

Palenka

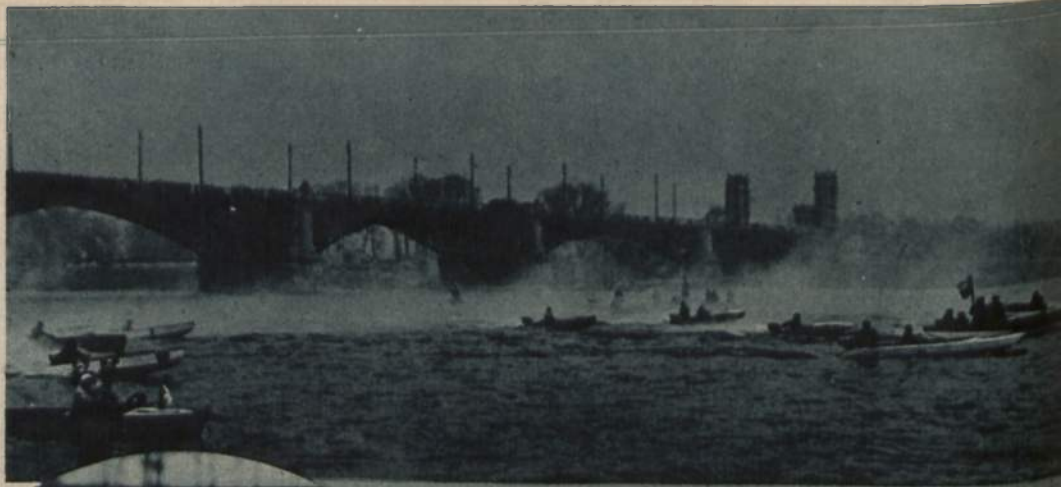
MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ





Yacht prawdziwego sportowca.



Zawody.



Regaty woj-
skowego klu-
bu wioślars-
kiego.



Na „pychy”.



Osada ósemki.



Na Wiśle.



Radio w kajakach.



Ślizgowiec

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONIALNEJ

Nr. 5

Warszawa, maj 1934 r.

Rok XI

TREŚĆ NUMERU: 1. Naczelny obowiązek; 2. Spływ do morza — gen. bryg. Stan. Kwaśniewski; 3. Pierwszy Polak, który był admirałem — M. Gembarzewski; 4. Czy stać nas na flotę wojenną — inż. J. Ginsbert; 5. Lega Navale Italiana — Nauticus; 6. Instytut morski i kolonjalny — Stan. Zieliński; 6. W Pucku — u lotników — M. Wardasówna; 7. Polska bandera na „Dalekiej Północy” — dr. St. Olesza; 8. Obozy i wycieczki nadmorskie — H. Sikorski; 9. Z krainy jezior — inż. Z. Wodniak; 10. Harcerze na rzekach i morzu — W. Bublewski; 11. Wszyscy na wodę; 12. Smantek w Żaku — W. Brzeska. SPRAWY KOLONIALNE: 13. Ekspansja kolonjalna u obcych — dr. Jan Rozwadowski; Zdobycze i troski Polonji zamorskiej — K. H. Zieleniewski; Kronika kolonjalna; — Z życia marynarki wojennej; — Z ruchu wydawniczego; — Z życia organizacji; — Kronika.

NACZELNY OBOWIĄZEK

Wchodzimy w doroczny okres naszych prac, który od wszystkich członków Ligi wymaga sporo czasu, zapału, sprawności. Wiosna, lato — wyprowadzają nas na wody rzek, jezior, morza, pozwalają na pracę w terenie, skupiają wiele wysiłku organizacji nad przeszkoleniem wodnym własnych szeregów, możliwie największej liczby Polaków.

Na wodę! Na morze! Oto hasło najbliższych miesięcy, którym porwać pragniemy przedewszystkiem młodzież, by naród nasz morskim stał się, by pracą ideowo-wychowawczą nad przeobrażeniem psychiki naszego społeczeństwa oprzeć na trwałym, silnym związku duchowym Polaków z żywiołem morskim.

Wycieczki, obozy, kursy L. M. K. obliczone na dużą ilość uczestników, dostępne dla najszerszych warstw, to tylko część naszych zadań na miesiące, które idą.

Czeka nas organizacja „Święta Morza”, Wielkiego spływu po wodach polskich rzek do Bałtyku, do Gdańska, Gdyni. Przygotować też musimy w całej Polsce Dzień Polaków zagranicznych — Dzień kolonjalny, z racji światowego zjazdu Polaków z zagranicy. Obowiązków i pracy — dla wszystkich — wiele. W spełnianiu tych obowiązków zapomnieć jednak nie możemy, że naczelnym zadaniem, które postawiła sobie Liga w roku obecnym, jest zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej.

Podjęliśmy się wobec Narodu i Państwa zaszczytnego obowiązku gromadzenia pieniędzy na wzmocnienie naszej obrony morskiej. Po latach nieudanych prób, rozstrzelonych wysiłków, które zniechęceniem osłabiły wydajność społecznej pomocy na rzecz Marynarki Wojennej, Lidze Morskiej i Kolonjalnej oddano stałą zbiórkę na F. O. M. Podjęliśmy ją w poczuciu siły i obowiązku, jaki nam powierzono. Rozumujemy, że sprawa obrony morskiej, by wydzwignięta została do znaczenia wielkiego zagadnienia państwowego, wymaga dużego wysiłku społecznego, wymaga czynu. Dlatego postawiliśmy sobie, jako cel do osiągnięcia, zebranie do końca 1934 roku 7.000.000 złotych. Siedem milionów złotych zebrać musimy, zebrać możemy, bo polska ofiarność na wielkie cele nie-

ma granic, bo potrzeby naszej obrony morskiej są wielkie i niecierpiące zwłoki.

Cztery miesiące tego roku już upłynęły, trzecia część czasu, który zamknie pierwszy obrachunek jest już poza nami. Rozpoczęta praca nie na wszystkich terenach jest stałą, sprawną, wydajną. Czas, najwyższy przeto czas, powiększyć stały wysiłek pracy zbiórkowej na całej przestrzeni Rzeczypospolitej. Natóg odkładania spełnienia obowiązku do jutra, ociąganie się na ostatnie miesiące, tygodnie, osłabiają zapał, wytwarzają wokoło nas nastrój rozgrzeszenia dla obojętnych i opieśzałych. Pamiętajmy, że wszyscy członkowie Ligi mają obowiązek, słowem i czynem, przeprowadzić akcję na rzecz obrony morskiej w Polsce. W obozach czy na wycieczkach, na kursach wyszkolenia morskiego, czy na zawodach wioślarskich, żeglarskich, w pracach nad Świętem Morza, czy Wielkiego spływu, w trosce o wielką propagandę Dnia Polaków z zagranicy — przyświecać nam musi najważniejsze zadanie, naczelnny obowiązek:

Zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej.

* * *

Są już miejscowości, wsie i miasta, Oddziały i Okręgi Ligi, w których organizacja zbiórki objęta prawie wszystkich — stowarzyszenia, instytucje, każdy dom, każdą rodzinę. Są Oddziały Ligi, które zebrały już zadeklarowaną sumę pieniędzy, a mimo to zbiórki nie zaprzestały. Szlachetny wyścig ofiarności już się rozpoczął. Śląsk, jak zawsze, przewodzi. Do tego wyścigu pracy i ofiarności stanąć musi wielu, by porwać za sobą najszersze masy.

Ta praca ofiarna nie może pozostać w zapomnieniu, musi przetrwać we wdzięcznej pamięci społeczeństwa, państwa. Ci wszyscy, którzy dobrze zasłużyli się w tym roku w sprawie obrony morskiej, którzy pierwsi spełnią podjęty dobrowolnie obowiązek, muszą być w odpowiedniej formie, według kolejności zasług, wyróżnieni, uczczeni.

Pod hasłem: **Kto pierwszy spełni tegoroczny obowiązek wobec Funduszu Obrony Morskiej, płynąć muszą składki z całej Polski!**

SPŁYW DO MORZA

Dziesięć tysięcy łodzi, ani jedna mniej, popłynie w roku bieżącym do morza. Rachunek prosty. Skoro w roku ubiegłym, na pierwszy zew Ligi Morskiej i Kolonjalnej, bez szczególnej propagandy, bez szczególnych przygotowań organizacyjnych, zaimprovizowana impreza ściągnęła tysiąc łodzi i dwa tysiące uczestników, w roku bieżącym, przy dziesięciokrotnie zwiększonych zabiegach propagandowych i organizacyjnych, opartych na bogatym doświadczeniu roku ubiegłego, przy dziesięciokrotnie zwiększonym zainteresowaniu, bo przyjęć należy, że każdy uczestnik zeszlorocznego spływu zainteresował tym pięknym wyczynem conajmniej dziewięciu nowych wiosłarzy, żeglarzy czy kajakowców. spływ roku bieżącego da niezawodnie — dziesięć tysięcy łodzi. Ani jedna mniej!

Porządek i ład — zapewnione!

Kierownictwo Spływu przemysłało każdy najdrobniejszy szczegół organizacyjny, przewidziane są odpowiednie środki materialne i pieniężne, zapewniona jest pomoc wszystkich, którzy w jakikolwiek sposób mogą z nami współdziałać, a przede wszystkim pomoc Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego, którego Dyrektor, pułkownik Kiliński, z całą gotowością zgodził się na oparcie organizacji poszczególnych grup spływu o okręgowe urzędy względnie o komendantów obwodowych W. F. i P. W. Na wszystkich, wymienionych w programie noclegach, zapewnione będzie zakwaterowanie bezpłatne, wyżywienie organizowane będzie przez Kierownictwo Spływu po możliwie najniższych cenach; od Warszawy popłynie za spływem dziesięć kuchen polowych. Zorganizowana będzie na większą skalę niż

w roku ubiegłym pomoc sanitarna i ratownictwo. Powrót z Gdyni uczestników i łodzi koleją, stanowi szczególną troskę Kierownictwa Spływu. Każdy uczestnik otrzyma wykupiony już przez Kierownictwo Spływu bilet osobowy, każdy odbiorca łodzi obecny będzie przy oddaniu łodzi do przewozu kolejowego i otrzyma kolejowy list przewozowy na miejscu, w Gdyni, do ręki. Dlatego wprowadzono wpisowe względnie ryczałt w wysokości 15 złotych, z których Kierownictwo Spływu samo opłaci transporty kolejowe uczestników i łodzi, a z nadwyżki pokryje pozostałe koszty organizacyjne, jak zakwaterowanie, pomoc sanitarną, banderki L. M. K. na łodzi, odznaki pamiątkowe i t. p. Organizacje zwarte, jak Związek Strzelecki i Harcerski, młodzież szkolna i akademicka wpłacać będą ryczałt ulgowy w wysokości 10 złotych od osoby.

Cała sieć wodna Polski podzielona jest na trzynaście grup; każda taka grupa organizowana będzie przez właściwy okręgowy urząd W. F. i P. W. względnie przez właściwego komendanta P. W., co podane jest w programie. Grupy dzielić się będą na zespoły i drużyny, według odcinków rzeki i jej dopływów oraz według typów łodzi, przyczem organizacje takie, jak Związek Strzelecki i Harcerski, a także młodzież szkolna, stanowiąc będą w poszczególnych grupach zespoły oddzielne.

W programie podane są miejsca i daty noclegów tych grup, począwszy od punktu spławności danej rzeki względnie dopływu, aż do miejsca zbiórki grupy.

Najwcześniejsza data zbiórki wypada dn. 16 lipca dla grupy „Prypeć” w Dobromyślu nad nad Szczarą, dn. 20 lipca dla grupy „Pрут” w Śniatyniu, dn. 21 lip-

ca dla grup „Dniestr” w Zaleszczykach, „Wilja” w Wilnie i „Dzisna” w Szarkowszczyźnie, dn. 22 lipca dla grupy „Niemen” w Grodnie, dn. 28 lipca dla grup „Wisła Krakowska” i „San” w Zawichoście, dn. 4 sierpnia dla grupy „Wisła Dęblińska” w Warszawie i tegoż dnia dla grup „Bug” i „Narew” w Modlinie.

Grupy „Pрут”, „Dniestr”, „Wilja” i „Dzisna” przewiezione będą z miejsc zbiórki koleją, dwie pierwsze na Wisłę do Przemyśla, dwie drugie na Niemen do Grodna.

Grupa „Warta” zbiera się dn. 8 sierpnia w Poznaniu, skąd przeniesiona będzie koleją na Wisłę do Torunia, grupa „Noteć” dołącza się w Brdujściu dn. 12 sierpnia.

Grupa „Wisła Warszawska” odpływa z Warszawy dn. 6 sierpnia, grupa „Wisła Toruńska” dn. 12 sierpnia z Torunia.

Dalsze szczegóły organizacyjne znajdzie każdy uczestnik spływu w programie, który jest do nabycia we wszystkich oddziałach Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Podane są tam także warunki uczestnictwa, sposób prowadzenia wpisów i regulamin spływu.

Do wiosła wiosłarze, za żagle żeglarze!

Cała Polska do Morza!

Pod takim hasłem popłynie spływ tegoroczny do Bałtyku, do Gdańska i Gdyni. Bo cała Polska musi umieć wiosłować i żaglować, bo cała Polska musi umieć pływać, gdy oceany przepłyną nam trzeba, aby zdobyć dla Polski imię państwa morskiego! Bo w rozmowach międzynarodowych głos mają tylko państwa morskie!

Podzielić społeczeństwo na wilków morskich i szczurów lądowych!

Wilki morskie — na spływ!

Pan Prezydent Rzeczypospolitej przyjął na Zamku, w dniu 20 kwietnia, Prezesa Rady Głównej LKM, dvr. J. Kożuchowskiego, Prezesa Zarządu Głównego gen. dyw. G. Orlicz-Dreszera i wice-prezesa J. Dębskiego, którzy w imieniu Ligi Morskiej i Kolonjalnej prosili Go o objęcie protektoratu nad tegorocznym „Świętem Morza” Prezes gen. G. Orlicz-Dreszer złożył nadto sprawozdanie z całokształtu prac Ligi i jej zadań na najbliższą przyszłość.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej wyraził zgodę na objęcie protektoratu nad „Świętem Morza”, przyrzekł łaskawie wziąć osobiście udział w organizowanych przez Ligę Morską i Kolonjalną uroczystościach w dn. 28 i 29 czerwca, oraz przyjąć w Gdyni w dniu 1 lipca przegląd Wielkiego Złotu Młodzieży.—

PIERWSZY POLAK ADMIRAŁEM

Morze jest starym przyjacielem Polaków; na morzu umiemy dokonywać, zdawna, wielkich czynów; do morza nas zbliża nie tylko sieć połączeń z północno - zachodnią granicą naszego Państwa, nie tylko splot spraw bieżących, ale i pamięć, że od wieków naród polski pracował przy burzliwej fali, mając tradycję chwalebnych zwycięstw, którym nie umiały dorównać inne narody.

Musimy pamiętać nazwisko pierwszego admirała Polaka, rycerza z epoki batorowej: Prokopa Odrowąża — Pieniążka.

To nie jakiś Robert Clive, lord — kupiec, ani Ludwik de Bougainville, markiz — podróżnik, ale Polak, wódz sił morskich naczelny, którego komendzie poddali się cudzoziemcy, słusznie widząc w nim najbardziej utalentowanego marynarza, władcę morza Śródziemnego w połowie XVI-go stulecia, który był rodem z odległej od morza, podkarpackiej Polski.

Cenny jest każdy przyczynek do życiorysu tego wodza, którego działalność była obszerniejszą niż Arciszewskiego, albo Pułaskiego, znanych za granicami Ojczyzny, a mających już dziś swoje monografie. Odrowąż — Pieniążek tem różny od nich także, że nie stał się z prawem ojczystem, czyny jego nie były przygodą.

W 1559 r., był dziedzicem Woli Skrzydlewskiej i Stróży, pan Prokop Pieniążek herbu Odrowąż, w 1568 r. mianowany starostą nowotarskim, który z żony Anny Kaszowskiej miał córkę Annę, zamężną Marcjanową Chelmską i sześciu synów, którzy pokochali wojenne rzemiosło; z nich: Jan, starosta nowotarski i sądecki, podczaszy krakowski, Krzysztof, starosta stopnicki, rotmistrz pancerny, zasławiony w bojach z Moskwą i Tatarami, Mikołaj, wójt nowotarski, Nikodem, walczył w Niemczech, a później przeciw Moskwie. Piotr, dziedzic Brzostownicy, żonaty z wojewodzianką Tarnowską i Prokop, admirał głównodowodzący flotą maltańską, rotmistrz królewski Stefana Batoro, starosta wendeński, rumborski, nitawski.

Dawni historycy podają, że ojciec admirała „był to człowiek wzięty u ludzi dla spraw pocziwych“; sam Prokop Pieniążek znanym był w całym świecie chrześcijańskim, jego „odwagi tak w obcych krajach, jako i za całość tej Ojczyzny sławne“.

Znany już jako człowiek głębokiej wiedzy, godny przedstawiciel epoki humanizmu, zasłynawszy podróżami i doświadczeniem wojskowym, powołany został Prokop Pieniążek na stanowisko admirała, dowódcy naczelnego floty maltańskiej, wówczas potężnej i mającej pierwszą rolę w bojach na oceanach.

Polski szlachcic nie zawiódł nadziei pokładanych w nim przez kwiat międzynarodowego rycerstwa. Na parę stuleci przed długoletnimi wysiłkami Francuzów, zdobył Algier, zwycięsko walczył w Tunisie; na morzu, pobił muzułmanów pod Marabeką, a w bitwie morskiej pod Clolertem podpłynął do największego okrętu nieprzyjacielskiego i przedostawszy się tam na pokład zabił jednego z dowódców tureckich. Siebie nie szczydził: w Algierze był ciężko rannym w ramię, a w wojnie z Maurami nieustraszoną czujnością wybrał swych towarzyszy broni od podstępnego napadu wroga; dla wybawienia wziętego w niewolę przyjaciela, sam uderzył w zwarte szyki Maurów i wydarł im jeńca.

Wdzięczny polskiemu rycerzowi. Emanuel - Filibert książę Sabaudji (przodek domu obecnie panującego w Włoszech), w obszernym piśmie, datowanym w Turynie 23 września 1575 r., wysławiał czyny Odrowąża - Pieniążka, który w nagrodę zasług został też zaliczony w poczet Kawalerów Jeruzolimskich.

Jednakże w owym czasie uciążliwe wojny wiodła Polska Ojczyzna, a to było rozkazem dla Odrowąża - Pieniążka, który pierwszy „z ziemi Włoskiej do Polski“ stanął pod sztandarem króla Stefana Batoro.

Naprzód pod zniemczonym Gdańskiem, walczył Pieniążek, odznaczony się w bitwach pod Latarnią i Tczewem; w potyczce pod Langowem, z poczetem siedmiu swoich żołnierzy, zaskoczony przez 24 rajtarów, sam kilku zabił, a dwóch wziął do niewoli. Zaprzyjaźnił się tam Odrowąż - Pieniążek z rycerskim Stanisławem Kazanowskim, i wspólnie wiodli dzieło Batoro, aż do zwycięstwa, gdy ukorzono Gdańsk i najeźdźców niemieckich na Pomorzu; wówczas król Stefan kazał Pieniążkowi przygotować plan budowy floty polskiej i fortyfikacji nadmorskich, co ten wykonał i przedstawił królowi.

Nawet ukraińskie kresy odwiedził żołniersko Prokop Pieniążek, ścierając się z Tatarami wśród posuchy stepów. „dzikich pól“, on dawny admirał z oceanów. A gdy wybuchła wojna z Rosją, to na moskiewskim froncie przez długie lata zmagał się z nieprzyjacielem dawny zwycięzca Maurów i Niemców: „on przez wszystkie ten czas w obozie na sławę pracował“.

W 1581 r., pod Sokolem, wziął do niewoli znakomitych bojarów i przywiódł ich przed oblicze swojego króla — dowódcy, odznaczył się także w bitwie pod Ostrowem. W sławnych szturmach do Pskowa brał udział Odrowąż - Pieniążek, biegnąc w ataku na ochotnika przez wyłom uczyniony kulami armatnimi; w od-

ziale pod rozkazami Pieniążka służył wtedy wybór polskiego rycerstwa: Wojciech Sobieski, Krzysztof Gderzyński, Jan Tarnowski, Andrzej Załuski, Stanisław Tęczyński, Tomicki, Przeździecki i inni.

Prokop Odrowąż — Pieniążek nie brał udziału w wicherzeniach dawnej partii Jana Zamojskiego; bronił swojego wodza - króla nie tylko pod Byczyną, z pod której konwojował wziętego w niewolę arcyksięcia Maksymiljana, ale i później przeciw kno-waniom politycznych wrogów silnej władzy, sam będąc jej przedstawicielem na kresach północnych, gdzie w nagrodę zasług, jako nie tylko wojownik, lecz dzielny administrator mianowany był starostą wendeńskim, rumborskim i nitawskim, a później otrzymał też od Stefana Batoro królewskiej służby: Ulder w pow. rugieszewskim i Wawenkirch w pow. helmerskim, wszystkie te nadania za-twierdził Zygmunt III-ci i nawet uczynił je dziedzicznymi dla potomków bohatera z pod Pskowa.

W aktach Metryki Koronnej, t. j. kanclerskich, w Archiwum Głównym w Warszawie, dość często można się spotkać z nazwiskiem Prokopa Odrowąża - Pieniążka, który, jak świadczą te akta, w 1580 r., nabył wieś Wiganowice, w tymże roku prawował się z Zebrzydowskim o długi pieniężne; w 1581 r. miał naznaczoną stałą roczną pensję ze skarbu państwowego, w 1585 r., występuje już jako starosta wendeński, rumborski i nitawski; w 1589 r., ustępuje kolonję Wippen Fürstenbergowi, a przedtem, w 1582 r., procesuje się w trybunale lubelskim z Mężykami.

Tak spędził wiek swego życia „roty znaczne wodząc, kosztu własnego nie szanując“. — Jako rycerz zakonu Kawalerów Jeruzolimskich, dodał Prokop Pieniążek do swego ojczyznego herbu Odrowąża — dwa hełmy ponad tarczą: nad prawym hełmem ręka, trzymająca złoty krzyż rycerski kawalerski, a nad lewym hełmem ręka z mieczem.

Prokop Odrowąż — Pieniążek żonaty był z Anną Wrzosowską, dziedziczką Zręczyna, Podolan, Zagórzan i Starej Woli, „panią wielkiej pobożności i dobroci“. Z tego małżeństwa był syn, imieniem Jerzy, którego synowie jednak zgaśli bezpotomnie, i córka Anna, zamężna za Stanisławem Gryfem - Gładyszem.

„Po morzach wędrował“, ale nie jako romansowy farys. Prokop Odrowąż - Pieniążek, admirał floty maltańskiej wódz hufców Sabaudji, rycerz z pod sztandarów króla Stefana Batoro, będący jednym z najwybitniejszych przedstaw. armii tego króla, którego imię wspominając, trzeba wspomnieć i o jego żołnierzu.

CZY STAĆ NAS NA FLOTĘ WOJENNĄ

Od wieków w narodzie polskim panuje pogląd, że flota wojenna jest rzeczą tak kosztowną, iż zdobyć się na nią nie jesteśmy w stanie. Dlatego też już za czasów Henryka Walezyusza obowiązek tworzenia floty usiłowano przerzucić na króla. Odtąd cały szereg królów polskich przysięgał w pactach - conventach, że zbuduje flotę. Ale było to ponad możność szkatuły królewskiej. Flota — jeśli powstawała, dzięki wysiłkom mądrych i przewidujących monarchów, jak Zygmunt August albo Władysław IV, to oczywiście w tak nikłej liczbie, że nie tylko była zbyt słabą dla zapewnienia nam wolności morskiej, ale nawet podjąć się nie mogła obrony zatoki Gdańskiej.

A tymczasem flota potrzebną była nie tylko królowi, lecz przedewszystkiem państwu i narodowi. Bowiemy marynarka wojenna nie jest bynajmniej pasożytem. Jeszcze w XVII wieku biskup z Etampes twierdził, że bez niej nie tylko ciężko w czasie wojny, ale też niemożliwe korzystać z dobrodziejstw Pokoju. Znaczenie floty jako narzędzia pokojowej polityki i rozwoju gospodarczego jest olbrzymie, a wpływ jej na potęgę państwa i dobrobyt narodu nie do pogardzenia.

To też budowa floty wojennej nie powinna być uzależniona od stanu zamożności narodu, bo — od rozwoju siły zbrojnej na morzu zależy właśnie narodu tego dobrobyt. Pod tym względem historia jest najzupełniej przekonującą.

Niestety nie brak w Polsce do dzisiaj ludzi, którzy twierdzą, że Polskę nie stać na flotę wojenną. Nic im nie mówi przykład innych krajów — czterostokrotnie od Polski uboższych lub mniejszych, które jednak zrozumienie znaczenia morza pobudza do czynu. Weźmy odrazu przykład realny — Finlandję.

Jest to państwo niezbyt ludne, niezbyt bogate i tak jak Polska po wojnie odrodzone. W układzie sił zbrojnych na Bałtyku zajmowało ono miejsce bezpośrednio po Polsce. Przyjmując ogólny tonaż okrętów wojennych w cyfrach okrągłych, będziemy mieli dla Bałtyku — Niemcy 165.000 tonn, Rosja Sowiecka (bez innych mórz) 100.000 tonn, Szwecja 82.000, Danja 24.000, Polska 14.000, Finlandja 8.000, Estonia 6.000, obecnie, po sprzedaniu 2 okrętów Peru — tylko 3.000, Łotwa 2.000. Ale ostatnio, w poczuciu konieczności zabezpieczenia swej wolności morskiej, Finlandja zbudowała dwa pancerniki obrony wybrzeży po 4.000 tonn każdy, uzbrojone w działą 254 mm. Stąd jej tonaż

przeskoczył Polskę, sięgając 16.000 tonn. A przecież fiński program morski przewiduje w najbliższym czasie jeszcze budowę dwóch kontrtorpedowców i trzech łodzi podwodnych.

Niech nam więc już żaden z naszych defetystów morskich nie opowiada, że jesteśmy zabiedni, że przykłady Francji, Włoch, Holandji, Szwecji, czy nawet Turcji lub Jugosławii są dla nas niemiarodajne, bo chodzi tu o państwa „stare”. Pomijając już fakt, że powojenna Turcja czy Jugosławia różnią się zasadniczo strukturą od swoich przedwojennych „poprzedniczek” i porównanie znów na naszą niekorzyść, przeprowadzić byłoby łatwo — sięgnęliśmy jednak umyślnie do Finlandji, by podobne zarzuty odeprzeć. Trudno nie przypominieć, że każdy Polak łożony na swoją marynarkę wojenną za ledwie 1 zł. 20 gr. rocznie, podczas gdy Turek dwa razy tyle, a Jugosławianin trzy razy tyle. Nie potrzebujemy więc wcale sięgać do Wielkiej Brytanji, gdzie wysiłek wynosi 50 złotych na głowę obywatela. Wystarczyłoby wysiłek ten zrównać z jugosłowiańskim — a sam budżet ze szwedzkim — aby Polska posiadała godną wielkiego państwa i konieczną dla zabezpieczenia naszych interesów morskich flotę wojenną.

Jest jeszcze jeden ważny atut. Pojedyncze jednostki można oczywiście budować na stocznjach zagranicznych. Aleć floty zbudować tam niepodobna. Na to trzeba już mieć własne stocznie i arsenały. A że budowa okrętów w kraju jest najskuteczniejszym sposobem do walki z bezrobociem, bo ożywić potrafi wszystkie niemal gałęzie przemysłu, — więc i tu pozorna drożyzna staje się w gruncie rzeczy pożyteczną. Przecież dzięki swej flocie właśnie — Niemcy, z trzeciorzędnego uboższego i zadłużonego państwa, stały się w ciągu pół wieku potęgą świata

toż i jednym z najzamożniejszych narodów świata.

Rzecz charakterystyczna: W jednym ze swych przemówień programowych pewien wybitny urbanista powiedział, że na zeuropizowanie Warszawy potrzeba przez szereg lat stu milionów rocznie. Dopiero wówczas stolica zyskać może reprezentacyjny wygląd. O tej sprawie poważnie się dyskutuje, szuka pieniędzy na ten cel.

Sto milionów rocznie na zmodernizowanie stolicy! Przychodzi mimowoli na myśl słynne zdanie Moltkego o Kanale Kilońskim: „Zamiast pchać miliony w kanał, który jest narzędziem pasywnym, wolę budować pancerniki. Te bowiem dadzą mi władztwo morskie. A kto panuje na morzu, panuje nad światem. Wówczas będziemy mieli pieniędzy dość na zbudowanie nie jednego, ale dziesięciu kanałów”.

Czemu u nas dotąd brak nawet poważnej dyskusji nad ustaleniem programu budowy floty wojennej? Czemu w różnych projektach budżetowych, finansowych, obliczonych na lata, nie porusza się nigdy sprawy stoczni i arsenałów, stałych rocznych wydatków na okręty wojenne?

Przecież dopiero lata trwałego wysiłku mogą zbudować flotę, która postawiłaby Polskę naprawdę w rządzie potęg świata. Jaka stąd wypłynęłaby korzyść ekonomiczna dla narodu, łatwo przewidzieć. No i spokój o naszą wolność morską też jest chyba coś wart. Przecież sam fakt istnienia floty wojennej, bez potrzeby nawet używania jej siły, układa odpowiednio stosunki między państwami.

Stare przysłowie mówi, że marynarka wojenna kosztuje drogo, ale przegrana wojna stokrotnie więcej. To też w naszych warunkach, ilebyśmy nie dali na stworzenie floty wojennej, będzie to zawsze bardzo tanio. Bo od floty tej zależeć będzie właśnie nasza wolność, nasza niepodległość, nasz dobrobyt.

Wynik, rozpoczętej przez Ligę Morską i Kolonjalną zbiórki na F. O. M., będzie wyrazem woli społeczeństwa do postawienia sprawy budowy floty wojennej na miejscu naczelnym naszych potrzeb państwowych. Ofiarność społeczna na F. O. M. będzie przejawem dążeń społeczeństwa do posiadania siły na morzu, która może jedynie zapewnić władanie niem.

Cała Polska na budowę „armaty wodnej” — oto hasło dnia dzisiejszego.





NAUTICUS

LEGA NAVALE ITALIANA

Sytuacja, w jakiej znalazła się Italia po wojnie, pod względem jednostek i zbrojnych sił morskich, była rozpaczliwa. Pozostał i ocalał tylko materiał, który przetrwał zawieruchę wojenną i nie był narażony na ataki niemieckich łodzi podwodnych, operujących na wszystkich morzach. Zamiast przystąpić od razu po wojnie do rekonstruowania statków uszkodzonych, oraz budowy nowych, zajął rząd włoski stanowisko wyczekujące i zdobył się w ciągu 4 lat na zbudowanie zaledwie trzech kontrtorpedowców. Pomijając pięć statków wojennych i kilku kontrtorpedowców, zdolnych do użytku, nie miała marynarka włoska w r. 1922 literalnie ani jednego okrętu, zdolnego chociażby do obrony wybrzeży. Wobec szerzącej się w kraju anarchii, wobec przeświadczenia, że jedyną powojenną bronią, zasługującą na udoskonalenie — są łodzie podwodne i samoloty — poszła marynarka jakby w zapomnienie. Większość członków rządu, większość posłów i senatorów wyraziła zdanie, że na budowę okrętów szkoda każdego grosza.

W takiej to przełomowej chwili zaczęła działać „Lega Navale“, domagająca się budowy chociażby jednego wojennego statku. Rząd włoski na takie nawoływania wogóle nie reagował. Dopiero wtedy, gdy u steru państwa stanął Mussolini, uwzględniono wszystkie postulaty Ligi i przystąpiono do przyspieszonej budowy statków najrozmaitszego typu i rozmaitej wielkości. Już w rok po powstaniu faszystowskiego regime'u zbudowano potężny statek „Trieste“. Kolejno rozwija się konstrukcja okrętów tak szybkim tempie, że już w dziesięciolecie faszyzmu szczytą się Włochy zbudowaniem **15 nowych wielkich i średnich krążowników, 30 kontrtorpedowców, 15 torpedowców, 15 łodzi podwodnych i 4 okrętów linjowych.** Włochy nie zadowolily się takim dorobkiem — raczej przeciwnie. Plany marynarki włoskiej i projekty Ligi graniczą niemal z absurdem — bo wzorują się już nie na Francji, lecz na Anglii.

Chcąc sprostać olbrzymim zapotrzebowaniom i zrealizować zakreślone na tak szeroką skalę zamierzenia — przystąpili Włosi do rozbudo-

wania stoczni, oraz warsztatów budowy okrętów, dzięki czemu stocznie włoskie budują statki nietylko dla własnego kraju, ale i dla wielu państw zagranicznych. W r. 1932 i 1933 skończono budowę dwóch krążowników dla **Argentyny**, czterech kontrtorpedowców dla **Grecji**, czterech kontrtorpedowców dla **Turcji**, dwóch dla **Rumunji**, większego krążownika dla **Portugalji** i innych państw. Stocznie włoskie wyspecjalizowały się zwłaszcza w budowie łodzi podwodnych i otrzymały liczne zamówienia z Rumunji, Turcji i Brazylii.

Faszystowska Liga Morska dąży nietylko do wzmocnienia marynarki **wojennej**, lecz stara się podnieść również do największej potęgi stan marynarki **handlowej**.

Handlowa marynarka włoska znajdowała się po wojnie w podobnie rozpaczliwym stanie, jak marynarka wojenna.

Nadomiar złego, niemal każdą wyprawę zamorską, każdą podróż poprzedzały strajki, bunty, sabotáže.

Wszelkie te anomalje usunięto nad-

zwyczaj szybko, dzięki zbiorowej akcji wszystkich członków Ligi. W ciągu niespełna trzech miesięcy zaprowadzono na okrętach włoskich wzorowy ład i porządek, obostrzono dyscyplinę, pousuwano jednostki, trwające w oporze, a jednocześnie przystąpiono do wycofywania starych oraz do budowy nowych okrętów.

Jeżeli przejrzymy statystykę ostatnich trzynastu lat, zauważymy, że we Włoszech opuszczano rok rocznie na wody najrozmaitsze potężne statki pasażerskie i transportowe. Zbudowano, żeby wymienić tylko największe — „Conte Grande“ o pojemności 26.000 ton, „Roma“ i „Augustus“ o pojemności 32.000 ton każdy, „Saturnia“ i „Vulcania“ o poj. 25.000 ton.

Z pośród statków pasażerskich zasługuje na uwagę przede wszystkim olbrzym „Rex“, mający 51.000 ton, a zatem nie o wiele co mniejszy od dawnego niemieckiego „Bismarcka“, a obecnego amerykańskiego „Leviathana“. Włosi mogą poszczycić się ponadto tem, że przy poparciu rozagigutowanej przez „Ligę“ ludności, zbudowali w ciągu ostatnich kilku lat pasażerskie statki „Conte di Savoia“, o pojemności 48.000 ton, „Neptunię“ i „Oceanję“ po 20.000 ton każdy.

Brzmi to może jak paradoks, a jednak jest to fakt, poparty szeregiem cyfr i zestawień Ligi Morskiej (Lega Navale), stwierdzający, że stocznie włoskie doszły do największego rozkwitu tylko dzięki poparciu narodu oraz wspólnym wysiłkom wszelkich czynników, działających dla dobra państwa.

Zarząd Ligi Morskiej w Italji, zdając sobie sprawę, że należy podnieść nie tylko ducha marynarzy, pełniących służbę na statkach wojennych, ale i **zaprościć ich fizycznie** do ciężkiego zawodu — wszedł w porozumienie z dowództwem marynarki w sprawie otwarcia specjalnych zawodowych **szkół morskich**. Dzięki temu porozumieniu przekształcono istniejącą już **Akademję morską** na specjalny **Uniwersytet**, w którym kształcą się nie tylko przyszli oficerowie statków wojennych, lecz również oficerowie innych rodzajów broni. Główny nacisk kładzie się, oczywiście, na **wyższe szkolenie morskie** i na wzbudzenie umiłowania morza. Liga faszystowska wychodzi tu z założenia, że dużo studentów poświęci się po opuszczeniu uniwersytetu karierze w **marynarce handlowej**. Rzecz prosta, że tacy oficerowie statków handlowych mogą w razie potrzeby być **zużyci** w służbie na statkach wojennych.

Po ukończeniu wyżej wymienionego uniwersytetu, przechodzi część studentów na przeszkolenie techniczne w **Wojennym Instytucie Marynarki Wojennej** w Livorno. W Instytucie tym uczą się przyszli oficerowie prowadzić okręty, obznajmiają się ze strategią i taktyką wojenną, pełnią służbę na łodziach podwodnych i t. d.

Liga Morska zmierza od dawien dawna do założenia gdzieś na wybrzeżu dla dorastającej młodzieży szkoły, zaprawiającej do morskiego i marynarskiego zawodu. Szkoła taka powstała w Pola i połączona jest z internatem, w którym przebywa stale **2.000 wychowanków**. Rok rocznie odbywają się ponadto specjalne kursy dla **2.800 marynarzy** oraz 250 podoficerów marynarki wojennej. To **wspólne wychowywanie** podrastającej młodzieży, rekrutujących się ze wszelkich warstw społeczeństwa włoskiego i pochodzącej z **najrozmaitszych części kraju**, to wspólne zaprawianie się w pracy fizycznej, w kształceniu się i ćwiczeniu pod okiem oficerów marynarki — **wydaje** nadzwyczaj dodatnie rezultaty i przyczynia się do szerzenia idei morskiej. Na uwagę zasługuje fakt, że wychowankowie szkoły w Pola przechodzą obowiązkowe ćwiczenia na **żaglowcach szkolnych**, oraz na dwóch „schoone-rach“. Dowództwo marynarki wychodzi tu z całkiem słusznego założenia, że żaglowce wyrabiają odwagę, **rozważę** „szybką i stanowczą decyzję odpowiedzialności, karność, wytrwałość oraz zahartowane nie tylko ducha, ale i ciała.

Oto mniej więcej obraz tego, co Liga zdziałała w czasie rządów faszystowskich w zakresie rozbudowy marynarki oraz przysposobienia materjału ludzkiego, mającego obsługiwać stale wzrastającą ilość okrętów wojennych i handlowych.

Przejdźmy teraz do spraw organizacyjnych Ligi. Przede wszystkim jedno: członkiem Ligi może być każdy obywatel państwa, zamieszkujący w kraju lub zagranicą, bez różnicy płci. Ponadto mogą być członkiem Ligi wszelkie zakłady państwowe, instytucje o prawach państwowych, prowincje — jako takie — miasta, gminy, federacje, związki, stowarzyszenia, syndykaty, szkoły i zakłady publiczne. Wychodząc z założenia, że opodatkowanie minimalne — jak największej liczby obywateli państwa, przysporzy Lidze dużo dochodów, mając ponadto na uwadze, że tylko przy pomocy kapitału, zebranego przez Ligę, można będzie zrealizować gigantyczny plan rozbudowy mary-



W powrotnej drodze.

narki, — wprowadzono system **ściągnięcia** wśród ludności **składek** dobrowolnych po **20 centesymów** miesięcznie. Od płacenia tej minimalnej kwoty nie uchyla się prawie żaden obywatel kraju, to też Lega Navale zbiera tą drogą miesięcznie 8—9 milj. lirów, czyli przeszło 100 milj. rocznie.

Oprócz tego miesięcznego opodatkowania dobrowolnego istnieje **zadziwiająca ofiarność**, przybierająca ostatnimi czasy charakter masowy i żywiołowy. W prowincjach rozwija się planowa akcja na rzecz floty w ten sposób, że każda instytucja, zatrudniająca większą ilość robotników, czy pracowników umysłowych, przeprowadza pewnego rodzaju rywalizację w zbieraniu funduszy. Nie chodzi tu oczywiście o większe ofiary, któreby obciążyły skromne budżety ludzi, żyjących z pracy zarobkowej, lecz nieraz tylko o ofiary groszowe, zbierane masowo i regularnie w ciągu dłuższego okresu. System taki uważany jest za idealny, gdyż mimo działania i grania na ambicji, mimo wzajemnej rywalizacji, nie prowadzi on do rozpraszenia akcji. Żadna instytucja nie działa tu oderwanie i o własnych siłach, lecz **podporządkowana jest** Lidze, która **koncentruje wszystkie fundusze**.

Każdy członek Lega Navale ma prawo korzystania ze specjalnych przywilejów, czy to odnośnie do ulg na statkach, odbywających podróże po wodach włoskich, czy to do zakupu łodzi, żaglowców i t. d., czy też wreszcie co do nabywania na łagodnych warunkach specjalnego, przepisowego umundurowania dla członków Ligi. Lega Navale zawiera specjalne umowy z rozmaitemi przedsiębiorstwami żegludowemj, na podstawie których członkowie Ligi mogą korzystać z t. zw. **podróży instrukcyjnych**. Członków Ligi, odbywających instrukcyjne podróże na statkach handlowych (cargoboats) traktuje się **narówni z oficerami**, daje im się to samo, pełne utrzymanie i żywienie. W rzadkich tylko wypadkach pobierane są minimalne opłaty.

Takie gratisowe podróże zarezerwowane są zazwyczaj dla **studentów**, pochodzących z głębi kraju, aby przyzwyczaić ich do surowego trybu życia, obeznać z handlem i zakresem pracy już to na samym statku, już to w zagranicznych portach morskich. Członek Ligi, korzystający z gratisowej podróży, musi **podporządkować się regulaminowi i dyscyplinie**, obowiązującym załogę. Po ukończeniu podróży zobowiązani są członkowie Ligi, korzystający z ulg, do złożenia **dokładnego raportu i obszernego opisu** wrzeń z załączeniem fotografii, rysunków, szkiców i t. d. Inicjatywa, powzięta w kierunku udostępnienia tego rodzaju podróży jak największej liczbie członków Ligi, rozwija się stale i daje jak najlepsze rezultaty.

INSTYTUT MORSKI I KOLONJALNY

Sprawy morskie trzeba poznać gruntownie; aby je poznać musimy je badać; aby badać — musimy stworzyć warsztaty dla tych badań.

Odczucie konieczności stworzenia takich warsztatów istnieje od samego zarania wskrzeszenia Polski i zaznaczyło się w ciągu ostatnich lat powstaniem instytucji w pewnej mierze i częściowo wypełniających braki, że wspomnę „Instytut Bałtycki”, głównie sprawom Pomorza poświęcony i spełniający znakomicie ten dział ogólnego zadania, którego całokształt obejmuje projekt znakomitego uczonego, b. rektora Uniwersytetu Poznańskiego, profesora Stanisława Pawłowskiego.

Jest to „Instytut Morski i Kolonialny”. Projekt, tulający się do tej pory w różnych artykułach i pogadankach, przez sprecyzowanie go i ujęcie w konkretne formy organizacyjne, przez człowieka tak kompetentnego, a przytem entuzjastę sprawy, zaczyna przybierać kształty realne. Profesor Pawłowski nie poprzestał bowiem na monologu, lecz wyszedł z konkretnym planem na forum publiczne, rozwinął swą myśl na zjeździe prezesów okręgów Ligi Morskiej i Kolonialnej dn. 8 grudnia 1933 r. w Gdyni, oraz zaproszony przez Zarząd Główny Ligi M. i K., w referacie, wygłoszonym w Lidze M. i K. w lutym r. b.

Instytut Morski i Kolonialny przy Lidze M. i K. ma na celu „szerzenie wśród społeczeństwa wiedzy o morzu i o terenach kolonizacyjnych polskich oraz organizowanie i popieranie badań naukowych nad morzem i nad terenami kolonizacyjnymi”. Oto cel Instytutu w ujęciu prof. Pawłowskiego.

Do zrealizowania powyższego celu mają służyć następujące środki:

1. popularne wykłady:

a) o morzu i o zagadnieniach z morzem związanych jak oceanografia, geografia mórz, żegluga i wogóle komunikacja morska, handel morski, marynarka wojenna, porty, historia odkryć i badań i t. p. ze szczególnem uwzględnieniem Bałtyku, Gdyni i handlu polskiego;

b) popularne wykłady o terenach kolonialnych i zagadnieniach kolonizacyjnych wogóle: badania przyrody, geografii tych terenów, stosunki etnograficzne, ekonomiczne, społeczne i polityczne (ze szczególnem uwzględnieniem tych terenów, w których ma się skoncentrować akcja kolonizacyjna polska);

2. wydawnictwa popularne w zakresie morza i w zakresie zagadnień kolonialnych:

a) o charakterze ogólnym,

b) o charakterze praktycznym, któreby zawierały wiadomości potrzebne naszym kupcom, inżynierom

i szerszej publiczności, stała wystawa, lub

3. stałe muzeum morskie, przystępne dla publiczności, a zawierające okazy fauny, flory, pokazy instrumentów oceanograficznych, rodzajów statków, portów, mapy, wykresy graficzne, ilustracje, obrazy krajobrazu nadmorskiego, bitew morskich, wielkich żeglarzy i odkrywców i t. p.;

4. biblioteka morska i kolonialna, dostępna dla publiczności, uwzględniająca przedewszystkiem rzeczy polskie i Polskę obchodzące, a obejmująca zarówno książki, jak mapy, atlasy i materiały ilustracyjne;

5. popieranie podróży naukowych lub rekonesansów jednostek w sprawach morskich lub kolonizacyjnych;

6. organizowanie lub popieranie wypraw naukowych na morze lub do krain kolonialnych.

7. wydawanie prac ściśle naukowych (wyników badań, raportów podróżników, map, materiałów i t. p.);

8. organizowanie w porze zimowej kursów naukowych i oceanografii ogólnej oraz geografii mórz i terenów kolonialnych, zarówno ogólnokształcących jak i kursów praktycznych np. dla pionierów kolonialnych;

9. przygotowanie opinii w sprawach dotyczących zagadnień morskich i kolonialnych na żądanie władz państwowych, organów Ligi Morskiej i Kolonialnej, lub instytucji użyteczności publicznej;

10. udzielanie nagród za prace lub rozpisywanie konkursów;

11. Udzielanie stypendjów młodym adeptom nauki na wyjazd do instytutów oceanograficznych, lub kolonialnych.

Projektowane w powyższym planie prof. Pawłowskiego muzeum wyobrażam sobie, jak o tem już dawniej pisałem, nietylko jako muzeum pokazowe, wystawę, mającą za zadanie zaspokojenie ciekawości szerokiej mas, lecz głównie jako laboratorium, jako warsztat pracy dla badaczy spraw morskich i kolonialnych i tak tę sprawę rozumie prof. Pawłowski. Rozszerzając ujętą w zwyciężonych zdaniach sprawę owego muzeum dodałbym, iż muzeum to winno gromadzić okazy, wykresy, statystyki etc., dające pogląd na historję i stan obecny oraz stosunki nietylko na terenach dotychczasowego osadnictwa naszego, ale także w krajach, które mogą wchodzić w grę, jako tereny naszej kolonizacji lub eksploatacji kolonialnej wzgl. ewentualnych kolonij mandatowych polskich. Muzeum to winno zatem obejmować dane, odnoszące się do rozmieszczenia Polaków w poszczególnych krajach głównie zamorskich, do historii osadnictwa, stosunków społecznych i t. d. w kolonjach, uwarstwienia naszej emigracji; dalej pamiętki po emigran-

tach, podróżnikach, eksploatatorach etc., dokumenty emigracyjne i t. podobne. Dział współczesny winien obejmować okazy muzealne, dotyczące krajów zamorskich z wszystkich dziedzin (zoologia, botanika, przemysł krajowy, rolnictwo, medycyna tropikalna i t. p.) i winien być tak skonstruowany, aby równocześnie instruuować o całokształcie zagadnień tak terytorjalnie (Brazylja, Stany Zjednoczone, Afryka i t. d. ew. z podziałami) jak również zagadnieniami: liczebność, nasilenie emigracji, stosunki gospodarcze, rolnicze, przemysłowe wśród emigrantów obcych i polskich, szkolnictwo, organizacje polskie, warunki klimatyczne i zdrowotne i t. p.

Grunt do powstania Instytutu, projektowanego przez prof. Pawłowskiego, jest w pewnych działach poniekąd przygotowany. Tak np. tworzy się już, w myśl uchwał ostatnich dwóch Zjazdów Ligi w 1932 i 1933, jeden z najważniejszych istotnych działów projektowanego instytutu, mianowicie centralna biblioteka morska i kolonialna. Dziś badacz zagadnień morskich i kolonialnych niema w Warszawie, ani gdziekolwiek w Polsce biblioteki, w którejby znalazł potrzebne materiały do pracy: książki, czasopisma wszelakiego rodzaju druki, mapy archiwalja i t. p. Biblioteki instytucji i organizacji, zajmujących się kwestjami morskimi, wychodźczymi i kolonialnymi, posiadają, rozrzucone nikielne zbiory; niema biblioteki naukowej, któraby systematycznie gromadziła odpowiednie materiały. Zaden z księgozbiorów oddzielnie nie daje odpowiedniego warsztatu ani dla pracownika naukowego ani dla osób poszukujących materiału do użytku doraźnego. Liga Morska i Kolonialna, postanowiwszy zmienić ten stan rzeczy, przystąpiła do tworzenia biblioteki w początku roku bieżącego. Już dziś zaczątek centralnej biblioteki morskiej i kolonialnej przy Lidze liczy, obok pewnej ilości rękopisów, około tysiąca tomów książek i 100 czasopism (kilkaset roczników) oprawionych i skatalogowanych, a są to dopiero początki. Tworząca się biblioteka wejdzie niewątpliwie w skład przyszłego Instytutu zwłaszcza, że oprócz tego załączku wielkiej biblioteki centralnej Liga posiada jeszcze do własnego użytku bibliotekę podręczną, dostępną dla wszystkich członków organizacji.

Tak więc podstawowy warsztat pracy przyszłego Instytutu — biblioteka, jest już zapoczątkowana.

Istnieje również załączek muzeum, gdyż równocześnie z gromadzeniem druków, gromadzone są w Lidze okazy muzealne. W tej dziedzinie jednak szerszej akcji nie rozwija się

narazie, ze względu na brak pomieszczenia odpowiedniego okazów.

Sumienna praca naukowa w jakiejkolwiek dziedzinie bez istnienia bibliografii danej dziedziny jest niezmierznie utrudniona. Do spraw morskich imigracyjno - kolonialnych nie posiadamy dotąd bibliografii, są tylko drobne przyczynki.

Jednak i o zaspokojeniu tej ważnej potrzeby pomyślano w tonie Ligi. Od kilku lat opracowuje się polską bibliografię morską. Bibliografia ta, w której zarejestrowano dotąd przeszło 7000 tytułów druków za czas od XVI w. po rok 1933 włącznie, obejmuje następujące główne działy: Sprawy morskie: ogólnie dostęp do morza, rozbudowa, rozwój, obrona, działania na morzu, i t. p.;

porty polskie; morze (oceanografia, rybactwo, handel morski etc.); żegluga i komunikacja; Pomorze z Gdańskiem i Prusy Książęce; kartografia; literatura, beletrystyka, bibliografia.

Równocześnie z morską opracowuje się polską bibliografię migracyjną, w której zarejestrowano dotąd około 20.000 tytułów. Bibliografia ta obejmuje sprawy migracyjne, kolonizacyjne, kolonialne i podróżnictwo.

Tak tworząca się biblioteka jak opracowywane bibliografie są niezbędnymi podstawowymi pomocami, które tworzący się Instytut już zastaje i który mu umożliwia odrazu „ruszenie z miejsca“.

Prof. Pawłowski, zaproszony przez Zarząd Główny L. M. i K. do zagna-

jomienia z projektem Instytutu szerszego grona specjalistów, przedstawwszy wyżej omówione cele i zadania Instytutu Morskiego i Kolonialnego, podał równocześnie konkretny plan organizacji „Instytutu“, jako zakładu i autonomicznego organu Ligi Morskiej i Kolonialnej, który to plan podlega obecnie rozważaniu władz naszej organizacji.

Należy się wdzięczność p. profesorowi Pawłowskiemu, że nadał projektowi Instytutu konkretne formy i z pozytywnym planem wystąpił na forum publiczne. Przyjęcie, jakiego doznały wywody p. prof. Pawłowskiego, oraz zajęcie się sprawą przez władze Ligi daje rękojmię, że projekt prof. Pawłowskiego nie pozostanie projektem na papierze.

MARJA WARDASÓWNA

W PUCKU – U LOTNIKÓW

Korzystając z wielkich udogodnień, jakie przysługują członkom Ligi Morskiej i Kolonialnej, wybrałam się do Gdyni jedną ze specjalnych wycieczek popularnych, urządzanych przez ruchliwy „Związek Pionierów L. M. K.“ w Warszawie. Wycieczki te, bardzo zresztą dogodne i tanie, mają ogromne znaczenie propagandowe, gdyż zapoznają i zbliżają nasze społeczeństwo do morza. Trudno sobie wyobrazić radość i entuzjazm wycieczkowiczów na widok to spokojnego, to spienionego i groźnego naszego morza — na widok różnej wielkości i rodzaju statków, urządzeń portowych w Gdyni i na Helu — nowoczesnych plaż, na których życie wre i kipi, jak gdyby nie istniał kryzys. Dziwi się przeciętny śmiertelnik, jak Gdynia zmieniła szatę w ostatnich kilku latach — jak na miejscu zwykłej wioski rybackiej stworzono potężny port morski, przez który utrzymujemy kontakt z całym światem.

Mnie jako pilotkę interesują na morzu przede wszystkim okręty i wodnopłatowce. Dzięki niezwyklej uprzejmości i zrozumieniu Kierownictwa Marynarki Wojennej, które zezwoliło mi na dłuższy pobyt w porcie Dywizjonu Morskiego Lotnictwa w Pucku, oderwałam się od wycieczki w Gdyni, udając się na zwiedzenie kolebki naszego lotnictwa morskiego.

Wszędzie w drodze, gdzie sięgnę okiem, napotykam przepiękne widoki, zaś od strony Rzucewa nie mogę oczu oderwać od wspaniałej panoramy. W wonnym wiosennym powietrzu wśród zieleni drzew, zarysowują się przede mną kontury historycznego puckiego kościoła, dookoła którego przytulają się domki, domy i ogrody. Piękny małeńki park tuż nad zatoką i okalający zatokę brzeg morski jest prawdziwą ozdobą Puc-

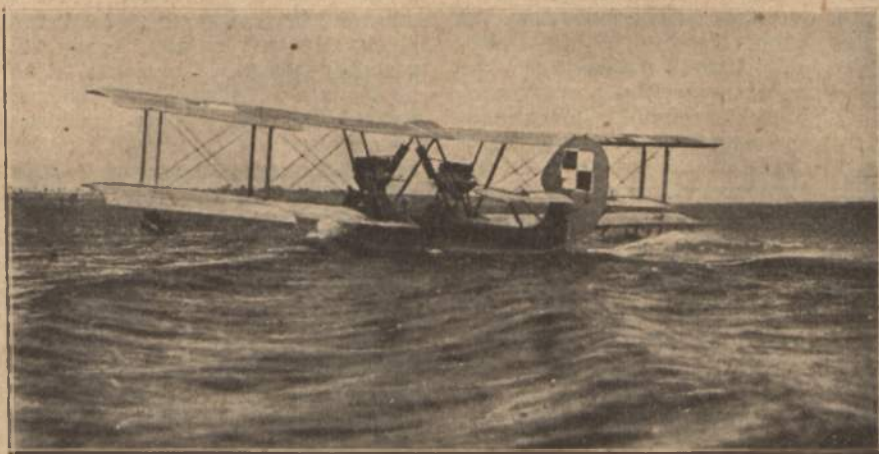
ka, a widok jaki rozciąga się stąd na półwysep Hel, budzi ciche upojenie i koł swym widokiem nadwyróżzone nerwy.

Same miasto Puck stanowi swoim spokojem dziwny kontrast z innymi ruchliwymi miastami i osiedlami wybrzeża. Nie zarzucają tu kotwic wielkie okręty — nie skrzypią potężne żorawie, nie słychać nawoływania tragarzy i marynarzy. Ani luksusowe jachty, ani inne mniejsze parowce nie wyrzucają tu na brzeg tłumy podróżnych i letników, gdyż zabiera ich zachłanna Gdynia, Jastarnia i Hel, stając się głównymi ośrodkami życia całego wybrzeża. Przytęskniawszy ożywiają zato liczne łodzie i kutry rybackie, motorówki i żaglowce. Czasami przybijają tu na krótszy postój okręty wycieczkowe marynarki polskiej, by gwarem zwiedzających i gwizdem sygnałów choć na chwilę ożywić ten największy niegdyś i najruchliwszy na naszym wybrzeżu port okrętowy i pobudzić do żywszego ruchu. Zato dla osób szukających ciszy i wytchnienia, stanowi Puck idealną przystań. Dowódc-

two Morskiego Dywizjonu Lotniczego odnajduję łatwo po warkocie silników, unoszących się nad zatoką, zwaną małym morzem, hydroplanów.

Lotnictwo morskie, bez którego nie można sobie dziś wyobrazić żadnych poważniejszych działań wojennych na morzu, datuje się od roku 1920 — jakże jednak mało znane jest ogółowi społeczeństwa ze swoich wartości i poczyniń. A wszak obrona naszego morza w przyszłości w dużej mierze będzie uzależniona od sprawnego sprzętu i personelu lotniczego. Nic też dziwnego, że skwapliwie wykorzystałem swój urlop dla uzupełnienia swych skromnych wiadomości o lotnictwie morskim.

Niezwykły zapał, sumienne pojmowanie obowiązków, a przede wszystkim unowocześnianie lotnictwa morskiego przez personel latający Dywizjonu Lotniczego sprawia, że może się ono poszczycić poważnymi na tym polu sukcesami i doświadczeniami. Po Niemczech otrzymano tu hangary, kilka starych hydroplanów i lotnisko, które ze względu na swoje wilgotne, torfiaste podłoże i bliskość



Wodnopłatowiec rusza nad Bałtyk.

morza, jest dla ciężkich samolotów lądowych w okresie deszczów trudne do startu. Za to lekkie sportowe maszyny lądowe chętnie korzystają z tego lotniska, jak to miałam możliwość stwierdzić, gdy zgrabny samolotik Moth hr. Skórzewskiego, używający szereg nagród, osiadł lekko jak piórko na lotnisku. Aparat ten, posiadając składane skrzydła, zajmuje w hangarze niewiele miejsca.

Uprzejmy dowódca Dywizjonu, komandor Szystowski ze swym adiutantem por. Metzgerem, Świechowskim

i Kawką objaśniają i pokazują hydroplany — stare i nowe.

Ruchliwy Morski Dywizjon Lotniczy pozostaje w żywych stosunkach z zagranicznym lotnictwem morskim i ostatnimi czasy gościł u siebie reprezentacje z Włoch, Francji, Anglii i Łotwy. Gdyby nie konieczność daleko sięgających oszczędności, urządziłoby nasi dzielni lotnicy morscy, — Bóg wie — jakie wyprawy, do jakich rwie się ich dusza.

Bo też nasze lotnictwo morskie w niczem nie chce ustępować lądowemu.

Wdzięczna za zdobycie ciekawych wiadomości z dziedziny lotnictwa morskiego i pełna zachwytu dla piękna i potęgi żywiołu morskiego, żegnając z żalem ten spokojny i uroczy dla mnie zakątek wybrzeża. Wśród rozważań nad wielkimi planami, jakie zakreśliła przed sobą Liga Morska i Kolonjalna dla rozbudowy silnej polskiej floty handlowej i wojennej, wracam do stolicy pokrzepiona moralnie i fizycznie a zarazem pełna dumy z naszych poczynań na morzu.

DR. STANISŁAW OLESZA

POLSKA BANDERA NA PÓŁNOCY

Czternaście lat minęło w październiku 1933 roku od chwili, gdy szczupła garstka żołnierzy Polaków dążyła przez Ocean Lodowaty do dalekiej Ojczyzny. Przed dwoma laty polska bandera na statku Polonia dotarła do najdalej na północ wysuniętego cypla Europy — Nordcapu. Dużo się wtedy pisało, iż poraz pierwszy barwy polskie przekroczyły koło podbiegunowe, iż poraz pierwszy Polacy wolnej Ojczyzny ominęli przylądek Nordcap. Nie jest to ściśle, i dlatego dzielę się z czytelnikami „Morza“ wspomnieniami, które tak żywo stoją mi w pamięci, chciałbym im dać obraz tego, co przeżyliśmy przed 14-tu laty.

Mieszkałem wówczas w Archangielsku nad Białym morzem, w mieście, w którym powstał związek armji gen. Hallera. Dopiero bowiem po zorganizowaniu ze szczupłej garstki Polaków z całej Rosji oddziału zwanego Murmańskim, gen. Haller przez Archangielsk udał się do Francji, aby stworzyć tam potężną „błękitną“ armję, która tak wielką rolę odegrała w dziejach odrodzonej Polski. Nie będę opisywał historii Murmańskiego oddziału, tem bardziej, że już ś. p. Małaczewski dał w swych nowelach zatytułowanych „Koń na wzgórzu“ kilka kapitalnych epizodów, owianych czarem prawdziwej poezji i miłości Ojczyzny.

Północ Rosji była w tym okresie okupowana przez koalicję, narówni z nią walczyli i Polacy. Nadeszła jesień 1919 roku. Przedsięwzięcie, zakrojone na wielką skalę, a mające za zadanie zdtławienie bolszewizmu, nie udało się — koalicja zaczęła wycofywać swe wojska. Jednym z ostatnich oddziałów, opuszczających Archangielsk był oddział Murmańczyków.

Od kilku dni byliśmy spakowani, czekano tylko na rozkaz.

Nareszcie nadszedł ów upragniony dzień wyjazdu. Dzika radość ogarnęła cały oddział; przecież cały szereg żołnierzy od lat już nie tylko, że nie widział swych najbliższych, ale nawet nie mieli o nich żadnych wiadomości; przecież wielu z nich na początku wojny dostało się do niewoli

rosyjskiej i w zapadłych dziurach Syberji latami czekali na zmianę swego losu, a tu za miesiąc, może trochę dłużej i będziemy już w Ojczyźnie.

Chłopcy poszaleli z radości, a ponieważ mieliśmy spory zapasik róż-

się okazywał jakąś skrzynią lub kłosem. Byliśmy podczas całej podróży stale w ostrem pogotowiu, przynajmniej dwa razy dziennie był fałszywy alarm, musieliśmy wtedy w przeciągu paru minut być na pokła-



Z ojczyzny kajaku.

nych trunków, humorek więc był boski. O 6-ej rano, przy śpiewie „Jeszcze Polska nie zginęła“ załadowano nas wraz z nieodstępną towarzyszką białą niedźwiedzicą Bašką, na duży holownik, aby przewieźć na duży transatlantyk. „Tolosa“, zakotwiczony na pełnym morzu. Wywiesiliśmy na rufie polską banderę i z wesołym śpiewem ruszyliśmy w drogę. Po południu byliśmy już na okręcie, a wieczorem płynęliśmy pełną parą ku dalekiej, dla mnie nieznannej Ojczyźnie.

Podróż morska w 1919 roku nie należała do rzeczy bezpiecznych, morze było wówczas usiane pływającymi minami, to też po wyjściu na ocean Lodowaty okręt posuwał się nocami z największą ostrożnością z zapalonymi reflektorami, skrzętnie omijając każdy przedmiot, który często

dzie w pasach ratunkowych, które trzymaliśmy zawsze w hamaku pod głową.

Był to piąty dzień podróży. Ocean był idealnie spokojny, w oddali widoczne były skaliste brzegi Norwegii. Powoli słońce opuszczało się na horyzoncie, z drugiej strony ukazał się księżyc. Widok był czarowny jak z bajki. Okręt posuwał się w takiej odległości od brzegu, iż można było zupełnie dokładnie rozróżnić skaliste złomy brzegów, szczególnie cudnie wyglądały ośnieżone szczyty, skrzące się jak najdroższe brylanty w poświacie księżyca.

Pokład był prawie pusty, większa część żołnierzy już zeszła na dół. Cisza i ten cudny urok przyrody zupełnie mnie rozmarzył, oparłem się o burtę i zamysliłem się. Oto jestem

polskim żołnierzem, tej Polski, której nigdy w swoim życiu nie widziałem, ale którą nauczyłem się kochać już od dzieciństwa. Dziwny jakiś smutek mnie ogarnął, pewien lęk przed nieznanem ścisnął moim sercem. Wtem energiczne uderzenie spadło na moje plecy i wesoły głos mego serdecznego kompana Kostka M. wyrwał mnie z zadumy. „Staszek, chodź tu do nas, chłopcy rzną w oczko, aż się kurzy“. Jakby mnie kto oblał zimną wodą, urok prysnął, spojrzałem na zegarek — już późno, trzeba iść. Rzuciłem jeszcze okiem na rozciągający się widok i zeszedłem na dół. Praca tam wrzała. W obłokach dymu tytoniowego odchodziło „oczko“. Kieszenie nasze były niezgorzej wypchane różnymi banknotami, bo poczynając od carskich i kierenek, nie jeden wiózł sobie zapasik w funtach angielskich, gra więc była wysoka.

Przysiadłem się do stołu, fachowe wyrazy gęsto były przeplatane soczystymi przekleństwami w różnych językach. Szanujący się żołnierz i to taki, który przeszedł piekło bolszewji, umie kłać i to we wszystkich językach; okazji do nauczania się tego kunsztu nie brakowało, bo na froncie sąsiadowaliśmy z Francuzami, Anglikami, Amerykanami, a nawet było trochę Włochów. Prym w tej konwersacji wiódł oczywiście język rosyjski, gdyż tak wyszukanych wyrazów chyba żaden naród na świecie nie posiada. Góra banknotów rosta, w tem jak grom z jasnego nieba ry-

knął głos dyżurnego podoficera „Wszyscy na pokład“. Zgodny chór wymyślał mu odpowiedź. Każdy był przekonany, że to znów fałszywy alarm, ale rozkaz jest rozkazem — wszyscy chwycili pasy ratunkowe i wybiegli na pokład. I znów pada rozkaz „Pasy odnieść, ustawić się w dwuszerę, orkiestra na górę“. — Zbaranieliśmy — takich alarmów jeszcze nie było, malkotenci od karcianego stolika znów zaczęli mruścić pod nosem. Ciekawość jednak przemożła, najróżnorodniejsze przypuszczenia zaczęły krążyć wokół.

Zdziwienie jeszcze się wzmogło, gdy ujrzeliśmy też wszystkich oficerów. „O, tu się zanoszą na grubą szopkę“ odezwał się mój sąsiad, Kostek M.

„Bacność“ rozległa się komenda. Wyprężyliśmy się. Na pokład wszedł ppłk. Skokowski z dziwnie skupioną i wzruszoną miną. „Chłopcy, widzicie ten oto cypel, jest to Nordcap, najdalej na północ wysunięta część Europy. Dużo okrętów widziały te milczące skały, różne narody opływały ten półwysep, kierując się ku Lodowatemu Oceanowi, lecz poraz pierwszy widzi Nordcap polskich żołnierzy wolnej Ojczyzny i chociaż nie płynie pod polską banderą (okręt był angielski), lecz mamy ze sobą nasz dwukolorowy sztandar, który pierwszy raz w dziejach świata przepływa przed Nordcapem“. Nie umiał nasz pułkownik dużo mówić, źle na-

wet władał językiem polskim, ale tych kilka prostych słów, płynących z serca, zapadło każdemu z nas głęboko w duszę. Orkiestra zagrała mazurek Dąbrowskiego.

Gdy ostatnie tony hymnu rozplynęły się po Oceanie, padła komenda: „Spocznij, rozejść się“. Powoli, w skupieniu rozeszli się żołnierze po pokładzie. Nikt nie chciał słowami zakłócać uroczystej chwili, nikt też się nie kwapił zejść na dół. Ciszę naruszał tylko lekki plusk fal, objających się o bok okrętu i praca maszyn. Powoli języki się rozwiązały, lecz o dziwo, nie słychać ani jednego przekleństwa, płynęły tylko spokojne wspomnienia i opowiadania o kraju i rodzinach.

„A możebyśmy tak skończyli nasze oczko“ odezwał się któryś nieśmiały głosem — pogardliwe milczenie było mu odpowiedzią.

Czternaście lat minęło od tej uroczystej chwili, dużo wspaniałych obchodów widziałem, lecz tej tak prostej, a tak głęboko odczutej uroczystości, nie potrafi do końca życia zatrzeć najwspanialsza rewja. To też często jestem myślą przy tych ośnieżonych skalistych brzegach, które słuchały melodii mazurka Dąbrowskiego.

Po 12-tu latach polski okręt z polską banderą przepłynął przez te wody, lecz barwy polskie poraz pierwszy przewieźliśmy koło Nordcapu niy, Murmańcy.

HENRYK SIKORSKI

OBOZY I WYCIECZKI NADMORSKIE

Zaledwie 14 lat minęło, gdy Państwo Polskie wróciło do władania nad Bałtykiem — na małym odcinku jego wybrzeża — a już stał się on nieodzowną częścią składową życia społeczeństwa i jego codziennych potrzeb. Nic też dziwnego, że każda myśl dzisiejszego Polaka, a nawet każdy jego odruch zwraca się do morza zarówno w działaniu praktycznym, jak i w szukaniu rozrywki, czy wypoczynku.

Odcięty od własnego morza, mógł przez dziesiątki lat zazdrościć jedynie nielicznym zresztą rodakom, którym środki pozwalały na doraźne czy stałe odwiedzanie morza, aż w codziennym zmaganiu się z życiem zagubił je w swej pamięci — przestał je pojmować.

Dziś rojno i gwarno nad polskim morzem, od wczesnej wiosny do późnej jesieni, a niewielki odcinek jego wybrzeża z każdym rokiem staje się ciaśniejszy, choć nikt dotychczas nie rozwinął planowej akcji wycieczkowo-turystycznej, czy obozowej na naszym wybrzeżu i nie ujął w swe ręce pełnej inicjatywy w tym kierunku.

Jednakże dość kosztowny dojazd do Gdyni i na wybrzeże, wobec du-

żych przeważnie odległości od poszczególnych ośrodków kraju — poza woj. pomorskim i poznańskim — staje się dla wielu w dalszym ciągu marzeniem, preradzającym się w tęsknotę do morza — jego uroku i potęgi, zapoznanej z reportaży dziennikarskich, z opisów literackich, czy wreszcie z żywych feljetonów radiowych. Zaledwie cząstka z pragnących ma możność wyzyskać tanie „okazje“, aby zwiedzić Gdynię i wybrzeże! Są to ogólne zjazdy różnych organizacji, których członkowie korzystają z większych zniżek kolejowych; są to gromadne wycieczki do Gdyni, zakupujące do swej dyspozycji całe pociągi; jest to

wreszcie doroczny powszechny zjazd do Gdyni na „Święto Morza“, któremu Ministerstwo Komunikacji przyznało również przywilej najwyższych zniżek kolejowych. To też wszelkie zjazdy, zwoltywane do Gdyni, cieszą się największym powodzeniem i największą frekwencją, a zjazd na „Święto Morza“ w 1932 r. przekroczył wręcz możliwości przewozowe kolei i możliwości miasta Gdyni co do zakwaterowania i żywienia, gdy ze wszystkich zakątków kraju przybyło do Gdyni ponad 160 tys. osób.

Nie posiadając jeszcze w roku ubiegłym dostatecznie przygotowanych środków do ujęcia w akcję planową ruchu wycieczkowo-turystycznego nad morze, Zarząd Główny L. M. K. poparł w całości inicjatywę Oddziału III LMK. im. Jana z Kolna w Warszawie co do zorganizowania w Jastarni pierwszych powszechnych obozów nadmorskich dla członków L. M. K. Ta pierwsza próba wypadła jak najpomyślniej. W okresie 2 i pół miesiąca przeszło przez obóz 2500 osób, a głosy uczestników obozu są najwymowniejszym dowodem racji i potrzeby istnienia takich



Siatkówka w obozie.



Widok na obóz LMK

obozów i na przyszłość: „Przez tych 7 dni naszego pobytu w Jastarni pokochaliśmy morze, dochodząc do przekonania, że aby zrozumieć, czym jest ono dla Polski, trzeba nad niem spędzić przynajmniej kilka dni, trzeba spojrzeć własnymi oczami na błękitny bezkres wiodący w świat“ — pisze grupa wileńska uczestników obozu; „Za te 14 dni, skradzionych szaremu życiu, za tę możliwość poznania i pokochania morza — gorąco dziękujemy organizatorom. Zawieziemy z sobą... hen... na wschodnie kresy stony wiew polskiego Bałtyku“ — pisze w księdze pamiątkowej obozu inna grupa Kresowa. Tak odczuli i tak pojęli morze wszyscy uczestnicy obozu i niewątpliwie wszyscy związali się z niem na zawsze — boć znaczna większość przy rozstaniu wyznaczyła sobie nad morzem ponowne spotkanie... na rok przyszły.

Choć w rozdziale celów statutu Ligi Morskiej i Kolonjalnej przewiduje tylko organizowanie wycieczek nad morze i turystykę morską, to jednak już w programie na najbliższe 2 lata Zarząd wprowadził również m. in. i organizację letnich obozów nadmorskich.

Aby więc ułatwić i umożliwić swym członkom pobyt nad morzem, Zarząd Główny L. M. K. przystąpił już do zorganizowania w roku bieżącym w Helu, w Jastarni i w Lisim Jarze obozów nadmorskich trzech rodzajów: propagandowego, instruktorskiego i dla młodzieży. Obozy te, oparte na domkach campingowych i namiotach, rozwiązują pomyślnie, najtrudniejszą dziś jeszcze na wybrzeżu, sprawę zakwaterowania masowego; a przy wojskowo-obozowym sposobie gospodarki żywnościowej pozwalają na najniższe skalkulowanie kosztów utrzymania i pobytu dla uczestników, ten samem zaś umożliwiają udział w nich najszerszym rzeszom członków L. M. K. Ważną dla wielu okoliczność stanowi również fakt, że do obozu propagandowego można zgłaszać się już na tygodniowy pobyt, przyczem opłata za ten okres pobytu w obozie wyniesie około 22 zł.

50 gr., za 2 tygodnie — około 45 zł. (ceny bez przejazdu kolejowego).

Program obozów obejmuje m. in. wycieczki po wybrzeżu i morzu, naukę pływania, wykłady i wychowanie fizyczne — jeżeli chodzi o obóz propagandowy i dla młodzieży. Natomiast program obozu instruktorskiego



Miła załoga jachtu.

skiego wprowadza ponadto naukę żeglarstwa oraz systematyczny kurs organizacyjny dla działaczy L. M.



Poranna gimnastyka w obozie

K., oraz kierowników planowych wycieczek po wybrzeżu.

Zarząd Główny przewiduje duży napływ zgłoszeń do wszystkich obozów, to też ich organizację tak nastawia, aby w całym okresie mogło przejść przez nie do 15 tys. uczestników.

Niewątpliwie 15 tys. — to liczba znikoma, aby wyczerpać choć w części wielką listę chętnych do wyjazdu nad morze, a przytem dużo osób na ten nawet 7-dniowy pobyt nad morzem nie będzie mogło sobie pozwolić. Dla tych pozostaną wycieczki 2-dniowe do Gdyni.

Dlatego równocześnie z akcją obozową Zarząd Główny L. M. K. przystąpił do organizacji masowych wycieczek popularnych do Gdyni. Założeniem tych wycieczek jest ich najniższy koszt, wahający się w granicach kilkunastu złotych, obejmujących przejazd koleją w obie strony, kwaterę w Gdyni, przejazdy statkiem po morzu, oraz zwiedzanie portu Gdyni i wybrzeża. Daje się to osiągnąć przez zakupienie od Ministerstwa Komunikacji całych pociągów, gdyż wówczas koszt przejazdu jednej osoby znacznie się zmniejsza, oraz przez posiadanie własnego schroniska, do budowy którego Liga Morska i Kolonjalna już przystąpiła. Wycieczki będą tak rozplanowane, aby mogli w nich uczestniczyć członkowie L. M. K. ze wszystkich Okręgów.

Zarówno akcja obozów nadmorskich, jak i wycieczek rozpocznie się pełnem tempem z początkiem czerwca. Szczegółowe informacje o obozach i wycieczkach L. M. i K. będą znacznie wcześniej podane do wiadomości Oddziałów okólnikiem. Stąd zainteresowani obozami, czy wycieczkami powinni czuwać nad tem w swych Oddziałach, aby dotrzymać koniecznie terminy, na czas nadesłać zgłoszenia i opłaty, oraz dokonać innych formalności. Wobec swej masowości tak obozy jak i wycieczki wymagają szczególnej sprężystości od organizatorów, zaś od uczestników ścisłego stosowania się do wydanych w tej sprawie instrukcji. Bo tylko wtedy podjęte przez Ligę Morską i Kolonjalną imprezy spełnią swe zadania i osiągną cel.

Z KRAINY JEZIOR



BRASŁAW

Pęd do morza naszej młodzieży, jak dotychczas, często jest zbyt spontaniczny, mało obmyślony, źle zorganizowany. Na morze idzie harcerz, może obyty z rzeką — mniejszą lub większą, — jej mieliznami, prądami, ale nie znający większych obszarów, nie zdający sobie sprawy z siły wiatru na większych przestrzeniach wodnych. Na morze rwie się młody i stary, nieraz zupełny „patałach“ w sprawach wiosel i żagla. Dopiero po zetknięciu się z żywiołem morskim następuje lekkie rozczarowanie i ustala się przekonanie, że choć dobre chęci pozwalają świat zwyciężyć, to jednak lepiej przed wyprawą morską trochę poduczyć się i nawigacji i prowadzenia łodzi, a przede wszystkim obyć się z wodą, z szeroką przestrzenią wodną.

Nasze ośrodki ćwiczebne morskie pracują i skutecznie i stale. Ale trudno jest przypuścić, by mogły one objąć swą pracą instrukcyjną coraz zwiększające się szeregi czynnych wielbicieli morza. I dlatego powstaje konieczność przeprowadzenia selekcji kandydatów na „wilków morskich“, przygotowania ich do wielkich wypraw nawet na Bałtyk.

Programy przysposobienia morskiego dadzą się łatwo podzielić na dwie części — mniej więcej równe: część pierwsza — wszystko to, co nazwalibyśmy obyciem się z wodą i sprzętem żeglarskim w warunkach względnie bezpiecznych dla nowicjusza da się doskonale uskutecznić na naszych jeziorach.

Polskie jeziora! Drzemały sobie przez wieki, prawie nieznanne Polsce! Interesował się nimi rybak, handlarz rybami, zresztą uprawiający zwykle

rabunkową gospodarkę rybną, interesował się osiadły nad ich brzegami rolnik, leśnik — ale nieomal nigdy tych jezior nie pręły łodzie sportowe, czy turystyczne żaglowki, kajaki! Dopiero odniedawna te nasze wewnętrzne „morza“ coraz bardziej przyciągają ku sobie sportowców.

Znane są turystom jeziora suwalskie i augustowskie, ale nieomal zupełnie obcemi są jeziora wileńskie i poleskie. Wojna europejska i polska ukazały urok Naroczka tym, którzy nad brzegami tego największego naszego jeziora się krwawili, czasy powojenne pozwoliły czarować swym urokiem naszych sportowych żeglarzy wodom jeziora Trockiego. Ale pas jezior północno - wileńskich, ciągnący się przez powiat święciański i brasławski, sięgający aż po powiat dziśnieński — jest jeszcze dość obcym sportowcom polskim i — tem bardziej — turystom. A jednak jeziora te i kraj otaczający są niezmiernie ciekawe: tu jesteśmy na istotnych kresach dawnej Rzeczypospolitej, tu znajdujemy i szereg „szwedzkich mogił“ — ciekawych, a mało dotychczas zbadanych grobów przedhistorycznych, (Nowo — Świgriany — Ignalino), i ślady dawnej linii fortecznej, stworzonej przez Jagiellonów i Stefana Batorego, zwróconej ku północy, skąd niejednokrotnie mógł grozić wróg, choć przecież te Inflanty przez długi czas były terenem spornym. Ośrodkiem tej linii fortecznej był Brasław — właściwa stolica tych okolic.

Biedna stolica! Położony między dwoma jeziorami, wielkimi Dryświatami i małą Niewiatą, poprzez Drywiaty, poprzez systemat jezior, rzekę Drujkę może komunikować się Dźwiiną, a przez nią nawet z morzem i

portem Rygą. A jednak pozostaje małym miasteczkiem, któremu dopiero rządy polskie — może zbyt rozrzutne w okresie dobrej konjunktury — zbudowały ładną dzielnicę urzędniczą, piękny gmach spółdzielni, elektrownię. Położony nad brzegami jezior, otoczony wzgórzami i lasami, daje pełnię zadowolenia estetycznego turyście. To też każdy, kto zawita tutaj, chętnie powraca, a niechętnie wyjeżdża, odkładając jak najdalej w czasie termin zerwania z tym zakątkiem Polski. Bo przecież latem cudne jezioro, wycieczki wodą, gdzie obok zdawałoby się, bezkresnej przestrzeni Drywiat, mamy na sąsiednich jeziorach wysokie ostrowy, dość wielkie, by na nich wsie się znajdowały, niejednokrotnie spotykane ruiny zamków czy starych monastyrów, a przytem prawie północny błękit morza, stal wody, a latem przebłytek „białych nocy“ — długo trwający, subtelny półzmrok — jeszcze nie drażniący poezja letniej nocy północnej, ale już nie granatowa ciemność nocy południa. A zimą po wzgórzach Brasławszczyzny miejscowi — bo jeszcze nie turyści — uwijają się na nartach, saneczkach, a na Drywiatach pędzą z wichrem w zawody prawie nieznanne w Polsce — sanki żaglowe...

Brasław i ze względu na swe piękno i ze względu na swe warunki gospodarcze nadaje się na lotnisko, w szczególności na lotnisko campingowe. Tem bardziej nadaje się na oboz letni młodzieży: można tu łatwo połączyć poezję camping'u z pewnymi wygodami miasteczka: jest tu i kino, i zasobna dość biblioteka Macierzy Szkolnej. A o ile chodzi o kurs instruktorski, przygotowujący przyszłego „wilka morskiego“ do wyjścia na morze, to jest Brasław dla człon-



Regaty żeglarskie.

ków Ligi prawie jedyny: Oddział miejscowy Ligi posiada własną przystań, własny tabor,— i co najważniejsze — ludzi, którzy chcą współpracować z kursem, chcą mu służyć swem dużym wyrobieniem „wodników”.

I to, co najważniejsze — koszty pobytu... Przy obozowym życiu bardzo niewielkie... Nawet bardzo niezasobni, wybierając się tu w grupie, mogą zupełnie dobrze żyć za bardzo tanie pieniądze.

NAROCZ

Wśród jezior wileńskich, obok kompleksu Brasławskiego, miejsce poważnie zajmują jeziora Ignalińskie, a imponuje swą wielkością Narocz.

Mała stacyjka na linii kolejowej Wilno — Turmont, Ignalino, otoczona jest wieńcem jezior, nieco odmiennych w swym typie od jezior innych na pojezierzu Wileńskim; znajdują się one w dolinach między pagórkami, są ciche, a zdradliwe i głębokie. Takie np. jezioro Zielone, wedle opinii mieszkańców przyległych osiedli pono ma około 150 m. głębokości, a już w odległości paru metrów od brzegu jest dla dobrego nawet nurka bez dna. Natomiast otoczenie najbliższe tego jeziora, a i ono samo, przypomina nieco, naturalnie, na małą skalę, o ile chodzi o wzgórze, stawy tatrzańskie. Z Ignalińskich jezior większym, przypominającym w krajobrazie jeziora Brasławskie czy też Narocz, jest pograniczna z Litwą Kowieńską Łusia.

Ale przejdźmy do „Matki jezior wileńskich” — Narocza. Owalne — długości 13 km., szerokości prawie 10 km., o nierównym dnie, falistym, a raczej nawet „górzystym”. Obok miejsca o głębokości 4 m., spotykamy głębiny 18 m. Wiatr po niem hula — i budzi ducha jeziora: fala tu może w zawody z falą na Bałtyku — nierazko przechodzi 4 m.

Narocz choć ma sąsiadów, jak jezioro Miadział, Miastro, Batoryno, to jednak jest zamknięte samo w sobie: jedynie rzeczka Narocz, wypływająca zeń, łączy je z Wilją.

Ale i samo jezioro może być źródłem rozkoszy dla turysty...

W monografii swej „Wilno i Ziemia Wileńska” Jan Bulhak tak charakteryzuje okolice Narocza: „W przeciwstawieniu do zniewolonego krajobrazu środkowo - europejskiego krajobraz nasz jest nieujarzmiony i wolny, pierwotny i dziki, a przez jego oblicze, pełne wyrazu i sentymentu łatwo przeziiera jego dusza... Ma nieobjętą wielkość, samotną ciszę i wewnętrzne zadumanie żywiołu i wieczności... a ilebyśmy mogli powiedzieć o kraju tysiąca jezior, o tej niewymownie pięknej, zielono - błękitnej mozaice pagórkowatego kraju, gdzie królują takie olbrzymy, jak Narocz..., Miadział..., w przybocznej asyście niezliczonego pomniejszego jeziornego ludu”.

Żeglarz znajdzie na Narocz obok cudów przyrody, także i nieraz ciężką zaprawę żeglarską: nie jest słodkim ten olbrzym. Obok fali, której nie powstydziliby się Bałtyk, znajdzie wiatry — nie lekkie zefirki, ale ostre, porywiste Akwilony. Wiatry naroczańskie znane są dobrze tym wszystkim, którzy na fale jeziora puścili się czy to na żaglu, czy nawet łodzią. a tem bardziej kajakiem. Ot, wyjedziesz sobie przy lekkim wiatku, o zaledwie zmarszczonej powierzchni wód, a ledwie wychyliłeś się na jezioro, uderza silny poryw wiatru w żagiel — i biada ci, o ile nie obliczyłeś dokładnie siły natarcia: łódź przechyla się — i jesteś w wodzie. Bywa i tak, że nawet rybacka łódź czy kajak pod naciskiem wiatru nietylko zaczerpnie wody, ale ukaże zwykle zanurzoną część powodną. A wtedy, o ile nie umiesz dać sobie rady z odwróceniem łodzi, chyba siadaj na nią, jak na konia i czekaj zmiłowania Boszego. Zmiłowanie Boskie nie przychodzi tak łatwo: jezioro już nie marszczy się, ale bluzga wysoko wodą, pryska pianą, chybotce „wrakiem” kajakowym czy nieszczęsną łodzią, a reagenta niema, by testament pisać.

Radzą sobie miejscowi żeglarze w ten sposób, że zamiast gęstego płótna żaglowego używają zwykłej lniałej surówki. Żagiel taki „puszcza” wiatr, na co wiślany żeglarz z klubu stołecznego kłąby, wzywając wszelkich bogów wodnych, a i podwładnych Króla Piekieł, bo taki „surowy” żagiel na Wiśle spowodowałby mimowolny spływ do Gdańska, ale tu — pozwala to zapomnieć o konieczności refowania żagla, pozwala czasem zagapić się na falę naroczańską, czy zielone lasy...

Narocz, jako miejsce obozów żeglarskich... Wydaje się, że nadaje się

to jezioro raczej na obozy—camping'i doświadczonych już żeglarzy, którzy, nie mogąc pozwolić sobie na wyprawy morskie, a mając dosyć kręcenia się po „wodach śródładowych” naszej Wisły, czy Warty, chcą użyć „wielkiego gazu”, spróbować burzy, choćby trochę, przypominającej morską. Ale, jak dotychczas, zbyt mało w obu schroniskach jest tej „floty” naroczańskiej, prawda, jest dość, bo kilkadziesiąt kajaków w schronisku kuratorjum wileńskiego w Kupie koło Kobylnika, ale za to żagli mało, bardzo mało — jedna jolka, jeszcze jakaś krypa, — oto wszystko. Jeszcze słabiej wygląda ta sprawa w schronisku Tow. Przyjaciół Narocza...

Natomiast, o ile chodzi o plażę, o bezpieczne kąpiele, o wyżywienie, lokal, choć nie komfortowy, ale wystarczający najzupełniej dla pragnącego spędzić miesiąc nad wodą, o las cudowny — to wszystko tu jest i w dobrym gatunku. Woda w Narocz czysta, dno żwirowate, spad ku środkowi jeziora przynajmniej około schronisk powolny — cóż więcej potrzeba.

Dla początkujących „wodniaków” Narocz jest trudnym terenem: wymaga nietylko dobrego instruktora, ale zdyscyplinowania obozu, karności i ścisłości wojskowej, bowiem najmniejsza nieostrożność może przyprawić nowicjuszy conajmniej o przykrą przygodę, czasem zaś spowodować może tragiczny wypadek.

Nasze obozy... Szkoły wakacyjne narybku „wodniackiego”, liczą na tych, którzy pragną kiedyś z morzem się zmierzyć! Liceum takim może być Narocz...

I dlatego niech polski żeglarz, polski wioślarz, spragniony wodnych wrażeń, spieszy do „krajiny stalowych jezior i łąk zielonych!...



Start kajaków

HARCERZE NA RZEKACH I MORZU

Światopogląd szerokiego polskiego ogółu jest jeszcze wybitnie lądowy. Olbrzymia praca rządu oraz poważna akcja Ligi Morskiej i Kolonjalnej zdobyły dla siebie jedynie podziw i uznanie, natomiast w nieznacznym zaledwie stopniu zdołały obudzić z wybitnie kontynentalnego snu całe nasze społeczeństwo.

Zjawisko zupełnie zrozumiałe; przeobrażenie się światopoglądu lądowego na morskie osiąga się drogą ewolucji, zaś długość tej drogi uzależniona jest od metod i skuteczności środków pracy wychowawczej.

Harcerstwo było pierwszą organizacją, która zrozumiała konieczność wprowadzenia wychowania wodnego na kierowanym przez siebie odcinku młodzieżowym.

I oto mija trzy lata od chwili stworzenia w Głównej Kwaterze Harcerzy Wydziału Żeglarskiego (obecnie Kierownictwa Drużyn Żeglarskich), który skoordynował wysiłki wszystkich harcerskich drużyn wodnych, uporządkował i ujednostajnił metodę działania poszczególnych środowisk, ułożył trzyletni program pracy, a z obecnie już istniejących 305 jednostek żeglarskich stworzył mocno zespoloną organizację młodzieży.

Trudne początki nie zniechęciły nas. Brak zrozumienia dla pracy żeglarskiej i traktowanie jej jedynie jako sportu, wybitnie tamowały rozwój jednostek wodnych.

Systematyczna praca zrobiła jednak swoje. Szereg specjalnych wydawnictw z dziedziny wodnej, dobrze przemyślane instrukcje i odpowiedni dobór ludzi na stanowiskach kierowniczych, zapewniły harcerstwu należyty rozwój drużyn wodnych.

Specjalny nacisk położono na harcerską akcję kursów, która, początkowo zakrojona na małą skalę, z biegiem czasu przeobraziła się w poważną szkołę wiedzy żeglarskiej teoretycznej i praktycznej. Sprawa wyszkolenia morskiego została skoncentrowana w Ośrodku P. U. W. F. i P. W. w Gdyni, skąd wyszli pierwsi instruktorzy żeglarstwa morskiego. Kursy żeglarskie przeszły 400 harcerzy, tworzących właściwą kadrę instruktorską.

Po tych pracach przygotowawczych przystąpiła G. K. H. do organizacji odpowiednich jednostek żeglarskich (drużyn i samodzielnych zastępów), rozwijających się obecnie wprost żywiołowo (w 1930 r. było 26 zastępów, zaś w 1933 r. 305 zastępów). Równoległe ze wzrostem liczbowym harcerzy wodnych (w 1930 r. — 830 harc., zaś w 1933 r. — 5.000 harc.), postępuje pogłębienie pracy ideowej, oraz rozbudowa taboru wodnego (w 1930 r. — 83 łodzie, zaś w 1933 r. 1.000 łodzi). Jeśli się zważy, iż do drużyn żeglarskich są przyjmowani chłopcy po 15 roku życia, zaś przeciętny wiek w tych jednostkach stanowi młodzież 17 — 18-letnia, stwierdzić trzeba, że harcerski ruch żeglarski wypełnił dotkliwą lukę w życiu pozaszkolnym młodzieży. Ujmując młodzież w silne karby zdyscyplinowanej organizacji, zapewnił tem samem celowe wykorzystanie jej sił żywotnych.

Widzimy więc, że Harcerstwo jest tą pionierską organizacją, która łącznie z Akademickim Związkiem Morskim wypełniła całkowicie zaniedbany dotąd odcinek morskiej pracy młodzieży. Harcerskie Drużyny Żeglarskie będą dobrem przedszkolem przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej, z

którą nawiązano ostatnio ścisły kontakt, dążący do jak najbliższej współpracy na polu wodnego wychowania młodzieży.

Zasadniczo w harcerstwie rozróżnić należy dwa etapy pracy: wychowanie ideowo-społeczne i techniczne wyszkolenie osobiste. Wyrazem zaś zdobytych umiejętności są stopnie, uzyskiwane za postępy w wyszkoleniu technicznym, w znajomości wiedzy ogólnej i za wykazanie się pewnymi wynikami w pracy ideowo-społecznej. W ten sposób od harcerzy bardziej zaawansowanych w żeglarstwie wymaga się również poważniejszych wiadomości z dziedziny zagadnień morskich, handlu morskiego, obrony morskiej, wód śródlądowych i t. p.

Harcerstwo, chociaż opierało się w swej pracy żeglarskiej przede wszystkim na własnych pomysłach, to jednak szczęśliwie uniknęło wszelkiego rodzaju „bolesnych prób“ rozczarowań i poważnych niedociągnięć, które siłą rzeczy zwykle ujemnie wpływają na rozwój organizacji.

Postępując konsekwentnie dalej, harcerstwo, przez wysokie wymagania, stawiane kierownikom pracy i żeglarzom przy zdobywaniu stopni, unika tworzenia „niedowarzonych żeglarzy“ i pragnie ze swych szeregów wypuścić raczej mniej liczny, lecz zato bardziej wartościowy element, wyrobiony ideowo i technicznie.

Aby nie być gołosłownym, przytoczymy kilka tylko ważniejszych sukcesów naszych harcerzy na polu międzynarodowym.

W 1925 r. harcerze z Poznania odbywają podróż morską do Kopenhagi. Jest to pierwsza wizyta jachtu pod polską banderą, który zawinął do tego portu!

W 1928 r. na międzynarodowych zawodach wodnych polska reprezentacja wodna zdobyła tytuł mistrza świata, bijąc Anglików, Francuzów, Szwedów i t. p.

W 1932 r. Z. H. P., jako mistrz świata w skautingu morskim, organizuje Międzynarodowy Zlot Wodny, oraz zawody żeglarskie na Pomorzu (jako gospodarz udziału w zawodach nie bierze).

W 1933 r. polska harcerska reprezentacja żeglarska bierze udział w zawodach i popisach w ramach IV Jamboree w Budapeszcie i zdobywa w nich pierwsze miejsce.

W tymże czasie harcerz Władysław Wagner na „Zjawie“ przepływa przez Atlantyk, jako pierwszy Polak.



W drodze do morza

WSZYSCY NA WODĘ

Wzrastający od szeregu lat pęd do sportów wodnych, w ostatnich czasach stał się w Polsce ruchem żywiołowym i w roku bieżącym osiągnie niewątpliwie niespotykany dotychczas poziom, zarówno co do ilości imprez, jak i mas sportowców, przygotowujących się do wzięcia udziału w tych imprezach, ustalonych już w kalendarzach poszczególnych związków.

Jeszcze wprawdzie pusto na wodach, lecz na przystaniach widać pracę przygotowawczą przed zbliżającym się szybko sezonem zwłaszcza, że programy prac na rok bieżący już uchwalone, bowiem wszystkie związki wyjątkowo szybko w roku bieżącym uporały się z trudem dorocznych zjazdów i już są po swych „sejmikach“.

Polski Związek Żeglarski, zrzeszający 15 towarzystw, a w tem 5 klubów jachtowych, zainaugurował nowy rok działalności związków wodnych, przeprowadzając już w dniu 28.I IX doroczny Sejmik Żeglarski, który uchwalił kalendarz regat związkowych na rok bieżący. Najbardziej żywy ruch żeglarzy będzie miał miejsce w Warszawie, gdzie odbędą się 5-krotnie regaty: 1) 27.V. — 3.VI., 2) 10.VI. — 17.VI., 3) 2.IX. — 9.IX., 4) 16.IX — 23.IX, 5) 30.IX — 7.X i 6) w dniu „Święta Morza“, t. j. 29.VI. regaty długodystansowe Warszawa — Modlin; poza tem w dn. 12 i 15.VIII odbędą się regaty żeglarskie na jeziorze Augustowskim i 29.VI. — 1.VII na jeziorze Charzykowskim w Chojnicach na Pomorzu; a ponadto w dn. 24.VI. regaty morskie Gdynia — Bornholm. Na tem wyczerpuje się oficjalny kalendarz P. Z. Z.

Bogaty program na rok bieżący nakreślił sobie Polski Związek Towarzystw Wioślarskich, który na dorocznym XV sejmiku, obradującym w Warszawie dn. 25.III, ustalił uroczystość otwarcia przystani związko-



Polskie kajaki zawitały poraz pierwszy gromadnie do Gdańska podczas zeszłorocznego splywu.

wych i podniesienie bander na dzień 6.V, zaś regaty „Otwarcia Sezonu“ we wszystkich ośrodkach wioślarskich na dzień 27.V. — Ponieważ zaś zamknięcie sezonu wioślarskiego nastąpi w/g kalendarza dn. 7.X, pełne więc 3 miesiące wioślarze spędzą z żywiołem wodnym i w słońcu.

Kalendarz sportowy P. Z. T. W. poza wewnętrznymi imprezami poszczególnych klubów — przewiduje przede wszystkim szereg regat propagandowych i międzyklubowych. Regaty propagandowe odbędą się: 3.VI — w Płocku, 10.VI — w Grudziądzu, 24.VI — w Gdańsku, 29.VII w Kruszwicy (na jez. Gopie) i w Druskienikach, 5.VIII — w Łomży,

19.VIII — w Grodnie i w Toruniu, 26.VIII we Włocławku i 30.IX w Warszawie; zaś regaty międzyklubowe: 17.VI — w Warszawie, 24.VI — w Kaliszu, 29.VI — w Krakowie, 1.VII — w Bydgoszczy, 8.VII — na jeziorze Trockim (k/Wilna) i Witobelskim (k/Poznań), 2.IX powtórnie w Wilnie i w Kaliszu, 16.IX — powtórnie w Krakowie i 23.IX — powtórnie w Poznaniu; a ponadto 16.IX odbędą się w Warszawie regaty kobiece, zaś dn. 22.VII doroczne wioślarskie regaty związkowe o mistrzostwo Polski w Bydgoszczy. Wreszcie zespoły P. Z. T. W. wezmą udział w regatach o mistrzostwo Europy, które organizuje w Lucernie (Szwajcaria) dn. 12.VIII Międzynarodowy Związek Tow. Wioślarskich.

Najmłodszy z pośród związków wodnych — Polski Związek Kajakowy, który przekroczył zaledwie 3 lata swego istnienia, objawia szczególną ruchliwość, będącą znamieniem nowego kierunku, bo turystyki wodnej, a zatem krajoznawstwa pobrzeży szlaków wodnych, związanych zwykle z najpiękniejszymi krajobrazami i najciekawszymi pamiątkami zabytkowymi. Z tego względu ruch kajakowy wybija się na czoło sportów wodnych i niewątpliwie zdystansuje zarówno wioślarstwo, jak i żeglarstwo, jako sporty trudniejsze i wymagające znacznie większych wkładów i środków, a zarazem ograniczone w ekspansji na częściowo spławnych wodach, których w Polsce jest jeszcze wiele, a które kaja-



Defilada łodzi na Wiśle

karstwu nie stawiają drużyn przeskód.

Dowód takiego przeświadczenia stanowi, uchwalony w dn. 4.III r. b. na 3-im dorocznym zjeździe delegatów, kalendarz P. Z. K. na r. 1934, który m. inn. przewiduje:

1) 20 i 21.V. — długodystansowy wyścig górski na Dunajcu na przeźreni 50 klm.;

2) 16 — 23.VI — splyw Niemnem i kanałem Augustowskim do Augustowa;

3) 15.VII — regaty w Warszawie o mistrzostwo Polski;

4) 7 — 28.VII — wycieczka Orawą i Wagiem do Piszczan, a dalej Weltawą do Pragi Czeskiej.

Poza tem P. Z. K. bierze udział w mistrzostwach kajakowych Europy, które odbędą się w Kopenhadze 18 i 19.VIII.

To też — choć P. Z. K. skupia obecnie zaledwie 29 klubów z całej Polski — jego siła liczebna szybko będzie rosnać i stanie się wkrótce ruchem masowym, który już objawia się szczególnie silnie wśród młodzieży.

Bezspornie, nawskroś odrębną grupę na odcinku wodnym stanowią harcerskie drużyny żeglarskie. Podjęta w roku 1926 — 27 przez Związek Harcerstwa Polskiego planowa i konsekwentna akcja wychowania i wyszkolenia wodnego, poprzedzona okresem sumiennych przygotowań, już dziś osiągnęła piękne rezultaty które są imponujące i w liczbach i w poziomie przygotowania do pracy na wodzie. Element wyszkolenia jako podstawowy w działalności harcerskich drużyn żeglarskich, uczynił wielki wyłom w dotychczasowej tradycji sportów wodnych i w konsekwencji wysunął harcerstwo wodne na czoło związków, uprawiających sporty wodne i turystykę wodną na wodach śródlądowych, jak i na morzu. Bo i na tym odcinku harcerstwo wodne ma już ładne rezultaty, a pierwszy oficjalny jego występ miał miejsce na międzynarodowym zlocie harcerzy wodnych, który odbył się w Gdyni w lecie 1932 r. i był połączony z kursem wyszkolenia żeglarskiego na morzu.

Rola, jaką spełniają harcerskie drużyny żeglarskie, wymaga specjalnego omówienia, dlatego też na tem miejscu wypada jeszcze nadmienić, że harcerstwo wodne silne jest i w kajakarstwie, posiadając nawet własny typ kajaka harcerskiego i dużo naogół zespołów kajakowych, stanowiących zarazem ilustrację dla znaczenia kajakarstwa.

Najlepszym dowodem tej atrakcyjnej siły kajakarstwa jest rozwijający się nieustannie domowy wyrób kajaków — na podobieństwo wyrobu nart; obok Harcerstwa i Związek Strzelecki ma już na tem polu ładny

dorobek; podobnie młodzież — i to nie tylko szkół rzemieślniczych, ale i ogólnie — kształcących z całym zapalem zabrała się do zakładania warsztatów skutniczych i wyrobu kajaków sposobem gospodarczym. Niektóre szkoły, jak Szkoła Rzemiosł w Pińsku i Państwowa Szkoła Robót Ręcznych w Warszawie przystąpiły już od roku do masowego wyrobu bardzo dobrych kajaków na sprzedaż i to po niezwykle niskich cenach, bo już od 24 zł. Już stosunek kajaków

do łodzi i żaglówek, biorących udział w zeszłorocznym splywie do Gdyni uwydatnił dobitnie przewagę liczebną kajaków, które w tegorocznym splywie będą stanowić niewątpliwie gros taboru uczestników splywu.

Splyw ten, jako największa z imprez wodnych, zapowiedzianych na tegoroczny sezon letni, stanie się mimowoli najlepszym dorocznym przeglądem sił poszczególnych związków oraz egzaminem sprawności wiosłarzy, żeglarzy i kajakowców.



Sport wodny nie jest przywilejem mężczyzn.

Nie zwlekaj, płać na F. O. M.!
Konto P. K. O.
30.680



Było jeszcze za wcześnie na podwieczorek, więc stary Marcin Budzisz wylazł powoli z checzy i z dawnego nawyku skierował się przez łąki i mały lasek sosnowy na strąd. Usiadł na kępie kidziny i chude nogi zagłębił w piasek. Przed nim leżało Wielkie Morze.

Zapatrzył się w roztocz granatową i uśmiechając się liczył nadbiegające co chwila stada białych grzywaczy. Czy dopadnie do kraju tamta szumiąca rolina, czy też załamie się wprzód i tylko długim, płaskim jęzorem liźnie piasek strądowy? Iskierki słoneczne skakały po twarzy starego rybaka, od ciężkiego, sklepionego czoła wzdłuż wydatnego nosa aż w dół ku brodzie twardej i upartej. Każda bródka podłużna, przecinająca długą krechę policzek, każda blizna na karku i szyi, i cała sieć zmarszczek pod oczami i dookoła ust, oznaczały jakąś daleką przygodę. Fiszował przecież stary Budzisz od lat chłopiących, a czasu rzeńskiej i zawadjackiej młodości zjeździł jako marynarz przeróżne czarne i białe lądy. Widział ludzi żółtych i ludzi brunatnych i takich, co nago chodzą w gorącym, zabójczym słońcu. Gdzieś na wodach Oceanu Spokojnego przeżył tajun, który kręcił statkiem jak zabawką dziecinną, koło Tahiti woda zalała maszyny na wielkim, handlowym transportowcu, a w pobliżu Brazylii, leżeli kiedyś długie tygodnie z obwisłymi żaglami, czekając na wiatr pomyślny. Marcin Budzisz przypomniał sobie młodego, jasnowłosego Skirnsona, który spadł z masztu na pokład, rozbijając sobie głowę o leżącą na pokładzie wielką drągę, przypomniał sobie małego, wesolego Hermana, co to go wyrzuciło

SMANTEK W ŻAKU

za burtę i już na powierzchnię nie wyłynął i tyłu, tyłu innych pogubionych gdzieś na dalekich wodach różnych mórz. Uśmiechnął się znów sam do siebie radując się, że jego ominęło, i że teraz jako szanowany przez rodzinę stark może sobie odpoczywać po trudach długiego, rybackiego żywota, śpiąc i pogadując wnukom o tem, jak to było dawniej.

Siedział więc teraz cicho na piasku djunowym i ręką gładził szorstką kępę kidziny. U jego stóp, na brzegu morskim stały długim rzędem żaki na węgorku. Wychylały się ponad wodę palągi dębowe i poele; na piasku sterczały wysokie kije, podtrzymujące długie liny, idące prosto w morze, aż do końca wystawionych żaków. Budzisz wracał wciąż oczami do tych żaków, bo ciekawość go rozpieiała, czy też w matni znajdują się jakie ryby.

Było niedzielne popołudnie, więc syn jego August pozostał z białką i dziećmi w checzy, boć wszelka robota przy netach była zabroniona w dniu tak uroczystym. Stary Budzisz wiedział o tem doskonale, bo już mu jego własny ojciec, Marcin Budzisz pierwszy, przykazywał, by nigdy, broń Boże w niedzielę nie dokonywał żadnej pracy, gdyż łatwo może się przytrafić nieszczęście. Obojętnie więc rzucił okiem na leżący na kraju czołen i dwie remy, które tu August widocznie w sobotę zostawił. Po chwili jednakże spojrzął znów na żaki i zdawało mu się, że przy szóstym, małym poelu, tam gdzie znajdowała się matnia, coś poruszyło się gwałtownie, tak właśnie, jakby wielka ryba, np. szczupak dostał się do worka.

Stary rybak pokręcił głową i pomyślał, że możnaby przecież rybę wyjąć i jutro wczesnym rankiem posłać kobiety do Gdańska. W poniedziałek zazwyczaj mało kto ryby sprzedaje, więc cena powinna być dobra. Prędko jednakże odsunął grzeszną pokusę i zaparł się nogami mocniej w piasek, śledząc na horyzoncie widmo przesuwającego się daleko parowca. Wiatr ciągnął od morza, szumiało rytmicznie w monotonna nawrotach, na brzegu sączyły drobne fale. W pewnej chwili w nozdrza starego rybaka u-

derzył mocny zapach śledzi i wodorostów morskich, w starych kościach i mięśniach obudziło się życie. Krew, stężała wiekiem, zaczęła krążyć szybciej.

— Jo, jo! — mruknął sam do siebie Marcin Budzisz, przeciągnął się i powstał. Ruchem nieśmiałym i skradającym się zaczął zbliżać się do czołna. Niby nie zamierzał niczego, tylko tak z przyzwyczajenia popróbowwał, czy mały boet mocno leży na kraju. Ułożył remy równo na plankach i popchnął trochę czołno w stronę morza. Ucieszył się, że ma jeszcze dość sił, by samemu dać rady z boetem. Obejrzał się jednakże za siebie, czy nikt nie widzi go z wioski. Ale lasek zastaniał drogę do checzy, a na djunach pusto było, tylko słońce, chylące się już ku zachodowi kładło smugi liljowe na białe, długie wydmy.

Marcin Budzisz podparł teraz plecami dziób łodzi i stękając trochę zsunął je na wodę. Wystraszył się jednakże swego czynu i chwycił za obkładziny, ale już było za późno. Nie pozostawało mu nic innego, jak tylko przysiąść spiesznie na plankburtę i pochwycić w dłonie rem. Kiedy jednak czołno zakotłowało się pod nim, zapomniał o wszystkim. Zręcznym pchnięciem wiosła odsunął się od brzegu, a potem popłynął naprzód, okrążając żaki.

— Jo, jo! — mruknął znowu, postanawiając nie wyjmować ryby, tylko przekonać się, ile jej jest i broń Boże nie wydać się ze swoim grzechem przed Augustem.

Kiedy czołno znalazło się już na wysokości ostatniego, szóstego palika, rybak zakotwiczył łódź i wychylił się ku węższym. Silnym ruchem



wyrwał słabo zatknięty poel i dostał do ręki koniec zasznurowanego worka. Czółno kołysało się na wzburzonym morzu, więc Marcin Budzisz musiał wciąż ręką odsuwać je od żaków, żeby nie pozrywać jadra. Trzymał już jednakże worek i przekonał się, że jest ciężki, więc pełen zdobyczy.

— Jest riba! — zawołał i uśmiechnął się szeroko bezzębniemi ustami. Jego guzowate i czerwone palce starały się teraz rozsypać zaplątany węzeł przy matni. Czółno nachylało się właśnie lewą burtą, tak, że łatwo będzie wysypać rybę na dno łodzi. Już teraz Marcin Budzisz nie myślał wyłącznie o zaspokojeniu swej ciekawości, ale pragnął zabrać wszystko i zastawić żaki na noc spowrotem.

W chwili jednakże, gdy nareszcie uporał się ze sznurami i otworzył worek, krzyknął przeraźliwie. W ciemniejącym wieczorze, ponad zielonemi falami, przy wrankach skaczącej wciąż i kolebiącej się łodzi ujrzał, zaplątany w okach jadra kształt jakiś cudaczny, o długiej, brunatnej brodzie i dwu czarnych, wystających rogach. Zdrętwiałe palce nie puszczały ciężaru, szeroko rozwartym oczom zdawało się, że potwór wychyla się z żaka i ciągnie ku sobie w odměty.

W tej chwili czółno, pochylone nie-

bezpiecznie na lewą burtę, nabrało wody, a rybak, porwany falą, znalazł się w morzu. Instyktownie puścił sieć i uchwycił się remy. Ale wiosło zanurzyło się z nim razem pod wodę. Oderwał więc ręce i starał się teraz ucześcić czółna, ale napróżno, zakotwiczona poprzednio łódź poszła na dno. Stary Marcin Budzisz walczył teraz sam z falami. Morze odrzuciło go daleko od żaków, miał teraz dokoła siebie tylko płynny nurt, z którym walka była niezmiernie trudna. Słońce zapadło już za lasem, bielili się tylko piusk przybrzeżny.

— Świanta Barbaro! — modlił się zbielałemi ustami stary Marcin Budzisz.

— Świanta Barbaro, dopomóż mi do kraju!

Ale morze odrzucało go wciąż od strądu. Już mu się zdawało, że biegnący brzeg przybliży się ku niemu, ale brzeg oddalał się ciągle, a rybakowi omdlały ramiona i chude, słabe nogi. W pewnej chwili spostrzegł tuż przy sobie pływający wrak. Ostatkiem sił podpłynął do niego i przywarł całym ciałem, utrzymując się w ten sposób na powierzchni. Rozdarł sobie wprawdzie łokieć o wystające gwoździe, ale wiedział już, że jest uratowany. Szczęściem dnia tego

wiatr dął od morza, więc jedna z większych fal wyrzuciła wrak wraz z człowiekiem na strąd.

Długo Marcin Budzisz leżał nieruchomo na djunie, gdzieś za zakrętem zatoki, daleko od wioski. Jeszcze nie miał odwagi unieść głowy, wciąż jeszcze widział przed sobą morskiego potwora, który zlewał się w jego wyobraźni w jedno z ratującym go wrakiem. Te same, zwisające, brunatne wodorosty, te same dwa, djabelskie rogi. Może to święta Barbara, patronka rybaków przemieniła Złe i pozwoliła mu wyratować życie?

Uniósł się powoli na klęczkach, odwrócił i z przestachem, rozejrzął się dokoła. Nigdzie, na dalekim, gładkim i pustym piasku nie było śladu wraka, który przecież morze wyrzuciło. Marcin Budzisz przeżegnał się powoli i cofnął jeszcze dalej, między kidziny.

Pokiwał głową:

— Jo, jo!

Gdy później dowlókt się zziębnięty i przemoczony do checzy położył się zaraz do łóżka na kilka tygodni.

A ludzie opowiadali sobie po cichu, że stary Marcin Budzisz widział Smantka, gdy raz, zgrzeszywszy, pojechał sam w niedzielę, wyjmować węgorki z żaków.

ZJEDNOCZONE FABRYKI ZWIĄZKÓW AZOTOWYCH

W MOŚCICACH I W CHORZOWIE

PRODUKUJĄ I POLECAJĄ PIERWSZORZĘDNEJ JAKOŚCI:

nawozy azotowe:

AZOZNAK

SALETRZAK

SALETRE WAPNIOWĄ

SIARCZAN AMONU

i wysoko procentowy nawóz fosforowy
SUPERTOMASYNĘ (29%)

oraz produkty chemiczne:

Amoniak skroplony, azotyn sodowy, karbid, kwas azotowy i techniczny, kwas azotowy chemicznie czysty 40% B.C., saletrę amoniową, saletrę sodową techn. i rafinowaną, saletrę potasową, salmiak, węglan amonu, wodę amoniakową chem. czystą, chlor ciekły, chlorobenzol (monochlorobenzol), paradwucchlorobenzol, sodę kaustyczną, wapno chlorowe (bielące), azot, tlen, wodór.

**Wszelką korespondencję należy kierować pod adresem fabryki w CHORZOWIE
(na Górnym Śląsku)**

SPRAWY KOLONIALNE

EKSPANSJA KOLONIALNA U OBCYCH

Prasa palestyńska zarówno żydowska jak i arabska snuje jak najbardziej fantastyczne przypuszczenia na temat bliskiej podróży Transjordańskiego Emira Abdulli do Londynu. Transjordanja jest krajem słabym pod względem gospodarczym, przechodzącym już od dłuższego czasu ciężki kryzys, wskutek czego Abdulla wysunął podobno projekt połączenia Palestyny z Transjordanją i ogłoszenia się za zgodą Anglików królem połączonych w ten sposób krajów. Za poparcie ze strony żydowskiej emir obiecuje Żydom rozciągnięcie deklaracji Balfoura na Transjordanję, co dałoby możliwość osadzenia w tych krajach kolonistów żydowskich. Zdaniem prasy arabskiej, która nie jest zachwycona projektami emira w stosunku do Żydów, Anglja myśli poważnie o proklamowaniu Abdulli królem Palestyny. Chodzi o to, że Palestyna z uwagi na swe geograficzne położenie musi być uważana za klucz dla całego Wschodu, polityka zaś brytyjska zmierza do poddania swym wpływom wszystkich krajów arabskich. Naogół Anglja rozwiązała na Wschodzie wszystkie swoje problemy, jedynie Palestyna, będąca terenem potężnych antagonizmów żydowsko - arabskich stanowi węzeł, który musi być w najbliższym czasie rozwikłany. Dotychczas słyszeliśmy o projektach zrzeczenia się mandatu nad Palestyną przy całkowitem zagwarantowaniu sobie przez Anglików możliwości ekspansji gospodarczej i opanowaniu przez nich szlaków i baz komunikacyjnych.

Obecny projekt zorganizowania połączonego królestwa, który miałby zrealizować narodowe aspiracje arabów palestyńskich i jednocześnie rozszerzyć znacznie żydowski terytorjalny zasięg kolonizacyjny, pomimo, że jest projektem fantastycznym, świadczy, że Palestyna może już w niedługim czasie stanie się terenem daleko idących przeobrażeń polityczno - ustrojowych, którym narazie brak jest rzeczy zasadniczej, mianowicie, pozytywnego rozwiązania rasowego i politycznego konfliktu arabsko - żydowskiego.

W związku z powyższymi prasa żydowska ogłasza szereg rewelacyjnych informacji. Wysoki Komisarz Brytyjski w Palestynie odbył rzekomo podróż samolotem do Bagdadu celem uzyskania zgody króla Iraku, na powołanie na tron Palestyny i Transjordanji emira Abdulli. Dalej, że rządy w Transjordanji są całkowicie finansowane przez Anglję, przyczem dotychczasowe subwencje wyniosły około 120.000 funtów. Ca-

ła opinia palestyńska jest do tego stopnia zajęta temi przypuszczeniami o celach podróży Abdulli do Londynu, że prasa żydowska w ciągu ostatnich dwóch tygodni daje bardzo szczupłe wiadomości o sprawach polskich, informując między innymi, że w Jerozolimie i Tel - Aviwie wyświetlano z dużym sukcesem film polski „Dzieje Grzechu“, i że do Palestyny na okręcie „Polonia“ przybywa Nahum Sokolow.

★

Obydwie strony, arabska i żydowska, zabiegają usilnie o protekcje Mussoliniego. W marcu odbył podróż do Włoch emir Shakib Arslan. Miał on tutaj konferencję z markizem Pheodoli, prezesem stałej komisji mandatów i był dwa razy przyjęty przez Mussoliniego.

W tym samym czasie był w Rzymie dr. Wajzmann, były prezydent organizacji sjonistycznej. Jest rzeczą ciekawą, że tak Arabowie, jak i Żydzi są zadowoleni z oświadczeń Mussoliniego, które, co jest najciekawsze, trzymane są przez obydwie strony w tajemnicy. Prawdopodobnie jednak Żydzi zdolali więcej uzyskać od Mussoliniego, ponieważ, nie bacząc na wizyty wpływowich osobistości arabskich w Rzymie, prasa arabska i egipska rozpoczęła ostrą kampanję przeciwko kolonizacji włoskiej w Trypolitanji, o której pisaliśmy w jednym z poprzednich numerów. Arabska opinia utrzymuje, że Włosi z Trypolisu chcą uczynić nowy Syon, przyczem pojęcie Syonu jest u Arabów równoznaczne z wyrzuceniem ludności arabskiej z jej autochtonicznej siedziby. Sjonizm włoski w Trypolitanji ma być gorszy od sjonizmu żydowskiego w Palestynie, ponieważ ten ostatni, wyrzucając Arabów kupuje od nich jednak ziemię — Włosi zaś bez ceremonji usuwają Arabów z Trypolitanji i wypierają ich na graniczącą z tym krajem pustynię, a odebraną ziemię oddają bezpłatnie kolonistom włoskim.

Jak wiadomo nominacja Marszałka Balbo na Gubernatora Trypolitanji i Libji wywoła w swoim czasie pewne zdenerwowanie w sferach międzynarodowych, zajmujących się sprawami kolonialnymi. Obecnie okazuje się, że zdenerwowanie to miało swoje usprawiedliwienie. Prasa angielska donosi, że oddziały włoskie rozpoczęły marsz w kierunku oazy Kufra. Ruchy wojsk zmierzają do posunięcia się ku granicom Sudanu angielskiego i utrwalenia wpływów włoskich nad brzegiem morza Czerwonego. Plan włoski polega na prze-

prowadzeniu drogi handlowej od Trypolisu po przez Erytreę, północną Abisynję i Sudan, co pociągnęłoby za sobą skoncentrowanie na tej drodze ruchu handlowego i towarowego północnej Abisynji i południowego Sudanu. Zamierzenia włoskie kolidują wyraźnie z interesami Anglików w Sudanie. Poza tem Anglja nie może patrzeć obojętnie na usadowienie się nad brzegiem morza Czerwonego nowego konkurenta. Francuski „Temps“ utrzymuje, że pomiędzy Anglją i Włochami toczą się ożywione rokowania, które mają za zadanie skierowanie włoskiej ekspansji kolonialnej w Afryce na takie tory, któreby nie kolidowały z interesami gospodarczemi Anglii. Wzajemnie za wyrzeczenie się ekspansji w kierunku Sudanu Anglicy mają pozostawić Włochom wolną rękę w Abisynji, oraz oddać im pod kolonizację okręgi rolne w Kenja. Front dwóch grup mocarstw kolonialnych w Afryce o wspólnych interesach z jednej strony posiadających terytorja — Anglii i Francji, z drugiej zaś sięgających po te terytorja — Włoch i Japonii — zarysowuje się coraz bardziej. Włosi idą z ekspansją polityczną i ludnościową — Japończycy z gospodarczą i ludnościową. Anglicy i Francuzi z trudem już dają sobie radę z obcą ekspansją i szukają różnych rozwiązań dla zaspokojenia apetytów zwłaszcza włoskich. Taki stan trwa już od szeregu lat i trwać w nieskończoność nie może. Nasuwa się tutaj uporczywie przysłowie, że tam gdzie dwóch się bije trzeci korzysta.

Należy przypuszczać, że usadowienie się w Afryce trzeciego mocarstwa, pojmującego swoją misję cywilizacyjną i gospodarczą w sposób uczciwy i nie opierającego tej misji na przesłankach imperialistycznych i działalności eksterminacyjnej w stosunku do ludności tubylczej dałoby duże korzyści i zakończyłoby się pełnym powodzeniem.

★

Ruch emigracyjny japoński różni się o tyle od europejskiego, że o ile Europejczyk sam chętnie emigruje, o tyle Japończyk opuszcza kraj bardzo niechętnie. To nastawienie japońskiego emigranta powoduje, że ruch japoński jest świadomie wywoływany i organizowany przez rząd. Emigracja japońska jest emigracją najmłodszą. W chwili obecnej liczy ona około 900.000 osób na 90,5 milionów ludności. Emigracja do Mandżukuo jest jak dotąd minimalna i rząd czyni wszystko, aby ją zwiększyć. Mamy Japończyków: w Ameryce Południowej — 211.000, w Ameryce Północnej — 130.000 na Oceanji — 127.000 i w Azji około

350.000. Brazylja jest obecnie Mekką emigracji japońskiej, która jest tutaj chętnie widziana, poza tem daje się zauważyć silne parcie Japończyków na Borneo, Nową Gwineję i Filipiny z czem liczą się poważnie Stany Zjednoczone i Australia. W Afryce, a zwłaszcza w Abisynji i w Indjach Angielskich Japonia stosuje niesłychany dumping towarowy, wypierając stamtąd systematycznie towary angielskie. Do Brazylji Japonia zwiększa swój kontyngent. Japońska organizacja emigracyjna jest klasycznym wzorem organizacji tego ruchu. Nauczona doświadczeniami europejskich ruchów emigracyjnych, Japonia w przewidywaniu, że w przyszłości poza jej granicami powstaną dwa skupiska ludnościowe japońskie, już obecnie przy małym ruchu wychodźcem zorganizowała u siebie cały szereg szkół specjalnych, przygotowujących element pionierski do przyszłej pracy. Z ważniejszych szkół można wymienić:

1. Szkoła kolonizacyjna w Tokio o dwuletnim kursie i specjalnym rocznym kursie dla kobiet. Przedmioty: etyka, języki hiszpański i portugalski, historia i geografia kolonii, nauka o zwyczajach i obyczajach cudzoziemskich, zajęcia praktyczne w rolnictwie, sztuka wojenna. Na kursie dla kobiet dodatkowo: szycie na maszynie, prowadzenie gospodarstwa domowego i t. d.

2. Kolonjalna szkoła w Tokio. Przedmioty jak w punkcie pierwszym z dodaniem przedmiotów handlowych i przemysłowych, ponieważ szkoła wychowuje głównie handlowców dla kolonii i emigracji. Kurs trzyletni.

3. Wyższa szkoła handlu kolonjalnego w Tokio. Kurs jednoroczny. Klasy: Mandżurja i Mongołja, Południowa Ameryka, Afryka, Indje.

4. Wyższa szkoła kolonizacji w Higashi — Ikuba. Kurs roczny. Kandydaci zobowiązują się pracować na terenach kolonizowanych. Otrzymują subsydia i bezpłatny przejazd. Po przybyciu do Brazylji roczny kurs praktyczny na eksperymentalnej stacji rolniczej, poczem zajmują posady instruktorów rolnych. Przedmioty: portugalski, prawo brazylijskie, warunki ekonomiczne w Ameryce Południowej, ogrodnictwo, hodowla bydła, rolnictwo.

5. Szkoła ogrodnictwa kolonjalnego w Sapporo.

6. Szkoła kolonjalna w Sapporo. Głównie dla rolników o elementarnym wykształceniu.

Ruchem emigracyjnym zajmują się wielkie organizacje społeczne i przedsiębiorstwa prywatne nadzorowane przez rząd.

W całym kraju jest prowadzona rozumnie pomyślana propaganda emigracji, który dla tego celu jest pokryty dosyć gęstą siecią organizacji

społecznych, noszących nazwę „towarzystw popierania emigracji i biur doradczych dla emigrantów“.

Przedsiębiorstwa prywatne organizują transporty emigrantów, skupują tereny sprzedają, lub dzierżawią tereny emigrantów, przygotowują tereny pod uprawę, budują pomieszczenia i budynki gospodarcze, dostarczają emigrantom niezbędne artykuły i ułatwiają sprzedaż ich produktów oraz załatwiają czynności wchodzące w zakres kas oszczędnościowych i towarzystw powierniczych.

O wielkości japońskich towarzystw kolonizacyjnych świadczy fakt, że największe z nich „Towarzystwo Rozwoju na Wschód“ posiada kapitał zakładowy 50 milionów jen.

Do roku 1933 towarzystwo udzieliło emigrantom 450 milj. jen, z czego dłużnicy zwrócili już 250 milionów.

Specjalnie dla Brazylji Japończycy posiadają:

1. Towarzystwo kolonizacji terenów Iyave.

2. Towarzystwo eksploatacji terenów w Ameryce Południowej.

3. Towarzystwo eksploatacji terenów w dorzeczu Amazonki.

Organizacja społeczno - prywatna posiada swoją centralę nadbudowę w Lidze Towarzystw Emigracyjnych, która ze składek członkowskich, subsydjów rządowych i ofiar zakupuje tereny w Brazylji na własną rękę, wysyłając na nie swoich członków. Zazwyczaj emigrant taki otrzymuje działkę 62 ha. Zwłaszcza ten rodzaj organizowania emigracji zdobył sobie największe uznanie w Japonii. Jak widzimy, jest to

potężna organizacja ruchu emigracyjnego, która z japońskich mas emigracyjnych czyni świadome swych zadań i celów skupiska narodowe. Japończycy do najdrobniejszych szczegółów wykorzystują doświadczenia emigracji europejskiej. Np. w wypadku zgłoszenia się na wyjazd kobiety jest ona skrupulatnie obserwowana co do jej moralnego prowadzenia się.

★

W ostatnim czasie daje się zauważyć żywe zainteresowanie sprawami osadnictwa w Ameryce Południowej wśród narodów azjatyckich (poza Japonją). Jedno z towarzystw chińskich zaprojektowało osadzenie w Brazylji 3.000 rodzin. Poza tem opinia brazylijska jest poruszona projektem osiedlenia w Brazylji przez jedno z angielskich towarzystw kolonizacyjnych asyryjskich rodzin rolniczych, które mają być sprowadzone z Iraku. Również i Niemcy zainteresowali się zwłaszcza dorzeczem Amazonki. Przed rokiem prasę całego świata obiegło nazwisko gen. Kundta organizatora armji boliwijskiej.

W swoim czasie prasa brazylijska „Jornal do Brasil“ i „Gazeta do Povo“ pisała, że Kundt opracował plan osiedlenia w dorzeczu Amazonki 250.000 osadników niemieckich. Plan ten miałby być wykonany przez Międzkontynentalne towarzystwo przemysłu rolniczego w Berlinie. Plan gen. Kundta był popularny wśród społeczeństwa niemieckiego, które kierując się często nastrojami mistycznymi, widziało w tym planie ziszczenie się proroctwa Humboldta, myśliciela niemieckiego, który Amazonkę określił, jako kolebkę przyszłej ludzkości.

Dr. Jan Rozwadowski.



Floryda — raj sportu żaglowego.

ZDOBYCZE I TROSKI POLONJI ZAMORSKIEJ.

Młodzież polska sama sobie. — Polak w Konstytucji brazylijskiej. — Nowe osiedle Londryna. — Czy można hodować karpie w Paranie? — Głos poetów ludowych. — Polskie godziny radiowe w Brazylii i Argentynie.

Praca społeczna, wychowawcza i sportowa wśród młodzieży polskiej w Brazylii tętni żywym pulsem. Oto roczny bilans T-wa sportowo-gimnastycznego „Junak” nr. 6 w Ponta Grossie: 40 posiedzeń, 6 rozgrywek (w tem 5 na korzyść „Junaka”), kilkakrotne uroczystości narodowe, wyjazdy na prowincję i przyjmowanie bratnich organizacji z prowincji, kilka zabaw tanecznych i wycieczek, organizacja przyjęcia kpt. Skarżyńskiego i udział w przyjęciu p. Marszałka Raczkiewicza.

I wszystko — „sami sobie”, bo panowie instruktorzy z centrali „Junaka” w Kurytybie jakoś przez dwa lata nie zaglądali do Ponta Grossy. Gdzie indziej może pozostały na papierze gdzieś tylko ten Junak „Oddział Nr. 6”, ale w pionierskich kolonjach Polaków brazylijskich życie kształci innych ludzi.

A ile takich oddziałów Nr. 1, 2 i t. d. jest w Brazylii? Panowie instruktorzy „Junaka” mają głos...

★

Przy ostatnich wyborach do brazylijskiej konstytuandy został wybrany w stanie Minas Geraes dla reprezentowania stanu w Rio de Janeiro rodak nasz Wojciech Surek. Pochodzi z chłopskiej rodziny, która wyemigrowała przed pół wiekiem z Goric i osiedliła się pod Kurytybą.

W. Surkiem opiekował się brat starszy, ksiądz, piastujący wysokie godności kościelne w Brazylii i tym okolicznościom przypisać należy karierę polityczną Polaka w stanie brazylijskim, w którym polskie wpływy są minimalne.

★

Jak wynika z obszernego listu p. Ignacego Szańkowskiego, drukowanego w „Ludzie” kurytybskim z dn. 7 marca b. r., Polacy zaniedbali od r. 1924 okazji osiedlenia się w miejscowości pewnej Północnej Parany, gdzie obecnie istnieje już miasteczko Londryna, liczące 500 domów i 5 szkół: 3 brazylijskie, 1 niemiecką, 1 japońską. Jest tam wprawdzie w posiadaniu Polaków rezerwa, licząca 800 akrów ziemi doskonałej, należącej do 30 właścicieli, którzy radziby widzieć nabywców dalszych wśród ziomków, by nie ulec naciskowi Niemców i Włochów, ofiarowujących wysokie stosunkowo ceny.

Na małych odcinkach, zwłaszcza w perspektywie drugiej półkuli, ważą się te same sprawy międzynarodowego wyścigu pracy i zapobiegliwości. I kiedy znowu zamajaczy na szpaltach polsko-brazylijskiego cza-

sopisma, tak rzadkiego w kraju, ten wyraz dotąd nieznan i obcy — Londryna, mimowoli cisnąć się będą pytania:

— Wykupili, czy nie?

— Jak ze szkołą?

— A Pole Doświadczalne, jakie mają już Niemcy, czy ktoś o tem myśli, działa, śpieszy się?

★

Wiele, wiele, egzotycznych, nieznanych tu owoców i płodów, ptaków i ryb — hoduje szcudra przyroda i gospodarny kolonista w Brazylii. Polak jednak w tym dosyć nie może nie tęsknić za swojską, polską potrawą. Oto, na przykład, przybył niedawno do Guarany p. Andrzej Gulkowski z Polski i zajął się hodowlą karpia, która tam nie była znana. Wynik tej hodowli był wprost świetny, a p. Gulkowski, jak podaje autentycznie korespondent „Gazety Polskiej” (nie warszawskiej, lecz w Kurytybie), „nietylko, że sam cieszy się dobrymi wynikami z tej hodowli, lecz w dodatku pomaga innym gospodarzom w zakładaniu tego pięknego gospodarstwa rybnego”.

Ale co więcej, tenże pionier polski na ziemi brazylijskiej sprowadził nasienia herbaty chińskiej, bardzo drogiej na tutejszych rynkach. Jeśli uprawa ta uda się, to kolonie polskie w Rio Grande do Sul mogłyby cieszyć się z powodu odkrycia nowego źródła dochodu.

Jakkolwiek „za dział korespondencyj redakcja nie odpowiada”, jak wyraźnie zaznacza kurytybska „Gazeta Polska” — chętnie notujemy ten głos ziomka p. Gulkowskiego, bo doskonale w tem uwypukla się żyłka realnych zainteresowań i wysiłków Polaków w Brazylii.

★

W jednym z czasopism polskich w Brazylii w „Polskiej Prawdzie”, wy-

chodzącej w Kurytybie, znajdujemy obszerny i w cenne, oryginalne wiadomości zaopatrzony artykuł o „Rozwoju literatury ludowej w Polsce”, pióra Wojciecha Breowicza, jednego z założycieli „Związku literatów ludowych” w Polsce, który przybył niedawno do Południowej Ameryki, drukuje w tejsze „Polskiej Prawdzie” swoje wiersze na tematy parańskie i usiłuje zadzierżyć bliższą niż pomiędzy grupą ludowych poetów polskich, grupujących się dokoła organu „Wieś — Jej Pieśń”, wychodzącego w Jaśle, w Starym Kraju od grudnia 1933 r.

Sądząc z tego artykułu, wierszy W. Breowicza i recenzji o „Wsi — Jej Pieśni” Z. Jackowskiego tamże drukowanej, liryka tych poetów budzi prawdziwe zainteresowanie u ludzi rozumiejących czem nasycić i jak zadowolić głód słowa literackiego w ludowej masie wychodźstwa brazylijskiego.

Jest to w każdym razie budujący przykład narastanie żywej i aktualnej więzi pomiędzy emigrantami a Macierzą w sferze przeżyć kulturalnych i potrzeb, budzącej tam żywy oddźwięk, twórczości literackiej ludowej.

★

I w Południowej Ameryce, wślad za Północną, radjo coraz częściej na falach eteru rozbrzmiewa mową polską i produkcjami artystycznymi dla sluchu polskich kolonistów.

Kurytybskie radjo „A voz do Porana” nadało w lutym szereg pięknych pieśni polskich, po raz pierwszy w większej ilości i dobrym wyborze.

W marcu zaś, w Buenos Aires, staraniem „Kurjera Polskiego” nadany został urozmaicony program na cześć Twórcy Niepodległości Państwa, Marszałka J. Piłsudskiego, przy udziale polskich artystów, poprzedzony przemówieniem w języku polskim i hiszpańskim p. K. Krackiewicz, z ramienia placówki Rzeczypospolitej Polskiej.

K. Zieleniewski.

KRONIKA KOLONJALNA

Z krajów Afryki murzyńskiej, Unja południowo - afrykańska walczy z bezrobociem już od wielu lat. Sprawą bezmała 200.000 bezrobotnych Murzynów mniej zajmują się władze i społeczeństwo, albowiem Murzyni jakoś dają sobie radę. Ale bezrobotni biali znajdują się w krytycznym położeniu. Nietylko bowiem są przekonani, iż pewnych prac nie wypada im wykonywać, gdyż uważają prace te jako poniżające ich godność osobistą, ale nawet ustawa z r. 1911 t. zw. „colour bar” (barjera kolorowa) nie dozwala im na wykonywanie wielu robót. A więc zakres prac dla białych jest ograniczony.

Wielki przyływ białej ludności do miast doprowadził do drożyzny

mieszkań i środków utrzymania. Przemysł, rzemiosła, handel i urzędy nie mogą dać zatrudnienia wszystkim białym. Kilkadziesiąt więc tysięcy (a jak niektórzy podają nawet ponad 100.000) białych znalazło się w Unji bez środków do życia. Rząd Unji przeprowadza różnego rodzaju roboty publiczne, przy których zatrudnia tych białych, ale pracy dla wszystkich jest za mało.

Ostatnio minister pracy Unji wysunął nowy projekt zatrudnienia białych bezrobotnych, a mianowicie na farmach jako robotników rolnych. Dotychczas pracowali na farmach jako robotnicy rolni tylko Murzyni, których płace są tak niskie, iż żaden z białych nawet nie zamyślał,

aby stanąć z nimi do konkurencji w podaży rąk do pracy. Aby jednak farmerzy przyjmowali białych robotników do pracy na roli, no i naturalnie, opłacali ich lepiej, aniżeli Murzynów, rząd Unji postanowił udzielić takim farmerom pożyczki po 50 funtów szterlingów (t. j. około 1.400 zł.) od każdego białego, zatrudnionego na farmie. Za każdy przepracowany rok na farmie rząd umorzy 1/3 część pożyczki tak, że po 5-ciu latach zatrudnienia białego robotnika, farmer będzie miał umorzoną pożyczkę w całości.

Ponadto rząd przyznaje białym robotnikom rolnym bonusy po 2 funty szterl. miesięcznie, jako dodatek do niskich płac na farmach.

Są to więc premie udzielone farmerom i białym robotnikom, a równocześnie środki celem odwrócenia ruchu ludności od miast na wieś.

Ale ponadto minister pracy zapowiedział, iż rząd nosi się z zamiarem wprowadzenia ubezpieczenia na wypadek bezrobocia. Jest to — jak na Afrykę — nowość, chociaż również nowością jest opinia Komitetu dla bezrobocia w Mozambiku.

Opinia ta brzmi: celem skutecznego zwalczania bezrobocia należy zaprowadzić w całej kolonii 48-mio godzinny tydzień pracy; tubylecy - funkcjonariusze nie mogą być używani do żadnych innych prac poza ich czynnościami urzędowymi, a warunkiem również zasadniczym jest ustalenie minimum zarobków.

Ponieważ i w innych koloniach afrykańskich sprawa bezrobocia jest studjowana, przeto prawdopodobnie w niedługim czasie w krajach afrykańskich zarządy kolonii podejmą jakieś decyzje, które za względu na murzyński rynek pracy będą interesujące.

★

A jednak kraj bezrobocia — Unja — w roku ub. (1933) wydobyl w swych kopalniach złota wartości 66,853,993 funtów szterl. (t. j. ponad 200 milj. zł.), dając właścicielom dywidendy 13,600,574 funt. szterl. Wobec spadku kursu funta szterl. i zainteresowania się złotem, kopalnie Unji nawet zwiększyły ilość robotników, ale mimo to ubiegły okres uważany jest za „nieurodzajny“, gdyż złota wydobyto mniej, aniżeli w r. 1932; natrafiono bowiem na pokłady ziemi, zawierające mniejszy procent złota.

Natomiast w Kongo Belgijskim, które w produkcji złota wykazuje coraz to większą aktywność, wydobyto w 1933 roku 9,770 kg. (o 3000 kg. więcej niż w 1932) wartości prawie 58,000,000 zł. Było tam czynnych 19 kopalni, wśród których pierwsze miejsce zajmują rządowe kopalnie Kilo i Moto.

★

Czystość sportu myśliwskiego w związku z ochroną zwierzyny jest w niektórych koloniach afrykańskich pilnie przestrzegana. Istnieją więc nie-

dozwolone sposoby polowania uważane jako profanacja tego sportu. Do nich należy zakaz w Keni polowania z samochodu, tak bardzo rozpowszechnionego zwyczaju w całej Afryce. Polega on na podjeżdżaniu i doganianiu samochodem zwierzyny oraz strzelaniu do niej z pędzącego auta.

Wprawdzie Yussuf Kemal, książę egipski, polując w Keni nie wiedział o takim zakazie i tak pojętej czystości sportu myśliwskiego, niemniej jednak za polowanie z samochodu zapłacił grzywny 100 funtów szterlingów (t. j. 2800 zł.), na jaką skazał go urząd nadzoru nad łowiectwem. Taką ochroną objętych jest 28 rodzajów zwierzyny. Polowanie z samochodu dozwolone jest tylko na dra-
pieżniki



„Britania“ — jacht króla angielskiego — podczas regat

Dwaj książęta austriaccy, również polujący w Keni w ten sam sposób, zostali skazani na grzywny po 50 funtów szterl.; wnieśli jednak odwołanie, tłumacząc się nieświadomością.

Grzywny te świadczą, jak daleko w Afryce posunięta jest ochrona zwierzyny. Pojęcie o tej ochronie może dać — do pewnego stopnia — wysokość opłat za pozwolenie na polowanie, wydawane przez władze. Np. w Keni płaci się za prawo polowania na słonie 100 funtów szterl. (t. j. 2800 zł.), a w Ugandzie za odstrzał 2 słoni 50 funtów szterl.

★

Z pośród różnych oryginalności afrykańskich, ciekawy jest wypadek, jaki zdarzył się w Keni w sądownictwie. Pewien Murzyn przywłaszczył sobie drzewo eukaliptusowe wartości 50 szylingów (140 zł.). Sprawa jego znalazła się przed sądem dla tubylców w Dagoretti, sąd przeniesiona została do Tubylczego Sądu Odwoławczego w Kiambu, na-

stępnie przesłano ją do zastępcy komisarza, a potem do komisarza okręgowego. Stąd sprawa powędrowała do komisarza prowincji w Nyeri, następnie do Najwyższego Sądu i Prokuratora Generalnego, aż wreszcie znalazła się w sądzie apelacyjnym całej brytyjskiej Afryki wschodniej, w którym zasiada główny sędzia Keni i Ugandy.

Koszta sądowe prowadzenia całej tej sprawy wynosiły 50 funtów szterlingów (t. j. 1400 zł.). Tyle włożono trudu i kosztów, aby uzyskać wyrok na Murzyna.

Sprawa ta była tak charakterystyczna dla biurokratyzmu, jaki opanovał sądownictwo wschodnio - afrykańskie, że aż znalazła swój odzwiek w Anglii w obradach Izby Gmin, gdzie była szeroko omawiana konieczność reorganizacji tamtejszego sądownictwa.

Niemniej jednak świadczy ona, jak dalece jest rozwinięte sądownictwo w Keni i w jakich instancjach ma Murzyn możliwość bronienia swej sprawy.

★

Do wielkich klęsk afrykańskich, jakie nawiedzają tamtejszych rolników (posucha, nadmierne deszcze, paszyty i t. p.) należy także szarańcza. W roku zeszłym szarańcza nawiedziła wiele kolonii afrykańskich i nietylko zniszczyła zasiewy, ale ponadto zniosła jajeczka, z których w r. b. wylęgła się młoda szarańcza groźniejsza od zeszłorocznej, gdyż zanim podrośnie i odleci wyniszczy rolnikowi wszystko.

Do tępienia tej szarańczy przystąpiono z całą gorliwością. W Mozambiku, gdzie szarańczy spadło w r. ub. najwięcej, rozwinięto wyjątkową akcję niszczenia młodej szarańczy. Departament rolnictwa, starając się uratować plantacje bawełny w trzech okręgach zorganizował 50 oddziałów ratowniczych, które przy pomocy wody i ognia tępią te szkodniki. W jednej tylko miejscowości oddziały ratownicze w ciągu lutego i marca wykopały i spaliły 400 beczek jajeczek szarańczy, w innej znów 2000 beczek, oraz zniszczyły 1500 chmur szarańczy.

Trzydziestu trzech specjalnych obserwatorów wyszukuje miejsca najbardziej zagrożone i skierowuje tam oddziały ratownicze. Obserwatorzy ci stwierdzają, że wielką pomocą w akcji są mrówki, które tępią jajeczka szarańczy.

★

Powrócił z Angoli p. A. Kopiński, który — jak okazuje się — na plantacji, o czym była wzmianka w „Przebiegach Kolonialnym“ p. t. „Propaganda rolnictwa w Angoli“ w „Mozambiku“ (październik 1932).

Zestawił Fr. Łyp

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

POLSKA. Dnia 6-go maja wyruszy w doroczną podróż szkolną O. R. P. „Iskra“ żaglowiec marynarki wojennej, na którym zaokrętowani są uczniowie Szkoły Podchorążych Mar. Woj.

Plan podróży przewiduje następującą marszrutę: Gdynia, Cherburg, Porto, Palma, Bizerta, Funchel, Brest, Kristiansand, Gdynia. Ogólna trasa wynosi około 8 tysięcy mil morskich, na przebycie których przewiduje się około 80 dni.

★

W związku z przewidywanym na najbliższe lata rozwojem Marynarki Wojennej, Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej przyjmie w roku bieżącym znacznie liczniejszy zastęp kandydatów, a to zarówno na wydział morski jak i techniczny.

Głównymi warunkami przyjęcia są: nieprzekroczone 19 i pół lat życia w dniu 1 lipca, świadectwo maturalne oraz dobry stan zdrowia. Bliższych informacji udziela Komendant Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, który na żądanie wysła bezpłatnie „warunki przyjęcia“.

FRANCJA. Pierwszy dywizjon wywiadowczy eskadry śródziemnomorskiej, w składzie: krążowniki „Foch“, „Duplex“, „Colbert“ i „Touville“, dziewięć przodowników i dwanaście kontrtorpedowców, opuścił Toulon dnia 10 kwietnia i udał się do Bizerty, celem wzięcia udziału w wielkich ćwiczeniach wspólnie z siłami lądowymi i lotniczymi Regencji Tuniskiej.

Po wypełnieniu tego zadania, dywizjon skieruje się na morze Północne, gdzie wspólnie z eskadrą północną oraz siłami obrony wybrzeża, dokona szeregu bardzo poważnych ćwiczeń doświadczalnych z dziedziny wywiadu na morzu, łączności i operacji desantowych.

W ćwiczeniach tych poważną rolę odegra lotnictwo morskie, o ile oczywiście warunki atmosferyczne nie staną na przeszkodzie. W czasie bowiem ostatnich manewrów angielskich, w marcu b. r., ani jeden samolot nie mógł się wznieść z powodu fatalnego stanu pogody.

Sztab Główny marynarki francuskiej przypisuje tym ćwiczeniom olbrzymią wprost wagę, pragnie bowiem zbadać praktycznie możliwości taktycznego i strategicznego wykorzystania lotnictwa morskiego w akcji na morzu.

★

Krążownik szkolny „Jeanne d'Arc“, na którym zaokrętowani są trzej podporucznicy polskiej marynarki wojennej, opuściwszy w połowie stycznia Przylądek Dobrej Nadziei, zatrzymał się na wysepce Tristan da Cunha, celem doręczenia jej nielicznym mieszkańcom poczty. Wysepka ta,

znajdująca się w południowej części Atlantyku, nie posiada ani kabla telegraficznego, ani nawet radiostacji i bywa odwiedzana i zaopatrywana w żywność w odstępach czasu sięgających czasami do 15 — 18 miesięcy.

Następnie, po zwiedzeniu kilku ważniejszych portów Ameryki Południowej jak Buenos Aires, Montevideo, Santos i Rio de Janeiro, krążownik ten dotarł do Belen do Para.

★

Na skutek licznych odgłosów, wyrażających wątpliwości czy duża szybkość ostatnich kontrtorpedowców może dać realne korzyści w normalnych warunkach pracy, Ministerstwo Marynarki Francuskiej zarządziło przeprowadzenie specjalnej próby na kontrtorpedowcu „Cassard“, któremu polecono udać się z Brest do Toulonu pełną szybkością.

Okręt ten, mając pełne zapasy amunicji prowantu i paliwa, w zupełności potwierdził wyniki osiągnięte w czasie prób odbiorczych, często osiągając szybkość 43 węzłów, i wykazując dodatnie zalety nawigacyjne pomimo nadotykanych w czasie drogi sztormów.

JAPONJA. Dziennik japoński „Tokyo Nichinichi Shimbun“ podaje w oficjalnym komunikacie opis przebiegu katastrofy torpedowca „Tomozuru“.

Dnia 12 marca, w czasie ćwiczeń na wysokości Tsuchima, torpedowiec „Tomozuru“ zmuszony był oddzielić się od swej grupy, na skutek mgły i dużej fali. Około południa, gdy próby nawiązania z nim łączności radiotelegraficznej nie dały żadnych

wyników, rozpoczęto poszukiwania, i po paru godzinach odnaleziono okręt przewrócony kilem do góry.

Ponieważ stan morza uniemożliwił wszczęcie natychmiastowych prób wyratowania załogi, postanowiono odholować jednostkę do doku, gdzie po długich i mozolnych wysiłkach, i po wycięciu otworu w kadłubie, zdołano wyratować 13 z pośród 130 członków załogi.

Późniejsze dochodzenie wykazało, że okręt został przewrócony przez potężną falę i że uniknął zatonięcia dzięki nieprawdopodobnie wprost zimnej krwi załogi, która zdołała pozamykać część włazów wodoszczelnych.

Torpedowiec „Tomozuru“ został ukończony w lutym b. r. i rozpoczął właśnie służbę w zespole sił wywiadowczych.

ANGLJA. W drugiej połowie marca b. r. odbyły się wielkie morskie manewry połączonych sił „Home Fleet“ i „Mediterranean Fleet“. Terenem operacyjnym były zachodnie wody Portugalji i Afryki Północnej aż po wyspy Azorskie, tematem zaś ćwiczenia odnalezienie i zniszczenie konwoju, zdążającego do Anglii.

Strona atakująca miała teoretycznie znacznie ułatwione zadanie dzięki przydzieleniu jej dwóch awjomelek, zaopatrzonych w samoloty wywiadowcze i bombardowe. W praktyce jednak strona ta nie była w stanie wykorzystać posiadanych środków lotniczych z powodu szalejącego w tym okresie sztormu. Ze względu na znaczny obszar terenu operacyjnego, nadwodne siły wywiadowcze nie wykryły konwoju, który bez przeszkód dotarł do wód angielskich.

Stanisław Lasocki.
kapitan marynarki.

Z RYCHU WYDAWNICZEGO

PRZEWODNIK PO SZCZYTACH POLSKIEJ PRACY ZA MORZAMI

Dwa lata temu, w kwietniu 1932 roku, ukazał się pierwszy zeszyt, nakładem Instytutu Wydawniczego LMK, pracy Stanisława Zielińskiego zatytułowanej „Mały Słownik Pionierów Polskich Kolonialnych i Morskich“. Dziś, kiedy wydaniem ostatniego 43-go zeszytu praca ta została we właściwym czasie ukończona, powracamy do niej raz jeszcze, pomimo, że w pierwotnym kształcie Słownik ten był drukowany w skrócie bardzo skondensowanym na łamach „Morza“ (od r. 1931) i w obszerniej autorenzji autora. („Morze“ w lutym b. r.) znanego czytelnikom naszym z artykułów, odkrywających nieraz nowe zupełnie horyzonty w dziejach polskich wysiłków kolonialnych i emigracyjnych — uzyskaliśmy szereg cennych wyjaśnień precyzyjnych zasięg i wartość tej pracy.

Poczęta w szlachetnej intencji pokrzepienia serc naszych i oświecenia umysłów, „iż w poznawaniu i zdobywa-

niu szerokiego świata nie byliśmy nie tylko ostatni, lecz kroczyliśmy w jednej linii z innymi narodami i byliśmy pionierami“, a więc praca o zacieciu w dużej mierze, jak dziś to potocznie się mówi — propagandowa, jest Słownik S. Zielińskiego praca najwyższej klasy wśród książek tego typu, odznaczającej się zastosowaniem ścisłej metody naukowej, dzięki czemu przewyższa najistotniej o niebo całe, rozmaite, dla różnych celów we wszystkich prawie krajach świata, w obcych językach mnożące się dzisiaj pamflety propagandowe, bogato wyposażone w bijące w oczy zewnętrzne atrybuty „naukowości“, ale dziwnie jałowe, lub wręcz absurdalne w oczach nauki szetelnej i obiektywnej.

Pod względem ściśle informacyjnym jest to praca niemiernie wybitna, jeśli zważymy brak zupełny Wielkiego Polskiego Słownika Biograficznego, co skłoniło autora naszego i zmusiło do źródłowego i z gruntu niemal własnego opracowania życiorysów i bio-bibliograficznych danych o wybitnych, nawet historycznych postaciach i dziejowych

zasługach w tym Panteonie Wielkich Polaków. W angielskiej, niemieckiej, francuskiej lub belgijskiej literaturze wystarcząby przedrukować odnośne artykuły z pomnikowych wydawnictw, u nas trzeba było od podstaw gromadzić cały materiał.

Okolo 10% uwzględnionych tu stanowią ci żyjący, o których dane mógł czerpać autor wyłącznie z ankiety, której zmontowanie i przeprowadzenie też wymagało pracy nie małej. Ocena krytyczna powinna się z tem liczyć, okazując wyrozumiałość dla subiektywnych tonów czy naleciałości, które z natury rzeczy nieodłącznie towarzyszyć będą każdej takiej ankiecie, wśród współczesnych.

P. Józef Sokółowski, Lic. Nauk Handl. wydał ostatnio **Słownik Francusko - Polski i Polsko - Francuski**, zawierający wyrazy, terminy i zwroty z dziedziny handlu, bankowości, skarbości, finansów, giełdy, księgowości i in. Słownik ten jest owocem żmudnej pracy autora, korespondenta w poważnych instytucjach handlowych i kredytowych. Słownik zawiera około 10.000 wyrazów i zwrotów technicznych i stanowi konieczne uzupełnienie słowników ogólnych dla osób, pracujących w dziedzinie bankowej, handlowej lub konsularnej, zwłaszcza dla tych wszystkich, którzy językiem francuskim posługują się w pracy zawodowej. Na podkreślenie zasługuje specjalny układ słownika, nadający mu niespotykana w innych tego rodzaju wydawnictwach przejrzystość, a także umieszczenie przy wielu wyrazach, rzadziej używanych, nietylko tłumaczeń, ale i bliższego objaśnienia tych słów.

Dzielo p. Sokółowskiego wypełnia z powodzeniem poważną lukę w naszej literaturze słowników specjalnych. (a)

GŁOSY PRASY

Zapoznając się z miesięcznymi zeszytami „Przeglądu Morskiego”, wydawanego w Toruniu przez Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej, sadząc z tytułów i tematów, ogłaszanych tam artykułów, byłoby mylnem określać ten organ periodyczny, jako poświęcony ściśle fachowemu, naukowo-informacyjnemu traktowaniu przedmiotów w ujęciu dostępnym tylko specjalistom z dziedziny marynarki wojennej. Tak nie jest w istocie.

W lutowym i marcowym zeszytach polecić można do przeczytania każdemu przedewszystkiem dwa historyczne artykuły: „Bitwa oliwska w retrospektywie”, kom. ppor. Wł. Kosianowskiego i „Plan y baltyckie Jana III” kpt. mar. inż. W. Huberta. Z osoba Jana Sobieskiego w blasku zwycięstwa pod Wiedniem, mało jeszcze spopularyzowane są i powiązane w oczach ogółu wysiłki jego wytrwale, dwukrotne w latach 1675 i 1688, „ulubione i wymarzone plany”, w oparciu o francuska orientację i koncepcję Polski silnej i niezależnej, dotyczące Prus Książęcych, zapewnienia dostępu do morza tą drogą, pozyskania dla Polski portów od Wisły do Niemna. A wszak i w dziedzinie kulturalnej wzrok króla sięgał często ku tym wybrzeżom i zainteresowanie Sobieskiego dla prac astronoma Heweliusza w Gdańsku zostało utrwalone w nazwie odkrytej przez niego konstelacji „Tarcza Sobieskiego” (Scutum Sobiescii).

W artykule kdr.-ppor. dypl. J. Klosowskiego „Zagadnienie malej wojny na morzu” i tego tematu również dotyczącego p. t. „Paradoks sil lekkich” Artagnana — znajdujemy obok rozważań, wprowadzających nas na teren zagadnienia szczególnie ważnego przy organizacji obrony morskiej Polski, niezmiernie ciekawe uwagi, dotyczące zbrojeń Anglii i Francji na morzu, dające niejedyn kluczyk do zrozumienia i przez laika istoty rywalizacji, decydującej dziś o biegu rozbrojeniowych czy dobrojeniowych pertraktacji na znanych ogółowi konferencjach międzynarodowych.

W „Kurjerze Porannym” z dn. 9.1 b. r. ukazał się artykuł broniący tezy o organizacji w Polsce zarządu wszystkich sprawami morskimi w jednym urzędzie ministerialnym. Polemizuje z tym poglądem autor „Kilku uwag na temat organizacji naczelnych władz morskich”, pod pseudonimem Artagnan, w „Przeglądzie Morskim” sprzeciwiając się tej tezie i bodając zamykając dyskusję w tej sprawie.

Zaczął ukazywać się w ub. r. magazyn morski „Szkwał”, którego Nr. Nr. 2 z grudnia ub. r. i 1 z b. r. mamy przed sobą. Ilustrowane to czasopismo, zgodnie z zapowiedzią redakcji „ma stać się promotorem pewnych nowych myśli i idei w dziedzinie zagadnień morskich”. „Szkwał” odzwierciedla pracę i poglądy młodzieży zrzeszonej w „Akademickim Związku Morskim”, w formie lekkiej i przystępnej propaguje hasła wspólne czołowym polskim organizacjom w tej dziedzinie.

Czy nie zawiele jednak uwagi, jako środkowi wychowania wodnego, poświęca „Szkwał” wyłącznie jachtingowi? Pewne tezy o związku pomiędzy rozwojem sportu, a strukturą społeczną Polski, względnie jej przebudową kładą zbytni nacisk na sprawy, które nadając się, oczywiście, do teoretycznej dyskusji z praktycznymi możliwościami rozwoju tego sportu nie są związane.

Zyczyć należy organowi polskiej młodej myśli morskiej powodzenia na drodze pozyskania młodzieży, rozmiłowanej w sportach wodnych, odczuwającej potrzebę własnego, samodzielnego wypowiedzenia się w szeregu spraw interesujących wszystkich komu morze nie obce w Polsce i harmonijnego zespolenia sił swoich na praktycznie osiągalnych przez młodzież odcinkach frontu polskiej pracy nad morzem i dla Polski na morzu.

Trzy tegoroczne miesięczne zeszyty organu Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy, „Polacy Zagranicą” stoją pod znakiem intensywnych przygotowań do II-go Zjazdu Polaków z Zagranicy, w sierpniu b. r. O Polonii zamorskiej mamy tu wiadomości i informacje, w artykułach z Brazylii, Argentyny, Afryki i Stanów Zjednoczonych. Piszą o tem — H. Konopnicki, W. Ciechowski, J. Strykowski i in. Z głosów starszego pokolenia należy zanotować: wspomnienia pioniera polskiego z Misiones P. Józwiaka i W. Szukiewicza „Pionierski okres emigracji polskiej”.

Rok ubiegły i bieżący stoją pod znakiem rozwoju prasy, poświęconej zagadnieniu Polonii Zagranicznej. W Królewskiej Hucie, na Górnym Śląsku, zaczęło ukazywać się czasopismo „Polacy w całym świecie” — popularne ilustrowane, mile dla oka. Sa tu przygody opisane z ust tych, którzy je doznali, z Afryki, Urugwaju, Meksyku, Chile.

Czasopismo tego typu jest zjawiskiem ze wszechmiar pożądanym zwłaszcza w roku II-go Zjazdu Polaków zagranicznych. Pochlebna opinia o wydanych kilku numerach, międzynarodowych czynników Rady Organizacyjnej, drukowana w „Polakach w całym świecie” powinna być bodźcem do dalszego rozwoju wydawnictwa, do oceny którego zapewne jeszcze powrócimy.

Z głosów prasy codziennej na uwagę zasługują artykuły: I. G. „Potrzebna stocznia w Gdyni” („Polska Zbrojna”, 23/III), inż. K. Rechowicza „Zorganizujmy międzynarodową wystawę w Gdyni” („Kurjer Poranny”, 22/III), inż. B. Powierzy „Zagadnienie Polesia” („Gazeta Polska” 23/III). „Polska na drodze do przeludnienia. Hasła Kolonialne nie są fantazją”, w „Kurjerze Porannym” z dn. 16 marca.

W związku z projektowaną w stolicy Polski Wystawą Światową w 1943 r., inż. K. Rechowicz wysuwa projekt skorzystania w tym celu raczej z Gdyni.

Sprawa stoczni w Gdyni — to kwestia budownictwa okrętowego, związanego ściślemi wezłami z życiem państwa i narodu. Wymowne pod tym względem przykłady obce cytuje p. J. G. I jeśli stworzenie stoczni okrętowej w Gdyni było już niejednokrotnie przedmiotem rozważań, obecnie, pisze autor, „trzeba tylko odrobiny wytrwałości, a rzecz dojrzeje”.

Ze szczególnem uznaniem należy wyróżnić nadesłany nam z Jarosławia Nr. 8, ukazującego się już II-gi rok miesięcznika „Frontem do Morza”, organu Międzyszkolnego Komitetu L. M. i K., wydawanego co miesiąc przez inne Koło Szkolne w tem mieście, pod redakcją odpowiedzialną inż. T. Broniewskiego, dyrektora szkoły.

Numer, który leży przed nami, wydany przez młodzież z Państwowej Szkoły Budownictwa w Jarosławiu, zasługuje na wysoką pochwałę, tak ze względu na swą szatę zewnętrzną, jak i na starannie opracowane artykuły. Czasopismo jest odbijane na maszynie i cyklostylu, a okładki w formie bardzo pięknych ilustracji barwnych zostały wykonane przez uczniów St. Rysaka i Fr. Petryczkiewicza, członków Koła Szkolnego L. M. K. przy Państwowej Szkole Budownictwa w Jarosławiu. Świetnie wykonany plan portu w Gdyni rysował J. Piszak, uczeń klasy III-ej.

Idąc za wskazówkami nauczycieli i opiekuna Koła, prof. J. Nowakowskiego, którzy umiejętnie potrafili zainteresować młodzież sprawami morza, redaktorzy, instruktorzy i współpracownicy tego czasopisma szkolnego dali wzór godny naśladowania przez innych rówieśników.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Dotychczasowy redaktor „Morza” p. Henryk Tetzlaff, po siedmiu latach pracy w Lidze, przeszedł na inną placówkę pracy publicystycznej, obejmując na Pomorzu kierownictwo szeregu pism z „Dniem Pomorskim” na czele. Zarząd Główny L. M. i K. składa niniejszem p. red. H. Tetzlaffowi gorące podziękowanie za wybitne przyczynienie się do rozwoju pisma i postawienie go na wysokim poziomie, licząc w dalszym ciągu na Jego czynną współpracę w szeregach Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

★

Decyzją Zarządu Głównego L. M. i K. powstaje nowe czasopismo — kwartalnik — poświęcony sprawom morskim, wód śródlądowych i kolonjalnym. Kwartalnik będzie pismem o charakterze naukowym, przeznaczonym dla działaczy Ligi i osób, pragnących pogłębić swoją wiedzę w zakresie spraw morskich i kolonjalnych. Pierwszy numer kwartalnika ukazuje się w m. cu czerwcu.

★

Kierownictwo wszystkich wydawnictw periodycznych Ligi objął tymczasowo wicepr. Z. Gl. Jan Dębski

★

Wiceprezes Z. Gl. Ligi, gen. Kwaśniewski objął przewodnictwo w Komitecie dróg wodnych Państwowej Rady Komunikacyjnej.

ZJAZD SEKRETARZY BIUR OKREGOWYCH LMK

We środę, dnia 18 kwietnia r. b. odbył się w Warszawie pod przewodnictwem p. dyr. W. Czernińskiego zjazd sekretarzy biur okręgowych Ligi Morskiej i Kolonjalnej. W zjeździe wzięli udział członkowie Prezydium Zarządu Głównego, kilku członków Zarządów Okręgowych oraz wszyscy kierownicy biur przy Okręgach LMK. Po złożeniu szczegółowych sprawozdań przez delegatów z prowincji, wygłoszony został referat ogólny - organizacyjny, poczem omówione zostały najbliższe prace LMK. Jak: budowa schroniska, zbiórka na FOM, „Święto Morza”, Dzień Polaków zagranicą, sływ „Cała Polska do morza”, akcja wycieczkowa, obozy i kolonie nadmorskie, akcja kolonizacyjna i t. p. W oddzielnych punktach omówiono sprawy prasowo - propagandowe oraz administracyjno - finansowe.

Zjazd przyczyni się niewątpliwie do koordynacji prac poszczególnych ogniw organizacyjnych i do dalszego rozrostu LMK.

ZEBRANIE KOMITETU WYKONAWCZEGO „ŚWIĘTA MORZA”

We czwartek, dnia 19 kwietnia r. b., odbyło się w Warszawie zebranie organizacyjne Komitetu Wykonawczego tegorocznego „Święta Morza”, które obchodzone będzie w całej Polsce w dniu 29 czerwca r. b.

Celem tegorocznego „Święta Morza” jest pozyskanie całego społeczeństwa dla akcji zbiórki na rzecz Funduszu Obrony Morskiej, mobilizacja młodego pokolenia pod hasłem służenia Polsce na

morzu oraz rozwój LMK. Komitet zaakceptował przedstawiony plan pracy i podzielił się na 5 komisji: Organizacyjną, Prasowo - Propagandową, Zagraniczną, Zbiórkową i Młodzieżową. W najbliższym czasie powstana Wojewódzkie, Powiatowe i Lokalne Komitety „Święta Morza”, które zajmą się organizowaniem uroczystości na prowincji.

SCHRONISKO LMK. W GDYNI

W ostatnich dniach uległ zmianie pierwotny plan własnego schroniska LMK. w Gdyni. Na skutek stanowiska władz, zainteresowanych rozbudowa m. Gdyni, Zarząd Główny zdecydował się podjąć budowę schroniska murowanego, a nie drewnianego.

Zmiana ta pociągnie za sobą zwiększenie kosztów budowy schroniska, lecz zato pozwoli Lidze doprowadzić do skutku budowę trwałego, murowanego gmachu. Z tego też względu finansowanie budowy stawia Zarząd Główny w znacznie trudniejszej sytuacji, a pomyślnie jej rozwiązanie zależy w pierwszym rzędzie od powodzenia pożyczki wewnętrznej, którą w tym dużym wysiłku organizacyjnym winny poprzeć wszystkie placówki Ligi oraz wszyscy jej członkowie.

NOWY OKRĘG LMK.

W dniu 15 kwietnia r. b. odbyło się w Baranowiczach zebranie organizacyjne Okręgu Nowogródzkiego. Na zjazd przybyli: delegaci wszystkich Oddziałów z woj. nowogródzkiego, władze tymczasowego Okręgu z plk. Machalskim na czele, oraz przedstawiciele władz, wojskowości i organizacji społecznych. Z ramienia władz centralnych Ligi przybył na zjazd Prezes Zarządu Głównego, gen. Gustaw Orlicz - Dreszer oraz red. W. Niwiński.

Przed zjazdem odbyła się uroczysta akademja, urządzona z okazji powołania do życia Okręgu Nowogródzkiego. Między innymi dłuższe przemówienie programowe o najbliższych zadaniach LMK wygłosił gen. G. Orlicz-Dreszer.

Bezpośrednio po akademji rozpoczęły się obrady zjazdu pod przewodnictwem p. wojewody Świderskiego. Po zakończeniu obrad przystąpiono do wyboru Zarządu Okręgowego, na czele którego stanął p. wicewojewoda Fiala. Siedzibę Okręgu przeniesiono z Baranowicz do Nowogródka.

WALNY ZJAZD DELEGATÓW OKRĘGU WARSZAWSKIEGO L. M. K.

W dniu 13 maja (niedziela) r. b. o godz. 10 rano w pierwszym terminie, o godz. 10 m. 30 w drugim terminie, ważnym bez względu na ilość obecnych, odbędzie się walny zjazd delegatów Okręgu Warsz. LMK. w sali lokalu Okręgu Warsz., ul. Widok Nr. 10, parter.

WYCIECZKA „LIGI NAVALA ROMANA” W POLSCE.

W dniach od 1 do 7 kwietnia b. r. bawiła w Polsce wycieczka Sekcji Młodzieży „Ligi Nawala Romana” w liczbie 79 osób. Na czele wycieczki przybył do Polski kapitan marynarki Theohari delegat LNR., który był już

raz gościem Ligi Morskiej i Kolonjalnej w czasie święta Morza w r. 1933. Przybył również prezes Sekcji Młodzieży LNR, p. inż. Daraban Nicolas, oraz szeregu wybitniejszych działaczy organizacji rumuńskiej. Pośród uczestników było 40 akademików.

Celem wycieczki było bliższe poznanie Polski i jej spraw morskich przez członków LNR., oraz nawiązanie ścisłego kontaktu i współpracy z Ligą Morską i Kolonjalną.

Przyjęciem gości zajmowała się Liga Morska i Kolonjalna łącznie Akadem. Związkiem Morskim oraz Akad. Związkiem Zbliż. Międzynar. „Liga” w Polsce. Wycieczka zwiedziła Gdynię, Gdańsk, Warszawę i Kraków.

W czasie swego pobytu w Gdyni goście obejrżeli dokładnie port handlowy i jego urządzenia, port wojenny oraz miasto. Podziwiali doskonałość urządzeń portowych oraz wielki rozmach, jaki rzuca się w oczy każdemu, kto wie, że jeszcze przed 10 laty Gdynia była wsia rybacka.

Pierwszego dnia pobytu wycieczka była podejmowana przez Izbę Handlową Polsko - Rumuńska. Drugiego zaś dnia przez Komitet przyjęcia z p. inż. Gierdziejewskim na czele.

Dnia 3 kwietnia w godz. popołudniowych goście zwiedzili port Gdański, poczem wyjechali do Warszawy.

W Warszawie w dniu 4 kwietnia uczestnicy wycieczki zwiedzili miasto i jego charakterystyczne pamiątki.

Dzień 5 kwietnia poświęcony został konferencji, na której omówiono dziedziny oraz formy współpracy, jakie obie organizacje będą prowadziły.

Na konferencję poza uczestnikami wycieczki przybyli członkowie Zarządu Głównego i Rady Głównej LMK, oraz przedstawiciele Min. Przem. i Handlu.

Konferencję zagał prezes Zarządu Głównego, gen. G. Orlicz-Dreszer. Referaty na temat współpracy polsko-rumuńskiej wygłosili: p. mjr. Mieczysław Fularski, przewodniczący Wydziału Morskiego, p. Jan Grzywaczewski z ramienia A. Z. M., oraz ze strony rumuńskiej pp.: Theohari, Daraban, Soimulescu, Spiekler, Tebeica.

Na konferencji omówiono współpracę obu organizacji w zakresie spraw: 1) prasowych, przez wymianę artykułów, 2) sportowych, a więc poruszono sprawę ułatwień granicznych dla kajakowców, sprawę splywu do morza Czarnego, oraz uczestnictwa przedstawicieli w splywach, organizowanych przez obie organizacje, propagowania wycieczek morskich po morzu Czarnym i po Bałtyku; 3) sprawę wymiany uczestników w organizowanych obozach nadmorskich i t. p.

W Krakowie wycieczka była podejmowana przez władze Okręgu LMK. z p. gen. Mondem, prezesem Okręgu na czele. Dnia 6. IV goście zwiedzili miasto oraz Wawel.

Wieczorem tegoż dnia wyjechali przez Lwów do swego kraju, unosząc ze sobą podziw dla Polski i jej olbrzymiej pracy.

Z OKREGU WARSZ. L. M. K.

Organizowanie coraz to nowych Oddziałów LMK. na terenie stolicy, postępuje w coraz szybszym tempie. Można powiedzieć, że od Nowego Roku niema prawie ani jednego dnia, aby nie urządzono większego lub mniejszego zebrania organizacyjnego.

Obecnie od połowy marca b. r. na pierwszym planie pracy jest Poczta, Magistrat i Kolei.

Od Nowego Roku na terenie Warszawy powstały 52 oddziały, liczące w łącznej sumie 9.894 członków, z czego 3.340 czł. rzecz., 1.889 popier., 3.521 zbiorowych oraz 12 kół szkolnych, 1.144 członków. Około 10 tysięcy dalszych członków nie uzyskało jeszcze zatwierdzenia.

Na wszystkich zebraniach organizacyjnych przemawiał wiceprezes Zarządu Okręgowego Warsz. LMK. dr. Cz. Łukaszkiewicz, często poświęcał pracy organizacyjnej swój czas p. konsul dr. G. Olechowski. Czynny udział w pracy organizacyjnej bierze również p. dr. Z. Stefanowicz.

AKADEMICKI ZWIĄZEK MORSKI

Akademicki Związek Morski R. P. powstał przed dwoma laty z inicjatywy grupy młodzieży akademickiej, przejętej ideologia Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Związek ma na celu szerzenie zainteresowania się morzem i sprawami morskimi wśród szerokich rzesz studentów wszystkich uczelni w Polsce. Obrano do tego najwłaściwszą, najbardziej przemawiającą do każdego młodego umysłu drogę, a mianowicie — jachting. Tam, na obozach morskich, na

ruchomych deskach pokładu małego, ale tem miłszego każdemu z załogi, jachtu poznaje się morze, ten najpiękniejszy z żywiołów, daleko lepiej, dokładniej i bardziej bezpośrednio, niż przez najbardziej wyczerpujące studia teoretyczne. Ale należy pamiętać, że AZM nie wysuwa jachtingu jako celu; traktuje go raczej jako zachętę i środek do głębszego zainteresowania się zagadnieniami morskimi. Właściwa praca jest w okresie zimowym, kiedy obok teoretycznych kursów żeglarskich, urządza się szereg odczytów na tematy, związane ze sprawami kolonialnymi i handlu morskimi.

Związek utrzymuje stały i ścisły kontakt z LMK. Członkowie AZM biorą czynny udział w pracach Ligi, bądź to jako członkowie poszczególnych sekcji, bądź to przy organizowaniu biblioteki lub Instytutu Morskiego.

Na terenie akademickim AZM zdobywa coraz dalej idącą popularność, przez pozyskanie znanych żeglarzy na wykładowców kursu teoretycznego, przez atrakcyjną nagrodę konkursu na referat z dziedziny handlu morskimi, nagrodę w postaci darmowego przejazdu z wycieczką statku linii Gdynia — Ameryka na wyspy Kanaryjskie, a głównie przez swoje obozy letnie.

Obozy, oprócz niewatpliwych wartości sportowych, odgrywają wielką rolę propagandową na terenie zagranicy, gdyż zaprzyjaźniona młodzież czeska i węgierska, która licznie uczestniczyła w zeszłorocznym obozie, założyła obecnie AZM u siebie z letnią bazą morską w Gdyni, jako porcie macierzystym własnego taboru.

7.400. Hrubieszowski na 6.300 zł., miasto Lublin na 20.000 zł. Pozostałe powiaty również zamówiły znaczków na sumę po kilka tysięcy złotych każdy. Ogółem na terenie całego województwa znajduje się obecnie w rozsprzedaży około miliona znaczków na sumę przeszło 100.000 zł.

Kilka tysięcy osób pracuje bezinteresownie na terenie województwa przy rozsprzedaży tych znaczków, docierając do każdej rodziny polskiej w myśl hasła: „Wszyscy na Fundusz Obrony Morskiej”.

SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ.

Obywatelskie stanowisko sejmików powiatowych i Rad Gminnych województwa lubelskiego w stosunku do akcji na Fundusz Obrony Morskiej zasługuje na szczególne podkreślenie, zwłaszcza, że samorząd wiejski zmagają się w wielu wypadkach z trudnościami budżetowymi.

To też nie wielkość ofiarowanych kwot, ale gotowość, z jaką cały szereg gmin i wydziałów powiatowych zadeklarował subwencje na FOM. Świadczy o zrozumieniu idei budowy floty wojennej wśród radnych gmin i członków wydziałów powiatowych.

Dotychczas już przynależały subwencje na FOM. następujące miejscowości: Rada gm. Krzeszów, pow. biłgorajskiego — 15 zł., Rady gminne pow. chełmskiego: Wiszniewice — 50 zł., Rakolupy — 50 zł., Krzywiczki — 50 zł., Bukowa — 50 zł., Rejowiec — 50 zł., Kasa Pożyczkowa gm. Krzywiczki — 25 zł., Zarząd m. Janowa Lubelskiego — 50 zł., Zarząd m. Krańnika — 20 zł., Rada m. Lubartowa 200 zł., Wydział Powiatowy w Radviniu — 1.500 zł., Wydział Powiatowy Sokółów — 500 zł., Zarząd m. Ostrowa Siedleckiego — 250 zł., Zarząd m. Parczewa — 20 zł.

Pozostałe powiaty niewatpliwie wkrótce pójdą za tym przykładem.

FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

WSZYSCY NA F. O. M.

Zarząd Obwodu w Rawiczu przesłał do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, za pośrednictwem Zarządu Okręgu Poznańskiego, rezolucję powziętą na terenie powiatu rawickiego przez 132 różne stowarzyszenia. Rezolucje te stwierdzają gotowość wszystkich warstw społeczeństwa świadczenia ofiar na FOM. — Na podstawie tych rezolucyj Zarząd w Rawiczu liczy, że powiat rawicki zbierze w roku bieżącym na FOM. kwotę zł. 16.000.

W Grudniadzu odbyło się w dn. 18 marca zebranie obywatelskie, poświęcone przygotowaniu zbiórki na FOM. na terenie Oddziału w Grudniadzu. Zebranie zostało zagajone przez prezesa Oddziału mjr. Gąsiorowskiego, sprawa zbiórki na FOM. została omówiona szczegółowo przez ppłk. dypl. Płonkę.

Dla przeprowadzenia akcji powołano do życia Komitet Organizacyjny zbiórki na FOM. w Grudniadzu.

Centralny Związek Przemysłu Polskiego wydał do swych członków okólnik, zalecający poparcie zbiórki; w tym okólniku Związek podaje również do wiadomości, że delegaci Ligi zgłaszają się do zarządów poszczególnych organizacji przemysłowych i handlowych, celem omówienia sposobów współdziałania tych organizacji w podjętej przez Ligę akcji.

Spółka Akcyjna Standard-Nobel w Polsce zadeklarowała na rzecz FOM roczną składkę w wysokości zł. 2.000 i złożyła odnośne oświadczenia do Zarządu Głównego.

Oddział Okr. Pracowników Poczty, Telegrafu i Telefonu w Katowicach uchwalił przekazać z funduszu Oddziału kwotę zł. 2.000 — na Fundusz Obrony Morskiej.

WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE NA F. O. M.

Na terenie całego województwa wre praca organizacyjna nad przygotowaniem i usprawnieniem zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej. Niezależnie od akcji, prowadzonej przez wszystkie placówki Ligi Morskiej i Kolonjalnej, których w województwie jest już przeszło sto, nie licząc kół lokalnych i kół szkolnych, wszystkie powiaty zostały objęte siecią obwodowych meżów zaufania, działających w poszczególnych gminach oraz lokalnych meżów zaufania w każdej gromadzie wiejskiej, w każdym mieście.

Mimo ciężkich warunków gospodarczych, idea obrony morza trafia do wszystkich, budząc serdeczny odzew. Poszczególne powiaty województwa lubelskiego prześcigają się w ofiarności na Fundusz Obrony Morskiej, nawet te najuboższe i najczęściej dotknięte kryzysem. Przykładem służyć może powiat sokołowski, który zadeklarował 20.000 zł. na F. O. M., przyczem zbiórka objęła tam dosłownie wszystkie dziedziny życia i wszystkich mieszkańców powiatu.

Powiat lubartowski zamówił znaczków do chwili obecnej na sumę 20.000 zł., puławski na 11.500 zł., chełmski na

PRZYKŁAD DO NAŚLADOWANIA

Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Piaskach przy Kop. „Czeladź” już w końcu ubiegłego roku zorganizował Sekcję Marynarki Wojennej i rozpoczął energiczną propagandę zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, która objęte zostały całe Piaski. Kulminacyjnym punktem tej akcji były uroczystości 14-iej rocznicy odzyskania morza.

Według wytycznych instrukcji o zbiórce na FOM. na Piaski, liczące około 6.500 głów, przypadłaby ogólna kwota do zebrania, wyrażająca się cyfrą około 1.430 zł. do końca 1934 r.

Dotychczas zadeklarowane składki miesięczne pracowników Tow. „Czeladź”, wynoszą zł. 268.40. Roczna suma tych tylko składek wynosi zł. 3.220.80, przekracza więc znacznie przeciętny kontyngent. A przecież do tego dodać należy ofiary Towarzystwa kopalni Węgla „Czeladź”, miejscowych instytucji i stowarzyszeń, właścicieli nieruchomości i przedsiębiorstw! Musimy tu podkreślić, że Piaski nie są bynajmniej uprzywilejowane w dobie obecnej, że ludność ich przeważnie robotnicza ciężko została dotknięta kryzysem, czego wyrazem jest liczna rzesza bezrobotnych i ubogich. Jeśli w tym

stanie rzeczy osiągnięte zostały takie rezultaty, to przypisać należy zarówno życzliwej pomocy Dyrekcji Tow. „Czeładź” jak i ofiarności obywatelskiej miejscowego społeczeństwa, w szczególności zaś społeczeństwa robotniczego, które dając ofiary na FOM. ze swych skromnych zarobków dało dowód wysokiego wyrobienia państwowego i w pełni zasłużyło na uznanie.

Akcja zbiórki na FOM. w Piaskach może służyć za przykład dla innych miejscowości, jako dowód, że przy dobrych chęciach, zrozumieniu rzeczy i energicznym wzięciu się do pracy można osiągnąć wielkie rezultaty.

Z LIPIN ŚLĄSKICH — NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

Oddział L. M. i Kol. przy Zakładach Śląskich Kopalni i Cynkowni w Lipinach Śląskich, liczący ponad 200 członków urządził „Zabawę karnawałową” na rzecz FOM. Czysty dochód w kwocie 568.6 zł. przekazano do Zarządu Okręgowego FOM. w Katowicach.

Stowarzyszenie Zakupów przy Śl. Sp. Akc. w Królewskiej Hucie postanowiło wesprzeć FOM. jednorazową ofiarą w kw. 24,5 zł., które przekazano też do Zarządu Okręgowego w Katowicach.

Z inicjatywy oddziału L. M. Kol. przy Zakładach Śl. Sp. Akc. w Lipinach Śl. — Sekcji Marynarki Wojennej przeprowadzono co następuje:

1) Robotnicy i urzędnicy f-my Lempicki w Lipinach Śl. opodatkowali się miesięcznie stałą kwotą na FOM.

2) Za poparciem p. zawiadowcy inż. Ullmanna i kierownika p. inż. Litońskiego oraz przy zajęciu obywatelskiego stanowiska Rady urzędniczej i robotniczej, załoga kop. Zjedn. „Matylda” w liczbie 700 osób opodatkowała się od 1.1.34 r. stałą miesięczną kwotą na FOM. Jednocześnie wezwano publicznie sąsiednią kop. „Śląsk” w Chropaczowie, by załoga też uczyniła to samo i od siebie wezwala dalsza kop. do ofiar na flotę wojenną.

3) W zakładach huty „Silezia” Śl. Sp. Akc. w Lipinach za poparciem p. inż. Sojeckiego, p. inż. Bussego, członków Zarządu Oddz. L. M. oraz Rad urzędniczej i robotniczej załoga huty w liczbie 1,250 osób opodatkowała się dobrowolnie na FOM. od 1.1.34 i wezwala publicznie do opodatkowania się sąsiednią hutę „Gvidotto” w Chropaczowie i wezwania do ofiar na flotę wojenną dalszych hut.

W ten sposób zapoczątkowano łańcuch zbiórek na FOM. w górnictwie i hutnictwie G. Śląska, a Zarząd Okr. L. M. i Kol. Zagłębia Węgl. zapewne z zainteresowaniem śledzić i baczyć będzie pilnie, by łańcuch się nie przerwał i objął wszystkie kop. i huty Zagłębia na wzór i przykład innym.

520 ZŁ. Z PORANKU MORSKIEGO NA FOM.

W dniu 11 marca b. r. w Teatrze Polskim w Katowicach odbył się Poranek Morski urządzony staraniem Śląskiego Kolejowego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Program Poranku poprzedziło przemówienie p. Borgia na temat Funduszu Obrony Morskiej. Całkowity dochód uzyskany ze sprzedaży biletów w wysokości 520 złotych przeznaczył Kolejowy Oddz. L. M. i K. na Fundusz Obrony Morskiej.

Z ODDZIAŁU LMK. W WELNOWCU

Staraniem miejscowego oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbyła się w Welnowcu uroczysta akademja z okazji 14-lecia zaślubin Polski z morzem i stworzenia Funduszu Obrony Morskiej.

Do licznie zebranego miejscowego obywatelstwa przemówił założyciel i długoletni prezes miejscowego Oddziału p. Szymański, który w krótkim zarysie omówił działalność LMK., stawiając przy tym na pierwszym miejscu sprawę Funduszu Obrony Morskiej.

Akcja na FOM. na terenie Oddziału w Welnowcu już daje konkretne wyniki, dowodem czego jest fakt, że załoga Cynkowni Hohenlohe, należąca również do miejscowego oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej, zadeklarowała dzięki staraniom p. inż. Winczakiewicza ok. 800 zł. na Fundusz Obrony Morskiej, co — uwzględniając nikłą ilość dni zarobkowych robotników w miesiącu — świadczy o wielkim patriotyzmie ofiarodawców.

Pozatem zadeklarowali urzędnicy zakładów Hohenlohego około 2.500 zł. na FOM.

W Y K A Z

Sum wpłaconych na F. O. M.

za m-c marzec na konto PKO. 30680

Zbrane do dnia 1 lutego r. b. przez Oddział Prop. Floty Woj. Budowa Okrętów ze składek społeczeństwa 332.956.39.

P. Bagiński — Parczew 10.—, Zarząd gminy — Czeremno 16.70, Ochotn. Straż Ogniowa — Gesia Wólka 5.40, Szkoła Powsz. — Wólka k/Lublina 2.33, E. Kostkiewicz — maj. Hołownica 2.—, Szkoła Powsz. — Huta Dabrowa (Oddz. LMK. 2.—, K. Grodecki — Ołyka 42.15, Oddział LMK. — Nowy Sacz 50.15, Załoga ORP. „Wicher” — Gdynia 56.—,

W. Listopad — Gdynia 20.—, Szkoła Powsz. — Kosmacz Zawoiela 3.—, Kowalska — Poznań 2.—, Krywicki — Poznań 1.—, Widermański — Poznań 1.—, Wiśniewski — Poznań 1.—, Kostrzewski — Poznań 0.50, Doaninak — Poznań 0.50, Kolo BBWR. — Mokre 18.10, Szk. Powsz. Nr. 1 Zambrów 2.20, Urzędnicy Prok. Gen. — Poznań 9.50, A. Wróblewski — Stomiec 1.—, Główna Kasa Miejska — Siemianowice 120.—, Oddz. LMK. w Bolszowcach 5.—, Oddz. przy F-ce „Osram” — W-wa 18.70, Oddział LMK. — Kłodawa 8.54, Oddz. LMK. — Wejherowo 132.—, S. Wasilewski — Radom 2.—, Pracown. Urzedu Pocz. — Białystok 2—14.50, O. Frucht — Stanisławów 0.50, Szkoła Powsz. Nr. 3 — Ostrowiec Kielecki 25.85, J. Rummel — Gdynia 34.—, ppłk. S. Lipiński — Wągrowiec 1.—, Pracown. Urzedu Pocz. — Falenica 9.—, 3 Dyon Żand. — Grodno 10.16, Pracown. Urz. Sk. A. i M. — Pińsk 12.75, Klasa VII-a Gimn. Mickiewicza — W-wa 30.—, Personel Stow. Dozoru Kottłów Parowych — Katowice 28.30, Oddz. LMK. Garnizon — Lublin 15.—, Oddział LMK. Zakł. „Ursus” — W-wa 2.000.—, Oddział LMK. Sienkiewiczówka 20.25, Oddział LMK. Wolsztyn 75.38, Oddział LMK. Koronowo 31.55, Oddział LMK. — Choimice 59.98, Oddział LMK. Jasło 70.—, Oddział LMK. Dołhobyczów 37.62, Oddział LMK. Raczeki 14.50, Oddział LMK. Rzeszów 386.85, Oddział LMK. Chelmnó 87.45, L. Korzeniewicz — Zbaraż 1.—, L Drużyna Harc. — Krasnobród 1.—, Strawiński — Grudziadz 1.—, Zw. Prac. Teletechn. Kolo w Pińsku 50.—, Urząd Gminy — Sobienie — Jeziory 63.70, 90 Maz. Dr. Harc. — Gostynin 6.30, K. O. P. Bataljon „Krasne” 26.15, Bateria 5-26 p. a. l. Zajezerze k/D. 10.—, Komisarjat P. P. —



*Najmilsze wakacje —
tylko na rowerach...*

PAŃSTWOWYCH WYTWÓRNI UZBROJENIA

Biurow Sprzedaży Rowerów

Warszawa, Ossolińskich 1.

25% — 40% zniżki na statkach „Vistuli”
Tow. Polsk. Zeglugi Rzecznej „Vistula” udzieliło Członkom Ligi, na wszystkich swoich liniach i statkach, zniżkę indywidualną, za okazaniem legitymacji na rok 1934, w wysokości 25%. Wycieczki, składające się conajmniej z 10 osób, korzystają ze zniżki 40%.

Pińsk 2.65, Urząd Pocztowy — Brześć
 n/B. 1 23.35, 22 p. ul. — Brody 11.50,
 Szkoła w Gorseniu Górnym 2.30, Zarząd
 Leśny hr. Larischa — Zebrzydowice
 2.—, Państwowe Gimn. — Wąbrzeźno
 33.65, Not. Z. Nowicki — Warszawa
 50.—, VIII Komisarjat P. P. —
 Łódź 10.15, 9 p. s. k. — Osowiec 25.80,
 J. Kruk — Tłuszcz 2.55, Funkc. Urzędu
 Celnego — Gdynia 84.35, Inż. Płk. Abramowski
 — Warszawa 1.—, T. Żebrowski
 — Kraków 50.—, Oddział L. M. K. —
 Sepolno 90.—, Oddział L. M. K. —
 Gwoździec 17.—, Oddział L. M. K. —
 Dziedzice 60.03 Okręg L. M. K. —
 Łuck 83.55, Kolejowe Koło Z. O. K. Z. —
 Lublin 100.—, Podoficerowie D-twa
 K. O. P.-u — Warszawa 14.50, kl. V-ta
 Szk. Powsz. E. Orzeszkowej — Drohobycz
 10.50, Inż. T. Stadnikiewicz — Katowice
 100.—, Zw. Podof. Rezerwy — Łuków
 55.—, Mat. Kozaków, st. mar. Borowski,
 st. mar. Krutul 12.—, Irenka i Leszek
 Zajaczkiewicz — Warszawa 1.—, Oddział
 L. M. K. — Milejów 15.—, Oddział L. M. K.
 — Maniewice 5.—, Oddział L. M. K. —
 Krasnystaw 169.09, Oddział L. M. K. —
 Zawada k/Zam. 31.—, Oddział L. M. K. — Poryck
 13.89, Oddział L. M. K. — Włodawa
 32.50, K. Srokowski — Warszawa 8.29,
 J. Kulicka — Mordy 15.80, Urząd Gminny
 — Rydułtowy 85.—, Szkoła Powsz. —
 Bestwinka 2.—, Zarząd Kasyna Podof.
 Pułku K. O. P. „Glebokie” 17.70, St.
 Sierz. A. Michalak Pułk K. O. P. „Glebokie”
 10.—, Urzedn. Dep. I. N. I. K. —
 Warszawa 12.—, kl. VIII-A, Szkoła 1
 — Knurów 1.50, Koło Zw. Rezerwistów
 — Tarnopol 17.50, Baon K. O. P. „Hoszcza”
 164.86, Oddział L. M. K. — Włodzimierz
 104.90, Oddział L. M. K. — Będzin
 50.—, Oddział L. M. K. Państw. Sem.
 — Prużana 42.—, Oddział L. M. K. Wojsk.
 — Chełm Lub. 85.30, Oddział L. M. K. —
 Lublin 2.66, Oddział L.M.K. — Białystok
 34.—, Oddział L. M. K. — Kostopol 15.06,
 Oddział L. M. K. przy Warsztat. Gł. P. K. P. —
 W-wa, Praga 39.40, Oddział L. M. K. —
 Złoczów 26.06, Koło Szkolne L. M. K. przy
 Szk. Powsz. w Michowie 7.50, Rodziciel. Koło Przyj.

Szk. Powsz. 2 i dzieci w Łęczycy 56.80,
 E. Grotowski — Warszawa 20.—, Administr.
 i Pracown. Pracowni P.K.P. — Ostrów
 Wlkp. 24.50, Zw. Zaw. Pracown. Ubezpieczeń
 Społecznych. Koło w Grudziądzu 25.—,
 Zakład Ubezpiecz. od Wypadków, Biuro
 w Poznaniu 57.05, Zarząd Ogniska Kol.
 Przysp. Wojsk. — Twarda Góra 4.65,
 T. S. L. w Dzwina-czu 3.53, Kier. Mar.
 Wol. — Warszawa 500.—, Kier. Publ. Szk.
 Powsz. — Wolna 0.90, Pracown. F-ki
 Tyton. — Kraków 154.65, Oddział L. M. K.
 Skierniewice 58.—, Oddział L. M. K. —
 Kowel 200.—, Oddział L. M. K. —
 Wołożyn 8.—, Oddział L. M. K. —
 Sosnowiec 2.—, Oddział L. M. K. —
 Zabkowie 28.17, Oddział L. M. K. —
 Lipiny Śląskie 215.—, Oddział przy kop.
 „Matylda” — Lipiny Śląskie 568.60,
 Oddział L. M. K. Prac. Pocz. i Telegr. —
 Katowice 2000.—, Oddział L. M. K. —
 Bielezowice 95.55, 75 p. p. — Królewska
 Huta 64.95, Urzednicy i Robotnicy kop.
 „Wujek” — Katowice 254.60, Cech
 Kominiarzy — Katowice 300.—, Oddział
 L. M. K. — Tłumacz 400.—, ppłk.
 Lewicki S. — Wilno 5.—, Gł. Skł. adn.
 Maryn. Wol. — Modlin 15.30, Rodzina
 Wojskowa 27 p. ul. — Nieśwież 6.—,
 T. W.—Chelm Lubelski 50.—, Pracown.
 Akad. Stomatologicznej — Warszawa
 35.40, Oddział L. M. K. — Horodenska
 15.—, Oddział L. M. K. Kol. — Sandomierz
 27.—, Oddział L. M. K. — Kalisz 40.—,
 Oddział L. M. K. — Hrubieszów 20.—,
 Oddział L. M. K. — Rohatyń 50.20,
 Oddział L. M. K. — Mraźnica 9.78,
 Oddział L. M. K. — Bolszowce 5.—,
 Oddział L. M. K. — Skarżysko 108.—,
 Oddział L. M. K. — Trzemeszno 23.95,
 Oddział L. M. K. — Chropaczów 50.—,
 Oddział L. M. K. przy kop. Roemer —
 Niedobczyce 10.—, W. Szczypa —
 Rybnik 53.10, E. Kuncewiczówna —
 Warszawa 5.—, L. Korsak — Łuck 3.—,
 K. Niedziałkowska — Noworzycze 1.—,
 Sąd Grodzki — Bydgoszcz 8.80, Okręg
 L. M. K. — Radom 35.88, Oddział L.M.K.
 przy Kom. Pow. P. P. — Opoczno 42.—,
 Oddział L. M. K. — Młec 19.03, Oddział
 L. M. K. — Inowrocław 1000.—,

Oddział L. M. K. — Kiwerce 13.—, Oddział
 L. M. K. Kol. — Lublin 9.46, Oddział
 L. M. K. — Bydgoszcz 294.25, Oddział
 L. M. K. Pocztowców — Lublin 108.40,
 Oddział L. M. K. — Mołodeczno 29.80,
 Państwowy Zarząd Wodny — Żywiec 3.—,
 Żydowska Szkoła Powszechna —
 Brody 7.35, Akademicki Zw. Morski,
 Oddział — Lwów 5.50, E. Brocki —
 Kępno 1.—, Korpus Podofic. Flotyli
 Rzecznej. — Pińsk 250.—, Wydział
 Dróg Pow. — Cieszyn 50.—, Pracownicy
 Urzędu Budowlan. — Królewska Huta
 71.—, Gimn. Państw. Im. A. Mickiewicza
 — Lubliniec 6.10, W. Stolarczyk —
 Nikiszowiec 17.40, Inż. S. Mehl —
 Kraków 20.—, I. Ignatowicz —
 Warszawa 3.—, Oddział L. M. K. —
 Rohatyń 19.20, Oddział L. M. K. —
 Baranowice 56.93, Oddział L. M. K. —
 Jastarnia 15.—, Oddział L. M. K. —
 Tarnopol 500.—, Oddział L. M. K. —
 Nieleś 60.—, Oddział L. M. K. Pracown.
 Powszch. Zakł. Ubezpiecz. Wzajemnych —
 Warszawa 121.44, Zarząd Miejski —
 Cieszyn 30.—, Gimn. im. Marcinkowskiego
 — Poznań 78.80, Szk. Powsz. S. S.
 Szkolnych de Notre Dame — Strumień
 3.—, Kierown. Budowy Państw. Zakładów
 Lotn. Okęcie — Warszawa 120.—,
 Oddział L. M. K. Stow. Sędziów i
 Prokurat. R. P. — Lublin 500.—,
 Oddział L. M. K. — Jasio 20.—, Oddział
 L. M. K. — Niedobczyce 84.70, Oddział
 L. M. K. — Przemysł 1631.85, Oddział
 L. M. K. — Skarżysko-Kam. 115.—,
 Oddział L. M. K. — Puławy 316.36,
 Oddział L. M. K. — Chodaków 50.—,
 Oddział L. M. K. — Parczew 10.—,
 Oddział L. M. K. — Biłgoraj 47.50,
 Oddział L. M. K. — Nadwórna 100.—,
 Pasikowski W. — Piotrków Trybun. 2.—,
 Szkoła Powszechna—Stoczek k/Łuk 10.44,
 Koło L. M. K. Państw. Pedagogjum —
 Lublin 3.05, Zarząd Gminy — Radziwiłłów
 15.—, Zarząd Gminy — Berszty 50.—,
 Kasa Oszczedn.-Pożyczk. „Samopomoc”
 — Radom 30.—, Koło T. S. L. —
 Mikulińce 2.—, Oddział L. M. K. —
 Krasnystaw 90.50, Oddział L. M. K. —
 Kępno 300.—, V kl. Szk. Powsz. im.
 M. Kopernika — Glińsk Czeski 2.70,
 S. Fr. Jordański — Hrubieszów 10.—,
 Oddział L. M. K. — Piaski Śląskie 488.95,
 Oddział L. M. K. — Krasnystaw 91.44,
 Oddział L. M. K. — Antonówka 59.90,
 Oddział L.M.K. przy Państw. B. Rolnym
 — Warszawa 398.30, Oddział L. M. K. —
 Nowojelna 20.—, Oddział L. M. K. —
 Biłgoraj 119.70, Oddział L. M. K. —
 Zbiersk 109.28, Oddział L. M. K. Kol. —
 Ostrowiec n/Kam. 50.—, Koło L. M. K.
 przy Szk. Powsz. Nr. 6 — Kielce 18.—,
 Główna Kasa Miejska — Tarnowski e
 Góry 50.—, II-gi Kurs Instr. Podof. przy
 45 p. s. k. — Równe 63.—, Z. Kowalska
 — Olsztyn 2.25, Spółdz. Kasa Pożyczk.-
 Oszczedn. Pracown. P. T. i Telef. —
 Włocławek 10.—, Robotnicy Kop „Matylda”
 — Lipiny Śląskie 60.15, Wydział
 Powiatowy — Włodawa 6.—, Komp. Artylerji
 Nadbrz. — Hel 15.80, Komitet Obch.
 Imien Marsz. Piłsudskiego — Judura
 41.20, Koło Zrzesz. Sędziów i Prokurat.
 — Zamość 20.—, Koło L. M. K. Szkolne
 — Małów 7.—, Oddział L. M. K. —
 Dąbrowa Górnicza 50.—, Oddział L. M. K. przy Z. O. M.
 — Warszawa 100.—, Oddział L. M. K. —
 Chełmno 93.99, Okręg L. M. K. —
 Kraków 100.—, Okręg L. M. K. — Łuck
 8.35, Oddział L. M. K. — Starogard 103.15,
 Koło Szkolne L. M. K. — Kańczuga 5.—,
 Inż. J. Karpiński — Końskie 6.50,
 Ognisko Kol. P. Wojsk — Mołodeczno
 14.70, P. Sagatowska—Zapрудy 2.—,

SŁOŃCE, MORZE, OBCE KRAJE

WYCIECZKI MORSKIE

LINJI GDYNIA-AMERYKA:

19 maja do Kopenhagi i Sztokholmu
 28 maja do Leningradu
 6 czerwca do Visby i Sztokholmu
 13 czerwca do Kopenhagi
 19 czerwca do Sztokholmu
 26 czerwca do Rygi, Tallina i Helsinki

w lipcu

do Islandji, Norwegji, Danji, Szwecji,
Angliji i Holandji

w sierpniu

do Angliji, Belgji, Danji i Szwecji.

Ceny biletów od 90 zł.

Główne biuro w Warszawie,
ul. Marszałkowska 116.

Oddziały w Gdyni, Lwowie,
Krakowie i Rzeszowie.

BEZ PASZPORTÓW ZAGRANIĘCZNYCH.



Koło Stow. Urz. Skarb. — Gdańsk 80.—, Robotnice s. a. „Olza” — Mikaszewice 6.—, Pracown. P. B. Roln. Oddział — Poznań 136.—, Oddział L. M. K. przy Nadl. wie — Hażlach 130.—, Oddział L. M. K. przy Sądzie Okręgowym — Pińsk 150.—, Oddział L. M. K. — Żelechów 24.—, Oddział L. M. K. — Niżniów 8.75, Oddział L. M. K. — Gwoździec 17.—, Oddział L. M. K. — Kartuzy 595.31, Oddział L. M. K. — Marcule 53.65, Oddział L. M. K. — Gostyń 16.—, Komitet Obchodu Imienin Marszałka J. Piłsudskiego — Strzemięszce 17.53, 1 kl. Szkoła Powszechna — Kulaszne 0.80, Zarząd Gminy — Piekary 5.—, Zespół Straży Przedniej przy Gmn. im. T. Kościuszki — Gostyń 5.—, Ks.

Prob. Wałasek, Parafia Wojskowa — Modlin 153.20, Urząd Gminy — Dymin, pow. Kielce 25.—, Oddział L. M. K. przy Sl. Kop. i Cynkown.—Lipiny 125.—, Oddział L. M. K. — Oszmiana 116.—, Oddział L. M. K. — Chełm Lubelski 308.79, Oddział L. M. K. — Bydgoszcz 75.75, Oddział L. M. K. — Siemianowice 417.30, Oddział L. M. K. — Tarnowskie Góry 540.—, Pracownicy P. K. O. — Warszawa 180.05, Urzednicy Magazynu Surowc. P. M. T. — Gdynia-Port 39.65, Zarząd Gminy — Błaziny 25.—, Standard-Nobel — Warszawa 200.—, E. Grotowski — Warszawa 20.—, J. Pabudziński — Warszawa 1.—, Oddział L. M. K. im. Stef. Batorego — Grodno 187.66, Oddział L. M. K. — Zamość

200.—, Oddział L. M. K. — Dziedzice 28.50, Oddział L. M. K. Kol. — Sandomierz 5.60, Oddział L. M. K. im. Jana z Kolna — Warszawa 5.—, Oddział L. M. K. — Knurów 154.—, Oddział L. M. K. Kol. — Parczew 11.—, Oddział L. M. K. przy Fabryce „Osram” — Warszawa 9.15, Farmac. Pracown. apteki Nr. 2 Ubezpiecz. Społ. — Warszawa 16.—, St. Poznański — Radom 1.50, Oddział L. M. K. Kol. — Radom 140.45, Oddział L. M. K. — Mława 10.—, Oddział L. M. K. — Gródek Jagiell. 120.45, Oddział L. M. K. przy Ubezpiecz. Społ. — Warszawa 37.—, Oddział L. M. K. — Tyszwice 41.26, Oddział L. M. K. — Suwałki 1035.40, Oddział L. M. K. przy P. K. U. — Radom 12.60.

K R O N I K A

Z PODROŻY „DARU MORZA”

Po dwóch tygodniach podróży od wyjścia z Lobito statek szkolny „Dar Pomorza” minął w dniu 21 marca równik pod 11.30 długości zachodniej, w dniu zaś 29 marca znajdował się w pozycji geograficznej 87 szer. półn. i 25 45 długości zach. Według wiadomości, otrzymanych od kapitana droga radiowa, wszystko na statku w porządku.

O ile warunki atmosferyczne okażą się pomyślne, „Dar Pomorza” zawinie po drodze do Fayal na wyspach Azorskich, poczem skieruje się do Europy.

Przybycie statku do Gdyni oczekiwane jest dopiero w połowie maja, gdyż w związku z dłuższym przebywaniem w wodach ciepłych, podwodna część kadłuba „Daru Pomorza” silnie obrosła muszlami i wodorostami, skutkiem czego średnia szybkość jego spada o przeszło 15 proc.

URUCHOMIENIE NIECZYNNYCH STATKÓW S. A. „ŻEGLUGA POLSKA”

Jedną z kategorii statków, których eksploatacją trudnią się towarzystwa żeglugowe, są jednostki przeznaczone do przewozu ładunków masowych, jak ruda, węgiel, drzewo, złom i t. p., w podróżach przygodnych. Ten rodzaj żeglugi w przeciwieństwie do linii regularnych nazywa się trampingiem.

Wszelkie zmiany na rynku frachtów morskich, zarówno korzystne jak i niekorzystne, odczuwa tramping znacznie silniej, niż żegluga regularna.

To też w okresie obecnego kryzysu, który na morzu nosi charakter jeszcze bardziej katastroficzny, niż w innych dziedzinach gospodarstwa światowego tramping pomimo pomocy ze strony państwa, znalazł się w sytuacji niezmierznie trudnej.

W wyniku skurczenia się światowych obrotów towarowych i spadku stawek przewozowych, straty armatorów stały się tak poważne, że spowodowały konieczność unieruchomienia statków mniej rentownych. Pomimo jednak przywiązania około 20% tonażu światowego (w czym gros stanowią trampy), poprawa w sytuacji na rynku frachtowym wyraziła się jedynie zahamowaniem dalszego spadku stawek.

Nie mając nieograniczonych możliwości pokrywania strat, przynoszonych jej przez dział trampów, S. A. „Żegluga Polska” po zastosowaniu wszelkich możliwych środków oszczędności także

zmuszona była unieruchomić w ciągu roku ubiegłego 6 statków tego typu. Jednocześnie Związek Armatorów Polskich wszczął ze związkami marynarzy pertraktacje o niższe płace. W wyniku arbitrażu w placach marynarzy została dokonana zniżka, wynosząca około 11% ich dotychczasowego wyposażenia.

Zniżka ta, zważywszy potaniecie kosztów utrzymania, oraz poziom płac w konkurencyjnych flotach handlowych, przyznaje marynarzom polskim wyposażenie, które ich w dalszym ciągu stawia w rzędzie flot o wyposażeniu lepszym. Niemniej jednak należy przyznać, że orzeczenie arbitra związki marynarzy przyjęły z lojalnością, wykazując zarówno dobrą wolę, jak i zrozumienie dla ciężkiej sytuacji towarzystw żeglugowych.

W związku z tem „Żegluga Polska” przystąpiła do uruchomienia części dotychczas nieczynnych statków. Pierwszy z nich „Wilno”, w dniu 31 marca wyruszył już ze zbożem i drzewem do Antwerpii, drugi — „Poznań”, rozpoczął kampanię 10 kwietnia.

O ile w ciągu najbliższych kilku tygodni okaże się, że wyniki próbnego uruchomienia tych dwóch trampów będą zadowalające, przewiduje się dalsze uruchomienie poszczególnych statków.

PRACE POMIAROWE W PORTACH HELU I JASTARNI

W dniu 6 kwietnia przystąpiono do prac pomiarowych w Helu i Jastarni, w związku z mającym wkrótce nastąpić rozpoczęciem robót czerpalnych i budowlanych w tych portach.

URATOWANIE ROZBITKÓW Z „CZELUSKINA”

W ostatnim numerze „Morza” podana była wiadomość o katastrofie, której uległ 13-go lutego statek sowiecki „Czeluskin” w cieśninie Behringa. Od chwili katastrofy uwaga całego świata skoncentrowana została na tej krze lodowej, na której znalazło się przeszło 100 rozbitków z profesorem Schmidtem na czele. Obecnie został świat zelektryzowany wieścią, że po dwumiesięcznym pobycie na krze, wszystkich rozbitków przewieziono szczęśliwie na ląd stały i że ich życiu nie grozi więcej niebezpieczeństwo.

Akcja ratunkowa wykonana była wyłącznie przez lotnictwo. W tym celu przybyły na przylądek Wankarem samo-

loty, pilotowane przez znanych lotników polarnych Molotowa, Kamanina, Lewoniewskiego i Slepniewa. Pierwszy dotarł do obozu rozbitków Lewoniewski jeszcze 5-go marca i uratował kilka kobiet i dzieci. Następnie w ciągu całego miesiąca warunki atmosferyczne były tak nieprzychylnie, że mimo podziwu godnego poświęcenia się lotników, nie udało się im dostać do obozu. Dopiero 7 b. m. trzej lotnicy Kamanin, Molobow i Slepniw wylądowali na krze przy obozie. Od tej chwili można było rozpocząć regularne loty z przylądka Wankarem do obozu i zpowrotem, zabierając każdorazowo pewną ilość rozbitków; 11-go dołączyli się do akcji ratunkowej lotnicy Doronin i Wodopianow, a 12-go już wszyscy rozbitkowie znaleźli się w całości na przylądku Wankarem, skąd rozpoczęto ich ewakuację do zatoki Opatrzności, gdzie czekał na nich statek „Smoleńsk”. Ciężko chorego profesora Schmidta przewieziono do szpitala w Nome na Alasce.

Jak już było powiedziane w ostatnim numerze „Morza”, „Czeluskin” miał za zadanie przepłynąć z Murmańska do Władywostoku, celem stwierdzenia, czy ta droga północna jest możliwa do przebycia dla statków. Podobne próby robione były oddawna; droga ta została przebyta przez Nordenskiöld na statku „Wega” oraz przez komandora marynarki rosyjskiej Wilkiewskiego (Polaka), który był dowódcą wyprawy, złożonej z dwóch statków „Tajmyr” i „Wajgacz”.

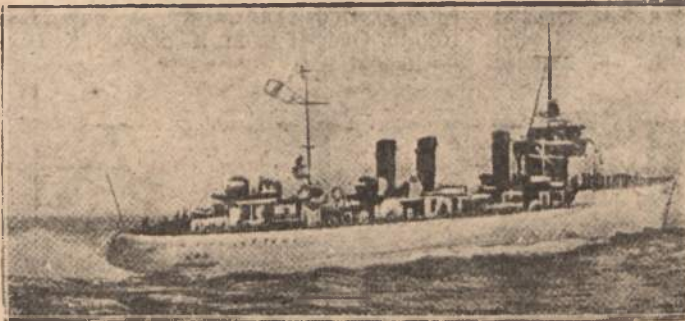


PENHOËT

Budowa
OKRĘTÓW wojennych
i STATKÓW handlowych

wszelkich typów i rozmiarów

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

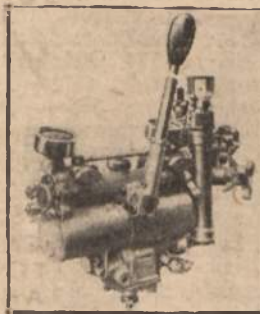


Kontrtorpedowiec „Valmy”, całkowicie zbudowany na stoczni „Penhoët” (szybkość 38.85 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku mazutowym typu „Penhoët”, z którymi francuskie kontrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

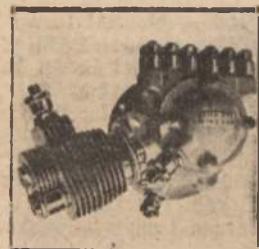
Société des CHANTIERS ET ATELIERS
de St NAZAIRE — PENHOËT
7 rue Auber PARIS

STARTERY

do motorów lotniczych



Starter 250



Kompresor-
Rozdzielacz

Startery benzynowe

Typy 140 i 200 samowiarowe
Typy 250 z mechanicznym kompresorem do automatycznego regulowania ciśnienia.

Startery na sprężone powietrze

Typ R. 40 dla motorów 4-cylindrowych
Model do motorów o olejach ciężkich

Startery inercyjne

Typy 55 i 65

P. VIET, Constructeur, 64 av. Edouard Vaillant
BILLANCOURT (Seine) FRANCJA
Telefony: Auteuil 23 07 - Moitrot 13 56



STOCZNIE i WARSZTATY

NANTES

(L. I.)

LE TRAIT

(S. I.)

LA COUR-NEUVE

(SEINE)



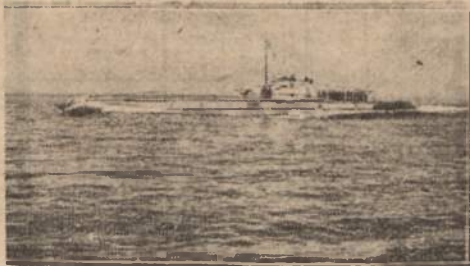
Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUEISNE”, „TOURVILLE” (36 węzł. — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gie de Constructions Mecaniques).

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

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

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

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



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

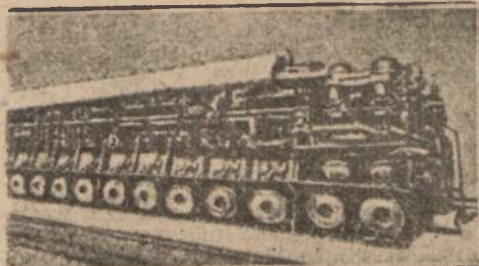
ZARZĄD GŁÓWNY
PARIS (8-e)

55.

BOULEVARD

HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM



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

TYSIĄCE OKÓLNI
KÓW, OFERT, FORMULA
RY, LINJATUR, RYSUN
KÓW, KATALOGÓW, PRO
SPEKTÓW, PLAKATÓW IT.P.
POWIEŁA SIĘ TANIO, SZYB
KO I DOKŁADNIE NA UNI
WERSALNEJ MASZYNIE
Gestetner.

Gestetner
służy i pomaga

POLSKA SPÓŁKA MA
SZYN DO POWIELANIA
SP. Z O.O. CENTRALA
WARSZAWA, ZGODA 9
TELEF 5-25-25; 2-45-15
KATOWICE, LWÓW
KRAKÓW, POZNAŃ

CODZIENNE OSZ
CZĘDNOŚCI NA DRU
KACH, STAŁĄ POMOC
W SPRZEDAŻY, ZDO
BYWANIE KLIENTÓW I
UTRZYMYWANIE Z NIMI
STOSUNKÓW ZAPEWNI
PRECYZYJNY POWIELACZ
Gestetner.

GRAND CAFÉ-RESTAURANT

--- właśc.: M. Brenz ---
POZNAŃ, PL. WOLNOŚCI 18 TELEFON 52-44
Pierwszorzędna restauracja
BUFET à la HAWĘŁKA Ceny niskie!
KAWIARNIA-CUKIERNIA
CODZIENNIE KONCERT ARTYSTYCZNY
Ceny niskie!
FIVE O CLOCK TEA - DANCING

BANK POZNAŃSKIEGO ZIEMSTWA KREDYTOWEGO

POZNAŃ, UL. WJAZDOWA 11 TELEFON 5491 83
ADR. T. LEGR.: „ZIEMSTWOBANK“

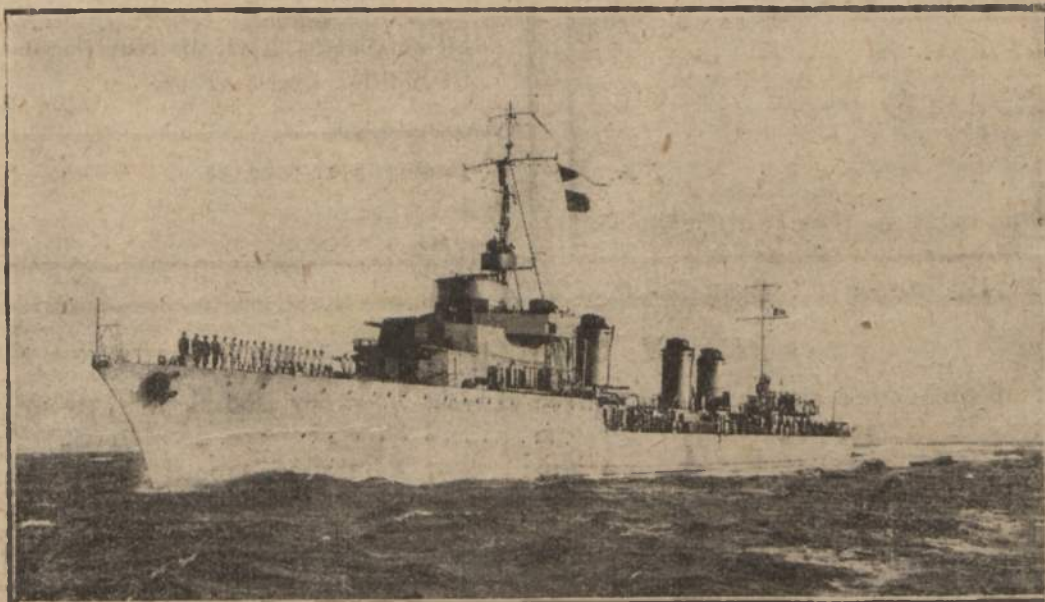
== załatwia wszelkie czynności bankowe ==

3⁵⁰ Książka na całe życie
G.A. Jarzyński
Kurs pisania na maszynie

JESLIŚ ZNAWCĄ NIE LAKIEM PIJ
H HERBAŃCZAKI z „KOPERNIKIEM” H
WARSZAWSKIE TOW. HANDLU HERBATĄ A. DŁUGOŁĘCKI W. WRZEŚNIEWSKI SP. AKC.
WARSZAWA · BRACKA 23

**A T E L I E R S
E T C H A N T I E R S D E L A L O I R E**

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



Kontrtorpedowiec „Albatros” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 41.9 węzłów.
KRAŻOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER
Budowa maszynowni dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYS”

BANK CUKROWNICTWA

SPÓŁKA AKCYJNA W POZNANIU

ODDZIAŁY: _____
WARSZAWA, UL. KAROWA 20
L W Ó W, UL. AKADEMICKA 7

Wszelkie operacje bankowe. Centralna sprzedaż cukru
zrzeszonych cukrowni w kraju i na export



Najpopularniejsze w Polsce
4-osobowe karetki Model 508

cena 7.200 złotych

POLECA:

POLSKI FIAT

S. A.



Centrala: Warszawa, Sapieżyńska 6.

SCHNEIDER & C^{ie}

ZARZĄD: 42, Rue d'Anjou
PARIS

Artylerja Morska. Wieże. Płyty pancerne.
Rury torpedowe. Urządzenia portowe i wy-
posażenie. Rezerwoary dla plynów. Maszyny
morskie i turbiny. Kompresory powietrzne.
Śruby powietrzne. Śruby okrętowe. Motory
elektryczne i sprzęt. Specjalne odlewy że-
liwne

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

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

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie
w „Morzu”

CENY OGŁOSZEN

W TEKSCIE: 1 strona 1000 złotych; 1/2 strony 550 złotych; 1/3 strony 400 zł. i 1/4 strony 300 złotych
ZA TEKSTEM: „ 900 „ 1/2 „ 500 „ 1/3 „ 350 „ 1/4 „ 270 „
OKŁADKA: IV strona 1200 „ 1/2 „ 650 „; II i III strona 1100 zł tych; 1/2 str. 600 złotych

PRENUM. RATA „MORZA”: rocznie 12 złotych, półrocznie 6 złotych i kwartalnie 3 zł.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa Widok 10 Telefonv: red. 290-18. adm 533-98. P. K. O Konto Nr 367.

Wydawca: Liga Morska i Kolonialna

Redaktor: Henryk Tetzlaff

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

PODĄG Y / PARANIE



Osada polska.



przeł w
anie.



rzyż
ny.



Banany.



Pod drzewami poma-
rańczy.

Na odpuszcie.

