

MORZE

Palace

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



Włodzimierz Natęcz 1933

Z E S Z Y T 12

GRUDZIEŃ 1934

„DAREM POMORZA

naokoło świata



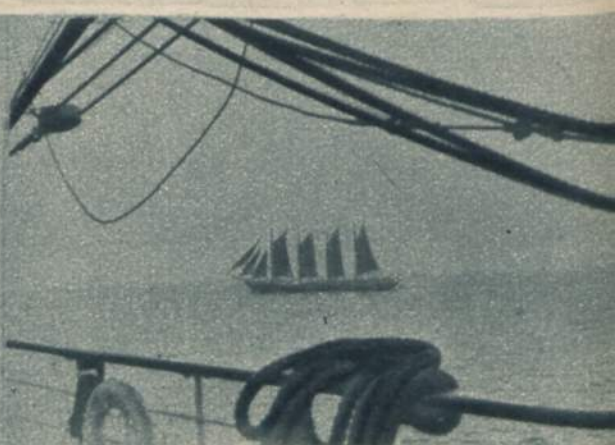
„Dar Pomorza” na tle wysp Kanaryjskich



Parowiec, który zabrał pocztę z „Daru Pomorza



Podnoszenie górnej marsarej



W kanale Angielskim



Na pokładzie w niedzielne
popołudnie



Pod pełnemi żaglami



Podczas sztormu

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONIALNEJ

Nr. 12

Warszawa, grudzień 1934 r.

Rok XI

TREŚĆ NUMERU: 1. Zjazd Pomorzoznawczy; 2. Zbiorniki powodziowe — inż. M. Prokopowicz; 3. Prawda o „Elemce”; 4. Walka o handlowy tonaż — Nauticus; 5. Rok handlu zamorskiego — K. Zieleniewski; 6. Niemiecka akcja kolonialna — Fr. Łyp; 7. Kopenhaga — Santa Cruz — St. Kosko; 8. „Elemka” — okręt pionier — Michał Leszczyński; 9. Polonja rumuńska a polskie morze — St. Knauff; 10. Z wędrówki po wybrzeżu — kpt. dypl. Jerzy Zaremba; 11. 400-lecie Kanady — dr. G. Olechowski; 12. „Ślepy” pasażer — L. Cwalina. SPRAWY KOLONIALNE: 13. Osadnictwo w Paranie — M. Pankiewicz; 14. Przegląd Kolonialny; 15. Przegląd prasy polskiej na wychodźstwie; 16. Z życia marynarki wojennej; 17. Z ruchu wydawniczego; 18. Z życia organizacji; 19. Kronika.

ZJAZD POMORZOZNAWCZY

Naukowe Zjazdy Pomorzoznawcze mają już swoją tradycję. Zainicjowane przez Instytut Bałtycki w Toruniu, który głównie zajmuje się ich organizacją, poświęcają swoje prace każdorazowo jednej, określonej dziedzinie spraw. Ostatni, czwarty Zjazd, odbyty niedawno w Krakowie, zajął się zagadnieniem gospodarczo - rolnym na Pomorzu na podstawie dziesięciu referatów, rozestanych uprzednio uczestnikom obrad. Z uznaniem podkreślić należy gruntowne i wszechstronne opracowanie tematu, doskonałe przygotowanie Zjazdu przez Instytut Bałtycki, którego prace, dotyczące spraw pomorskich i bałtyckich stanowią już poważny polski dorobek naukowy. Co więcej, Instytut Bałtycki, pobudził szereg zakładów naukowych, instytucji, wielu przedstawicieli polskiej nauki do samodzielnych badań pomorzoznawczych, obejmujących historję, etnografię, filologję, zagadnienia narodowościowe, stosunki gospodarcze i osadnicze, żeglugę morską i handel morski. Dość powiedzieć, że w okresie ostatnich dwóch lat sprawami temi zajmowało się już 24 instytucje naukowe i 116 badaczy, z którymi Instytut Bałtycki zdołał nawiązać kontakt. Czwarty Zjazd Pomorzoznawczy, w którym brało udział 164 uczestników, po wszechstronnem rozpatrzeniu spraw związanych z gospodarką rolną na Pomorzu, stanął na stanowisku, że zarówno przyczyny gospodarcze, jak i państwowe domagają się dalszej, intensywnej akcji osadniczej na Ziemi Pomorskiej. Nasz jedyny dostęp do morza — województwo pomorskie — musi być zwrócić zaludniony przez polskich drobnych rolników. Choć Pomorze zamieszkałe jest w 90 proc. przez ludność polską, to jednak 22 proc. ogólnej powierzchni ziemi i to ziemi najlepszej znajduje się w rękach niemieckich. W północnych powiatach województwa poznańskiego, gra-

nicznych z województwem pomorskiem, procent ten jeszcze jest większy, bo wynosi 30! Ustawowy zapas ziemi, przeznaczonej na Pomorzu do parcelacji, wynosi około 120 tysięcy hektarów. Conajmniej ten zapas ziemi winien być rozparcelowany w ciągu paru najbliższych lat.

Po za sprawami osadnictwa na Pomorzu, ostatni Zjazd Pomorzoznawczy wysunął szereg kwestyj, będących również przedmiotem i naszych zainteresowań. Do nich zaliczyć należy: sprawę ożywienia stosunków naukowych i kulturalnych z krajami bałtyckimi i skandynawskimi, sprawę wszechstronnego zbadania roli Gdańska w życiu Rzeczypospolitej oraz wskazania dróg, które mi nasza współpraca z Gdańskiem powinna postępować na przyszłość. Oddzielnie należy wymienić, powziętą przez Zjazd uchwałę w sprawie wyższej uczelni na Pomorzu. Nie przesądzać miejsca, ani charakteru przyszłej uczelni, Zjazd podkreślił nagłą potrzebę możliwie szybkiego jej uruchomienia, jako bardzo ważnej placówki kulturalnej i gospodarczej na Pomorzu. Wreszcie postanowiono przyszyły piąty Zjazd Pomorzoznawczy poświęcić zagadnieniom Gdyni, jako portu narodowego. W związku z powyższą uchwałą nie wątpimy, że i odpowiednie komórki organizacyjne LMK, a przede wszystkim Wydział Morski, staną do czynnej współpracy, celem należytego oświetlenia zadań i roli Gdyni w życiu Polski.

Zjazdy Pomorzoznawcze i praca Instytutu Bałtyckiego, jakkolwiek nie obejmują wszystkich dziedzin, będących przedmiotem zainteresowań Ligi, stanowią i stanowiąc będą cenne oparcie dla wielu naszych prac, pogłębiając wiedzę szerokich mas — Członków Ligi — w sprawach pomorskich i bałtyckich.

ZBIORNIKI POWODZIOWE

Po klęsce tegorocznej powodzi pojawiły się w prasie artykuły, wskazujące na dewastację lasów, niedostateczną regulację łóżyk rzecznych i niedomagania istniejących obwałowań, jako na przyczyny katastrofy. Równocześnie wskazywano drogi, na których możnaby znaleźć skuteczne środki ochronne, by katastrofy powodziowe nie przybierały na przyszłość rozmiarów tak wielkich, jak to miało miejsce w lipcu b. r.

Między innymi poruszano sprawę stosowania do tego celu sztucznych zbiorników. Zbiorniki takie powstają w ten sposób, że dolinę rzeczna zamykamy zaporą, t. j. poprzecznym murem z kamienia, betonu lub żelazo - betonu, lub też groblą ziemną o dostatecznej wysokości, aby za nią utworzyła się przestrzeń o potrzebnej objętości do zatrzymania i zmagazynowania napływającej wody, którą następnie odprowadza się ze zbiornika odpowiednio do potrzeb, czy to aby uzyskać jednolity dopływ wody do zakładów przemysłowych, czy żeby zasilić wodą kanały żeglugowe, lub powiększyć głębokość w rzekach żeglownych w okresach posuchy, czy też, by uzyskać konieczną wodę dla produkcji rolniczej w czasach braku opadów, lub dla zaopatrzenia osiedli ludzkich w wodę. Starożytny Egipt i Indie stosowały na wielką skalę budowę podobnych zbiorników.

Obok wymienionych celów możemy też zbiorniki stosować do wyrównania przepływu wód wielkich, a to przez uchwycenie i zatrzymanie w zbiorniku fali wielkiej wody i następne wypuszczenie jej ze zbiornika przez czas dłuższy w ilościach mniejszych, nie wywołujących zalewów. Przyroda sama przeprowadza na ten sposób nieszkodliwiania gwałtownego spływu wód przez zbiorniki naturalne. Takim zbiornikiem wyrównawczym dla Renu jest jezioro Bodeńskie, dla Rodanu jezioro Genewskie.

Oczywiście, że zbiorników sztucznych tych rozmiarów, jakie posiada przyroda, budować nie będziemy się kusili. Gdybyśmy cnieśli uchwycić i zatrzymać w zbiorniku wielkie wody Wisły, czy innej rzeki w jakimś punkcie, zamykającym dorzecze o obszarze tysięcy kilometrów kwadratowych, to zamiar taki musielibyśmy pozostawić w świecie fantazji. Jeśli jednak cofniemy się

do obszarów początkowych rzek, możemy w ich górskich dolinach znaleźć warunki, wśród których zastosowanie zbiornika dla zatrzymania fali wielkiej wody — nadmiaru wody — okaże się możliwe i celowe, gdyż na tych obszarach wielkie wody zwykle wyrządzają największe szkody tak w osiedlach, jak i we wszelkiego rodzaju komunikacjach, mostach, zakładach przemysłowych i t. p.

Taką działalność zbiorników nazywamy retencyjną, a zbiorniki spełniające to zadanie, nazywamy zbiornikami retencyjnymi lub powodziowymi.

Zbiorniki wyłącznie powodziowe z trudnością znajdują gospodarze uzasadnienie. Zwykle dlatego wiążemy budowę zbiorników obok ochrony od powodzi z celami innymi, jednymi z tych, które wymieniliśmy na początku, t. j. rolniczymi, energetycznymi, żeglownymi i t. p. Wtedy zbiornik znajduje łatwiejsze uzasadnienie gospodarze i finansowanie budowy, rozłożone na rozmaite czynniki gospodarcze, łatwiej dochodzi do skutku.

Z wyzyskaniem zbiorników dla celów ochrony od powodzi spotykamy się najwcześniej we Francji w dorzeczu Loary i rzeki Yonne, gdzie zbiorniki, budowane dla celów żeglugi, mają pewne objętości wolne, przeznaczone na pomieszczenie wielkich wód.

Więcej systematycznie zastosowanie zbiorników dla umniejszenia powodzi znajdujemy w Niemczech. Po raz pierwszy wkroczone na tę drogę w dorzeczu rzek Wupper i Rury oraz Roer w Westfalji i Prowincji Nadreńskiej. Łączna pojemność 17 zbiorników w dorzeczu tych rzek wynosi 88,6 milionów mtr. sześciu, głównym zaś ich przeznaczeniem jest uzyskanie siły motorycznej, zasilanie rzek w czasie posuchy, tudzież zasilanie miast w wodę.

Zmniejszanie wylewów przez powstrzymywanie wielkich wód stanowi tu cel uboczny.

W r. 1897 nawiedziła znaczna część Europy Środkowej niebywała katastrofa powodziowa, która dotknęła bardzo wielu zniszczeń na Śląsku Pruskim. Na podstawie uchwalonej przez Sejm Pruski w związku z tem ustawy z r. 1900 wykonano szereg zbiorników w dorzeczu górnej Odry o celach reten-

cyjnych. Dla zatrzymania wielkich wód przewidziano 16 zbiorników w dorzeczach Nissy, Bobry, Kocowej i Kładzkiej Nissy o łącznej objętości 93 milionów m³, które razem zamykały dorzecze o powierzchni 2.203 km².

Niektóre ze zbiorników, oprócz ochrony od powodzi, miały za cel również wyzyskanie siły wodnej. Drugim większym przedsięwzięciem, które ma na celu ochronę od powodzi, przez zatrzymanie częściowe wielkich wód, jest budowa sześciu zbiorników na potokach źródłowych Nissy Łużyckiej w okolicy Liberca. Sześć zapór murowanych zamyka zlewnie o łącznej powierzchni 71,6 km² i magazynuje razem 8.105.000 m³ wody.

Dla ochrony od powodzi mają też znaczenie zbiorniki, wykonane w dorzeczu Wezery, a mianowicie na rzece Eder o objętości 202 milionów m³ i na rzece potoku Demel o objętości 20 milionów m³. Obok ochrony od powodzi oba zbiorniki mają na celu poprawę żeglugi na Wezerze i wykorzystanie siły wodnej.

W szerokich rozmiarach przewidziano budowę zbiorników wody dla ochrony powodzi, dla nawodnienia i dla celów przemysłowych w Czechach. Odnośny program obejmował budowę zbiorników na pięciu rzekach i potokach, a mianowicie: na górnej Żabie, Upie, Weltawie, Malszy i na Ottawie.

W Polsce, gdzie mamy na południu grzbiet górski Karpat o wysokich opadach i szeroko wysunięte wzgórza podkarpackie, pokryte gęste osiedlami ludzkimi i poddane kulturze rolnej, przetrzynięte liniami komunikacyjnymi dróg i kolei żelaznych z wielką ilością mostków, szereg kopalń i zakładów przemysłowych, częste powodzie, nawiedzające te okolice, kazały też myśleć o środkach zaradczych, między innymi też o zbiornikach. W latach 1908 — 1912 Wydział Krajowy we Lwowie przeprowadził badania szeregu dolin karpackich w dorzeczu Wisły i Dniestru, czego wynikiem było opracowanie projektu 7 zbiorników: 5 w dorzeczu Wisły i 2 w dorzeczu Dniestru. Pierwszy z nich, to zbiornik na Sole w Porąbce będący obecnie w toku budowy. Zbiornik ten ma na celu zatrzymanie części wielkiej wody z Soły dla zabezpieczenia od powodzi doliny tej

rzeki oraz miasta Krakowa. Przy pojemności 32.15 milionów m³ zbiornik zamyka dorzecze 1.023 m² i obniża przepływ wielkiej wody z 1283 m³/sek. na 375 m³/sek., t. j. przeszło trzykrotnie. Ponieważ zbiornik ten redukuje falę powodziową nie zupełnie o taką ilość, jak to jest potrzebne dla ochrony Krakowa od powodzi, dla uzupełnienia jego działania zaprojektowano drugi zbiornik na prawym dopływie Soły, potoku Łękawce w Moszczanicy o objętości 8,69 milionów m³, który miał obniżyć największy przepływ ze 190 m³ na 18 m³/sek.

Trzeci projektowany zbiornik w Zawoi na Skawicy, lewym dopływie Skawy, zamyka dorzecze 52,6 km² i przy pojemności 9 milionów m³ redukuje falę wielkiej wody ze 195 m³/sek. na 20 m³/sek., więc prawie dziesięciokrotnie.

Czwarty zbiornik na potoku Kościeliskim w Kościeliskach o pojem-

ności do 6 milionów m³ redukować miał fale wczesne z 53 m³/sek. do 10 m³/sek., t. j. o 81 proc.

Piąty zbiornik na Czarnym Dunajcu we Włotwie o pojemności 4,195 milionów m³ miał falę wielkiej wody redukować ze 165 na 50 m³/sek., czyli przeszło trzykrotnie.

W dorzeczu Dniestru zaprojektowano zbiornik na Orawie, dopływie Oporu w Hucie Korostowskiej. Projekt ten jednak w czasie zawieruchy wojennej zaginał. Drugi zbiornik zaprojektowany został na Łomnicy w Osmołodzie o pojemności 50 milionów m³, który miał redukować falę powodziową z 586 na 200 m³/sek.

Wszystkie powyższe 7 zbiorników ponadto miały dostarczyć siły motorycznej dla celów przemysłowych.

Z powyższego krótkiego przeglądu wynika, że system zbiorników, jako środka przeciwpowodziowego, w praktyce nie stosowano ani pro-

jektowano dla wielkich dorzeczy, dotychczasowe zastosowanie obejmuje tylko górne biegi rzek i wywiera wpływ na niewielkie obszary.

Jakkolwiek jednak zbiornikom, w rozwiązaniu kwestji ochrony od powodzi, nie można przypisywać dominującej roli, to jednak trzeba pamiętać, że i na małym obszarze może chodzić o ratowanie wielkiej wartości przed zniszczeniem i że chociaż małymi środkami zdążamy tylko do osiągnięcia celów najbliższych, suma poczynań niewielkich może dać rezultaty wielkie. To też z powodu ostatnich wypadków powodziowych w kołach rządowych jest obecnie rozpatrywana możliwość zastosowania zbiorników na karpaccich dopływach Wisły, jako środka zapobiegawczego przeciw powodziom przy współdziałaniu z innymi środkami, jak zalesienie i regulacja wód.

PRAWDA O „ELEMCE”

W związku z pracami pionierskimi w dziedzinie handlu zamorskiego Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej zakupił w Kilonji używany żaglowiec motorowy p. n. „Cap Nord” o pojemności ca 2.200 tonn, który nazwany został „Elemka”. Statek zakupiony został na podstawie protokołu, podpisanego przez specjalną komisję z ramienia Ligi, w skład której wchodził m. inn. kmdr. Ziółkowski, były komendant „Lwowa”, kmdr. Morgulec, profesor Szkoły Morskiej, kpt. wielkiej żeglugi Nowak, zaprzysiężony rzeczoznawca przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Statek zakupiony został za 20 tysięcy mk. niemieckich, przyczem koszty niezbędnego remontu, ożaglowania itp. zostały zgóry określone na ca 150 tysięcy złotych. Po nabyciu statek został zaasekurowany na podstawie klasyfikacji, dokonanej przez „Germanischer Lloyd”.

Celem dokonania pełnego remontu w stoczniach krajowych — statek wypłynął z Kilonji do Gdyni na motorach pomocniczych, natrafił w drodze na silny sztorm (siła sztormu wynosiła 11 przy maximum 12), doznał niewielkich stosunkowo uszkodzeń pokładu i został przyholowany — wobec uszkodzenia motorów — do portu w Sassnitz.

„Elemka” wypłynęła z Kilonji pod komendą oficera, mającego prawo prowadzenia statku w małej żegłodzie, zaś podróż Kilonja — Gdynia jest — według ustawy — małą żeglugą.

Przed wypłynięciem z Kilonji rze-

czoznawcy z ramienia „Germanischer Lloyd” sprawdzili stan statku, przeprowadzili próby i uznali, że nadaje się on w zupełności do odbycia podróży do Gdyni, zaś olicjalny komunikat meteorologiczny portu w Kilonji nie przewidywał w tym dniu burz na Bałtyku. Przyczyną awarii statku był silny sztorm, który spowodował zatonięcie 2-eh parowców, znajdujących się wówczas w pobliżu „Elemki”. Kadłub statku nie został w czasie sztormu uszkodzony.

Po zapłaceniu ustalonej w drodze dobrowolnej umowy kwoty za przyholowanie do portu w Sassnitz, „Elemka” opuściła ten port i remontuje się obecnie w stoczni gdańskiej. Wybór stoczni zależał od Towarzystw asekuracyjnych, które pokrywają koszty naprawy uszkodzeń, spowodowanych przez awarię i one — a nie Liga Morska i Kolonjalna — dysponowały, w jakiej stoczni należy remont uskutecznić.

Szycie żagli dla „Elemki” powierzone przedsiębiorstwu krajowemu, a mianowicie Stoczni Yachtowej w Gdyni. Liga Morska i Kolonjalna jest pierwszą instytucją, która szycie wielkich żagli (2.500 mtr²) powierzyła krajowej wytwórni. Stocznia sprowadziła w tym celu instruktorów z Danji, którzy nauczyli naszych robotników kroju i szycia żagli. Dla przykładu zaznaczamy, iż przed przybyciem instruktorów, szycących na godzinę około 12 mtr. bieżących, robotnicy nasi szyli 2-3 mtr., teraz szyją do 7 mtr. na go-

dzinę. Płótno na żagle dla mniejszych jednostek (jak „Iskra” lub „Harczer”) jest wyrabiane w kraju, płótno dla większych żaglowców (jakiemi są narazie „Elemka” i „Dar Pomorza”) — może być wyrabiane w Polsce, o ile fabryki będą miały zagwarantowany zbyt takiego płótna. Na żagle dla „Elemki” zakupiono więc płótno w Danji, t. j. tam, gdzie kupuje go „Dar Pomorza”. W sprawie tej porozumieliśmy się zresztą z miarodajnymi czynnikami w Ministerstwie Przemysłu i Handlu i zrobimy wszystko, aby przemysł nasz mógł być wykorzystany na przyszłość pod tym względem w całości.

Reasumując — stwierdzamy, że cena „Elemki” jest uważana przez fachowców za bardzo niską a sama transakcja — za wyjątkowo korzystną okazję. Nawiasowo zaznaczamy, że jeśli chodzi o „Dar Pomorza” (pojemność ca 1700 tonn), to cena jego — wraz z remontem — wyniosła sumę kilkakrotnie większą od kwoty, podanej w notatce l. K. C. z dnia 13 listopada r. b.

Już wyszedł z druku Nr. 2
SPRAW MORSKICH

I KOLONJALNYCH
zawierający bogatą treść i liczne ilustracje.

Prenumerata roczna wynosi zł. 10, egzemplarz pojedynczy zł. 3.

Adres administracji: Warszawa, ul. Widok 10.

WALKA O HANDLOWY TONAŻ

Międzynarodowe rokowania nad sprawą zastoju handlowego, które mają rozpocząć się w połowie przyszłego miesiąca w Londynie, odbywać się będą pod niezbyt pomyślnymi auspiciami.

Najważniejszą kwestję stanowić będzie niewątpliwie sprawa zmniejszenia liczby okrętów handlowych. O tem, że naogół istnieje nadmiar tego rodzaju statków, świadczy globalna suma tonażu — 65 milj. ton, która przewyższa o 16 milj. ogólnoswiatowy tonaż przedwojenny, gdy równocześnie po wojnie zmniejszył się światowy obrót towarów.

Już w latach 1930—1932 pomniejszono ogólnoswiatowy tonaż statków handlowych o 12 milionów, a w latach 1933-34 o dalsze 10,7 milionów.

Taką drogą stopniowego zredukowania możnaby kroczyć i nadal i wybrnąć może z tej arcyprzykłej sytuacji, w jakiej znalazły się towarzystwa żeglugi morskiej, gdyby nie opór kilku państw, które zamiast pomniejszać liczbę okrętów, czynią wszystko, aby własny tonaż powiększyć. Stanowisko tych państw spowodowało konieczność jak najszybszego zwołania konferencji, mającej ustalić normę tonażu, jaki ma obowiązywać w przyszłości wszystkie państwa morskie.

Anglia wysuwała swego czasu propozycję doprowadzenia cyfry tonażu światowego do stanu, jaki istniał w roku 1913. Okazuje się jednak, że propozycja ta jest wręcz niemożliwa do przeprowadzenia. Liczebność i pojemność okrętów handlowych poszczególnych państw uległa po 21 latach najrozmaitszym przesunięciom — ponadto kilka państw, które przed wojną nie odgrywały na morzu żadnej roli, budują własną marynarkę handlową.

Nieco więcej szans mogłaby mieć propozycja Norwegii, która zaproponowała ograniczenie tonażu na każdym poszczególnym statku. W myśl projektu tego mógłby każdy handlowy okręt przewozić tylko ograniczoną ilość ładunków, aby przewozem pozostałej ilości towaru można było zatrudnić i resztę okrętów. W myśl tego samego projektu należałoby w budujących się obecnie statkach ograniczyć również pojemność i przestrzeń, przeznaczoną na przewóz towarów i pasażerów.

Ograniczenie jednak tonażu na statkach handlowych byłoby mo-

żliwe jedynie wtedy, gdyby odnośne przepisy dało się rozciągnąć na wszystkie towarzystwa żeglugi morskiej i gdyby przepisy te były przez wszystkich respektowane.

Poza wyżej wymienionym projektem wysuwa się cały szereg innych propozycji, mających na celu ograniczenie handlowej floty światowej i postawienia jej na stopie, odpowiadającej obecnym wymogom światowego obrotu handlowego, jednakże realizacji wszystkich tych pomysłów przeciwstawiają się dwie główne przeszkody, a mianowicie: subwencjonowanie przez państwa towarzystw żeglugi morskiej oraz zagadnienia walutowe.

Japonia, sięgająca w zasadzie po parytet z Anglią i Ameryką, wysuwa jednocześnie projekt zniesienia proporcji wszelkich kategorii statków i zastąpienia jej ograniczeniem globalnem. To znaczy, że każde państwo miałooby prawo budować takie statki, jakie mu są potrzebne.

Koncepcja ta była już dyskutowana, lecz odrzucono ją, jako niebezpieczną, gdyż nie zapobiega żeglugowej rywalizacji na morzach. Wiemy ponadto, że Japonia forsuje obecnie wszelkimi siłami rozbudowę nietylko floty wojennej, ale również i marynarki handlowej. W ostatnich miesiącach zaczęło obsługiwać linię między Japonią a Stanami Zjednoczonymi 9 nowych motorowych statków, zasilanych przez państwo, o pojemności po 9.000 ton każdy. W najbliższym czasie zbudowana będzie cała japońska flotylla najnowocześniejszych okrętów, które rozwijać będą po 18 i pół węzłów na godzinę. Flotylla ta ma służyć do transportu pasażerów i towarów, a przytem ma odpowiadać największym wymaganiom nowoczesnym.

Japoński plan subwencjonowania i modernizowania okrętów jest zasadniczo bardzo prosty i polega na zdemontowaniu wszystkich starych okrętów, przyczem jednak w miejsce każdego wycofanego okrętu budować się będzie nowy.

Podobnie, jak Japonia, przeprowadzają i Włochy swój plan rozbudowy tonażu. Niedawno donosiła prasa włoska, że obsługa linii morskiej między Italią a południową Afryką będzie zupełnie zmodernizowana kosztem 450.000 funtów szterlingów. Na linii Genua — Południowa Afryka zaprowadzono regularne połącze-

nie statków handlowo-pasażerskich o pojemności 20.000 ton. Towarzystwo „Italia-Somala-Linie“ zapoczątkowało od 1 listopada b. r. regularne podróże trzech wielkich okrętów handlowych między Genuą, Neapolem, Sycylią i Gdynią. Po raz pierwszy w dziejach żeglugi włoskiej rozpoczęła się też jej handlowa penetracja na wody Bałtyku.

Wszystko wskazuje, że Italia pragnie uniezależnić się od zagranicy, zwłaszcza od tranzytowego handlu hanzeatyckiego, który zajmował się dotąd transportem owoców do Skandynawii i że dostawa włoska odbywać się będzie własnymi siłami.

Anglią zdaje sobie sprawę z tej niebezpiecznej konkurencji włoskiej, to też przystąpiła również do modernizacji swojej żeglugi południowo-afrykańskiej. Pomijając budowę olbrzyma morskiego „Queen Mary“, który kursować będzie na północnym Atlantyku, zasługuje na uwagę 8 nowych okrętów motorowych, budowanych w zakładach „Union Castle Line“ oraz 4 statków motorowych, budowanych w stoczni „Harland i Wolff“ w Belfaście. Wszystkie te okręty mają być wykończone już w ciągu jednego roku.

Skoro mowa o Anglii, to warto tu jeszcze nadmienić, że istnieje tam obecnie kilka obozów, zajmujących się reorganizacją marynarki handlowej. Są zatem zwolennicy narodowej supremacji floty handlowej, domagający się wielkich subwencji na budowę nowych statków handlowych, są reprezentanci kierunku „klasycznego“, sprzeciwiający się wszelkim subwencjom, tacy, którzy wierzą w powodzenie międzynarodowej akcji w sprawie ograniczenia tonażu. Zwolennicy tego odłamu właśnie, domagają się przyspieszenia zapowiedzianych obrad międzynarodowej konferencji morskiej w Londynie.

Poza temi dwoma obozami istnieje niewielka grupa ludzi, których plany sięgają czasów Olivera Cromwella i jego programu, ujętego 1651 r. w słynnych jego „Aktach nawigacyjnych“. Proponują oni zaprowadzenie specjalnego opodatkowania wszelkich towarów, które dochodzą do angielskich portów na statkach, pływających pod obcą banderą.

Polska nie może wobec wszystkich tych spraw zachować się obojętnie i musi zawczasu dostosować swoją politykę morską do nowych wymogów.

ROK HANDLU ZAMORSKIEGO

Wymiana międzynarodowa surowców i towarów przemysłowych rozgałęziona jest dziś pomiędzy wszystkimi kontynentami.

W ogólnym dorobku tego handlu dziedzina przywozu i wywozu szlakami morskimi i oceanicznymi stanowi specjalnie ważną pozycję. Nie ma dziś na całej kuli ziemskiej takiego państewka czy kraju, któryby w mniejszym lub większym stopniu pewnych produktów lub narzędzi z najodleglejszych stron świata nie sprowadzał.

Handel zamorski jest częścią składową, a czasami nawet wyłączną całego obrotu handlowego, np. Anglii, czy Japonii, wwozu i przywozu, w granicach danego obszaru politycznego i celnego. Polski handel zamorski rozwija się i potężnieje od chwili, gdy zaistniały warunki, stwarzające pełną niezależność polityczną i gospodarczą Rzeczypospolitej Polskiej.

Ścisłe obliczenia obrotów morskich handlu polskiego w ciągu jednego roku, 1933-go, piętnastego naszej Niepodległości — pokażą dokładnie, jak ćwicząc płuca Narodu w tym kierunku, stał się szerokim i głębokim oddech Polski, twarzą ku morzu zwróconej.

W roku tym obroty towarowe zamorskie Gdyni dosięgły **6.102.866 ton**; dodając do tej liczby cyfrę około 100.000 ton, stanowiących obroty towarowe Gdyni drogą wodną z wnętrzem kraju i z w. m. Gdańskiem, otrzymujemy cyfrę **6.207.736 ton**, w czym na wywóz przypadło **5.235.162 ton** i na przywóz **870.704 ton**. Każdy z nas winien dobrze zapamiętać, że dzięki tym cyfrom Gdynia zajęła **pierwsze miejsce** wśród portów na całym Bałtyku, przesuując się i w stosunku do innych portów świata na wyższy szczebel tabeli portów, idąc przebojem poprzez ogarniająca świat cały depresję gospodarczą.

W porównaniu z ubiegłym, 1932 rokiem, był to wzrost prawie o jeden milion ton. Analizując pozycje przywozu, obejmujące według statystyki naszego handlu zagranicznego 42 rubryki główne, widzimy, że wzrost przywozu objął tak surowce zamorskie, wwożone dla potrzeb przemysłu krajowego, jak i gotowe fabrykaty, i półfabrykaty zagraniczne, których Polska nie produkuje, lub nie posiada. Zaledwie

znikoma ilość artykułów w tych czterdziestu paru rubrykach wykazuje spadek lub utrzymanie się w normach z roku 1932.

W dziale wywozu wysuwa się rekordowy wywóz drzewa z polskich lasów na rynki angielski, belgijski i egipski w ilości 238.800 ton wobec 47.133 w poprzednim roku. Wywóz węgla i koksu wykazał dalszy wzrost o 270.000 ton, osiągając 4.427.274 ton węgla i 57.284 ton koksu, przy czym węgiel polski objął już zasięg 22-eh rynków zamorskich. Nowym artykułem wywozowym, skierowanym do Anglii i jej kolonii, okazały się materiały pędne w ilości 10.130 ton.

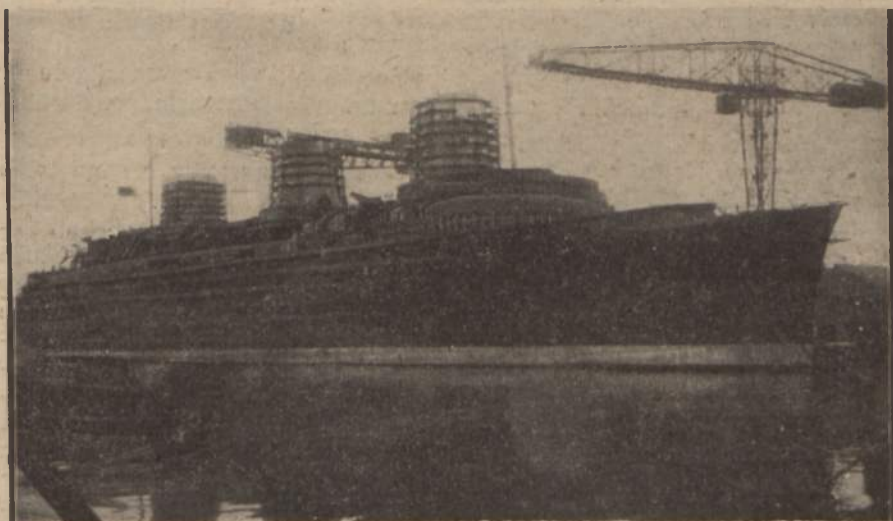
Cyfry obrotu gdyńskiego powyżej zacytowane i scharakteryzowane, zdobyte zostały dzięki wielkiemu wysiłkowi czynników gospodarczych i spowodowały po roku 1932 — największej depresji — wydatne odprężenie.

W tym samym czasokresie jednego roku ruch portowy w Gdańsku osiągnął w rubryce **przywozu 493.167 ton** i **wywozu — 4.659.726 ton**. Zwraca tu uwagę znacznie większa rozpiętość tych liczb, niż w Gdyni — w sumie zaś obrót ten, **5.152.893 ton**, jest niższy od gdyńskiego.

W kolumnie cyfr, charakteryzujących ruch wywozowy towarów z Polski przez Gdańsk, przytłaczająca większość tworzą trzy liczby: 3.206.638 ton węgla i olejów mineralnych, 800.764 ton drzewa, jako materiału i wyrobów z drzewa, oraz 547.090 ton artykułów spożywczych, gdzie dominuje zboże, ten

klasyyczny od wieków produkt polski, idący w świat za pośrednictwem Gdańska, który dotąd dzięki specjalnej organizacji handlowej — wyłącznej sytuacji w tej dziedzinie spółki „Syndicat der Danziger Exporteure für Polnische Landesprodukte” — posiada niejako faktyczny przywilej na ten rodzaj operacji handlowych. Ze strony sfer rolniczych niejednokrotnie poddawano krytyce ten stan rzeczy i prawdopodobnie w najbliższych latach nastąpią korzystne dla polskiego rolnictwa zmiany w utartym systemie wywozu drogą morską naszych produktów rolniczych. Tylko całkowite przejście w polskie ręce handlu zamorskiego zbożem może doprowadzić do wyrobienia polskiemu ziarnu wysokiej marki na rynku światowym.

Jeśli do wszystkiego powyższego dodamy, że przewozy na liniach regularnych polskich — „Żegluga Polska”, „Polbryt” i „Pol. Transatlant. Tow. Okrętowe” wzrosły w r. 1933 do 243.702 ton wobec 178.576 w poprzednim, zorientujemy się jeszcze lepiej, jak na etapie kryzysu światowego, w latach depresji i stagnacji tyłu gospodarczych komórek ładowych, front morski polskiej gospodarki narodowej, jak organizm młodzieńczej istoty, zmienia się, rosnąc na oczach naszych. Bo za tym rozwojem stoi na straży nietylko wola rozumna i świadoma polskiej racji stanu, ale i cały spłot sił organicznych, rezerwuarów drzemiącej energii, żywotnych i najzdrowszych popędów, które sumują i bilansują się w cyfrach statystycznych.



Normandie — największy okręt transatlantycki, budowany we Francji (79.000 ton).

NIEMIECKA AKCJA KOLONJALNA

„Kolonjalne żądania niemieckie są żądaniami niemieckiej młodzieży, niemieckiego narodu“.

„Dajcie nam nasze prawa do kolonij“.

„Oddajcie nam nasze kolonie“.

„Domagamy się swobodnej przestrzeni dla ludnościowego rozwoju przeludnionych Niemiec“.

„Żądanie kolonij nie jest żadnym luksem, ale zmuszająca konieczność a w dziedzinie gospodarczej, kulturalnej i duchowej: kolonie są uzewnętrznieniem indywidualności narodu“.

„Otrzymamy znów kolonie, jeśli tak będziemy chcieli — nie otrzymamy ich, jeśli naród tego nie zechce“.

Oto niektóre hasła, wygłaszane stale w niemieckiej prasie kolonjalnej i rozbrzmiewające coraz donośniej wśród społeczeństwa niemieckiego, które z niebывałym zapalem podjęło akcję domagania się zwrotu kolonij, utraconych w ostatniej wojnie światowej.

„W 1884 roku w dniu 5 lipca poraz pierwszy powiała niemiecka flaga na zachodnim wybrzeżu Togo“. Temi słowy były gubernator niemieckiej Afryki Wschodniej (Tanganiki, Ruanda - Urundi i Zanzibaru) dr. Schnee, prezes Niemieckiego Towarzystwa Kolonjalnego oraz Związku Kolonjalnego Rzeszy, w odezwie, wydanej z okazji jubileuszu kolonjalnego, przypomniał narodowi niemieckiemu tak ważną dla niego datę, której w roku bież. przypadło 50-ciolecie, obchodzone z wielką uroczystością w całym Niemczech. „Posiadamy pełnię świadomości, że owocna przyszłość narodu niemieckiego może być tylko wtedy, gdy nastąpi rozszerzenie posiadłości kolonjalnych zbyt małej powierzchni rodzinnego kraju... Należy wytrwać w walce o zwrot niesłusznie zabranych nam kolonij“ — kończy dr. Schnee odezwę.

Zewnętrzny wyrazem, manifestacją niemieckich dążeń do odzyskania kolonij, było ustanowienie „Dnia Kolonjalnego“, obchodzonego w dniu 1 lipca r. b. nadzwyczaj uroczystości i wyznaczonych na przyszłość na pierwszą niedzielę lipca. Drugą manifestacją było uroczyste posiedzenie Kolonjalnego Związku Rzeszy w Kielu i defilada b. wojskowych w uniformach kolonjalnych ze sztandarami kolonjalnymi oraz imponująco uroczyste otwarcie „Niemieckiej Wystawy Kolonjalnej 1934“ w Kolonii przy udziale 7.000 osób (na sali), umundurowanych b. wojskowych kolonjalnych, przed-

stawicieli władz, zrzeszeń, organizacji i delegacji z całego kraju.

Symbolem władania — w dalszym ciągu — kolonjami było uroczyste przekazanie przez ministra generała Goeringa tradycji wojska kolonjalnego Niemieckiej Afryki Wschodniej pierwszemu oddziałowi policji krajowej. Takiego samego, symbolicznego przekazania tradycji wojska kolonjalnego Kamerunu — przy zastosowaniu pełnego ceremoniału wojskowego — dokonał gen. Epp w Kolonii.

„Niemiecka Wystawa Kolonjalna 1934“ jakkolwiek rozmiarami swemi daleką była od tych wspaniałości, jakie roztoczyła ostatnia wystawa kolonjalna w Paryżu (w r. 1931) i co tylko zakończona, portugalska wystawa kolonjalna w Oporto, to jednak była prawdziwą oryginalnością, albowiem ogród botaniczny dostarczył w obfitości wszelkich egzotycznych roślin użytkowych i ozdobnych, które podziwiać można było w ich pełni owocowania, a więc trzcinę cukrową, orzeszki ziemne, krzewy bananów, kawy, herbaty, bawełny, sizalu, drzew kakao, kaczukowych oraz palm i różnych innych roślin podzwrotnikowych, wśród których pomieszczano chaty murzyńskie i domki farmerów.

Zgromadzono tu także zbiory sztuki murzyńskiej, broń myśliwską (łuki, strzały, dzidy, oszczepy, tarcze, toporki i t. p.), świetnie wykonane maski typów murzyńskich, ozdoby murzyńskie, stroje rytualne i t. p. Mapy, tablice, wykresy statystyczne, obrazy, fotografie, wypisane hasła kolonjalne i wiele oryginalności uzupełniały wystawę.

Specjalną uwagę zwracały domki farmerów w otoczeniu podzwrotnikowej roślinności.

Celem tej wystawy nie był tylko zwykły pokaz kolonjalny, zwykły przegląd eksponatów byłych kolonij niemieckich, ale wywołanie wspomnienia dawnego, kolonjalnego władztwa niemieckiego; wykazanie ścisłego związku pomiędzy sprawami ekonomicznymi Rzeszy i dobrobytem narodowym; zademonstrowanie produktów kolonjalnych, bez których — jako własnego źródła produkcji — Rzesza nie może istnieć; wreszcie uzmysłowienie konieczności dążenia do odzyskania kolonij i wywołania czujności wobec wyła-

nających się możliwości zagrożenia mandatów kolonjalnych.

Wystawa przemawiała obrazowo do uczucia i rozsądku niemieckiego narodu, wykazując mu jasno i dobitnie, iż bez kolonij nie może istnieć, jako samodzielny, niezależny organizm gospodarczo - polityczny.

I nie ulega żadnej wątpliwości, iż wystawa cel swój osiągnęła w zupełności, wytwarzając uczucie, które można było nazwać „tesknotą kolonjalną“, trwałe i niczem niezaspokojone pożądanie odzyskania utraconych kolonij.

Niemcy nie tylko nie wyrzekli się kolonij, ale przeciwnie, postanowili je odzyskać. W tym celu stworzyli cały poważny aparat organizacyjny, zmobilizowali i odpowiednio przedstawili opinię własnego społeczeństwa, silnie oddziaływując swymi sugestjami na obce społeczeństwa, zwłaszcza krajów kolonjalnych, stworzyli specjalną propagandową literaturę i prasę oraz wręgli do pracy tej najtęższe mózgi z dziedziny ekonomicznej, nie szczędząc poważnego wysiłku finansowego.

To, co obecnie odbywa się w Niemczech w zakresie propagandy kolonjalnej, godne jest uważnej i krytycznej obserwacji; jakimi środkami i sposobami, naród, pozbawiony w zupełności kolonij, dąży jednak do ich zdobycia; jaką przytem rozwija aktywność; jak mobilizuje swe siły; jaką wytwarza psychikę we własnym społeczeństwie; z jaką odwagą i śmiałością wysuwa swe żądania pod adresem krajów kolonjalnych; z jaką wytrwałością i pomysłowością to czyni; jak ciekawej używa argumentacji, wykazującej, iż kolonie musi posiadać, oraz co będzie wielce interesujące: jakie skutki wywołuje jego akcja kolonjalna.

Wysiłek podjęty godny jest celu. I bodaj czy nie sprawa kolonjalna jest właśnie tym ważkim czynnikiem, który skłania Niemców do powtórnego wysłania swego przedstawiciela do Ligi Narodów, aby na tym międzynarodowym terenie skutecznie bronić niemieckich interesów kolonjalnych, poważnie zagrożonych w dziedzinie mandatów kolonjalnych.

Dla nas, jako narodu, który podjął ideę kolonjalną, niemieckie wysiłki kolonjalne przedstawiają szczególne zainteresowanie.

KOPENHAGA – SANTA CRUZ

Tym razem stanowczo rację mieli ci, którzy twierdzili, że piękną pogodę, którą się podróż zaczęła, dostaliśmy tylko poto, aby na statku wszystko na morski sposób upakować i umocować. Bo i jakże mogło być inaczej? Za tydzień wypadło porównanie dnia i nocy, a każdy żeglarz dobrze wie, że okres porównania, to okres największych nieporządków na morzu. Hulają wtedy wichry, leją deszcze, fale wdzierają się na pokład.

W ubiegłym roku, gdy „Dar” o tej porze ruszył do Brazylii, na morzu Północnym i w Kanale minęło go aż dziewięć „niżów”.

Już w Kopenhadze barometr pokazywał „na zmianę”. I rzeczywiście, wychodząc nocą z 20 na 21 września, musieliśmy już wkładać nieprzemakalne płaszcze. Do Skagen było jako tako. Raz pracowały żagle, to znów wyłączał motor. Tu jednak trzeba było zastopować. Ze Skagerraku wiał przeciwny wiatr o dużej sile. Ze względu na dość bliskie brzegi, duński i norweski, lawirowanie niewieleby dało, prztem załoga była jeszcze bardzo młoda, a Janmer Bucht *) ostrzegał przed eksperymentem.

Po dobowym postoju niepomysłny wiatr dobitnie osłabił. Kotwica poszła w górę i znów na kilka godzin ruszyły motory. Barometr jednak znowu mówił prawdę. Wieczorem mieliśmy już wiatr o sile 7 — 8 stopni (siła wiatru mierzona jest dwunastostopniowo skalą Beauforta), w nocy zaczęła się ulewa, szkwały chwilami osiągały siłę 10 i 11 stopni.

W tych warunkach trudno było się dziwić, że większość naszych młodych uczniów pochorowała się i albo była zupełnie niezdolna do służby, albo też pełniła ją opieszale. Na szczęście chłopcy szybko wrócili do formy. A byli naprawdę potrzebni. Te „resztki”, które zostały na pokładzie, dość szybko wyczerpały się przy ciągłej pracy zwiżania i rozwijania żagli, zwrotach, służbie na sterze, na oku i t. p. Tu nie od rzeczy będzie wtrącić małe spostrzeżenie, jak napozór nic nie znaczące rzeczy wywierają na ludzi wpływ. Pełniący służbę „na oku” ma obowiązek meldować oficerowi służbowemu wszystko, co

zauważył przed statkiem. Kierunek, w którym coś dostrzegł, określony jest od linii djаметralnej statku na prawo i na lewo w rumbach **). Otóż dotychczas nie zdarzało się, by rumb był innego rodzaju, niż męskiego. Tymczasem na początku tej podróży nowoprzyjęci kandydaci w wielu wypadkach meldowali, że „na dwie rumby widać to i to”. Z pewnością na zmianę rodzaju wpłynęło tu nic innego, jak Rumba.

Zeszłoroczna historia się powtarza. Dzień po dniu są burzliwe i chłodne. Po pierwszym niżu przychodzi drugi, potem następne. A wiatr wciąż przeciwny.

Wreszcie 28 września nieco słabnie i tak wytrzymuje przez kilka dni. Przystajemy wreszcie obijać się o brzegi Anglii i Danji, Anglii i Niemiec, Holandji i Belgji. Żagle i motor pozwalają wejść do kanału Angielskiego.

Dnia 30 września, w niedzielę, mamy pierwsze w tej podróży nabożeństwo.

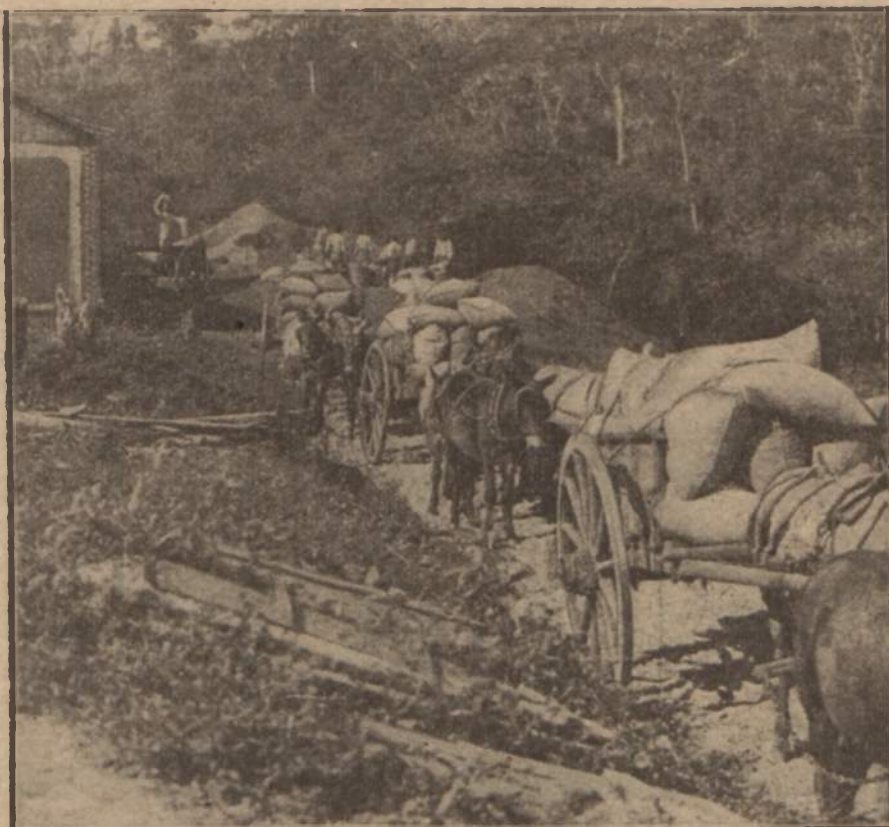
Z okazji święta, kiedy prócz służby i pracy alarmowej, obsada statku jest wolna od zajęć, lekarz okre-

**) Rumb jest to kąt, odpowiadający $\frac{1}{32}$ części koła, równa się $11\frac{1}{4}^{\circ}$.

to wy prosi o pół godziny dla siebie. Odbywa się przegląd czystości. Kilku niefortunnych leniów, którzy w okresie sztormów zbyt stronili od słodkiej wody i mydła, piorunem wyłatuje z szeregów i pędzi do umywalni. Na słońce wyjeżdżają do przeglądu hamaki. Potem w robocie są szafki z bielizną i ubraniami. A w południe zostaje wezwana do ambulansu pierwsza partja „do szczepienia”. Z początku w prawą, a po kilku dniach w lewą pierś zastrzykuje lekarz szczepionkę, która ma chronić od czerwonki, tyfusu i duru brzuszego. Po każdym zastrzyku dwie doby wolne od zajęć; wypełnione pojękiwaniem i zlorzeżeniami szczepionego.

W niedzielę i święto załoga poza służbą oddaje się rozrywkom i wypoczynkowi. Na pokładzie gra patefon. W międzypokładzie jazz, który wciąż jednak nieco szwankuje. Niektórzy tańczą, inni czytają, piszą lub poprostu drzemią. Pod wieczór rozlegają się pieśni.

W dniach 1 i 2 października statek w dalszym ciągu lawiruje. W kanale pogoda także nie jest sprzyjająca. Wiatr przeciwny, o sile 5 — 6, pochmurno. W dn. 3.X wczesnym rankiem mijamy przylądek Dunge-



Transport kawy z plantacji w Sao Paulo — Brazylija

*) Zatoka na „żelaznym brzegu Jutlandji”, która stała się cmentarzem wielu żaglowych statków.

ness. W dniu tym otrzymujemy przesłaną przez dyrektora Szkoły Morskiej depeszę z życzeniami od Pana Marszałka Piłsudskiego. Depesza zostaje odczytana po zbiórce na wieczorną modlitwę. Kapitan Maciejewicz mówi o szczególnych obowiązkach, jakie z okazji tej podróży ciąży na każdym członku obsady. Potem głośnie echem rozlega się na wodach kanału trzykrotny okrzyk „niech żyje“, który entuzjastycznie wznosimy na cześć najpierwszego obywatela Rzeczypospolitej.

4 października znowu dostajemy porządny sztorm z deszczem.

Ulewa jest tak silna i gwałtowna, że oczu otworzyć na wiatr niepodobna. Morze wygląda, jak pole podczas śnieżnej zadymki. Nic, tylko biały pył. To krople deszczu, rozpylone przez wiatr pędzi wichura po powierzchni przybitych fal. Zachód słońca nic dobrego nie wróży. Kolor nieba jest jakiś złowrogi.

Nocą płyniemy pod mocno skróconemi żaglami. Zawieszona jedna nad drugą dwie czerwone latarnie oznajmniają, że mamy ograniczoną zdolność manewrowania. Wkrótce znowu jesteśmy pod brzegiem angielskim i znowu błyska latarnia w Dungeness. Z dziobu i z rufy co chwila mijają nas statki parowe. W tę noc, kiedy my się kręcimy na miejscu, mogą iść dokąd chcą.

O 6 rano w dn. 5 października stajemy pod Dungeness na kotwicy. Zamiast objąć się o brzegi, kapitan

woli zużyć czas na pilniejsze roboty okrętowe. Zresztą w ciągu dwóch tygodni chłopcy porządnie się napracowali i na jedną noc nieprzerwanego niczem snu dobrze zasłużyli.

Po dobie postoju idziemy dalej. Lawirujemy, puszcza motor, staramy się wydostać z Kanału na szersze wody Atlantyku. Nie jest to łatwe zadanie. Niejeden z dawnych marynarzy umie je jednak dobrze ocenić, bo oto coraz jakiś statek parowy zbacza z kursu, podchodzi do „Daru“ i salutuje banderą.

Wreszcie 8 października o północy tracimy z oczu światło latarni morskiej na przylądku Lizard i wychodzimy na Atlantyk. Tu już co innego. Zaczynamy odrabiać utracone i spóźnione mile. Zamiast, jak przedtem, kilkunastu mil na dobę (licząc po linii prostej i w „dobrym“ kierunku), robimy teraz średnio 160. Wyobrażamy sobie miny tych, którzy na podstawie pierwszego okresu tego odcinka naszej podróży zwątpili w powrót „Daru“ za rok.

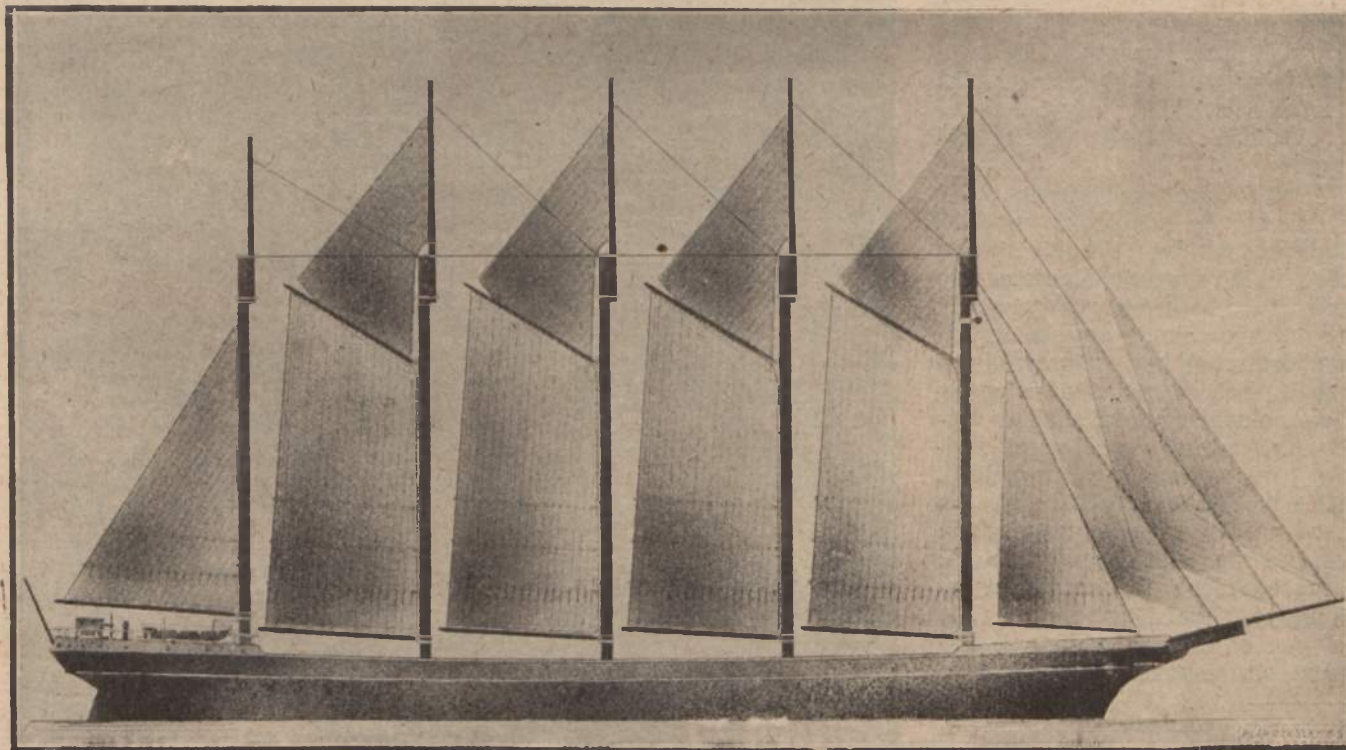
Wraz z przyjściem północno-wschodniego passatu opuszczają nas zazdrosne myśli o parowcach. Statek sunie z szybkością do 10-ciu węzłów, a czyni to bez wysiłku, lekko i miarowo kołysząc się z boku na bok. Niema dymu, niema wibracji kadłuba. Jest słońce i błękit nieba i morza. Temperatura ponad 20° C. Rozpoczęły się już obowiązki dla wszystkich poranne ką-

piele, odbywające się pod strumieniem wody z węża, bijącym z siłą 8 atmosfer. Woda uderza z taką siłą, że trzeba dobrze wesprzeć się na nogach, by nie upaść. Sam kapitan wychodzi na poranną kąpiel i nie daruje nikomu.

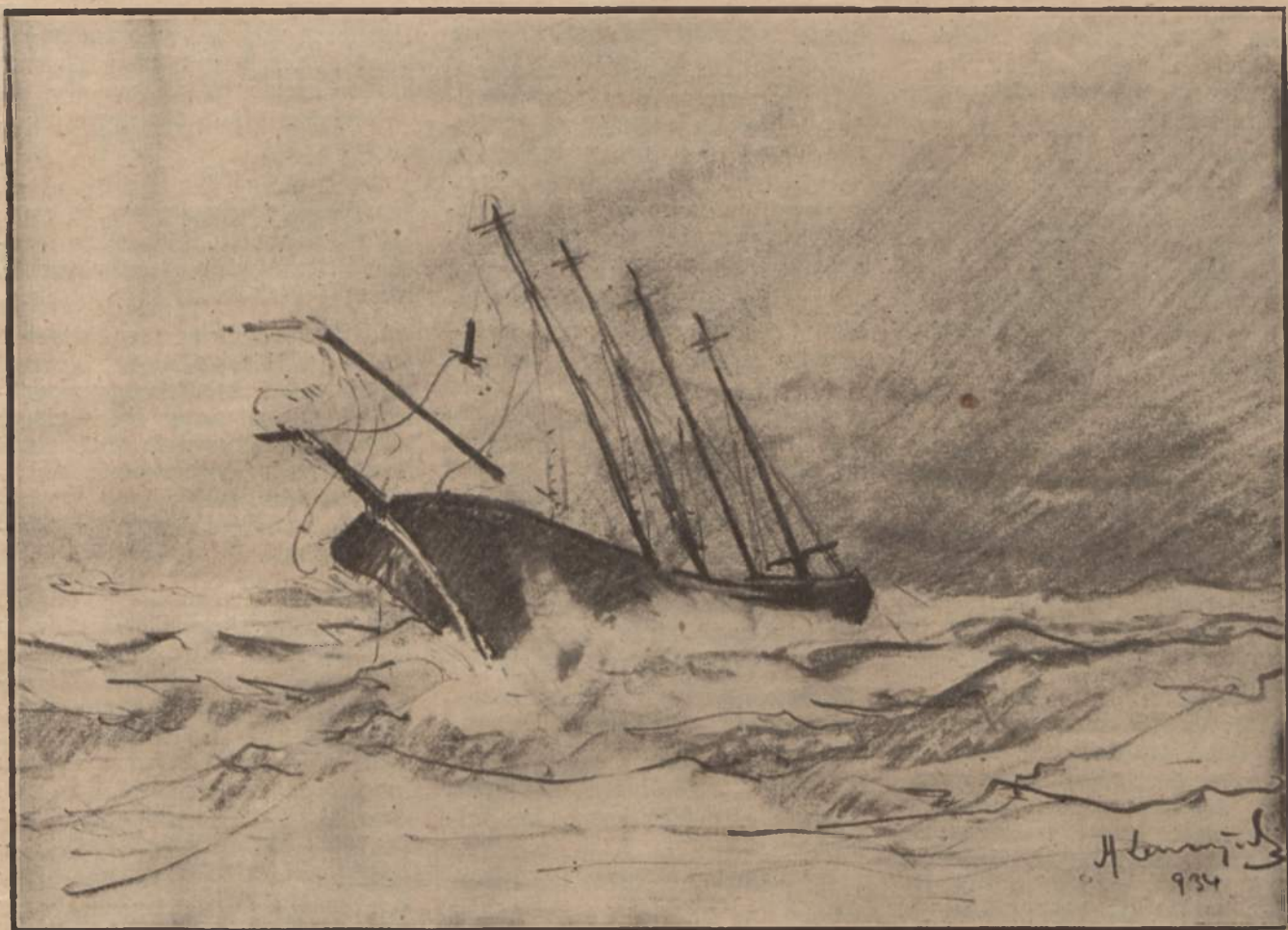
W noc z 15 na 16 października mijamy Madere, pozostawiając ją po prawej burcie o kilkanaście mil. Gdyby nie konieczność nadrobienia straconego czasu, prawdopodobnie zaszlibyśmy do Funchalu, chociażby tylko na rendez - vous z belgijskim statkiem szkolnym „Mercatorem“, z którym od kilku dni utrzymujemy łączność zapomocą radja. Mamy na nim kilku znajomych oficerów zarówno z czasów wspólnego postoju na Martynice, jak i z Gdyni, którą ten statek odwiedził jesienią ubiegłego roku. Poza tem na „Mercatorze“ posiadają aparat filmowy i prosili „Dar Pomorza“ o „pozowanie“. Możliwe, że zobaczymy się jeszcze w Santa Cruz, lub dalej, „Mercator“ bowiem także idzie na Pacyfik, na wyspy Wielkanocne, mamy więc kawał drogi wspólnej.

Nad ranem 17 października błyska na horyzoncie światło latarni morskiej na Teneryfie, a rankiem tegoż dnia mijamy wschodni cypel wyspy. O 11-ej na maszcie „Daru Pomorza“ wlatuje flaga pilotowa i wkrótce potem rzucamy kotwicę w porcie Santa Cruz.

Rozpoczyna się „porządek portowy“.



Plan ożaglenia szkunera „Elemka“



Awarja „Elemki” dnia 13 października r. b.

MICHAŁ LESZCZYŃSKI,

„ELEMKA” - OKRĘT PIONIER

W sierpniu b. r. w mieście Kilonji został zrealizowany jeden z zasadniczych punktów programu morsko - kolonialnego Ligi przez podpisanie aktu kupna statku.

Rozmach, szeroki pogląd, tempo i energię krystalizowania dojrzałej pionierskiej idei polskiej na morzu ujął w swe ręce gen. Orlicz - Dreszer.

Kapitał zaangażowany w polski handel morski, o czym tutaj pisać nie będę, w budowę portu, stworzenie floty, dziś szukać musi nowych dróg.

Kapitał ten stworzył olbrzymi warsztat pracy dla najróżnorodniejszych sfer społeczeństwa, wyzwolił siły drzemiące od szeregu stuleci i sił tych w pędzie teraz powstrzymać nie można, narzucają one coraz silniej konieczność działania, postępu i ujęcia, które tylko właściwym łożyskiem pokierować należy.

Kupiec polski musi badać rynki

dla zbytu polskich towarów przy równoczesnym poszukiwaniu frachtów powrotnych; środek transportu morskiego — okręt polski musi szukać nowych dróg, nowych linii i nowych połączeń komunikacyjnych.

Do realizacji tego programu siłą rzeczy narzuca się fakt potrzeby pioniera - okrętu, który dotrze do nowych portów, przetrze nowe linie okrętowe, będzie ich szukał i badał.

Flota polska takiego okrętu nie posiada.

„Dar Pomorza” jest okrętem szkolnym dla przyszłych oficerów marynarki handlowej. Okręt ten nie może równocześnie spełnić tego zadania, związany programem Szkoły Morskiej; wyposażony w materiał naukowy, nawigacyjny i szkolny niesie dumnie banderę polską po szerokim świecie, dodatkowo spełniając zaszczytną rolę białoskrzydłego ambasadora Rzeczypospolitej.

Polskie Towarzystwa Okrętowe, spełniają swoją pracę transportową na odcinkach linii regularnych, Linja Gdynia — Ameryka, Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, Linja Bałtycka, wreszcie węglowe - Żegluga Polskiej i Polskarob, pozostające na kontraktach z odbiorcami węgla i drobnicy.

Statki te typu czysto transportowego nadają się jedynie do roli transporterów i nie są wyposażone do roli, jaką ma spełniać okręt pionier.

Komisja powołana przez Ligę Morską i Kolonialną do rozpatrzenia ofert na statki dające się przerobić do tego celu, w osobach inspektora technicznego inż. kmdr. Morgulca, p. kmdr. komendanta pilotów portu w Gdańsku Ziółkowskiego, zaprzyjęzonego eksperta dla spraw awaryjnych kpt. Nowaka Kazimierza oraz przedstawicieli Ligi Morskiej i Kolonialnej w osobach p. Makarczyka Janusza i Bartoszczyka Jana, po zapoznaniu się z rolą, jaką okręt pio-

nie ma wykonać, zdecydowała kupno 5-cio masztowego statku o pojemności ca 2200 ton, typu ożaglenia szkunera, od właściciela armatora duńskiego.

Kadłub statku, zbudowany z budulca kanadyjskiego w roku 1918 w Vancouver (Ameryka) jest zdrowy; mocne złącza żelazne dają gwarancję dłuższej zdolności roboczej, niż normalnie wymagane od statku drewnianego (25 — 30 lat) dla amortyzacji kapitału.

Statek wyposażony jest w dwa motory spalinowe typu Diesla o siłę każdy 300 HP., długość kadłuba wynosi 83 mtr., szerokość 14 mtr., zanurzenie 7 mtr., wysokość masztów 43 mtr. od pokładu, liczba masztów 5.

Z powyższych danych wynika, że jest to okręt żaglowy wielkiego typu, przeznaczony do żeglugi oceanicznej.

Okręt ten poza okazijną ceną kupna 20.000 RM. i koniecznym remontem, który pozwoliłby mu być zwykłym żaglowym transportowcem, musi przejść szereg przeróbek zasadniczych, potrzebnych dla celów Ligi i Komisja wybrała obiekt najdogodniejszy dla robót tego rodzaju.

Przeróbki projektowane, związane są z przebudowaniem wnętrza okrętu na pomieszczenie większej liczby załogi, praktykantów — ludzi o kwalifikacjach handlowych, którzy mają przejść na statku dobrą szkołę bezpośredniego zetknięcia się z warunkami i manipulacjami transportem morskim.

Przeróbki będą dotyczyć: ładowni, pomieszczenia stałej załogi i oficerów, oraz wyposażenia pomieszczeń w urządzenia, pozwalające przebywać okrętowi we wszystkich klimatach kuli ziemskiej.

Okręt dostaje nowe ożaglowanie

wzmocnienie takielunku oraz zamianę trzech kolumn masztów na żelazne.

Dla zorientowania czytelnika, który jest członkiem Ligi Morskiej i Kolonialnej i ma prawo wglądania w jej dyspozycje kapitałem społecznym, przytoczę szereg cyfr porównawczych, zaangażowanych w poczynaniach okrętowych Ligi.

Pierwszy statek motorowo-żaglowy Ligi Morskiej i Kolonialnej — pionier polskiej bandery handlowej, po wszelkich wyżej wymienionych i uskuteczniionych pracach, wyposażony w sprzęt żeglarski, zdolny do podjęcia swojej roli na morzu, kosztować będzie 200.000 zł. Ochrzczony został mianem „Elemka”. Statek parowy „Lublin” o pojemności 2.000 ton kosztował 40.000 funtów szterlingów po kursie 26 zł. = 1.040.000 zł.

Porównując ceny 1 tonny nośności „Lublina” i „Elemki”, otrzymujemy:

„Lublin — 2.000 ton kosztował 1.040.000 zł., a więc koszt tony wynosi 520 zł.

„Elemka” — ca 2.200 ton, koszt 200.000 zł., a więc za jedną tonę wypada 100 zł.

Z powyższego wynika, że 1 tona budulca, z którego jest zbudowana „Elemka”, budulca zdrowego i mocnego, z przypadającą nań obróbką materiału, żelazem, żaglami i częścią wyposażenia kosztuje około 100 zł. Okręt szkolny „Dar Pomorza” kosztuje kilkakrotnie więcej, niż podaje I. K. C.

„Ilustrowany Kurjer Codzienny” zbyt skwapliwie i bezkrytycznie podał swego czasu we wzmiance „Jeszcze „Elemka”” cyfrę 250.000—300.000 zł., pisząc o „Darze Pomorza” że tyle kosztował ten doskonały okręt. Nie wątpię, że „Dar Pomorza” jest okrętem doskonałym.

zbudowanym w roku 1912, lecz chciałbym wiedzieć, na czym ma polegać „gruchowatość” „Elemki”, której jeszcze dotychczas nikt nie widział i o opinie o niej nie zapytywał.

Chyba nie na tem ona się opiera, że „Elemka” przeszła bardzo ostry sztorm na morzu Bałtyckim, podczas którego wiele okrętów zginęło, lub było uszkodzonych poważnie.

Widocznie dziwnem zrządzeniem losu i jej pierwszy rejs musiał przejść ciężki chrzest morza, podobnie jak swego czasu przeszedł go „Dar Pomorza” w dużo groźniejszej formie, bo z koniecznością opuszczenia statku przez załogę, ratowanej przez stację ratunkową u brzegów Bretanii.

„Jeszcze Elemka” — myślę nad temi dwoma słowami. Czyżby to było możliwe, żeby statek, który jeszcze nie został zaliczony w poczet floty, którego fotografii nawet społeczeństwo nie widziało, już miał być czemś przykreń, nudnym i męczącym czytelników? Czy tych parę fałszywych wzmianek w prasie ludzi, którzy nawet swego nazwiska nie podali, miały wyczerpywać temat o okręcie, o którym dopiero zacznie poważnie się pisać. Bo nie tylko o okręcie samym, lecz o jego niezmiernie ważnej roli okrętu pioniera, którą ma odegrać, mówić się będzie. Okrętu — który dopiero, według programu, ma dźwignąć się 1-go stycznia 1935 r. z otaczającego go roboczego pyłu stoczni, by otrząsnawszy z siebie sieć niepotrzebnych rusztowań, zabłysnąć strzelistością swoich ogromnych, skośnych żagli na błękitnym niebie, które pociągną za sobą lśniąca czerń ciężko załadowanego kadłuba i skierują się w jasną smugę słońca, padająca przez nasze okno na świat — Gdynię. Pożegłuj „Elemka” na pełne morze, obarczona misją specjalną, twórczą a piękną!



Zatoka Pucka od strony Kuźnicy

POLONJA RUMUŃSKA A POLSKIE MORZE

Tuż za graniczną miedzą za Sniatynem, Zaleszczykami i Kutami, na ziemi rumuńskiej żyje przeszło 80 tys. Polaków.

Rzecz jasna, że mówiąc o Polakach w Rumunii, musimy się zatrzymać na największym, najlepiej stosunkowo zorganizowanym skupieniu polskim na Bukowinie. Stolicą niejako Polonii tutejszej, ośrodkiem jej życia narodowego, kulturalnego i społecznego są Czerniowce. Ongiś siedziba namiestnika Bukowiny, dziś 120-tysięczne, prowincjonalne, rumuńskie miasto, żyjące w dużej mierze wspomnieniami przeszłości, miasto, które pomimo swej piętnastoletniej przynależności do państwa rumuńskiego, zachowało do dziś wyraźnie niemiecki charakter.

Nie od rzeczy będzie wspomnieć o strukturze społecznej skupienia polskiego na Bukowinie. Większość stanowi tutaj wieś polska, potomkowie chłopów galicyjskich, sprowadzonych na Bukowinę w połowie minionego stulecia, wieś, która mimo, że tu i ówdzie uległa wpływom rumuńskim, czy ukraińskim, naogół utrzymała się. Specjalnie ciekawe są tu osady góralskie ze Spisza i Orawy, zwanych się „Słowakami”, zresztą niesłusznie. Lud to dorodny, odporny, pracowity. Interesującym może będzie szczegół, że lwia część służby domowej w Czerniowcach rekrutuje się z dziewcząt polskich, przybywających do miasta z wiosek góralskich. Wieś ta dziś zacofana i biedna, przy pewnym wysiłku może wydać z siebie szereg dzielnych, twardych jednostek.

Oprócz wsi istnieje na Bukowinie, w przeciwieństwie do Besarabji, gdzie przeprowadzono radykalną reformę rolną, liczne i wcale zasobne ziemianstwo polskie, trzymające się jednak w większości na uboczu od ogólnego nurtu życia polskiego. Po miastach i miasteczkach napotykamy wcale liczny żywioł rzemieślniczy, który jednak w okresie powojennym podupadł bardzo materialnie, co nie mogło się nie odbić ujemnie na jego więzi organizacyjnej i wreszcie inteligencji. Poza Bukowiną spotykamy w dużej części zruszczoną wieś polską w Besarabji, rozproszony żywioł urzędniczy po miastach, osiedla robot-

ników przemysłowych i górników w Siedmiogrodzie i nieco emigracji powojennej, żywiołu niestałego, który prędzej czy później skazany jest na powrót do Polski.

Zatrzymując się dłużej na inteligencji, jako na czynniku predestynowanym z natury rzeczy do odegrania roli przodowników społecznych, zgóry zaznaczyć należy, że zaciążyły na niej w sposób ujemny wpływy austriackie, wiara niemal wyłącznie w karierę urzędniczą, znikoma ilość ludzi, oddających się zawodom wolnym, niezależnym. Rzecz prosta, że urzędnik w pracy narodowej zawsze będzie w tym wypadku skrępowany, że trudniej jest mu o inicjatywę, że nie może posiadać dostatecznej swobody ruchów, zwłaszcza, gdy pracuje jako działacz mniejszościowy. Jeszcze w tragiczniejszym położeniu jest młodzież, kończąca wyższe szkoły rumuńskie. Prostu skazana jest ona, oprócz kilkunastu jednostek, które znalazły zatrudnienie w szkolnictwie polskim, czy w przedsiębiorstwach prywatnych, na przyjmowanie jakiegokolwiek posady w oddalonych prowincjach i stopniowe utonięcie w obcym morzu. Z drugiej strony społeczeństwo jest zbyt słabe materialnie, aby mogło dla niej stworzyć samodzielne warsztaty pracy.

Przed młodą Polonią w Rumunii stanie niedługo pytanie: Co dalej? Powiedzmy, że polskość posunie się jeszcze naprzód, że zostaną odrobione, obecnie istotnie duże zadania kulturalne, że społeczeństwo nabierze niezbędnego hartu i scali się ostatecznie... Jednak bez pozytywnego rozwiązania postawionego wyżej pytania, polskość w Rumunii będzie musiała ograniczyć się do biernego trwania, a co zatem idzie do marazmu.

Pytań tego rodzaju nie da się rozwiązać bez dania całej akcji polskiej na tym, bezwątpienia ważnym terenie, podstaw ekonomicznych. Zresztą prawda ta jest zbyt obecnie w Polsce doceniana, abym ją miał na tem miejscu udawadniać.

Mówi się często o Polonii rumuńskiej, jako o pewnego rodzaju pomoście między narodami rumuńskim i polskim, czynnikiem, którego racjonalnym zadaniem jest spowodowanie

wzmocnienia więzów, łączących dwa zaprzyjaźnione państwa. Istotnie jest to rola naturalna, którą przy pewnym wysiłku z ich strony Polacy zamieszkali w Rumunii, mogliby z powodzeniem wypełnić, jako ludzie znający dobrze język i kraj, w którym im zamieszkiwać przyszło.

Trzeba jednak wciągnąć tę Polonię w krąg polskich zainteresowań gospodarczych na terenie rumuńskim, zainteresować ją bliżej w dziele polskiej ekspansji, której droga na Bliski Wschód wiedzie przez Czerniowce — Bukareszt — Konstancę — Konstantynopol, szlak będący naturalnym przedłużeniem linii Gdynia — Warszawa — Lwów. Widomymi przejawami tej ekspansji są samoloty Polskich Linij Lotniczych „Lot”, docierające obecnie przez Sofję do Salonik, a w przyszłości zapewne jeszcze dalej, jest nasza „Polonia”, dziś największy okręt pasażerski, kursujący stale między Konstancą, a Haifa są wreszcie kapitały polskie, lub pochodzenia polskiego, pracujące wcale pomyślnie w Rumunii. Tutaj pragnąłbym do rzucić uwagę, że dziś w większości są to kapitały dzikie, bardzo luźno naogół związane z planami i drogami ekspansji polskiej, których odpływ z Polski nie równoważy bynajmniej zysków, jakie powinny one przynosić. W tych warunkach, przy wzrastającej z roku na rok penetracji ekonomicznej polskiej w głąb państwa rumuńskiego, związanie z nią Polonii jest jedyną możliwością dania jej jakiegoś trwałego gruntu, podstawy. Oczywiście trudno marzyć w tym wypadku o akcji masowej, raczej należałoby ograniczyć się do przodujących jednostek młodej inteligencji polskiej, dać im możliwość uzyskania niezbędnej w tym wypadku wiedzy, a później możliwość znalezienia zarobku tam, gdzie pracuje polski kapitał, uniezależnić je materialnie.

Rozważaniom tym dałem tytuł „Polonia rumuńska, a polskie morze”. Chodziło mi o to, że morze, Gdynia, wygranie przez Polskę batalii o nietylko teoretyczne, ale i praktyczne zdobycie własnego dostępu do morza, narzuca z nieprzepartą siłą konieczność wciągnięcia tych skupień polskich zagranicą.

które mają pewne możliwości pod tym względem: w służbę polskiego pochodzenia w świat szeroki. Między Bałtykiem, a morzem Czarnym istnieją dawne wiekowe związki i pokrewieństwa, które dziś znowu nabierają rumieńców życia. Ze strony rumuńskiej mnożą się oferty pod adresem Gdyni, której znaczenie obecne dla Polski, a przyszłe dla Rumunii poczyna się rozumieć i doceniać. Prowadząc propagandę za naszym morzem na terenie rumuńskim, wiążąc silnymi węzłami wy-

brzeża Bałtyku z wybrzeżami czarnomorskimi, nie zapominajmy o tem, że w akcji tej nie godzi się zapominać o Polakach w Rumunii, którzy po odpowiednim okresie przygotowawczym mogą nam oddać spore usługi, torując drogi, idąc w awangardzie. Z drugiej strony dajmy tutejszym skupieniom polskim możliwości nie tylko przetrwania, ale i rozwoju, nie dopuścimy do tego, aby na rzucone wyżej pytanie „Co dalej?” nie znalazła się pozytywna odpowiedź: rzecz prosta, że

naszkicowane tutaj ledwie zadanie nie jest łatwe, ani proste. Ale jeśli jest wogóle możliwe, winno być systematycznie krok za krokiem wykonywane.

Dając Polonii w Rumunii cel prosty, jasny i sprecyzowany, a zarazem pewne wskazówki, jak do niego dążyć, pozyskując dla tego celu jednostki wybrane, stworzymy i tutaj wypróbowaną siłę polską, która nam odda duże usługi w realizacji polskiej racji stanu.

kpł. dypl. JERZY ZAREMBA

Z WĘDRÓWKI PO WYBRZEŻU

Nie pamiętam już, jak powstał w naszym gronie projekt pierwszego zwiedzenia wszelkich nieznanych lub mniej znanych zakamarków naszego wybrzeża. Prawdopodobnie zagłębiając się, jak zwykle, w szczegóły różnych map, porównując piękne, najnowsze wydanie arkusza „Gdynia” naszego W. I. G. *) ze starą makulaturą niemiecką lub dawnymi reprodukcjami — musiałem zastanowić się nad faktem, że spędzając od 10 lat urlopy nad morzem, nie wiem, co to jest, a raczej jak wygląda „Szpyrk”, „Beka” i t. p. Przypuszczam zresztą, że i czytelnicy moi, nawet ci fanatycy morza polskiego, nie potrafią na oczekaniu dać odpowiedzi na te pytania.

„Szpyrk”? — jedziemy oglądać!

Już nietylko „Szpyrk” lecz i „Beka” i cała „Kępa Swarzewska”, a dalej jeszcze „Lisi Jar”, a nawet „Piaśnica” i „Jezioro Żarnowieckie” — neć wyobraźnię.

Narada wojenna. Dyskusja. Decyzja. Metodą praocjów: pieszo!

Program przewiduje marsz wybrzeżem (patrz szkic): Mechelinki, Rewa, Szpyrk (!), Beka, Rzucewo, Puck, Swarzewo Wlk. Wieś, Rozewie, Lisi Jar, Jastrzębia Góra, Karwia, Jezioro Żarnowieckie.

Idziemy. Słońce mimo wczesnej godziny doskwiera. Nawet dosyć silny wiatr od morza nie jest w stanie zwalczyć mocy słonecznej. Idziemy samym skrajem urwistej Kępy Oksywskiej.

Widok zupełnie wyjątkowy: na wschód, t. j. na prawo od nas, lśni i mieni się cudna tafła zatoki Puckiej, ograniczona na dalekim horyzoncie ciemną linią Półwyspu Helskiego. Na zachód, t. j. na lewo od nas najwyklesze, ale i także piękne pola i łąki, pola i jeszcze pola... My

zaś posuwamy się również zwykłą ścieżką polną — tylko, że ścieżka idzie samym brzegiem urwiska, oddzielającego nas od morza. Nadzwyczajne wrażenie robi to nagłe, a tak dla naszego brzegu charakterystyczne przejście od lądowo - polskiego krajobrazu do widoku morza!

Po godzinnej wędrówce schodzimy urwistym i zalesionym jarem na dół, na plażę. Mijamy molo kwarantanny. Droga malownicza, lecz dosyć uciążliwa. Plaża urywa się kilkakrotnie. Nie chcąc wchodzić na urwisko, słusznie uważając, że nie jest to miejsce na uprawianie taternictwa — zmuszeni jesteśmy omijać przeszkody od strony wody. Brniemy więc odważnie w przezroczystej toni.

Przed nami migać zaczynają jakieś budowle — nader zresztą skromne. Wywiązuje się gorąca dyskusja: „Mechelinki”. — „Nie — Rewa”, ktoś wśród ogólnej wesołości oświadcza „Puck”!

Były to Mechelinki. Zwykła nadbrzeżno - kaszubska wieś. Niebawem pęd postępu, rozbudowy, jasnego pędu w przyszłość — tak typowy dla całego prawie naszego wy-

brzeża — nie dotknął tej cichej ustronni. Poza napisem na sklepie nie się od czasów niemieckich nie zmieniło i o dziwo: nie nie wybudowano! Kilkanaście domków dosyć schludnych, otoczonych nieschludnymi gnojówkami, kury, kilka krów, kilka łodzi.

Za Mechelinkami kończy się Kępa Oksywska i prawie odrazu wzrok sięga ponad Mostowem Elotem i rzeczką Strzemiem od Kępy Puckiej, oddalonej w linii powietrznej o jakie 6 km. Urwisty brzeg zmienia się w kilka piaszczystych wydów, a dalej ciągnie się pozornie niczem nieprzerywana, zupełna płaszczyzna zielonych łąk, przegrodzona od zachodu, prawie na horyzoncie rzędem drzew. Jest to szosa, prowadząca z Chylonji poprzez Kępę Oksywską na Puck.

Isć coraz ciężej. Piasku więcej i jest on jakoś bardziej drobny, sypki i grząski. Ale widać już blisko rząd budynków — Rewa.

Dodaje to otuchy. Przecież za Rewą znajduje się pierwszy cel i początkowy powód naszej wędrówki — sławetny, tajemniczy „Szpyrk”.

Przejście nasze przez Rewę wywołuje nielada sensację. Strażnik graniczny, prowadzący pogawędkę ze starym Kaszubem, urywa nagle i patrzy na nas ze zrozumiałym zdziwieniem, z domieszką niemniej zrozumiałej podejrzliwości.

Krótką pogawędką załadadza sytuację. Zasięgamy „języka”. Szpyrk jest tuż, lecz dalej do Beki poprzez Strzemię — przejść trudno.

Mijamy Rewę. Tutaj czeka nas nagroda za dotychczasowe trudy! Naprawdę warto oderwać się od ruchu gdyńskiego, portu, plaż, dźwięków i dancingów, aby zobaczyć to dziwne zjawisko przyrody.

Wprost na północ wystrzela jakby naturalne, wąskie molo piaszczy-



*) Wojskowy Instytut Geograficzny.



Szpyrk — na lewo zatoka Pucka

ste. Półwysep — jakby miniaturowy Hel. Długość znaczna, zdaje nam się, że nawet bardzo znaczna. Mapa poucza, że ciągnie się ten Szpyrk aż prawie na półtora km wglęb zatoki. A ponieważ szerokość jego wynosi zupełnie jednostajnie od 6 — 10 metrów — więc idąc niemi, odnosi się wrażenie chodzenia wprost po wodzie. Czysty piasek. Żadnej roślinności. Tylko liczne kałuże pełne ciepłej wody i dużych kłębowisk piany. Trochę wyrzuconych na brzeg roślin wodnych.

Szpyrk tworzy rodzaj malej zatoczki — na poczekaniu ochrzczonej przez nas „Szpyrkówką“ — w dużej zatoce Puckiej.

Najbardziej zdumiewa i czaruje wzrok stan wody w obu zatokach, sprzeczny zdawałoby się z logiką. Otóż duża zatoka na prawo od nas jest lustrzana, spokojna i poważna. Mała — przedstawia kotłowisko spienionych, jak na takie maleństwo. dużych bałwanów, białych baranków, grzywaczy. Gdzieś przed nami za końcem Szpyrka wzburzona zatoka łączy się ze spokojnym „małym morzem“.

Z trudem odrywamy się od czarującego obrazu. Ale trudno — czas nagli. Zegarki wskazują już godz. 11. Iść ciężko, piasek coraz bardziej sypki. Kępy trawy zdradliwe i nieraz ostre.

Etap ciężki. Więc te pięć kilometrów do ujścia Strzemia towarzysztwo rozciąga się w długi łańcuszek pochyłonych postaci z trudem powłóczących nogami. Wszystkim przyswieca nadzieja rychłego odpoczynku i posiłku.

Niestety! Człowiek strzela...

Ujście Strzemia łatwe do przejścia w bród, ale dalej... Jakies kłębowisko szuwarów, moczarów, kępek zdradliwie polyskującej wody! A Beka tak blisko! Ręką sięgnąć!

Wysłany zwiad. przez usta swo-

jego dowódcy i jedyne go uczestnika, trzynastoletniego benjamina wyprawy — melduje o możliwości przejścia ścieżkami w lewo mniej więcej na Mrzezino.

Korowód podupadłych trochę na duchu postaci sunie w nieznaną dal.

To była przeprawa! Równe, zielone łąki okazały się bardzo podmokłe i poprzegradzane całym systemem, całą siecią głębokich rowów, dosyć szerokich, aby przeskakiwanie było połączone z ryzykiem. O tem przekonali się niektórzy, zapadając się nieraz po pas to w wodę, to w podejrzanego wyglądu „zupkę“.

Skutkiem tego wygląd gromady jeszcze bardziej malowniczo odcinał się na tle krajobrazu.

Ale wszystko ma swój koniec. Na szosie zakańczamy rozdział Szpyrk i otwieramy następny: Beka.

Rozdział nielada: przecież mapa wskazuje wyraźnie, że naprzeciw kilku chałup, tworzących miejscowość Beka, istnieje wyspa na morzu. Wyspa wąska, piaszczysta, bez większej roślinności — atoli zawsze wyspa.

Nikt nie wiedział, że Polska posiada wyspę morską! Z drugiej strony wypytywani poprzednio rybacy gdyńscy, szyprowie, kapitanowie różnych statków — zgodnie oświadczali, że niema żadnej wyspy, a na powołanie się na mapę odpowiadali wzruszeniem ramion.

Przekonamy się więc sami.

Gorączka odkrywca ogarnia wszystkich, najbardziej nawet zgłodniałych i zmęczonych. Mokre łąki ciągną się dalej w nieskończoność, my zaś kroczymy po wynalezionej ścieżce — bez wyczynów sportowych.

Na dużej łące, gładkiej i zielonej, samotny Kaszub walcem, zaprzężonym w konia, walcuje trawę. Po zwalcowaniu trawa rośnie gęściej i

równiej. Obrazek, przypominający Hyde Park w Londynie, lecz na tle pustkowi trochę dziwnie, w każdym razie „nie swojsko“ wygląda.

Beka — dwie, trzy biedne chałupki, nieodzowny pastuch z krowami. Brzeg zarośnięty szuwarami. Wyspy ani śladu. Rozczarowanie. Autorytet Wojskowego Instytutu Geograficznego spada, jak dolar na giełdzie. Lecz eureka! Oddzielona kilku krokami od łąki zupełnie płytka cieśnina, zarośnięta częściowo szuwarami, piaszczysta, niepozorna, odsłania się naszym oczom ta „wyspa“.

Rację ma W. I. G. — jest wyspa i kartograficznie zupełnie dobrze przedstawiona na mapie. Rację mają i poczciwi marynarze, nie uznając wyspy. Dla nich naturalnie niema: ani jej nie widać od morza, ani zamieszkać, ani wykorzystać!

Lecz dla nas istnieje. Jedyna wyspa morska Rzplitej. Istnieje tem bardziej, że narówni ze Szpyrkiem powiększa się stale, przysparzając obszaru Najjaśniejszej. Może kiedyś urośnie na prawdziwą, dużą wyspę? Chociaż rosnąc, równocześnie zamula coraz bardziej „cieśninę“ i prędko połączy się z łądem, zamieniając „wyspę“ na jeszcze jeden obok potężnego Helu i małego Szpyrka, najmniejszy półwysep.

Cofamy się kawałek pod osłonę wzgórz Kępy Puckiej. W zacisznym kącie rozbijamy obozowisko. Jest późne popołudnie. Rozpalone ognisko potrzasa pióropuszem dymu. Skwierczą na patelni jajka z bekonem. Gotuje się herbata. Odpoczywamy i rozmawiając o dalszej drodze, napawamy się widokiem zatoki, przebytymi wrażeniami. Zmęczenie gdzieś ucieka.



U podnóża Kępy Oksywskiej

400-LECIE KANADY

W naszej starej Europie niema mowy o tworzeniu się nowych narodów. Każdy kraj na tym starym kontynencie od wieków zajęty jest przez jakiś naród, którego historia i kultura formowały się we własnym kotle, oczywiście w związku z całą historią Europy od epoki Grecji i Rzymu. Nie wyłącza to oczywiście pewnych przeobrażeń nie tylko obyczajowych ale i psychicznych w narodach Europy, choćby przez wzajemne działanie na siebie przy coraz ściślejszych stosunkach między narodami, wytwarzanych dzięki ułatwieniom komunikacyjnym; ale przemiany są nieznaczne i niezmiernie powolne, wymagające niemal tysięcy lat.

Co innego jednak dzieje się w krajach nowych, jak naprz. Kanada, o której specjalnie mówić będziemy, gdzie cała historia kraju liczy zaledwie 400 lat, gdzie cała ludność biała powstała z imigracji i gdzie do niedawnych czasów ta imigracja była najzupełniej wolna i dowolna.

Kanada obchodziła w tym roku właśnie 400-lecie swego istnienia dla cywilizacji. Odkryta przez Francuza Cartier w 40 lat po podróży Kolumba, zbadana potem przez wielkiego eksploratora Champlain'a, również Francuza, należała Kanada do Francji aż do r. 1713-go, kiedy pokój w Utrechcie oddał Anglii klucze do „przedpokojów“ Kanady — Akadji, ze strony Atlantyku, a od zatoki Hudsona — od strony Oceanu Lodowatego. Wojska angielskie pod dowództwem Wolfe'a wkraczały coraz głębiej i w roku 1761-ym skończyło się tu panowanie Francji.

Rewolucja Francuska wykopała przepaść pomiędzy dawną macierzą a nową Francją Kanadyjską. Rewolucja ta bowiem była bardzo niepopularna w Kanadzie wśród ludności konserwatywnej i bardzo katolickiej.

Poważniejsze zaludnianie Kanady przez rasę anglosaską zaczęło się dopiero po oderwaniu się Stanów Zjednoczonych od Anglii. Albowiem lojalni Anglicy, zamieszkujący ówczesne kolonie angielskie w Północnej Ameryce, oburzeni rewoltą tych kolonij i oderwaniem się ich od Korony, gremjalnie przenieśli się do Kanady. Wówczas Kanada na dobre zaczęła się stawać dwujęzyczną kolonią angielską.

Oficjalnie Kanada jest państwem należącym do Związku Brytyjskiego i uważana jest za kraj anglosaski o kulturze angielsko - amerykań-

skiej. Już to ostatnie jednak określenie nie jest ściśle, bo sama kultura angielsko - amerykańska, jaka się wytwarza w Stanach Zjednoczonych, to znaczy u najbliższego sąsiada Kanady, na którym ona stale się wzoruje, jest jeszcze dziś znakiem zapytania. Przecież w Stanach Zjednoczonych połowa ludności jest pochodzenia nie anglosaskiego. Ale w Kanadzie sprawa jest jeszcze bardziej skomplikowana i bardziej dla kultury anglosaskiej wątpliwa.

Olbrzymi kraj, zwany Kanadą, tyle, co cała Europa, a dokąd wysłała już Polska pół miliona swoich obywateli na emigrację, ma zaledwie niecałe 10 milionów mieszkańców, w tem zaledwie trzecia część jest anglosasów, ale i tu jeszcze mamy do czynienia z trzema grupami, mianowicie — Anglikami, Szkotami, niezmiernie licznym i bardzo odrębnie trzymającym się odłamem, i wreszcie Irlandczykami, katolikami, którzy raczej się łączą w małżeństwach z innymi katolickimi odłamami ludności, niż z protestantami angielskiego pochodzenia.

A więc dwie trzecie ludności Kanady, to nie anglosasi. Któż oni są?

Otóż przedewszystkiem połowa z nich, a więc znów prawie trzecia część całej ludności — to Francuzi z rasy i języka, potomkowie pierwszych kolonistów europejskich w tej części globu. Jeżeli się zważy, że Francuzi kanadyjscy są najbardziej rozrodczym narodem na świecie, to łatwo przewidzieć, że część anglosaska ludności Kanady, gdzie rodziny nie mają więcej dzieci niż dwoje, troje, będzie stale ustępowała liczebnie Francuzom.

Ale wchodzi teraz w grę jeszcze ostatnia trzecia część ludności, złożona z kilkudziesięciu różnych ras i narodowości, reprezentujących niemal wszystkie narody świata. Stopniowo, przez małżeństwa mieszane wytworzy się, oczywiście, z czasem nowy zupełnie typ narodowy, nowego Kanadyjczyka, którego jaźń fizyczna i duchowa jest dziś jeszcze zagadką. Optymiści twierdzą, że wyrośnie z tego naród o wielkiej tężyźnie, który będzie skupiał w sobie wartości dodatnie wszystkich tych narodów, z których pochodzili wychodźcy. Pesymiści znów utrzymują, że potomkowie tych imigrantów mogą dziedzićć po przodkach i wnieść do nowej rasy — tworzącej się dopiero, nie tylko zalety, ale niestety i wady

starych ras.

Najbardziej jednak ciekawą jest przyszłość Kanady jeszcze z tego względu, że imigranci nie rozsiedlają się równomiernie po całym olbrzymim kraju, lecz skupiają się głównie albo po wielkich miastach, albo też w trzech centralnych prowincjach — Manitoba, Saskatchewan i Alberta. I tu jest właśnie ten ciekawy kocioł, gdzie gotuje się ta nowa, przyszła rasa kanadyjska z kilkudziesięciu pierwiastków. Bo inne prowincje rozwijają się w innych warunkach, a mianowicie — prowincja Quebec jest przeważnie francuska, a prowincja nazwiskiem — Brytyjska Kolumbia jest prawie wyłącznie angielska. Inne znów trzy prowincje nadmorskie są mieszane anglo - francuskie z przewagą elementu angielskiego i małą tylko przymieszką obcych ras. W ten więc sposób tworzą się w Kanadzie niejako cztery narody, z których największą zagadką będzie ten w prowincjach centralnych, gdzie na ten naród przyszłości złoży się około 60 różnych ras.

W tym kotle narodów, ras, języków, obyczajów Polacy zaczynają odgrywać coraz poważniejszą rolę, szczęśliwie bowiem nie rozsypali się po całym olbrzymim kraju, lecz są względnie skupieni. Więc przedewszystkiem po miastach prowincji Ontario, gdzie pracują na fabrykach. W niektórych miasteczkach stanowią już poważny odsetek ludności, a potem jako ludność rolnicza skupieni są w prowincjach centralnych, lecz głównie jednak w prowincji Manitoba.

Dziś Polacy w Kanadzie posiadają już poważne organizacje społeczne, liczne polskie kościoły, szkoły, czytelnice, biblioteki, kluby, teatry amatorskie, pisma, co razem walnie przyczynia się do utrzymania polskości i jej promieniowania.

Jeżeli imigracja do Kanady będzie wznowiona, to możemy śmiało kierować tam część naszego wychodźstwa, gdyż warunki przyrodnicze są tam dla Polaków bardzo sprzyjające, wolność w tym kraju zupełna, a już nakreślone szlaki skupień pozwolą na grupowanie się Polaków coraz ściślej, a w ten sposób na wytwarzanie ośrodków polskich, które nie przypadną nigdy dla Polaki, przeciwnie, które kiedyś odegrać mogą w naszych stosunkach ekonomicznych i innych rolę poważną.

„SLEPY” PASAŻER

Kapitan Dubny spojrział sennie na horyzont, ziewnął szeroko, wytrząsnął popiół z fajki, stuknąwszy cybuchem o parapet reilingu, i z wyrazem najwyższego niezadowolenia, powoli, jak duży, utuczony buldog, zszedł ze stopni, prowadzących z mostku kapitańskiego na pierwszy pokład okrętu.

SS. „Weltawa” minęła już cypel Helu i wyszła na otwarte morze. Teraz świeży wiatr, hulający swobodnie po tamtej stronie półwyspu, przejechał się falą zimną po brudnych pokładach, a morze zaczęło mlaskać coraz głośniejsze i stalowe burty okrętu.

Na głównym pokładzie bosman, trzymając w dwóch garściach koniec węża, jeździł strumieniem wody po całym pokładzie, patrząc z satysfakcją, jak woda zmywa pokryte pyłem węglowym zęby luków, stalowy pokład, żółte gaje i niewyraźnego koloru fałszyburtę. Trzej marynarze w wysokich butach gumowych zmiotali szczotkami brudne strumienie wody do waterwejsów, skąd przez otwory w burcie ściekały do morza.

Kapitan Dubny nie raczył — rzecz prosta — spojrzeć na ten djabelnie prozaiczny obrazek. Szarpnął okrągłą klamką drzwi, przesadził ostrożnie swe grube nogi przez wysoki próg i wszedł do salonu.

Steward Konopka uprzątnął już stół, talerze, półmiski i srebro stołowe pozostawił do pentry i teraz stara się wywabić dużą plamę z zielonego sukna, gdyż inspektor Morżon, podczas obiadu, przewrócił, kieliszek z winem, chcąc zademonstrować, w jaki to sposób zabił własnoręcznie dwóch krwiożerczych Indian w ujściu Amazonki.

Kapitan Dubny przeszedł powoli przez salon, spojrzawszy bokiem na poplamioną serwetę, wydał z siebie kilka przytłumionych dźwięków, które brzmiały, jak ponure pomruki chrapiącego mopsa, i powolnym, przewalającym się krokiem, niczym duży kudłaty niedźwiedź, wszedł do swojej kabiny.

Zaledwie zdołał wyswobodzić swą barczystą postać z obszernego płaszczka, gdy trzy dyskretne puknięcia w drzwi zmąciły ciszę kabiny.

— Wejść!! — huknął kapitan Dubny tak głośno, że szklanki w drewnianej ramie ozwały się przeciągłym dyszkanem.

Z czapką w rękę, trzema naszywkami na każdym rękawie i zakłopotaną miną pierwszy oficer ukazał się w drzwiach kabiny. Był to młody człowiek o długiej, czerwonej, jak szyja indyka, twarzy.

— Przepraszam, panie kapitanie — rzekł pierwszy. — Słupy pasażer zakradł się na statek — przelknął, nabral tchu i dokończył — Złapaniśmy go przed chwilą. Jest tutaj właśnie...

Po tych słowach zrobił ruch głową w kierunku salonu, czy też prawej burty — niewiadomo — gdzie blinda cze-

kał już widocznie na niemiłe widzenie się z kapitanem.

Kapitan wyprostował się w fotelu, stuknął ciężką dłoń o blat biurka i rzekł z pasją: „a ścierwa...” poczem tonem groźnym i nie rokującym nic dobrego dokończył — Sprowadź go tutaj!

Słupy pasażer był zaledwie 15-letnim chłopcem i wystrachany wyraz jego niebieskich oczu, płowa czupryna i nerwowe ruchy nadawały mu piętno szubaka z ostatniej tawki, który zniemacka został wyrwany przez profesora i acyma nadziei wodził teraz po twarzach kolegów.

— Skąd jesteś?! — huknął kapitan Dubny tak tubalnym głosem, że chłopak zmałał o cal i spojrzawszy ze strachem na pierwszego.

Rzuciwszy okiem na cztery złote naszywki i groźną minę kapitana Dubnego, odrzekł drżącym głosem: — Z Włocławka, proszę pana admirała.

Starszy oficer przygryzł wargi, lecz spowolniał natychmiast, gdyż nawet cień uśmiechu nie prześlizgnął się po twarzy jego zwierzchnika.

— Uczeń? — spytał ostro kapitan.

Chłopak opuścił zatrwożone oczy i rzekł jakby ze wstydem: — Tak jest, proszę pana admirała.

Kapitan Dubny spojrzawszy nań surowo i spytał jeszcze groźniej: — Jakież się dostał na statek?!

Chłopak poczerwiennał, jak piwonja, i zupełnie cicho, tak że ledwie go było słyhać, odrzekł: — Po sznurku, panie admirał...

Kapitan miał trochę kłopotu z utrzymaniem swojej oficjalnej powagi.

— Hm... Po jakim sznurku? — spytał trochę łagodnie.

Chłopiec, myśląc, że burza już minęła, odezwał się teraz śmiejąc: — A po tym, co to okręt jest nim do brzegu przywiązany. Chciałem koniecznie dostać się na okręt, panie admirał — i potem tonem nieomal konfidencjonalnym — Chciałem zobaczyć cały świat...

— Oh — odezwał się kapitan. — Romantyk, ha? — i zwracając się do oficera, rzekł: — Pośle pan tego szczeniaka do kuchni. Kucharz ma 10 dni czasu, żeby rozwiać jego romantyczne marzenia. W porcie, aż do odpłynięcia, zamknąć go w magazynie na trzy spusty i trzymać na chlebie i wodzie. Rozumie pan?

Oficer skinął głową. — Tak jest, panie kapitanie! — i wzięwszy chłopaka za łokieć, pchnął go lekko w kierunku drzwi.

— Romantyk!... — mruknął kapitan Dubny. — Ha...

Chłopak z miejsca został przydzielony do pożytecznej funkcji skrobania kartofli. Kucharz otrzymał ścisłą instrukcję i w przerwach między siekaniem

mięsa a smażeniem kotletów, pracował nad rozwiewaniem pięknych wizyj o romantycznych przygodach, które doniedawna chodziły po głowie młodego pasażera.

Bohaterskie przygody ograniczyły się teraz do ścisłego wykonywania licznych rozkazów kucharza Zielonki i znoszenia ze stoicyzmem barwnych epitetów, którym ten przyzodabiał swoje zlecenia dla dodania im sily i efektywności.

„Kartofle obrać, lebiego!” huknął kucharz Zielonka w swoim królestwie garnków, rondli i kociołków. — „Kocioł wyszorować na glanc, ofermo jedna” — „Podłogę wypucować!” — „Węgiel pod kuchnię, węgiel!...”

Chłopak obierał kartofle, szorował kotły, mył podłogę i podrzucał węgiel ood płytę, co chwila przerywając jedną czynność, żeby zacząć drugą i, nie dokończony tej, wrócić do pierwszej, gdyż zdaniem kucharza Zielonki rozpraszanie wizyj polegało na dawaniu kilku rozkazów naraz w jak najkrótszym okresie czasu.

Zaledwie chłopak chwycił za gamek, żeby postawić go na płycie, już padł inny rozkaz, potem znowu inny, potem jeszcze inny i chłopiec mial się po całej kuchni, jak oparzony.

— Pomyje wylać wrzasnął kucharz pod koniec obiadu, gdy chłopiec zabrał się do czyszczenia maszyny do siekania mięsa.

Chłopak rzucił robotę, schwycił za pełne wiadro odpadków, lecz w połowie drogi przystanął niezdecydowany. — A... a dokąd, panie kucharzu?

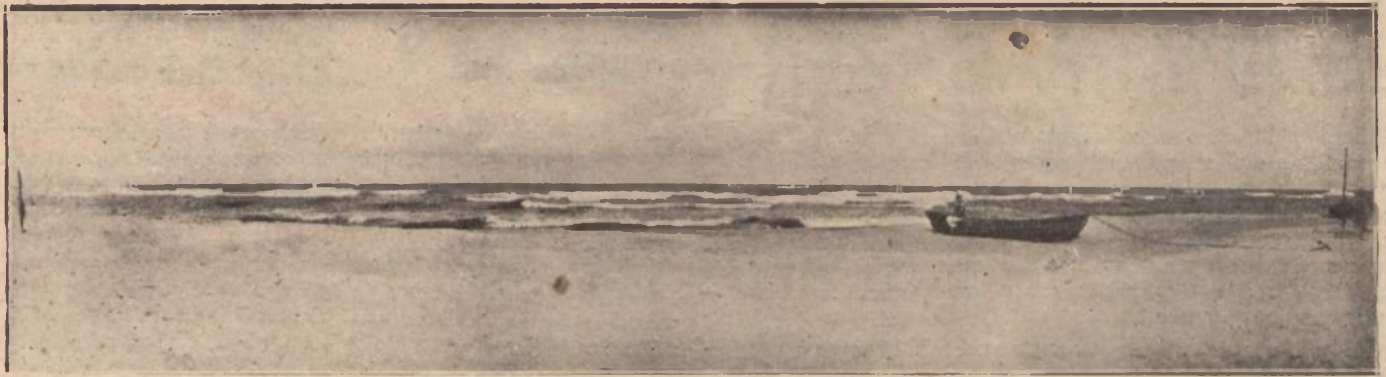
Kucharz spojrzawszy na niego z wyrazem obrażonego wieprza. — Panie szefie, mówi się, niedojdo! — poczem ręką, uzbrojoną w duży nóż kuchenny, wskazał w kierunku drzwi pokładu, waterwejsów i morza. Chłopiec, nie wiedząc, co wybrać, podszedł do waterwejsu i już w nieświadomości swojej miał przechylić kubeł z pomyjami, gdy kucharz ryknął z kambuza.

— Za burty, ofermo! Z odwiecznej strony!!

Stosując się do instrukcji swego zwierzchnika, chłopiec podniósł z wysiłkiem kubeł, postawił go na krawędzi reilingu i przechylił wiadro, lecz silny poryw nord-ostu podchwycił żółtą brzoję, cisnął nią w twarz blindy, bryzgnął odpadkami w kierunku dziobu i zawiesił dwa makarony na złotych guzikach munduru kapitana Dubnego, który, obleczoney w szaty kapitańskiej powagi, akurat wychodził z salonu.

Kapitan Dubny uniósł się z wściekłości na palcach i zacisnął bezsilnie pięści. — A ścierwa!! — wrzasnął, jak zraniony tygrys. Twarz jego nabrzmiała purpurą, a oczy wyszły z orbit. — A ścierwa!!!

Chłopak nie czekał. Z wypróżnionym kubłem w rękę i ociekającą twarzą,



okrążył kambuz, szybko podskoczył do drugich drzwi i otworzył je na rościerz. Kucharz Zielonka schwycił się z przerażeniem za głowę, gdyż wiatr przeleciał ze świstem przez cały kambuz, a jego piękny, biały, kucharski kołpak unosił się w powietrzu, zawirował śmiesznie nad stołem i, jak biały ptak, wyfrunął z kuchni, sadowiąc się o jakieś 10 metrów od burty okrętu, na wzburzonych falach Bałtyku.

O ile pierwszy dzień dla chłopca obfitował w szereg nieprzyjemnych wypadków, o tyle noc minęła niewygodnie co prawda, lecz zupełnie spokojnie na zwyczaj lin konopnych w bliskim sąsiedztwie puszek od farby, talii, bloków i malarskich pędzli, w ciasnym pomieszczeniu okrętowego magazynu. Dokąd kapitan Dubny kazał zamykać go co noc za karę udekorowania jego mundurki resztkami oficerskiego obiadu.

Wypadki potoczyły się wartkim nurtem dopiero nad ranem. Rano bosman Maleta, Kaszub z Helu, zdjął potężną kłódkę z drzwi magazynu, otworzył je powoli i huknął w głąb ciemnego pomieszczenia:

— Wstawać tam! Wstawać! Do kuchni iść, pyrki skrobać! — poczem zamachał rękami przed swoim nosem i zawołał głośno: Hohoho!!! — co miało oznaczać, że rozkaz ma być natychmiast wykonany.

Chłopiec wygrzebał się ze zwoju lin i wyskoczył z magazynu. Przetarłszy oczy, spojrzał zaspianym wzrokiem na bosmana i rzekł niewinnie: — Czy to już tak wcześnie, proszę pana?

— Pyrki skrobać!! — powtórzył bosman ponuro, wskazując kciukiem w kierunku kuchni, i żeby unaooczyć swoje zlecenie, dał chłopakowi kopniaka z tyłu, nastawiając go na kurs, który miał zaprowadzić go do kambuzu.

Chłopak ruszył po stalowym pokładzie w kierunku kuchni, a bosman, stukając obcasami swoich drewnianych trepek, skierował się w stronę kubryka. Zaledwie jednak zdążył przesadzić nogę przez próg, gdy zewnątrz doszedł go krzyk przeciągły i przeraźliwy; klang — klang — klang telegrafu zadźwięczało wściekle na mostku, a marynarz stojący „na oku”, jakby płuca swoje chciał rozzerwać w strzepy, krzyknął, jak oparzony:

— ...Człowiek za burtąaaa!!!

Bosman w jednym pantoflu — drugi zgubił po drodze — wyskoczył, jak błyskawica, na pokład, bystrym wzrokiem

rzucił na morze i z tyłu, już za rufą, dojrzał pływającą głowę chłopca, borykającego się ze wzburzonymi falami.

Koło ratunkowe świsnęło w powietrzu i spadło z pluskiem na fale; okręt zadrdzał, jak zranione zwierzę — w maszynie dano kontrparę; kapitan, wychylny poza rejling warknął wściekle — „A ścierwa...”; kucharz na pierwszym pokładzie wyjęczył się siarczyście i wspomniawszy coś o „zatrąconej lebie-dzie”, a bosman, mamrocząc pod nosem, swoje hamburskie zakłęcia, kilkoma susami wskoczył na górny pokład, gdzie kilku marynarzy uwijało się już szybko koło łodzi ratunkowej. — Hohohoho!!! zarzycał na cały głos, zamachał rękami, jak wiatrak i, chwyciwszy łódź za burtę, pospołu z marynarzami starał się wykręcić ją nazewnątrz. — Hohohoho!!!

Szybko spuszczone szalupę na morze. Z bosmanem na rufie i czterema marynarzami na wiosłach łódź odbiła się od statku, uderzywszy uprzednio o burtę okrętu. Zaledwie odplynęli parę jardów, gdy jeden z marynarzy machnął w pośpiechu wiosłem i runąwszy w tył, rozkrwawił sobie głowę o krawędź ławki. Mimo wszystko wiosłowali, jak szaleńcy, zbliżając się szybko w stronę płowej głowy, która to wylaniała się, to chowała za karbami wzburzonego morza. Byli już zupełnie blisko, gdy bosman z przerażeniem dostrzegł, że woda wartkim strumieniem sączy się do łodzi, przez szwy zluźowanego poszycia. Szybko rozejrzał się za czerpakiem. Nie było czerpaka. Schwycił najbliższą siedzącego marynarza za nogę, ściągnął but gumowy i w gorączkowym pośpiechu, czerpiąc wodę z dna szalupy, wyrzucił go za burtę. W tejże chwili marynarz na dziobie schwycił niedoszedłego topielca za głowę i soczyście z satysfakcją wymamrotał „a bradiago...”, poczem dodał kilka uwag o jego rzekomo złem pochodzeniu.

— ...dezorganizuje mi cały statek — ciągnął kapitan, przechadzając się nerwowo po miękkim dywanie kajut kampanii. — Od czasu, jak wytaszczył go, pan z triumfu, wszystko pokiełbasilo się na tym okręcie. Szalupa rozbita w drobniaki, wiosła połamane, jeden* marynarz chodzi z obwieszoną głową, o maty włos nie straciłem bosmana i czterech ludzi załogi, a teraz znowu ten pożar...

Przystanął i spojrzał surowo na pierwszego, który posłusznie wysłuchiwał tej

długiej litani nieszczęść. — Czy pan już obliczył szkody, wyrządzone przez pożar w magazynie okrętowym?

— Tak — odrzekł oficer. — Liny, talje i bloki spalone. Farba oczywiście nie do użytku. Pozostały dwa pędzle malarskie, trzy haki i siekiera strażacka bez trzonka. To wszystko.

— A ścierwall — zaklął kapitan Dubny i potem, wskazując palcem na oficera, rzekł groźnie. — To wszystko pańska wina, panie. Gdyby pan był trzymał załogę krótko za mordę, jak należy, odwachowy nie zasnąłby przy trapie. A gdyby nie zasnął — ten szczeniak nie dostałby się tutaj na statek. Spalone, ha? Jak on to zrobił?

— Zaprószył ogień, panie kapitanie — odrzekł oficer. — Ciesza pierwszy zauważył pożar. Ledwieśmy blindę wyciągnęli stamtąd. Nic mu się nie stało wprawdzie, ma podpalone rzęsy, brwi no i trochę włosów na głowie.

— Szkoda, że nic więcej — mruknął kapitan Dubny i po namyśle dodał groźnie: — Wpakować go do komory kotwicznej! Trzymać go tam po 12 godzin na dobę. Niech rdzę objąja z łańcucha. Zmordować go do siódmego potu! Dać mu najcięższy młotek i najcięższy szmergiel. Ma oszlifować mi łańcuch, jak lustro. Rozumie pan?

— Tak panie kapitanie — odrzekł oficer szybko i widząc, że nieprzyjemna konferencja została skończona, wyszedł z salonu.

★

Najcięższy młotek na SS. „Weltawie” ważył 12 funtów, lecz kapitan Dubny pomylił się mocno, sądząc, że fakt ten może ujemnie wpłynąć na stan duchowy i fizyczny młodego aspiranta, do morskiego fachu. Chłopak był romantykiem i chociaż oblepiony mulem i rdzą łańcuch kotwiczny niewiele posiada romantycznego uroku, zawsze z morzem ma więcej wspólnego, niż kartofle i odpadki kuchenne, które doniedawna kurlami musiał wyrzucać za burtę.

Znalazłszy się w głębiach komory kotwicznej, chłopak uważał to raczej za awans, niż karę, i nie mogąc ukryć swego zadowolenia, spytał bosmana z entuzjastycznym brzmieniem w głosie:

— Czy to ja mam oskrobać ten łańcuch, proszę pana?

— Skrobać, skrobać — odrzekł bosman ponuro i zrobiwszy kilka gwałtow-

nych gestów w powietrzu, zawołał: — Hohoho! poczem, stukając swymi trepkami, ruszył w stronę pokładu.

No, ale to była przynajmniej praca. Ująwszy młotek w obie dłonie, chłopiec zabrał się do roboty i gdy o 12-ej bosman wrócił do komory, żeby z miejsca wyrazić swoje niezadowolenie, nawet jego krytyczne oko nie mogło dojrzeć żadnych usterek i zamierzone przemówienie ograniczyło się do lekkiego burknięcia:

— No! Na obiad iść! — rzekł bosman, wskazując na otwór luku. — Prędej, prędzej. Hohoho...

— W tej chwili, proszę pana — odparł chłopiec. — Tylko mnie się zdaje, że ten koleś co tu luzem w tych dziurkach chodzi, trzeba zamocować — przy czym wskazał bosmanowi na szakłę, z której szpindel wyłaził oprawie że do połowy.

— O diabli! — zaklął bosman i gorączkowo zabrał się do roboty, naprawiając brak, który niezawodnie przyczyniłby się do utopienia kotwicy i trzech przęsał łańcucha kotwicznego.

Mimo że bosman nikomu nie wspominał o tem, tegoż jeszcze wieczora pozwolił blindzie zjeść kolację w kubryku, a nie na korytarzu, jak zwykle, i gdy któryś z marynarzy zaczął wypróbować swój dowcip na chłopcu, odezwał się: „Cicho tam!”, poczem, żeby nie posądzono go przypadkiem o jakiś sentyment, kazał chłopakowi po spożyciu kolacji wynosić się na zбитy łeb, żeby nie plątał się pod nogami.

Gdy chłopak wyszedł posłusznie na korytarz i objął się koło drzwi kubryka, cieśla okrętowy, siedzący za stołem przetał twarz ręką i zauważył sennie:

— Psiakrew, wyrzuciłem za radio trzysta złotych, jak w błoto! Nie gra, cholera. — Poczem eleganckim ruchem przyłożył dwa palce do ust i trysnął strumieniem śliny do przymocowanej spluwaczki.

— To pan ma radio — odezwał się chłopak z entuzjazmem. — Niech pan mi je pokaże. Ja się znam na tem, ja...

Gdy cieśla spojrzął na chłopca, w oczach jego można było wyczytać wszystko, oprócz zaufania, lecz wskutek nalegań bosmana radio przyniesiono do kubryku, postawiono na stole i chłopak zasiadł do roboty.

Otoczony przez sześciu rosłych marynarzy, chłopiec, ku przerażeniu cieśli, wypatroszył pół zawartości radioodbiornika, z miną eksperta rozejrzał się po rozbranych częściach, powkładając spówetem do szafki, pokręcił gałkami: — w aparacie coś zadudniło, zachrobotało i ciepły głos kobiecy oświadczył, że pani Irena Wiśławska wygłosi odczyt o pielęgnowaniu urady w miesiącach letnich — poczem nada skrzynkę kosmetyczną i kilka uwag o schorzeniach na skórkę.

Głosy protestu rozległy się w kubryku i chłopiec natychmiast nastawił aparat na inną stację, gdzie naśladowca

dzikich zwierząt produkował się ze swym repertuarem.

Razem wzięwszy, efekt był wspaniały i chłopiec od razu urósł w oczach całej załogi. Efekt był jeszcze większy, gdy następnego dnia blinda naprawił zegarek kieszonkowy drugiego mechanika i dwurzędową harmonię starszego marynarza Eugenjusza Włodawki.

Gdy wieść o uratowaniu kotwicy i trzech przęsał łańcucha dotarła do kapitana, ten zrobił łagodniejszy wyraz twarzy i rzekł. — No, przynajmniej jedną pociechę mamy z tego szczeniaka — poczem obliczywszy, że bądźco bądź kotwica i trzy przęsał łańcucha są więcej warte, niż łódź ratunkowa i spalone bloki w magazynie, wydał rozkaz, żeby przeniesiono go do kuchni.

Kucharz Zielonka i teraz niewiele pociechy miał z chłopaka, gdyż ten na wstępie zaznaczył swoją obecność rozbiciem trzech filiżanek, wywróceniem kołta z zupą, wpuszczeniem do kuchni kota Szatana, który ściągając bęsztyk kapitański ze stołu, wytaszczył go na pokład i zawłókszy pod łódź ratunkową, podzielił się nim z psem okrętowym Neptunem.

W południe, gdy kucharz Zielonka uwijał się po kuchni, chłopak wlał mu pod nogi i Zielonka, nie mogąc znaleźć punktu oparcia, runął całym ciężarem na rozgrzany blat kuchni. — Uważaj, cholera! — ryknął na całe gardło, lecz teraz w głosie jego można było wyczuć odcień szacunku i poważania.

W Malmö stali dwa dni, i dwa dni chłopak spędził pod kluczem, gdyż jego chęci zobaczenia całego świata nie gwarantowały, czy nie zwieje przypadkiem ze statku. Starszy marynarz Włodawka postarał się uprzyjemnić mu

chwile samotności, przynosząc do naprawy zepsuty pulweryzator, przyrząd elektryczny do tatuowania i maszynkę do strzyżenia włosów, wzamian za co w tajemniczył go w sztukę splajosowania lin i robienia węzłków.

Po wypłynięciu z Malmö, chłopca, na usilne jego prośby, przydzielono do wachty drugiego oficera. Zresztą kucharz Zielonka sam postarał się o to, żeby ustrzec swój kambuz od kompletnej zagłady.

Podróż minęła spokojnie i gdy SS. „Wetawa” przybiła do kaju, chłopiec, ujrawszy postać swego ojca na nabrzeżu, odezwał się do marynarza Włodawki:

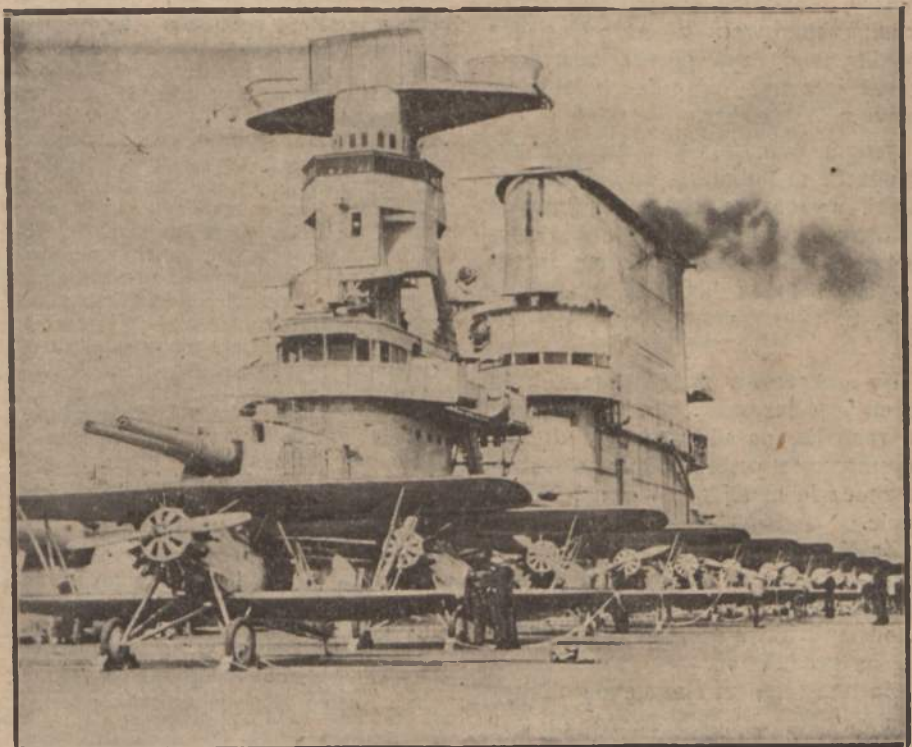
— No, a teraz znowu lanie dostanę — i z rezygnacją dokończył: — Już trzecie z rzędu, panie bosmanie.

Ojciec blindy był sympatycznym panem o łagodnych manierach i spokojnym wyglądem i trudno było wyobrazić go sobie w roli korcącego oprawcy.

— Co ja mam zrobić z tym nicponiem — rzekł do pierwszego oficera, gdy ten wręczał chłopca w jego ręce — Już trzeci raz ucieka mi z domu. Kłopotu mam z nim coniemiarą.

Oficer namyślił się chwilę i rzekł: — Myśmy też śieli z nim trochę kłopotu, ale razem wzięwszy, ten chłopak to dobry materiał na marynarza. Niech pan go odda do Szkoły Morskiej. Z niego będą ludzie.

— Jo, to je dobry precerz — zauważył bosman Maleta, a kucharz Zielonka, stojący w pobliżu, wydał pogardliwie wargi i nie powiedział ani słowa, niezadowolony ruszył do swego kambuza.



Samoloty wywiadowcze na pokładzie „Lexington'a”

S P R A W Y K O L O N J A L N E

OSADNICTWO W PARANIE

W numerze 3-im „Morza“ za miesiąc marzec b. r. zamieściliśmy szereg informacji o akcji kolonizacyjnej w Paranie — Brazylii.

Podaliśmy tam warunki kolonizacji rządowej w Marquez de Abrantes, opisaliśmy kolonizację wielkiego koncernu angielskiego na północy Parany (Londrina, Nowa Vlast) i Parańskiej Spółki Kolonizacyjnej (Nowa-Wola), założonej przez Polaków parańskich. Obecnie możemy się podzielić z Czytelnikami wiadomością, że wkrótce przystąpimy do organizacji własnego osadnictwa na obszarze siedmiu tysięcy hektarów, tworzących t. zw. rezerwat indyjski, położony na zachód od osiedla Tres-Bichos i „vendy“ Jana Pogorzelskiego, największej faktorji handlowej w tych okolicach. Rezerwat indyjski ze strony południowej graniczy z dużą kolonią polską Apucarana, ze strony zachodniej z polską kolonią Candido de Abreu, a od strony wschodniej z niewielkim osiedlem Tres Bichos, w którym też znajduje się kilka rodzin polskich.

Kolonję Apucarana zamieszkuje około 250 rodzin polskich i kilkanaście niemieckich. Okolica malownicza, gleba urodzajna. Klimat cieplejszy, niż w innych miejscowościach zaludnionych przez Polaków, to też polscy osadnicy sadzą tutaj sporo trzciny cukrowej, z której pędzą wódkę, sieją ryż górski, uprawiają nasze jarzyny. Wogóle koloniści powodzi się dobrze.

Jedyną przeszkodą w rozwoju gospodarczym kolonii jest odległość od kolei, wynosząca 160 kilometrów i związane z nią trudności zbytu produktów, które częściowo się przewycięża przez hodowlę nierogacizny, transportowanej pieszo do kolei.

Na szczęście w Brazylii podatek od ziemi jest tak mały, że nie wchodzi w rachubę, na ubranie byle drelch wystarczy, a przeto rolnik potrzebuje znacznie mniej gotówki niż w Europie.

Za Apucarana znajduje się t. zw. rezerwat indyjski, który rząd parański dekretem z dnia 7 czerwca 1934 r. odstąpił Lidze Morskiej i Kolonjalnej na osadnictwo.

Za tym terenem ciągnie się olbrzymia kolonia Candido de Abreu, położona między rzekami Ivahy (Iwai) i Ubasinho (Ubazynjo), gdzie się już

osiedliło ponad tysiąc rodzin kolonistów. Okolica bardzo bogata, ziemie dobre, las doborowy. Kazimierz Gluchowski, pierwszy konsul R. P. w Paranie, w swojej książce o osadnictwie polskim w Brazylii pisze o tych okolicach: „Jutro zapewne stoi przed nimi (t. j. kolonistami) otworem. Kiedyś, kiedy drogi, a potem i koleje przetną ten bogaty kraj, będzie to kraina mlekiem i miodem płynąca. Warunki po temu są... Dziś, kto ten kraj zobaczy, zachować musi głęboko w duszy obraz czarownych tych okolic, malowniczych wzgórz, cudnej wstęgi rzeki Ivahy“.

Opinie kolonistów polskich w Paranie pokrywają się z oceną, wymienionych terenów przez konsula polskiego w Kurytybie.

Jako redaktor „Wychodźcy“ otrzymałem w roku 1925 następujący list od kolonistów, zatytułowany: **Gdzie szukać ziemi dla polskiego chłopca.**

„W sprawie emigracji tak dla polskiego wychodźstwa ważnej i obecnie aktualnej, my koloniści dwóch sąsiadujących z sobą kolonii: Apucarana i Candido de Abreu, na ogólnym zgromadzeniu, odbytem dnia 7 czerwca 1925 r., powzięliśmy następujący wniosek, oparty na długoletniej, wypróbowanej praktyce własnej.

Aby mieć spokojny i niezależny byt, chłopu polskiemu jest nieodzownie potrzebny odpowiedni kawałek własnej, urodzajnej ziemi, położonej w miejscowości o zdrowym klimacie. Jak dotychczas z małym wyjątkami kolonizacja rządowa (brazylijska) poniekąd chybiała celu, gdyż albo była prowadzona na ziemiach nie bardzo urodzajnych, albo, co gorsza na ziemiach nieurodzajnych i o ciężkich warunkach klimatycznych. Z chwilą jednakże, kiedy zostały objęte pod kolonizację ziemie w nadzwyczaj urodzajnej dolinie rzeki Ivahy o zdrowym klimacie sytuacja zmieniła się. Poczęły napływać tysiącami tuczono świnię do Ponta Grossy. Ryż produkowany na naszych koloniach, zaczął już nabywać należytego rozgłosu — niestety jednak ostatnie dwa lata niebывalej suszy wywóz tegoż przerwały. Jeżeli jednak przyszłe lata, co się spodziewać należy, nie będą tak suche, to w krótkim czasie, przy doborze odpowiednich nasion i należytem maszynowym oczyszczaniu, ryż nasz na rynkach parańskich powiniem zająć jedno z pierwszych miejsc.

W pasie, położonym tuż przy rzece Ivahy, i w miejscowościach, szczęśliwie osłoniętych przed zmiennymi przeciągami, udaje się nieźle trzcina cukrowa. W miejscowościach zaś dalej od rzeki posuniętych zwłaszcza w ostatnich latach mieliśmy doskonałe urodzaje pszenicy, żyta i wogóle zbóż, należących do stref umiarkowanych. Poza tem oprócz wielu innych roślin udaje się doskonale mandjoka, kartofole, warzywa i t. p. Z małym wyjątkami w ostatnich dwóch latach

z powodu fenomenalnej suszy zasiewy kukurydzy i fasoli poprzepadały w całym stanie, a u nas jednak dzięki silnej ziemi, ostatecznie nie wiele ucierpiał tak, że prawie każdy kolonista ma tak dla siebie, jak i na zbyte.

Na kolonii Apucarana, jako już dawniej założonej, spotyka się gospodarstwa, przedstawiające wartość do kilkunastu tysięcy milrejsów — jednakże na nowozałożonej kolonii Kand do do Abreu już mamy kolonistów którzyby poniżej sześciu do siedmiu tysięcy, swych gospodarstw nie sprzedali — wszak kolonia dopiero od trzech lat jest zapoczątkowana.

Atoli ważną wadą naszych kolonii jest wielka ich odległość od drogi żelaznej (Apucarana 160 km., a Candido de Abreu 170 km.). Komunikacja z Ponta Grossa zapomocą, jak dotychczas nieźle utrzymywanej przez rząd federalny drogi kolonowej niezupełnie odpowiada potrzebom kolonii. O wiele bliżej byłoby do nowobudowanej się odnogi kole żelaznej Rio do Peixe, jednakże, jak narazie jesteśmy od niej oddzieleni ogromnem lasami, przez które nawet ścieżki nie prowadzi. Należy jednak mieć nadzieję, że droga ta dotrze aż do nas, gdyż chociaż powoli jednakże stale zbliża się w nasze strony. Do końca marca r. b. wykończono znów 15 km., łącząc w ten sposób stację Pinhalao. Odnoga ta pozostaje tam, dokąd już obecnie dotarła, nie może, gdyż w przeciwnym razie nie miałyby racji bytu, a z chwilą gdy dojdzie do doliny rzeki Ivahy, już znaczne zaludnienie w górnym swym biegu, będzie miało rozwój zapewniony.

Niestety z emigracji objętej pod kolonizację rządową federalną, już niewiele zostało. Tuż przy kolonii Kand do de Abreu są olbrzymie tereny prywatne, które jak słysząc, właściciele chcą na własną rękę rozkolonizować. Dla polskiej kolonizacji nadalyby się owe tereny bardzo, jednakże tylko dla wychodźców zamożniejszych ze względu na dość wysoką cenę, prawdopodobnie od 50 do 70 milrejsów za alker (alker = 2½ hektara, w r. 1925 płacono za złotego dolara 8 milrejsów). Ale tuż poza ziemiami prywatnymi rozciągają się olbrzymie tereny rządowe (przypuszczalnie około dwudziestu tysięcy kilometrów kwadratowych), któreby się w zupełności nadały pod polską kolonizację. Ziemie te, jak dotychczas, stoją porośnięte jedyną bujnym lasem, prawie przez nikogo niezamieszkałym. Otóż gdyby rząd polski wszedł w odpowiednie porozumienie z rządem brazylijskim, możeby się udało ziemie te pod kolonizację uzyskać. Nadmienić przytem należy, że odległość od drogi żelaznej wcaleby się nie zwiększyła, a przeciwnie zmniejszyła, ponieważ tereny owe położone są od nas na północny wschód, to znaczy w stronę nowobudowanej się kolei.

Wszak, jeśli emigracja polska ma być konieczna i na większą skalę objęta, to przecież byle kawałkiem ziemi takowej się nie zadowolni, a właśnie głównie tutaj na wielki obszar można liczyć.

Jedźcie jedynie na ziemie, na ziemi urodzajnej i o zdrowym klimacie a przy pracy w stosunkowo krótkim czasie zdobędziecie spokojny i niezależny byt.

Upoważnieni przez kolonistów w Candido de Abreu: Michał Pytlak, Kazimierz Pazio, Franciszek Niem ec.

Upoważnieni przez kolonistów z Apucarany: Tomasz Koźluk, Adam Patyrala, Franciszek Penerkowski“.

Wbrew przewidywaniom kolonistów z Apucarany i Candido de Abreu, budowę bocznicy kolejowej wstrzymano i dopiero teraz omawia się sprawę wznowienia jej budowy. Na przedłużonej bowiem wymienionej linii kolejowej znajdują się złoża węgla, o których eksploatacji mówi się coraz więcej. Możemy przeto się spodziewać, że budowa kolei istotnie zostanie wznowiona i że nasi koloniści w Apucaranie i Candido de Abreu doczekają się tak upragnionej drogi. Rzecz jasna, że po przeprowadzeniu kolei wartość kolonizowanego terenu znacznie wzrośnie.

Działki ziemi wielkości 25 hektarów na rezerwacie indyjskim będą

sprzedawane osadnikom w granicach około 70 milrejsów (dzisiaj około 25 złotych) za hektar.

Cena dokładna zostanie ustalona po dokonaniu niezbędnych pomiarów i ustaleniu typu samej kolonizacji. W każdym jednak razie będzie to najtańsza kolonizacja w Paranie.

Marzenie kolonistów z z Apucarany i Candido de Abreu zaczyna się realizować. Dnia 7 czerwca 1925 roku powzięli uchwałę o potrzebie kolonizacji nad rzeką Ivahy, dnia 7-go czerwca 1934 roku — Liga Morska i Kolonjalna w osobie swojego przedstawiciela, gen. Strzeńskiego, podpisała z rządem parańskim umowę o kolonizacji 7 tysięcy hektarów i miejmy nadzieję, że w ciągu 1935 roku cały ten obszar skolonizuje, osadzając na nim 150 — 200 rodzin.

Michał Pankiewicz.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

W sprawach mandatowych zaszedł pewien fakt, który w ustosunkowaniu się krajów kolonialnych do mandatów może mieć poważne znaczenie.

Mianowicie: Japonia fortyfikuje wysepki na Oceanie Spokojnym, które ma w swej władzy z tytułu mandatu. W Lidze Narodów sprawa ta jest obecnie rozważana, albowiem na podstawie obowiązujących zastrzeżeń, w koloniach mandatowych nie wolno urządzać żadnych fortyfikacji.

Wprawdzie Japonia wystąpiła z Ligi Narodów, niemniej jednak pozostały w mocy wszystkie prawa obowiązujące mandatariusza, bez względu na to, czy należy do Ligi Narodów.

Czy i jaką akcją podejmie Liga Narodów przeciw Japonii, zabraniając jej wojskowo umacniania tych wysepki, jest sprawą bardzo ważną, albowiem stanowisko Ligi, zajęte wobec Japonii, będzie zapewne orientacją dla innych państw kolonialnych, posiadających mandaty.

★

Portugalską wystawę kolonialną w Oporto (która odbyła się w r. b.) zwiedziło 1.500.000 osób. Portugalskie sfery kolonialne, gospodarcze i rządowe wykazują nietylko zadowolenie z wyników osiągniętych w dziedzinie kolonialnej w związku z tą wystawą, ale zachęcone pełnym powodzeniem wystawy, postanowiły urządzić w r. 1936 w Lizbonie jeszcze większą wystawę kolonialną o charakterze międzynarodowym. W tym celu wkrótce mają być wysłane specjalne zaproszenia do

państw kolonialnych o wzięcie udziału w projektowanej wystawie.

★

Nie ulega żadnej wątpliwości, że Unia południowo - afrykańska jest jednym z najbogatszych krajów świata, gdzie odsetek ludzi bogatych i zamożnych jest bardzo duży. Świadczy o tem chociażby ilość ponad 100.000 samochodów osobowych (nie licząc motocykli, samochodów i autobusów w liczbie 61.230), przypadających na białą ludność, liczącą zaledwie 1.800.000 osób.

Ale też kraj ten jest równocześnie zbiorowiskiem bodajże największej — stosunkowo — ilości ludzi białych, t. zw. „białych biedaków“, którzy znajdują się w położeniu wprost paradoksalnym. Nie wolno im bowiem wykonywać pewnych prac, gdyż rzekomo nie odpowiada to ich godności, jako panom i władcąm kraju. Natomiast z braku pracy i zarobku cierpią niejednokrotnie skrajny niedostatek. „Biali biedacy“ żyją w Unji w nędzy obok przepychu bogaczy, których kopalnie złota wywoziły w 1933 r. złota wartości 1.750.000.000 zł., a samych dywidend wypłaciły 355 mili. zł., nie licząc dywidend z kopalń diamentów, węgla i t. p.

Według sprawozdania „Carnegie Corporation“ już w 1928 r. ci „biali biedacy“ tworzyli 34% ludności białej (t. j. ponad 600.000), a obecnie w okresie kryzysu gospodarczego, który dotknął również i Unję, liczba ich poważnie wzrosła. Celem rozwiązania tego zagadnienia została zwołana ostatnio do Kimberley specjalna konferencja, której zadaniem miało być obmyślenie sposobów, jakie na-

leży zastosować dla dopomożenia tym biedakom.

Wyloniony podkomitet zgłosił aż 99 wniosków. W konferencji wzięli udział ministrowie: oświaty, pracy oraz komunikacji, gubernatorowie prowincyj, delegaci wyznań religijnych, władze miejscowe, przedstawiciele sfer rolniczych, kupiectwa i organizacji społecznych.

★

Ciekawe zjawisko miało miejsce ostatnio na jeziorze Alberta, a mianowicie, na powierzchni jeziora pojawiła się niezwykle duża ilość martwych ryb i hipopotamów. Dyrektor urzędu badań geologicznych Ugandy, badając to zjawisko twierdzi, iż powodem tej katastrofy był podziemny, podjeziorny wybuch gazów naftowych. Twierdzenie to opiera na fakcie znalezienia śladów istnienia ropy naftowej, a mianowicie nad brzegami jeziora Alberta, tak po stronie Konga Belgijskiego, jak i Ugandy, w formie wycieków ropy.

W związku z tem mają być wkrótce podjęte głębokie wiercenia w poszukiwaniu ropy naftowej.

★

W Afryce Środkowej, w Kongo Belgijskiem, została urządzona kilkudniowa uroczystość pod nazwą „tydzień miasta Elizabethville“. Na uroczystość tę złożyło się urządzenie targów, wystawy rolniczej, wystawy turystycznej, konkursu urzędów sklepowych okien wystawowych, dwa międzymiastowe mecze piłki nożnej, zawody tenisowe oraz pokazy miejscowych wyrobów przemysłowych i rękodzielniczych. Zupełnie jak w Europie.

★

W Ruanda Urundi (belgijskiej kolonii mandatowej) grasowała w r. b. z wyjątkowem natężeniem epidemia tyfusu. Wyjątkowo zakażone wioski murzyńskie izolowano zupełnie, otaczając je kordonem policji. W niektórych okolicach zmarła 1/3 ludności, która zachorowała na tyfus.

Lekarze zaszczepili przeciwtyfusowymi szczepionkami 4 milj. tybulców.

★

Władze kolonialne mają częstokroć nie mało kłopotu ze zwalczaniem tajnych organizacji murzyńskich i zabobonów. Wśród plemienia Lumbwa w Kenji natrafiono na ślad tajnej organizacji, zwanej „Ośmiu silnych“, kierowanej przez czarowników-znachorów, którzy w liczbie kilkuset steroryzowali bardzo liczne plemię i popełnili wiele zbrodni.

Wśród znanego ze śmiałości i odwagi plemienia Samburu (również w Kenji), szerzą się zbrodnie rytualne

i organizacja „Ośmiu silnych“ zaczyna przejawiać swą działalność. Tubylcy zabijają członków innych plemion, zanurzając końce dzid w krwi mordowanych. Pomiędzy ofiarami zbrodni tych znalazł się również i syn naczelnika plemienia Kikuyu.

Mordy te o charakterze rytualnym przybrały takie rozmiary, że gubernator zmuszony był zastosować surowe kary, a zaniepokojeni plantatorzy spowodowali nawet interpelację w Izbie Gmin w Londynie.

Na dwie wioski, w których wykryto sprawców mordu, nałożono karę 900 funtów szterl. (tj. około 24 tysiące zł.), jak na możliwości murzyńskie wprost olbrzymią. Pomimo iż plemionom tym zakazano nosić dzidy i wogóle je posiadać, wypadki zabójstw na tle rytualnym stale się powtarzają.

Południowa Rodezja przystąpiła do budowania dróg asfaltowych. W b. r. ma być wykończona jedna droga długości około 200 km., a w ciągu najbliższych 3-4 lat ma być zbudowanych takich dróg ponad 2.000 km. Drogi te są zbudowane z asfaltu nie tylko dlatego, że konstrukcja ich wypada taniej, ale i dla-

tego też, że Rodezja spodziewa się -- gdy będzie mieć dobre drogi -- napływu turystów z Unji, którzy już obecnie zwiedzają Rodezję, przybywając na własnych samochodach.

W kolonjach francuskich często zdarzają się wypadki nadawania tubylcom odznaczeń, ale w kolonjach angielskich należy to do rzadkości. Albowiem Anglicy odznaczają tubylców tylko za czyny wyjątkowe, podczas gdy administracja kolonialna francuska stosuje zasadę odznaczania tubylców za czyny i zasługi w stosunku do Francji.

To też odznaczenie przyznane przez króla angielskiego Murzynowi F. Omara w Ugandzie jest zdarzeniem niepowszednim.

Budowa mostu na Zambezi, łączącego Nyasę z Mozambikiem dobiega końca. Ostatni filar jest już wykończony. Będzie to najdłuższy most w Afryce, o długości 3 i pół km.

Całkowite wykończenie mostu, aż do oddania go dla ruchu kolejowego i wozowego, nastąpi w połowie kwietnia przyszłego roku. Budowa trwa już półtora roku i będzie kosztować około 70.000.000 zł.

tu na 32-gi Międzynarodowy Kongres Eucharystyczny.

Dalej „Głos Polski“ stwierdza, że uczucie polskich nie osłabiła przestrzeń, ducha katolickiego nie umniejszała ziemia obca. Prymas Polski zastaje tutaj małą Polskę, mniejszą liczebnie, ale nie mniej katolicką.

Prezydium Centralnego Związku Polaków w Brazylii powołało do życia wydział prasowy, który już normalnie pracuje, jak oświadcza „Gazeta Polska“ w Kurytybie. Wydział prasowy wydawać będzie co tydzień biuletyn prasowy, zawierający krótkie wiadomości o sytuacji politycznej Europy Środkowej i wszelkich problemach, dotyczących sytuacji ogólnie - politycznej Polski i Brazylii, jak również o życiu Polaków, rozsiansych po całym świecie. Ponadto biuletyn zawierać będzie zarys spraw C. Z. P. jego ideologii i ważniejszych poczynań.

Delegaci na Drugi Zjazd Polaków po powrocie z Polski w wywiadzie, udzielonym przedstawicielowi „Gazety Polskiej“ w Kurytybie podkreślają, że Polska mogłaby sprowadzać od tamtejszych kolonistów polskich nasienie ryżowe, orzeszki soi i tungi. Olejarnia np. w Gdyni, jedna z największych, a może i największa w świecie, zakupuje w Indochinach kokosy i soję w Mandżurji za 10 milionów złotych rocznie, jako surowiec do wyrobu smarów, olejów etc. Dalej wśród zakupów, jakie Polska może robić u kolonistów polskich idą: kawa, bawełna, którą ostatnio produkowano w stanie Sao Paulo, a którą interesowały się fabryki w Łodzi, gdyż przewyższa jakością bawełnę, sprządzaną z kolonii angielskich, dalej owoce brazylijskie, jak pomarań-

Z PRASY POLSKIEJ NA OBCZYŻNIE

Jak wynika z korespondencji p. J. Wzorek, zamieszczonej w piśmie polsko - brazylijskim „Lud“ najmłodszą kolonią w Brazylii w stanie Santa Catharina jest osada, złożona z dwudziestu polskich mieszkańców. Osada ta nosi nazwę Riódareia i istnieje zaledwie siedem lat. Po osiedleniu się tu pierwszych Polaków zaczęły znikać okoliczne bory, a na ich miejsce wyrosły piękne łany kukurydzy i pszenicy. Założono też wkrótce wielki polski młyn zbożowy oraz kuźnię. Widać też, że tamtejsi Polacy posiadają duży zmysł organizacyjny, gdyż zorganizowali T-wo „Rolnik“, zbudowali „Dom Towarzystwa“, gdzie prowadzone są lekcje języka polskiego przez tymczasowego nauczyciela oraz chór polski. W dniu 18-tym sierpnia b. r. urządzono tu (po raz pierwszy w tej kolonii) obchód: Wymarsz Legjonów i Cud nad Wisłą. Gorliwym opiekunem tej kolonii jest ks. O. F. Gaździcki, który pomaga również w pracy tamtejszemu nauczycielowi.

Argentyński Komitet Pomocy dla Powodźian w Polsce, podaje do wiadomości szlachetny gest rządu argentyńskiego, który po raz pierwszy, ze względu na ogrom katastrofy, zezwolił kolonji cudzoziemskiej na naklejanie specjalnych znaczków na listach. Sumy w ten sposób uzyskane, przeznaczone są na powodźian. Według danych „Głosu Polskiego“ Polacy w Argentynie do dn.

9-go października b. r. zebrali na powodźian w Polsce 12.000 złotych.

„Głos Polski“ z Buenos Aires pisze, że społeczeństwo polskie w Argentynie, witało całym sercem Prymasa Polski Kardynała Hlonda, oraz księży Biskupów: T. Kubinę, Stanisława Okoniewskiego i Karola Radońskiego, którzy przybyli



Statkiem motorowym przez górę! Komunikacja wodno-ładowa pomiędzy Osterode i Elbingiem w Prusach Wschodnich

cze, banany i ananasy. Obecnie, mają w Polsce pokup pomarańcze brazylijskie, bardzo elegancko i praktycznie opakowane, przywożone zapewne za pośrednictwem Niemiec.

Wzajemian za towary kolonialne może Polska eksportować szyny, parowozy, wagony, drobne żelazko, rury, których jest największym i najlepszym producentem w świecie i lniane tkaniny.

★

Od pewnego czasu daje się zauważyć wśród społeczeństwa polskiego w Brazylii zainteresowanie sprawą powstania stałej polskiej linii okrętowej na przestrzeni Gdynia — Brazylija. Na łamach prasy polskiej w Kurytybie pojawiają się artykuły, sugerujące czynnikiem miarodajnym w Warszawie przyspieszenie realizacji przedsięwzięcia. Ostatnio w artykule „Zacznijmy od fundamentów”, ogłoszonym w „Gazecie Polskiej” w Kurytybie autor zaleca raczej przygotować przedtem grunt brazylijski, zanim zostanie utworzona linia okrętowa. Jako receptę podaje propagandę wyrobów polskich wśród innych narodowości oraz obowiązek kupowania przez tamtejszą Polonię towarów polskich. Ze zwiększonym zbytem towarów polskich na rynku brazylijskim Polska również nabywałaby produkty brazylijskie, co razem przyczyniłoby się do powstania polskiej linii okrętowej.

Do uwag autora należy dodać, że wina małego zbytu towarów polskich w Brazylii nie leży całkowicie po stronie tamtejszej Polonji, lecz również szukać jej należy w pewnej bierności przemysłowców i sfer handlowych w Polsce. Sprzedawca musi przecież poznać osobiście swojego klienta, poznać jego gust i wymagania, co się nie da skutecznie drogą korespondencji. Polonja miejscowa może być ze swej strony użyteczna dla kupca polskiego, służąc mu jako punkt oparcia i źródło cennych informacji w nieznanym kraju.

★

„Wiadomości Codzienne” z Cleveland podają, że zgodnie z deklaracją współpracy ze Światowym Związkiem Polaków z Zagranicy, którą delegacja Polonji Amerykańskiej złożyła na II-gim Zjeździe Polaków z Zagranicy i w myśl oświadczenia, że sprawa akcesu do Światowego Związku Polaków załatwiona będzie przez Sejm lub zarządy organizacji, Zarząd Związku Narodowego Polskiego na specjalnym posiedzeniu uchwalił przystąpienie do Światowego Związku Polaków z Zagranicy.

★

Jak donosi „Dziennik Zjednoczenia” w Springfields Mass., w pierw-

szej połowie września b. r. odbył się 4-ty sejm Zjednoczenia Polsko-Katolickiego, drugiej największej organizacji polskiej w Stanach Zjednoczonych. Oprócz spraw ściśle lokalnych Sejm wysłuchał sprawozdań delegatów na II-gi Zjazd Polaków z Zagranicy, uchwalając jednogłośnie votum zaufania swojej delegacji. Sprawy przystąpienia do Światowego Związku Polaków z Zagranicy postanowiono przekazać nowemu zarządowi.

★

Na posiedzeniu kwartalnym Ligi Morskiej i Rzecznej w Chicago wysłuchano sprawozdań delegata na II-gi Zjazd Polaków z Zagranicy w Warszawie, p. Ryszarda Matuszczaka. Na wniosek delegacji uchwalono jednogłośnie akces do Światowego Związku Polaków z Zagranicy.

Dzięki staraniom niestrudzonego pracownika L. M. R. kom. p. Jana Borowskiego została zorganizowana

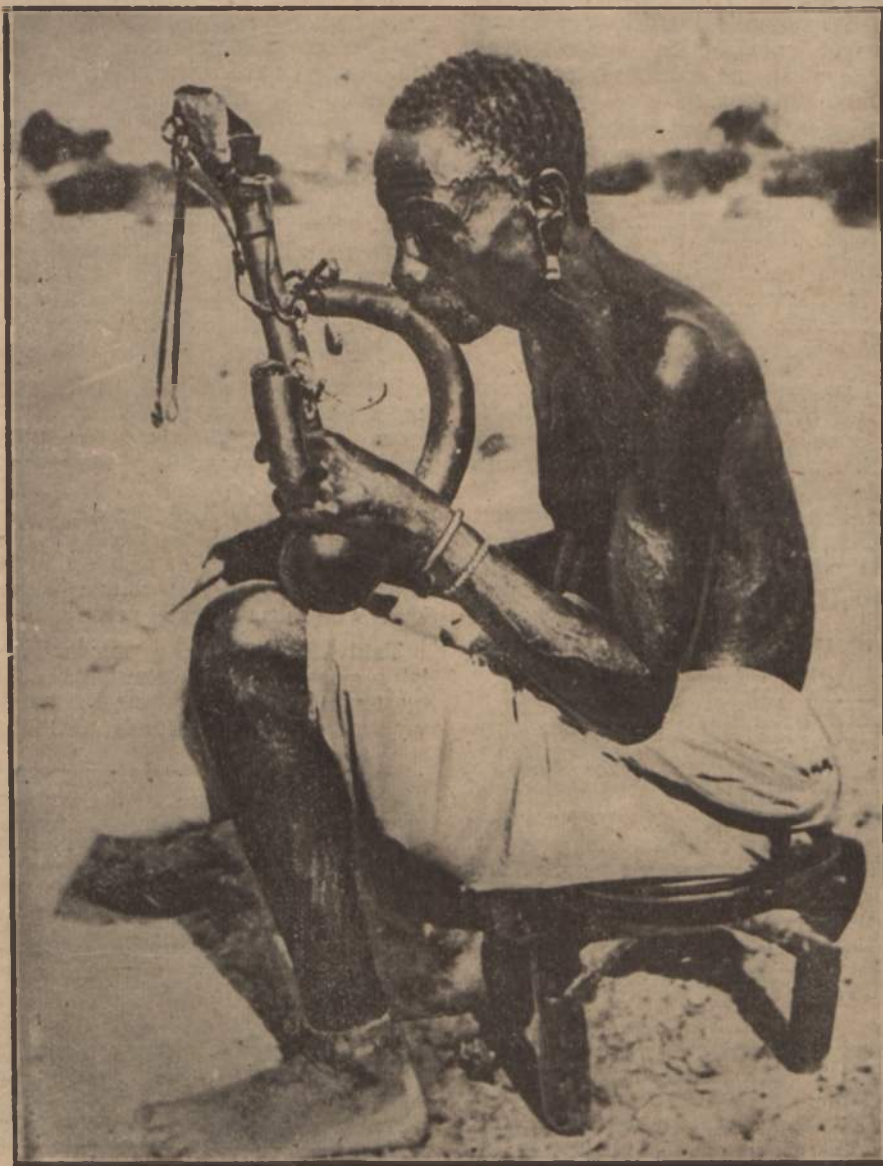
orkiestra L. M. R. przy Zarządzie Centralnym.

Niedawno powstały nowe oddziały L. M. R.: w Detroit, Mich; Jersey City, N. Y.; w Chicago, Ill., p. n. „Zew Morza” oraz organizuje się nowy oddział w Chicago.

★

22-go października odbył się, jak donosi „Dziennik Związkowy”, Zjazd Kupiectwa ze stanu Michigan, na którym zapadła bardzo doniosła uchwała. Postanowiono utworzyć powszechny Wielki Związek Wszystkich Kupców Polskich w Ameryce, obejmujący istniejące już Związki Kupiectwa po rozmaitych miastach lub tworząc takie związki tam, gdzie nie istnieją. Postanowiono następnie wysłać młodzież kupiecką z Ameryki na studia do Polski, a nadto nawiązać liczne kontakty z organizacjami w Polsce dla stworzenia handlu wymiennego między Ameryką a Polską.

Stanisław Belzecki.



Murzyńska fajka wodna

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

ROKOWANIA JAPONSKO-AMERYKAŃSKIE W LONDYNIE.

Rokowania japońsko-amerykańskie na temat ograniczenia zbrojeń morskich pogłębiają z dniem każdym przepaść, dzielącą poglądy obu stron. Dalsze rozmowy wydają się najzupełniej bezcelowe, o ile jeden z obozów nie wysunie ostatecznie jakiejś tezy pojednawczej; a tego trudno jest się spodziewać.

Obecne stanowiska wyglądają następująco:

a) Japonia żąda zupełnego parytetu z Ameryką, globalnego ograniczenia tonażu z zachowaniem zupełnej swobody, co do rozbięcia go na poszczególne kategorie, zniesienie awjomatek, jako jednostek wybitnie zaczepnych, a pozostawienie łodzi podwodnych, jako środków obronnych.

b) Stany Zjednoczone natomiast wysuwają wnioski diametralnie przeciwne: bezwzględne pozostawienie obecnego stosunku 5:3 z Japonią, ograniczenie tonażu w poszczególnych kategoriach, pozostawienie awjomatek, a natomiast zniesienie łodzi podwodnych.

Zajęcie tak skrajnych stanowisk daje się łatwo wytłumaczyć oibryzmią przewagą sił morskich Stanów Zjednoczonych; lecz od chwili podpisania traktatu waszyngtońskiego potęga Japonii wzrosła do nieprzewidywanego wówczas stopnia, i w znacznej mierze usprawiedliwia jej uporczywe stanowisko na temat ograniczeń sił morskich.

Traktat waszyngtoński ograniczył zespół pancerników japońskich do 10 jednostek, uzbrojonych w 88 ciężkich dział, o ogólnej wyporności 300.000 ton, przyczem nakazał on przerwanie budowy superdreadnoughtów, uzbrojonych w działa 406 mm., nad któremi roboty były bardzo posunięte. Natomiast w myśl tegoż traktatu flota amerykańska rozporządza 18 pancernikami ogólnej wyporności 525.000 ton i 172 ciężkimi działami; nie są to wprawdzie nowe jednostki, jednakże w ciągu ostatnich lat zostały one wydatnie zmodernizowane przez zamianę systemu napędowego, powiększającego szybkość i rejon pływania oraz przez zwiększenie donośności artylerji i wzmocnienie opancerzenia.

W dziale krążowników również przewaga jest po stronie amerykańskiej. Wprawdzie w roku 1924, jednostkom typu „KINUGASA“, 7100 ton, 6 dział 203 mm., 33 węzłów, Amerykanie przeciwstawili słabszy typ „OMAHA“, 6800 ton, 10 dział 152 mm., 34 węzłów; lecz już w roku 1928, w odpowiedzi na osiem krążowników typu „NASHI“ i „ATAGO“ (10.000 ton, 10 dział 203 mm., 33 węzłów, 14.000 mil rejonu pływania),

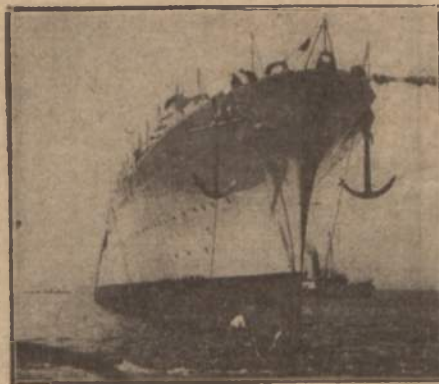
Stany Zjednoczone wybudowały aż 15 jednostek typu „PENSA-COLA“ i „AUGUSTA“ (9 — 10.000 ton, 10 dział 203 mm., 33 węzły, 13.000 mil rejonu pływania) tak, że ostatecznie Japonia posiada w tej kategorii 26 jednostek, Stany Zjednoczone zaś 25 lecz bezporównania potężniejszych.

Przewaga amerykańska uwydatnia się jednak najjaskrawiej w dziale awjomatek. Japonia posiada trzy jednostki tego typu, ogółem 60.000 ton, zabierające 140 samolotów, podczas gdy Stany Zjednoczone mają 4 okręty ogólnej pojemności 91.000 ton, z 360 zaokrętowanymi aparatami lotniczymi.

Natomiast w dziale kontrtorpedowców i torpedowców Japonia góruje najwyraźniej, i to zarówno pod względem ilości posiadanych jednostek (nowoczesnych oczywiście), jak i pod względem cech bojowych. Ostatni typ „FUBUKI“ wzbudził podziw techników morskich całego świata: 1.750 ton, 6 dział 130 mm., 40 węzłów, 6000 mil rejonu pływania. Ameryka zaś zupełnie zaniedbała lekkie siły osłonowo-wywiadowcze, posiadając w chwili obecnej jedną tylko jednostkę tego typu, która nie przekroczyła granicy wieku. Ostatnie manewry wykazały ten brak, to też w czasie swego ostatniego pobytu w bazie morskiej na wyspach Hawajskich, prezydent Roosevelt zapowiedział budowę 65 torpedowców, uzbrojonych w 9 aparatów torpedowych i 6 dział 140 mm.

Wreszcie umowa londyńska przyznała obu stronom parytet w dziale łodzi podwodnych, lecz i tutaj Japonia ma znaczną przewagę: posiada ona bowiem o 24 jednostek więcej, niż Stany Zjednoczone, a pozatem stocznia jej, po wielu moźolnych studjach i doświadczeniach, doszły do typów o wybitnie wysokich walorach wojskowych.

Taktyka admiralicji japońskiej byłaby niezmiernie uproszczona, gdyby tematem obrad były tylko umowy waszyngtońska i londyńska: wy-



Spuszczenie na wodę włoskiego krążownika — Muzio Attendola

starczyłoby poprostu wypowiedzieć je. Na jej nieszczęście jednak, z umowami temi łączy się jeszcze traktat o fortyfikacjach nad brzegami Oceanu Spokojnego, dający Japonii znaczne korzyści, chociażby w postaci zakazu utworzenia nowej bazy dla floty amerykańskiej na Atlasce (o 2.000 mil tylko od Japonji).

Problem jest do tego stopnia zażyły, że pomimo krótkiego terminu, pozostającego dla sygnatarjuszy, celem wypowiedzenia się za lub przeciw wymienionym umowom, nikt nie śmie przewidywać ostatecznego wyniku obrad. Prasa fachowa wydaje jedynie komunikaty codziennych obrad, z dnia na dzień wyczekując sensacyjnego zwrotu.

(Termin wypowiedzenia umów upływa z dniem 31 grudnia b. r.).

★
POLSKA. We wrześniu b. r. podpisana została umowa na budowę jednego minowca, który otrzymał już nazwę O. R. P. GRYF. Roboty tej podjęła się stocznia braci Normand w Hawrze, która dostarczyła już marynarce wojennej łodzi podwodne: „RYS“, „WŁK“ i „ŻBIK“.

Nowa ta jednostka o wyporności około 2200 ton, z załogą, składającą się z 200 oficerów i szeregowych, przeznaczona będzie nie tylko do stawiania min, lecz również do praktycznego szkolenia absolwentów Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

Minowce, spełniające jednocześnie funkcje okrętów szkolnych, są używane w szeregu mniejszych marynarek, jak naprzykład holenderskiej („DOUWE ANKES“) lub norweskiej, która w roku 1931 rozpoczęła budowę „Nr. 119“, o wyporności 1600 ton.

★
O. R. P. Smok, na którym zaokrętowany jest kurs oficerów nawigacyjnych, opuścił w dniu 1 listopada Gdynię, udając się na jednomiesięczną podróż naokoło morza bałtyckiego. Trasa tej podróży przewiduje szereg postojów w Estonji, Łotwie, Finlandji, Szwecji i Danji.

★
WŁOCHY. W dniu 28 października rozpoczęto uroczyste budowę pancerników „VITTORIO VENETO“ i „LITTORIO“. W ten sposób zostaje całkowicie wykorzystany tonaż w kategorii okrętów linjowych, przyznany Włochom na mocy traktatów morskich.

Szczegóły odnośnie tych nowych jednostek trzymane są narazie w ścisłej tajemnicy; sądząc jednak z krążących pogłosek, będą to niewątpliwie najpotężniejsze pancerniki na świecie. Jednostki te mają odpowiadać następującym danym: wyporność 35.000 ton, działa 406 mm., szybkość 26 węzłów, opancerzenie zabezpieczające nie tylko przed ciężkimi pociskami artyleryjskimi, ale nawet przed silnymi bombami lotniczymi. Poza tem przy budowie tych

okrętów ma być szeroko zastosowane spawanie, dające znaczne oszczędności w wadze wobec systemu nitowania.

Zważywszy, że naogół stocznie włoskie pracują znacznie szybciej, niż inne zagraniczne, oraz że zamówienia na poszczególne części składowe zostały już dokonane na początku bieżącego roku, należy się spodziewać ukończenia budowy tych okrętów już w połowie 1938 roku.

Ostatnie pancerniki włoskie typu „DUILIO“ pochodzą z 1913 r.

★

FRANCJA. Po ukończeniu prób odbiorczych, wielony został do eskadry Morza Północnego krążownik „EMILE BERTIN“. Fachowa prasa angielska, naogół bardzo obiektyw-

na, nie kryje swego podziwu wobec tego nowego areydziała stoczni francuskiej.

Dane charakterystyczne tej nowej jednostki są następujące: wyporność około 6000 ton, długość 167 m., napęd turbinowy, dający szybkość około 35 węzłów przy ogólnej sile maszyn 112.000 HP rozbitej na czterech wałach śrubowych.

Uzbrojenie jego składa się z: 9 dział 152 mm., rozmieszczonych w trzech wieżach potrójnych, 4-ch dział 100 mm., 8 karabinów maszynowych przeciwlotniczych 37 mm., 6 wyrzutni torpedowych; dwa aparaty lotnicze, wyrzucane z katapulty. Ponadto okręt ten ma całe urządzenie, umożliwiające przyjęcie i stawienie kilkuset min morskich. **Essel**

Z RECHW WYDAWNICZEGO

Dr. W. Korabiewicz. Kajakiem do minaretów. — Warszawa. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena 4,80 zł.

Kajakowcy nasi nie poprzestają już na włóczędze po naszych rzekach i jeziorach, lecz, szukając szerszych przestworzy i szlaków wodnych, przebijają się hen do morza Bałtyckiego i Czarnego. Ponadto mamy coraz więcej fanatycznych wprost zwolenników kajaka, dla których sport ten jest już nie tylko przyjemną rozrywką, lecz wprost potrzebą życia. Są to zawołani włóczędzy, miłujący nadewszystko swobodę, słońce i wodę i z trudnością dający się zatrzymać wśród murów miast. Kajak — w dodatku jeszcze żaglowy, dający możliwość poruszania się bez większego zmęczenia po dużych przestrzeniach jest jakby stworzony dla włóczęgi. Do liczby takich włóczęgów kajakowych w wielkim stylu należy autor książki „Kajakiem do minaretów“, dr. Wacław Korabiewicz, były lekarz „Daru Pomorza“. Traktuje ona o dwu kolejnych wyprawach, które razem złożyły się na przebycie szlaku Polska — Ateny. Obie wyprawy obfitowały w mnóstwo przeżyć, wrażeń i przygód.

Dr. Korabiewicz jest nie tylko kajakowcem i żeglarzem, lecz również dobrym poetą i pisarzem o bujnym temperamencie, czulej wrażliwości i dużym poczuciu humoru. Dlatego stać go i na sentyment i na ciętą ironię. W tok opowiadania o podróży i przygodach wplata on mnóstwo opisów krajoznawczych, spostrzeżeń i anegdot, sypie spostrzeżeniami złośliwymi między spostrzeżeniami fachowca - żeglarza, umie oddać napięcie tragicznej sytuacji, by potem roześmiać się z przykrej przygody, gdy już przeszła. Trzeba przyznać, że książka dr. Korabiewicza jest nie-

poślednim zjawiskiem w dziedzinie pamiętników tak, jak niepowszednim typem jest sam autor - włóczęga.

Adam Wisłocki. Przez jeziora i rzeki Brasławszczyzny. — Warszawa. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena 5 zł.

Książka ta stanowi połączenie reportażu z kajakowej włóczęgi po Brasławszczyźnie z przewodnikiem po tym terenie. Autor opisuje w niej jedną z wycieczek, którą odbył wraz z żoną kajakiem przez drogi wodne Brasławszczyzny. Szlak jego wycieczki prowadził od Dukszt i jeziora Dżisna przez jez. Ołksna, jez. Róża, jez. Opiwarda, rz. Opiwardkę, rz. Dryświaciec, jez. Dryświaty, jez. Obole, jez. Bohuńskie, rz. Żołwice, jez. Drywiaty, rz. Drujkę, jez. Niespisz, jez. Smudy — Strusto oraz jez. Wojsa, rz. Drujkę do Dżwiny.

Praca ma charakter dość różnorodny: autor dzieli się z czytelnikiem swymi obserwacjami co do terenu i ludności tego kraju, to mówi o jego historii, to opisuje rozkosze, które dała mu wycieczka i trudności z nią związane. W beletrystykę przygody, ujętej z humorem, wplecione są opisy szczegółowe i gruntowne szlaku turystycznego, opisy połączone z szeregiem uwag i wskazówek i oparte na skontrolowanych danych. Narracja autora pełna świeżości, rozmachu i beztróskiego humoru tak właściwego włóczęgom wodnym, działa nie tylko na czytelnika, jako na lektora, ale zaszczerpia w nim uniołowanie wodnej włóczęgi i gorącą chęć skosztowania tego dziwnego i wspaniałego życia. Do

książki dołączono ilustracje i mapkę szlaków wodnych Brasławszczyzny w podziałce 1:200.000. Książka zasługuje na uwagę szerokiego ogółu, a zwłaszcza zwolenników sportu wodnego. Nie wątpliwie natłumie ona niejednego kajakowca do wyruszenia do tej krainy nieprzebranych jezior w poszukiwaniu radości życia i piękna przyrody.

Wł. Wagner: — Podług słońca i gwiazd. — Warszawa. 1934. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena 3,50.

Literatura podróżnicza liczy już szereg imion i pamiętników żeglarzy, którzy z pobudek sportowych, gnani żądzą przygód i zamiłowaniem do włóczęgi morskiej, samotnie lub we dwójkę podejmowali podróż naokoło świata na malutkich statkach żaglowych. Byli to cudzoziemcy: Slocum — Amerykanin, Gerbault — Francuz, Voss — Duńczyk i Robinson — Anglik.

Do liczby tych śmiałych zdobywców oceanu wszedł obecnie nasz rodak Wagner, harcerz gdyński. Na małym, 9 m długości liczącym jachcie, przerobionym własnoręcznie ze starego kutra rybackiego, kupionego jako szmele, Wagner wraz z jednym, a potem dwoma towarzyszami, odbywa w 1932 r. roczną podróż od wybrzeża polskiego do wybrzeży amerykańskich. Trasa jego podróży prowadziła przez Gdynię, Kopenhagę, Hals, Aalborg, Thyborn, Calais, Havre, Cherbourg, Brest, Biarritz, Dakar, Belem de Para, Cayenne, Trinidad Curacao, do Colon i Cristobal.

Podczas podróży tej Wagner prowadzi z dnia na dzień pamiętnik, który zatytułowany „Podług słońca i gwiazd“, ukazuje się obecnie na półkach księgarskich

NUMER SPECJALNY „STRZELCA“.

W związku z 16 rocznicą odzyskania Niepodległości, ukazał się specjalny numer tygodnika „Strzelec“, poświęcony całkowicie historii i pracom Polskiej Organizacji Wojskowej, z okazji 20-lecia jej założenia.

Bogata treść tego numeru uwzględnia całokształt działalności P.O.W. od zarania jej powstania w 1914 r. i przynosi wiele nieznanego dotychczas szerzej materiału, jak np. źródłowy artykuł o powstaniu zorganizowanym przez P. O. W., o pierwszych pracach P. O. W. na terenie Petersburga i Moskwy i wiele innych.

Numer zdobia ciekawe, częściowo po raz pierwszy reproduktowane zdjęcia.

Dzięki staraniom pana prezesa dr. Edwarda Natansona, znanego przemysłowca i działacza społecznego i dzięki zabiegom sędziego handlowego, p. Friede, „Centropapier“ postanowił poprzeć Fundusz Akcji Kolonjalnej i wpłacił sumę dwudziestu pięciu tysięcy do kasy L. M. i K.

POLSKA Z LOTU PTAKA.

Do najoryginalniejszych afiszów propagandowych, wydawanych przez koleje polskie należą niewątpliwie afisze-mapy, przedstawiające Polskę z lotu ptaka, których wydawanie przed dwoma laty zainicjowała dyrekcja kolejowa w Krakowie z inicjatywy wiceministra ko-

munikacji inż. Bobkowskiego. Pierwsze dwie mapy przedstawiały Polskę, widzianą od strony Tatr i od strony Karpat Wschodnich, obecnie wyszła trzecia mapa, przedstawiająca Polskę widzianą od Bałtyku, podobnie jak dwie poprzednie opracowana przez kartografa i znanego taternika z Zakopanego, Tadeusza

Zwolińskiego. Na pierwszym planie widzimy bardzo szczegółowo całe woj. pomorskie z wybrzeżem, Szwajcarią Kaszubską i Borami Tucholskimi. Dalej widać jeszcze dość dokładnie woj. poznańskie i wszystkie pozostałe województwa aż po łańcuch Tatr i Beskidów.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Na czoło zagadnień, którym władze naczelne LMK zajmowały się w ostatnich tygodniach, wysunęły się sprawy zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, sprawy kolonialne oraz kwestje organizacyjne.

W dziale zbiórki na FOM — poza rozwijającą się ciągle akcją rozsprzedaży znaczków, która zatacza coraz szersze kręgi — wspomnieć należy o uzyskaniu przez Zarząd Główny zezwolenia cedowania na FOM obligacji „Pożyczki Narodowej“.

Dnia 11 listopada, w rocznicę odzyskania Niepodległości, ukazała się odezwa w sprawie zbiórki na F. O. M., podpisana przez przedstawicieli różnych instytucji i organizacji społecznych z Zarządem Głównym Ligi i Zarządem Funduszu Obrony Morskiej na czele. Podobne odezwy, podpisane przez przedstawicieli miejscowego społeczeństwa, zostały wydane w szeregu Okręgów Ligi M. i K., obejmując coraz liczniejsze szeregi ofiarodawców, którzy deklarują składanie na F. O. M. i obligacji Pożyczki Narodowej.

Oto treść głównej odezwy, którą

w nakładzie 100.000 egzemplarzy rozesłano po całej Polsce:

Pomni wiekowych zaniechań Rzeczypospolitej na wybrzeżu i na morzu, których odrobienie wymaga czynnego współdziałania całego Narodu

Uznając dostęp do morza — największy skarb Rzeczypospolitej — za źródło siły i potęgi Państwa

Przeświadczeni, że flota wojenna jest niezbędna, by zapewnić wolność pracy polskiej na wybrzeżu i na morzu, a tem samem utrwalić prawdziwą niezawisłość polityczną i gospodarczą Rzeczypospolitej

Składamy na Fundusz Obrony Morskiej zadeklarowane przez nas pieniądze, papiery wartościowe, obligacje Pożyczki Narodowej, akcje Banku Polskiego, obligacje pożyczki budowlanej i w uroczystym dniu wiekopomnej rocznicy odzyskania Niepodległości wzywamy całe społeczeństwo, by ofiarnością na rzecz rozbudowy floty wojennej przyczyniło się do utrwalenia siły Rzeczypospolitej.

Uwaga: Pieniądze należy przesy-

łać na P. K. O. Nr. 30680, obligacje Pożyczki Narodowej po złożeniu przez ofiarodawcę swego podpisu na odwrotnej stronie obligacji w rubryce „Przelewy“ — należy składać w miejscowych Komunalnych Kasach Oszczędności.

Odezwa ta rozpowszechniona została na całym obszarze Rzeczypospolitej, stanowiąc wstęp do intensywnej akcji propagandowej, jaką winny rozwinąć poszczególne ogniewa organizacyjne Ligi w celu wydatnego zasilenia Funduszu Obrony Morskiej ofiarami z tego źródła.

Na podstawie porozumienia Zarządu FOM z Zarządem Głównym LMK — akcja zbiórki ma być w najbliższym okresie czasu zreorganizowana w ten sposób, że w biurze Zarz. Głównego Ligi zostanie wydzielony specjalny aparat, który zajmie się wyłącznie tą sprawą, co niewątpliwie przyczyni się do usprawnienia samej zbiórki.

Faktem jest, że poszczególne Okręgi sprawę zbiórki na FOM traktują jako zagadnienie naczelne. Świadczy o tem Zjazd, który odbył się w dn. 16 listopada r. b. w Łucku przy udziale kilkudziesięciu delegatów z całego województwa wołyńskiego i w obecności sekretarza Zarządu Głównego LMK p. radcy M. Pankiewicza, który wygłosił referat na temat zbiórki. Wspomnieć również należy o zakończonym przed kilku dniami — trzecim z kolei — kursie dla propagatorów Marynarki Wojennej, zorganizowanym przez Okręg Warszawski. Kurs trwał 5 dni po 2 godziny dziennie, przyczem na zakończenie wyświetlono 2 filmy propagandowe z życia naszej Marynarki Wojennej. W kursie wzięło udział 190 osób. Oby inne Okręgi zorganizowały u siebie w jak najkrótszym czasie podobne kursy!

Drugi dział pracy, który absorbował w tym czasie władze naczelne Ligi, to sprawy kolonialne. Prace pionierskie w tej dziedzinie, rozpoczęte przed kilkoma zaledwie miesiącami, mają już na swym koncie kilka pozycji dodatknych. Jedną z nich — to zakupienie przez Ligę około 7.000 ha ziemi w t. zw. Rezerwacie indyjskim w stanie Parana w Brazylii, dokąd w najbliższych tygod-



Napis propagandowy, umieszczony na szczycie domu w Rypinie, staraniem oddziału L M i K.

Do dnia 1 listopada

wpłacono na

F. O. M.

konto w P.K.O.

30680

Zł. 1.464.976 gr. 72

Szczegółowe sprawozdania ze zbiórki na F.O.M. w m-cu lipcu i sierpiu b. r. zostały rozesłane do wszystkich Oddziałów LMK. Sprawozdanie za wrzesień i październik znajduje się w druku.

niach wyruszy z Polski pierwszy transport emigrantów. Drugą taką pozycją są nasze stosunki z Afryką, które układają się najzupełniej pomyślnie. Na podstawie umowy z Liberją mamy możliwość wysyłania plantatorów z Polski do tego kraju, w najbliższych tygodniach wyruszy do portów zachodniej Afryki pierwszy statek pod banderą polską celem nawiązania bezpośrednich stosunków gospodarczych z „czarnym lądem”. To, co wydawało się doniedawna dla wielu iluzją czy utopją — staje się oto faktem najzupełniej realnym.

Działalność kolonialna Ligi została w ostatnich tygodniach zaatakowana przez dwa organy prasowe, które w pogoni za sensacją nie zawahały się podać do wiadomości ogółu fakty wręcz fałszywe, szkodziące nie tylko Lidze, ale i samej sprawie. Znalazło to echo na ostatnim posiedzeniu Rady Głównej L. M. i K., obradującej pod przewodnictwem p. dyr. Kożuchowskiego w dn. 18 listopada br.

Obecni byli liczni członkowie Rady, m. inn. prezes Światowego Związku Polaków z Zagranicy p. marsz. Rączkiewicz, oraz prezesi Okręgów LMK.

Rada po wysłuchaniu programowego przemówienia prezesa Zarz. Głównego p. gen. Orlicz-Dreszera, oraz kilku mówców, potępiających z oburzeniem niecne insynuacje niektórych pism — przyjęła jednogłośnie następującą rezolucję w tej sprawie:

Rada Główna LMK po wysłuchaniu sprawozdania z działalności Zarządu, a w szczególności w sprawie statku „Elemka” — przyjmuje do zatwierdzającej wiadomości fakt zakupu statku i stwierdza, że awaria „Elemki” została spowodowana bez winy kierownictwa statku, oraz że koszty awarii zostają pokryte przez towarzystwa asekuracyjne. Rada wyraża podziękowanie p. prezesowi Zarz. Głównego gen. Orlicz-Dreszerowi za podjęcie akcji pionierskiej w zakresie handlu dalekomorskiego.

Rada Główna wyraża oburzenie spowodu szerzenia przez nieliczne zresztą organy prasowe fałszywych wiadomości sensacyjnych o poczynaniach Ligi, wiadomości szkodzących sprawom, którym Liga służy.

Rada Główna poleciła również, by Zarząd Główny wyraził podziękowanie pp.: kmdr. Ziolkowskiemu, kmdr. Morgulcowi, kpt. wielkiej żeglugi Nowakowi, p. Makarczykowi i p. Bartoszczykowi za pracę przy szacowaniu i kupnie „Elemki”.

Trzeci dział pracy, któremu władze centralne poświęcały ostatnio sporo czasu, to sprawy czysto organizacyjne. Wielki rozrost organizacji wysunął na czoło najpilniejszych zagadnień chwili sprawę decentralizacji pracy i reorganizacji w związku z tem prac biura Zarządu Głównego Ligi. Opracowany został projekt zor-

ganizowania biur okręgowych, któreby przejęły całokształt spraw należących statutowo do Zarządów Okręgów, a tem samem odciążyły poważnie agendy centrali. Poszczególne Zarządy Okręgowe otrzymają w tej sprawie pisma, wyluszczone zasady wprowadzanej zmiany, oraz projekt regulaminu dla biur okręgowych.

Po uzgodnieniu tych spraw z Okręgami — wydany zostanie w pierwszej połowie grudnia r. b. specjalny okólnik w tej sprawie, który ujnię podstawy przeprowadzanej reformy. Reforma ta znacznie obowiązywać wszystkie ogniwa organizacyjne od dnia 1 stycznia 1935 roku.

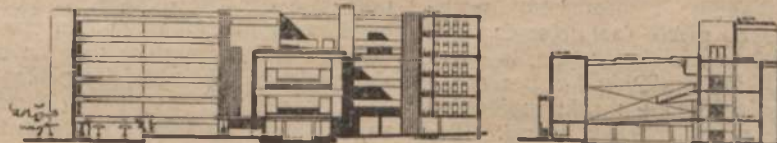
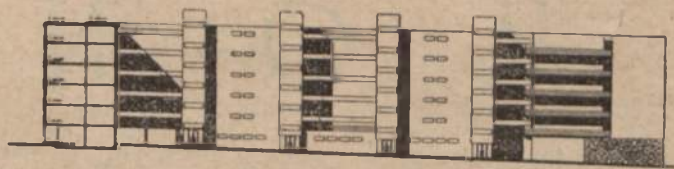
Ostatnie tygodnie przyniosły nowe wieści, świadczące niezbiecie o dalszym imponującym wzroście organizacji. Oto Zarząd Okręgu w Lublinie zameldował krótko po żołniersku, że na obszarze woj. lubelskiego powstała 400-na skolei placówka L. M. K. Życząc Zarządowi Okręgu i jego dzielnemu prezesowi p. pułk. Stefanowi Iwanowskiemu dalszej owocnej pracy — apelujemy do innych okręgów, by w pracy dla dobra Państwa nie ustępowały Okręgowi Lubelskiemu, wysuwającemu się zde-

cydowanie na czoło wszystkich Okręgów LMK.

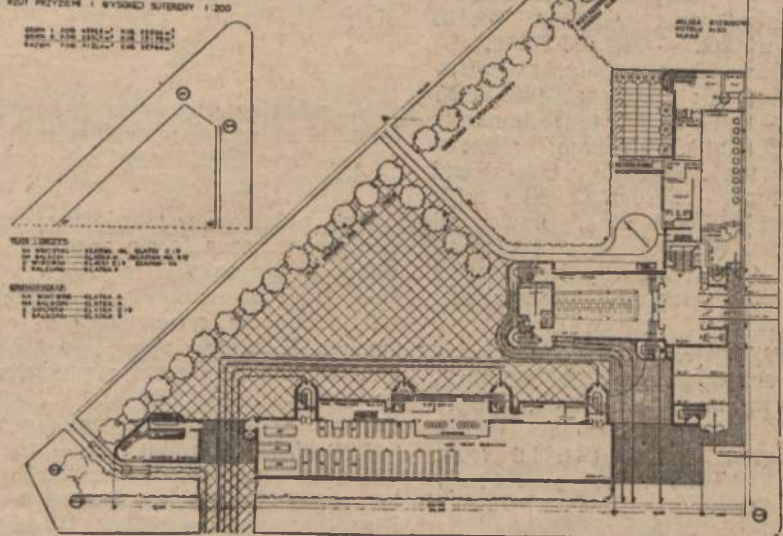
Radosnym objawem był również zjazd Okręgu Łódzkiego LMK, który odbył się w dniu 28. X. rb. w sali posiedzeń Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi, w obecności około 80 delegatów z tego województwa. Ze złożonych sprawozdań wynika, że Okręg powiększył się w przeciągu ostatniego roku sprawozdawczego sześciokrotnie. Aktualne sprawy organizacyjne i działalność kolonialną Ligi oświetlił w swem przemówieniu dyrektor biura Zarządu Głównego p. W. Czermiński. Następnie wybrano Zarząd Okręgowy z p. wice-wojewodą Potockim jako prezesem na czele.

Jako o ciekawym przejawie działalności propagandowej wspomnieć należy o otwarciu w dniu 4 listopada rb. Wystawy Morskiej w Piotrkowie Trybunalskim. Wystawa ta obrazuje rozwój wybrzeża, portów w Gdyni i Gdańsku, wzrost marynarki handlowej i wojennej, prace Zarządu Głównego LMK itp. Ilustrują to wszystko ciekawie zestawione dane statystyczne, wykresy, modele okrętów itp. Otwarciom dokonał miejscowy starosta.

SCHRONISKO L.M.K. W GDYNI
ELEWACJA OD STRONY CIŚNOCIEŻA - PRZEBUDOWA 1930



SCHRONISKO L.M.K. W GDYNI
KŁAT PRZYZIEM - WYSOKOŚĆ SUFITOWA 1,200



Plany schroniska L M K w Gdyni według projektu architekta I. Wierzbieckiego

Przemówienie okolicznościowe wygłosił prezes Zarządu Oddziału w Piotrkowie p. Papiński. Zarząd Główny reprezentował dyr. biura p. W. Czermiński, Zarząd Okręgowy w Łodzi — p. mgr. Janowski.

O zainteresowaniu wystawą świadczy fakt, że wszystkie szkoły piotrkowskie postanowiły gremjalnie ją zwiedzić, a cały szereg miast na obszarze województwa zwróciło się do Piotrkowa z prośbą, by wystawa mogła zawitać również do nich.

Faktem godnym podkreślenia jest również to, że cały szereg Okręgów i Oddziałów LMK organizuje u siebie plutony reprezentacyjne, które występują nazewnawczo w czasie różnego rodzaju uroczystości, obchodów, akademii itp., przyczyniając się tem do popularyzowania Ligi. Jako przykład do naśladowania należy wymienić działalność Oddziału LMK przy Śląskich Zakładach Elektrycznych w Katowicach. Chociaż oddział jest stosunkowo młody — około 135 członków umundurowało się już, prócz tego oddział tworzy własną orkiestrę.

W dniu 18 listopada rb. odbył się w Kraśniku Zjazd Obwodu Janowsko - Kraśnickiego LMK pod prze-

wodnictwem p. starosty Górnego przy udziale 35 delegatów. O pracy tego obwodu świadczą najlepiej suche cyfry: w kwietniu rb. Obwód liczył 2 Oddziały — obecnie jest ich 22, ponadto 3 koła gminne oraz 13 kół szkolnych. Zjazd zatwierdził szczegółowy plan pracy na najbliższą przyszłość.

Sprawy Obwodu Janowsko-Kraśnickiego omówimy szerzej w najbliższym numerze „Morza”.

★

W związku z uroczystością spuszczenia na wodę nowego statku motorowego „Pilsudski”, który utrzymywać będzie stałą komunikację między Gdynią a Nowym Jorkiem, Liga M. i K. organizuje specjalną wycieczkę do stoczni Monfalcone pod Tryjesteem, w której statek ten będzie się.

Wycieczka w programie swoim obejmuje zwiedzanie Wiednia, Triestu i Wenecji oraz współudział uczestników w samej uroczystości w Monfalcone. Wycieczka rozpocznie się około 17 grudnia i trwać będzie wówczas do 22 grudnia, przy czym wszystkie noce spędzać będą uczestnicy w hotelach poza częścią podróży powrotnej z Wenecji do

Warszawy. — Jednak podczas tej nocy uruchomiony będzie wagon sypialny, z którego za oddzielną dopłatą będą mogli uczestnicy korzystać.

Koszt wycieczki wynosić będzie zł. 400 w klasie III, oraz 485 zł. w kl. II; dla członków Ligi, którzy wylegitymują się kwitem na opłaconą składkę przed 10 listopada r. b., cena w III klasie wynosić będzie zł. 350 i w II klasie zł. 400.

Zapisy przyjmować będą: Biuro Podróży Wagons Lits Cook oraz „Orbis”.

Ścisły termin uroczystości określi p. min. Przem. i H. i od tego uzależniony jest sam termin wycieczki.

W numerze 10-tym „Morza” z r. b. w artykule p. K. Warchałowskiego p. t. „Polska i Polacy w Świecie”, w szpalcie 3-iej, w wierszach od 40—51 od góry umieszczono wzmiankę, że „Drugi Pawilon wystawy” (turystycznej) wykonał „Orbis”, podczas gdy stoiska drugiego pawilonu zostały urządzone przez Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji.

K R O N I K A

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc październik 1934 r. wyniosły 648.541,7 ton, z czego na obrót zamorski przypada 627.804,9 ton. Ogólna suma obrotów w porównaniu z miesiącem wrześniem r. b. nieco zmniejszyła się, gdyż we wrześniu wynosiła ona 649.853,4 ton. Natomiast w porównaniu z październikiem roku ubiegłego obroty z tegoż miesiąca w roku bieżącym wzrosły o 22.066,4 ton.

Z ogólnej sumy obrotów zamorskich na przywóz przypada 65.118 ton, na wywóz — 562.686,9 ton.

W wywozie poza dotychczasowymi artykułami: węglem (482.622,7 ton), koksem (20.402 ton), bunkrem (13.362,9 ton), metalami różnymi (4.514,1 ton), szynami kolejowymi (2.356 ton), cukrem (2.068,9 ton), bekonami (1.796,4 ton), nawozami azotowymi (1.760,2 ton) i jajami (1.311,3 ton) pojawiły się również ziemniaki, których wywieziono 1.612,7 ton.

W przywozie, jak zwykle, pierwsze miejsce zajął złom (18.880,3 ton), dalej bawełna (6.708,1 ton), piryty (6.810,3 ton), nasiona oleiste (5.769,6 ton), skóry (2.844,9 ton), garbniki (2.712,5 ton), oraz rudy (1.490,6 ton).

★

W miesiącu październiku r. 1934

przeszło przez port gdyński ogółem 771 statków o łącznej pojemności 734.771 t. r. n. Pierwsze miejsce w ruchu statków zajęła bandera szwedzka, drugie niemiecka, trzecie polska, a czwarte duńska. W porównaniu zatem z ubiegłym miesiącem bandera polska wysunęła się na trzecie miejsce, a bandera duńska na czwarte miejsce. Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni, wyniósł 943,4 t. r. n., średnia ilość statków, przybywających jednocześnie w porcie — 39, a średni postój statku — 63,7 godz.

★

W przeciągu miesiąca października r. b. złowiono na całym wybrzeżu polskim 564.580 kg. ryb. wartości 207.636 zł.

Stan połowów w miesiącu sprawozdawczym znacznie się poprawił zarówno w stosunku do miesiąca września, jak i w stosunku do października r. ub. W porównaniu z wrześniem r. b. połowy wzrosły o 115.000 kg., w porównaniu zaś z październikiem r. ub. o 331.000 kg. Wpłynęły na to znacznie większe połowy węgorzy: w październiku r. b. — 52.180 kg., gdy w październiku r. ub. 28.400 kg., przedewszystkiem jednak zwiększyły się połowy szprot. W końcu października pojawiły się masowo u polskich wybrzeży ławice tych ryb,

występując szczególnie obficie na odcinku między Karwią a Chałupami. Wywołało to wielkie poruszenie na całym wybrzeżu, wyniki połowów były też wspaniałe — ogółem złowiono w październiku r. b. 263.300 kg. szprotów, gdy tymczasem w październiku r. ub. tylko 82.000 kg. Rybacy sprzedali znaczne ilości szprotów w stanie świeżym, resztę uwędzono w wędzarniach, w których musiano uruchomić wszystkie piece.

★

Między importerami śledzi solonych Wielkiej Brytanji a importerami tego artykułu w Gdańsku i Gdyni została podpisana w październiku r. b. umowa w sprawie dostawy śledzi angielskich przez porty gdański i gdyński na rynki polski, rumuński i czechosłowacki. Umowa ta wywołała niezadowolenie w polskich sferach rybackich, których zdaniem, oddaje ona faktycznie monopol dostawy śledzi solonych w ręce firmi importowych gdańskich i gdyńskich. Sfery rybackie twierdzą, że może się ona odbić ujemnie na obrotach obu portów, gdyż kupcy polscy, podobnie jak i kupcy z krajów, do których przez Gdynię i Gdańsk szły tranzytem transporty śledzi, będą musieli obecnie płacić za po-

średnictwo uprzywilejowanej grupie importerów śledziowych.

Umowa ta nie jest jeszcze ostateczna, gdyż, jak przewiduje jej końcowy punkt, traci ona swoją ważność w razie sprzeciwu czynników rządowych polskich lub angielskich.

★

Ostatnio uruchomiono w Gdyni solarnię śledzi, co stało się znów bodźcem do powstania innej gałęzi produkcji, a mianowicie do rozwoju przemysłu bednarskiego. Pierwsza wytwórnia beczek dla śledzi solonych została już uruchomiona w październiku w porcie rybackim, w magazynie firmy „Polonia”, a niewątpliwie w przyszłości przemysł bednarski Gdyni mógłby zaspakajać nie tylko potrzeby miejscowego rynku, ale stanowić również artykuł eksportowy.

★

Na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 wydane zostało rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 października r. b. (Dz. U. Nr. 92 z dnia 25.X.1934), określające teren wolnej strefy celnej w porcie gdyńskim. Rozporządzenie to włączyło do wolnej strefy: basen im. min. Kwiatkowskiego oraz nabrzeża Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackie, Rumuńskie i Jugosłowiańskie. Od strony lądu strefa wolnocelna została oddzielona specjalnym ogrodzeniem. Należy podkreślić, że faktyczne uruchomienie wolnej strefy nastąpiło już w dniu 15 stycznia r. b.

W uzupełnieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 października r. b. ogłoszone zostało w Dzienniku Ustaw Nr. 97 z dnia 30 października r. b. jeszcze trzy rozporządzenia, dotyczące spraw celnych portu gdyńskiego: 1. Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 25.X r. b. o ograniczeniach, dotyczących uprawiania handlu przemysłu, wznoszenia budowli i zamieszkiwania na terenie wolnych obszarów celnych w portach mor-

skich oraz ograniczeniach ruchu osobowego pomiędzy wolnymi obszarami celnymi w portach morskich a resztą polskiego obszaru celnego; 2. Ministra Skarbu z dnia 25.X r. b. wydane w porozumieniu z Min. Przem. i Handlu, a ustalające przepisy dla wolnych obszarów celnych i 3. Ministra Skarbu w sprawie nadania Urzędowi Celnemu w Gdyni niektórych uprawnień okręgowych władz celnych II instancji, co niewątpliwie przyczyni się do usprawnienia służby celnej w Gdyni.

★

W porcie gdyńskim została uruchomiona w miesiącu wrześniu r. b. stacja deratyzacyjna dla odeszczurzenia i dezynfekcji statków. W ten sposób port gdyński uniezależnił się w zupełności od portów zagranicznych. Znalazł się również na liście portów pełnowartościowych, t. j. takich, które — w myśl Międzynarodowej Konwencji Sanitarnej w Paryżu z r. 1926 — dzięki posiadaniu wszelkich urządzeń sanitarnych — mogą wydawać wszystkie świadectwa, jakie przewidziane są w tej konwencji. Pierwszą deratyzację przeprowadzono z bardzo dobrym wynikiem w dniu 4 października r. b. na greckim statku „Chelatros“ o pojemności 2214 t.r.n.

★

W Gdyni powstała nowa linja, łącząca nasz port z portami Australji: Adelaide, Sydney, Melbourne i t. d., przez co zyskałmy stałe połączenie z najodleglejszą częścią świata.

★

Dnia 22 listopada r. b. zawija do Gdyni z Genui po raz pierwszy statek „Frutte d'Italia“, należący do nowej linii regularnej „Stalo-Somala“ — Genova. Statki tej nowej linii owocowej zawijając będą do Gdyni przeciętnie w odstępach 12-dniowych.

★

Port gdyński posiada obecnie przeszło 40 linii regularnych, łączących

go z przeszło 120 portami świata. Linje te łączą Gdynię z portami Anglii, Belgji, Egiptu, Estonji, Francji, Finlandji, Grecji, Holandji, Hiszpanji, Niemiec, Norwegji, Szwecji, Syrii, Turcji, Włoch, Ameryki Półn. i Południowej, Azji i Afryki. Cztery linje są całkowicie w rękach polskich, dwie częściowo, reszta pozostałe w rękach obcych.

★

Przy udziale przedstawicieli Urzędu Morskiego w Gdyni i Rady Portu w Gdańsku odbyła się w Pradze Czeskiej konferencja, mająca na celu usprawnienie komunikacji między Czechosłowacją, a Gdynią i Gdańskiem. Powzięte uchwały przyczynią się do rozwoju obrotów towarowych.

★

Ostatnio oddane zostały do eksploatacji trzy nowe dźwigi: na nabrzeżu Francuskim jeden dźwig 3-tonowy, półportalowy, który został wykonany przez Warszawską Spółkę Budowy Parowozów; oraz na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych dwa dźwigi 3-tonowe półportalowe o długich wysięgach i dużej wysokości podnoszenia, wykonane z materiałów krajowych przez firmę K. Rudzkiw Warszawie.

★

W porcie Helskim zostało już zakończone bicie pali przy budowie nowego mola wschodniego. Obecnie rozpoczęto zapelnianie końcowej części mola kamieniami oraz budowę przystani dla statków. W ciągu najbliższych dni przewidywane jest zakończenie tych robót.

★

Ostatnie burze podmyły na wybrzeżu w niektórych miejscach wydmy na odcinku pomiędzy Kuźnicami a Chałupami. Wydział Administracji Morskiej Urzędu Morskiego przystąpił niezwłocznie do naprawy zagrożonych miejsc.

SPIS RZECZY w ROCZNIKU „MORZA“ 1934 r.

I. SPRAWY MORSKIE.

a) ogólne.

Dreszer-Orlicz Gustaw, gen. — Polacy z zagranicy w Gdyni. Nr. 10.

Knauf St. — Polonia rumuńska a polskie morze. Nr. 12.

Kronika. Nr. 1 — 6. 8/9 — 12.

Lewandowski Janusz — Po Święcie Morza. Nr. 8/9.

Nauticus — „Lega Navale Italiana“. Nr. 3. 5.

Nauticus — Włoska Liga Morska, a młodzież. Nr. 11.

Plotrowicz Roman — Wolność mórz. Nr. 10.

Prawda o „Elemice“. Nr. 12.

Przed Świętem Morza. Nr. 6.

Raczkiewicz Władysław — Do Polaków zagranicą. Nr. 6.

Sikorski H. — Kola Przyjaciół Morza. Nr. 6.

Socha M. — Wychowanie wodne a szkoła. Nr. 4.

Święto Gdyni. Nr. 1.

Tetzlaff Henryk — Dzisiejsza Polska na morzu. Nr. 1.

Zieliński Stanisław — Instytut Morski kolonialny. Nr. 5.

Z obcej prasy morskiej. Nr. 11.

b) marynarka wołenna.

Czczott Rafał, kmdr. ppor. — Sity morskie na Bałtyku. Nr. 3.

Czołowski Aleksander, dr. — Niedo-
szły zamach. Nr. 7.

Dębski Jan — Fundusz bezpieczeństwa. Nr. 2.

Durski - Trzaska Karol, kmdr. — Lot-
nictwo morskie. Nr. 4.

Ehrenberg Tadeusz — Zbrojne pogo-
towie na Oceanie Spokojnym. Nr. 3.

Fundusz Obrony Morskiej. Nr. 3—8/9.

Ginsbert J., inż. — Czy stać nas na
flotę wojenną. Nr. 5.

Ginsbert Ju'jan — „Skończyć z bez-
silnością na morzu...“. Nr. 2.

Kosianowski Władysław, kmdr. ppor.
— Czternaście lat! Nr. 2.

Kotarski Stefan, dr. — Fundusz Obrony Morza XVI wieku. Nr. 7.
Kozuchowski Józef — O siłę Rzeczypospolitej na Bałtyku. Nr. 6.
Krzywlec B. A. — Atak na kanał Suezki. Nr. 11.
Naczelny obowiązek. Nr. 5.
Nauticus — Rola i zadania niemieckiego „Flottenvereinu”. Nr. 1.
Sobleski Wacław, prof. — Z dziejów naszej marynarki. Nr. 7.
Tomaszewski Tadeusz, ppłk dypl. — Bezpieczeństwo „Ostatniej twierdzy”. Nr. 4.
Wardasówna Maria — W Pucku — u lotników. Nr. 5.
Z życia Marynarki Wojennej. Nr. Nr. 1 — 12.

c) marynarka handlowa.

Kosko Stanisław — Nowa księga międzynarodowych sygnałów morskich. Nr. 3.
Rola uzbrojonych angielskich statków handlowych w ostatniej wojnie. Z ang. przetłum. W. Bartosiak. Nr. 1.

d) budownictwo okrętowe, technika.

Bielawski Bolesław, inż. — O przemysł okrętowy w Gdyni. Nr. 7.
Budownictwo okrętowe we Francji. Nr. 2.
Płazański Stanisław, prof. — Czy możemy budować okręty. Nr. 7.
Quéant Olivier — Budowa okrętów we Francji. Nr. 10, 11, 12.
Woźnicki J. — Latarnie morskie. Nr. 7.

i) rybołówstwo.

Plotowski Grzegorz — Spożycie ryb morskich. Nr. 6.
Wojstomski Stefan — Popierajmy rybołówstwo morskie. Nr. 11.
g) wycieczki, turystyka, sport wodny.
Bublewski Witold — Harcerze na rzekach i morzu. Nr. 5.
Kwaśniewski Stanisław, gen. bryg. — Splyw do morza. Nr. 5.
Letnie obozy LMK. Nr. 6.
N. R. Drugie polskie regaty pełnomorskie Gdynia — Visby. Nr. 10.
Sikorski Henryk — Obozy i wycieczki nadmorskie. Nr. 5.
Sikorski Henryk — Splyw 1934 „Cała Polska do morza”. Nr. 10.
Swoj — Kursy narciarsko - społeczne. Nr. 3.
To-Mara — Jak to było na obozie nadmorskim Ligi. Nr. 10.
Wszyscy na wodę. Nr. 5.
Zadrozny Stanisław — Tworzymy nowe życie. Nr. 7.

II. ŻEGLUGA ŚRÓDLADOWA.

Andrzejowski Zygmunt, mjr. dypl. — General Prądzyński, twórca projektu kanału Augustowskiego. Nr. 1.
Czczott Rafał — Kanał Bałtycko-Białomorski. Nr. 6.
Kacprzyk Mieczysław — Obóz żeglarski LMK nad jeziorem Narocz. Nr. 10.
Konopka Alfred, inż. — Frontem do Wisły. Nr. 6.
Tomaszewski Tadeusz — Powódź. Nr. 10.
Wodniak, inż. — „Wjów garnuszek i lecha błota”. Nr. 1.
Wodniak Z., inż. — Z kramy jezior. Nr. 5.
Prokopowicz M., inż. — Zbiorniki powodziowe. Nr. 12.

III. GDAŃSK, POMORZE, DOSTĘP DO MORZA.

Chrzanowski Bernard — Poznaj Kaszubów. Nr. 6.
Chudziński Henryk — O przyszłość kulturalną Gdyni. Nr. 7.
Domy nad morzem dla wszystkich. Nr. 2.
Gdynia — ośrodek przemysłu handlu. Nr. 4.
Gindrich Władysław — Gdynia — dźwignia przemysłu. Nr. 7.
Nauticus — Z czasów krzyżackich. Nr. 7.
Obrona wybrzeża w przeszłości. Nr. 7.
Pawłowski Tom. — Wycieczka do Grunwaldu. Nr. 11.
Plutyński A. — Propaganda przez Gdynię. Nr. 3.
Przez osiedlane się do rozbudowy Gdyni. Nr. 1.
Rummel Julian — Nie po raz pierwszy jesteśmy nad morzem. Nr. 3.
Smolarski Mieczysław — Jesienna fala Bałtyku. Nr. 10.
Umowy polsko-gdańskie. Nr. 10.
Z. K. Pomorze na taśmie filmowej. Nr. 2.
Zaremba Jerzy, kpt. — Z wędrowki po wybrzeżu. — Nr. 12.
Zjazd pomorzoznawczy. Nr. 12.
Zlot młodzieży w Gdyni. Nr. 6.

IV. HANDEL ZAGRANICZNY.

Grodecki Adam — Import kolonialny Polski. Nr. 4.
Kincler Józef — Wystawa polska na Targach Lewantyńskich 1934. Nr. 7.
Nauticus — Walka o handlowy tonaż. Nr. 12.
Rosiński Wiktor, dr. — Handel pozaeuropejski Polski w roku 1933. Nr. 3.
Rosiński W., dr. — Patriotyzm gospodarczy. Nr. 8-9.
Szukiewicz Tadeusz — Polscy pionierzy handlu zamorskiego w Czuiu. Nr. 3.
Warchałowski Kazimierz — Ze wspomnień kupca. Nr. 6.
Wierzbicki Emil — Port Leningradu. Nr. 11.

Zieleniewski K. — Rok handlu zamorskiego. Nr. 12.

V. ZAGADNIENIA KOLONIALNE.

a) problem kolonialny i kolonizacyjny.

G. K., inż. — Sprawa kolonizacji polskiej w Mandżurii. Nr. 11.
Pankiewicz Michał — Dostęp do morza a polityka kolonialna. Nr. 2.
Pankiewicz Michał — Jak należy organizować kolonizację zamorską. Nr. 1.
Pankiewicz Michał — O Polskę kolonialną. Nr. 8, 9.
Pankiewicz M. — Osadnictwo w Paranie. Nr. 12.
Pankiewicz Michał — Pionierstwo kolonialne. Nr. 10.
Plotowicz Roman — Zagadnienie kolonizacji w prawie narodów. Nr. 8, 9.
Rosiński Wiktor, dr. — Interesy kolonialne Polski. Nr. 2.

Rozwadowski Jan, dr. — Ekspansja kolonialna u obcych. Nr. Nr. 5, 6.
Rozwadowski Jan, dr. — Sprawy kolonialne na Zachodzie. Nr. Nr. 1-4.

b) kolonie i kraje zamorskie:

Janikowski Leopold — Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882-1886. Nr. Nr. 1, 3, 4.
Kolonizacja w Tripoli. Nr. 6.
Kronika Kolonialna. Nr. Nr. 5, 6.
Leszczyński Michał — „Elenka” — okręt pionier. Nr. 12.
Lyp Fr. — Niemiecka akcja kolonialna. Nr. 12.
Olechowski G., dr. — 400-ecie Kanady. Nr. 12.

Lyp Franciszek — Projekt osadnictwa żydowskiego w Angoli. Nr. 2.

Pankiewicz Michał — Kolonizacja na terenie Parany w chwili obecnej. Nr. 3.
Polski Komitet Propalestyński. Nr. 2.
Przegląd kolonialny. Nr. Nr. 1 — 4, 7-12.

Sprawy kolonialne. Nr. Nr. 6 — 12.
Szukiewicz Wojciech — Murzyńskie sny o potędze. Nr. 1.

Zieleniewski Kazimierz — Marchand i Kitchener nad Nilem. Nr. 4.
Zieleniewski Kazimierz — Polski dorobek w Airyce. Nr. 6.

c) wychodźstwo polskie:

Bełżecki Stanisław — Młodzież polska w Ameryce. Nr. 8, 9.
Bełżecki Stanisław — Z życia Polaków w Stan. Zjedn. A. P. Nr. 10.
Rozwadowski Jan, dr. — Ośrodki polskie na obczyźnie. Nr. 7.
Rozwadowski Jan, dr. — Ośrodki polskie zagranicą. Nr. 8, 9.
Srocki Bolesław — Światowy Związek Polaków. Nr. 8, 9.

Szwedowski Stefan — II-gi Zjazd Polaków z Zagranicy. Nr. 8, 9.

Warchałowski K. — „Polska i Polacy w Świecie”. Wrażenia z Wystawy. Nr. 10.

Wieloch St. — Warunki pracy w Paranie. Nr. 11.

Zieleniewski Kazimierz — Hasła gospodarcze wychodźstwa. Nr. 10.

Zieleniewski Kazimierz — Polska prasa zagraniczna. Nr. 8, 9.

Zieleniewski Kazimierz — Zdobycze i troski Polonii zamorskiej. Nr. Nr. 1, 2, 4, 5, 7.

Zieliński Stanisław — Józef Kowalewski. Nr. 1.

Z pobytu w Brazylii. Wywiad z przedstawicielem LMK w Paranie, p. gen. St. Strzemieńskim. Nr. 10.

Z prasy polskiej na obczyźnie. Nr. 11-12.

V Zjazd Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy. Nr. 1.

VI. PODRÓŻNICTWO I PODRÓŻE MORSKIE.

Bartoszczyk Jan — W podróż naokoło świata. Nr. 10.

Bernadzikiewicz Stefan, inż. — Polska wyprawa polarna na Spitsbergen. Nr. 11.

Cwałina L. — Ślepy pasażer. Nr. 12.

Gembarzewski Miłosz — Pierwszy Polak admirałem (Prokop Odrowąż-Pieniążek). Nr. 5.

Katastrofa „Czeluski”. Nr. 4.

Kosko S. — Z „Darem Pomorza”. Nr. 11.

Kosko S. — Kopenhaga — Santa Cruz. Nr. 12.

Lepecki Bohdan Teofil — Na podzwrotnikowej plantacji yerba Wrażenia z podróży po Argentynie. Nr. 4.

Nauticus — Pierwsza podróż emigracyjna morzem do Polski. Nr. 8, 9.

Neuman Władysław — „Dar Pomorza” na wodach parańskich. Nr. 4.

Niewiadomski R. — Ciężki powrót. Nr. 11.

Olesza Stanisław, dr. — Polska bandera na Północy. Nr. 5.

Ostrowski Wiktor — Polska wyprawa w Andy. Nr. 9.

Tchórznicza Maria Olga — Nairobi — stolica Kenii. Nr. 1.

Wardasówna M. — U braci Adamowiczów. Nr. 8, 9.

Wardasówna Maria — Zwycięski lot. Nr. 10.

Zieliński Stanisław — Admirał floty papieskiej (Tomasz Stanisław Wolski). Nr. 6.

Zieliński Stanisław — Podróźnicy i badacze polscy, Nr. 8/9.
Zieliński Stanisław — Polscy ludzie morza, Nr. 7.

VII. BELETYSTYKA.

Bitwa morska Holendrów ze Szwedami przez Pana Paska opisana, Nr. 7.
Brzeska Wanda — Smantek w Żaku, Nr. 5.
Czech Zbigniew — Kurs na miecz Orjona (Wiersz), Nr. 10.
Jak pan Pasek iechal przez morze w dzień Wielkiejnocy 1569 r. m nabożeństwo do Arhusen, Nr. 4.
Lech Konstanty — Pierwsze przeżycia, Nr. 4.
Makarczyk Janusz — Feluś przemysłnik opium (nowela), Nr. 3.
Reilly Raine Norman — Stary marynarz. Tłum. L. Cwałina, Nr. 7.
Rychliński J. B. — Wyprawa Starży, Nr. 11.
Rychliński Jerzy Bohdan, 10.11.1931. — Godzina Wieków (Wiersz), Nr. 2.
Szyrkówna M. H. — Rewja nad Bałtykiem. (Wiersz), Nr. 2.
Wetjen Robert Richard — Statek widmo. Z ang. przetłum. L. Cwałina, Nr. Nr. 1, 2.

VIII. SPRAWY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ.

Dział Oficjalny L. M. i K., Nr. Nr. 1—4.
Kwaśniewski Stanisław, gen. — Nasz program, Nr. 4.
Widz — Pamiętna rocznica, Nr. 3.
Zagórski Czesław — Pod sztandarem L. M. K., Nr. 7.
Z letnich prac L. M. K., Nr. 10.
Z życia organizacji — Nr. Nr. 5—8/9 11—12.

IX. NEKROLOGI.

Czczot R., kmdr. — Admiral Togo, Nr. 7.
Warchałowski K. — Zgon ojca emigracji polskiej w Paranie ś. p. Edmunda Saporskiego, Nr. 2.
Zgon wielkiej uczzonej polskiej (Maria Curie-Skłodowska), Nr. 8/9.
Ś. p. Jan Gombrowicz, Nr. 2.
Ś. p. Józef Siemiradzki, Nr. 1.
Ś. p. Jan Ignacy Targ, Nr. 8/9.
Ś. p. Danuta Ida Zielińska, Nr. 2.
X. RECENZJE.
Bartlewicz H., por. mar. — Broń podwodna, Nr. 11.
Dix Thèses sur la Poméranie rédigé par Roman Lutman..., Nr. 1.
Fischer Adam — Kaszubi na tle etnografii Polski. Studium porównawcze, Nr. 11.
G(ü)nsbert J(uljan) — Wl. L. Evert: Musiny zwyciężyć, Nr. 2.
G(ü)nsbert J(uljan) — Henryk Bagiński: Wolność Polski na morzu, Nr. 2.
Gleyden K. — Amadeo Giannini: The Problem of Danzig, Nr. 11.
Gleyden K. — Głosy prasy, Nr. 5.
Gleyden K. — Dr. Kazimiera Jeżowa: Der Grundbesitz in Weichsel-pommern zur Zeit der Teilungen Polens und vor dem Weltkrieg, Nr. 11.
G(leyden) K. — Pomorze in British Eeys, Nr. 11.
Lehr — Sławiński Tadeusz — O naczeczach Stowian nadbałtyckich, Nr. 11.
Kmdr. ppor. dypl. Rafał Czczot — Co nam zapewnia marynarka wojenna, Nr. 7.
Kmdr. ppor. dypl. Rafał Czczot — Obrona wybrzeża, Nr. 7.
Korablewicz W. dr. — Katakliem do minaretów, Nr. 12.
Kmdr. ppor. inż. Hellodor Laskowski — Artylerja morska, Nr. 7.
Inż. Jerzy Sawiczewski — Łodzie podwodne, Nr. 7.

Kpt. K. Taubc — Jak Mat Musiał ziomkom swym o morzu prawit, Nr. 7.
Czesław Zagórski i Janusz Lewandowski — Morze źródłem polegi Rzeczypospolitej, Nr. 7.

Por. mar. Olgierd Żukowski — Zarys rozwoju okrętów torpedowych, Nr. 7.

Aleksander Muennich — Osadnictwo niemieckie w Prusach Wschodnich, Nr. 11.

Od morza na ocean, od wybrzeża do kolonji. Dzieje — myśli — fakty. — Praca zbiorowa czterestu autorów, Nr. 4.

Plutyński Antoni — Siła żywa Polski i jej prawa do kolonji, Nr. 6.

Przewodnik po szczytach polskiej pracy za morzami (Stanisław Zieliński: Mały Słownik Pionierów Polskich Kolonialnych i Morskich), Nr. 5.

Rosiński W., dr. — Praca o emigracji polskiej w ostatniem czterestoleciu (Dr. Apoloniusz Zarychta: Emigracja polska 1918 — 1931 i jej znaczenie dla Państwa), Nr. 4.

Józef Sokolowski — Słownik Francusko-Polski i Polsko-Francuski, Nr. 5.

Strasburger Henryk — Les visées allemandes sur la Poméranie, Nr. 2.

T(etzlaff) H(enryk) — Jim Poker: Zdzich szuka ojca, Nr. 1.

T(etzlaff) H(enryk) — Kapitan-pilot Stanisław Skarżyński: Na RWD 5 przez Atlantyck, Nr. 1.

T(etzlaff) H(enryk) — Dr. Tadeusz Spitzer: Gdynia i jej znaczenie dla gospodarstwa Polski, Nr. 1.

Wagner W. — Podług słońca i gwiazd, Nr. 12.

Wisłocki Adam — Przez jeziora i rzeki Brasławszczyzny, Nr. 12.

(z. k.) Bernard Chrzanowski — Z wybrzeża i o wybrzeżu, Nr. 6.

Zieliński Stanisław — Mały słownik pionierów (autorecenzja), Nr. 2.

Budowa okrętów we Francji

W ciągu ostatnich miesięcy działalność stoczni francuskich wyrażała się szczególnie w budowie statków wojennych, która zrównoważyła w pewnej mierze, wielki brak zamówień statków handlowych.

Kraźownik, zakładacz min „Emile Bertin” zbudowany w stoczni Penhoet, którego rezultaty prób preliminarnych zostały już omówione przez nas, świetnie zakończył 11 sierpnia swoje oficjalne próby maszyn, rozpoczęte 17 lipca, osiągając na podstawach Penmarch, średnią szybkość 40 węzłów. Podczas swojej próby wytrzymałości, która trwała osiem godzin, statek ten utrzymał szybkość 37 węzłów przy czterometrowej fali; po raz pierwszy statek wykonuje próby z taką szybkością przy takiej mocnej fali. Świetna wytrzymałość statku i brak wszelkich wibracji pozwoliłoby na pełne wyzyskanie jego uzbrojenia. Przy wszystkich próbach zużycia paliwa było dużo mniejsze, niż przewidywano.

„Les Forges et Chantiers de la Gironde” oddały marynarce wojennej statek „Golo”, przeznaczony do transportów na wybrzeżu. Wyniki osiągnięte są świetne dla transportowca tej kategorii: szybkość przy normalnym ładunku wynosiła 13 węzłów 08, podczas kiedy szybkość kontraktowa przewidy-

wała 12 w. 05; przy szybkości 12 w. zużycie paliwa wynosiło 24 kg, zamiast 27 kg., przewidzianych w kontrakcie. Na podstawie tego zużycia, zasięg działania statku przy pełnym ładunku wynosi 10.000 mil przy szybkości 12 w. Zbędny jest podkreślić ważność takiego zasięgu działania dla dalekich wypraw, które mogą być powierzone temu statkowi. Podobne wyniki zostały tylko osiągnięte dzięki bardzo dokładnym studiom motorów Diesela, któregoś typu Burmeister i Wain-Penhoet i kadłuba, dla którego „les Forges et Chantiers de la Gironde” adoptowały, po kilku próbach w basenie, specjalne formy typu Yourkevitch. Przypominajmy, że długość „Golo” wynosi 89 m. 75, szerokość — 13 m. 50, wysokość — 7 m. 50, zagłębienie — 4 m. 76 i wyporność — 3.690 ton.

Marynarka wojenna zamówiła w „Ateliers et Chantiers de Bretagne” kontrtorpedowiec 2630 ton, który będzie się nazywał „Volta”. Identyczny statek został zamówiony w Arsenale w Lorient.

23-go września, „Les Chantiers et Ateliers de Provence” spuścili na wodę mały statek kolonialny dla dalekich wypraw „d'Iberville”. Okret ten jest siódmym z serii okrętów tego samego typu, których charakterystyka jest następująca: długość — 103 m. 70 szerokość — 12 m. 70, wysokość — 3 m. 85, wyporność — 2200 ton. Statek ten będzie poruszany przez dwa motory Diesela o mocy 1600 KP, które pozwolą mu osiągnąć szybkość 18 węzłów. Uzbrojenie składać się będzie z 3 dział 138 mm, 4 dział 37 mm, i 6 karabinów maszynowych.

Tego samego dnia „Les Anciens Chantiers Dubigeon” spuścili na wodę łódź podwodną „Iris” wyporności 651 ton na powierzchni i 825 ton w zanurzeniu, 68 m. 10 długości i 5 m. 30 szerokości. Ta łódź podwodna, która należy do kategorii łodzi podwodnych drugiej klasy, będzie poruszana przez dwa motory Diesela o 750 KP, każdy dla napędu na powierzchni przez dwa motory elektryczne o 500 KP, każdy dla napędu w zanurzeniu. Szybkość przewidziana wynosi 14 w. na powierzchni i 10 w. w zanurzeniu. Uzbrojenie składać się będzie z jednego dział 75 mm., z jednego karabinu maszynowego przeciwlotniczego i 9 rur torpedowych. „Iris” należy do serii 20 łodzi podwodnych tego samego typu; trzy inne łodzie podwodne: „Minerve”, „Junon” i „Venus” znajdują się obecnie w budowie.

11 września „Les Ateliers et Chantiers de France” w Dunkerque spuścili na wodę ponton-zóraw, pojemności

250 ton, przeznaczony dla portu w Brest i mały transportowiec „Le Dijonnais”, przeznaczony dla linii Paryż — Rouen — Le Havre. To jest trzeci statek serii, której dwa pierwsze „Gatinais” i „Nivernais” zostały niedawno zbudowane w tych samych stocznicach.

Wykończenie wielkiego statku „Normandie”, przeznaczonego dla linii Havre — New-York szybko jest wykonywane w stocznicach Penhoet. Każdy wie, że statek ten długości 313 metrów, szerokości 36 metrów i wyporności 76.000 ton, jest największym statkiem na świecie. Wykończono już montaż trzech kominów; najwyższy punkt pierwszego kominu (przedniego) znajdować się będzie 44 m. 25 powyżej poziomu morza. Obwód każdego z tych kominów wynosi 49 metrów; oba niaszty znajdować się będą o 150 metrów jeden od drugiego. Ster „Normandie” waży prawie 136 ton, wysokość jego wynosi 16 m. 26. Każda z czterech śrub waży 23 ton i każda kotwica 17 ton. Zaczęto już roboty dekoracyjne i urządzenia wewnętrzne. Statek ten będzie nie tylko największym, ale najpiękniejszym i najwygodniejszym statkiem na świecie: będzie posiadał wielką salę dla teatru i kina; salę jadalną pierwszej klasy będzie miała 90 metrów, długości. Bezpieczeństwo tego statku zostało bardzo szczegółowo studjowane. Wszystkie ściany pomiędzy kabinami są pokryte płytami azbestowymi i w każdym lokalu znajdować się będzie automatyczna sygnalizacja przeciwpożarowa. „Normandie” wykona prawdopodobnie swoje próby w maju 1935 i pierwszą jego podróż z Havru do Nowego-Jorku odhędzie się w początkach czerwca

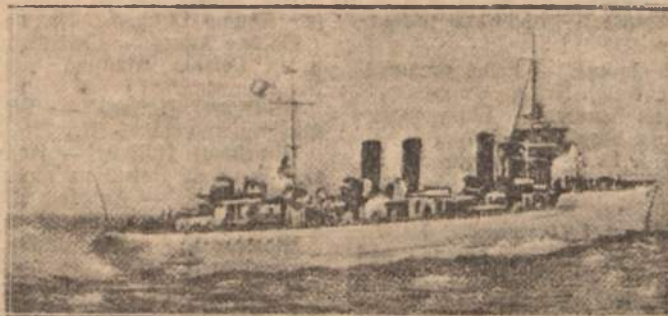
Olivier Onoré

PENHOËT

Budowa OKRĘTOW wojennych i STATKOW handlowych

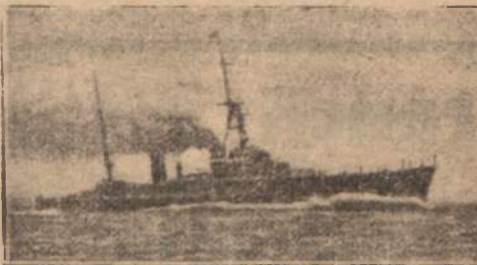
wszeikich typów i rozmiarów

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



Kontrtorpedowiec „Valmy”, całkowicie zbudowany na stoczni „Penhoët” (szybkość 35,85 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku gazutowym typu „Penhoët” z którym francuskie kontrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

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



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

STOCZNIE I WARSZTATY

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



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) —
— SOCIETE GENERALE DE CONSTRUCTIONS MECANIKES —

Dawne Zakłady E. Garnier i Faure Beaujeu — Aparaty Rateau

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



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

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

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM



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



REMINGTON KSIĘGUJĄCY

MASZYNA DLA KAŻDEGO PRZEDSIĘBIORSTWA

Tow. Przemysłowo-Handlowe

BLOCK-BRUN, S. .A

WARSZAWA — HOTEL BRISTOL

Oddziały w większych miastach

LIGA MORSKA i KOLONJALNA

po zastosowaniu w swej buchalterji

REMINGTONA KSIĘGUJĄCEGO

„Isze do nas:

„..... niniejszem wyrażamy opinię o maszynie do księgowania systemu REMINGTON model 23-D, nabytej przez nas w grudniu r. ubiegłego. Na maszynie tej pracujemy 7 miesięcy, co nam dało możność stwierdzić jej główne zalety, jakimi są: wydajność, pracy i łatwość obsługi.

„Przy systemie, daleko posuniętych oszczędności administracyjnych, stosowanym w naszej instytucji, maszyna nabyta u WPanów oddaje nam poważne usługi.

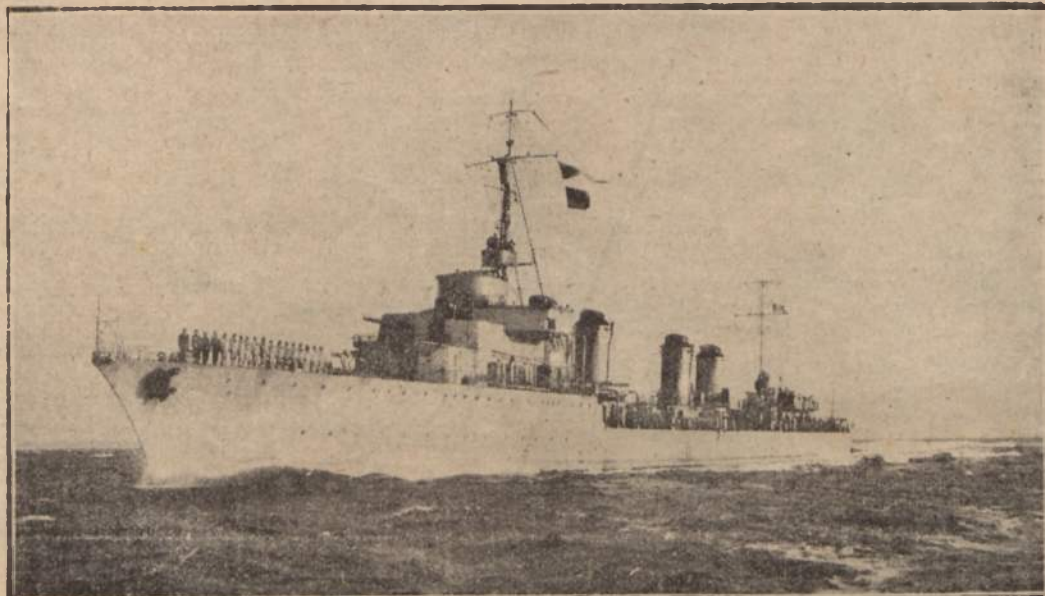
„Pozatem podkreślamy, że firma WPanów dołożyła swych starań, dając dokładne instrukcje w okresie początkowym pracy na maszynie, oraz na każde nasze wezwanie, okazywała niezwłocznie pomoc do czasu całkowitego i dokładnego opanowania nowego systemu pracy przez nasz własny personel”.

Z poważaniem
LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, Rue de Téhéran, Paris

STOCZNIE I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE — ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)
BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Konrtorpedowiec „Abatos” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 41,9 węzłów.
KRAŻOWNIKI — KONRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER
Budowa maszynierji dla konrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYS”

SCHNEIDER & Cie ZARZĄD: 42, Rue d'Anjou PARIS

Artylerja Morska. Wieże. Ilyty pancerne. Rury torpedowe. Urządzenia portowe i wyposażenie.
Rezerwoary dla płynów. Maszyny morskie i turbiny. Kompresory powietrzne. Śruby powietrzne. Śruby okrętowe. Motory elektryczne i sprzęt. Specjalne odlewy żeliwne.

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

WARSZĄTATY Le Creusot Breuil, „Henri Paul”,
La Londe-Les Mautes, Havre, Harfleur, Hoc Bordeaux i t. d.

STOCZNIA: Chalon s Saône.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”

CENY OGŁOSZEN

W TEKSCIE: 1300 złotych; $\frac{1}{2}$ strony 700 złotych; $\frac{1}{3}$ strony 500 zł. i $\frac{1}{4}$ strony 400 złotych

ZA TEKSTEM: 1200 „ $\frac{1}{2}$ „ 650 „ $\frac{1}{3}$ „ 450 „ $\frac{1}{4}$ „ 350 „

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa Widoł 10 Telefony: red 290-18. adm 533-88., P. K. O. Konto Nr. 367.

Wydawca: Liga Morska i Kolonialna

Redaktor: Janusz Lewandowski

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

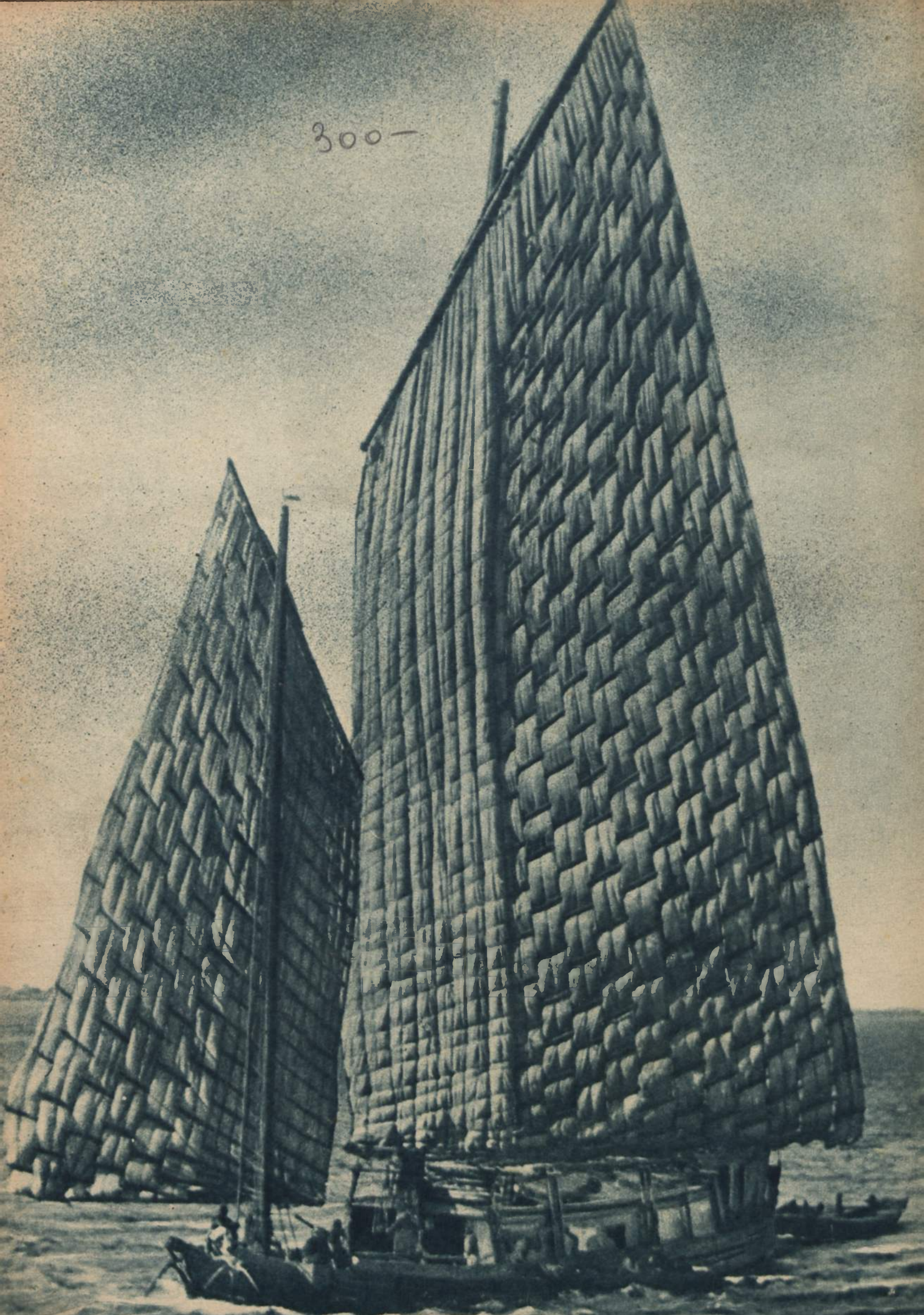
BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

LIBERIJA - AFRYKA



Atellen g
AGAR

300-



CHIŃSKA DZONKA