sprawom kolonialnym, opracowało również, przy wybitnym udziale gen. Sosnkowskiego, cały szereg zagadnień, powzięło na jego wniosek decyzje, które dla wszystkich organów Ligi stanowić będą wskazania na najbliższą przyszłość. Zwłaszcza problem kolonialny, jako całość, oraz zadania Ligi w tej dziedzinie, znalazły w Protektorze Ligi nie tylko głębokiego znawcę położenia międzynarodowego, ale i realny unysł, który wskazał na konieczne prace, jakich Liga musi być ośrodkiem, a często i głównym wykonawcą. Znaczenie i wpływ tego zebrania nie leży oczywiście tylko w sformułowanych wnioskach, ale w pracy, dokonanej przy udziale najwybitniejszych działaczy i przedstawicieli władz Ligi z prezesem Kożuchowskim i gen. Kwaśniewskim na czele, w załatwieniu każdej sprawy nie połowicznie, a do końca, w rozstrzygnięciach jasnych i śmiałych każdego zagadnienia. Weszliśmy na pewno w nowy etap życia Ligi, który niewątpliwie zapisze się dobrze dla Polski.

15. 420/60/47

Nakład 178.000

Cena pojedynczego numeru zł. 1.20

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN



General broni KAZIMIERZ SOSNKOWSKI
PROTEKTOR LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

SPRAWY KOLONIALNE W POLITYCE

MIĘDZYNARODOWEJ

Wbrew powszechnym oczekiwaniom, żaden nowy „fakt dokonany“ polityki niemieckiej nie wzbudził w ciągu ostatnich tygodni europejskiej opinii publicznej. Kanclerz Hitler z trybuny Reichstagu nie wypowiedział artykułów traktatu wersalskiego, dotyczących dawnych kolonii niemieckich, żadnych formalnych kroków w tej dziedzinie nie poczynił też i rząd Rzeszy. Pomimo to jednak niemiecki problemat kolonialny zdaje się z żelazną konsekwencją coraz bardziej zbliżać do swojego nieuniknionego rozwiązania, stając się tematem rozmów między wszystkimi czynnikami zainteresowanymi. Zagaiła je wizyta brytyjskiego męża stanu i wytrawnego dyplomaty, lorda Halifaxa w Berlinie, rozwinęły narady francusko-angielskie w Londynie, a dalszą ich nić snuł minister Yvon Delbos podczas swojej wizyty w Warszawie. W trakcie tych rozmów dojrzewają decyzje ogromnej wagi i kształtuje się układ stosunków międzynarodowych, który może zaważyć na przyszłości Europy.

Wizyta lorda Halifaxa, według interpretacji oficjalnej, została podyktowana tradycyjną polityką W. Brytanii, nie omijającą żadnej sposobności pokojowego uregulowania powstających nieporozumień. Nie można jednak nie zaznaczyć, że w danym wypadku mogła odegrać pewną rolę i chęć powstrzymania w ten sposób Niemiec od bardziej zdecydowanego jednostronnego wystąpienia w sprawie kolonialnej, które jeżeli by i nie uniemożliwiło dalszych pertraktacji pokojowych, to w każdym razie mocno by je utrudniło. „Prywatna i pozbawiona wszelkiego charakteru oficjalnego“ wizyta lorda Halifaxa najlepiej odpowiadała intencjom brytyjskich sfer rządowych, pragnących stworzyć sobie możliwie dokładne pojęcie o całokształcie żądań niemieckich, a osoba lorda, człowieka odznaczającego się rozumną cierpliwością i nie wywołującą żadnych zastrzeżeń szczerością, które mu w swoim czasie dopomagały do skaptowania nawet Mahatmy Gandhiego, stanowiła najlepszą rękojmię powodzenia. Nadzieje te nie zostały zawiedzione. Lord Halifax dokładnie obejrzał imponującą wystawę łowiecką, urządzoną przez premiera Goeringa, ale w przerwach zdążył odbyć rozmowy z kanclerzem Hitlerem oraz z jego czołowymi pomocnikami i przywieziony przezeń materiał informacyjny był o tyle wyczerpujący, że uczestnicy obrad londyńskich, brytyjczy i francuscy premierzy i ministrowie spraw zagranicznych mieli możność stwierdzić „osiągnięcie ściśle określonego celu, dla którego wizyta została przedsięwzięta“.

Pomimo ściślejszej tajemnicy, którą zostały osłonięte rozmowy berlińskie i przywiezione przez lorda Halifaxa informacje, po zakończeniu obrad londyńskich pewne szczegóły przedostały się do wiadomości publicznej i wraz z komunikatem oficjalnym i enuncjacjami uczestników wobec parlamentu i prasy, pozwalają na zorientowanie się w wytworzonej sytuacji i wyciągnięcie z niej pewnych wnio-

sków. O ile chodzi o sprawy kolonialne, przedstawiające, jak wiadomo, tylko jedno z wielu zagadnień, omawianych w Londynie, a prawdopodobnie i w Berlinie, dają się one sprecyzować jak następuje: Niemcy żądają zasadniczego uznania ich praw do kolonii, niezależnie od obrotu, jaki mogą przybrać pertraktacje we wszystkich innych sprawach, których uregulowanie ustabilizuje pokój w Europie. Według pierwszych informacji miały one domagać się nie koniecznie zwrotu wszystkich swoich dawnych kolonii, z których wymieniły tylko Togo i Kamerun, a rzekomo wyraziły chęć otrzymania szerokiego pasa Afryki południowo-zachodniej, obejmującego część belgijskiego Kongo i portugalskiej Angoli. Takie postawienie sprawy miałoby swoje uzasadnienie w słusznym przypuszczeniu, że zwrot Tanganiki napotkałaby na kategorię sprzeciwu W. Brytanii, a Afryka południowo-zachodnia stanowi mandat Związku Afryki Południowej, dominium brytyjskiego, z którym Rzeszę wiąże przyjazne stosunki i który ostatnio dał wyraz swojej stanowczej woli nie brania udziału w żadnym konflikcie zbrojnym, bezpośrednio nie dotyczącym własnego terytorium. Zresztą ta część Afryki jest pod każdym względem mniej warta od posiadłości belgijskiej i portugalskich. Kiedy jednak Belgia założyła ostry protest przeciwko wszelkiemu spekulowaniu swoją kolonią i zapowiedziała jej obronę do ostatniej kropli krwi, Berlin zdementował pogłoskę, oświadczając, że żąda tylko zwrotu własnych kolonii i o żadnej ich zamianie, względnie targach w tym kierunku, mowy być nie może. Możliwie więc, że była to pogłoska po prostu wyssana z palca, ale również możliwe, że był to „próbny balon“, obliczony na brytyjski egoizm narodowy, który rad by zapewnić sobie pokój kosztem jak najmniejszych ustępstw osobistych. Przypuszczenie to zdaje się potwierdzać i druga informacja, przypisująca Rzeszy propozycję całkowitego wyrzeczenia się żądań kolonialnych za cenę pozostawienia jej wolnej ręki w stosunku do Austrii i Czechosłowacji, co również zdawałoby się mieć szanse powodzenia ze względu na nieznaczne zainteresowanie W. Brytanii sprawami Europy środkowej.

W każdym razie, jeżeli to nawet były „próbne balony“, to celu nie osiągnęły. Z jednej strony polityka brytyjska, spekulująca na cudzej własności, byłaby obecnie nie do pomyślenia, zarówno ze względów etycznych, jak i życiowo-egoistycznych i znamionowałaby całkowity nawrót do metod przedwojennych świata, a z drugiej, sprawy Europy środkowej nie mogą być obojętne dla Francji, naturalnej i nieodzownej sojuszniczki W. Brytanii przy obecnej koniunkturze międzynarodowej. Dlatego też pierwszym wynikiem wizyty lorda Halifaxa były francusko-brytyjskie rozmowy w Londynie. Doprowadziły one do stwierdzenia całkowitej zgod-



Kamerun — widok ogólny Yaoundé

ności poglądów obu państw na wszystkie zagadnienia polityki międzynarodowej, przy czym, nawet w kwestiach interesujących tylko jedno z nich, zapewniony został przychylny stosunek i poparcie ze strony drugiego. Minister Delbos odbył więc swoją podróż obecną nie tylko jako rzecznik strony francuskiej, ale i brytyjskiej, co oczywiście nadaje jego misji wagę szczególną.

Stosunek obu rządów do niemieckich żądań kolonialnych był dla europejskiej opinii publicznej do pewnego stopnia niespodzianką. Cechowała go bowiem ustepliwość, o której jeszcze niedawno nie było mowy. Jeżeli przypomnimy sobie kategoryczne zaprzeczenia, wygłaszane w ciągu ostatnich dwóch lat przez ministrów gabinetu Baldwina w odpowiedzi na interpelacje w parlamencie, dotyczące rzekomych prób porozumienia z Niemcami na zasadzie zwrotu im kolonii, jak również wybuch oburzenia w parlamencie z powodu projektu sir Samuela Hoare'a odstąpienia Abisynii wąskiego pasa piaszczystego wybrzeża z embrionem portu Assab, celem skłonienia jej do porozumienia z Włochami, dochodzimy do wniosku, że brytyjska opinia publiczna musiała przejść przez znaczną ewolucję, skoro tego rodzaju postawienie sprawy kolonialnej stało się możliwe. Tak też jest w istocie. W ostatnich czasach w prasie angielskiej coraz częściej rozlegają się głosy, że pretensje Niemiec nie są zasadniczo pozbawione słuszności i że jeżeli za cenę zaspokojenia ich pragnień kolonialnych można było by zapewnić trwałą pokój Europie, to sprawę tę warto rozważyć. Uchwały londyńskie świadczą, że do tego samego wniosku doszli i Francuzi, aczkolwiek prasa francuska wykazuje więcej sceptycyzmu co do szans powodzenia tej nowej próby.

Nie jest to jeszcze zgoda na propozycje niemieckie, a tylko gotowość do rozmów na ten temat, przy czym nawet zostały one uzależnione od wyrażenia przez Niemcy zgody na prowadzenie również rozmów na wszystkie inne tematy, dotyczące powszechnego porozumienia, oraz od udziału w nich wszystkich państw zainteresowanych. Poza tym kwestia kolonialna wymaga głębszego zbadania, oczekiwać więc od rozmów londyńskich jakichkolwiek sensacyjnych, a zwłaszcza rychłych rezultatów w żadnym razie nie należy. Uchodzi jednak za pewne, że częściowy zwrot dawnych kolonii niemieckich, a mianowicie Togo i Kamerunu, został już podczas tych rozmów przesadzony, o ile nastąpi on w ramach rokowań o powszechne porozumienie europejskie i będzie miał jako następstwo powstrzymanie wyścigu zbrojeń i wyrzeczenie się Niemiec wszelkich dążeń do zmiany terytorialnego status quo za pomocą siły. Co się tyczy innych kolonii niemieckich, to mogłyby w nich Niemcy uzyskać specjalne przywileje gospodarcze.

Porównując te warunki z żądaniami wysuniętymi przez Niemcy, nie możemy nie zauważyć istnienia między nimi znacznej różnicy, z czego wynika, że ewentualne porozumienie nie jest kwestią najbliższej przyszłości. Równocześnie jednak nie ulega wątpliwości, że rozmowy londyńskie zdołały stworzyć płaszczyznę, umożliwiającą dalsze rokowania, czym lata powojenne dotąd pochlubić się nie mogły. Dlatego też enuncjacje ministrów obu państw nacechowane były optymizmem, a i prasa niemiecka, aczkolwiek jeszcze z pewną rezerwą, stwierdza, że W. Brytania i Francja zaczynają wykazywać więcej zrozumienia dla sytuacji i postulatów Niemiec.

K. SYMONOLEWICZ

Na marginesie wizyty min. Delbos

Wizyta ministra spraw zagranicznych Yvona Delbos w Warszawie miała dla nas znaczenie pierwszorzędne. Gościliśmy u siebie nie tylko przedstawiciela wielkiego zaprzyjaźnionego z nami narodu, nie tylko ministra związanej z nami sojuszem Francji, lecz również reprezentanta drugiego w świecie, po Anglii, mocarstwa kolonialnego.

Nic też dziwnego, że wizyta francuskiego męża stanu budziła szczególną ciekawość wśród społeczeństwa polskiego, śledzącego z wielką uwagą rozwój problemu kolonialnego w świecie. Wsłuchiwano się więc w słowa, wypowiedziane przez min. Delbos, ale wsłuchiwano się również i w głosy francuskiej opinii, towarzyszące tej podróży.

Tak już się zawsze dzieje, że skoro układa się zestawienie problemów, które mają być przedmiotem jakiejś konferencji międzynarodowej — zawsze uwypukla się problemy najważniejsze, te, które są najżywotniejsze choćby dla jednego z kontrahentów. I rzecz znamienita, prasa francuska potrafiła wyluskać najistotniejsze dla nas zagadnienia, potrafiła wyczuć potrzeby naszego narodu, i ustosunkować się do nich przychylnie.

Wśród tych zagadnień, wysuwających się na czoło zainteresowań polskich, prasa francuska wymieniła problem kolonialny, wyrażając przypuszczenie, że stanie się on jedną z najważniejszych kwestyj w warszawskich rozmowach. Zabrały tu głos najpoważniejsze dzienniki. „Le Temps” zwracał uwagę na zainteresowania kolonialne Polski, które tłumaczyła się szukaniem obszaru dla nadmiaru ludności i brakiem surowców. „Le Matin” omawiał polskie postulaty kolonialne, podkreślając, że ze względu na przeludnienie i brak surowców staje Polska w szeregu państw, mających prawo do własnych kolonii. „Le Petit Parisien” rejestrował docenianie w całej rozciągłości przez polską opinię zagadnienia kolonii. Szereg innych organów podkreślał polskie potrzeby w dziedzinie dostępu do surowców i terenów emigracyjnych.

W każdym z tych głosów, poprzedzających najważniejsze rozmowy polsko - francuskie, nie spotkaliśmy negacji, nie znaleźliśmy wątpliwości co do słuszności naszych życzeń (oprócz jednego, o którym piszemy na innym miejscu — red.). Przeciwnie, podkreślone zostało, jak to uczynił m. in. „Le Temps”, że „Polska, która świadoma jest swego stanowiska mocarstwowego, nie mogłaby przestać się interesować wszystkimi problemami europejskimi, problemami, które podniesione były w rozmowach francusko-brytyjskich w Londynie.

Wyczucie francuskiej opinii publicznej było trafne. Boć przecież rok rocznie 400.000 nowych obywateli przybywa w naszym kraju, corocznie przybywają setki tysięcy nowych rąk roboczych, które trzeba zatrudnić i wyżywić. Te nowe zastępy ludności nie mogą dziś emigrować do innych krajów, gdyż wszędzie granice zamykają się przed nimi szczególnie. Nie mogą też znaleźć schronienia na roli,

gdyż nawet najbardziej radykalna reforma rolna nie zdoła rozmieścić przyrastającej szybko ludności. Jeden jeszcze pozostaje ratunek przed groźną przyszłością — uprzemysłowienie kraju.

I tego to środka chwycił się rząd i społeczeństwo polskie. Buduje się szybko Centralny Okręg Przemysłowy, a niebawem tworzyć się będzie nowy ośrodek, zamknięty liniami rzek Bugu, Sanu i Dniestru, ze stolicą we Lwowie. Lecz uprzemysłowienie kraju wymaga wielkich ilości surowców, których brak nam w dużym stopniu. Przecież w 1936 r. wartość ich importu wyniosła 49,8% globalnego przywozu towarowego do Polski, z czego wartość surowców, bezpośrednio sprowadzanych obecnie z kolonii, osiągnęła cyfrę 17,5% tego ogólnego przywozu.

Zmuszeni do sprowadzania wszystkich tych surowców, napotykamy na ogromne trudności w zdobywaniu dewiz na ich opłacenie. Towarów naszych bowiem nie chcą wpuszczać do innych państw, nie chcą, abyśmy płacili nimi za sprowadzane surowce. I cóż się dzieje? Oto stopniowo, coraz bardziej chwieje się równowaga naszych obrotów z zagranicą. Saldo dodatnie bilansu handlowego, saldo tak



Bele juty przeznaczone do transportu



Palma kokosowa

ważne dla nas, jako kraju dłużniczego — staje się deficytowe. Mianowicie, gdy w 1931 r. posiadaliśmy saldo dodatnie w wysokości 411 milionów zł., w 1932 r. — 222 miliony zł., w 1934 r. jeszcze 176 milionów zł., to w 1935 spadło ono do 64 milionów zł., w 1936 r. do 23 milionów zł., a w pierwszych 10 miesiącach 1937 r. było ujemne i wynosiło 60 milion. zł.

Toteż słusznie się stało, że polskie potrzeby populacyjne, surowcowe, kolonialne — zostały należycie ocenione przez opinię francuską. Do czegoż bowiem prowadzi dążenie do uzyskania własnych źródeł surowcowych, dążenie do rozwiązania problemu dewizowego przy ich zakupie, dążenie do zagospodarowania, uprzemysłowienia kraju i do zatrudnienia i uaktywnienia olbrzymiego przyrostu naturalnego Polski? Prowadzi ono do uzdrowienia gospodarstwa, a co zatem idzie siły obronnej państwa. A siła gospodarcza i obronność naturalnego sprzymierzeńca, jakim jest Polska dla Francji — jest wartością, nie dającą się dostatecznie silnie podkreślić w dzisiejszych czasach.

I dlatego to zapewne ministrowie Delbos i Beck uznali za właściwe poruszyć w prowadzonych rozmowach i problem kolonialny. Stało się to podczas wymiany zdań, jaka kierownicy polityki zagranicznej Polski i Francji przeprowadzili w pociągu Warszawa — Kraków.

O rozmowach tych nie dowiedzieliśmy się z prasy polskiej, lecz z prasy francuskiej. Doniosła o tym

oficjalna agencja francuska Havasa dn. 8 grudnia 1937 roku. Stwierdziła ona, że „roszczenia Polski opierają się na następujących zasadniczych przesłankach: 1) Polska, będąca w pełni pracy organizacyjnej swej gospodarki narodowej, potrzebuje surowców; 2) konieczne jest znalezienie ujścia dla nadmiaru ludności wobec dużego przyrostu naturalnego. Min. Beck — jak twierdzi agencja Havasa — wyjaśnił ministrowi Delbos, że Polska w chwili obecnej nie ma ambicji terytorialnych — nie chce posiadłości o pełnej suwerenności. Polska w sposób ścisły sformułowałaby swe żądania wówczas, gdy zagadnienie nowego podziału kolonij będzie postawione w sposób konkretny. W tym wypadku — głosi dalej komunikat Havasa — Polska pragnie, aby liczone się z jej koniecznościami żywymi. Z punktu widzenia ekonomicznego Polska pragnęłaby być zainteresowana np. w kompaniach międzynarodowych, projektowanych dla eksploatacji niektórych kolonij. Ponadto chciałaby korzystać z postanowień, powziętych w związku ze sprawą emigracji nadwyżek ludności krajów przedludnionych — do posiadłości pozaeuropejskich. Min. Delbos — jak stwierdza agencja Havasa — mógł jedynie uznać słuszność żądań Polski, przedstawionych w tak umiarkowanej postaci (M. Delbos n'a pu que reconnaitre la légitimité des demandes polonaises présentées sous cette forme modérée). Co się tyczy zagadnienia emigracji — donosi Havas — obaj ministrowie zgodnie stwierdzili, że zagadnienie to może być postawione wyłącznie w płaszczyźnie etnicznej.

Wiadomo, że znaczny przyrost roczny żywołu żydowskiego w Polsce zmusza kierownicze czynniki kraju do poszukiwania możliwości umieszczenia tej części ludności na terytoriach zamorskich. W związku z tym specjalna misja polska odbyła ostatnio za zezwoleniem rządu francuskiego podróż na Madagaskar. Jest rzeczą normalną, że emigracja do Palestyny jest wyłącznie żydowska. Natomiast, jeśli chodzi o inne terytoria, to względ ten nie odgrywa roli“.

I znów, tak jak w pierwszych chwilach wizyty min. Delbos, w opinii francuskiej nie spotkaliśmy żadnych zastrzeżeń. Szereg dzienników stwierdziło, że żądania polskie, wynikające z przeludnienia i braku surowców, niezbędnych dla uprzemysłowienia kraju, są zupełnie racjonalne, że choć Polska zdaje sobie sprawę, iż problem kolonialny nie może być rozwiązany natychmiast, z góry jednak zastrzega swe postulaty.

Stwierdzenie słuszności postulatów polskich przez przedstawiciela sojuszniczej Francji, przedstawiciela wielkiego mocarstwa kolonialnego, nabiera szczególnego znaczenia. Wskazuje, że postulaty kolonialne Polski nie są bezpodstawne, nie wypływają z przesłanek prestiżowych, lecz są elementem zasadniczym w rozwoju naszego kraju.

K. JEZIORANSKI

G ł o s s p r z e c i w u

W przeddzień przyjazdu do Polski kierownika polityki zagranicznej Francji, wiele dzienników francuskich, podkreślając polityczne znaczenie wizyty p. Delbos, między innymi pomieściło dość życzliwe głosy na temat polskich żądań kolonialnych.

Okazało się jednak, że wielce cenna w tym względzie opinia prasy francuskiej nie jest jednolita. Rozległ się również głos sprzeciwu i to w tak mało kurtuazyjnej formie, że przejść nad nim do porządku dziennego bez odpowiedzi niepodobna.

W dniu 5 grudnia 1937 r., a więc w momencie, kiedy mieliśmy zaszczyt gościć w Warszawie min. Delbos, na łamach paryskiego dziennika „Journal des Débats” znakomity publicysta Pierre Bernus uznał za konieczne zgłosić swoje veto w związku z wysuniętymi przez Polskę żądaniami kolonialnymi.

P. Bernus jest niewątpliwie wnikliwym znawcą politycznych stosunków w Europie zachodniej; kiedy jednak przenosi przedmiot swego zainteresowania nieco dalej na wschód od Renu, wykazuje wówczas małą znajomość przedmiotu, natomiast duży... tupet, a jeśli chodzi o Polskę, wiele złośliwości.

P. Bernus, korzystając z wolności słowa, pisze o Polsce co następuje:

..... opinia publiczna w Polsce, wydaje się, ulega na ten temat (t. j. na temat kolonialny — dopisek nasz) szczególnym złudzeniom. Dzienniki warszawskie twierdzą, że Polska ma prawo domagać się kolonii. Przypominają, że, 29 stycznia 1936 r., p. Beck,

mówiąc przed Komisją Spraw Zagranicznych w Senacie, złożył następującą deklarację: „Skoro problem kolonialny zostanie rozpatrzony na terenie międzynarodowym, nasz kraj będzie korzystał z tych samych praw i możliwości praktycznych, jak i inne państwa zainteresowane tym problemem^{*)}. Problem kolonialny jest faktycznie postawiony i to w okolicznościach, które wydają się zresztą dostatecznie przykrymi. Polska, zdaje się, ma zamiar żądać przy tej okazji przydzielenia jej jakiegoś terytorium zamorskiego.

By uniknąć na przyszłość jakiegokolwiek nieporozumienia, byłoby pożyteczne powiedzieć natychmiast, że tego rodzaju rewindykacja kolonialna (revindication coloniale) nie jest do przyjęcia. Utrzymuje się w Warszawie, że państwa drugorzędne, jak w szczególności Belgia i Holandia, posiadają wielkie imperia kolonialne i że byłoby słuszne udzielić część ciastka Polsce (donner une part du gâteau).

*) Cytata, jakkolwiek w cudzysłowie, jest w treści odmienna od przemówienia min. Becka, które brzmiało według urzędowych druków, jak następuje: „...Przedstawiciel największego mocarstwa kolonialnego, sir Samuel Hoare, powiedział, iż przewiduje możliwość i potrzebę międzynarodowego porozumienia co do podziału zarówno źródeł surowców, jak i spożytkowania ludzkiej pracy na świecie. Sądzi on, że szukać tego trzeba na drodze porozumienia pokojowego. W Genewie zaznaczyłem w odpowiedniej formie, że rezerwujemy sobie powrót do tej sprawy w przyszłości. **Przy rozpatrywaniu tego problemu w drodze porozumienia międzynarodowego nasze państwo będzie miało oczywiście równe prawa i równą możliwość zaspokojenia swoich interesów.**”



Afryka Północna — meczet

Jeżeli by to żądanie zostało przyjęte, nawet tylko w zasadzie, wszystkie mocarstwa, które nie mają posiadłości kolonialnych, mogłyby formułować żądania podobne. Dzięki zwycięstwu sprzymierzonych, konsekwencje wielkiej zbrodni zostały uchylone i Polska mogła się odrodzić. To nie pociąga za sobą prawa żądania części terytoriów, które, będąc w dyspozycji innych narodów, zostały nabyte w wyniku wielkich, uciążliwych i kosztownych wysiłków. Byłoby niebezpieczne podtrzymywanie w stosunkach międzynarodowych przekonani, stanowiących swego rodzaju teorię komunistyczną. To zaprowadziłoby daleko. Poszczególne kraje zdołały zebrać stopniowo wielkie zbiory artystyczne. Czy można by powiedzieć, że jest niesłuszne, by bogactwa Louvre'u, British Museum lub National Gallery stanowiły własność krajów, które z nich korzystają, lub czy można by rościć sobie, by ludy mniej zaopatrzone miały prawo żądania ich części? Sądzymy, że jest niezbędne, by natychmiast oświadczono, że tego rodzaju roszczenia są nie do podtrzymania, jeżeli się tego nie robi, świat zamieni się jeszcze więcej w jarmarcznicę budę."

Tyle p. Bernus na temat polskich roszczeń kolonialnych. Odpowiedź nasza musi być zwięzła i zrozumiała.

Nie zaprzeczamy, by problem kolonialny, jeśli chodzi o rewizję stanu posiadania, został na terenie międzynarodowym wysunięty. Japonia sięgnęła po Mandżukuo, dziś sięga dalej w głąb Chin. Italia zdobyła orężem Abisynię. Powody tych akcji bezpośrednich doskonale są znane: potrzeba surowców naturalnych i potrzeba przestrzeni dla ludności. Rzesza Niemiecka zgłosiła w formie deklaracji i w rozmowach nieoficjalnych nie zupełnie jeszcze sprecyzowane pretensje co do zwrotu posiadłości kolonialnych, utraconych na mocy traktatu wersalskiego. W tych wszystkich widomych dowodach zakwestionowania stanu posiadania kolonialnego państw „nasyconych”, Polska nie brała i nie bierze najmniejszego udziału. Rewindykacje kolonialne Polski są zwrotem retorycznym p. Bernus, nie odpowiadającym stanowi rzeczy. Istnieją natomiast w nieskonkretyzowanej jeszcze formie rewindykacje kolonialne Rzeszy Niemieckiej. Jeżeli chodzi o proces restytuowania platonicznego prawa Rzeszy Niemieckiej do posiadania kolonii, to sprawą tą w pierwszym rzędzie są zainteresowane mocarstwa

kolonialne; jeśli będzie mowa o zwrocie Niemcom kolonii, które stanowią dziś obszary, poddane systemowi mandatowemu w ramach art. 22 paktu Ligi Narodów, to z chwilą, kiedy sprawa ta znajdzie się w Lidze Narodów po uprzednim wyrażeniu na to zgody mandatariuszów, wówczas rząd Polski będzie miał prawo głosu w decyzji. A może wówczas trafi się nie okazja, lecz znajdzie się podstawa prawna do sformułowania odpowiedniego roszczenia ze strony Polski?

Nieprawdą jest, że prasa polska albo opinia publiczna, koncentrująca się w świadomej co do swej akcji organizacji, a więc w Lidze Morskiej i Kolonialnej, wysuwały pod czyimkolwiek adresem konkretne żądanie odstąpienia Polsce któregoś terytorium zamorskiego. Żądania nasze nie były poparte ani groźbami, ani zakulisowymi konszachciami; wynikają one nie z pobudek imperialistycznych, lecz z konieczności populacyjno-gospodarczych. Nie pragniemy od nikogo „części ciastka”, ani nie czytamy na wielki dorobek cywilizacyjny niektórych państw na terenach zamorskich. Insynuacją jest łączenie polskich dążeń kolonialnych z Belgią lub Holandią, które to państwa w opinii publicznej stawiamy za wzór, godny naśladowania. Pragniemy znaleźć się na obszarach zamorskich tylko dla wyzyskania naszego największego bogactwa, jakim jest kapitał siły roboczej i dynamika narodu polskiego. Chcemy wreszcie, bo jest to logiczną konsekwencją, dążyć do poprawy bytu naszego społeczeństwa; chcemy, by Polska odrodzona politycznie („dzięki zwycięstwu sprzymierzonych”, jak chce p. Bernus), wyzwoliła się również z obcej zależności gospodarczej.

Gospodarstwo narodowe Polski znajduje się obecnie w okresie przelomowym; koniecznością naszą jest przekształcenie się z państwa rolniczego na państwo przemysłowo-rolnicze. W tym celu potrzebujemy surowców, do których domagamy się nie tylko bezpośredniego dostępu w sensie handlowym, lecz również w sensie eksploatacji źródeł, przez nikogo dotychczas nie wyzyskiwanych, a które mogą być uruchomione pracą i wysiłkiem narodu polskiego.

Nasze żądania zawierają się w ramach najpierwszego z praw naturalnych, a mianowicie prawa do życia.

H. SUKIENNICKI



Indie Brytyjskie — święte miasto Nasik
nad rzeką Godavari

Zbrojenia morskie na przełomie roku



Flota francuska w kanale La Manche

Rok 1937 otworzył nowy okres w dziedzinie zbrojeń morskich.

Przed wszystkim, w roku 1936 wygasł waszyngtoński traktat morski, oraz wszystkie inne traktaty, które były jego dalszym rozwinięciem. W rezultacie przestały istnieć ograniczenia, które w ciągu 14 lat kępowały rozwój zbrojeń na morzu. Próba chociażby jakościowego ich ograniczenia przez zawarcie traktatu trzech mocarstw w Londynie w roku 1936-ym, nie powiodła się na skutek wycofania się Japonii.

W roku 1936-ym zaszły wypadki, które wywarły decydujący wpływ na politykę morską niektórych wielkich mocarstw. Podbój Abisynii przez Włochy, wojna domowa w Hiszpanii, polityka Niemiec i Włoch, a zwłaszcza stosunek tych państw do spraw hiszpańskich, wreszcie zdecydowana polityka Japonii na Dalekim Wschodzie — wszystkie te posunięcia o niezmierniej doniosłości, wprawiły w niemałe zakłopotanie polityków dobrej woli, szczerze pragnących uratować Europę od katastrofy wojennej. Nawet Anglia ocknęła się z pacyfistycznego letargu, w którym przebywała od szeregu lat.

Anglia zrozumiała wreszcie, że jeżeli w najkrótszym czasie nie stanie się znów arbitrem w sprawach międzynarodowych Europy, nowa wojna stanie się nieunikniona.

Wierna swej tradycyjnej polityce „wait and see“, długo czekała flegmatycznie, obserwując dalszy rozwój wypadków. Zniosła spokojnie upokorzenie abisyńskie, strawiła również ciężkie ciosy prestiżowe na Dalekim Wschodzie. Dopiero, gdy interwencja niemiecko-włoska w Hiszpanii zagroziła w sposób niedwuznaczny samemu istnieniu Anglii przez moż-

liwość wykorzystania w przyszłej wojnie portów hiszpańskich śródziemnomorskich i atlantyckich dla sił morskich niemieckich i włoskich, zrozumiała Anglia, że to nie przelewki i zabrała się energicznie do pracy, rozpoczynając na swych stoczniach od razu budowę 139 okrętów łącznej wyporności 532.130 ton, i to tylko okrętów należących do 5-ciu głównych kategorii jednostek morskich, t. j. pancerników, lotniskowców, krążowników, kontrtorpedowców i okrętów podwodnych. Jeżeli zaś uwzględnić również budujące się okręty innych kategorii, to ogólny tonaż budowanych jednostek wyniesie około 700.000 ton! Teraz dopiero pokazała Anglia swoją rzeczywistą potęgę, wykonując cały ten olbrzymi program bez żadnego nadzwyczajnego wysiłku finansowego i nie uciekając się do nowych podatków. Znowu potwierdziło się powiedzenie, że Anglia przegrywa zwykle wszystkie bitwy, z wyjątkiem ostatniej.

Rozbudowa floty postępuje w Anglii w tak szybkim tempie, że bije wszystkie rekordy Niemiec i Włoch co do szybkości budowy okrętów wojennych. Równoległe z budową floty idzie budowa baz morskich, na Morzu Śródziemnym i na Oceanie Spokojnym, oraz rozbudowa lotnictwa. Można powiedzieć z całą pewnością, że najwyżej za trzy lata, t. j. w roku 1940-ym cały program będzie wykonany; ponieważ w chwili obecnej posiada Anglia około 1.225.473 ton okrętów wojennych, będzie posiadała w r. 1940-ym olbrzymią flotę 1.757.603 ton!

W chwili obecnej oblicze polityczne Europy już się zarysowało wyraźnie. Z jednej strony mamy dwie największe potęgi finansowe i militarne — Anglię i Francję, oraz państwa, których polityka

szuka oparcia o te dwa mocarstwa, z drugiej — państwa, obracające się dokoła osi Berlin — Rzym z Niemcami i Włochami na czele, do których zaliczyć należy i Japonię.

Ponieważ wszystkie zainteresowane państwa są przeważnie mocarstwami morskimi, byłoby ciekawe rozejrzeć się, jaki istnieje pomiędzy nimi stosunek sił morskich i jak na ten stosunek wpłynęły ostatnie zmiany w programach zbrojeń morskich tych dwóch grup.

Francja posiada obecnie 535.909 ton okrętów wojennych gotowych; w budowie znajduje się 164.000 ton, tj. za 3 — 4 lata posiadać będzie flotę 699.909 ton. Termin jednak wykonania programu rozbudowy floty francuskiej nie jest pewny, gdyż reformy rządu L. Bluma i wprowadzenie 40-godzinnego tygodnia pracy osłabiły znacznie wydajność stoczni francuskich.

Do tej grupy państw należy zaliczyć również i Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, z tym zastrzeżeniem, że siły morskie Ameryki prawdopodobnie użyte będą przede wszystkim na Dalekim Wschodzie. Flota amerykańska posiada teraz 1.094.850 ton, w budowie zaś — 352.880, czyli w roku 1940-ym posiadać będzie 1.447.730 ton.

Wszystkie zaś trzy państwa grupy angielskiej

posiadają teraz 2.856.232 ton, w roku zaś 1940-ym posiadać będą 3.905.242 ton.

Zobaczmy teraz, jak ta sprawa wygląda po stronie państw należących do osi Berlin — Rzym.

Włosi posiadają teraz 408.134 ton, w budowie mają 110.589 ton, tak, że w roku 1940-ym flota ich dysponować będzie tonażem 518.723 ton.

Niemcy mają w chwili obecnej 150.000 ton, w budowie zaś 250.000 ton, razem 400.000 ton.

Japonia miała w r. 1937 — 765.957 ton, w budowie 73.740, w roku 1940-ym będzie miała 839.697 ton.

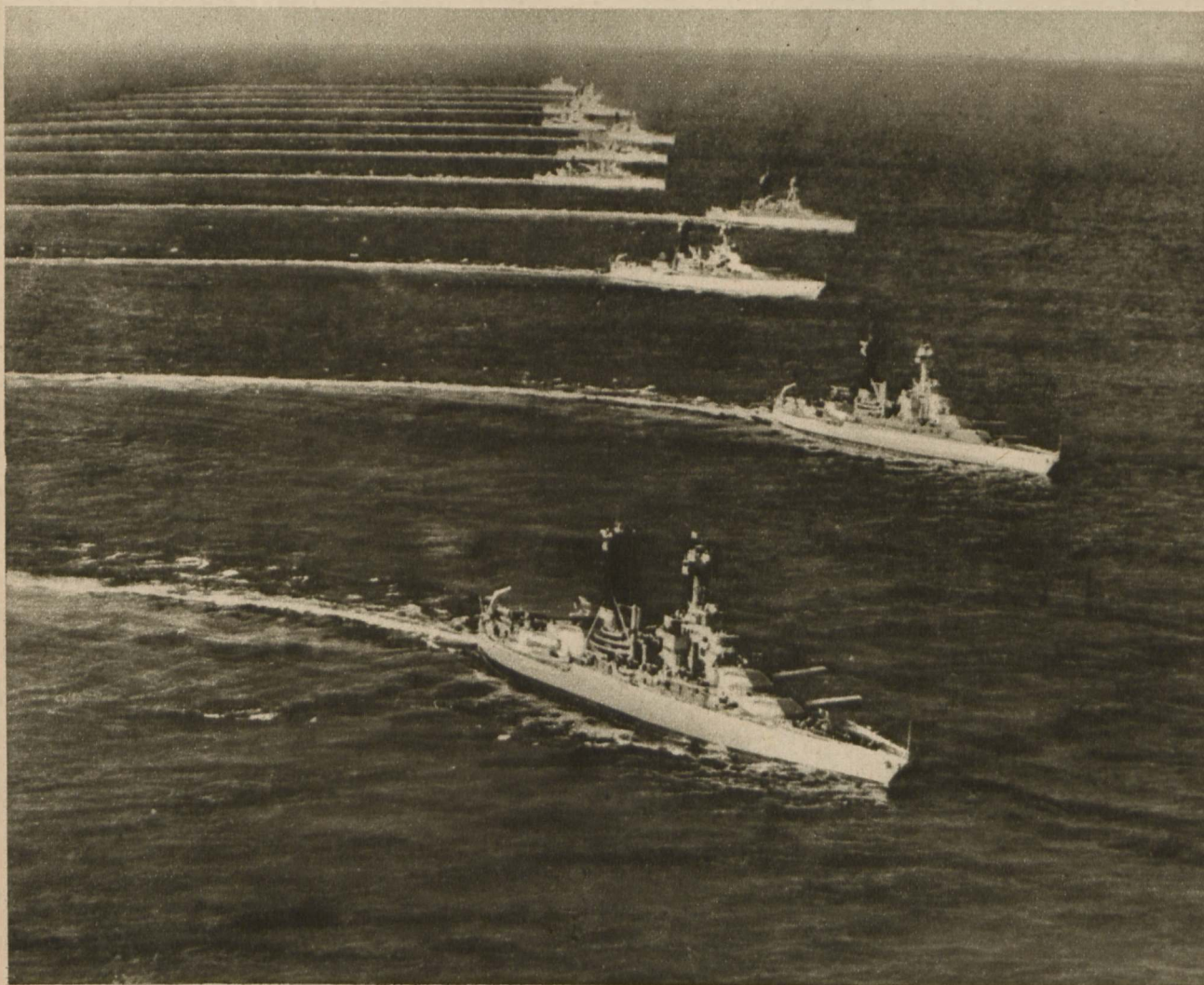
Dokładna cyfra budującego się tonażu Japonii nie jest znana; możliwe, że jest znacznie większa.

Ogółem więc państwa osi Berlin — Rzym posiadały w r. 1937 — 1.424.091 ton okrętów wojennych, w roku zaś 1940-ym posiadać będą 1.758.420 ton.

To znaczy, że gdy tonaż państw grupy angielskiej wzrośnie o 1.049.010 ton, tonaż państw osi Berlin — Rzym wzrośnie tylko o 334.329 ton.

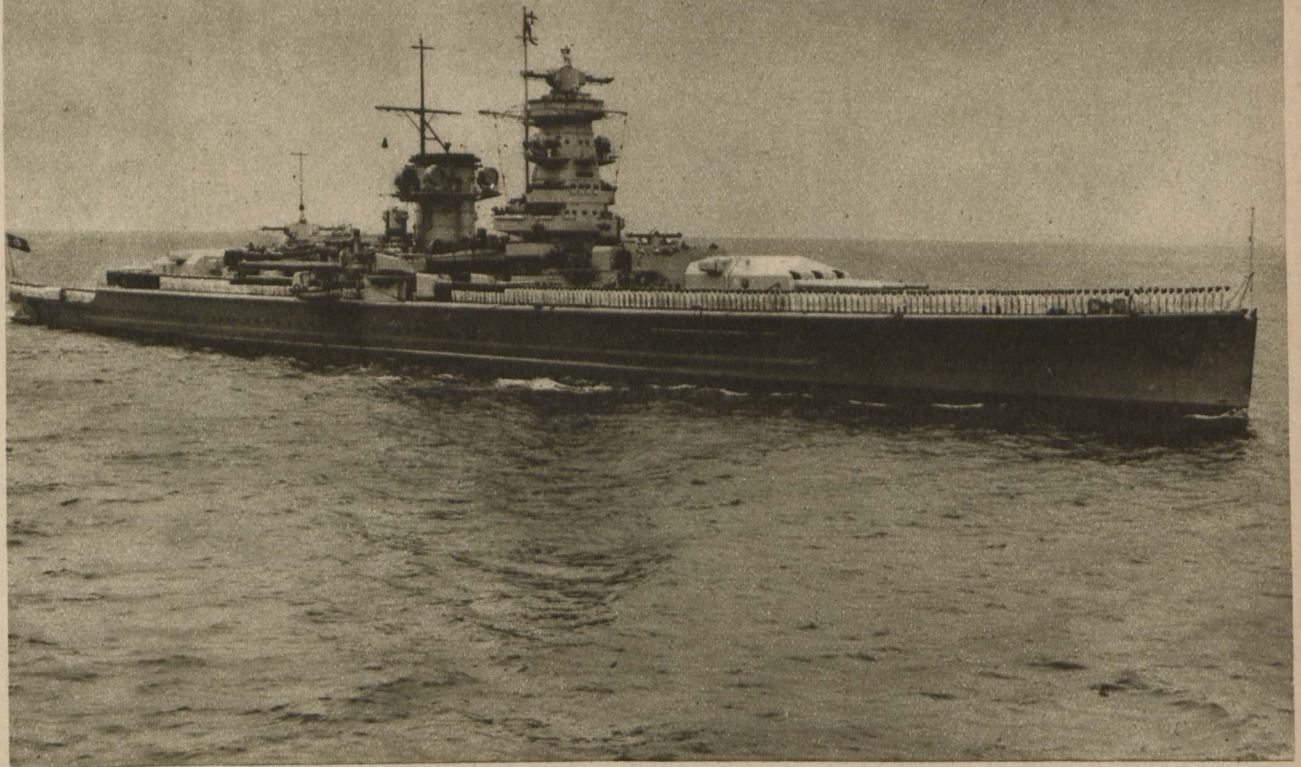
Marynarki sowieckiej nie bierzemy pod uwagę, gdyż wartość jej jest problematyczna.

Z tego zestawienia wynika, że stosunek sił morskich dwóch grup zmienia się zupełnie wyraźnie na niekorzyść państw Berlin — Rzym: różnica w tonażu, która w r. 1937 wynosiła 1.432.141 ton, w roku 1940-ym wynosić będzie już 2.146.822 ton na ko-



Okręty amerykańskiej marynarki wojennej na Oceanie Spokojnym

Niemiecki pancernik
„Admiral Scheer”



rzyć grupy angielskiej, która posiadać będzie przeszło dwukrotną przewagę.

Przewaga ta staje się tym większa, że położenie geograficzne grupy angielskiej jest bez porównania korzystniejsze. Natomiast z grupy państw osi Berlin — Rzym tylko flota japońska posiadać będzie kompletną swobodę ruchów, floty zaś Niemiec i Włoch będą ograniczone do obszarów Morza Północnego i Śródziemnego, tak że współpraca operacyjna pomiędzy państwami osi Berlin — Rzym będzie bardzo utrudniona.

Ponadto, wszystkie prawie źródła surowców znajdują się po stronie grupy angielskiej, jak również środki finansowe tej grupy są bez porównania większe od środków grupy osi Berlin — Rzym.

Zasadniczym więc momentem w dziejach zbrojeń morskich stała się rozbudowa floty angielskiej. Zmieniła ona całkowicie dotychczasowy stosunek sił Anglii i Francji do państw totalistycznych. Jeżeli państwa te do roku 1938 mogły grozić Anglii i Francji, opierając się na swych siłach morskich, to za 2 — 3 lata groźby takie już nikogo nie przestraszą.

Po wykonaniu swego programu rozbudowy floty, Anglia będzie mogła nie tylko zabezpieczyć swe interesy w Europie, ale wystąpić zdecydowanie na Dalekim Wschodzie, nie ubiegając się nawet o pomoc floty Stanów Zjednoczonych.

Będzie ona mogła pozostawić na wodach ojczyźnych flotę 500.000 ton, aby się zabezpieczyć na Morzu Północnym; wysłać 200.000 ton na Morze Śródziemne, by zapewnić tam flocie francuskiej

prawie że dwukrotną przewagę nad flotą włoską olbrzymią zaś flotę, wynoszącą około miliona ton przerzucić na Daleki Wschód, przeciwko 800.000 ton floty japońskiej. Jeżeli zaś wejdzie w grę flota amerykańska, to przewaga Anglików na Oceanie Spokojnym będzie przygniatająca, prawie 2 i pół miliona ton przeciwko 800.000 ton.

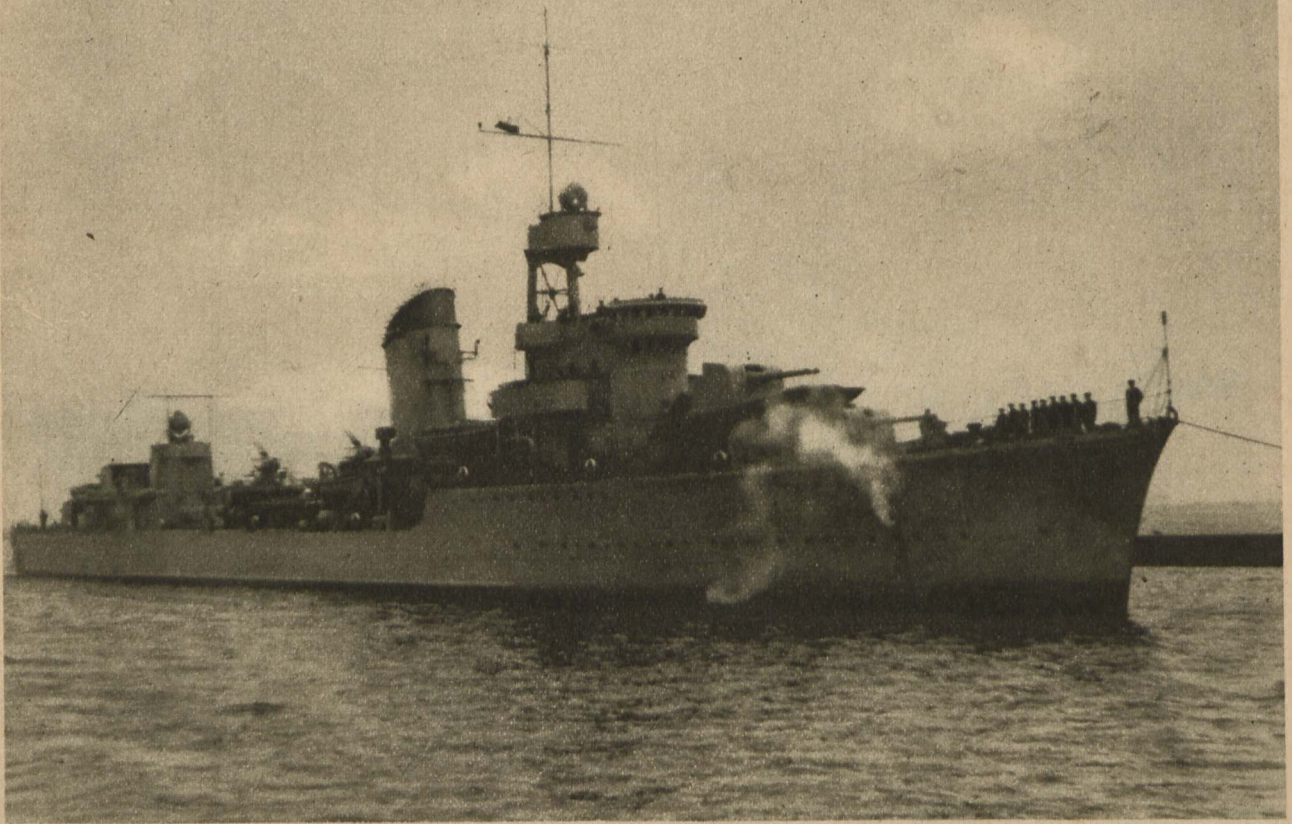
Korzystna dla państw osi Berlin — Rzym chwila już mija; możliwości wojny są obecnie mniejsze, niż były przed rokiem. Za 2 — 3 lata będą jeszcze mniejsze. W warunkach r. 1940-go wojna przeciwko grupie angielskiej byłaby aktem rozpaczki.

Nie ulega wątpliwości, że położenie Anglii jest w chwili obecnej jeszcze bardzo trudne. Grożą jej niebezpieczeństwa w Europie, w Afryce i w Azji. Ale w historii Anglii bywały chwile, gdy się zdawało, że nadchodzi kres jej panowania nad światem. Tak było, gdy Londyn płonął w łnie pożaru Chatthamu, spalonego przez flotę Ruytera; tak było, gdy Napoleon zebrał w Boulogne 100.000 weteranów, aby przerzucić ich do Anglii, chcąc poddyktować w Londynie warunki pokoju. Tak było wreszcie w r. 1917-ym, gdy się zdawało, że działania niemieckich łodzi podwodnych już się nie dadzą opanować.

Ze wszystkich tych trudności Anglia wyszła zwycięsko. Zapewne wyjdzie zwycięsko, i teraz, jeszcze przez długie, długie lata „Pax Britannica” będzie najpewniejszą gwarancją pokoju.

R. CZECZOTT

O.R.P. „Błyskawica”
wchodzi do portu w Gdyni



TRZYNAŚCIE STRZAŁÓW

Pierwszego grudnia r. 1937 o godzinie 9.30 terytorium polskie powiększyło się znów o półtora tysiąca metrów kwadratowych. Albowiem o tej godzinie stanął przed wejściem do portu gdyńskiego Okręt Rzeczypospolitej „Błyskawica” i grzmiał z dział salut trzynastu strzałów — oddał się pod rozkazy admirała-dowódcy Floty.

„Błyskawica” — siostrzany kontrtorpedowiec „Groma” — a właściwie przewodnik kontrtorpedowców — stanowi z tymże „Gromem” zespół najsilniejszych w swej klasie okrętów na Bałtyku, będąc jednocześnie ostatnim wyrazem techniki wojenno-morskiej. Co więcej — nie jest naśladownictwem jakiegoś z obcych typów, ale koncepcją taktyczną czysto polską, wypracowaną przez sztab i służbę techniczną polskiej Marynarki Wojennej i tylko wykonaną w Anglii, częściowo zresztą z polskich materiałów.

W ten sposób posiadamy wreszcie cztery wielkie kontrtorpedowce: „Błyskawica”, „Grom”, „Wicher” i „Burza”, stanowiące pierwszy większy zespół polskiej Marynarki Wojennej, stawiający Polskę o stopień wyżej w hierarchii państw bałtyckich. Jeszcze niedawno byliśmy w tyle za Finlandią, — dziś, jeśli nie ilościowo, to jakościowo (taktycznie) przewyższamy nawet Danię, gdyż do trzech istniejących łodzi podwodnych przybędą nie-

bawem dwie dalsze, a nadto w skład naszej „armaty morskiej” wejdzie stawiacz min „Gryf”.

Kilkadziesiąt depesz powitalnych od Okręgów. Ohwodów i Oddziałów LMK, nadeszłych na ręce dowódcy Floty, admirała Unruga, oraz na ręce dowódcy „Błyskawicy”, świadczy wymownie, że fakt ten nie pozostał obcy ogółowi społeczeństwa. A choć w Gdyni obyło się bez uroczystości — Marynarka Wojenna pracuje wszak nie od śwłeta, — to jednak grupka entuzjastów i sympatyków witała gorąco nowy okręt polski.

Cztery kontrtorpedowce — jakże mało i jak wiele zarazem! Przecież te 15.000 ton okrętów wojennych, które w roku 1938 posiadać będziemy, to naprawdę trudny i mozolny początek. „Pierwsze łody” zostały przełamane, a dalsze dzieje sprawy obrony morskiej zależą od nas wszystkich, od naszej ofiarności, naszej woli, a najważniejsze od powszechnego zrozumienia wymowy, jaką posiadają w życiu narodów okręty wojenne.

Niedawno przecież w „Danziger Vorposten” ukazał się artykuł, zatytułowany ironicznie: „Polska na śladach Nelsona”. Omawiając wysiłek wojenno-morski Polski dzisiejszej, autor tego artykułu odradza nam tworzenia silnej floty wojennej i dążenia do kolonij, uważając to za trud stracony, boć

przecież Polska nie była nigdy państwem morskim, nie posiada tradycji, dostęp ma tylko do morza „zamkniętego“, nic jej nie grozi, a przy tym rozbudowa marynarki pochłonie wielkie sumy, które lepiej by zużytkować gdzieindziej... Z całego artykułu przebija niepokój i obłudna troskliwość...

Rzecz charakterystyczna: mniej więcej w ten sam sposób rozumują u nas ludzie, dla których sprawa obrony morskiej jest wciąż jeszcze dziedziną obcą, ludzie o ciasnych poglądach, nie pojmujący znaczenia morza w życiu państwa i narodu... I oni twierdzą, że flota wojenna nie jest nam potrzebna, że nie sprostamy wysiłkom potężniejszych sąsiadów, że Bałtyk jest morzem zamkniętym, że pieniądze lepiej użyć na co innego... Ludzie małego ducha lub ściśle lądowych poglądów rozumują metodami niemieckiego autora, który nie może być przecież posądzony o zbytek przychylności dla nas.

A przecież sprawa obrony morskiej obchodzi dziś cały naród. Związana jest nie tylko z wybrzeżem, ale z całym krajem, bo stanowi o jego samowystarczalności gospodarczej, o jego istnieniu w czasie pokoju czy wojny. I nic to, że jesteśmy słabsi, że wysiłek jeszcze przed nami duży, że Bałtyk jest morzem geograficznie zamkniętym... Czyż Morze Śródziemne nie było takim morzem zamkniętym w stosunku do Włoch? Czy włoska marynarka wojenna, choć słabsza od brytyjskiej, nie potrafiła go sobie otworzyć, dając samym swym istnieniem

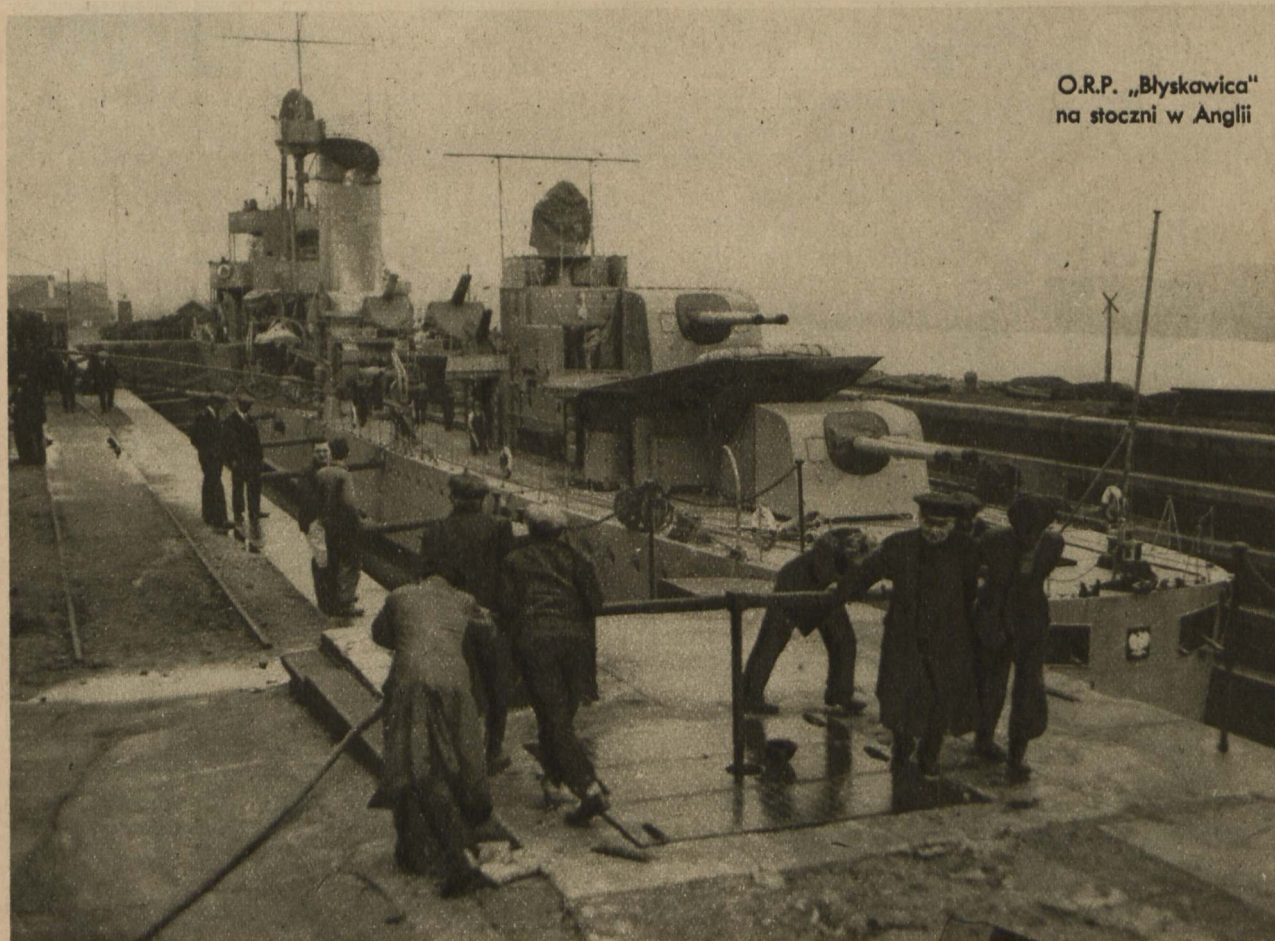
możność zaopatrywania kraju we wszystkie potrzebne mu surowce i fabrykaty, a wojsku lądowemu wolny przejazd do Afryki?

Nie chodzi nam wszak o stworzenie jakiejś ogromnej potęgi morskiej, zdolnej do rozgrywek na wielką skalę. Ale musimy mieć flotę odpowiednią do naszej polityki bałtyckiej, odpowiednią do naszych potrzeb militarnych czy gospodarczych, mogącą działać w czasie pokoju, jako hamulec przeciwko wszelakim zakusom wroga na polską wolność morską, a w czasie wojny stanowiącą element taktyczny, aby — mówiąc właśnie słowami Bismarcka — namyślił się trzykrotnie ten, kto, choć silniejszy, na nasz dostęp do morza miałby chętkę. Przecież obrona naszego morza nie leży w Gdyni, lecz w myśli wskazań strategii — na wodach domniemanego przeciwnika.

Toteż rady niemieckiego autora mają dla nas wartość tylko w sensie propagandowym. Pozwalają one stwierdzić, z jednej strony powagę naszych własnych poczynań, z drugiej zaś ośmieszają dotychczasowych naszych „wewnętrznych wrogów“ idei morskiej, rozumujących kategoriami... niemieckimi. Lekcja chyba dość wyraźna.

Niechże więc owe trzynaście strzałów, którymi „Błyskawica“ powitała swego wyższego dowódcę, będąc pokojową, ale godną suwerennego państwa odpowiedzią na rady, których nie potrzebujemy.

lnż. JULIAN GINSBERT



O.R.P. „Błyskawica“
na stoczni w Anglii

Widok przyszłego Jeziora Rożnowskiego



ROŻNÓW — SYMBOL GOSPODARKI WODNEJ

Na południu Polski, przeżywającym obecnie moment przeistaczania się w ośrodek przemysłowy, powstaje — jako jeden z nieodzownych elementów tych przemian — Rożnów.

Rożnów — to jeden z elementów gospodarki wodnej, z dziedziny techniki o bodajże największych w Polsce zaniedbaniach i największych brakach. Słabo rozwinięta sieć dróg wodnych śródlądowych, dzikie nieuregulowane rzeki, niezabudowane potoki górskie, niosące w dół moc rumowiska, niezabezpieczone najeźdźcy od wielkich wód urodzajne obszary nadrzeczne, niewyzyskane wreszcie olbrzymie zasoby sił wodnych — oto rzeczywistość dotychczasowa, w którą już padają mocne projekty zdecydowanych przemian.

Opanowanie powodzi na największych i najgroźniejszych dopływach karpaccich Wisły: Sole, Dunajcu, Sanie, z jednoczesnym wyzyskaniem sił wodnych tych rzek; przystosowanie Wisły do spełnienia zadania podstawowej arterii komunikacji wodnej, łączącej ośrodki przemysłowe z resztą Polski i morzem; budowa nowych i ulepszenie istniejących sztucznych dróg wodnych: Kanał Warta — Gopło — Wisła, Kanał Królewski — Bug — Prypeć, Kanał Kamienny — Janowa Dolina — Prypeć, oto pierwsze etapy tych przemian.

Rożnów poza tym to jeden z elementów Polski

„C”, powstającego obecnie Centralnego Okręgu Przemysłowego. Jednym z założeń tego planu uprzemysłowienia jest skupienie ośrodków wytwórczości w „trójkącie bezpieczeństwa”. Obok jednak bezpieczeństwa terenowego, kapitalnym zagadnieniem w tym planie jest bezpieczeństwo źródeł energii. Niekorzystne z tego punktu widzenia położenie źródeł węgla zmusza do poszukiwania i innych surowców energetycznych, jakimi są ropa naftowa, gazy ziemne i siły wodne, wszystkie rozłożone na Południowym Karpaty, o które opiera się powstający rejon przemysłowy.

W krajach uprzemysłowionych już oddawna wprzęgnięto do współpracy wszystkie źródła energii, uzyskując przez to ekonomiczną produkcję prądu elektrycznego. Współpraca ta polega na pokrywaniu podstawowego zapotrzebowania energii przez elektrownie parowe, opalane węglem lub gazem ziemnym, natomiast wahania ponad to podstawowe zapotrzebowanie, t. zw. szczyty, są pokrywane przez zakłady wodno-elektryczne, oparte o zbiorniki wodne, przy czym wierzchołki tych szczytów są jeszcze pokrywane przez akumulatory bądź silniki. Przy takiej współpracy można całkowicie wyzyskać instalacje elektrowni ciepłych, pracują one bowiem wówczas przez pełne 24 godziny na dobę, stałą maksymalną mocą, tymczasem przy

samodzielnym pokrywaniu każdego zapotrzebowania instalacje muszą być obliczone na maksymalny szczyt tego zapotrzebowania, trwający b. krótko w ciągu doby. Siły wodne dostarczają u nas 3% całej produkcji prądu, gdy tymczasem na całym świecie siły wodne pokrywają 60% zapotrzebowania energii, 30% węgiel, resztę zaś — inne źródła.

Zasoby sił wodnych w Polsce, wbrew powszechnemu mniemaniu, nie są małe, wynoszą one bowiem dla wszystkich rzek ponad $3\frac{1}{2}$ miliona KM, w tym na rzekach o większych spadkach, na których łatwiej jest wyzyskać stosunkowo większą moc, 1.340.000 KM. Jeżeli zestawić z tym obecną moc wszystkich elektrowni w Polsce, wynoszącą 1.150.000 KM, cyfry te wykazują, że i u nas można dojść do tej ekonomicznej współpracy, jaka panuje gdzieindziej.

Najwięcej energii wodnej dostarczać mogą rzeki karpackie, następnie rzeki na Wileńszczyźnie i na Pomorzu, wreszcie w środkowej części kraju. Program rozbudowy zakładów wodnych przewiduje:

W okręgu karpackim budowę 60 zakładów o mocy 520.000 KM i 2.115 milionach kWh produkcji rocznej.

W okręgu pomorskim — 16 zakładów o 32.000 KM i 316 milionach kWh rocznie.

W okręgu wileńskim — 9 zakładów o 39.000 KM i 223 milionach kWh rocznie.

W okręgu środkowym, w związku z kanalizacją rzek, 282.000 KM i 1240 milionach kWh rocznie. Ogółem w całej Polsce 874.000 KM i blisko 4 miliardy kWh rocznie.

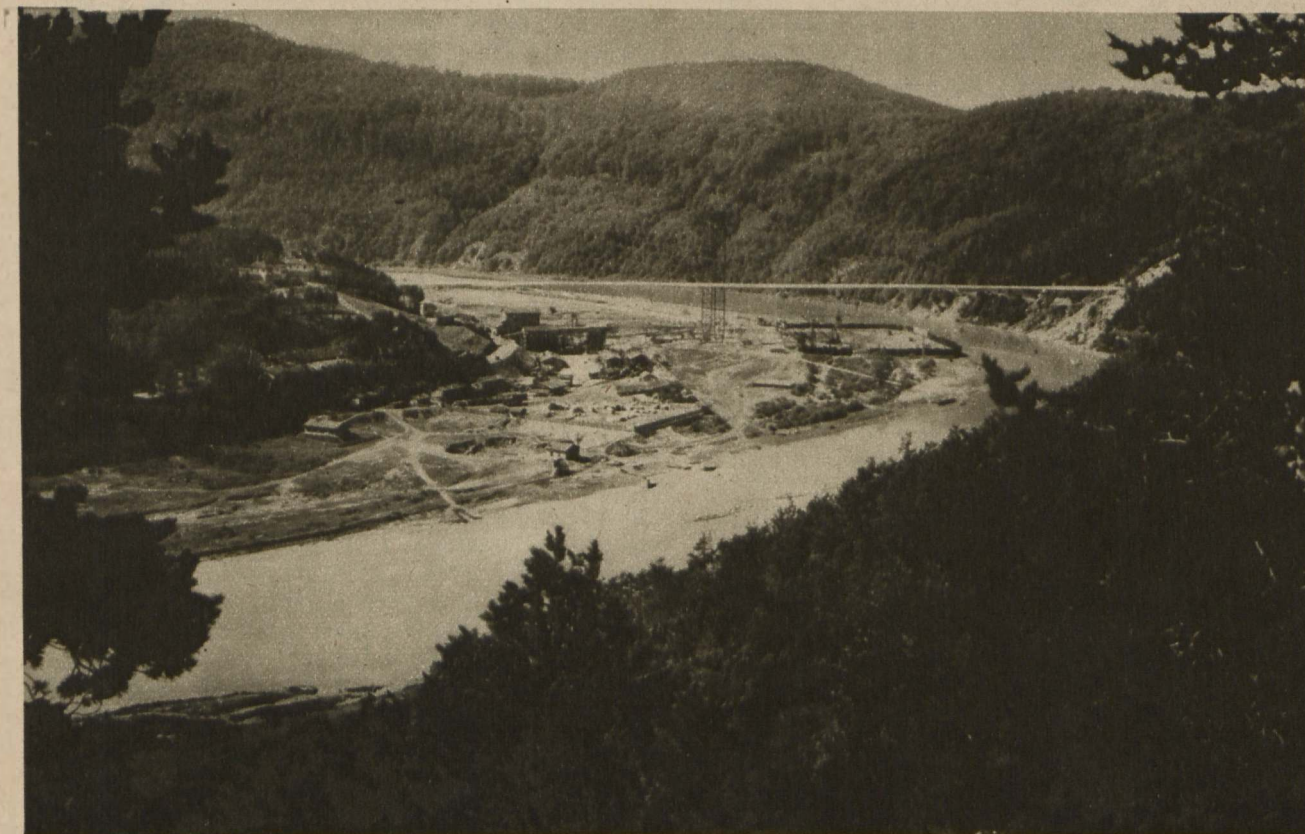
Po zrealizowaniu tego planu procent wyzyskania sił wodnych z 3,5 obecnie podniósłby się do 37%.

zbliżając nas do poziomu europejskiego. Narazie na okres 30-letni przewiduje się budowę 34 zakładów o mocy 480.000 KM i około 2 miliardów kWh produkcji rocznej, kosztem 588 milionów zł, z czego blisko połowa przypada na Podkarpacie.

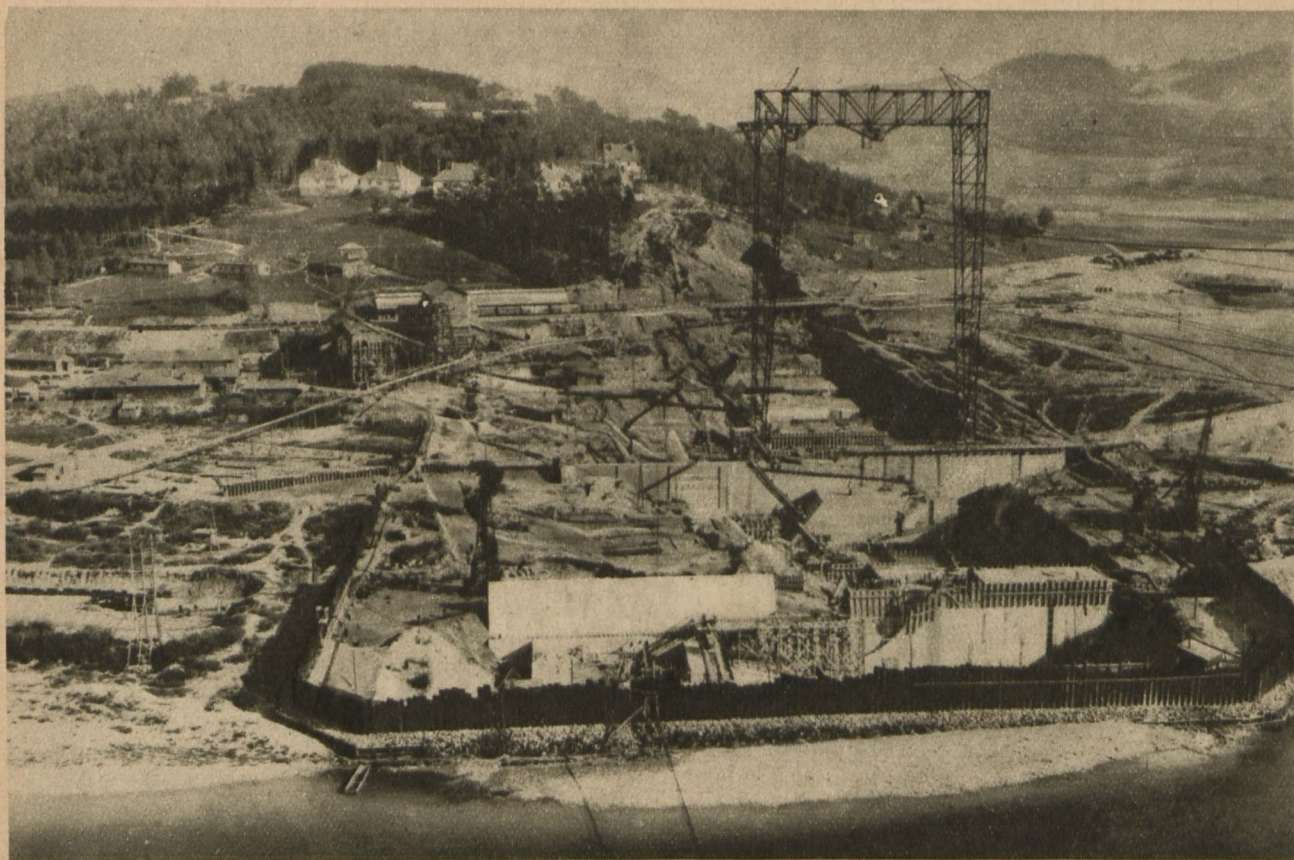
Pierwszym z tych zakładów będzie Rożnów, który ukończony w roku 1940, da 50.000 kW mocy i 150 milionów kWh produkcji rocznej.

Oblekt ten, składający się z zapory, zbiornika i zakładu wodnoelektrycznego, będzie największym z szeregu projektowanych. Zapora o długości 550 m i wysokości 30 m zamknie dolinę Dunajca pod Rożnowem w odległości około 30 km na północ od Nowego Sącza, wytwarzając zbiornik o powierzchni blisko 19 km² i całkowitej pojemności ok. 230 milionów m³. Zbiornik ten będzie posiadał malowniczo postrzępiony charakter, sięgając od Rożnowa aż pod Marcinkowice, gdzie obmywać będzie tor linii kolejowej Chabówka — Nowy Sącz. Okolice zbiornika to t. zw. Pogórze rożnowskie, którego wyniosłości dochodzą do 500 m n. p. m., gdy poziom wody w zbiorniku leżeć będzie na rzędnej 270 m. Już z tych cyfr wynika górski charakter jeziora.

Przeznaczeniem tego zbiornika, poza dostarczaniem wody do napędu turbin zakładu wodnoelektrycznego, będzie magazynowanie wody powodziowej i w ten sposób zmniejszenie szkodliwych skutków powodzi. Odbywać się to będzie w ten sposób, że w wypadku oczekiwanego nadejścia fali powodziowej, na podstawie wiadomości ze stacji wodowskazowych i opadowych w górnej części dorzecza Dunajca i Popradu, woda będzie ze zbiornika wypuszczona przez specjalne przelewy i upusty, założone w zaprze, obniżając zwierciadło wody w ie-



Ogólny widok miejsca budowy zapory



Obecny stan budowy zapory

ziorze do poziomu potrzebnego na rozmiar przewidywanego wezbrania. Wielka woda powodziowa wypełni tę opróżnioną objętość i tylko jej nadmiar trzeba będzie przepuścić przez zapórę dalej w dół rzeki. Pojemność powodziowa zbiornika jest tak znaczna, że wszystkie inne, a częściej zdarzające się wezbrania zlikwiduje on całkowicie do objętości, mieszczących się w naturalnych brzegach rzeki. Tylko największe powodzie, zdarzające się bardzo rzadko, będą mogły powodować jeszcze pewne straty na terenach, leżących nad Dunajcem poniżej Rożnowa. Aby opanować każdą największą nawet powódź na Dunajcu, trzeba w górnej części dorzecza budować dalsze zbiorniki, z których najważniejszy będzie zbiornik w Czorsztynie, powyżej Pienin. Oba te zbiorniki łącznie dadzą pewność zupełnego usunięcia każdej największej powodzi.

Zilustrujemy redukcję fali powodziowej przez zbiornik rożnowski na przykładzie powodzi z lipca 1934 roku, która była największą, jaką w ogóle na Dunajcu znamy. Dunajcem przepływało wówczas 3800 m³/sek., podczas gdy normalna jego woda wynosi 50 m³/sek. Otóż gdyby już wówczas istniał zbiornik w Rożnowie, to przez obniżenie zwierciadła wody w zbiorniku o 11 m, udałoby się zatrzymać w nim taką objętość wody, że ze zbiornika wypuszczałoby się do Dunajca tylko 2000 m³/sek., a więc wielka woda poniżej Rożnowa byłaby zmniejszona blisko do połowy, a obszar zalewowy tylko do jednej czwartej.

Obliczone przez ś. p. prof. Rybczyńskiego straty powodziowe, spowodowane wezbraniem Dunajca na obszarach położonych tylko poniżej Rożno-

wa, wynoszą za ostatnie 20 lat od r. 1904 do 1932 przeciętnie po pół miliona złotych rocznie. Liczone są tu straty gospodarstwa narodowego w gruntach, budynkach, plonach rolnych, budowach komunikacyjnych i wodnych, przy czym nie była wzięta pod uwagę powódź z roku 1934, która by tę przeciętną cyfrę wydatnie podniosła. Po wybudowaniu zbiornika rożnowskiego, strat tych nie będzie wcale.

Kapitalizując ten zysk gospodarstwa społecznego łącznie z korzyściami w dziedzinie żeglugi na Wiśle, doszedł prof. Rybczyński do kwoty 20 milionów złotych, jako gospodarczej wartości zbiornika i zapory. Jeżeli zestawimy z tym kwotę 43 milionów złotych, jaką będzie kosztować wybudowanie zapory i zakładu wodnego, z wywłaszczeniem terenów pod zbiornik i przebudowę okolicznego węzła drogowego, to koszt ten nie będzie nam chyba wydawać się wysoki. Przerzucając część kosztów na znaczenie przeciwpowodziowe zbiornika i obciążając pozostały kapitał odpowiednim oprocentowaniem, amortyzacją i konserwacją, otrzymuje się koszt własny jednej kilowatgodziny wyprodukowanego prądu w granicach około 2 groszy. Oczywiście, że przesyłanie prądu znacznie podniesie ten koszt i nie należy się ludzić, że cena sprzedażna będzie tak niska, ale dowodzi to, że elektrownie wodne i w naszych warunkach — na ogół trudniejszego i bardziej kosztownego niż w innych krajach wyzyskiwania sił wodnych — są przedsięwzięciami całkowicie opłacalnymi.

Omówiliśmy dotychczas dwa główne cele jakie ma spełnić zbiornik w Rożnowie: energetyczny



Mechaniczne instalacje do betonowania

i przeciwpowodziowy. Należy jeszcze wspomnieć o trzecim, a mianowicie o polepszeniu warunków żeglugi na Wiśle. W okresie niskich stanów wody wypuszczane będą ze zbiornika rożnowskiego odpowiednie ilości wody dla zasilenia w wodę Wisły i zwiększenia w ten sposób tranzytowej głębokości rzeki, a więc i ułatwienia żeglugi. Zdarzające się obecnie w latach suchych przerwy w żegludze, dochodzące do 53 dni, zredukują się do 19 dni w roku. Korzyści w tej dziedzinie oszacował prof. Rybczyński na 550.000.— zł. rocznie.

Rożnów daje jeszcze uboczne zyski. Powstanie pięknie położonego śródgórskiego jeziora ożywi ruch turystyczny w okolicy Pogórza rożnowskiego i Beskidu sudeckiego, podniesie wartość gruntów nadbrzeżnych, wzmocni dobrobyt miejscowej ludności. Samo jezioro stanie się niewątpliwie ośrodkiem sportów wodnych, żeglarstwa przede wszystkim. Tradycyjne już spływy kajakami Dunajcem znajdują, oprócz przełomu plenińskiego, drugą atrakcję w postaci jeziora rożnowskiego. Dostępność jeziora, podchodzącego w Marcinkowicach pod samą stację kolejową na linii Nowy Sącz-Chabówka, ułatwi jego wykorzystanie. Odpowiednio do tych potrzeb jezioro rożnowskie musi być zagospodarowane.

Stwierdzić tu należy, że LMK, jako jedna z pierwszych organizacji, nad przyszłym jeziorem już się usadowiła. Świadczą o tym dwa jej Oddziały, istniejące w Marcinkowicach i Rożnowie. Oddział w Marcinkowicach już zbudował przy stacji nad brzegiem przyszłego jeziora czasowe schronisko i przystań, obliczone na ruch w lecie i wyposażone w kilkanaście miejsc noclegowych. W Rożnowie

na placu budowy istnieje prowizoryczna placówka LMK nad rzeką, mogąca już łącznie ze schroniskami szkolnym i turystycznym we wsi dać oparcie żeglarstwu. Są to jednak tylko początki, za którymi pójść muszą śmielsze projekty.

Na zakończenie kilka słów o samej budowie, która, jako pierwsze tego rodzaju i w tym rozmiarze przedsięwzięcie w kraju, wzbudza duże zainteresowanie. Budowa zapory rozpoczęła się w lecie 1935 r., pierwszy ten sezon poświęcono na zagospodarowanie się na miejscu, zbudowanie całego osiedla mieszkalnego, połączenie placu budowy kolejką wąskotorową ze stacją Marcinkowice (19 km), zapewnienie źródła prądu przez budowę linii 30.000 V z Mościc (50 km). W następnym roku zbudowano mechaniczną instalację do wytwarzania i transportu betonu, którego ogółem cała budowa zużyje w objętości około 400.000 m³. Obecny sezon był właściwie pierwszym sezonem budowlanym. Zakończy on się cyfrą 120.000 m³ położonego betonu, 300.000 m³ wydobytego żwiru i skały z wykopów fundamentowych.

Na budowie pracuje przeciętnie 1000 robotników, przepracowano dotychczas około 700.000 dni roboczych. Tempo budowy jest niezwykle intensywne: 1000 m³ betonu, 500 m³ wydobytej skały, oto przeciętne normy dnia. Całość ma być ukończona w roku 1940 i, sądząc po obecnym tempie, będzie w tym terminie wykonana.

Na ukończenie tej budowy czeka nie tylko przemysł i życie gospodarcze, czeka — cała Polska.

Inż. JERZY ZAWODZKI

WIELKIE DZIEŁO LMK

OKRĘT PODWODNY „ORZEŁ”

Podczas „Tygodnia Morza“, w obecności Pana Prezydenta, wcielono nowy kontrtorpedowiec ORP „Grom“ w skład Floty Wojennej. Dnia 4 grudnia 1937 r. do portu wojennego w Oksywiu przybył drugi kontrtorpedowiec, ORP „Błyskawica“. W styczniu 1938 r. spuszczone będzie na wodę okręt podwodny „Orzeł“, który we wrześniu powiększy stan floty polskiej.

W momentach tej wielkiej radości, zdajmy sobie sprawę nie tylko z naszych postępów, ale również z braków, przede wszystkim zaś z rozbieżności między naszą ambicją czynu, a samym czynem. Flota nasza się powiększa. Czy jednak powiększa się w tempie należywym?

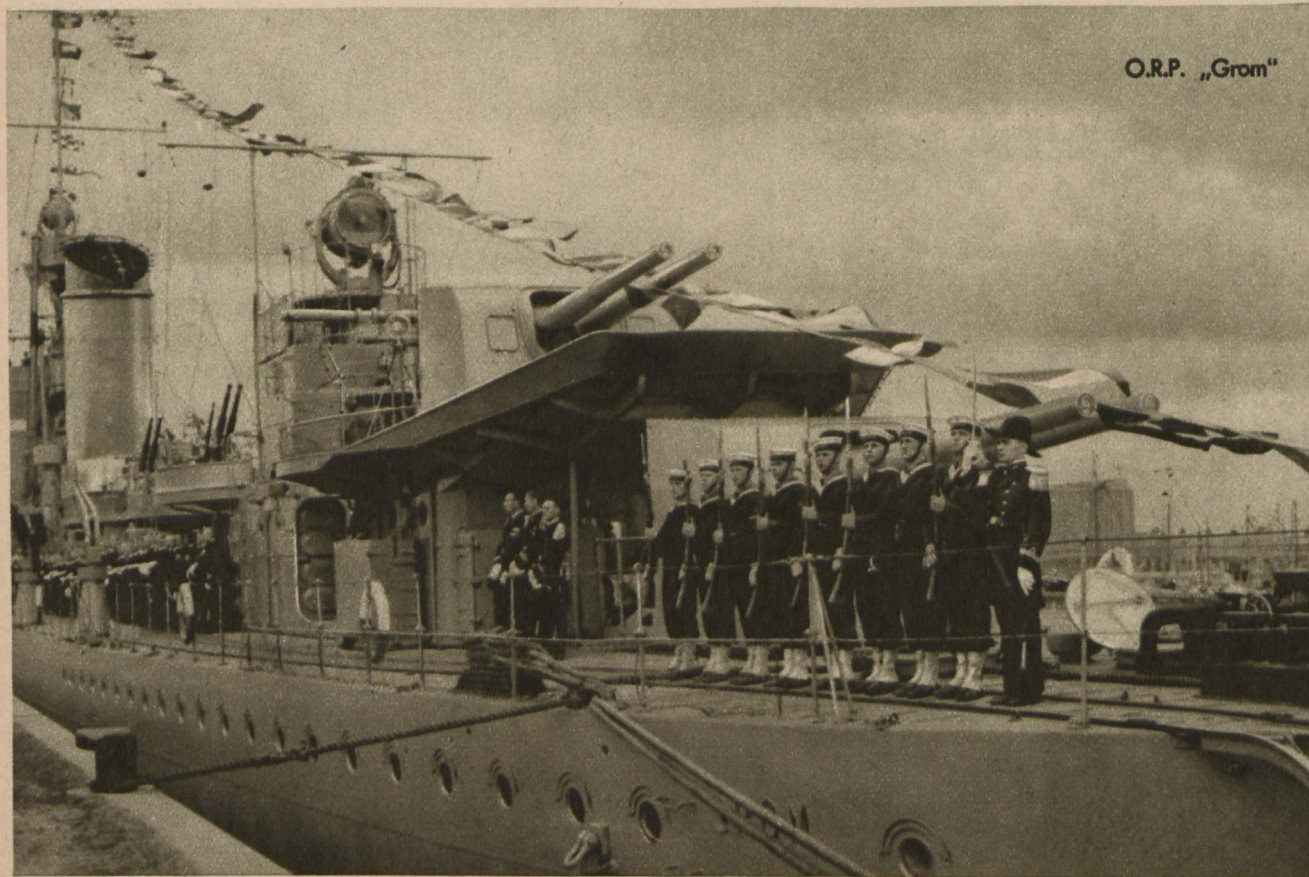
Po dawnemu obserwujemy kolosalną rozpiętość między koniecznością ewentualnego, dotąd nie skonkretyzowanego programu morskiego, a naszym zasięgiem realizacyjnym. W naszej pracy realizacyjnej nie przybliżyliśmy się zbyt do postulatu, złożonego przez rząd Rzeczypospolitej na forum genewskim, a dotyczącego rozbudowy floty wojennej.

Rozpiętość, istniejąca między naszymi potrzebami morskimi, a rzeczywistym stanem naszej floty, jest w dalszym ciągu ogromna, zwłaszcza jeżeli weźmiemy pod uwagę szybki rozwój wojenno-morski Niemiec i Rosji. Nie chodzi nam tutaj o porównania bezwzględne, raczej o porównanie tempa, w jakim my i nasi sąsiedzi zbroimy się na morzu.

Zeszłoroczne debaty parlamentarne, prócz jednego wystąpienia na senackiej komisji wojskowej, podkreślającego konieczność realnego i konsekwentnego programu morskiego Rzeczypospolitej, nie poruszyły obojętności naszych ciał ustawodawczych w dziedzinie obrony morza. Przypomnieć tu również można, że zasadnicza teza LMK w dziedzinie obrony morskiej, uwidoczniła w memoriale do Pana Prezydenta, rządu, sejmu i senatu, domagała się „uwzględnienia w normalnym i inwestycyjnym budżecie państwa realnych pozycji, zmierzających do urzeczywistnienia naszego globalnego i konsekwentnie wykonywanego programu wojenno-morskiego“.

Na tym tle — jasną smugą odcina się stałe, ciągle wzrastające zainteresowanie opinii publicznej dziedziną obrony morskiej. Zainteresowanie to wzrasta nie tylko dzięki metodycznej pracy wychowawczej LMK, ale automatycznie, dzięki stalemu wzrostowi zastępów jej członków. Rosnąca w szybkim tempie liczba członków LMK zbliża się do 650.000. Ale i w tej dziedzinie istnieją pewne zastrzeżenia. Za często mówimy o tym, że organizacja nasza wzrasta w tempie w Polsce nie spotykanym, za rzadko zaś, że LMK, chcąc przerobić psychikę lądową naszego narodu na psychikę morską, musi mieć nie tysiące lecz miliony członków.

Propaganda, jeden z najważniejszych czynników każdej pracy społecznej, stosowana w słowie,



piśmie, filmie i na falach radiowych, nie jest wystarczająca. Najskuteczniejsza i najbardziej celowa jest propaganda czynna.

Liga, obejmująca tak wiele dziedzin morskich i kolonialnych, łączących się w jedną, nierozzerwalną całość, wiele już w tej dziedzinie czynnej propagandy uczyniła. Problem pracy realizatorskiej nie zawsze jest łatwy, choćby był najwdzięczniejszy. W stosunkowo niewielu latach intensywnej, pionierskiej działalności kolonialnej LMK trudno żądać momentów całkowicie zrealizowanych. Trudno żądać, aby od niedawnej chwili, kiedy nastąpiła zmiana nazwy Ligi Morskiej i Rzecznej na Ligę Morską i Kolonialną, dokonane zostały konkretne fakty. Instytucja nasza nie może poszczycić się zdobyciem kolonii dla Polski w Afryce, czy gdziekolwiek indziej. Liga Morska i Kolonialna odpowiedzialna jest tylko za swój udział w pracy, a przede wszystkim za tworzenie kolonialnej doktryny. Trudno żądać dalej, aby w ciągu paru lat przerobić historyczną psychikę lądową narodu polskiego, na nowoczesną — morską. Liga jednak może poszczycić się należytym, wielkim w tej dziedzinie postępem. I dalej: nie wybudowaliśmy zapewne kanału Bałtyk — Morze Czarne, ale możemy już wykazać się pracą w kierunku urzeczywistnienia idei regulacji polskich dróg śródlądowych.

W dziedzinach natomiast nawet bardzo trudnych, ale będących w możliwościach życiowych, LMK ma już wiele osiągnięć realnych poza sobą.

W czasie najgorszej koniunktury gospodarczej, od lutego 1934 r. do września 1937 r. zdołała LMK

zebrać wraz z Armią pełną sumę (zł. 8.200.000) na pierwszy okręt podwodny ku czci Marszałka Piłsudskiego. Na dzień 1 grudnia 1937 r. samo społeczeństwo cywilne zebrało w ciągu trzech i pół lat przeszło sześć milionów złotych.

Okręt ten, już w dniu 15 stycznia 1938 r., ma zostać spuszczonej na wodę, we wrześniu zaś prawdopodobnie oddany będzie do dyspozycji naszej Floty.

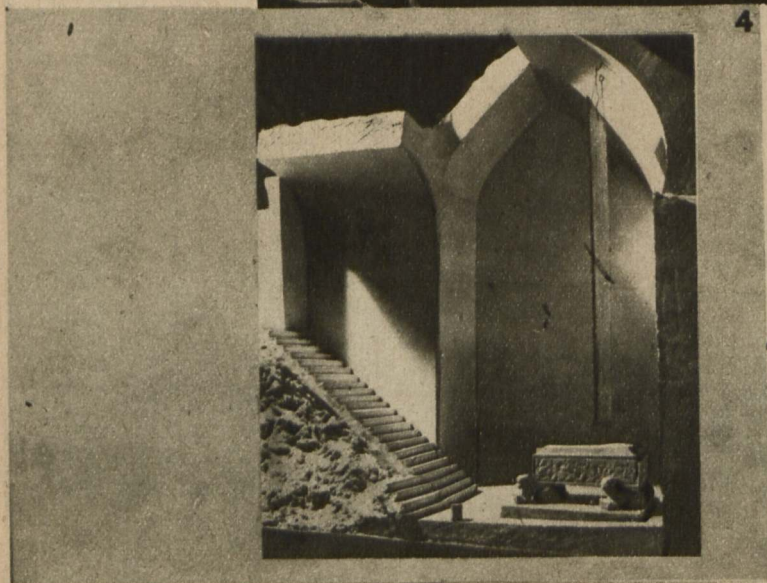
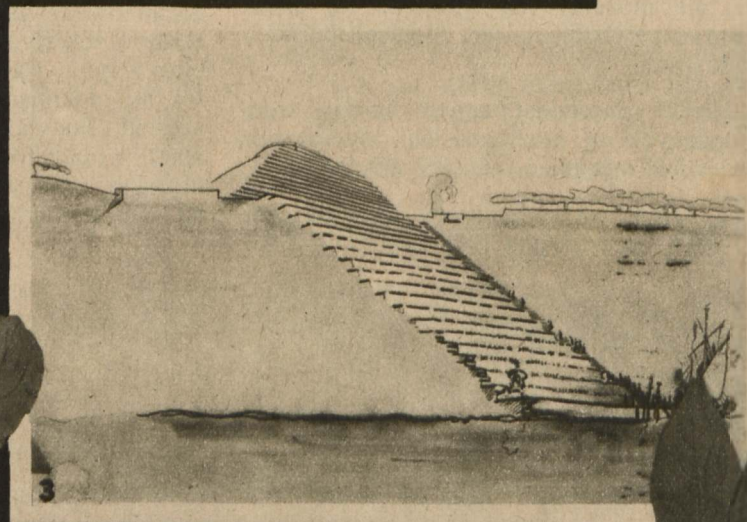
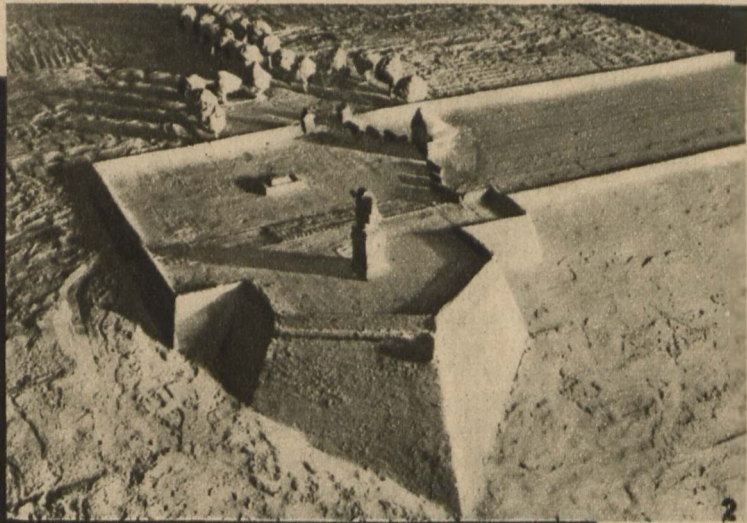
Ważne jednak jest nie tylko to, że zbiórka doprowadziła do pozytywnego rezultatu, ale że natchmiast przeszła do realizowania następnego zamierzenia: mianowicie do zbiórki regionalnej na ścigacze. Zbiórka więc na FOM, stawiając sobie wytyczne: powszechność, stałość i dobrovolność, ma znaczenie nie tylko materialne, ale i moralno-wychowawcze. Każdy zrealizowany etap jej pracy staje się podjętą do dalszego czynu. Nie dość bowiem mówić o konieczności rzeczy wielkich, trzeba je wykonywać.

Zapomnijmy już o wybudowanym przez nas okręcie podwodnym. Niech ta sprawa przypomni nam się tylko w momencie święta wcielenia tego okrętu w skład Floty polskiej. Dzieło to jest już zrealizowane, już należy do przeszłości. Myślmy teraz o ścigaczach, które muszą stać się naszą ambicją czynu. Pamiętajmy, że dotychczasowy wysiłek był dokonany tylko przez Ligę. Podwajając jej szeregi, podwajamy ilość propagatorów idei morskiej, propagatorów FOM-u, gdyż Fundusz Obrony Morskiej z Ligą Morską i Kolonialną stanowią jedną, nierozzerwalną całość.

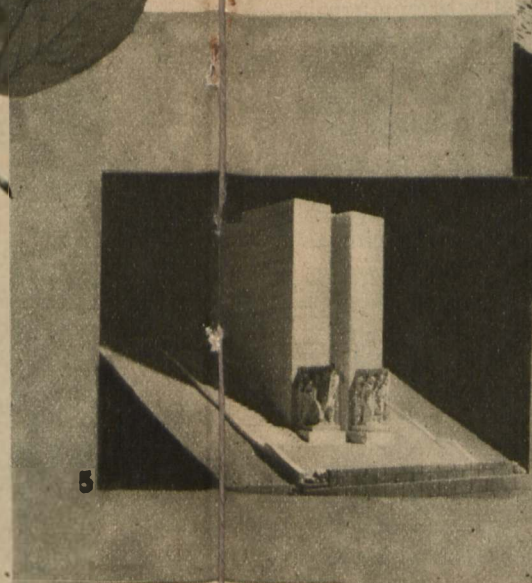
WŁADYSŁAW LESZCZYC



Konkurs na grobowiec ś. p. gen. dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera



4 E. ERNEST



5

W dniu 23 listopada r. 1937 w lokalu Kasyna Garnizonowego w Warszawie, gdzie wystawione zostały prace, zgłoszone na konkurs na grobowiec ś. p. gen. dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera na Okęciu - odbyło się ostatnie posiedzenie Sądu Konkursowego.

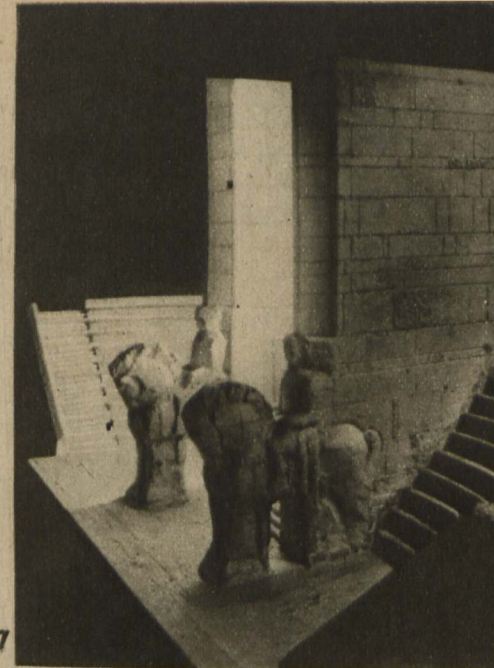
I nagrodę przyznano za pracę art. rzeźbiarza Jana Szczepkowskiego, wykonaną przy współpracy Hanny Szczepkowskiej-Mickiewiczowej. Pracę tę widzimy na naszych fotografiach: 1 i 2.

II nagrodę, za pracę, zilustrowaną tu fotografiami 3 i 4, otrzymali: art. rzeźbiarz Józef Klukowski, inż. arch. Janina Skibniewska i inż. arch. Kazimierz Marczewski.

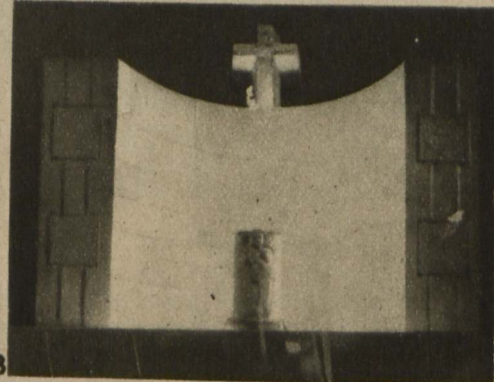
III nagrodę, za pracę przedstawioną na fotografiach 5 i 6, przypadła w udziale art. rzeźbiarzowi Maksowi Petrawiakowi.

Trzy równorzędne nagrody IV — przyznano pracom: 1) Władysława Sowińskiego i Stanisława Kucharskiego przy współpracy rzeźbiarskiej art. rzeźbiarza Zbigniewa Dunajewskiego (fotografia 7), 2) art. rzeźbiarza Józefa Proszowskiego (fotografia 8) i 3) inż. arch. Jana Bogusławskiego i art. rzeźbiarza Stanisława Sikory (fotografia 9).

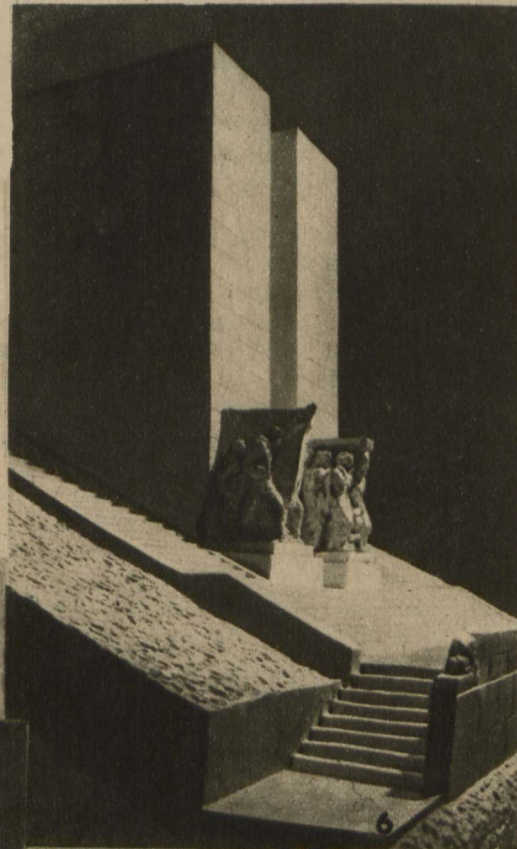
Ponadto Sąd Konkursowy przyznał kilku pracom zaszczytne wzmianki.



7



8



6



9



OD LATARNI DO LATARNI

Jeżeli w pogodną, bezksiężycową noc staniemy na szczycie któregośkolwiek ze wzgórz, otaczających Gdynię — ujrzymy przed sobą, jakby wyrzutowany liniami świateł, plan miasta i portu, a nawet zarysy dalszych części wybrzeża.

Równymi liniami latarni rysują się wyraźnie ulice śródmieścia, niby świetlista sieć olbrzymiego pajaka. Tu ówdzie wystrzela ponad dachami neon reklamy jakiegoś magazynu, jak kolorowa mucha, uwikłana w sieci. Po cienkiej, długiej nitce Szosy Orłowskiej opuszcza się szybko świecący żuk autobusu. Ze stacji kolejowej wysuwa się parowóz i szybuje pod ognistym pióropuszem Iskier, szczękając wagonami na bocznicach. W harfę torów towarowej stacji rozdzielczej wplatają się światła semaforów i sygnałów.

Z miasta — wszystkie ulice, drogi i tory prowadzą do portu. A w porcie — istny jarmark kolorowych świateł. Migają, posuwają się wolno lub świecą stałym blaskiem — białe, czerwone, zielone... Znają dobrze tę mowę kolorowych świateł ludzie, którzy orientują się według nich w mroku nocy. Zna ich wymowę kierowca samochodowy, kolejarz, lotnik, marynarz. Dla każdego z nich inne są sygnały, inny ich dialekt — lecz cel ten sam: orientować, ostrzegać, wskazywać drogę.

Pod nieruchomymi konstelacjami gwiazd port woła światłami sygnałów. Jakby kogoś wabił, przyzywał do siebie z głębi mroku. Zda się — w odpowiedzi z głębi Zatoki wyłaniają się światła zbliżających się do portu statków. Każdy, płynący po morzu, to jakby mały, zamknięty w sobie światek,

planeta, poruszająca się od portu do portu po orbicie nakreślonej na mapie kursu, drogą, wyznaczoną światłami sygnałów, od latarni do latarni.

Przenieśmy się teraz na jeden z tych statków, by odbyć z nim końcowy etap podróży i wplynieć do portu.

Oto mamy pod nogami żelazny pokład parowca; czujemy kołysanie się statku w takt rytmicznego oddechu morza; słyszymy szum fali, rozbijanej dżolbem i rytmiczny stuk maszyn w głębi kadłuba, wibrującego w biegu wszystkimi swymi częściami. W skąpym świetle gwiazd i świateł pozycyjnych: białych na masztach, czerwonego i zielonego po bokach na wysokości pomostu nawigacyjnego, — majaczy pokład, maszty, obciążone brezentem luki ładowne, windy parowe i bębny z nawiniętymi na nie stalowymi linami.

Przez uchylone drzwi pomieszczeń załogi na dziobie pada nieco światła i słychać głosy rozmawiających. To zmiana, która powróciła przed chwilą z wachty, układa się do snu. Na pomoście — cisza. Tylko pomiędzy pozycyjnym światłem zielonym sterburty (prawej burty), a czerwonym bakburty (lewej) — żarzy się papieros oficera wachtowego na pomoście.

Po stromych schodkach dostajemy się na górę. Otacza nas specyficzny nastrój sterowni. Pochylny nad kompasem marynarz „stoi“ wachtę sterowa. Światło, ukryte pod tarczą kompasu, pada na skupioną, surową twarz sternika i oświetla dłonie, oparte na wystających szprychach koła sterowego. Reszta postaci tonie w mroku.

W kadłub statku uderza fala, wiatr i prąd zmieniają co chwila kierunek jego biegu, zboczenie z kursu wykazuje natychmiast kompas. Sternik „wybiera“ kilka szprych koła sterowego.

Tuk-tuk-tuk-tuk-tuk... — trajkocze maszynka sterowa, połączona łańcuchami przewodów sterowych z głowicą steru na rufie. Pióro steru, zanurzone w wodzie, odchyła się nieco od położenia diametralnego i zmusza statek do powrotu na kurs wyznaczony.

Obok sternika majaczy w półmroku sterówki postać oficera wachtowego. Spod daszka oficerskiej czapki para uważnych oczu omiata widnokrąg. Do czynności nawigatora należy określenie pozycji czyli miejsca geograficznego, w którym statek znajduje się w danej chwili, dalej: wyznaczenie kursu kompasowego, którym okręt posuwa się do swego celu, wreszcie nieustanna uwaga na bezpieczeństwo statku, wymijanie napotykanym przeszkód i innych okrętów.

Gdy statek znajduje się zdala od brzegów, gdy na rozległym widnokręgu nie widać ani skrawka lądu, nawigator określa swoją pozycję na podstawie pomiarów astronomicznych, posługując się sekstansem t. j. przyrządem, który mierzy kąt nachylenia słońca lub gwiazd nad horyzontem, oraz chronometrem czyli precyzyjnym przyrządem zegarowym. Na podstawie otrzymanych pomiarów nawigator określa długość i szerokość geograficzną i nakreśla ołówkiem na mapie małeńki krzyżyk, w którym w danej chwili się znajduje.

Gdy statek posuwa się wzdłuż brzegów, nawigacja jest łatwiejsza: szereg znaków i sygnałów przybrzeżnych pozwala określić pozycję statku bez uciekania się do zawiłych obliczeń astronomicznych. Zwiększa się jednakże niebezpieczeństwo natknięcia się statku na gęsto u brzegów rozsiane mierzliny lub rafy podwodne. Toteż czujność nawigatora musi być teraz zdwojona.

Płyniemy w tej chwili wzdłuż brzegów niemieckich, na wschód, ku niedalekiej już Gdyni. Poza sobą zostawiliśmy ostatnią latarnię niemiecką Stillo i zbliżamy się do wybrzeży polskich.

Wreszcie spoza widnokręgu bieżą ku nam znajome błyski pierwszej latarni polskiej. To najsilniejsza z latarni na Bałtyku, Rozewie, poznajemy ją po krótkich jak mgnienie błyskach, powtarzających się co trzy sekundy. Siła światła tej latarni łukowej, czerpiącej prąd z potężnych baterii akumulatorów, wynosi 6 milionów świec. Wybłyski jej są widzialne w normalnych warunkach w promieniu 23 mil morskich, niekiedy zaś — gdy światło jej odbija się od chmur jak od lustra — widoczne są w odległości z górą 40 mil morskich.

W niespełną godzinę po ukazaniu się światła latarni rozewskiej, wpływamy na terytorialne wody polskie, a po dwóch godzinach znajdujemy się naprzeciw tej latarni, czyli jak mówi nawigator, „na trawersie“ Rozewia. Płyniemy teraz kursem kompasowym Süd-Ost czyli na południo-wschód wzdłuż Półwyspu Helskiego. Przed nami na widnokręgu ukazują się błyski latarni Jastarnia-Bór. Wysłała ona po dwa krótkie wybłyski, oddzielone przerwą $2\frac{1}{2}$ sekundy, które powtarzają się znowu po przerwie, wynoszącej około 6 sekund. Latarnia ta

czerpie światło z palników naftowo-żarowych urządzonych podobnie jak naftowe maszynki primusowe. Światło jej w normalnych warunkach widoczne jest w promieniu 15 mil morskich. Po minięciu latarni w Borze widzimy światła latarni helskiej, świecącej stale słabym blaskiem, na którego tle daje co 13 sekund wybłyski silniejsze.

Na odcinku brzegu pomiędzy latarniami Boru i Helu napotyamy boję huczącą „Hel N“ (Nord) ze światłem wybłyskowym, powtarzającym się w okresie 4 sekund. Boja hucząca jest hermetycznie zamkniętą beczką żelazną, wypełnioną powietrzem i pływającą na powierzchni morza. Jest ona przymocowana kotwicą do dna morskiego i miejsce to jest oznaczone na mapie. Przez środek boi przeprowadzona jest długa rura, otwarta u dołu, u góry zaś zakończona przyrządem huczącym. Woda, dostająca się do wnętrza rury, podnosząc się w niej, to znów opadając wraz z powierzchnią falującego morza, wypiera powietrze, które uchodzi przez górną część rury i porusza huczącą syreną. Na szczycie boi umieszczona jest mała latarnia wybłyskowa. Tak więc boja ta wydaje sygnały akustyczne i świetlne.

Niedawno pomiędzy Jastarnią a Helem zmontowano nową latarnię na tak zwanej Szwedzkiej Górze. Jest to latarnia elektryczna o sile 3000 wat, światło tej latarni widać w promieniu 20 mil morskich. Tak więc płynące wzdłuż wybrzeża statki orientują się według światła latarni morskich, z których każda ma swoją charakterystyczną cechę wy-



Boja dzwonowa „Gd“

błysków oraz zasięg, zanotowany na mapie morskiej. Od latarni do latarni posuwa się okręt, płynący wyznaczonym na mapie kursem do portu przeznaczenia.

Od południowego cypla półwyspu, bez żadnych przeszkód nawigacyjnych, zdążamy do portu gdyńskiego kursem kompasowym West-Süd-West. Napotykamy teraz wychodzące z portów Gdyni i Gdańska okręty. Każdy z nich, podobnie jak i nasz statek, ma po swojej prawej burcie na wysokości pomostu nawigacyjnego zielone światło pozycyjne sterburtowe, po lewej zaś burcie płonie czerwone światło bakburtowe. Na maszcie przednim białe światło pozycyjne jest umieszczone niżej niż na maszcie tylnym. Po światłach tych rozpoznajemy pozycję i kurs napotykanego okrętu, co ma duże znaczenie przy wymijaniu się. W celu uniknięcia zderzenia istnieją międzynarodowe przepisy o wymijaniu się statków na morzu. Pewien kapitan angielskiej marynarki handlowej ujął te przepisy w kilka prostych, łatwych do zapamiętania wierszyków, które przyjęły się wkrótce wśród marynarzy wszystkich bander. Wierszyki te na język polski przełożył generał Mariusz Zaruski. Ogólna zasada wymijania się okrętów została ujęta w następującym czterowierszu:

Czerwone do czerwonego,
Zielone do zielonego:
Mijaj śmiało, kolego!
Nie stanie ci się nic złego.

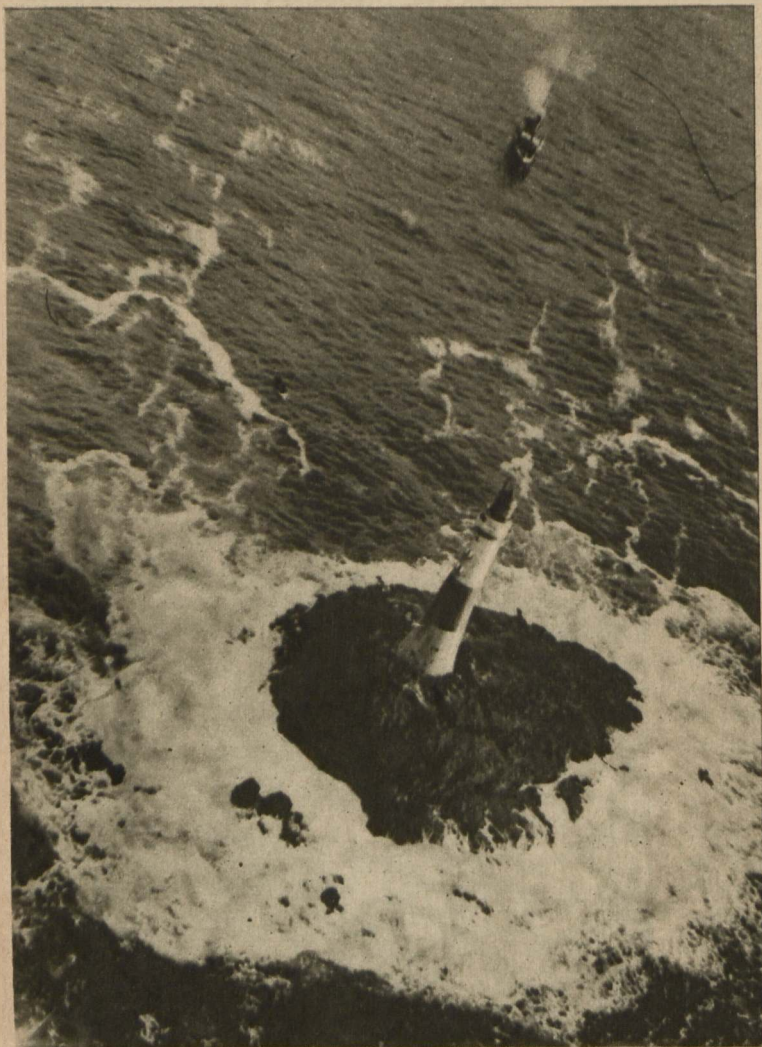
Właśnie z lewej strony widzimy zielone światło zbliżającego się statku. Z położenia jego białych światel na maszcie, z których pierwsze jest umieszczone niżej niż drugie, widzimy, że kurs jego przecina się z naszym. Zielone światło obcego statku widoczne jest od naszej lewej burty, na której płonie nasze czerwone światło bakburtowe; nie jest to więc po myśli zacytowanego czterowiersza. Zmieniamy zatem kurs, sterując na lewo, by, według zasady czterowiersza, „pokazać” mijanemu statkowi nasze światło czerwone, po czym przechodzimy bezpiecznie za rufą tego statku.

Na horyzoncie widzimy już lunę światel nad Gdynią. Stopniowo rozróżniamy znajome części miasta i portu; na lewo widać wejściowe światła portu gdańskiego, dalej oświetlone pomosty Sopotów i Orłowa, równymi liniami latarni rysuje się bulwar nadbrzeżny pod Kamienną Górą, migają czerwone i zielone światła na falochronach i w porcie wojennym. Na szczycie wieżyczki Obserwatorium Morskiego PIM-u zapala się właśnie światło, sygnalizujące upływanie pełnej godziny, według którego regulowane są zegary okrętowe.

Dogodne miejsce do zarzucenia kotwicy przed portem, czyli redę, oznacza boja dzwonowa „GD”, opatrzona białym światłem, błyskającym co 3 sekundy. Tutaj okręty, wchodzące do portu, stają na kotwicy i sygnałami akustycznymi lub świetlnymi wzywają pilota, który wprowadzi statek i wskaże wyznaczone na postój miejsce przy nabrzeżu. Załoga umocuje czyli zacumuje statek linami do nabrzeży, otworzy ładownie, w których czelustki zanurzą się wnet stalowe ramiona dźwigów, by opróżnić je z przywiezionego ładunku. Przy wejściu do portu na krańcach falochronu migają 2 latarnie wejściowe: jedna błyska zielono, druga białą i czerwono na przemian.

„Zielone, zielone” — woła jedna. „Czerwone, białe, czerwone, białe” — odpowiada druga. Będą się tak sprzeczać przez noc całą, czerpiąc energię bądź z sieci elektrycznej, bądź też ze zbiorników gazu acetylenowego.

Dopiero, gdy pierwsze promienie słońca padną na Zatokę — światła gasną. Światła na dalej położonych znakach, bojach i pławach świetlnych, umocowanych w głębi Zatoki — gasną samoczynnie. Są zaopatrzone w metalowe płyty ciepłozułe, opatrzone soczewką powiększającą. Gdy przez soczewkę padnie na płytkę metalową promień słońca, płytka się rozszerza, zamyka dopływ gazu i światło gasnie.



Latarnia morska widziana z samolotu

ST. M.



RYBACY POLSCY NA MORZU PÓŁNOCNYM

Jest noc. Właśnie legliśmy w dryf, ciągnąc przed sobą, prawie niewidzialnie, olbrzymią taśmę sieci szkockiej, podtrzymywanej setkami korków i dziesiątkami białych, balonowatych pływaków.

Nic z tego jednak teraz nie widać, wszystko gdzieś hen, prawie w dwukilometrowej dali tańczy i bryka na roześlonych falach.

Tutaj, na pokładzie, daje jeno o tym znać mocno nastawiony do fali dziób statku i bryzgi grzyw, doremnie nam naskakujących.

Statek śpi. Raczej drzemie, trzymając się grubych lin, jedyne teraz pewnego uwiązania na bezmiarze wód, a jakiejże jednocześnie chytrej matni dla wielotysięcznej, rybniej rzeszy.

Pokład wyklarowany, rzędami ustawionych beczek czeka nowych ławic. Załoga zmordowana wielogodzinnym zmaganiem z morzem, legła w kojach i zapadła w mocny, twarde sen, równie twarde, jak jej życie i praca.

Dawniej, gdy jako chłopiec czytał i słyszał o morzu, o marynarzach, o rybakach, zdawało mi się, że sama poezja jest przy nich, że wiatry noszą od portu do portu, że jeno panoramy cudnych wybrzeży przesuwają się przed zadumanym wzrokiem marynarza, wspartego o reliny.

A on, ten rycerz wód słonych, myśli, myśli, a może marzy o ukochanej na lądzie, o zacisznych przystaniach pod siedmioma palmami, o koralowym atolu.

Czasami i tak bywa, ale raczej trzeba mozolić się z zawsze oporną namokniętą liną, z wlecznie

brudnym pokładem, ze sterem, co ani minuty nie chce sam ustać na kompasie.

Albo, gdy ciągnąć trzeba sieci... Jeśli aura sprzyja, to pół biedy, ale niechno przyjdzie fala sztormowa: wyrywa wszystko z rąk i zalewa później twarz i oczy jadem rozgniecionych meduz. Szał tedy chwytą czleka. A tu ani czym wytrzeć, bo ręka brudna i oślizgła, i sieci wręcz z ręki popuścić nie można.

Meduza na Morzu Północnym, to istne nieszczęście dla rybaka. Stałem raz przy układaniu sieci pod pokład. W pewnej chwili spojrzałem do góry, aż tu cały półmisek meduzowej galarety chlap w gębę!

Brrr..... jeszcze teraz śni mi się czasami galareta z meduzy.

Na jad meduzy doskonały jest amoniak, a na morzu stosuje się poprostu moc. Lepsze to niż wstrętne pieczenie.

Na moim lugrze pomieszczenia dla załogi są na dziobie. Ja mam koję na rufie, za koją szypra, tuż pod samym nawisem. Nie lubię tego miejsca, bo zalatuje stałe swąd i fala opływając robi całe piekło. Jużto kwiczy, jużto porykuje, jużto chrapie jak hiena.

Teraz właśnie dlatego uciekłem na pokład. Tylko o zgrozo! Po drodze wsadziłem nogę w pudło z margaryną. Musiałem starannie wygładzić powierzchnię, żeby nie było śladu stopy. Ale „stary” nie widział, to wszystko w porządku. Na morzu i tak się zje.

I jeszcze jednej rzeczy nie lubię na rufie. Mianowicie „koffie” i „thee”.



Rybacy z Kuźnicy przy pracy

Pierwsze to ma być kawa z mlekiem kondensowanym, drugie herbata, ale nie parzona, tylko gotowana „na jodynę“.

Mój szyper, jako Holender, pije to starannie co dwie godziny i co taki odstęp czasu męczy mnie tym i nadziwić się nie może, dlaczego robię przy tych cudach takie cierpkie miny.

Co dwie godziny usiłowałem gubić się w zakamarkach pokładu, ale zawsze gonili mnie słowa:

— Bobl koffiel!

— Bobl Bobl

Nie było poprostu sposobu.

Teraz zbiłem kubek, rozmyślnie, a drugiego nie ma, więc jestem zwolniony. Szyper i mechanik patrzą z politowaniem i delektują się swoją „koffie“.

Jeśli chodzi o naszą kuchnię, to jest ona wytworniejsza, niż na innych lugrach.

Chochlę piastuje w swym ręku Polak, gruby, pocieszny Adaś. Woła się na niego poprostu „kok“. A kok jest zawsze zadowolony, wypina mocno do przodu pierś i brzuch, rozstawia szeroko masywne, zbrojne w olbrzymie „klumpy“ nogi, beretem odsuwa fajerki i winduje kocioł na piec. Dym bucha na kubryk, syczy rozlana słonina, coś leje się po podłodze, w oparze wszystko niknie. Wreszcie powoli oczyszcza się powietrze i przy karbidowym świetle wyłania się znowu masywny krok. Spod beretu wiszą mu teraz kosmyki włosów, śmieje się szeroko spoconą gębą.

Czasami, gdy jesteśmy sami, kok siada koło koi i poczyną rozprawiać.

Mówi, że ciężka jest, jak wszyscy diabli, ta praca na Nord See, ale, że musi dorobić się własnego kutra. Tam w Polsce go kupi, wtedy ożeni się i przejdzie na Bałtyk. Ma już nawet upatrzona dziewczynę...

W takich momentach kok przepelnia się boską słodyczą, tak, że niekiedy przestaje się głośno śmiać. Jakoś tam wtedy rażniej poczyną pracować wyobraźnia.

Tedy ten nasz kok wyczynia dziwne przysmaki, powszechnie zresztą praktykowane na lugrach.

Rarytasem niezapreczenie jest świeża, prosto z sieci makrela, pomuchła, lub śledź. Wypatroszoną taką rybę, w miarę posoloną i owiniętą w papier wtyka się w popiół i w skupieniu czeka. W braku czystego papieru, może być gazeta. W takim wypadku zalatuje zapach drukarskiej farby, ale antyseptyczne jest to w zupełności, bo żar zabije wszystko.

Jako przysmak świąteczny robi się „pane koki“. Jest to niby omlet, smażony w olbrzymiej brytwannie roztopionej słoniny. Gdyby było mniej zwarte i rumiane, to przypominałoby rozduśzoną meduzę. Czy trawi się to?... Pysznie!...

Na morzu trawi się po strusiemu.

Ba! i humor ma się nie tak mętny, jak po cudnych lądowych majonezach.

Specjalnie lubię lugier, gdy rzuci sieci za burtę i przyczajony popada wraz z całą załogą w sen.

Gramolę się tedy na pokład, sunę dokoła burt i podpatruję.

Na rufie jak zwykle powarkuje fala i pomaga w chrapaniu i pogwizdach szyprowi. Czasami w przerwach słychać przedziwnie głośno cykanie zegara i posyk palnika lampy, co niekiedy ciska żar rozpalonego do biała żelaza, niekiedy znowu pelga nikłym płomykiem szabasowej świeczki.

Kiedy morze jest więcej wzburzone i pod statkiem przebiegają grzywacze, wtedy rozpoczyna się uparte dyndanie masztowych lin i przedziwna pisanina masztu po niebie, po chmurach, po gwiazdach... Na prawo, na lewo, w przód, w przód i jeszcze raz wprzód.

Lecz co to?...

Morze pod statkiem jakby puchnie, puchnie, nadyma się błyskawicznie. Maszty w przerażeniu zamierają na jedno mgnienie oka, pod piersiami robi się jakby pusto — i wreszcie olbrzymia kiść słonej wody trzaska w dziób, toczy się po pokładzie i sepleniąc wypryska za burtę.

A tam na dole, w dziobie, ile razy kolebnie się statek, tyle razy machają przy uspiionych kojach olejne rybackie ubrania i zamachują się uparcie, jak nieznośne czupiradła, jak bezgłowe konopne strachy na wietrze.

Czasami uda im się wyciąć z płaskiem w wystawioną nieogłędnie z koi twarz, wtedy ręka uspionego leniwie podsuwa się do spoliczkowanego miejsca. nieruchomieje na nim, a głowa usuwa się w cień koi.

Sprzęty w kubryku ryczą z uciechy. Raz na własne oczy widziałem, jak nawet przy niewielkim kołysaniu fajerka ześlizgnęła się chytrze z ciepłej kuchni i usiłowała zawiesić się, podobnie do obwarzanka na patyku, na wystawioną nogę śpiącego

kuchcika. Musiał ją za dnia kopnąć i pewnie obraziła się, mściwa!

Kubryk pomalowany jest ugrem. Część górna jest zielona.

Gdy nastają godziny snu, gdy przez dużą kłapę w suficie zaglądamy gwiazdy i księżyc, a z koi dobywa się przechrapywanie i sapanina, wtedy kubryk staje się pleczarą bajeczną z tysiąca i jednej nocy. Wtedy nawet rybie łuski, poprzyczepiane gęsto do ścian (oczywiście nie dla ozdoby), przestają być rybie, a stają się najwyszukańszymi rubinami o opalowych wprost błyskach, a wysmarowana zielenią szlachetnie i w nefryt się zmienia. Z pod ław wystawiają ciekawie swe zadarte nosy olbrzymie klumpy i zdają się mówić:

„My siedmiomilowe olbrzymów buty“.

I przychodzą godziny północne. Czas wybierania sieci.

Pryska tedy czar. Uchodzą bańnie. Ten i ów z biedą rozbudzony przez wachtmana, wpycha, zupełnie jak na złość, prawą nogę do lewego buta, kiwa senną głową do taktu fali i klunie, znowu do tych cholernych przeklętych meduz.

Motor warczy i dyszy. Statek drży, rozbudza się.

Przy burcie wnet stają dwaj wodo- i meduzo-odpornie zakapaturzeni i opancerzeni. Przypierają się mocno i ciągną, o ciągną!

W blaskach reflektora błysnęła srebrem ryba. Jedna, druga, dziesiąta. Cała ich masa natkana na szare, złe nici netów. Chlapią tłustymi ciałami o oślizgłą już burcie, wiercą przez chwilę bokami, puszczają przez rozszarpane skrzela posokę i mrą setkami, tysiącami.

Tam w kraju jeden śledź za dziesiątkę, tu po pas nurzać się. Mdleją ręce, pali ogniem twarz i cieką

od meduziego jadu łzy z zachlapanych nimi oczu, a sieci końca nie mają.

Siedem godzin, a pół sieci jeszcze w morzu.

Tymczasem przerwa. „Bob! Koffie“! krzyczy szyper. Diabli nadali meduzy i „koffle“!.

Włazimy na dziób, do kubryku. Opadają wszyscy ciężko na ławach. Wytarte jeno o spodnie ręce, chwytają olbrzymie pajdy chleba. Spragnione wargi ciągną zabełtaną mlekiem kawę.

W samym kącie siedzi młody Holender. Pierwszy uporał się z jedzeniem. Teraz kręci papierosa. Patrząc nań od pewnej chwili i widzę, że trzeci już raz usiłuje go skrócić i rozsypuje za każdym razem.

Białe kędzierzawe włosy zsunęły się na czoło; z niezlepionej bibułki sypie się wolno na ziemię tytoń.

Reszta dopija kawę.

Przez wentylator krzyczy już szyper: dalej! na pokład! Podnoszą się, wloką do trapu.

Czy może za skromni na bohaterów?...

Okragłe dwanaście godzin dobywało się sieci. Od pierwszej w nocy do pierwszej w południe.

Teraz nudne do szaleństwa, jak flaki z olejem, patroszenie, solenie i w beczki, i w beczki...

Tymczasem za burta pokazują się delfiny. Poczynają igrać na fali, przewracać olbrzymie cielska i ochlapywać je słoną pianą. Zupełnie niedwuznacznie bawią lugier.

Widać, przy pracy należy się słusznie widok bardziej urozmaicony.

Tam na lądzie pracuje się łżej, prawda, ale pełza się przez żywot szarymi ścieżkami wiecznej nudy. Tapla się lakierem w błocie oślizgłych ulic, spowitych przykrym wyziewem, i w poszukiwaniu za księżycem, czy słońcem, zawadza się nosem o róg kamienicy.

BOGUSŁAW DOMANIEWSKI



Solenie śledzi

Z a l i n i ą h o r y z o n t u

Linia horyzontu — to nie tylko granica dwu barw nieba i morza, — to zjawisko urzekające obietnicą spełnienia marzeń o dalekiej przygodzie.

Cienka linia horyzontu oddziela nas od dalekiego świata, jest jakby granicą, rzuconą między nami a tym wszystkim, co leży po tamtej stronie, co wymyka się z kręgu naszego patrzenia i odczuwania.

Jeśli ktośkolwiek przekroczył choć raz tę linię morskiego horyzontu — jest stracony. Każdy jej widok jarzy się od nowych obietnic.

Pewnego dnia opuszczam port gdyński.

Na drodze mej wędrówki leżą wielkie miasta, huczące życiem porty i nieogarniona przestrzeń morza. Wiem, że między Gdynią a tym dalekim światem jest ścisły kontakt, ale i dystans jednocześnie. Pragnę określić granicę tego dystansu, znaleźć dla Gdyni najbardziej prawdziwą miarę rzeczywistości, by mieć pełną świadomość, że potężny rapsod o Gdyni nie ma fałszywych tonów.

Już z chwilą przekroczenia trapu statku — opada ze mnie wszystko cokolwiek wiąże się z lądem. Nęci i podnieca perspektywa tej inności, jaka wypełni odąd każdy nadchodzący dzień.

Za sierpem helskim pachnie już dalekością, bezkres staje się prawie, że dotykalny.

W mej kabinie oglądam mapy. Przyswajam sobie kształt tych wszystkich portów i lądów, które będę oglądał; staram się z martwego wyrazu mapy odgadnąć prawdziwy wyraz tych różnych barwnych plam, przeniknąć myślą to, co mnie oczekuje.

Codziennie rozmawiam z oficerem wachtowym, zaglądam do kabiny nawigacyjnej. Tam mapy są imne, na morzu bardziej zrozumiałe. Puste plamy lądu i niezliczona ilość linii, układających się w płaszczyszny — i łamana linia kursu, poznaczona krzyżkami pozycyj.

Te z dniem każdym zwiększające się krzyżyki, stanowią osobliwy, morski sposób odmierzania przebytej drogi. Są miara, określającą etapy podróży statku od portu do portu.

Precyzyjne pomierzenie morskich szlaków sprawia, że ląd, jaki wyrasta na kursie statku, nie jest niespodzianką. Jest tylko wynikiem nawigacyjnego rachunku i sprawności maszyn.

A mimo to nikły kształt lądu, wylaniającego się w pewnej chwili podróży z morskich pustkowi, napełnia niepokojem oczekiwania.

Wiadomo przecież, że owa ciemniejąca na widnokręgu plama lądu będzie olbrzymieć z każdą chwilą, że w miarę zbliżania się tryśnie mocą ruchu i życia.

W kabinie nawigacyjnej można obliczyć dokładnie, kiedy to wszystko nastąpi. Lecz po co?

Pierwszym etapem mej podróży jest Anglia, ujawni się poraz pierwszy ze statku, jako nikły, ciemny kształt.

Zbliżanie się do brzegów Anglii, jest dla mnie czymś więcej niż zaoценiem nowego lądu, niż etapem morskiej podróży. Jest to jakby chwila wkroczenia w krainę morskich cieniów, które w okresie

bohaterskich żaglowców, kształtowały tradycie ludzi morza.

Ujście Tamizy ma w sobie, jak ujście każdej wielkiej rzeki do morza, urok otwartych ramion. Choć w jego kształcie można znaleźć i inne podobieństwo. Z lotu ptaka wygląda ono jak zakrzywiony dziób drapieżnika.

Nie trzeba szperać po księgach, statystykach, porównywać Londyn z innymi wielkimi portami świata, by mieć jego doskonały obraz.

Masywami wielkich, czerniałych budynków portowych, magazynów, doków okrętowych, żelaznymi rusztowaniami dźwigów, rykiem syren stanicznych i potężnych transoceanicznych kolosów, — port londyński pisze w świadomości przybysza swój obraz.

Człowiek, przybywający tutaj z otwartej przestrzeni morza gubi się w tym labiryncie, zatracając poczucie przestrzenności; zdaje mu się, że świat cały wypełniony jest kamiennymi formami budynków, pocięty na kanały, baseny, huczący od zmieszanych głosów syren okrętowych.

Niektóre z wielkich budynków portu londyńskiego są wyrazem najbardziej klasycznej brzydoty. Wiadomo. Historii ich powstawania nie towarzyszyła troska o linie, artystyczny kształt, lecz o pojemność i użyteczność handlową. Toteż każdy z nich kryje w swym wnętrzu niezliczoną ilość bogactw, nawiezionych tutaj w ładowniach statków z dalekich kolonii.

W tym ogromie magazynów i budynków portowych gubi się nawet tak charakterystyczny dla każdego portu profil dźwigów, które tutaj pracują lub odpoczywają w cieniu tych wyniosłych budowli.

Cały ów jednolity obraz londyńskiego portu ma w sobie dużo sędziwej powagi. Łatwo wyczuwa się tętno tego życia. Wyczuwając wielkość tego skupiska, nie można nie dostrzec, że mimo ogromu, w sieci spraw i potrzeb tego portu, istnieje zgodny rytm, panuje jednolita wola i wspólny cel.

Wszystko to sprawia, że statek, cumując się przy nabrzeżu, zastaje cały precyzyjny aparat przeladunkowy, gotowy do natychmiastowej pracy.

Port londyński, mimo cech wielkiego masywu, mimo nieustannego ruchu, otoczony jest atmosferą spokoju. Chyba tylko gdy mgła spadnie na Tamizę, gdy statki po omacki szukają swych nabrzeży, lub wychodzą na morze, wtedy dopiero dźwięczą rozpaczliwe tony, zmieszane w jedną ponurą melodię.

Londyn opuszczam o zmroku.

Jaśnieje światłem lamp i neonów. Tamiza pocięta jest różnokolorowymi bryzgami. W ciszy przesuwają się obok nas statki, jedne wchodzą, inne wychodzą. Port staje się jeszcze bardziej tajemniczy i potężny, wyolbrzymiony przez fantastyczną mieszankę cieni i barw.

I zdawało się, że spod ciężaru tej potęgi, wynownie przemawiającej do świadomości, nie zdolam wydzwignąć żadnej radośniejszej myśli, żadnej otuchy, że stanę się śmieszny, gdy miarę Gdyni zechcę przyłożyć do tego kolosa.



Wyrazem portu są również jego budynki



Statki wchodzą i wychodzą

A jednak można porównywać małą Gdynię z olbrzymim Londynem, można znaleźć pewne cechy, które będą raczej przemawiały na korzyść tego małego właśnie portu.

Bo oto choćby niektóre urządzenia przeładunkowe Gdynia ma bardziej przystosowane do nowoczesnego tempa pracy, nie mówiąc o całym szeregu rzeczy wprawdzie drobnych, lecz w życiu portu istotnych. Gdynia widziana z londyńskiej perspektywy jest mała, lecz przesycona nowoczesnością, szumiąca przyszłością.

Po Londynie odwiedzam inne sławne porty. Wielkie i małe, ruchliwe i spokojne. Zaledwie gubił się kształt jednego ładu, wyrastał inny, i dlatego pociągający urokiem nieznanymi wzruszeń; zdawało się, że podczas tych wędrówek po portach otwierają się przede mną raz po raz tajemnicze wrota poznania, ukazujące skarby nieprzebrane, skryte to w wielkich magazynach portowych, to znów złożone w ładowniach najprzeróżniejszych napotykanym statków.

I wreszcie powrót. Znowu morze i dni życia okrętowego, wypełnione monotonią i rutyną. Wschody i zachody oddzielały dni prawie jednakowe, bo upływające w spokoju i ciszy. O ruchu i zbliżaniu się do macierzystego portu — mówiło jedynie stłumione drżenie maszyn okrętowych — no i owe krzyżyki znaczące linię kursu mapy nawigacyjnej.

Aż wreszcie w dzienniku okrętowym zapisana została godzina cumowania.

Z głębi statku nie dochodził odgłos pracujących maszyn. Maszyny stanęły. Statek wypełniła cisza i martwota.

Gdynia tego dnia pełna była słońca. Na jej krańcach złociła się jesień.

— Więc powrót? — rozmyślałem, jadąc do miasta czystą ulicą portową, która lśniła w słońcu jak skamieniała tafla rzeki.

Wszystko zostało jak za świetlistą smugą gdzieś daleko. Wszystko to, co było w tej podróży wspaniałe i wielkie, małe i nieludzkie, harwne lub monotonne, stało się jednolitym kształtem i barwą — wspomnieniem zaledwie.

Lecz dobrze jest z tych dalekich podróży wracać! Choćby dlatego, żeby zobaczyć jak ten szarobiaławy port z dnia na dzień ruchliwiej; jak drży nie-

strudzonym, mocnym uderzeniem życia; żeby usłyszeć zmieszany, zgrzytliwy jego dźwięk codzienny. by słuchać jak powietrze wibruje od głosów syren okrętowych.

Otoczyło mnie życie Gdyni, na którą patrzyłem jakby z uczuciem wdzięczności, że nie zawiodła mojej wiary, że wyszła z tych porównań z dalekimi portami pełna swego odrębnego, mocnego wyrazu.

Rozpoczęły się znów, jak za każdym tutaj pobyt, przyjacielskie rozmowy — z marynarzami, architektami, maklerami. Szukałem dla swego sądu potwierdzenia w tych rozmowach, prowadzonych gorączkowo, jakby w pośpiechu. Każdy bowiem ma tutaj jakieś wiecznie pilne i zawsze ważne sprawy do załatwienia.

— Roboty pełne ręce — mówi do mnie inżynier, podnosząc wzrok z nad rysownicy, gdzie ciemnieją jakieś rozpięte kształty, które może za kilka miesięcy przemienią się w formę już doskonałej budowli.

Nie! Stanowczo nie można jeszcze porównywać Gdyni z żadnym innym portem, zamykać w jakimkolwiek wymiarze. Najbardziej bowiem dokładny wymiar będzie nie prawdziwy, nie nadaży z życiem.

A gdy wreszcie o pewnej godzinie wracam ze Wzgórza Marszałka Focha, ulicą w kształcie litery „S”, gdzie mijam wspaniałe wille, wtulone w zacisza starych drzew, puste niezabudowane jeszcze place, długie szeregi rusztowań nowobudujących się domów, gdy czuję wokół zapach cegły i wapna, rozumiem już doskonale, gdzie leży najbardziej prawdziwa cecha Gdyni. W tym niepokoju budowania, — gdzie wszystko jest nowe i przyszłe, gdzie każda nowa rzecz jest prawdziwie wymowną niespodzianką. Tak! W tych dalekich, sławnych portach, już nic się nie zmieni; ani przybędzie, ani ubędzie — a tutaj, rok każdy przemierza jakieś skończone wielkie okresy.

Obok budującej się i szumiącej już życiem Gdyni rozpoczyna się wielka przestrzeń wody.

Woda jest przyjazna człowiekowi, zycliwa jego pragnieniom i wysiłkom. Toteż na wielkiej, gdyńskiej wodzie pojawiają się codziennie statki. Wchodzą i wychodzą, by niby za sprawą czarodziejskich mocy zniknąć za linią horyzontu.

STANISŁAW ZADROŻNY

Lubeka jako port bałtycki Łaby

Połączenie Łaby z Bałtykiem datuje się z czasów, kiedy Lubeka była jako miasto hanzeatyckie w największym swym gospodarczym rozkwicie. Kupcy oraz mieszczaństwo lubecy umieli patrzeć dalekowzrocznie i wyciągnąć praktyczne wnioski z ówczesnego układu gospodarczego w Europie, jak również z sytuacji geograficznej. Pomiedzy Lauenburgiem a Lubeką płyną dwie rzeki, a mianowicie: Delwenau, w kierunku na Lauenburg z ujściem do Łaby, i Steknica, będąca dopływem rzeki Trawny, uchodzącej przy Lubece do Morza Bałtyckiego.

Wododział pomiędzy obu tymi rzekami przechodzi w pobliżu Mölln. W roku 1389 Lubeczanie połączyli pierwszą sztuczną drogą wodną w Niemczech rzekę Łabę przez Delwenę ze Steknicą i Bałtykiem, przekopując kanał przez wzniesienie Möllnu. Kanał ten otrzymał nazwę Kanału Steknickiego. W późniejszych latach kanał ten był rozszerzany i rozbudowywany.

Początkowo szły tedy przeważnie transporty soli z Lauenburga w kierunku na Bałtyk. Stare firmy, handlujące solą, oraz cechy żeglarskie w Lubece i Magdeburgu, były inicjatorami budowy tego kanału, który w ciągu wieków XV, XVI i XVII doprowadził komunikację między Łabą i Bałtykiem do wysokiego rozkwitu. W stuleciach XVIII i XIX spowodu szeregu trudności natury politycznej, żegluga na Kanale Steknickim zmalała. W XIX wieku m. in. sprzeciwiła się rozbudowie tego kanału Dania, która tylko pod tym warunkiem udzieliła zezwolenia na budowę kolei Lubeka — Büchener. Po zwycięskiej wojnie o Szlezwig i po powstaniu Rzeszy, trudności tę minęły i Lubeka na nowo rozpoczęła akcję na rzecz budowy nowoczesnego kanału do Łaby. Dopiero w roku 1886, gdy Rzesza postanowiła — ze względów strategicznych — wybudować Kanał Kiloński, jako drogę wodną dla większych jednostek wojennych i statków handlowych, Lubeka przeformowała swój stary projekt budowy Kanału Steknickiego, gdyż, pozbawiona połączenia wodnego z Łabą, mogła znacznie ucierpieć jako port bałtycki wobec konkurencji Kilonii, usytuowanej nad wielkim nowym szlakiem wodnym. Wreszcie w roku 1894, na podstawie umowy, zawartej pomiędzy Prusami a Lubeką, rozpoczęto budowę kanału Łaba — Lubeka, przy czym 2/3 kosztów przyjęła na

siebie ta ostatnia, podejmując się także prowadzenia robót. Kanał ten został wykończony i oddany do komunikacji w roku 1900. Jest on dziś dostosowany do przepuszczania statków do 1.200 ton nośności.

Trasa kanału przechodzi po większej części korytem poprzedniego przekopu. Nowy Kanał Steknicki nie mógł wprawdzie usunąć ujemnych skutków, jakie na obroty portowe w Lubece wywarł morski Kanał Kiloński, w znacznej jednak mierze łagodził wytworzoną sytuację, stwarzając dla Lubeki nowe zaplecze w dorzeczu Łaby, tej wielkiej arterii wodnej, obsługującej Niemcy środkowe. W roku 1933 ruch na śródlądowych drogach wodnych Niemiec wynosił 78,1 milionów, z czego na Łabę przypadło 12%, t. j. 9.334 milionów ton; odpowiednie cyfry za r. 1935 wynoszą 101,3 milionów ton, a na Łabę 10%, t. j. 10.118 milionów ton. Port w Lubece uzyskał śródlądowymi drogami wodnymi około 750.000 ton.

Wracając do Kanału Kilońskiego (w Niemczech nazywanego Północnym), trzeba stwierdzić, że porty Morza Północnego, Hamburg i Brema, z ich żegluga zamorską, zostały mocno związane z basenem Morza Bałtyckiego właśnie dzięki temu kanałowi. Wobec tego, że Hamburg stał się przed wojną największym portem obsługującym Bałtyk, Lubeka musiała skoncentrować swe wysiłki na zapleczu Łaby. Toteż Kanał Steknicki uratował ją prosto od zagłady. Przy projektowaniu kanału Łaba — Lubeka, liczone na przewóz około 500.000 ton ładunku rocznie. W rzeczywistości ruch towarowy był wyższy: np. w 1912 r. przewieziono 656.000 ton. Lubeka mogła się spodziewać, że przy dalszym ulepszaniu swych dojazdowych dróg śródlądowych ustali swą przyszłość w charakterze „portu bałtyckiego Łaby” i utrzyma swą dawną tradycję średniowieczną. Nadzieje te jednak zaraz po wojnie się nie ziściły i rok 1933 wykazał zaledwie 380.000 ton ruchu towarowego na tym kanale. Dopiero w ostatnich latach obroty towarowe na wszystkich drogach wodnych Niemiec wzrosły, co też odczuł kanał Łaba — Lubeka, na którym w roku 1936 ruch towarowy osiągnął już 760.000 ton. Jeżeli chodzi o specyfikację towarów, to na pierwszym miejscu stoi drzewo (w r. 1936—245 tys. ton), następnie żelazo surowe, brykiety, węgiel, kaolina, glina i t. p., które pochodzą częściowo z pogranicza czesko-niemieckiego, wreszcie soda, kamień wapienny. Znaczna część transportów w górę rzeki Łaby dociera do Magdeburga i Saksonii. Lubeka jest w równym stopniu jak i Hamburg zainteresowana w tym, by Łaba przez stałą konserwację i pogłębianie była stale żeglowna aż do Saksonii. Wytyczne polityki żeglugowej Lubeki idą w kierunku utrzymania i rozszerzenia połączeń z zapleczem na śródlądowych drogach wodnych oraz do utrzymania i rozwoju stałych okrętowych linii towarowych z portami Morza Północnego i Bałtyku.

Mgr B. KRZYWIEC



SPRAWY KOLONIALNE

Zagadnienie kolonialne wysunęło się obecnie na czoło polityki europejskiej.

Punktem centralnym tego zagadnienia są niemieckie żądania kolonialne. W Rzeszy Niemieckiej wołania kolonialne zamieniają się w tej chwili w zdecydowany czyn. W czasie pobytu lorda Halifaxa w Berlinie żądania niemieckie zostały wyraźnie spreeczowane: zwrot Togo i Kamerunu oraz rzekomo część Angoli i Kongo belgijskiego.

W Anglii poglądy na kwestię kolonialną uległy ostatnio znacznej zmianie. Prasa angielska w czasie rozmów lorda Halifaxa z kanclerzem Hitlerem pisała o możliwości oddania Niemcom pod pewnymi warunkami, jeśli nie wszystkich, to przynajmniej części ich dawniejszych posiadłości zamorskich.

Znamienną dla ewolucji poglądów angielskich na sprawę kolonii była debata w angielskiej izbie lordów w połowie listopada ub. r. — w czasie której kilku mówców zalecało załatwienie sprawy kolonii tak, by roszczeniom niemieckim dane było w pewnej mierze zadośćuczynienie.

Prasa angielska podkreślała jednak nieoficjalny charakter rozmów lorda Halifaxa.

Wygłoszona tuż po wizycie Halifaxa w Berlinie mowa Hitlera w Augsburgu, podkreślająca konieczność zwrotu Niemcom ich dawnych kolonii, wywołała jednak w prasie opinię, że porozumienie między Londynem i Berlinem w kwestii kolonialnych postulatów Niemiec jest jeszcze dalekie.

Niemieckie rozmowy lorda Halifaxa otworzyły dalszą dyskusję nad zagadnieniem kolonialnym, łącząc je z ogólnym problemem bezpieczeństwa w Europie.

W dalszym ciągu, problem kolonialny był głównym przedmiotem rozmów, które miały ostatnio miejsce w Londynie, między premierem Chautemps i min. Delbosa z jednej, a premierem Chamberlainem, min. Edenem i lordem Halifaxem z drugiej strony.

W wyniku powyższych francusko - brytyjskich narad opracowano zasadniczą deklarację obu rządów, która w jednym ze swoich punktów stwierdza, że Wielka Brytania nie jest jeszcze go-

towa do poczynienia jakichkolwiek poważniejszych koncesyj kolonialnych na rzecz Niemiec. Żądania Niemiec zostały uznane jako nie nadające się do dalszej dyskusji w obecnych warunkach. Zdaniem obu rządów, do rozwiązania zagadnienia kolonialnego przystąpić można tylko w ramach rokowań o powszechne porozumienie europejskie.

Jak wynika z wyżej wymienionej deklaracji rząd angielski trwa nadal przy polityce zmierzającej do ogólnego układu europejskiego, a wszelkie ustępstwa na rzecz Niemiec, szczególnie w kwestii kolonialnej, byłyby możliwe jedynie pod warunkiem rzeczowych gwarancji niemieckich zachowania pokoju europejskiego, które to gwarancje musiałyby objąć znaczne zmniejszenie niemieckich sił zbrojnych.

★

Warszawskie rozmowy min. Delbosa zajmowały czołowe miejsce na łamach prasy paryskiej i berlińskiej.

Artykuły na ten temat poświęcały dużo uwagi sprawie polskich postulatów kolonialnych.

Dzienniki paryskie („Le Temps“, „Figaro“, „Excelsior“, „République“, „Matin“ itd.) podkreślały w szczególności, że Polska ze względu na swe przeludnienie i brak surowców, staje w szeregu państw, mających prawo do własnych kolonii.

Jak donosi „African World“

z dn. 20. XI ub. r. w północno-zachodniej części Unii Płd. Afrykańskiej w t. zw. Bushmanland szerzy się obecnie „gorączka brylantowa“. Panuje tam atmosfera podniecenia i tajemniczości, wywołana odkryciem miejsc bogatych w diamenty.

Kraj Buszmenów, który od 13-tu miesięcy dotknięty jest klęską suszy, pokłada obecnie całą nadzieję poprawienia sytuacji w odkryciu bogatych złóż diamentowych. Znaczna liczba prospektorów pracuje gorączkowo w szalonym upale. W jednym z wykopów znaleziono 462 diamenty.

Na razie trudno jest jednak ustalić czy rozpoczęta w kraju Buszmenów akcja będzie miała jakieś większe znaczenie w ogólnym handlu diamentami.

Prospektorzy stwierdzili jednak, że w tych okolicach znajduje się żwir podobny do żwiru z wielkich pól diamentowych Południowej Afryki.

★

Niemieckie żądania kolonialne wywołały w Belgii pełną determinację decyzję bronięcia Konga i Ruanda-Urundi przeciwko wszelkim zamachom.

Przewodniczący senatu belgijskiego p. Moyersoena po powrocie z dłuższej podróży do Konga i Ruanda - Urundi, stwierdził w swojej mowie, wypowiedzianej w Brukseli w dn. 17. XI. ub. r. — że oba te kraje Belgia musi zatrzymać przy sobie.



W dn. 6/XII 1937 r. odbył się w Berlinie wielki zjazd Niemieckiego Związku Kolonialnego

Niektóre pisma belgijskie, jak „Belgique Militaire” i „Nation Belge” domagają się powiększenia sił zbrojnych Konga i stworzenia lotniczych sił kolonialnych, oraz przystąpienia do natychmiastowych przygotowań do obrony Konga i Ruanda-Urundi.

★

Na dzień 6-go grudnia r. ub. została zwołana w Pretorii pierwsza sesja nowego Południowo-Afrykańskiego parlamentu tubylczego.

Biorąc pod uwagę, że jest to pierwszy tubylczy parlament, fakt ten jest pewnego rodzaju wydarzeniem historycznym i jednocześnie jednym z ważniejszych momentów w rozwoju polityki tubylczej rządu południowo-afrykańskiego.

Parlament powyższy — czyli Rada Przedstawicieli Tubylców, jest ciałem doradczym, które będzie miało za zadanie rozpatrywać propozycje wszelkich nowych praw i obciążeń finansowych dot. tubylców, zanim zostaną one przedstawione parlamentowi Unii.

★

„The African World” z dn. 27.XI r. ub. donosi o wielkim rozwoju kolei w Afryce Południowej.

Ostatnio koleje te dały brytyjskim firmom zamówienie na 44 lokomotywy, wartości £ 506.000, ponadto dały również poważne zamówienie firmom niemieckim, oceniane na £ 1,300.000, na 116 lokomotyw i zamówienie próbne firmie czeskosłowackiej na £ 2 miliony.



Indie Bryt. — miasto Srinagar

Międzynarodowe Biuro Pracy zaawiadomiło oficjalnie rządy państw zainteresowanych, że w dn. 28 II 1938 r. odbędzie się konferencja ekspertów dla przestudiowania możliwości międzynarodowej współpracy technicznej i finansowej w kwestii migracji kolonizacyjnych. Zebranie powyższe będzie — jak donosi „La République”, nowym etapem w rozwoju działalności Międzynarodowego Biura Pracy w tej dziedzinie.

Dotychczasowe studia nad tym zagadnieniem pozwalają twierdzić, że w chwili obecnej istnieje w szeregu państw imigracyjnych przychylnie nastawienie dla kwestii kolonizacji, jednakże jedna z zasadniczych przeszkód dla wykorzystania tych tendencji i zrealizowania pewnych przedsięwzięć z zakresu imigracji osadniczej — są trudności finansowe.

W związku z tym zwrócono się z prośbą do rządów państw, które mają brać udział w powyższej konferencji, aby delegowani specjaliści mieli potrzebne pełnomocnictwa, dla osiągnięcia przez konferencję praktycznych rezultatów.

★

Już w początkach r. 1937 można było stwierdzić lekkie polepszenie sytuacji ekonomicznej Afryki Równikowej Francuskiej.

Polepszenie to zaznacza się coraz wyraźniej, tak że obecnie można już mówić o poważnym zwrocie ku lepszemu w handlu zagranicznym tej kolonii. Dowodem tego są statystyki celne kolonii, które wykazują, że wpływy z cel za pierwszych 9 miesięcy

1937 r. osiągnęły blisko 47 milionów franków, co stanowi nadwyżkę blisko 20 milionów franków w stosunku do wpływów w tym samym okresie r. 1936.

★

W dniu 2 kwietnia 1938 r. zostanie otwarta w Warszawie wystawa kolonialna, zorganizowana przez wydział kolonialny LMK.

Wystawa będzie podzielona na sekcje: ekonomiczną, etnograficzną, historyczną, geograficzną, morską i artystyczną.

★

Na zaproszenie Zrzeszenia Studentów Studium Migracyjno-Kolonialnego W.W.P., w okresie świąt Wielkiej nocy przyjeżdża do Polski wycieczka studentów Uniwersytetu Kolonialnego w Paryżu (Ecole Nationale de la France d'Outre-Mer).

W czasie 10-dniowego pobytu, w Polsce, goście francuscy zwiedzają m. in. główne ośrodki przemysłowe Polski oraz okolice silnego wychodźstwa.

W czerwcu zostanie zorganizowana analogiczna wycieczka studentów Studium do Francji.

★

Zrzeszenie Studentów Studium Migracyjno-Kolonialnego W.W.P., Akademicki Związek Morski R. P. oraz tygodnik akademicki „Dekada” ogłosiły wspólnie dla młodzieży polskiej konkurs kolonialny.

Protectorat nad konkursem objął prezes Zarządu Głównego LMK gen. St. Kwaśniewski.

Uczestnikami konkursu mogą być studenci szkół akademickich i wyższych, uczniowie wyższych klas gimnazjów, liceów, szkół zawodowych i doksztalujących.

Każdy uczestnik konkursu winien odpowiedzieć na jedno z następujących pytań: 1) dlaczego Polsce są potrzebne kolonie, 2) jakiego rodzaju potrzebujemy kolonij (surowcowych, osadniczych, plantacyjnych), 3) jakim stosunkiem prawnym należałoby połączyć kolonie z Polską, 4) które tereny winny być nam przyłączone, 5) kiedy i w jaki sposób uzyskamy kolonie.

Odpowiedzi w zaklejonych kopertach należy przesłać do redakcji „Dekady” — Warszawa, ul. Orła 8 m. 1, do dnia 11 stycznia 1938 r. z dopiskiem „Konkurs kolonialny”.

Za wyróżnione odpowiedzi zostanie przyznane kilkadziesiąt cennych nagród.

Japoński krążownik
„Ashigara”



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Polska. W dniu 1-go grudnia przybył do Gdyni kontrtorpedowiec „Błyskawica”, drugi i ostatni z serii dwóch zamówionych w angielskiej stoczni Samuel White w Cowes. Po przybyciu na redę okręt oddał salut 13 strzałów armatnich, przysługujący dowódcy Floty, po czym ocumował się w basenie Marynarki Wojennej.

Nowoprzybyła jednostka jest tego samego typu co O. R. P. „Grom”, odebrany w ciągu obecnego lata. Powitana została radośnie, jako wydatne wsparcie tak dotychczas słabych jeszcze naszych sił morskich.

Z zamówionych przez Kierownictwo Marynarki Wojennej okrętów pozostaje jeszcze do odebrania stawiacz min „Gryf”, który w najbliższych dniach nadejdzie z Francji, oraz dwa okręty podwodne „Sęp” i „Orzeł” zamówione w stocznich holenderskich.

Anglia. Program morski na rok 1938 ma objąć między innymi budowę 4 lub 5 pancerników. Ponieważ już 5 takich okrętów jest w budowie, a 5 będzie zamówionych w 1939 roku, można już obecnie stwierdzić, że w roku 1942 Anglia będzie posiadała 25 pancerników, z czego 17 budowy po-

wojennej, wobec 18 amerykańskich i 14 japońskich. W tym czasie flota składać się będzie z 75 krążowników, 9 lotniskowców o łącznej pojemności około 500 samolotów, 150 kontrtorpedowców i 75 okrętów podwodnych. Żadne mocarstwo nie będzie w stanie wystąpić samotnie przeciwko tej potędze.

W stoczni w Barrow rozpoczęto budowę lotniskowca „Indomitable”, tak, że już 5 okrętów tego typu jest na warsztacie. Wyorność ich wynosi 23.000 ton, szybkość około 30 węzłów, pojemność 70 samolotów różnego typu.

Nie należy zapominać, że spośród 6 lotniskowców będących na służbie, 3 zostały wykonane z kadłubów przeznaczonych na pancerniki, 1 z pancernika chilijskiego i 1 z włoskiego statku pasażerskiego; tylko 1 więc, „Hermes” o 10.000 ton był budowany jako lotniskowiec. Wszystkie te starsze jednostki mogą przewieźć wspólnie 165 samolotów.

W ciągu ostatnich tygodni spuszczone na wodę trzy kontrtorpedowce po 1850 ton zamówione w ubiegłym roku: „Matabele”, „Tartar” i „Ashanti”; sta-

wiać sieci zagrodowych „Barbarian”, jeden z 5 zamówionych w 1936 r.; trawler „Giosamer” 875 ton, 17 węzłów, dwa działa 102 mm.

Poza tym rozpoczęto budowę dwóch lekkich krążowników po 5300 ton, uzbrojonych w 6 dział 152 mm. „Sirius” i „Euryalus”.

Natomiast próby odbiorcze pancernika „Warspite” ciągną się niepomyślnie na skutek stałych niedomagań w dziale maszynowym. Jak wiadomo koszt remontu i modernizacji tego okrętu zostały obliczone na kwotę ponad 100 milionów złotych.

Francja. Pod pozorem ćwiczeń, w rzeczywistości jednak dla ochrony życia i mienia obywateli francuskich, wysłana została na Daleki Wschód niedawno utworzona 4-ta eskadra krążowników w składzie „Georges Leygues”, „Gloire” i „Montcalm” oraz grupa okrętów podwodnych: „Acheron” i „Fresnel”. Stałe siły morskie na wodach azjatyckich składają się z krążowników „Lamotte-Picquet” i „Primauguet” oraz 4 awizo kolonialnych po 2000 ton uzbrojonych w 3 działa 138 mm.

Okręty podwodne po 1380/2000 ton „Beveziers” i „Agosta” odby-



Amerykańska kanonierka „Panay”, która została zatopiona przez samoloty japońskie na rzece Yang-Tse

ły 3-miesięczną podróż ćwiczebną na południowych wodach Atlantyku, zachodząc między innymi do Rio de Janeiro i Buenos Aires. Okręty przebyły bez najmniejszej awarii trasę wynoszącą ponad 15.000 mil morskich. Grupą dowodził były morski attaché w Warszawie, komandor Papillon.

Stany Zjednoczone. W ciągu listopada spuszczone zostały na wodę krążowniki „Nashville” i „Wichita”, a tegoż typu „Brooklyn” rozpoczął kampanię czynną. Są to okręty po 10.000 ton, 183 m. długości, uzbrojone w 15 dział 152 mm. i 3 samoloty umieszczone w specjalnym hangarze na rufie.

• Departament lotniczy marynarki przewiduje, iż w ciągu obecnego okresu budżetowego zostanie przyjętych 350 samolotów różnego typu. Ostatnio zamówiono 1 sterowiec o pojemności 3500 m. kub. dla szkolenia personelu oraz 1 o 11.000 m. kub. dla patrolowania wybrzeża. Marynarka już posiada po jednym sterowcu każdego z tych typów.

• Przyjęty ostatnio krążownik „Vincennes” został unieruchomio-

ny na skutek bardzo poważnej awarii maszyn: zniszczona została zupełnie przekładnia trybowa jednej turbiny. Śledztwo wykazało iż zaszedł wypadek sabotażu, gdyż w osłonie przekładni znaleziono pozostawiono tam naumyślnie rozmaite narzędzia.

Włochy. W dniu 20 listopada w Cantieri Riuniti w Monfalcone spuszczone na wodę aż trzy okręty podwodne, „Dandolo”, „Moncenigo” i „Marcello”; 1050/1500 ton, 17/9 węzłów, 2 działa 100 mm i 8 wyrzutni torpedowych, możliwość zanurzania się do 120 m. Stocznia ta wyspecjalizowała się w budowie okrętów podwodnych i wykonała 40 proc. jednostek włoskich oraz 9 proc. całej powojennej produkcji światowej, to jest 44 jednostki. Poza tym spuszczone kontrtorpedowce o 1650 tonach „Libra”, okręt podwodny o 650 tonach „Uebi-Scebeli” oraz kontrtorpedowiec „Taszkient”, który aczkolwiek zamówiony przez Sowiety, miał podczas uroczystości banderę włoską.

Japonia. Flota podwodna japońska zajmuje obecnie drugie miejsce na świecie, zaraz po Sowietach. Składa się ona z około 80 jednostek zbudowanych w okre-

sie od 1920 roku, z czego 16 po 1500/2000 ton z 1933-36 roku. Flota ta dzieli się na jednostki oceaniczne po 1500 ton, uzbrojone w 1—2 działa i 6—8 wyrzutni torped, oraz jednostki przybrzeżne po 700 ton, uzbrojone w 1 działo i 4—6 wyrzutni.

Niemcy. Ministerstwo Marynarki ogłosiło urzędowo, że budujące się 2 pancerniki po 35.000 ton uzbrojone będą w 8 dział 15,3 cal. (389 mm). Będzie to więc najpotężniejszy kaliber dotychczas użyty w marynarce niemieckiej, która nigdy jeszcze nie przekroczyła cyfry 305 mm.

• Do włoskiego portu wojennego Gaeta przybyła eskadra w składzie pancernika „Deutschland” oraz torpedowców „Falke”, „Kondor”, „Moewe” i „Falke”. Według doniesień prasy, zespół ten odbył kilka strzelań ćwiczebnych wspólnie z okrętami włoskimi, po czym powrócił na wody hiszpańskie.

Z. S. S. R. Według wiadomości podanych przez prasę estońską, urzędowo jednak nie potwierdzonych, w Zatoce Fińskiej zatonał okręt podwodny sowiecki. Wypadek ten nastąpił rzekomo na skutek rozprucia kadłuba o skałę morską.

Brazylia. W październiku spuszczone zostały na wodę trzy okręty podwodne zamówione w stoczniach włoskich: „Tamio”, „Timbiza” i „Tupy”: 850 ton, 6 wyrzutni torpedowych i 1 działko. Trzy dalsze jednostki tego typu znajdują się w budowie.

Argentyna. W ciągu ostatnich tygodni rozpoczęły kampanię czynną trawlerystawiacze min „Parker”, „Bouchard”, „Drummond”, „Robinson” i „Seaver”: 550 ton, 2 silniki po 1000 KM., 16 węzłów, 2 działa po 100 mm. i 2 po 75 mm. Wszystkie te jednostki zostały wykonane w stoczniach krajowych i noszą nazwy wybitnych oficerów marynarki poległych w czasie walk o niepodległość.

FOM

DO DNIA 1 GRUDNIA 1937 R. ZEBRANO
NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ W GOTÓWCE
I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH 6.066.823 64

FOM

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Zebranie połączonych Prezydiów Rady i Zarządu Głównego oraz Prezesów Okręgów LMK

Dn. 13 b. m. odbyło się w sali konferencyjnej Ligi Morskiej i Kolonialnej, pod przewodnictwem protektora LMK inspektora armii gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego, zebranie, w którym wzięli udział członkowie Prezydiów Rady Główny i Zarządu Gł. z gen. bryg. St. Kwaśniewskim i b. min. J. Koźuchowskim na czele oraz prezesi Zarządów Okręgów LMK.

Na wstępie zostały sformułowane przez gen. K. Sosnkowskiego zasady polityki programowej, metod pracy i gospodarki Ligi — przyjęte jednomyślnie przez zebranie.

Na zebraniu wygłoszone zostały referaty pp. dr. Rosińskiego i prof. Pawłowskiego o polskim problemie kolonialnym. Nad referatami wywiązała się długa i ożywiona dyskusja. Następnie powzięto w tej i innych sprawach szereg uchwał, a mianowicie:

OBRONA MORSKA

1. Sprawy obrony morskiej stanowią naczelną zadania propagandowe Ligi. Po wybudowaniu pierwszego okrętu podwodnego z ofiar publicznych, zbiórka na FOM powinna być kontynuowana z energią wzmożoną, zarówno terytorialnie poprzez Okręgi, Obwody i Oddziały Ligi, jak również wśród korporacji zawodowych i warstw społecznych, organizowanych dla celów zbiórki staraniem władz naczelnych Ligi.

Jednym z najracjonalniejszych środków wzmożenia zbiórki będzie rozrost organizacyjny Ligi i dążenie do pozyskania dla niej największej ilości członków.

Wyliczone powyżej metody zbiórki muszą dać w wyniku jej upowszechnienie.

Drugi etap zbiórki na FOM ma na celu zbudowanie z ofiarności publicznej flotyli ścigaczy, w ten sposób, iż każdy Okręg Ligi ufunduje po jednym ścigaczu swego imienia.

2. Zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej winna się łączyć z wytrwałą propagandą na rzecz posiadania przez Polskę silnej floty wojennej.

Należy stworzyć silny prąd opinii publicznej, stwierdzającej pilną potrzebę ustalenia w drodze

ustawodawczej programu rozbudowy polskiej floty wojennej z budżetu państwa.

ZAGADNIENIA MORSKIE

1. Wobec sytuacji, wytworzonej na terenie Wolnego Miasta, LMK nie może ustawać w mobilizowaniu polskiej opinii publicznej dla obrony naszego politycznego i prawnego stanu posiadania w Gdańsku.

2. Liga powinna wdrożyć silną propagandę na temat konieczności udziału inicjatywy prywatnej w rozbudowie polskiej floty handlowej oraz prosić rząd Rzplitej o politykę stwarzającą dla tej inicjatywy realne warunki rozwoju.

3. Ze względu na stały wzrost ruchu towarowego w porcie gdańskim (w roku bież. około 9 milionów ton) konieczna jest, równoległe z rozbudową floty handlowej, dalsza planowa rozbudowa portu, który pracuje obecnie przy maksymalnym obciążeniu personelu, urządzeń technicznych i połączeń komunikacyjnych.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

1. Zebranie połączonych Prezydiów stwierdza groźny stan zaniedbania dróg wodnych śródlądowych, które mogą wybitnie przyczynić się do potaniaenia wytwórczości przemysłowej przez tani przewóz surowców, nie odgrywają dotychczas prawie żadnej roli w życiu gospodarczym kraju.

Zebranie połączonych Prezydiów uważa za konieczne zaakcentować potrzebę w pierwszym rzędzie jak najbardziej śpiesznego uregulowania Wisły na całej jej długości od Zagłębia do morza. Wisła bowiem stanowi klucz do wszelkich rozwiązań dotyczących komunikacji wodnej na terenie Polski.

ZAGADNIENIA KOLONIALNE I EMIGRACYJNE

1. Rozwój stosunków międzynarodowych czyni zagadnienie kolonialne szczególnie aktualnym, stąd społeczeństwo nasze musi w czasie najbliższym zamianifestować swą zdecydowaną wolę uzyskania dla Polski obszarów kolonialnych.

W głębokim przekonaniu, iż rząd R. P. oraz jej ciała ustawo-

dawcze zdecydowane są wysnuć z sytuacji powyższej wszelkie niezbędne wnioski, zebranie połączonych Prezydiów poleca Zarządowi Głównemu wzmocnić akcję i propagandę na rzecz polskich potrzeb kolonialnych.

2. LMK winna studiować, propagować i popierać organizację importu do Polski wytworów, produkowanych przez polską emigrację zamorską — o ile charakter i rozmiar tej produkcji usprawiedliwia pod względem ekonomicznym odnośną inicjatywę.

3. Liga współpracuje w zagadnieniach emigracyjnych, prowadząc studia teoretyczne i eksploacyjne w zakresie przydatności dla celów kolonizacyjnych poszczególnych terytoriów zamorskich.

4. Ze względu na możliwe zadania przyszłości, wskazane jest wzmocnić akcję na rzecz Funduszu Akcji Kolonialnej, celem stworzenia w ramach tego funduszu żelaznych rezerw finansowych.

WYCHOWANIE MORSKIE MŁODZIEŻY

1. Praca organizacyjna i propagandowa Ligi wśród młodzieży jest drogą nad wyraz właściwą i celową, wiodącą najskuteczniej do przełomu myśli i psychiki polskiej w stosunku do zagadnień morskich i zamorskich. Jest jednym z głównych zadań Ligi kontynuowanie i pogłębianie tej pracy tak, by jak najrychlej zyskać liczny zastęp młodych szermierzy idei, należycie przysposobionych do walki o Polskę morską i zamorską. Entuzjazmowi i dobrym chęciom młodzieży musi iść Liga jak najserdeczniej na spotkanie, nie żałując środków materialnych w imię niewątpliwych i bogatych plonów przyszłości.

2. Współpraca Ligi ze Związkiem Harcerstwa Polskiego kształtuje się w sposób właściwy. Pomoc materialna, okazywana Harcerskim Drużynom Żeglarskim, daje dobre wyniki. Dorobek Harcerstwa w dziedzinie morskiej jest powszechnie znany i pozwala mniemać, że Harcerstwo i nadal będzie pozytywnie na morzu pracować. Dążeniem Ligi winno być, by harmonijna współpraca władz naczelnych znalazła swój odpowiednik na

szczeblach niższych, t. zn. by władze harcerskie w sprawach morskich bardziej zaawansowane współdziałały w miarę możliwości z Kołami Szkolnymi LMK.

Zaprawa młodzieży w żeglarskim morskim stanowi doskonałą morską propagandę i świetną szkołę charakterów. Dlatego też Liga winna usilnie popierać pomnożenie flotyli szkolnej dla młodzieży niezawodowej i do najbliższego budżetu wstawić sumy, potrzebne na wystawienie drugiego statku typu „Zawisza Czarny”. W obecnej sytuacji organizacyjno - personalnej należy zaprawę młodzieży w żeglarskim pełnomorskim scentralizować w Związku Harcerstwa i sposób wykorzystania nowego statku szkolnego uwarunkować temu Związkowi na mocy specjalnej umowy.

3. Młodzież akademicka reprezentowana jest w szeregach Ligi niedostatecznie licznie; Zarząd Główny winien podjąć kroki w Ministerstwie Oświaty i na wyższych uczelniach, by powyższy stan rzeczy zmienić na lepsze.

W szczególności Akademicki Związek Morski R. P. jest zbyt słaby liczebnie, jego działalność nie obejmuje wszystkich wyższych uczelni i ogranicza się prawie wyłącznie do żeglarskiego. Należy poczynić starania, by Związek uzupełnił swą nazwę słowami „i Kolonialny”, odpowiednio rozszerzył teren swych zainteresowań i wstąpił gremialnie do Ligi, opłacając drobną choćby składkę członkowską. Nic nie stoi na przeszkodzie, by w tym układzie związek wydzielił dziedzinę sportów wodnych i żeglarsko w osobne sekcje, związane organizacyjnie z centralą AZS-ów.

SPORTY WODNE

1. Kierownictwo wykonywania żeglarskiego i sportów wodnych wchodzi w zakres działania PUWF, właściwych związków sportowych, klubów i ośrodków. LMK nie może w tej dziedzinie sprawować kierownictwa organizacyjnego i fachowego. Oczywiście obowiązkiem Ligi jest jak najszersze propagowanie sportów wodnych; jej członkowie winni w wykonywaniu tych sportów przodować i jak najliczniej należeć do odnośnych klubów sportowych, uprawiając na ich terenie propagandę Ligi i jej hasła.

Natomiast nie jest pożądane, aby Liga ze swych funduszy, tak bardzo potrzebnych na dalej idące cele, wydat-

kowała kwoty nadmierne na budowę przystani, ośrodków, na organizowanie klubów wodnych. Urządzenia podobne mogą powstawać staraniem Ligi i jej Oddziałów tylko zgodnie ze statutem LMK i nie powinny pochłaniać więcej pieniędzy niż te, które statutowo pozostają w Oddziałach, co ponadto musi być pokrywane z innych źródeł. Zarząd Główny zaprzestanie dotowania tych poczyniń w terenie.

Kluby sportów wodnych, istniejące w terenie lub powstające staraniem Oddziałów Ligi, winny opierać się finansowo o dodatkowe opłaty członków, nie zaś o składki członkowskie Ligi, które mają służyć innym ogólniejszym celom.

Środki finansowe centrali będą skupione na należyte dotowanie działu właściwego żeglarskiego morskiego.

2. Dla propagandy sportów wodnych, a żeglarskiego morskiego w szczególności, Zarząd Główny winien poczynić starania o ponowne powołanie do życia międzyzwiązkowej komisji sport w wodnych przy Zarządzie Głównym Ligi pod przewodnictwem jego prezesa z udziałem stałych delegatów: PUWF i PW, Związku Związków Sportowych, Polskiego Związku Żeglarskiego, Polskiego Zw. Tow. Wioślarskich, Polskiego Zw. Kajakowego, Polskiego Związku Pływackiego, Związku Harcerstwa Polskiego, Związku Strzeleckiego, Akademickiego Związku Morskiego R.P., Centrali Akademickich Związków Sportowych, oraz Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży i Wydziału Obozów i Wycieczek Zarządu Głównego LMK ze stałym sekretarzem w bluzie Zarządu Głównego.

Komisja ta winna wydawać

Zarząd Główny LMK i jego prezydium przygotowało szereg wniosków na obrady połączonych prezydiów. Wnioski te zostały uzupełnione przez Zjazd Prezesów LMK, który miał miejsce w przeddzień zebrania z udziałem Protektora Ligi Morskiej i Kolonialnej, gen. broni Kaz. Sosnkowskiego, t. j. dn. 12 grudnia.

Okręgi Stołeczny, Woj. Warszawskiego i Białostockiego nadały ostatnio obszerne okólniki, jakie wysłały do swoich Oddziałów. Wyczerpujące wskaza-

własny organ prasowy („Sporty Wodne”). Dorocznym aktem propagandowym komisji winny być spływy żeglarzy, wioślarzy i kajakowców po wodach śródlądowych do morza, organizowane na wielką skalę.

ZAGADNIENIA ORGANIZACYJNO-PROPAGANDOWE

1. Prowadząc akcję propagandową ogólną oraz propagandę celową, należy usilnie werbować nowych członków, zarówno zwyczajnych, jak i członków-opiekunów, opłacających 150 złotych rocznie.

Członków - opiekunów werbować trzeba wśród osób fizycznych i osób prawnych.

2. Uznaje się za celowe i słuszne wystąpienie prezesa Zarządu Głównego do pana ministra Spraw Wojskowych z projektem odezwy do kadry zawodowej Wojska i Marynarki Wojennej, odezwy, wzywającej w związku z zaprzestaniem potrażeń z uposażeń na okręt podwodny im. Marszałka Piłsudskiego do gremialnego przystąpienia do Ligi w charakterze członków.

3. Uznaje się wartość propagandową i potrzebę rychłego utworzenia Muzeum Marynarki Wojennej przy Muzeum Wojska. Należy przewidzieć odpowiednio dotacje w budżetach lat najbliższych oraz wystąpić do Kier. Marynarki Wojennej o dotowanie powstającego muzeum kwotami co najmniej równymi świadczeniom Ligi. Należy wdrożyć starania u Prezydenta Miasta o przydział dla Muzeum Marynarki Wojennej odpowiedniego lokalu.

INSTYTUT NAUKOWY LMK

Zebranie połączonych Prezydiów wita z wielką radością powstanie Instytutu Naukowego LMK i życzy mu jak najlepszych owoców pracy.

nia instrukcyjne i informacyjne o bieżących pracach władz LMK, stanowią podstawę dla działalności poszczególnych Oddziałów. Dążeniem działaczy ligowych winna być zawsze żywa praca w oddziałach, której program należy oprzeć na wskazaniach, zamieszczonych w okólnikach Zarządów Okręgowych.

Pragnąc pozyskać dla LMK większą ilość członków, Zarządy Okręgów winny prowadzić odpowiednią propagandę. Zarząd Główny w tym celu zakupił pewną ilość dźwiękowych aparatów pro-

tekcyjnych wąskotasmowych i agregatów na dogodnych warunkach. Okręgi Lwowski, Poznański, Wołyński, już takie aparaty nabyły.

Zgodnie z uchwałami, powzię-

tymi na ostatnich zebraniach przez naczelne władze LMK, z szeregu spraw organizacyjnych wysuwa się troska o powiększenie stanu liczebnego członków Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Strassburgu Haelling i dr Bartsch z Mannheimu.

6. Technika portów śródlądowych — referenci: prof. dr Agatz z Berlina i prof. Bollengier z Gandawy.

Na niemieckim „wiecu“ portowym, pod przewodnictwem nadburmistrza Fiehlera z Monachium, omawiano w 7 referatach następujące zagadnienia:

1. Gospodarcze i geograficzno-komunikacyjne podstawy ustroju portów śródlądowych.

2. Port śródlądowy w planie miasta.

3. Współzawodnictwo komunikacyjne niemieckich portów śródlądowych na obszarze Dunaju.

4. Porty śródlądowe i ruch kolei portowych.

5. Porty śródlądowe i motoryzacja.

6. Obecne zagadnienia społeczno-polityczne w żegludze śródlądowej.

Konferencja została zwołana dla wymiany doświadczeń, zebranych w różnych krajach w dziedzinie organizacji i zarządzania portami i omówienia, w jakim kierunku może nastąpić rozwój portów, uwzględniając obecne warunki gospodarcze i komunikacyjne. W referatach podkreślono, że interes racjonalnej gospodarki miast portowych wymaga, aby porty były własnością miast i aby zarządzane były przez miasta.

Stwierdzono, że polityka portowa musi odpowiadać potrzebom gospodarki narodowej danego kraju, musi więc być planowo prowadzona, przestrzegając jednak zachowania samodzielności każdego portu. Najlepszą formę tej samodzielności przedstawia posiadanie portu przez związek komunalny, ponieważ w wielu krajach okazało się, że gospodarka komunalna lepiej odpowiada interesom zbiorowości i użytku publicznego niż nieuregulowana gospodarka prywatna lub gospodarka państwowa; rzecz prosta, że w pewnych wypadkach dobre usługi oddawać może organizacja mieszana.

Następną konferencję portową postanowiono zwołać w r. 1939 do Leodium (Liège). Uchwalono utworzyć stałą komisję dla spraw portów śródlądowych, a czynności biura tej komisji spełniać będzie na razie biuro zjazdów niemieckich gmin w Berlinie.

Inż. A. KONOPKA.

L. p.	OKRĘGI	I VIII 1936 r.					I.X 1937 r.				
		Ilość członków ogółem	w procentach				Ilość członków ogółem	w procentach			
			Zwy- czajni	popie- rajacy	zesp. siaral	zesp. sakotni		zwy- czajni	popie- rajacy	zesp. siaral	zesp. sakotni
1	Pomorski	35 820	15,5	11,5	65,9	7,1	33 427	11,0	12,3	64,0	12,7
2	Poznański	28 874	13,5	11,5	53,7	21,3	36 095	8,8	9,5	44,0	37,7
3	Śląski	96 193	20,6	23,4	45,6	10,4	109 098	21,3	22,1	45,0	11,6
4	Krakowski	31 539	15,4	20,8	53,9	9,9	46 163	11,6	15,5	35,6	37,3
5	Łódzki	38 555	15,0	7,2	71,4	6,4	39 067	17,7	9,3	51,9	21,1
6	Rad.-Kielecki	39 859	36,2	14,5	45,5	3,8	63 565	26,9	15,9	25,5	31,7
7	Stoleczny	59 174	43,8	17,9	11,5	26,8	72 811	38,5	16,9	15,0	29,6
8	Wojew. War	17 353	38,8	6,8	36,1	18,3	21 592	35,3	6,7	29,5	28,5
9	Lubelski	50 646	21,9	16,5	35,8	25,8	59 060	18,3	12,9	30,9	37,9
10	Białostocki	13 926	24,3	17,0	45,5	13,2	15 923	26,6	17,5	26,4	29,5
11	Jarosławski	17 224	15,5	13,0	35,0	36,5	28 323	13,5	12,1	13,8	60,6
12	Lwowski	13 971	14,5	13,1	48,5	23,9	24 352	8,6	9,2	24,7	57,5
13	Stanisław.	3 693	24,2	34,5	16,0	25,3	4 525	20,8	30,7	27,9	20,6
14	Tarnopolski	12 959	11,0	16,3	5,3	67,4	14 667	10,1	15,5	6,7	67,7
15	Wileński	9 422	34,9	10,9	33,3	30,9	8 355	39,0	14,2	27,5	19,3
16	Nowogródzki	5 822	27,2	20,1	42,1	10,6	11 470	29,4	15,3	35,1	20,2
17	Poleski	9 475	24,1	7,9	29,9	38,1	12 459	18,5	8,2	28,1	45,2
18	Węłyński	10 835	30,5	30,0	31,2	8,3	19 359	27,8	12,6	21,9	37,7
	Razem	495 338	24,3	15,7	41,9	18,1	620 252	21,2	14,7	32,8	31,3

Z przytoczonej tablicy wynika, że w 1937 r. ogólna liczba członków jest większa od liczby członków w 1936 r. Wzrost ogólny członków uzyskano przez napływ osób w kategorii członków zespołowych, szkolnych. Stosunek procentowy członków w ka-

tegoriach wyższych do ogólnej liczby jest znacznie niższy, niż to było w roku 1936. Stąd wniosek, że Zarządy Okręgów w okresie 1938 r. winny duży nacisk położyć na werbowanie członków zwyczajnych i opiekunów.

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA PORTOWA W KOLONII

W roku 1937 odbyły się w Kolonii dwie konferencje, poświęcone sprawom portów na drogach wodnych śródlądowych, zwołane przez międzynarodowy Związek Miast w Brukseli i przez Biuro Zjazdów Niemieckich w Berlinie: konferencja międzynarodowa przy udziale zastępców 16 państw i niemiecki „wiec“ portowy.

Konferencje, poświęcone zagadnieniom dróg wodnych i żeglugi, zwoływały zawsze organizacje, utworzone dla obrony interesów gmin.

Inicjatorzy konferencji uważali, że zagadnienie portów śródlądowych stanowić może przedmiot interesującej wymiany poglądów między różnymi krajami, tym więcej, że na tego rodzaju konferencjach omawia się sprawy natury nie tylko technicznej i techniczną stronę eksploatacji, ale zwracać się powinno wiele uwagi na sprawy gospodarcze i komunikacyjne portów i żeglugi

śródlądowej, dotyczące bezpośrednio interesów miast, położonych nad drogami wodnymi.

Na konferencji międzynarodowej, której przewodniczył senator dr Vinck z Brukseli, wygłoszone zostały następujące referaty:

1. Miasta i ruch — ref. nadburmistrz Fiehler z Monachium.

2. Porty i żegluga śródlądowa — ref. sekretarz stanu ministerstwa komunikacji Rzeszy dr Königs.

3. Znaczenie portów rzecznych dla ich naturalnych zapleczy — referenci: burmistrz Rotterdamu dr Droogleever — Fortuyn i nadburmistrz dr Friedrich z Wrocławia.

4. Ruch międzynarodowy i porty śródlądowe — referenci: dyrektor Buser z Bazylei i inż. Parger z Wiednia.

5. Organizacja i sprawy finansowe portów śródlądowych — referenci: dyrektor portu w

K R O N I K A

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc listopad r. ub. wyniosły 797.291,5 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 775.479,5 ton. Z cyfry tej na przywóz przypada 156.107,9 ton, a na wywóz 619.371,6 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem wyniosły 867,9 ton, a obroty drogą wodną z wnętrzem kraju 20.944,1 ton.

Należy podkreślić, że przywóz zamorski wzrósł znowu o blisko 41 tysięcy ton, jak również że wzrosły bardzo poważnie obroty drogą wodną z wnętrzem kraju, bo z 8.961 ton w październiku na 20.944 ton w listopadzie, zmalał natomiast wywóz zamorski i obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem, tak że ogólnie obroty listopadowe utrzymały się niemal na poziomie bardzo dobrych obrotów październikowych, spadając tylko nieznacznie o niespełna 16 tysięcy ton.

W przeciągu miesiąca listopada r. ub. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 1.064 statków o łącznej pojemności 1.025.496 t.r.n., z czego weszło 542 statki o pojemności 522.729 t. r. n., a wyszło 522 statków o łącznej pojemności 502.767 t. r. n. Na pierwszym miejscu stała tym razem bandera polska (122 statki — 157.991 t. r. n.), na drugim — Szwecja (230 statków — 147.952 t. r. n.), na trzecim Finlandia (69 statków — 95.388 t. r. n.), na czwartym — Niemcy (122 statki — 93.129 t. r. n.), na piątym — Dania (139 statków — 75.118 t. r. n.). Dalej szły: Anglia, Norwegia, Włochy, Łotwa, Grecja, Stany Zjednoczone A. P., Estonia, Holandia, w. m. Gdańsk, Rumunia, Panama, Jugosławia, Francja i wreszcie Litwa (2 statki — 788 t. r. n.). Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni wyniósł 966,5 ton, średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie 58, średni postój statku 56,6 godz.

W przeciągu listopada 1937 r. polskie połowy morskie dały ogółem 1.955.195 kg ryb o wartości 786.670 złotych, z czego na połowy dalekomorskie przypada 1.497.405 kg o wartości 598.942. Według poszczególnych gatunków ryb główną pozycję stanowią śledzie, których złowiono w tym czasie 1.541.685 kg. Natomiast nie dopisują w dalszym cią-

gu połowy szprotów, co napełnia niepokojem rybaków, dla których szproty stanowiły niejednokrotnie ponad 90% ogólnych połowów w tym okresie. Hamuje to również prace wędzarni nadbrzeżnych, które w razie przedłużających się niedostatecznych połowów szprotów będą musiały sprowadzić surowiec z zagranicy.

Z każdym rokiem rośnie znaczenie Gdyni, jako portu tranzytowego i to nie tylko dla krajów Europy środkowej, z których zwłaszcza kraje naddunajskie: Czechosłowacja, Rumunia, Węgry i Austria skierowują swój handel zamorski na port Gdynię względnie Gdańsk w coraz większej mierze, ale również i innych krajów europejskich. Najjaskrawszym przykładem wzrostu znaczenia Gdyni jako portu tranzytowego, jest notowany w ubiegłym miesiącu transport bawełny amerykańskiej, który po przeładunku w Gdyni na inny statek, został skierowany do Portugalii, jako swego kraju przeznaczenia. Rozwojowi tranzytu morskiego przez Gdynię sprzyja coraz bardziej różniczkująca się sieć okrętowych linii regularnych, łączących nasz port bezpośrednio z krajami produkcji.

Na posiedzeniu z dnia 30 listopada r. ub. Rada Ministrów przyjęła m. i. projekt noweli do rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z listopada r. 1930 o ustroju miasta Gdyni. Projekt ten przedłuża odrębny ustrój miasta Gdyni do r. 1943, zwiększając jednocześnie w składzie Rady Miejskiej liczbę członków z wyboru z $\frac{1}{2}$ na $\frac{2}{3}$ ogólnej liczby radnych. Na tym samym posiedzeniu Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o pracy robotników portowych w Gdyni, która ma na celu poprawę warunków pracy robotników portowych oraz usprawnienie pracy przeładunkowej w porcie gdyńskim. Oba projekty znalazły się już na porządku dziennym sejmiku.

Dzięki stałemu rozwojowi towarzystwa połowów dalekomorskich „Mewa” w Gdyni powstają nowe działy przemysłu rybnego. W ciągu ostatnich pięciu lat przeniesione zostały przede wszystkim z Holandii do Gdyni dwa wielkie działy tego przemysłu,

a mianowicie przeróbka połowów oraz wyrób i naprawa beczek morskich na śledzie. Obecnie mają powstać zakłady wyrobu, naprawy i konserwacji sieci, w których będą pracowali robotnicy, wyszkoleni w czasie paroletniej praktyki w Scheweningen. Jest to bardzo doniosłe posunięcie Tow. „Mewa”, gdyż dotychczas dział ten był prowadzony całkowicie przez Holandię, gdzie nawet rybołówstwo morskie Niemiec zaopatruje się i naprawia sieci.

W polsko-gdańskim protokole z dnia 5 stycznia 1937, dotyczącym wykorzystania portu gdyńskiego, zostało przewidziane, że senat w. m. Gdańska w interesie ruchu portu gdańskiego oraz współpracy portu z polskim zapleczem zbada w rozmowach z przedstawicielami polskich sfer gospodarczych, czy i jakie ułatwienia mogą być im udzielone. W ciągu następnych miesięcy przedstawiciele polskiego samorządu gospodarczego pod przewodnictwem dr. Wachowiaka opracowali szereg postulatów, dotyczących zagadnień podatkowych, polskich instytucji kredytowych, spółdzielczości, instytucji samorządu gospodarczego, ubezpieczeń społecznych, nabywania obywatelstwa polskiego, własności nieruchomości, żeglugi śródlądowej i rynku pracy. Postulaty te zostały rozpatrzone przez senat i uzgodnione w obustronnych rozmowach z delegacją polską, które zakończyły się w dniu 4 grudnia 1937 r. Szereg postulatów zostało już wprowadzone w życie odpowiednimi rozporządzeniami senatu gdańskiego.

Statek bunkrowy „Robur VII” rozpoczął już swoją pracę w porcie gdyńskim. Statek ten ma pojemności 895 t. r. b., a 441 t. r. n., długość jego wynosi 51,61 m, szerokość 12,84 m, a zanurzenie 5,42 m; wyposażony jest w dwie maszyny parowe o łącznej sile 500 HP oraz w dwie śruby, co zapewnia mu dużą zwrotność. Ładownie statku „Robur VII” mieszczą ponad 1000 ton węgla, który może być przeładowany na każdy statek zarówno w porcie, jak i na redzie. Obsługa statków przez „Robur VII” usprawni w dużym stopniu ich zaopatrywanie w bunkier i zaoszczędzi im sporo

czasu i kosztów, związanych z postojami w porcie.

Obok 6 statków, które są już obecnie w budowie na stocznich zagranicznych, w najbliższym czasie ma być rozpoczęta budowa jeszcze dalszych dwóch jednostek dla polskiej floty handlowej. Jeden z tych statków, o pojemności 2.500 ton, przeznaczony będzie specjalnie do przewożenia drzewa, drugi o pojemności 1.200 ton obsługiwać będzie linie bałtyckie. Ta ostatnia jednostka ma być budowana przez Stocznice Gdyńską. Będzie to pierwsza budowa większej jednostki morskiej całkowicie w kraju. Jest to bardzo ważny moment w rozwoju polskiej floty handlowej. Budowa statku morskiego w stoczni krajowej oznacza nie tylko duże zamówienie dla polskiego przemysłu i zatrudnienia dla polskich pracowników, ale jest dużą korzyścią dla bilansu płatniczego kraju, gdyż ponad 70% kosztów budowy zostaje w Polsce w postaci należności za surowce i fabrykaty krajowe oraz zarobki personelu Stoczni i innych gałęzi przemysłu, który będzie dostarczał poszczególne fabrykaty.

Ostatnio zamówione zostało 5 nowych ługrów śledziowych, które poważnie zwiększą tonaż polskiej floty rybackiej. Dwa ługry śledziowe, budowane na jednej ze stoczni niemieckich będą posiadały 35 m długości, 7,5 m szerokości, średnie zanurzenie przy pełnym załadunku 2,6 m, nośność użyteczną 150 ton, pojemność ładowni 1 tysiąc beczek szkockich, szybkość maksymalna 10 węzłów. Moc normalna motorów wynosić będzie 330 KM, maksymalna 360 KM. Pozostałe trzy ługry będą budowane w Stoczni Gdańskiej. Posiadać one będą 35 m długości, 7,62 m szerokości, średnie zanurzenie przy pełnym załadunku 2,75 m, nośność 200 ton, szybkość maksymalną 10 węzłów. Ługry te będą zaopatrzone w motory o mocy normalnej 350 KM. Ługry mają być wykończone z wiosną r. b. i przeznaczone będą do połowów dalekomorskich.

Stocznia fińska w Abo buduje 2 motorowce, zamówione dla Towarzystwa „Żegluga Polska”. Każdy z tych motorowców ma nośność 1000 DW, szybkość 13 węzłów. Są to więc statki o średnim tonażu, najbardziej przy-

datne dla obsługi krótkich linii żeglugowych. Są one bowiem przeznaczone dla obsługi linii bałtyckich, których sprawność zapewnia również duża szybkość statków. Ponadto specjalne wzmocnienie kadłuba i dzioba zapewni bezpieczeństwo żegluga na wodach Bałtyku nawet w okresie sezonu zimowego. Nowe motorowce noszą nazwę „Oksywie” i „Rozewie”. M/s „Oksywie” został spuszczonej na wodę już w dniu 16 grudnia 1937 r.

Miesiąc listopad 1937 zaznaczył się dalszym wzrostem wysylek węgla przez Gdynię, skąd wyszło na rynki zamorskie ogółem 24 statki z ładunkiem 146.000 ton węgla i 3.500 ton koksu, przeznaczonych bądź to dla portów basenu śródziemnomorskiego, bądź dla portów Ameryki Południowej. Niezależnie od tego w tym czasie wyszły również pewne transporty węgla dla francuskich portów śródziemnomorskich, a ponadto dość duże partie bunkru zabierane są w Gdyni przez różne statki w drodze do innych portów. W porównaniu z październikiem wywóz węgla zwiększył się o około 25.000 ton, co tłumaczy się wzmocnionymi zakupami zimowymi.

CHANTIERS & ATELIERS AUGUSTIN-NORMAND LE HAVRE (FRANCJA)



Polski stawiacz min „GRYF”
zaraz po spuszczeniu na wodę w dn. 12 kwietnia 1937 r.

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych wszelkie środki i przyrządy do wylawiania min.
Motory Diesel'a wszelkich mocy stałe i morskie

ZALOŻONE w r. 1728.

SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANCOIS I-er
LE HAVRE—FRANCJA.

Zjednoczone Fabryki Portland - Cementu
„FIRLEY” S. A.
WARSZAWA, ul. CZACKIEGO Nr 14
Telefon Biura Sprzedaży Nr 5-32-95

Postępy elektryfikacyjne Warszawy

Elektrownia Mlejska w Warszawie idąc za przykładem zagranicy obniżyła wydatnie ceny energii elektrycznej, wprowadzając taryfy blokowe dla mieszkań prywatnych oraz oświetleniową i siłową dla wszystkich innych odbiorców.

Ta znaczna obniżka cen umożliwiła szeroko zakrojoną elektryfikację tak gospodarstw domowych, jak też i fabryk, warsztatów rzemieślniczych oraz przedsiębiorstw handlowych.

Przy obecnych cenach prądu, gotowanie elektrycznością np. wypadło taniej niż na kuchniach węglowych.

Intensywna reklama oświetleniowa wystaw sklepowych, kalkuluje się b. tanio, gdyż Elektrownia przyznaje 3 blok, w którym cena 1 kWh wynosi 12 gr. A przemysł i rzemiosło mają obniżoną taryfę na siłę.

Dla uprzywilejowania odbiorcom elektryfikacji stworzono system ratalnej sprzedaży aparatów elektrycznych. Sprzedaż ta odbywa się przede wszystkim we własnym nowoczesnie urządzonej Salonie Pokazowym Elektrowni przy ul. Marszałkowskiej 150. Koszt grzejników rozkładany jest na 20-miesięcznych rat, jednak najmniejsza rata wynosi 4 zł.

Rozrywki umysłowe

ROZWIĄZANIA
 „MORZE” Nr. 11 — LISTOPAD 1937
 28. REBUS (GEOGRAFICZNY)
 „MALAKKA”. — A dlaczego panie pisali Manilla?!

29. SZARADA
 „NIEURODZAJ NA POMYSŁY”
 30. ZADANIE DOMINOWE
 Suma oczek w rzędach poziomych, pionowych i 2-ech przekątnych wynosi 21.

ZADANIA I. LOGOGRIF

1	K	O	S	Z	
2	G	T	O	J	I
3	M	O	R	Z	E
4	Z	A	N	A	J
5	K	O	N	G	O
6	C	Z	A	D	A
7	F	L	A	G	A
8	F	L	O	T	A
9	D	Z	V	O	N
10	W	E	T	N	A
11	K	O	Z	A	



Do rzędów poziomych podanej figury należy wpisać kolejno 11 pięcioliterowych wyrazów według znaczeń, zamieszczonych w poniższym wierszu. Literę 2-ich rzędów skośnych, których kółka oznaczono podwójnymi liniami, czytane z góry na dół, dadzą rozwiązanie.

Nowy Rok! Nowy Rok
 stawia dzisiaj pierwszy krok.
 Każdy dobrą minę ma,
 z dawnych zmarłych śladu dwa.
 Zły Los, krzywdą ludzką tłusty,
 kryje głowę niby szósty
 bo za sobą ósme spalił
 i już nie śmie krzywdzić dalej.
 Dawny Los, gorzki Los
 dził na kwintę spuścił nos.
 — Pleć! Pleć! — szcują go ludziska,
 wlec umyka z widowiska.
 Rządy dził nastąpiły nowe
 pocóż ma narażać głowę?!
 Jeden o tym już nie marzy
 by jak dawniej gospodarzyć.
 Czas już, czas! Czas już, czas,
 by niezgody płomień zgasił!
 Było dziewięć kłótni, zwad,
 brał w nich udział cały świat!
 Na poprawę choćby znaku
 nie znalazłeś w ślodnym maku,
 no a teraz Bogu chwala
 nowa era już nastąpiła.
 Czwórwapak uśmiech już na twarzy
 i czekamy nowych zdarzeń,
 a nadziei cudny blask
 nie skąpi nam złotych łask.
 Jedenaście smutki wnet,
 dziesięć zmora naszych bied,
 cierpiłości tylko trzy,
 a przemienie okres zły!
 Z serca tego życze Wam,
 i przecucie jakieg mam,
 że się uśmiech wkrąg rozprzędzy,
 bo już teraz lepiej będzie!
 Włec z ufnością dąźcie radzi
 gdzie Was Nowy Rok prowadzi;
 Śmieję się! I od tej chwili
 „Rozwiązanie” moi mili.

„Junona” (Warszawa)

2. HOMONIMOLOG

W rzędy pionowe podanej na końcu działu figury należy wpisać 11 wyrazów o podanych niżej znaczeniach. Wyrazy te — jako homonimy — mają inne znaczenia, które należy odnaleźć i odpowiednio wpisać w rzędy pionowe dolnej figury. Oznaczony rząd poziomy da aktualne rozwiązanie.

Znaczenia wyrazów: 1. Gwałdo boćlanic. 2. Skaliste, wyniośle przeskody w biegu rzeki. 3. Część oceanu, przyległa lądowi. 4. Cieśnina morska. 5. Kolonia belgijska w Afryce. 6. Jezłoro w Afryce. 7. Banderka. 8. Marynarka. 9. Urządzenie, umożliwiające nurkom dłuższe przebywanie pod wodą. 10. Fala wodna, balwan. 11. Łódź do wydobywania z rzeki piasku i żwiru.
 Antoni Kobyliński (Choroszcz)

3. REBUS

Z podanego poniżej rebusu należy udczytać czterowyrazowe skromne życzenie „pewnego” mosterdzieja.

„Kasta” (Dobrc)

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza” przeznaczca 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania należy nadsyłać do dnia 28 stycznia 1938 r. z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe”.



Rozwiązania rysunkowego, t.j. układu nie podajemy, gdyż brak nam miejsca, proszę Państwa. A szkoda, boć piękne graficzne rozwiązanie nadesłał inż. W. Brauman z Krakowa. Jako rekompensatę podajemy natomiast niektóre „głosy” i „odgłosy”: Zgoda? No, świetnie! — Oto one:
 N.K.K. Bardzo łatwe dla... Dominikanów, na nich ceduje rozwiązanie! (A dlaczego nie na 42 uczestników?)

Z.T. H. ciekawe zadanie — lecz wymaga benedyktyńskiej pracy. (I noże Klaszczek „benedyktyna”?)

W.N. Pomysłowe. Człowiek w puce czoła (?) męczył się i trudził, ustawiając domino, aż nareszcie... rozwiązał. (Aha! A przyjemność po czyjej stronie?)

W.N. B. piękne, trudne i pomysłowe zadanie. Na pewno wiele osób będzie „leżało” (Tylko 50% — drobnotka!).

ANDRUS. Przyznam, że mi zrzęda mina, Kłedym wziął się do roboty, By przy tajnikach domina, Trawić „angielskie soboty”.

Lecz nie zbrakło mi ochoty
 Do domina trudnych badań;
 Daj nam „Morze” oprócz „floty”
 Jak najwięcej takich zadań.

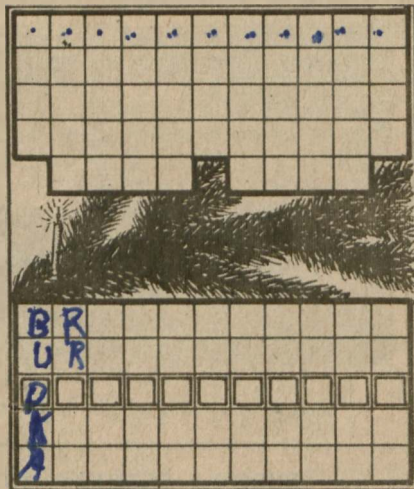
(Zrobi się!...)

Wszystkie zadania z Nr 11 — na ogólną ilość 84 nadesłanych — rozwiązało 42 osoby; po 2 — 36 i po 1 — 8 osób.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

- 1) GILEWICZ ZOFIA — Warszawa, Hipoteczna 3.
- 2) MAJEWSKA JANINA — Sosnowiec, Staszica 25 m. 3.
- 3) KIDYBA EUSTACHY — Włodzimierz, Konst. 17 Marca 97.
- 4) HUNK STANISŁAW — Ostrowiec Świętokrzyski, Sienkiewicza 105.
- 5) WRÓBLEWSKA JANINA — p. Gilnojeck, cukr. „Izabella”.
- 6) CZERNIÓWNA JADWIGA — Toruń, Matejki 28, m. 90.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę i prosimy o potwierdzenie odbioru.



AK 37

CENY OGŁOSZEŃ

ZA TEKSTEM: cała strona 1600 złotych; 1/2 strony 850 złotych; 1/3 strony 600 złotych;
 1/4 „ 475 „ i 1/5 „ 250 „

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

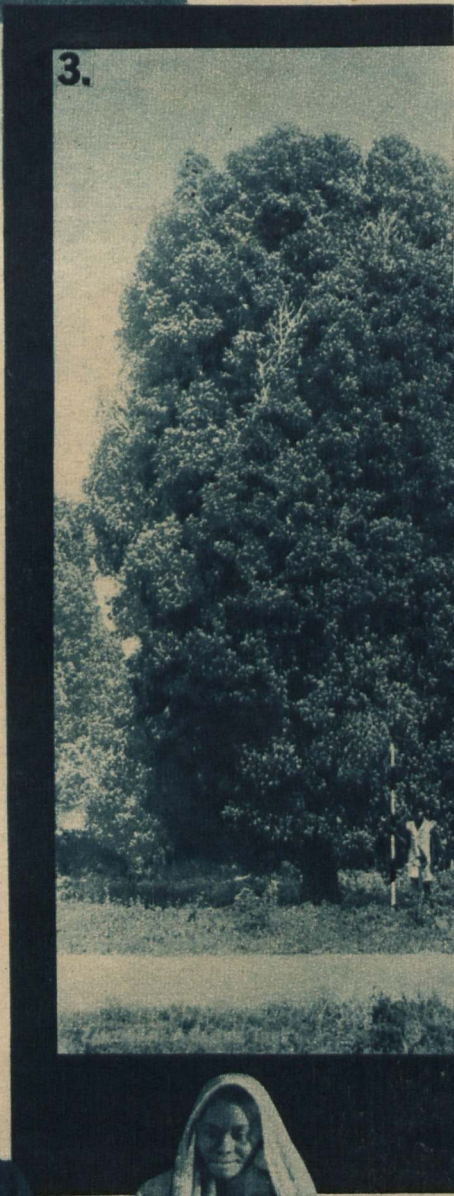
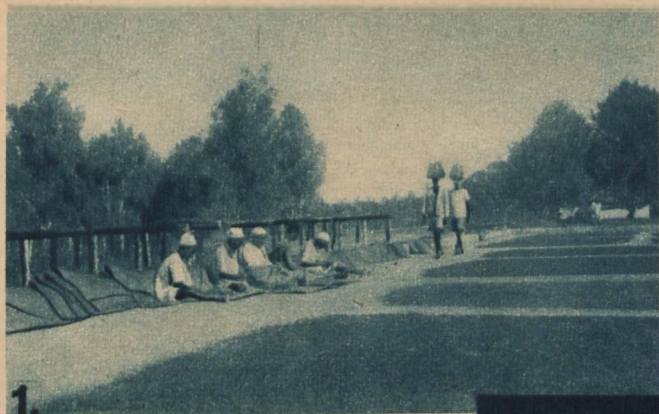
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 533-90, Administracji 699-66, P.K.O. Konto Nr. 367
 Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem

Druk i ilustracje wykonano w Zakładach Graficznych Dom Prasy, S. A., Warszawa



Drzewo goździkowe, które dostarcza znanych w handlu korzennym goździków, pochodzi z Wysp Moluckich, wchodzących w skład Wschodnich Indyi Holenderskich.

Francuzi, obawiając się zmonopolizowania przez Holendrów całej produkcji goździków, sprowadzili w r. 1770 drzewo to na wyspę Mauritius. W końcu 18 stulecia pewien Arab, Hárameli-Bin-Saleh, rozpoczął kulturę tego drzewa w Zanzibarze, który obecnie pokrywa w przybliżeniu 7/8 światowego zapotrzebowania na goździki.

Ilustracje nasze przedstawiają: 1. Suszenie goździków; 2. Okres kwitnienia; 3. Drzewo goździkowe; 4. Oczyszczanie goździków.



Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

2595 1958

CZASOPISMA

