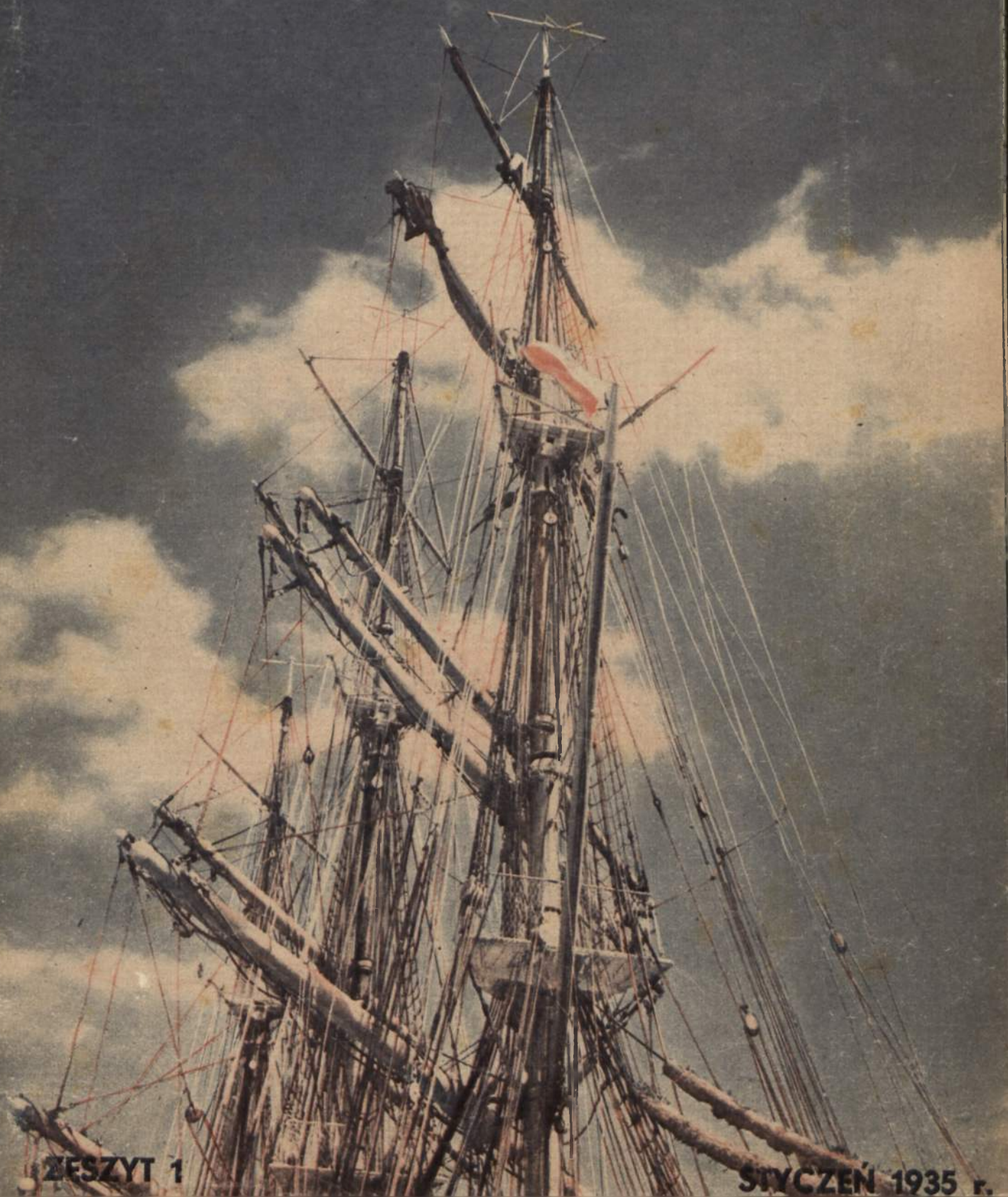


MORZE

muzeum Sztuki



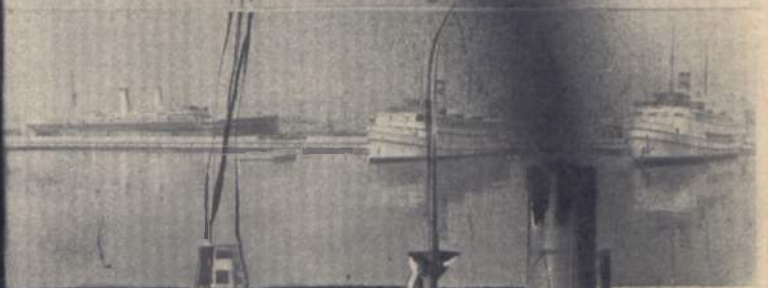
ZESZYT 1

STYCZEŃ 1935 R.



Dworzec morski w Gdyni

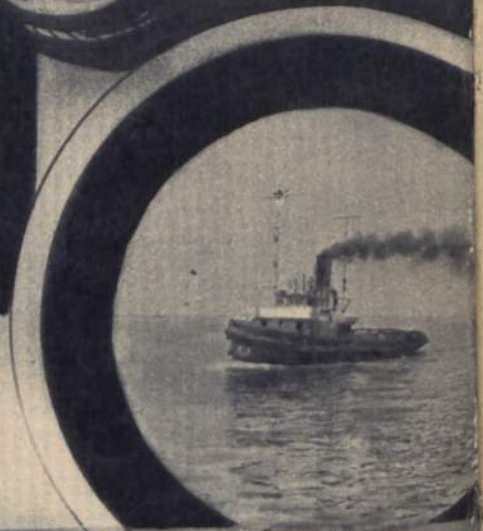
S/S „Gdynia” i S/S „Gdańsk”



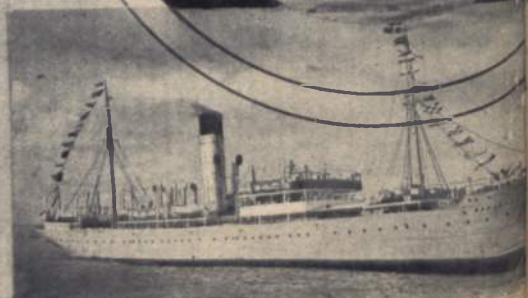
S/S „Rewa”



S/S „Kościuszko”



S/S „Premjer”



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 1

Warszawa, styczeń 1935 r.

Rok XII

TREŚĆ NUMERU: 1. Nasza siła; 2. Polska flota handlowa; 3. „Dal” w Ameryce — por. J. Świechowski; 4. Zbrojenia morskie — mgr. B. Krzywiec; 5. Międzynarodowa Wystawa lotnicza — inż. W. Litwinowicz; 6. Niemiecka propaganda kolonialna — Fr. Łyp; 7. Wielka północna droga morska — E. Wierzbicki; 8. Kolonialna polityka Italii — Nauticus; 9. Z Wołynia przez Polesie — M. Nassius; 10. Z wiatrem w zawody — R. Niewiadomski; 11. Zabłąkanie — St. Przyjemski; 12. Z wędrówki po wybrzeżu — kpt. J. Zaremba; SPRAWY KOLONJALNE 13. Japońskie współzawodnictwo w koloniach; 14. Nielegalna emigracja do Palestyny; 15. Emigracja do Parany; 16. Przegląd kolonialny; 17. Zdobycze i troski polonii zamorskiej; 18. Z życia marynarki wojennej; 19. Z życia organizacji; 20. Kronika; 21. Rozrywki umysłowe.

Rada i Zarząd Główny składają wszystkim Członkom Ligi Morskiej i Kolonialnej najlepsze życzenia Świąteczne i Noworoczne

NASZA SIŁA

Ciężkie położenie gospodarcze, wzrastające bezrobocie i bieda — zjawiska powszechne dzisiaj — powodują zrozumiałe szukanie środków naprawy, badanie przyczyn klęski, która niszczy jednostki i narody. Zbyt powierzchowne badanie przyczyn wiedzy jednak często na marnowce, doprowadza do snucia wniosków, sprzecznych z logiką i prawami życia, doświadczeniem przeszłości, interesem, dobrem narodu.

Ostatnio i w Polsce rozpetała się dyskusja na łamach wielu pism, na różnych zjazdach, która wiąże ciężkie położenie materialne szerokich mas, nasze trudności finansowe, z wielkim przyrostem ludności Państwa Polskiego. Blisko pół miliona ludzi przybywa rocznie Polsce. Za lat kilkanaście Rzeczypospolita będzie państwem 40-miljonowym. Odpowiednio wzrosnie też 8-miljonowa rzesza Polaków na obczyźnie.

Narody, które starzeją się, giną liczebnie, z zazdrością patrzą na wzrastającą liczbę Polaków, bo rozumieją, że wielkość, siła, bogactwo i znaczenie narodów jest dziełem wielu rąk ludzkich, że największe terytoria, bogactwa materialne, najpotężniejsze narzędzia pracy, stają się bezużyteczne, martwe, gdy zabraknie ludzi do ich wykorzystania. A i w walce pokojowej, czy orężnej, pomimo całego rozwoju techniki, liczebność narodów była i będzie czynnikiem najważniejszym. Doświadczenia przeszłości uczą też nas, że właśnie wzrost liczby ludności doprowadził w ostatnim stuleciu do niebywałego rozwoju cywilizacji i kultury, rozwoju gospodarczego świata. Wojna i lata powojenne spowodowały gwałtowny spadek przyrostu ludności większości państw, a ten właśnie okres przyniósł szalejące bezrobocie i nędzę!

O tem wszystkim wiedzieć powinniśmy i szukać właściwych, istotnych przyczyn klęski bezrobocia, szukać właściwych dróg, które wiedą ku lepszej przyszłości.

Liga Morska i Kolonialna siłą liczebną Narodu Polskiego pragnie skierować na niezawodne drogi rozwoju, lepszej i wielkiej przyszłości państwa i jego obywateli. Przez morze wiedzie droga ku tej przyszłości. Nieprawdą jest, że wszystkie rynki zbytu, wymiany, opanowane są na wieki przez obcych, potężniejszych. Nieprawdą jest, że wszystkie ziemie na świecie są już niedostępne dla nowych kolonistów, kupców, rzemieślników, badaczy i odkrywców. Mimo wszystkie utrudnienia, mimo obrony stanu posiadania, narody o niezłomnej woli i sile rozwojowej, zdobywają krok po kroku nowe rynki zbytu, nowe tereny osadnicze. Czy historia współczesnej Japonii, Włoch, Niemiec, a nawet małej Belgii nie jest tego wymownym dowodem?

Jesteśmy wielkim państwem, ale tylko dzięki pozycji, którą zajęła Polska w świecie, dzięki sile obronnej polskiej armii — powiedział na jednym z zjazdów Ligi Prezes Zarz. Główn., gen. G. Orlicz Dreszer. Mocarstwowość nasza — dodał słusznie — wesprzeć się jeszcze musi na czynniku ważnym, na sile gospodarczej państwa, na sile gospodarczej i finansowej jego obywateli.

Spotęgować tę siłę jest najważniejszym zadaniem Ligi Morskiej i Kolonialnej. Siłą liczebną narodu skierować na zdobycie należnych i Polakom warunków bytu, oto program i naszej organizacji.

POLSKA FLOTA HANDLOWA

W związku z wodowaniem statku „Piłsudski”, redakcja „Moza” zwróciła się do p. Dyrektora Departamentu Morskiego L. Możdżeńkiego, od którego otrzymaliśmy szereg cennych, źródłowych informacji, dotyczących rozwoju polskiej floty handlowej, które poniżej zamieszczamy.

JAKI JEST STAN LICZEBNY I JAKOŚCIOWY POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ?

Polska flota handlowa liczy ogółem 55 statków powyżej 100 BRT. o łącznej pojemności 64.358 BRT., w tem statków morskich (bez statków pomocniczych i żeglugi przybrzeżnej) jest 24 o łącznej pojemności 60.143 BRT. Statki te należą do 4-ch przedsiębiorstw okrętowych.

Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A. utrzymują regularną komunikację pasażersko - towarową między Gdynią a Ameryką Północną, oraz pomiędzy Konstancją i portami Palestyny. „Żegluga Polska” S. A. utrzymuje regularną komunikację towarową między Gdynią a Hamburgiem, Antwerpią, Rotterdamem, Tallinem i Helsingforsem. Zajmuje się również żeglugą trampową. Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. utrzymuje dwie regularne linie do Anglii (Hull i Londyn). Wspomniane trzy przedsiębiorstwa okrętowe są w większej części własnością Skarbu Państwa. Czwartym przedsiębiorstwem jest Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A., będące własnością koncernu węglowego „Robur” i zajmujące się trampingiem węglowym. Polskie przedsiębiorstwa okrętowe utrzymują łącznie 8 linii regularnych z Gdyni, na ogólną ilość ca 40 linii okrętowych, obsługujących ten port. Ostra walka konkurencyjna, panująca na poszczególnych szlakach morskich, zmusiła polskie przedsiębiorstwa okrętowe za przykładem obcych flot, do zmodernizowania posiadanego taboru okrętowego. Akcja w tym kierunku prowadzona jest planowo od szeregu lat. W wyniku jej znacznie obniżył się przeciętny wiek polskich statków, tak np. przeciętny wiek taboru okrętowego P. B. T. O. spadł z 18,25 lat w r. 1931 na 11,4 w r. 1933. Akcja ta kontynuowana jest nadal i obecnie znajdują się w budowie dwa statki transatlantyckie po około 14.600 BRT. każdy dla Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A., oraz dwa statki towarowe dla „Żeglugi Polskiej” S. A. po 1.500 ton DW.

JAK PRACUJĄ NASZE STATKI TOWAROWE I PASAŻERSKIE?

Pomimo kryzysu gospodarczego, przewozy towarowe polskich statków ulegają z roku na rok stałej poprawie. Chociaż bowiem globalna cyfra przewiezionych ładunków w r. 1933 spadła w porównaniu do roku 1932, na skutek przejściowego unieruchomienia trampów „Żeglugi Polskiej” S. A., to jednak równocześnie zaznaczył się silnie wzrost przewozów wysokowartościowych ładunków drobnicowych na liniach regularnych. Tak np. linie regularne „Żeglugi Polskiej” S. A. zwiększyły swoje przewozy z ca 78 tys. ton w roku 1932 na ca 137 tys. ton w roku 1933. Ten proces stałego uszlachetniania się ładunków statków polskich obserwujemy nadal w roku bieżącym. Należy jednak podkreślić, że w stosunku do całości obrotów towarowych portów polskich udział naszych statków jest je-

szcze znikomy, gdyż w r. 1933 wyniósł zaledwie 7,2%. Cyfra ta najlepiej charakteryzuje możliwości rozwojowe polskiej marynarki handlowej, które niestety tylko częściowo mogą być wyzyskane na skutek braku odpowiednio dużych środków finansowych, na cele inwestycyjj żeglugowych.

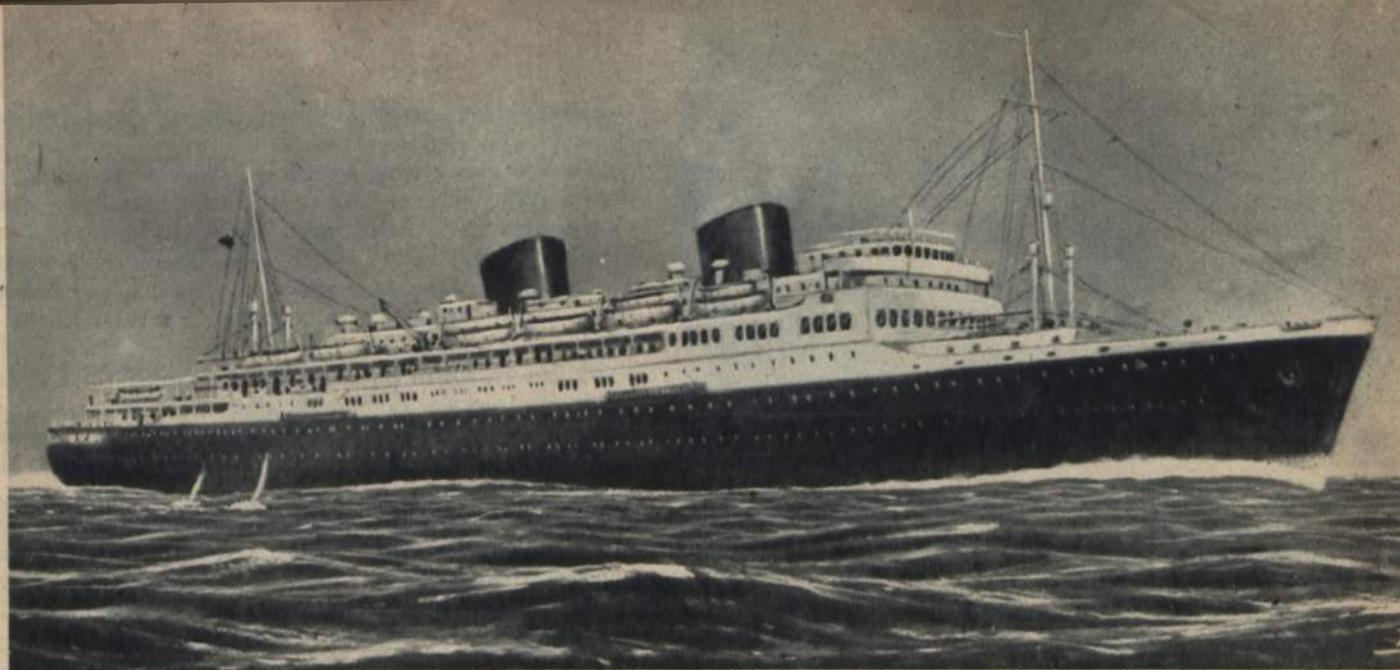
Równie pomyślnie kształtują się przewozy pasażerskie na statkach polskich. Linja Gdynia — Ameryka pomimo panującej nadal stagnacji ruchu emigracyjnego zwiększyła na trasie amerykańskiej swoje przewozy, osiągając w ciągu 9 miesięcy roku 1934 cyfrę pasażerów, odpowiadającą prawie całorocznym przewozom z 1933 r. Linja Palestyńska w ciągu swojej rocznej egzystencji przewiozła ca 20.000 osób. Nadal cieszą się powodzeniem wycieczki morskie, organizowane na statkach polskich.

WARUNKI PRACY MARYNARZA NA STATKACH POLSKICH

Warunki pracy i płacy marynarzy polskiej floty handlowej są unormowane przez umowę zbiorową, która ostatnio została prolongowana na r. 1935. Spadek szeregu walut postawił państwa o walucie złotej, m. in. i Polskę w bardzo ciężkich warunkach, jeżeli chodzi o walkę konkurencyjną na polu żeglugowym. Państwa te opłacają pobory załóg swoich statków w walucie wysokocennej, wówczas kiedy inkasują frachty w walutach zdeprecjonowanych. Stwarza to na korzyść tych krajów automatyczną premję, z której nie mogą korzystać t. zw. „państwa złote”. W trosce o dobre warunki egzystencji marynarzy została ostatnio podjęta akcja budowy dla nich domków mieszkalnych. W roku bieżącym 20 takich domków, wybudowanych kosztem armatorów, jest już gotowych do użytku, stanowią one kolonię im. b. min. gen. dr. F. Zarzyckiego i mieszczą się w Gdyni — Witomino przy ul. dr. F. Zarzyckiego.

NOWE STATKI TRANSATLANTYCKIE „PIŁSUDSKI” I „BATORY”

Specjalnie ostre warunki walki konkurencyjnej, panujące na Atlantyku północnym, zmusiły Linję Gdynia — Ameryka do zamówienia dwóch nowych statków transatlantyckich, odpowiadających wszelkim nowoczesnym wymaganiom żeglugi. Statki te budowane są we Włoszech. Każdy z nowych statków będzie ca dwukrotnie większy od s/s „Polonia”. Będą one mogły zabierać po około 760 pasażerów. Podróż z Gdyni do Stanów Zjednoczonych odbywać będą w 8 dni i kilka godzin (obecnie trwa ona przeszło 13 dni). Urządzenia wewnętrzne statków, nadzorowane przez specjalną Komisję, w skład której wchodzi przedstawiciele polskiego świata artystycznego, odpowiadać będą wszelkim wymaganiom technicznym i artystycznym, stawianym przez nowoczesną technikę budowy okrętów. Będą one mogły zaspokoić potrzeby wszelkich kategorii pasażerów. Nowe statki będą najszybsze i najbardziej nowoczesne z pośród statków transatlantyckich, zachodzących na morze Bałtyckie i dzięki temu należy się spodziewać, że zdobędą sobie nie tylko klientelę polską, lecz również państw skandynawskich, bałtyckich i Europy Wschodniej. Nowe statki nosić będą nazwy „Piłsudski” i „Batory”. Wodowanie pierwszego statku odbyło się w grudniu ub. roku.



„M/S. Piłsudski”, nowy polski transatlantyk, którego wodowanie odbyło się w Monfalcone, przy udziale przedstawicieli Rządu polskiego i Ligi Morskiej i Kolonjalnej

POR. MAR. HANDL. JERZY SWIECHOWSKI

„DAL” W AMERYCE

Czytelnikom „Morza” znane są dzieje bohaterkiej wyprawy na jachcie „Dal” por. 26 p. ul. Andrzeja Bohomolca, por. mar. handl. Jerzego Świechowskiego i por. Jana Witkowskiego, z Gdyni do Ameryki (Morze Nr. 12 rok 1933). Po 95 dniach podróży, po zwycięskiej walce z cyklonem, „Dal”, ze względu na opłakany stan żaglowca i chorobę por. Bohomolca zatrzymała się w porcie Hamilton na Bermudach, skąd po dłuższej przerwie popłynęła w r. 1934 aż w głąb Stanów Zjednoczonych A. P. Opis tej drugiej części podróży, zawdzięczając pobytowi w Warszawie por. Jerzego Świechowskiego, zamieszczamy w „Morzu”, nadmienając, że skromni nasi bohaterscy marynarze rozslawili Polskę na morzu nie tylko wśród Rodaków naszych za oceanem, ale i wśród społeczeństwa amerykańskiego.

Początkowe nasze zamiary, dotarcia bezpośrednio z Gdyni do New-Yorku, napotkały na wielkie trudności: zaniemógł por. Bohomolec. Musieliśmy zawrócić na Bermudy! A gdy wyzdrowiał, doszliśmy do przekonania, na podstawie locji, że wędrówka po Atlantyku w okresie cyklonów i sztormów zimowych na jachcie wogóle, a zwłaszcza naszej nadwyreżonej ostatnim cyklonem „Dali”, byłaby świadomym narażeniem statku na zniszczenie, a być może na zupełną zagładę.

Jednocześnie stan naszych finansów był tak opłakany, że uniemożliwił wszystkim 3 doczekanie następnego sezonu na Bermudach. Po rozważeniu wszystkich pro i contra zdecydował się na powrót por. Witkowski, którego do kraju wzywały poza tem sprawy rodzinne.

Bermudy, zwane ze względu na rafy podwodne przez marynarzy Wyspami Djabelskimi, dla mieszkańców są raczej rajskimi.

Łagodny klimat, piękny pagórkowaty krajobraz, południowa flora, a przede wszystkim nadzwyczaj serdeczne przyjęcie, jakiego dozналиśmy zarówno od władz, jak i ludności, sprawiły, że z Bermudów mamy jak najmiłsze wspomnienia.

Zresztą nie traciliśmy tu czasu. „Dal” wymagała remontu, który niemal w całości wykonaliśmy sami przy pomocy jednego cieśli murzyna, czarnego jak smoła, jak zresztą 2/3 mieszkańców tych wysp. Dla nas — przesądnych marynarzy — przy wyborze z pośród kandydatów nazwisko jego miało duże znaczenie.

W Gdyni, w Le Havre, w Plymouth — wszędzie pomagali nam Smithowie i wszędzie nam się jakoś dobrze udawało. Czy mogliśmy nie wybrać Obry Schmidta na Bermudach? Nie zawiedliśmy się...

Nie mogę tu pominąć bezinteresownej pomocy pięknych mieszkanek — oczywiście nie tych czarnych — które z prawdziwym poświęceniem szyły nam żagle. A ciężka to była praca — nawet dla nas.

Pół roku na Bermudach minęło, jak jeden dzień. Odprowadzani przez tłumy ludności odbijamy wreszcie od brzegu, płynąc aż do wieczora wśród eskadry motorówek.

Pogoda zapowiadała się piękna. Urozmaicaliśmy sobie czas i naszą skromną kuchnię łapaniem ryb na wieszak — czyli „wędkę” z haka od wieszaka.

Pewnego dnia, podczas prawie kompletnego sztilu zdrzemnąłem się na wachcie z przywiązaną do nogi liną od wędkę. Obudziło mnie silne szarpnięcie za nogę... „Rybka” była, niestety, niewiele mniejsza od naszej „Dali”, i dla braku odpowiednio dużej „patelni” musieliśmy ją ułaskawić, dodając w prezencie spory kawał liny.

Szósty dzień podróży dał się we znaki... Wiatr, stopniowo wzmagając się, doszedł do siły sztormu. Zapomnieliśmy o łapaniu ryb — musieliśmy łapać żagle. „Dal” skakała po falach, woda tonami przelewała się przez pokład, docierając niestety do wnętrza. Trzeba było ciągle pompować.

Życiu naszemu sztorm nie zagrażał, gdyż byliśmy daleko od lądu. Bodajże groźniejsze było spotkanie



Wybrzeże na Bermudach

nasze z okrętem, który nagwałt chciał nas ratować. Zobaczywszy światła pozycyjne jakiegoś parowca, sygnalizowaliśmy latarką naszą obecność.

Nawiązała się konwersacja sygnałem Morse'a — zakończona naleganiem, abyśmy pozwolili się uratować. Dobre serca marynarzy tego statku oceniamy w zupełności. Ale na wszelki wypadek, aby uniknąć utraty „Dali“, co przy ratowaniu jachtu na wzburzonem morzu w nocy było prawie niuniknione — uciekliśmy od nieproszonego dobroczyńcy, kryjąc się między falami w ciemnościach nocy.

Wreszcie 9 dnia podróży tuna na horyzoncie... niebawem światła latarni morskich New-Yorku! Na kwartantannie tłum reporterów — którzy na kilka godzin przed naszym przyjazdem wiedzieli już o nas wszystko. Doprawdy tempo amerykańskie!

My za to pokazaliśmy żółwie tempo. Zaskoczył nas w samym porcie sztil... Władze, zebrane na przystani linii Gdynia — Ameryka, zmoczone ulewnym deszczem, musiały wysłać holownik, a reporterzy kazali nam — mokrym i zziębniętym — robić przyjemny wyraz twarzy do obiektywów.

Pierwszy i może ostatni raz kleiliśmy w duchu fotografów i reporterów.

Po oficjalnem powitaniu, w najbliższej restauracji... druga część przyjęcia. Przyczem poraz pierwszy chyba niemiecka orkiestra wśród owacji zgromadzonej publiczności odegrała: „Jeszcze Polska nie zginęła“.

W ten sposób rozpoczęliśmy triumfalny objazd Stanów Zjednoczonych. Oczywiście zaczęło się od radja. Zdobyłem się na odwagę i swoje 15 minut w całości wykorzystałem. Równocześnie Bohomolec, na specjalnem przyjęciu, informował prasę międzynarodową o podróży „Dali“. Tak więc dwa najpotężniejsze, współczesne środki propagandy zainteresowały się naszą podróżą.

Nie uważaliśmy za możliwe poniechać tej okazji, gdyż dla Polonji Amerykańskiej nasza wyprawa sportowa była wobec Amerykan przejawem realizacji hasła „Frontem do Morza!“

Jak popularne stało się to hasło wśród Polonji, świadczy fakt, że na pierwszą wiadomość o trudno-

„Dali“ w porcie rybackim na Bermudach.



ściach dalszej podróży żaglowcem przez kanały zainicjowano zbiórkę na wstawienie motoru.

Wkrótce przyszliśmy jednak do wniosku, że bez motoru mieliśmy o jeden kłopot mniej. Przed Albany motor... wyleciał w powietrze.

Dzięki uprzejmości gubernatora Stanu New-York p. Lehmana, nakazano statkom rządowym przeholowanie nas wszystkimi kanałami aż do Wielkich Jezior.

Wędrówka nasza po kanałach i jeziorach (sześć tygodni!) poruszyła Polonję. Redaktor „Dziennika dla wszystkich“, wychodzącego w Buffalo, który odbył z nami część podróży, tak pisze między innymi w swym „Dzienniku“. „Chociaż już było ciemno, wszędzie po obu stronach kanału, słyszeliśmy okrzyki po polsku: „Witajcie rodacy“. Istotnie byli to Polacy. Cały teren od Rochester do Lockport jest gęsto zamieszkały przez polskich farmerów. „Jak się wam powodzi?“ — pytał się wielokrotnie Bohomolec naszych rodaków. — „Nieźle“ — odpowiadali. „Szczęść wam Boże“. — „I wam też“ — wołali“.

Gdy „Dali“ przybiła do szluzy w Lockport nie było ani chwili opóźnienia. Rozkaz wydany zgóry! Szybko zamknięto „Dali“ w szluzie i nie mniej szybko windowano do góry. Na wierzchu szluzy stały masy Polaków obojga płci. „Niech żyją“ — grzmiąły ich okrzyki. „Dziękujemy“ — odpowiadaliśmy.



„Dali“ na wystawie światowej w Chicago

Wreszcie Buffalo... Na przystani Jacht Klubu bandera polska na maszcie! Na molego Rada Miejska, obok prezydium Jacht-Klubu, delegacje ludności polskiej, niemieckiej i włoskiej, członkowie Ligi Morskiej i Rzecznej w mundurach, i oczywiście tłumy rodaków...

Salwa honorowa amerykańskich skautów morskich! Przybijamy do brzegu... najpiękniejsze dziewczęta Buffalo wręczają nam kwiaty...

Cały tydzień bawiliśmy w tym „grodzie bawolim“, zamieszkanym przez 250.000 Polaków. Skorzystaliśmy rzecz oczywista z okazji, aby ujrzeć przestawną Niagara.

Ruszamy teraz na zachód: Dunkirke, Erie, Cleveland, Wyandotte, Detroit... przesuwały się przed naszymi oczyma. Wszędzie powitania, tłumy publiczności, uczyty, no i nieodłączne po zniesieniu prohibicji whisky. Po drodze w Lethington braliśmy udział w regatach jachtowych no i „oczywiście“ jacht, na którym żeglowaliśmy zdobył pierwsze miejsce.

Ponieważ mieliśmy być w Chicago na wystawie dopiero na t. zw. Dzień Polski, nie spieszyliśmy się, poznając wybrzeża i piękne miejscowości letniskowe. Oczywiście, staraliśmy się być wszędzie incognito, co wszakże nie zawsze się udawało.

Jeżeli chodzi o nawigację na Wielkich Jeziorach, to opinia marynarzy, którzy wolą stokroć pływać po oceanie, niż po tych „sadzawkach“, jest zupełnie uzasadniona. Na jeziorach nigdy nie można przewidzieć, jaka pogoda będzie za pół godziny, a obserwatorja meteorologiczne i w Ameryce też bardzo często się mylą. Przytem fala krótka i nieregularna kołysała i zalewała „Dal“.

Dnia 22. VIII przybyliśmy do Michigan City, oddalonego o 35 mil od Chicago. Oczekiwano nas dopiero na 24-go, więc postanowiliśmy przeczekać te dwa dni, dając jednocześnie o sobie znak życia Komitetowi w Chicago. Ale 24-go przyszedł sztorm i gdy zjawili się u nas strażnik wybrzeża z zawiadomieniem, że z Chicago idzie na spotkanie statek wojenny z Komitetem przyjęcia na pokładzie i że w Chicago jest śliczna pogoda, to nie chcieliśmy czekać nań w Michigan City. Okazało się, że na odpowiedź straży, jakoby z powodu sztormu jest niemożliwe opuszczenie portu przez „Dal“ komendant statku miał odpowiedzieć, że żeglarze, którzy przyjechali przez ocean nie przestraszą się chyba sztormu w bajorze.

Cóż więc było robić, zarefowaliśmy żagle, włożyliśmy nieprzemakalne ubrania i bocznym wyjściem, bo główne było z powodu fali niemożliwe do przejścia, wyszliśmy z portu. Po godzinie ujrzeliśmy statek wojenny z całym Komitetem przyjęcia, zresztą wówczas chorym na morską chorobę. I tak kołysani płynęliśmy po jeziorze. Gdyśmy wszakże zbliżyli się do Chicago wiatr ustał zupełnie i zmuszeni byliśmy w końcu użyć motoru, dostarczonego nam z powrotem w Buffalo. A nie trzeba chyba dodawać, że teraz Komitet czuł się świetnie i wszyscy członkowie chociaż jeszcze bladzi, zdolni już byli do wygłaszania długich mów, stawiających „bohaterstwo“ Polaków na oceanach.

Z chwilą przybycia do Chicago skończyła się nasza wodna odyseja, a zaczęło się pełne wrażeń i odczy-



„Dal“ ze spuszczoneym masztem w kanale Erie

tów życie lądowe. I przyznam się, że nieraz zmęczony przyjęciami i odczytami tęskniłem za życiem oceanu.

W Chicago „Dal“ została umieszczona na wystawie światowej, a my otrzymaliśmy medale zasługi (podobny medal dostał generał Balbo za swój przelot przez Atlantyk).

I tu zachodzi pewne *qui pro quo*, bo jak wiadomo wystawa w Chicago nosi nazwę „Wiek Postępu“, a zarząd jej odznaczył nas za przebycie Atlantyku sposobem najstarszym, używanym kilkaset lat temu.

Po zamknięciu wystawy „Dal“, zakupiona przez Polonję Chicagowską, ma być umieszczona w jednym z parków miejskich, jako pamiątka przybycia pierwszego statku polskiego do Chicago.

Piękny ten gest uniemożliwił nam jednak powrót do kraju na „Dal“.

Niech mi będzie wolno podziękować za opiekę i pomoc, jaką w podróży doznaliśmy, przedstawicielom Rzeczypospolitej, Władzom Amerykańskim oraz Polonji, zaś w Kraju Lidze Morskiej i Kolonjalnej, a przede wszystkim jej Prezesowi panu Generałowi Orlicz-Dreszerowi, oraz Zarządowi Oficerskiego Yacht-Klubu R. P., pod którego banderą podróż tę odbyliśmy.



W Albany N. Y. — na rzece Hudson

ZBROJENIA MORSKIE

Z końcem roku 1935 wygasa układ waszyngtoński pięciu mocarstw z 1922 r., dotyczący parytetu sił morskich w kategorii okrętów linjowych, ustalonego dla Zjednoczonego Królestwa W. Brytanji, St. Zjednocz. i Japonji jak 5:5:3, a dla Francji i Italji jak 1.75:1.75. W związku z tem już od października 1934 r. toczą się w Londynie wstępne rokowania delegacyj: angielskiej, amerykańskiej i japońskiej, mające na celu ustalenie dalszej równowagi na morzu przy postawieniu sobie za cel także osiągnięcie pewnych wyników w zakresie rozbrojenia na morzu, co głównie podyktowane jest koniecznościami budżetowymi wszystkich kontrahentów. Trzeba przytem uwzględnić, że chociaż morskie klauzule londyńskie z 1930 r. dodatkowo zreklamowały efektywy trzech głównych potęg morskich (Wielkiej Brytanji, Stanów Zjednocz. i Japonji) w zakresie krążowników, kontrtorpedowców i łodzi podwodnych, to jednak nie wniosły poważniejszego odprężenia wysiłków finansowych tych mocarstw, a nawet przeciwnie, zainicjowały dalszy wyścig zbrojeń morskich tak wśród tych państw, jak również pomiędzy Francją a Italją, zazdrośnie rywalizującymi na morzu Śródziemnem. Tymczasem budżety morskie zainteresowanych mocarstw wzrastają coraz bardziej, co najdobitniej chyba można stwierdzić dziś na przykładzie Japonji, której wydatki na

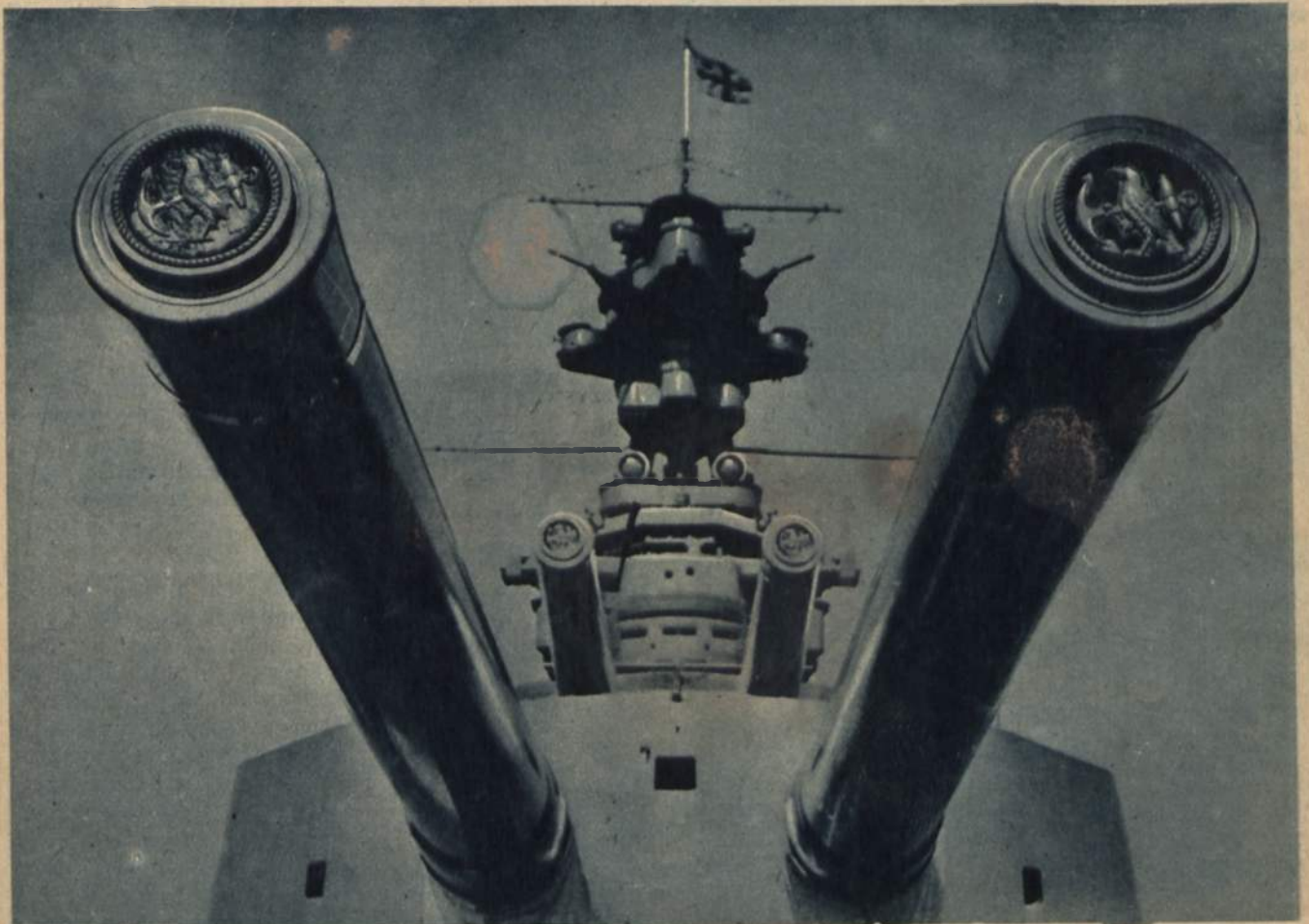
marynarkę wojenną zwiększają się w ciągu 3-lecia z 373 milionów yen w 1933 r. do 488 milj. w 1934 r. i do 714 milj. w preliminarzu na r. 1935.

Tak więc, pomimo traktatu zawartego w Waszyngtonie w 1922 r. oraz klauzul londyńskich z 1930 r., dalszy wyścig zbrojeniowy odbywa się z niestabnącą siłą.

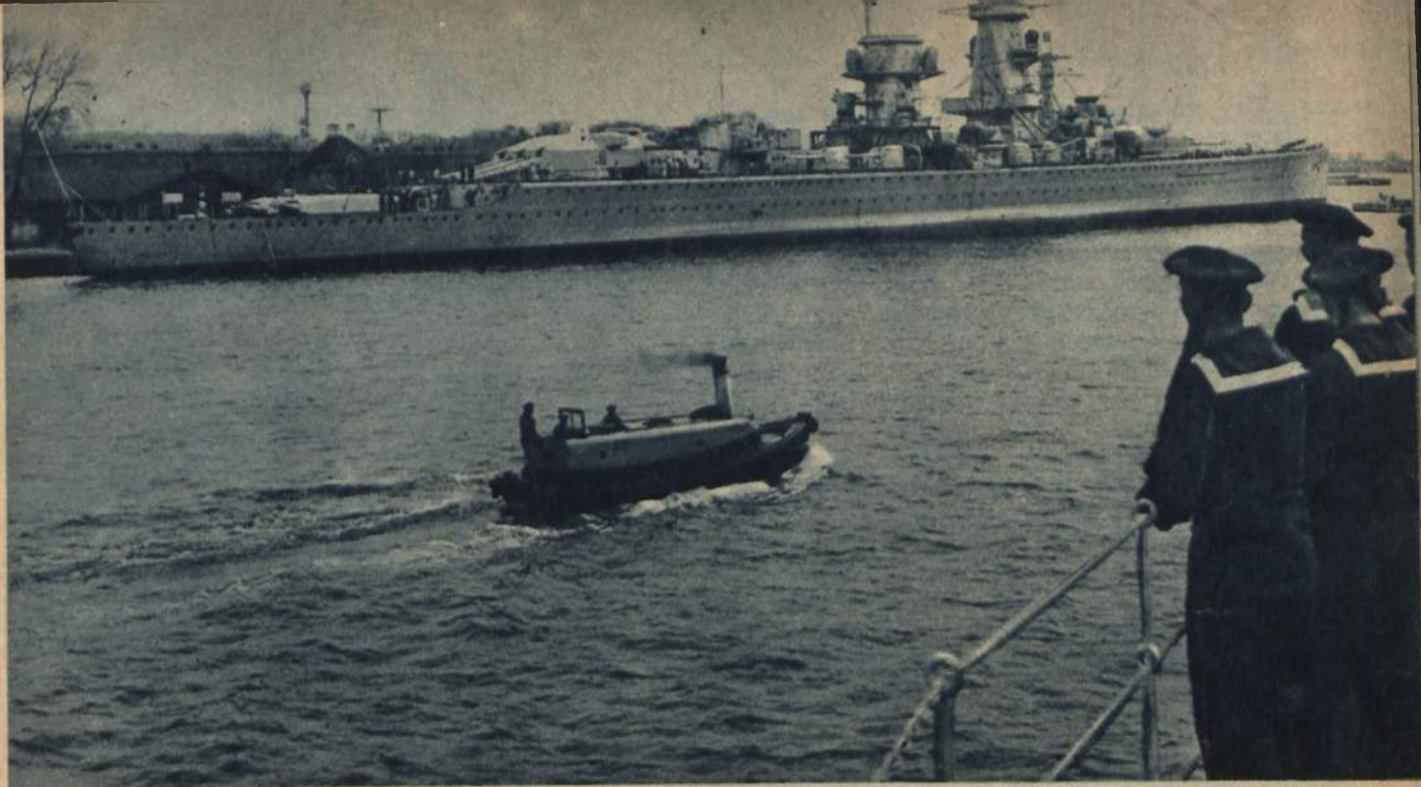
Ostatnie lata wysunęły nową trudność w zakresie rozbrojenia na morzu, która niewątpliwie będzie przedmiotem rozważań konferencji przewidzianej na rok 1935. Jest to moment — w odróżnieniu od zagadnień politycznych — wybitnie techniczny. Mianowicie powrót doktryny morskiej do koncepcji okrętów linjowych kosztem jednostek lekkich, które od roku 1922 były faworyzowane w budownictwie okrętowym.

Ten nawrót do okrętów linjowych i pancerników lub pancernych (linjowych) krążowników o najcięższej artylerji (280 mm, 305 mm, 330 mm, 406 mm) i silnem opancerzeniu został spowodowany kolejnymi i wzajemnie od siebie uzależnionymi inicjatywami następujących mocarstw:

Niemiec, które mają już na wodzie 3 nowe pancerniki („Deutschland“, „Admiral Scheer“, „Graf von Spee“) a budują czwarty — pancernik „D“ — o elementach: wyporność 10,000 t, szybkość 26 węzłów,



Dziła angielskiego krążownika „Hood“



Niemiecki pancernik „Admiral Scheer“

uzbrojenie główne 6 dział 280 mm (= 11"), koszt jednostki 80 milj. marek;

Francji, która podjęła w latach 1933 i 1934 w charakterze obronno-odwetowym budowę 2 liniowych krążowników „Dunkerque“ i „Strasbourg“ o elementach wyporność 26.500 t, szybkość 30 węzłów, uzbrojenie główne 8 dział 330 mm (= 13"), koszt okrętu 650 milionów fr.;

Italji, która w październiku 1934 roku rozpoczęła ze swej strony budowę 2 pancerników „Littorio“ i „Vittorio Veneto“ o elementach: wyporność 35.000 t, szybkość 26 węzłów, uzbrojenie główne działa 406 mm (= 16"), koszt okrętu 480 milionów lir.

Jeśli zważy się przytem, że wyścig tych zbrojeń odbywa się „legalnie“ w ramach traktatów wersalskiego (Niemcy) i waszyngtońskiego (państwa łańskie) to nie sposób jest dalej być przeświadczonym, że główne trzy mocarstwa morskie pozwolą zdystansować potęgę swych eskadr liniowych. Należy zatem już teraz liczyć się z zamianą w najbliższym czasie przez Wielką Brytanię, Stany Zjednoczone i Japonię swych okrętów liniowych, osiągających granicę wieku, nowymi potężnymi jednostkami. I aczkolwiek Anglja wypowiedała się dotychczas (oczywiście teoretycznie) za tonażem pancerników 20.000 t względnie 25.000 t, o kalibrze dział 280 mm lub 305 mm, to decyzje Francji i Italji budowy potężniejszych okrętów liniowych — niewątpliwie spowodują nowy wyścig zbrojeń w tej kategorii okrętów przy założeniu: tonaż 35.000 t, działa 406 mm. A zatem na widowni nowa faza wyścigu zbrojeń morskich! Chyba, że Italja odstąpi od budowy swych potężnych jednostek — co może obniżyć ogólne koszty tej rywalizacji, lub też stipulacje traktatu waszyngtońskiego 1922 r. zostaną ostatecznie poniechane i każde z mocarstw będzie mogło sobie pozwolić na budowę okrętów liniowych.

Ten moment techniczny rywalizacji okrętów liniowych stanowi dla konferencji 1935 r. trudny orzech do zgryzienia.

A jakież są perspektywy tej konferencji pod względem politycznym — jaki parytet i w jakich kategoriach okrętów zostanie ustalony. W zarysie stanowiska mocarstw są następujące: Anglja proponuje ograniczenia jakościowe, Francja wołałaby widzieć ograniczenia raczej ilościowe, Japonja hołduje zasadzie absolutnej równości ze Stanami Zjednoczonymi, a Italja stoi niezmiennie przy zasadzie pełnego parytetu z Francją tak w dozbrojeniu, jak i przy ewent. ograniczeniu zbrojeń. Stany Zjednoczone natomiast opierają się kategorycznie żądaniom Japonji, widząc w przyznaniu pełnego parytetu groźbę dla swych wpływów w Chinach i stanu posiadania na Pacyfiku.

Najbardziej zdecydowane i wyraźne stanowisko zajmuje Japonja. Stanowisko to nie jest nastrojone na pacyfizm rozbrojeniowy. Przeciwnie, rząd tokijski występuje w Londynie z projektem „równania sił w górę“, gdyż Japonji chodzi o osiągnięcie parytetu ze Stanami Zjednoczonymi i Anglją — przede wszystkim, oczywiście, ze swym sąsiadem amerykańskim! Szef delegacji japońskiej na rokowania przedwstępne w Londynie — admirał Jamamoto — w oświadczeniu swym z listopada 1934 r. odrzucił nawet proponowane ograniczenia jakościowe programu morskiego Japonji, jeśli jej zasadniczy postulat i teoretycznej i praktycznej równości nie będzie uwzględniony. Jakby na poparcie tej tezy rząd tokijski decyduje z 3 grudnia 1934 r. postanowił notyfikować sygnatariuszom traktatu Waszyngtońskiego wypowiedzenie tego traktatu przez Japonję.

Dążenia Japonji do osiągnięcia parytetu ze St. Zjednoczonymi nie są bezpodstawne, a polegają one raczej na dyplomatycznym staraniu się o uznanie faktu dokonanego. Należy wziąć pod uwagę, że zasadnicza proporcja flot 5:5:3 (Wielka Brytania, Stany Zjednoczone, Japonja) wygląda na wodach wschodnioazjatyckich znacznie korzystniej dla Japonji, gdyż wynosi 4:3:2 (Japonja, U.S.A., Zjedn. Królestwo). Ma więc Japonja poważne atuty w rokowaniach, które się

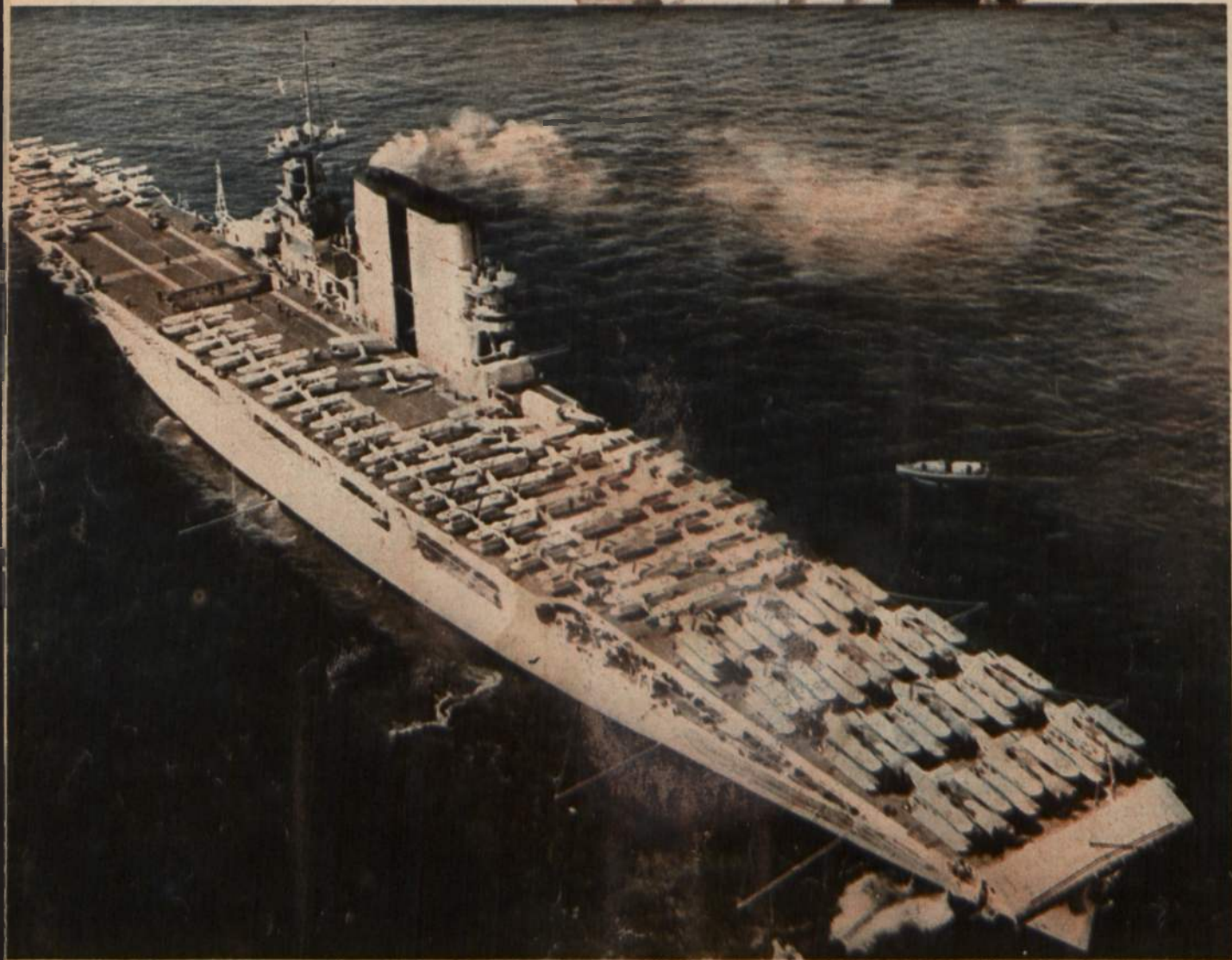
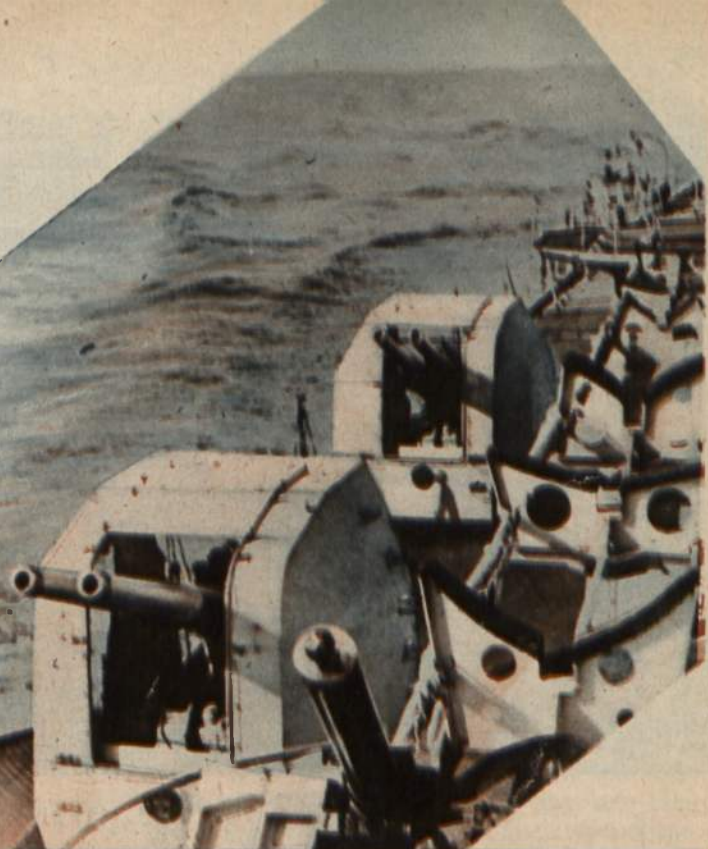
toczą. Czy trójkąt równowagi na Pacyfiku załamie się ostatecznie? Pesymiści twierdzą, że już jest załamany i że dopiero teraz rozpocznie się na dobre wyścig zbrojeń, zwiastujący nadchodzącą burzę nad Azją.

Status quo na Dalekim Wschodzie dałby się uratować — jak sądzić możemy — przez przedłużenie traktatu Waszyngtońskiego, względnie uratowanie zasad ustalonego przez niego parytetu. Stanowisko Japonii oraz dążność do rozbudowy okrętów liniowych najbardziej zagrażają utrzymaniu tego status quo.

Na zakończenie aktualna anegdota, przytoczona przez pewnego znanego publicystę polskiego *) „konferencja admirałów w sprawie rozbrojenia nie jest w stanie zdziałać więcej, niż konferencja bookmachersów w sprawie zniesienia wyścigów konnych“.

Dodać tylko możemy, że chyba mogłaby tu zdziałać coś jedynie konferencja ministrów skarbu zainteresowanych mocarstw. Ale na to, niestety, jakoś się nie zanosi.

*) „Gazeta Polska“ z dn. 25.XI. 1934 r. — artykuł p. Florjana Sokolowa.



„Saratoga“ — amerykańska awiomatka

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA LOTNICZA

Tuż z szerokiej ulicy, przylegającej do Grand Palais na Champs Elysées w Paryżu tam, gdzie na oczach dużego tłumu wylądowało autogiro, pilotowane przez p. Lepreux, przechodzimy do ogromnej sali wystawowej.

Tłok, tłumy ludzi, istna wieża Babel pod względem językowym i narodowościowym.

Przechodząc przez sale wystawowe i stoiska, zwiedzający gubi się wprost w tym tłumie ludzi i eksponatów wystawowych.

Pomysłowe ustawienia i ugrupowania samolotów dają obraz potęgi myśli twórczej, skierowanej przede wszystkim do opanowania przestworzy, których zdobycie potrzebne jest ludzkości nie tylko do celów handlowych i naukowych, ale, odnosi się wrażenie, niemal wyłącznie do zbrojeń powietrznych.

Polska na wystawie miała stoisko z samolotami myśliwskimi P. Z. L. 11 i 24 oraz z turystycznymi R. W. D. 9 i P. Z. L. 26. Stoisko nasze było bardzo skromne, eksponaty jednak zwracały dużą uwagę i budziły ogólne zainteresowanie.

Jeszcze w r. 1909 napróżno szukalibyśmy na wystawie wodnopłatowców. Po raz pierwszy pojawił się hydroplan dopiero w roku 1913 na wystawie lotniczej w Paryżu. Był to wodnopłatowiec o jednym pływaku, zbudowany przez firmę francuską Bréguet.

Cóż jednak za kolosalny skok między hydroplanem z roku 1913, a hydroplanem z roku następnej wystawy, t. zn. 1919/20. Zamiast maksymalnej prędkości 73 km/godz. mamy już niemal 250 km/godz. Jeszcze bardziej jaskrawo daje się tę różnicę zauważyć, skoro zestawimy wyniki zawodów wodnopłatowców o pułkar Schneider'a, urządzanych w latach 1913 i 1933. Stosunek ten wygląda jak 73 km/godz. do 682 km/godz. Obecnie rekord wynosi jeszcze więcej, bo 709,202 km/godz.; robiąc dalsze porównania widzimy, iż rekordowe prędkości, osiągnięte w roku 1923/25 są obecnie maksymalnymi prędkościami wodnopłatowców już nierekordowych doby współczesnej.

Wodnopłatowce stały się niezbędnym czynnikiem składowym marynarki wojennej i handlowej, linii komunikacyjnych lotniczych, jak też i aeroklubów. Duże jednostki marynarki wojennej posiadają jako część składową swego ekwipunku hydroplany, nawet duże łodzie podwodne posiadają czasem w swym wnętrzu wodnopłatowce. Statki handlowo-pasażerskie używają wodnopłatowców do szybszego dostarczenia poczty na ląd, przyspieszając przez to przesyłkę o parę i więcej dni. Nie będę tu już wspominał zbyt obszernie o dużych bazach lotniczych angielskich czy amerykańskich, lub o dużych szlakach powietrznych, obsługiwanych przez wodnopłatowce.

Ostatnia wystawa Paryska dała jaskrawy obraz, iż wodnopłatowiec uzyskał już prawo obywatelstwa we wszystkich odmianach samolotów pod względem ich przeznaczenia. Były więc tam wystawione małe wodnopłatowce turystyczne z chowanym podwoziem, t. zw. amfibije, duże ciężkie kolosy pasażerskie, wywiadowcze wojskowe, myśliwskie oraz rekordowe.

O ile jeszcze przed kilkoma laty typ amfibiji był stosowany i do większych wodnopłatowców o ty-

le teraz ten rodzaj samolotu wodno-ładowego jest reprezentowany wyłącznie przez samoloty turystyczne.

Jednym z najbardziej udanych rozwiązań tego rodzaju była amfibija „Savoia - Marchetti S-80“ dwumotorowa, o łącznej mocy 150 KM. Jest to b. ładny samolot turystyczny o dużym zasięgu, wykonany całkowicie ze stali spawanej. W łodzi mieści się kabina na cztery osoby. Szybkość podróżna 175 km/godz. Francuzi wystawili jedną tylko amfibiję o całkowicie spawanej konstrukcji. Kabina jest również umieszczona w łodzi na 4 osoby; moc dwóch motorów — 260 KM, szybkość podróżna 180 km/godz. U nas w Polsce nie budujemy jeszcze tego rodzaju wodnopłatowców.

Przeglądając dalej samoloty pasażerskie, widzimy, iż na pierwszy rzut oka wysuwa się Junkers, wodnopłatowiec niemiecki Ju. 52/3 m. Jest to olbrzymich rozmiarów zwykły samolot, osadzony na dwóch pływakach. Trzy silniki Junkersa typu Diesel, napędzane ropą, posiadają łączną moc 1650 KM, czyli tyle, ile posiadają mocy dwie lokomotywy towarowe.

Wodnopłatowiec ten waży w locie 9500 kg., może zaś pomieścić 16 pasażerów, 3 ludzi załogi oraz 1500 kg. bagażu i paliwa; w razie wojny mógłby załadować 2 tony materiałów wybuchowych. Przy pełnym obciążeniu szybkość maksymalna wynosi 270 km/godz.

Francuzi wystawili też kolosa, ale typu łodziowego, wykonanego przez wytwórnię Loiré et Olivier LeO H. 242. Jest to hydroplan, kursujący już od 1.VI.34 na linii Marsylja — Algier. Wodnopłatowiec ten posiada ogromną kabinę dla 10 — 16 osób, miejsce dla trzech ludzi załogi, wyposażony jest w 4 silniki po 350 KM. o łącznej mocy 1450 KM. Ciężar w locie wynosi 8400 kg., maks. prędkość dochodzi do 235 km/godz.

Z tego pobieżnego zestawienia widać, iż Ju 52 jest bardziej ekonomiczny, posiada bowiem silniki napędzane ciężkim olejem mineralnym, a nie benzyną.

Reprezentantem nowoczesnego budownictwa wojskowego jest wodnopłatowiec P. L. 200 wytwórni Levasseur z silnikiem Hispano Suiza 650 KM. Jest to wodnopłatowiec wywiadowczy, całkowicie wykonany z metalu (dural). Wyposażony jest w karabiny maszynowe, które posiadają b. duże pole ostrzału. Obserwator ma też możność ostrzału i w dół. Ta okoliczność czyni go groźnym przeciwnikiem, mimo dość niedużej prędkości maksymalnej. Włoski wodnopłatowiec rekordowy „Macchi“, umieszczony na wystawie służył do zdobycia światowego rekordu prędkości; zdobył ten rekord, osiągając prędkość 709,202 km/godz.

Taką zawrotną prędkość mógł pilot osiągnąć dzięki specjalnie skonstruowanemu silnikowi i dobremu kształtowi wodnopłatowca. Silnik jego posiada moc 3150 KM., to jest tyle, ile posiadają razem trzy lokomotywy pociągu pasażerskiego. Gdyby zaś taką hydroplan leciał z Gdyni do Warszawy, to zużyłby na to tylko pół godziny czasu.

Robiąc zestawienie kolosalnego dorobku w dziedzinie budowy hydroplanów, trzeba sobie uprzytomnić, że najmniejsza nawet flota, musi posiadać odpowiednią ilość wodnopłatowców, bez których nie będzie w stanie spełnić dobrze swego zadania — obrony brzegu morskiego.

NIEMIECKA PROPAGANDA KOLONJALNA

W dwu kierunkach rozwijana jest niemiecka aktywność kolonialna: urabianie własnej opinii wewnątrz kraju, oraz uświadamianie całemu światu, iż Niemcy muszą posiadać kolonie.

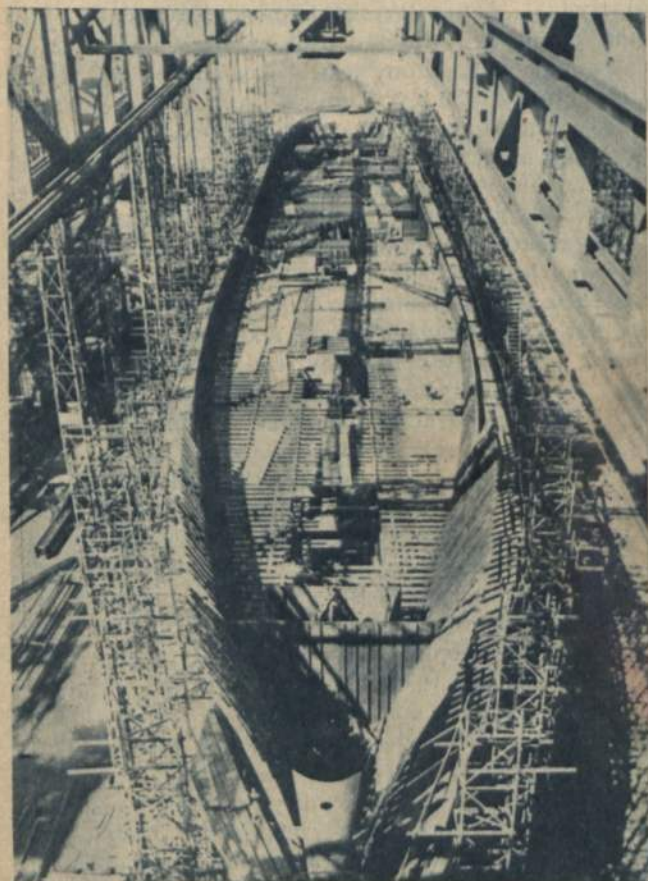
Celowo prowadzona propaganda zdołała zakorzenieć w narodzie niemieckim przekonanie, iż został on skrzywdzony przez pozbawienie go kolonij. To pojęcie „krzywdy kolonialnej“, wpajane w społeczeństwo niemieckie, działa na masy, które reagują tem silniej, im żywiej prowadzona jest akcja.

Pisma kolonialne pełne są artykułów, nawołujących społeczeństwo do stanowczego żądania zwrotu kolonij. Równocześnie wykazują one, iż narodowe gospodarstwo niemieckie nie może mieć pewności istnienia i rozwoju bez własnych kolonij, jako źródła surowców kolonialnych, niezbędnie potrzebnych przemysłowi niemieckiemu.

„Bez kolonij niema żadnej pewności co do surowców, bez surowców niema przemysłu, bez przemysłu niema odpowiedniego dobrobytu, a więc, Niemcy, musimy mieć kolonie“.

Oto sentencja, przekazana narodowi niemieckiemu, jako wskazanie, przez prezydenta Hindenburga. Utkwiła ona dobrze w mózgach niemieckich i zdziałała więcej, aniżeli obszerne rozprawy naukowe.

Żądanie zwrotu kolonij jest formułowane jasno



Budowa niemieckiego statku „Potsdam“, przeznaczonego dla komunikacji z Dalekim Wschodem.

i zwięźle, w ramach logiki, przemawia więc bezapelacyjnie do niemieckiej trzeźwości umysłowej. Równocześnie i bardzo umiejętnie wysuwany jest czynnik uczuciowy, pewnego rodzaju „sentymet kolonialny“, który wszczepiany jest w umysły zapomocą artykułów prasowych, przypominających momenty z okresu zajmowania kolonij, uważanych jako dni chwały i wielkości czynów w rozwoju i ekspansji narodu niemieckiego. Oto początek jednego z takich artykułów: „Słoneczne dni letnie w lipcu 1884 roku. Przez krainy niemieckie biegnie wieść, iż w dalekiej Afryce powiała flaga państwa niemieckiego, ponad posiadłościami, które odtąd mają stać w cieniu potęgi i ochrony państwa niemieckiego. Po setkach lat, w ciągu których kolonizacja niemiecka przynosiła korzyści tylko obcym, ma teraz — nareszcie — na własnej podstawie i ziemi zamorskiej Niemiec, własnymi, dawniej nabytymi umiejętnościami, służyć korzystnie krajowi macierzystemu“.

Przed paru jeszcze laty miały niemieckie dążenia kolonialne poważnych przeciwników w łonie własnego społeczeństwa. Z nimi rozprawia się prasa, bez dyskutowania, nawet nie wspominając o nich, ale pośrednio — przez stawianie pewnych twierdzeń, wypowiedzianych przez różne wybitne osobistości niemieckie — zamyka im usta. Np. wypowiedzenie się generała Epp'a: „Nikt nie zwróci nam, jako prezentu, kolonij, które zostały nam zrabowane jako niezmierne oszustwo, jeśli cały naród ich nie zażąda. Dlatego też niema żadnego zagadnienia kolonialnego, nad którym możnaby debatować, albowiem zagadnienie kolonialne jest zagadnieniem życia i przeznaczenia narodu“ — „Aktywność kolonialna nie jest błędem politycznym, ani zbrojnym rabunkiem, ale przejawem wielkości narodu“.

Wiadomości otrzymywane z terenów kolonialnych, od Niemców tam osiadłych, są troskliwie gromadzone i umiejętnie podawane do publicznej wiadomości. Te „echa zamorskie“ znajdują silny oddźwięk w społeczeństwie starego kraju.

Pierwsi, niemieccy pionierzy kolonialni, budowniczo wie wielkiego, byłego ongiś, imperjum kolonialnego niemieckiego, są wymieniani jako bohaterzy narodowi. Aby nazwiska ich oraz ich podobizny wbiły się silnie w pamięć całemu społeczeństwu, zostały na ich cześć wydane specjalne znaczki pocztowe, a więc z wizerunkami: Lüderitza, Petersa, Nachtigala i Wissmana.

Stale prowadzone jest zbieranie składek na cele kolonialne oraz gromadzony jest fundusz na pomnik ku czci poległych żołnierzy w kolonjach wschodnio-afrykańskich w 20-to letnią rocznicę bitwy pod Tanga (w Tanganice w 1914 r.).

Dla podtrzymania nastrojów urządzone są różne zjazdy kolonialne. Np. jeden z takich zjazdów o charakterze manifestacyjnym odbył się w Poczdamie w początku listopada r. ub. Udział wzięli w nim byli niemieccy „wschodnio-afrykańczycy“ „ku wspomnieniu przeżytych szczęśliwych i ciężkich chwil“. Uroczystość kolonialna odbyła się w berlińskim ogrodzie zoologicznym w dniu 8 grudnia r. ub. Prowincjonalne pokazy kolonialne oraz odczyty stale są urządzone.

Wyświetlany jest w Niemczech film pod tytułem: „Jeźdźcy w niemieckiej Afryce wschodniej“.

Trudniejsze jest prowadzenie akcji nazewnątrz, poza granicami kraju, ale i w tym kierunku jest rozwijana aktywność niemiecka.

Sprawa populacyjna jest zagadnieniem, nad którego rozwiązaniem będą się narody. Jest to sprawa o charakterze ogólnym, jest powszechną bolączką, na niej też Niemcy rozwijają swój sztandar kolonialny, wołając gromkim głosem, wszędzie słyszany w Europie (a nawet poza Europą): „Miejsca dla narodu niemieckiego“, „Dusimy się w Europie“, „Żądamy światła, powietrza i ziemi wolnej pod nieskrępowaną ekspansję kolonialną“.

Co raz to jakiś wybitny dostojnik niemiecki wygłosi publicznie urzędową mowę, w której silny nacisk położy na niemiecką sprawę kolonialną. Prasa roznieśli przemówienie to po całym świecie i powoli, powoli, do umysłowości społeczeństw zagranicznych przenika ta propaganda, utrwalając żądania niemieckie, jako słuszne i wymagające spełnienia.

Jako echo, odzywają się głosy w prasie obcej, poruszające niemiecką kwestję kolonialną, jako sprawę otwartą, jako sprawę niemieckiej kooperacji w rozbudowie kolonij wogóle, jako zagadnienie utrzymania pokoju, jako uszanowanie woli narodu niemieckiego, który zniecierpliwiony i doprowadzony do ostateczności gotów jest ważyć się na wszystko. Takich głosów mogą Niemcy wiele wpisać na dobro swego bilansu wysiłków kolonialnych¹⁾. Ostatnio w prasie zagranicznej pojawiły się wiadomości, iż Niemcy gotowe są wystać swego delegata do Ligi Narodów o ile zostaną spełnione warunki, jakie postawią. Pierwszym warunkiem ma być zwrot ich kolonij. Prasa zagraniczna pisze o tem wyraźnie.

Niemieckie kolonie przypadły aliantom jako owoc zwycięstwa odniesionego na terenie europejskim. Powszechnie też zdają sobie wszyscy sprawę, że i w przyszłości — w razie konfliktu zbrojnego — zwycięzca europejski, chociażby nawet żadnych działań nie pro-

¹⁾ Wszystko, co pisze w sprawach kolonialnych prasa obca jest obszernie w pismach niemieckich komentowane. Również i polskie poczynania kolonialne, dość często znajdują oddźwięk w kolonialnej prasie niemieckiej.



Dzieci słońca i stepów



Dzisiaj, jak przed tysiącem lat, murzynki noszą dzieci na plecach

wadził w kolonjach, to i tak kolonie otrzyma w nowym traktacie pokoju. Moment to ważny wprawdzie nie wysuwany, ale powszechnie rozumiany, wobec pogotowia wojennego niemieckiego oraz stanowczego i nieustępliwego żądania przez Niemcy zwrotu zabranych im kolonij.

Cała uwaga niemiecka skierowana jest wyłącznie na Afrykę, na którą Niemcy wskazują, jako już na ostatni teren pozostały dla kolonizacji przez rasę białą. Śmiało występują z projektem związania tego kontynentu z Europą nierozzerwalnymi węzłami gospodarczymi, celem utrzymania znaczenia ludów europejskich, którym jako rasie białej, zagraża wielkie niebezpieczeństwo ze strony ras kolorowych. W koncepcji tej, jako stanowiska zajmowanego w obronie rasy białej, Niemcy chcą mieć udział, a przyspaść im ma — według nich — poważna rola i poważny obszar kolonialny. Ma to być pewnego rodzaju „posłannictwo kolonialne“, które wobec wytworzonej sytuacji ze strony ras kolorowych, a przedewszystkiem t. zw. „żółtego niebezpieczeństwa“, nabiera specjalnego znaczenia i przenika w mózgi europejskie.

Uświadamiają to Niemcy światu, a jeszcze więcej uświadamiają to swej młodzieży, starając się wytworzyć u niej pojęcie misji dziejowej narodu niemieckiego, który jest przeznaczony na stworzenie zapory i wału ochronnego przeciwko coraz groźniej wyłaniającemu się niebezpieczeństwu ze strony ras kolorowych.

To organizowanie młodzieży, wydawanie dla niej specjalnej literatury, utrzymywanie uczelni kolonialnych i t. p. jest również ciekawym przyczynkiem do rozwijanej przez Niemców akcji kolonialnej.

WIELKA PÓŁNOCNA DROGA MORSKA

Jeszcze w r. 1875 znakomity badacz szwedzki krain arktycznych ś. p. A. Nordenskjöld dotarł na malutkim (43 ton) statku rybackim — *Pröven* — do ujścia Jenisieja. Już wówczas myślano o zapoczątkowaniu nawigacji do ujść wielkich rzek syberyjskich, aby tą drogą związać olbrzymie obszary dziewiczego lądu syberyjskiego z cywilizacją europejską. Wobec sceptyzmu świata naukowego czasów ówczesnych, który potraktował czyn Nordenskjölda jeno jako wynik szczęśliwego wypadku i w dalszym ciągu nie wierzył w możliwość ustalenia komunikacji morskiej z brzegami Syberji, Nordenskjöld w roku następnym, 1876, powtórzył swoją podróż na większym parowcu „*Ymer*” (400 ton), zawożąc na nim, po raz pierwszy w historii Syberji, partję towarów dla wymiany na skóry i futra z osadnikami zatoki Jenisiejskiej.

W r. 1878 Nordenskjöld przygotował już prawdziwą wyprawę arktyczną z celem przedłużenia podróży jak najdalej na wschód, a nawet — w razie możliwości — opłynięcia całej Eurazji północnej aż do cieśniny Behringa. Tym razem zakupione zostały dwa statki parowe: większy, sławna od tego czasu w dziejach Arktyki „*Vega*” (357 ton) i mała „*Lena*”. Na statku „*Vega*” udało się Nordenskjöldowi po raz pierwszy w dziejach świata opłynąć wszystkie brzegi północne

kontynentów Europy i Azji, a w wyniku swej wyprawy stworzyć nowy problem o znaczeniu wszechświatowym, problem „Wielkiej Północnej Drogi Morskiej”. Podróż „*Vegi*” trwała prawie 2 lata, ponieważ lody zmusiły ją do przezimowania przy brzegach przylądka Czukockiego. Małą „*Lenę*” zostawiono w ujściu rzeki Leny. Dotychczas stateczek ten, już teraz sędziwy staruszek, pełni służbę wśród nielicznej, jak żon-tąd, flotyli statków dolnego biegu tej olbrzymiej rzeki, ciesząc się powszechną popularnością wśród miejscowej ludności, jako pierwszy statek, który dotarł do miasta Jakucka od strony morza.

Rosja nie zdobyła się jednak prędko na rozbudowę tak pięknie zaczętego dzieła.

Ekspedycje badawcze (A. Wilkickiego (1899 r.), Bar. E. Tolla (1900 r.), kpt. G. Siedowa (1912 r.), por. G. Brusilowa (1912 r.) — że wymienię tylko najważniejsze, wysyłano wprawdzie od czasu do czasu. Rezultaty ich badań miały oczywiście niemałe znaczenie dla ustalenia warunków nawigacji na pewnych odcinkach Północnej Drogi Morskiej, ale samą ideę tej trasy wodnej, jako arterji komunikacyjnej, zaliczono do mrzonek, z życiem praktycznym nie mających nic wspólnego.



Mapa poglądowa północnej Rosji Sowieckiej z trasą Wielkiej Północnej Drogi Morskiej i kolei transsyberyjskiej

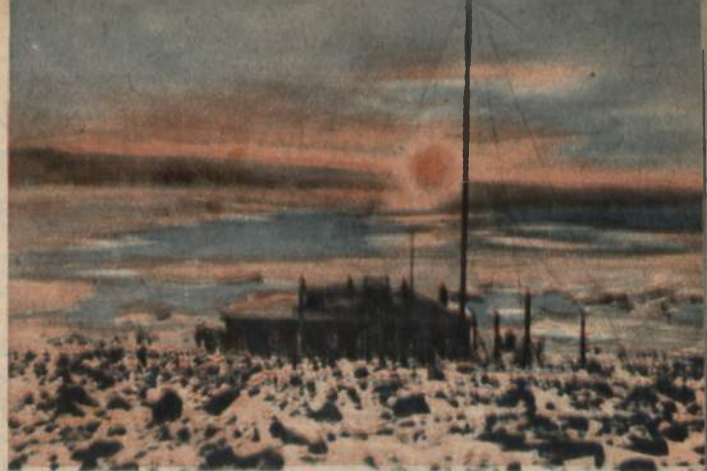
Komunikacja z południem Syberji została zapewniona przez wybudowanie w 90-tych latach ub. stulecia kolei transsyberyjskiej, a Syberyjska Północ — obchodziła rządy carskie przede wszystkim jako miejsce zesłania i katorgi. Zaledwie na schyłku panowania Mikołaja II zaczęto cokolwiek myśleć o Arktyce i jej możliwościach nawigacyjnych. W 1910 r. wysłano dwa statki, przystosowane do nawigacji polarnej: „Wajgacz“ i „Tajmyr“ z Władywostoku do cieśniny Behringa i dalej na zachód, aby ustalić warunki komunikacyjne z ujściami rzek wschodnio-syberyjskich — Kołymy i Leny. Jeszcze w dwa lata później, w r. 1912, przystąpiono do budowy pierwszych stacji polarnych; narazie w zachodniej części rosyjskiej Arktyki (w morzu Karskim).

Przed rewolucją założono cztery takie stacje. W końcu, w r. 1917, pod naciskiem Głównego Dowództwa Armji walczącej oraz rządów państw sojuszniczych, wybudowano kolej murmańską, łączącą jedyny niezamarzający port Arktyki rosyjskiej z wnętrzem kraju.

W tym stanie objęły rządy sowieckie „swoją“ Arktykę.

Pierwsze rewolucyjne lata z natury rzeczy wniosły mało nowego do tej krainy mrozów i lodów. Ale już od 1925 r. przystąpiono do zakładania nowych stacji polarnych. W 1930 r. założona została w Leningradzie instytucja specjalna pod nazwą: Instytut Arktyczny, a w 1932 r. podporządkowano ten Instytut w charakterze sztabu naukowego nowej, jeszcze większej instytucji — „Głównemu Zarządowi Północnej Drogi Morskiej“, którego dyrektorem został sławny już powszechnie dowódca wyprawy „Czeluski“, prof. O. J. Szmidt. Dyrektorem Instytutu Arktycznego pozostał znany badacz krajów polarnych, akademik R. Ł. Samojłowicz.

Dopiero od 1930 r. zaczynają się prawdziwie olbrzymie prace, stale jeszcze rozszerzające się, nad ustaleniem nawigacji na trasie W. P. D. M. Przedewszystkiem wykazano niezbicie praktyczną możliwość przebycia całej tej drogi, jak z zachodu na wschód, tak i w odwrotnym kierunku w ciągu jednego sezonu nawigacyjnego. Dowiodły tego wyprawy dwóch statków: „Sibiriakowa“ — 1932 r. i „Litkego“ — w 1934 r. Pierwszy powtórzył rajd Nardenskjölda, ale bez zimowania podczas swej podróży, drugi przeszedł drogę od Władywostoku do Murmańska. Rezultaty tych wypraw, a także dziesiątków innych, wysyłanych każde-



Radjostacja polarna w zatoce Cichej. Ostatni dzień letni przed 6-miesięczną nocą zimową

go roku przez „Główny Zarząd“, ustaliły fakt, że nawigacja handlowa na trasie między Murmańskiem a cieśniną Behringa jest praktycznie osiągalną podczas 3 miesięcy letnich przy warunkach następujących: 1) założenia celowo rozplanowanej sieci statycznych stacji polarnych, któreby sygnalizowały codziennie o stanie lodów w swolich rejonach; 2) wyposażenia tych stacji w specjalne aeroplany polarne dla dokonywania stałej kontroli ruchu ławic lodowych; 3) stacjonowania w kilku najważniejszych punktach W. P. D. M. potężnych łamaczy lodów, gotowych w każdej chwili przyjść z pomocą bezbronnym przed naporem ławic lodowych statkom handlowym. Wszystkie te trzy warunki zostały już w znacznym stopniu wypełnione. Liczba stacji polarnych, z których najdalej położona na wschód znajduje się na wyspie Wrangla (na północach. od cieśniny Behringa) dosięgła cyfry 21. Niektóre z nich posiadają już obszerne hangary dla samolotów, których ilość zwiększa się z każdym rokiem. Łamacze lodów pełnią już swą służbę w różnych punktach trasy nawigacyjnej. Rezultaty praktyczne tej akcji już się dają skonstatować. Świadczy o nich coraz większa ilość rejsów okrętowych między portami Europy, a brzegami Syberji. Od r. 1874 do 1905 r., t. j. w ciągu 30-stu lat, tylko 78, i to przeważnie małych, statków zagranicznych dotarło brzegów Syberji. Między 1906 a 1912 r. Syberja widziała zaledwie kilka statków, wysyłanych wyłącznie w celach naukowych. Po rewolucji, od 1920 do 1933 r. porty Obi i Jenisieja gościły już 155 cudzoziemskich handlowców, z czego 133 w latach 1930—33. Rok bieżący wykazuje jeszcze znacznie większe wzmoczenie frekwencji. Są to przeważnie większe statki, nieraz po parę i więcej tys. ton każdy. Nie mniejsza ilość statków sowieckich już pływa również obecnie po tej, tak do niedawna niedostępnej drodze morskiej. Opanowanie trasy Murmańsk — cieśnina Behringa dało możność Sowietom przystąpić do eksploatacji bogactw naturalnych Syberji północnej, a przede wszystkim nieskończonych obszarów leśnych. Eksport zagraniczny najwyższych gatunków drzewa z tych puszczy dzwiczyczych wzrasta nieustannie. W związku z nim powstają nowe porty, eksportujące wyroby drzewne, jak np. Igarka w ujściu Jenisieja, doniedawna osiedle tuzina półdzikich rybaków i myśliwych, obecnie szybko rosnące miasteczko z wielkimi tartakami, oświetleniem elektrycznym i zaludnieniem około 15 tys. mieszkańców.



Stacja polarna na wyspie Arcy's. Rudolfa w archipelagu Franciszka Józefa

KOLONIALNA POLITYKA ITALJI

Kto przeglądał w ostatnim czasie uważnie prasę włoską znalazł w niej bardzo dużo materiału, poświęconego zagadnieniom włoskiej ekspansji kolonialnej. Mnogość artykułów, omawiających konieczność rozszerzenia posiadłości włoskich w Afryce, obfitość argumentów, wysuwanych w rozmaitych enuncjacjach przedstawicieli rządu włoskiego, jasne, kategoryczne i sprecyzowane zdania, wypowiedziane nie dawniej, jak pod koniec listopada ub. r. przez samego wodza faszystów, Mussoliniego, a wreszcie podróż króla Italji w towarzystwie ministra kolonij, De Bono, do Somali, — wszystko to świadczy, że Włosi wkraczają w nowy okres polityki kolonialnej, który zasługuje zewszemniar na baczną uwagę państw europejskich.

Dzisiejsza sytuacja Italji przypomina pod wielu względami okres, jaki panował po piątym walnym zjeździe przywódców faszystowskiego regime'u, kiedy to Mussolini wygłosił ową pamiętną mowę, która wywołała ogólne poruszenie w całej Europie, a zwłaszcza w Turcji. Ówczesne słowa Mussoliniego, dotyczące ekspansji włoskiej na terytorjum azjatyckiem, były komentowane jako zapowiedź zbrojnej interwencji włoskiej i trzeba było dla uspokojenia opinii aż kilkakrotnych enuncjacji miarodajnych czynników włoskich, że Italja zmierza tylko do ekspansji gospodarczej, a o podbijaniu terytorjum tureckiego wogóle nie myśli.

Niezmiernie ważna dla zamierzeń kolonialnej polityki włoskiej była ostatnia mowa podsekretarza stanu, Lassona, wygłoszona z okazji otwarcia drugiej wystawy kolonialnej w Neapolu na temat: „Afryka w polityce europejskiej“. Lassone omawiał temat ten z punktu widzenia kolonialnego, politycznego i kulturalnego, a co najciekawsze, poświęcił największą uwagę niebezpieczeństwu japońskiemu i wyraźnym tendencjom penetracji japońskiej w głąb kontynentu afrykańskiego. Tama, która doniedawna zabezpieczała wpływy i supremację rasy europejskiej na terytorjum afrykańskim, została zdaniem Lassone'a zburzona, a coraz dalsze i silniejsze parcie żywiołu japońskiego, doprowadzi do wyrugowania narodów europejskich z obecnych kolonialnych posiadłości afrykańskich.

Zółtej rasy, wdzierającej się w głąb Afryki — wyprzec niepodobna. Mimo wszelkich antyjapońskich zarządzeń, mimo cel dumpingowych, kontyngentów i bojkotów, eksport japoński do Afryki urasta do rozmiarów niepokojących. Wysoko postawione osobistości japońskie nie kryją się bynajmniej ze swymi zamiarami i dają do zrozumienia, że możliwości wywozowe przemysłu japońskiego nie są bynajmniej jeszcze wyczerpane, że przeciwnie — w dziedzinie tej poczynione zostaną dalsze ciekawe eksperymenty.

Obrona Afryki przed Japończykami stała się zatem zagadnieniem najbardziej aktualnym i nakłada specjalne obowiązki na wszystkie państwa europej-



Somalskie banany

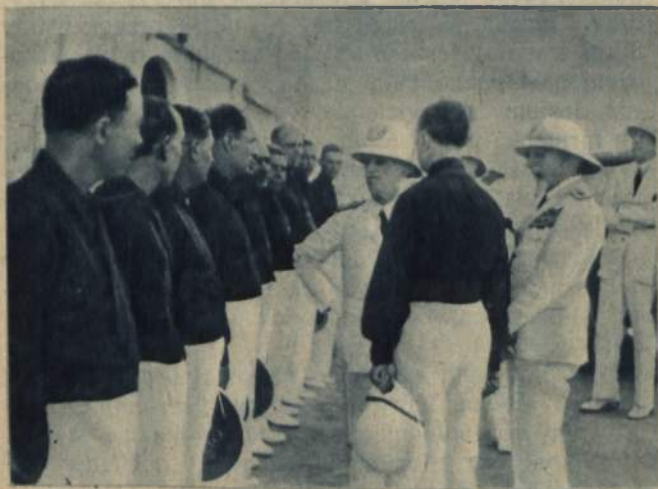
skie. Zdaniem Lassone'a przedstawia się ogólnie - polityczne zagadnienie zabezpieczenia posiadłości europejskich w Afryce o tyle pomyślnie, że spory europejskie w sprawie włoskich postulatów kolonialnych mają się ku końcowi i że powstała nawet perspektywa nowego okresu europejskiej solidarności i współpracy na czarnym kontynencie.

Lassone wysunął w związku z powyższym między innymi pytanie, czy Italia może oczekiwać pomyślniejszej dla siebie epoki kolonialnej? Na pytanie to odpowiedział on potwierdzająco. Włoski podsekretarz stanu opiera nadzieje swoje przede wszystkim na fakcie, że wszystkie mocarstwa kolonialne postanowiły stanowczo zachować Afrykę, jako rezerwuar dla białej rasy oraz przeciwstawić się wszelkim próbom penetracji Azjatów.

Obrona Afryki wydaje się Lassone'owi tem bardziej konieczna, że ostateczna, decydująca walka między Wschodem a Zachodem rozegra się — zdaniem jego — na terytorjum afrykańskim, a nie na Uralu lub na stepach rosyjskich.

Kolonjalna polityka włoska jest zatem według Lassone'a związana jak najściślej z kolonialną polityką angielską i francuską i ma do spełnienia wielką misję cywilizacyjną w Afryce. Niemcy mogłyby — zdaniem włoskiego męża stanu — odegrać przy tem wielkiem zadaniu ewentualnie również poważną rolę, ale Hitler wyeliminował wszelką współpracę w dziedzinie kolonialnej swem kategorycznym zapewnieniem w prasie angielskiej, iż Niemcy rezygnują z jakiegokolwiek mieszania się do polityki kolonialnej państw europejskich (!?).

Ostatnia podróż króla Wiktora Emanuela do Somali świadczy najwyraźniej o zamierzeniach włoskich w Afryce i jest jakby zapoczątkowaniem programu, zakreślonego przez Lassone'a. Podróż ta była zapowiedziana latem 1933 r. jako uzupełnienie wizyty, którą król Italii złożył już Erytrei. Somali jest



Wizyta króla Italii w Somali

z gospodarczego punktu widzenia ważniejsza, aniżeli Erytrea, a i pod względem produkcji agrarnej stawiają ją Włosi wyżej, aniżeli jakkolwiek inną włoską posiadłość kolonialną. Kraj ten nawodniają dwie wielkie rzeki, wykorzystywane w wydatnej mierze przez włoskich plantatorów, którzy przy poparciu księcia Abruzzów, pozakładali tam wzorowe gospodarstwa.

Z pośród produktów kolonii erytrejskiej, najcenniejsze są dla Italii somalskie banany, a cena ich jest uniezależniona całkowicie od bananowego rynku francuskiego. Lotnictwo włoskie korzysta — jak wiadomo — również w bardzo wydatnej mierze z rycyny somalskiej.

Wizyta króla włoskiego obliczona była na pobudzenie drzemiącej energii w tym wielce obiecują-



Obieranie zielonych bananów do gotowania

cym kraju przyszłości. Dla ścisłości należałoby dodać, że podróż króla Wiktora Emanuela komentowano jako zapowiedź włoskiej militarnej interwencji w Abisynji. Wersje te upadły jednak po enuncjacji rządu w Addis-Abeba, iż Abisynja wycofuje swe wojska z pogranicza kolonii włoskich oraz po zapewnieniu abisyńskiego poselstwa w Rzymie, że kraj Menelika zamierza i nadal utrzymywać z Italją jak najserdeczniejsze, przyjazne stosunki.

Mimo wszystko istnieje wszakże jakieś junctim, istnieje jakiś punkt styczności między podróżą króla Italii do Somali, a politycznym programem Lassone'a. Skoro Lassone mówił o konieczności europejskiej obrony na terytorjum afrykańskim, — to przecież miał przede wszystkim na myśli — mimo, że nie powiedział tego wyraźnie — problem abisyński.

Wielokrotnie wskazywano na to, że Japończycy docierają głównie do Abisynji, że zaczęli tam rugować europejskie towary, że sparaliżowali nawet europejską żeglugę morską. Przed wojną nie pokazywały się okręty japońskie u wybrzeży Afryki prawie wcale, — dzisiaj opanowały japońskie statki pasażerskie i handlowe niemal całkowicie najważniejsze linie morskie, prowadzące ku Abisynji...

Widzimy zatem, że mimo wszelkich zapewnień pokojowych rządu z Addis-Abeba, — na pierwszy plan wysuwa się niepokojący problem abisyński. Rozwiązanie go wiąże się ściśle — aczkolwiek może nie jako bezpośrednia konsekwencja — z podróżą królewską do Somali.

Wracając raz jeszcze do enuncjacji Lassone'a, warto podkreślić tę część przemówienia jego, w której akcentował harmonijną współpracę Italji z Anglią i Francją na terytorjum afrykańskim. Jako reprezentant włoskiego rządu, zapowiedział Lassone, że okres dyplomatycznej walki Italji o uznanie jej kolonialnych pretensyj zarówno przez Anglię, jak przez Francję — należy już do przeszłości.

Z WOŁYNIA PRZEZ POLESIE

Mamy zaledwie 12 dni, przeznaczonych na wycieczkę po rzekach Polesia trasą od Łucka, Styrem, Strumieniem i Piłą do Pińska, dalej zaś przez Jasiołdę i Kanał Ogińskiego na Szczarę do Słonima.

Dźwigając nasz złożony kajak „zaokrętowujemy” się na statku „Nieszawa”, utrzymującym stałą komunikację z Łucka do Pińska. Płyniemy początkowo wzdłuż urodzajnych pól Wołynia, spotykając od czasu do czasu gęsto rozsiane wsie, widząc zdaleka chmielniki, lub prześliczne, pełne nastroju samotne kapliczki.

Dopiero za miasteczkiem Czartorysk, ładnie położonym na wysokim brzegu, ruszamy w dalszą drogę kajakiem, podziwiając Styr już znacznie szerszy, choć ogromnie kręty. Koło wsi Mulczyce mijamy uroczysko Krymne, brzeg zalesiony, na bagnie, pełen tajemniczości i dzikiego piękna. Po dwu dniach kajakowania spotykamy się z naszymi osadnikami, z pobliskiego hutoru Traugutówki, z którymi, oczekując na statek, spędzamy parę godzin przy świetle księżycy na milej wieczornej pogawędce. Dobrze już po północy nadchodzi nareszcie nasz statek, którym mamy dojechać na rano do Pińska.

O świcie wychodzimy na pokład, podziwiając ogromne rozlewiska wody, nie widząc już od tej pory nic więcej poza łąkami, aż do Kanału Ogińskiego. Natomiast coraz częściej spotykamy barki, łodzie rybackie, czasem łódź załadowaną sianem. Zaczyna się kraina „ziemnowodnych” ludzi.

Tych samych ziemnowodnych ludzi obserwujemy w Pińsku, oglądając targ na łodziach, baby wiejskie na „czajkach” w odświętnych szatach, lub też podziwiając kleryków z seminarjum duchownego, płynących kilkoma łodziami na sianokosy.

Z Pińska robimy wycieczkę do Horodyszcz, gdzie stoi kościółek katolicki, który przetrwał wszystkie prześladowania zaborcy. Jest tam również schronisko, bardzo ładnie urządzone nad brzegiem dużego jeziora. Płynąc tą drogą, mijamy olbrzymie rozlewiska, na których łatwo można byłoby zbłądzić, gdyby nie drogowskazy, rozmieszczone na wodzie, jak na naszych drogach w głębi kraju.

Korzystając z bocznych odnóg rzeki i omijając główny nurt, płynęliśmy w górę Jasiołdy do Kanału Ogińskiego. Obserwujemy tutaj ogromny przeskok od pierwotnej natury na Jasiołdzie do starannie utrzymanych, wysadzonych drzewami brzegów Kanału. — Mijamy szluzę, przy każdej wznosząc się około 2 metrów wyżej, i dojeżdżamy do Telechan, ostatniej miejscowości na Polesiu w tym kierunku, do której dochodzą statki. Korzystając z przystani naszego Oddziału LMK., pozostawiamy tam kajak, a sami nocujemy w miasteczku. — Następnego ranka ruszamy w dalszą drogę.

Od Telechan musimy tylko polegać na naszym kajaku. Płyniemy więc wzdłuż brzegów „Alej miłości”, jak popularnie nazywa się część Kanału Ogińskiego koło Telechan, wysadzanej wspaniałymi drzewami, przecinamy „mijanę” niewielki ocembrowany stawik do wymijania się na Kanale barek i tratw, przepływamy jezioro Wólkowskie, jeszcze jedną dwu-

metrowej wysokości szluzę i płyniemy już częścią kanału prawie nie użytkowaną, zapuszczoną. Z trudem przeciskamy się przez miejsca, zarośnięte wodrostami i rześa, w których wiosła grzęzną czasami, jak w masie i nareszcie popołudniu dopływamy do jeziora Wygonowskiego. Wielka tafla wodna, 5 kilometrowej szerokości i 8 km długości, mocno sfalowana pod wpływem wiatru. Z daleka, jak przez mgłę, widać sylwetkę lasu na drugim brzegu. Uprzejmy rybak wskazuje nam na horyzoncie szczyty dwóch wyższych drzew, które mają nam służyć, jako drogowskaz do ostatniej, dziesiątej, szluzy. Po krótkiej naradzie decydujemy się ze względu na późną godzinę przepłynąć jezioro nie wzdłuż brzegów, lecz wpoprzek. Ruszamy więc na boczna silną fale jeziora, która od czasu do czasu przelewa się przez dziób kajaka. — Już szarzeje, gdy dobijamy do celu podróży tego dnia. Szluzę, zamieszkałą przez szluzowego z rodziną i po drugiej stronie kanału gajówka. Jedyne osiedla ludzkie wśród lasów, moczarów i bagien „Pogonia”, skąd innej komunikacji po za wodą niema. Łączność ze światem stanowi radio i telefon w domu szluzowego.

Obecnie czeka nas najgorszy etap wycieczki drogą wzdłuż bagnistych brzegów Szczary — trasa 35 km do najbliższego ludzkiego osiedla.

Pomimo lekkiego deszczu, a później nawet silnej ulewy, płyniemy znacznie szybciej nurtem Szczary. Naokoło szuwały, sitowie, rojące się od bocianów, czapli, żórawi i kaczek.

Koło Dobromyśla dopływamy do jazu (zagroda na rzece do splętrzenia wody). Następnego dnia koło miasteczka Byeń zrywa się ogromna wichura od północy, pędząc fale na Szczarze w górę rzeki. Przeprowa ciężka. W ciągu trzech godzin przepływamy 8 km, a mamy jeszcze koło 60 km do Słonima, przy czym następnego dnia musimy kończyć naszą podróż. Jestem całkowicie zrezygnowany i zdecydowany furmanką dojechać do najbliższej stacji kolejowej. Wytrwałość jednak mojej żony zwycięża; po południu wiatr się uspakaja i normalnym tempem, około 50 km dziennie, płyniemy dalej.

Nad samym wieczorem mijamy przepyszny stary bór, szumiący groźnie nad brzegiem rzeki, a o zmroku błądzimy na wielkim rozlewisku koło wsi Dobry Bór.

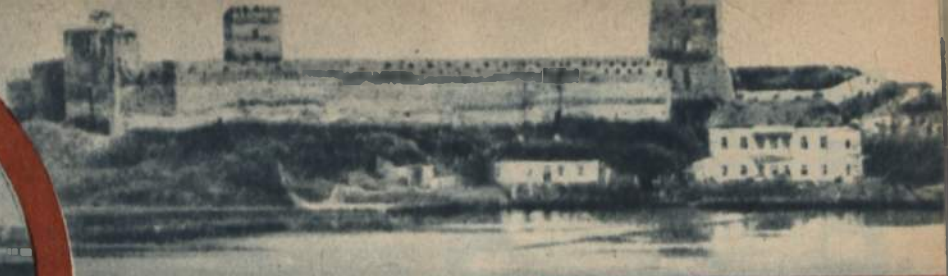
Pozostaje nam już tylko na ostatni dzień naszej podróży 20 km, które w spacerowym tempie przepływamy do południa. Wreszcie pokazuje się cel naszej podróży Słonim, a po chwili dobijamy do milej i ładnej przystani Ligi Morskiej i Kolonjalnej, gdzie b. gościnnie przyjęci zamieniamy się z powrotem z dzikusów w cywilizowanych ludzi.

Brak czasu nie pozwolił nam na odbycie wycieczki całkowicie kajakiem. Straciliśmy wiele przeżyć, wrażeń. Ale Polesie jest tak piękne i egzotyczne, że warto je zwiedzać, podróżując choćby statkiem. Płynąc Styrem, czy Prypecią, Horyniem czy Jasiołdą, odkrywamy bezmiary wód, tajemnicze uroczyska, lasy, moczary i „ziemnowodnych” ludzi, niespotykanych w żadnym innym zakątku Polski.

Barka na Prypeci



Łuck — ruiny zamku



Na odnodze Horynia



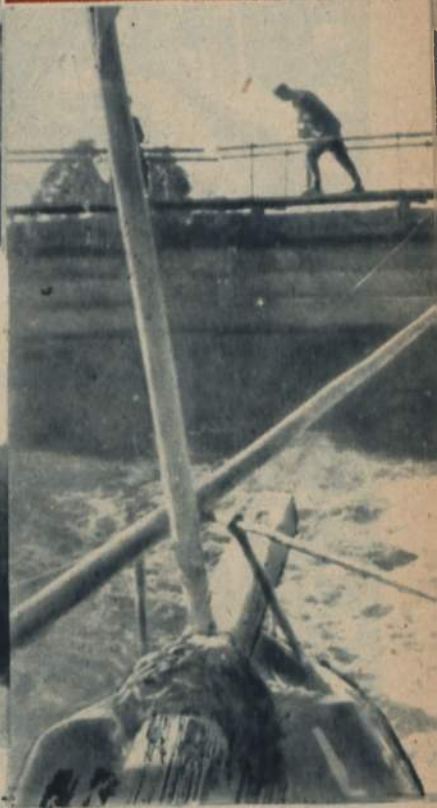
Nad jezioro Wygonowskiem



Powrót z jarmarku w Czartorysku



Szluzą na kanale Ogińskim



Przystań L. M. K.
w Słonimie



Z WIATREM W ZAWODY

Mgły poranne z wolna unoszą się w górę. Łagodnie sfaldowane niezmiernie tonie Bałtyku różowicę się poczynają od pierwszych blasków jutrzeńki. Cudnie grają na północno - wschodnim firmamencie, a więc na naszym prawym pół - trawersie, wszystkie barwy tęczy.

Boskie życiodajne słońce wytoczy się lada chwila z za widnokręgu. Drobniotkie, białe chmurki „barankami” zwane, jarzą się już na nieboskłonie barwami rodzimego złota... Wstaje piękny dzień czerwcowy. Jesteśmy w sercu Bałtyku: 100 mil od brzegu.

Nim jeszcze boski Apollo, bóg słońca, wyjedzie majestatycznie na swym złocistym rydwanie ponad gładkie zwierciadło wód już lunety sztabu „Temidy I” omiatać poczynają gorliwie widnokrag.

Idziemy lekkim półwiatrem na cypel południowy Gotlandu ku uroczemu gniazdu Vikingów, tonącemu w różach, miastu kościołów i ruin — cichemu Visby.

Idziemy i za wszelką cenę chcemy tam stanąć pierwsi przed naszymi rywalami... Regaty! Pełnomorskie regaty z Gdyni do Visby.

Niestety, białe plamki żagli naszych kamratów wykwitają: to od prawej, to od lewej burty, a wszystkie do kroć stutysięcy... przed nami! Nasz ciężki szkuner (motor pomocniczy zaplombowany! Zapasy benzyny!) na słabych wiatrach niema żadnych szans na palmę pierwszeństwa...

Nie chcemy ulec bez wyczerpania wszystkich środków walki. Za wszelką cenę wycisnąć z „Temidy” więcej gazu! Padają komendy...

Na dziobie „Temidy” wzbija się niebawem bieluchne cienkie płótno balonu, wypchniętego na „motyla”. Wewnątrz balonu pracuje zwykły skromny fok, a pod bomem motyla (poziome drzewce, na którym mocuje się zewnętrzny, szkotowy róg balonu) rozwieszamy jeszcze t. zw. fok sztormowy. Właśnie jeden z kamratów wpelznął na sam nok (koniec) bomu - motyla i mocuje na nim róg halsowy owego fok. Niech nam łapie „dolne wiatry”. Nasza gwara marynarska ochrzciła tego rodzaju żagiel rdzeniem po polsku: zwie się on „wrona”.

„Mistrz Korbka” — czyli kinooperator wyprawy p. J. M. — nakręca skwapliwie ten moment na taśmę filmową.

Nie koniec ulepszeniom: na fale fok (lina do podnoszenia żagli) wszaklowano i wciągnięto (umocowano) zapasowy fok - żagiel, rozpinając go za tylnym likiem (krawędzią) zwykłego fok. Powiększyło to niemal dwukrotnie jego pole robocze.

Czy to już kres orgojm żaglowym? Bynajmniej!

Od czegoż fały robocze po obu stronach grot-masztu. Podnosi się na nich szalupy i różne paki, ale można wciągnąć i żagiel zapasowy. Więc sterbortowy (prawy) fał roboczy zjeżdża wdół, a po chwili pnie się z powrotem ku salingowi z wszaklowanym żaglem zapasowym.

Osiem płócien, wydętych solidnie świeżym wiatrem, pcha nas z nienotowaną w dzienniku „Temidy” szybkością 11 węzłów!

Śródokręcie dawno już niesie pełne ożaglenie i sztaksel i wielki stensztaksel - balon, (czworokątny żagiel, obu masztów, podnoszony między stengami).

Jednostajny acz bardzo silny przechył na sterbort, jako że idziemy w pół-wiatru, nie męczy zgoła załogi. Rozkładają się wszyscy, z oficerami włącznie, w malowniczym nieładzie na pokładzie „Temidy”, przechylonym o dobre 30°. Pod stopami, wspartymi o nadburcie kotłują się spienione odmęty. Prawa burta chwilami nurza się w wodzie...

Na pokładzie idzie przyjacielska pogawędka żeglarska o morzu, o lądzie, krzyżują się słone kawaluty (nie dziwota: na morzu!) i co chwila jędrny śmiech bucha na śródokręciu.

Bruzdy białej piany szumią mocarną pieśń zwycięską u nachylonej do poziomu morza burty szkunera... Oszalaniający rozkoszny ped!

Hej, hej! — chciałoby się wołać z całej piersi. Koło południa flotylla naszych jachtów odpada widocznie: mamy ich na trawersie, a o zmierzchu, Deo gratias, nikną i rozplywają się w oparach przedwieczornych za rufą „Temidy”!

Jednym z największych niebezpieczeństw na jakie wystawiony jest myśliwy w puszczech i stepach środkowej Brazylii, jest zabłąkanie.

Niebezpieczeństwo gorsze niż spotkanie z jaguarem lub jadowitym wężem.

Jednak mało kto o tem wie w Europie i jeszcze mniej czyta w opisach podróży.

Wiedzą jednak o tem ci, co samotnie przebiegają setki lub tysiące kilometrów stepów, moczarów i puszczy, dzikiego pustynnego Sertonu*).

Dzieci natury, Indianie, urodzeni na łonie przyrody, czy to przez doświadczenie szeregu lat życia, czy też przez wrodzony instynkt wspólny wszystkim mieszkańcom puszczy, nie gubią się w najbliższych okolicach, gdzie wszystko jest im znane i dostępne. Lecz człowiek cywilizowany, żyjący po miastach i osadach, w których sztuczne życie przytłumiło ostrość zmysłów, dar obserwacji, spostrzegawczość i niewytłumaczone impulsy instynktu, czuje się zupełnie bezsilny, gdy raptem zgubi pewny kierunek wśród nieskończonego stepu lub odwiecznego, dziewiczego lasu, gdzie wszystko jest wrogię, zdradzieckie i tajemnicze.

Długa, długa jest lista tych co padli ofiarą zabłąkania; liczne są szkielety oczyszczone przez czarne, sępy Urubu i wybielone palącem słońcem zwrotników, które pokrywają szlak Sertonu. Największe niebezpieczeństwo grozi w dziewiczym lesie. Bujna roślinność, często wyrosła do bajecznych rozmiarów, olbrzymie, niebotyczne drzewa, których korony łączą się z podszyciem splątana gęstwiną ljanów, korzenie powietrzne, utrudniające posuwanie się naprzód, nieprzebyte zarośla kolczastej, karłowatej palmy „tucum“, rwące w strzępy ubranie haczyki długich liści „gravatá“ lub kolczastego banibusu, tnące jak ostrym nożem badyle trawy — brzytwy (capim navalha), wszystko to utrudnia wdzieranie się w głąb puszczy i doprowadza do rozpaczki w razie zabłąkania.

Na stepach „campos“ i w porośniętych karłowatymi drzewkami „campos serrados“, które pokrywają olbrzymie przestrzenie stanów Matto Grosso i Goyaz, podróżny kieruje się w dzień słońcem, w nocy zaś gwiazdzisty firmament wskazuje mu pewny kierunek.

W dziewiczym lesie gęste sklepienie walczących o egzystencję i światło olbrzymów nie pozwala na kierowanie się słońcem. Panuje tu zawsze półmrok, przerywany tylko czasem jaskrawym słupem światła, wdzierającym się w głąb ciemnej puszczy przez otwór wyrwany w zbitym morzu zieleni, poprzez gąszcz ljanów i potężnych konarów wiekowych olbrzymów, upadkiem jednego z nich, powalonego wiekiem lub huraganem tropikalnej burzy.

Posuwanie się w tym gąszczu jest możliwe tylko przy pomocy długiego i ciężkiego noża, którym nieustannie wycina się stojące na przeszkodzie ljanu, powikłane gałęzie i kolczaste liście, torując przed sobą ścieżkę, zwaną „picada“. W miejscach, gdzie roślinność jest rzadsza i wycinanie ścieżki nie jest potrzebne, praktyczny „Sertanejo“**) robi nożem nacięcia

na korze drzew lub ścina co kilka kroków liście i gałązki w ten sposób, że wskazuje kierunek marszu. Dziki Indianin osiąga to samo łamiąc je zawsze w jedną stronę. W ten sposób mają zapewniony powrót i wiadomy kierunek w razie natrafienia znów na zgubioną ścieżkę.

By jednak utrzymać obrany kierunek, mamy tylko jeden środek: busołę, niezbędną żeglarzowi na pustyni oceanu i jeszcze bardziej nieodzowną temu, kto się zapuszcza w głąb dziewiczych lasów. Na stepach lub wielkich przestrzeniach „Pantanal“*), pokrytych niską roślinnością i wysepkami lasów, rzecz przedstawia się inaczej. W dni słoneczne kierowanie się jest łatwe, zwłaszcza gdy jakieś góry widoczne na horyzoncie pomagają do orientacji. Gdy niebo jest pochmurne i okolica zupełnie płaska, pozostaje jeden tylko środek: busola.

Niemożliwość znaczenia drogi sposobem używanym w lesie potęguje tu łatwość zgubienia się. Busola ma oczywiście wartość ograniczoną, jakkolwiek nie pozwala na oddalenie się w przeciwnym kierunku, to jednak nie doprowadza nikogo do punktu wyjścia i często wraca się w stronę obozu, mijając go jednak o wiele kilometrów. O ile jaka rzeka, wzgórze lub inny punkt wytyczny nie naprowadzi na dobrą drogę, zabłąkanie staje się nieuniknione.

W dziewiczym lesie, zabłąkany, lecz doświadczony podróżny, może utrzymać się długi czas: słońce tu nie pali ognistymi promieniami, wody zawsze spotyka się dosyć, by ugasić pragnienie, mając broń i amunicję zawsze można coś upolować, a poza tem, znającemu puszczy, łatwo jest znaleźć miód, dzikie owoce lub jadalne rdzenie pewnych palm, t. zw. „palmíto“.

Na stepie i wysłtym jak Kalahary**), w epoce suszy Pantanal'u, sytuacja staje się tragiczną. Słońce pali jak ogniem, nie pozwalając na marsz w godzinach południowych, pragnienie staje się nieznośne i zabójcze. Często można iść dziesiątki kilometrów w głąb pustyni nie spotykając kropli wody. Pożółkłe i martwe trawy, suche i bezlistne w tej porze roku lasy, popękane od słońca moczary, gdzie zanika prawie zupełnie życie zwierzęce, oto rozpaczliwa dekoracja, w której zwątpienie, głód, pragnienie, wyczerpanie, a czasem i szaleństwo pokonywują zbłąkanego. Czasami groza sytuacji potęguje się jeszcze pożarem

*) Pantanal: moczary. W stanie Matto Grosso dają tę nazwę dolinie rzeki Paraguay i jej licznych dopływów, która podlega periodycznym zalewom w porze deszczów.

**) Kalahary. słynna pustynia w Afryce południowej.



*) Seroao (wymawia się Serton) oznacza w Brazylii małe zaludnione, pustynne okolice wnętrza kraju.

**) Sertanejo (sertanejo) mieszkawiec Sertonu, człowiek walczący z dziewiczą przyrodą.



Dziewiczy las brazylijski

stepu, obejmującym setki tysięcy hektarów i trwającym tygodnie i miesiące. O ile wiatr i warunki terenu są sprzyjające i sił jeszcze starczy, nieszczęsny zabłąkany może uniknąć śmierci w płomieniach przez umiejętne zapalenie traw, zostając ocalony na wypalonym „campo“, pomiędzy dwoma morzami ognia. Lecz o ile nie jest to możliwe, czarny, zwęglony step będzie mu wkrótce żałobnym całunem. Jest bardzo możliwe, że tak zginął pułkownik Fawcett, członek londyńskiego „Geographical Society“, który w towarzystwie dwóch młodych Anglików, przed siedmiu laty zapuścił się w zupełnie nieznaną pustynię, między Rio Xingu i Rio das Mortes, w poszukiwaniu fantastycznej, zaginionej Atlantydy.

Tajemnica jego zniknięcia pasjonuje obecnie cały cywilizowany świat i pozostaje bez wyjaśnienia, pomimo licznych ekspedycji, zorganizowanych w celu poszukiwania zaginionych. Jedną z tych ostatnich spotkał ten sam las, przed dwoma laty przepadła bez wieści.

Tajemnica pułk. Fawcetta, tak jak do niedawna bieguny osi ziemskiej, przyciąga nieprzepraczone wyobraźnię ludzką. Zapewne inne ekspedycje pójdą jego śladem w nieznaną i pełną niebezpieczeństw pustynię nad Rio das Mortes (rzeka śmierci) i dziki Serton pochłonie nowe ofiary.

O ile każdy podróżny jest wystawiony na niebezpieczeństwo zbłądzenia, tem więcej jest nim każdy myśliwy. Pierwszy posuwa się naprzód, mając na widoku tylko cel swej podróży, więcej uważa i lepiej trzyma się obranego kierunku. Myśliwy, jakkolwiek również idzie wytkniętą drogą, w chwili, gdy spotyka zwierzynę, pod wpływem namiętności łowieckiej i emocji polowania, zmuszony często do przedzierania się godzinami przez gąszcze i moczary, do ciągłego zbaczania z pierwotnego kierunku, o ile nie zna dobrze terenu, lub nie ma jakiegoś drogowskazu, gubi się z łatwością. Pozostaje mu wtedy tylko busoła i ślepy instykt.

Nigdy nie zapomnę niemiłego uczucia, jakiego doznałem, gdy się zgubił pierwszy raz. Polowałem wtedy na olbrzymich błotach i stepach tworzących „Pantanal de Nhu-tacá“, graniczący z terytorjum plemienia indjan „Cadiuvéos“. Mój rancho (szafas) zbudowany z pni palmy „Carandá“ i pokryty wielkimi liśćmi „acuri“, otoczony kilku drzewami, stał na campo o kilkaset metrów od lasu. Na wschód, w odległości mili, ciągnął się potężny łańcuch „Serra da Bodoquena“, biegnący z południa na północ i którego najbliższy, odosobniony szczyt „Monte Aponaga“ widoczny na dziesiątki kilometrów wokół służył mi za drogowskaz w moich licznych wyprawach myśliwskich. Na zachód rozpościerała się olbrzymia płaszczyna Pantanal'u, aż do Paraguay'u, odległego o 40 km. Na północ wielki, niewiadomo gdzie kończący się „Carandazał“, las palm Carandá*), pełen uroku, tajemnic i niebezpieczeństw. Wreszcie na południe szeroka smuga gołego stepu, biegnącego wiele kilometrów wzdłuż ściany wspomnianego lasu.

Było to w końcu pory suszy.

Dzień wstał szary i gorący.

Zmęczony ostatniem polowaniem, pracowałem przed moim ranch'em nad preparowaniem wspaniałych, ciemno niebieskich Arara (sitace hyacintina) największych papug na świecie, ustrzelonych poprzedniego dnia.

Raptem wzrok mój, błądzący czasem po stepie, padł na gromadkę strusi „nandu“ (Rhea americana), żerujących spokojnie na stepie niedaleko Carandazalu. Przez lunetę mego sztucera upatrzyłem wielkiego starego samca, mającego w skrzydłach wspaniałe czarne i białe pióra.

Postanowiłem je zdobyć.

Ponieważ odległość od lasu wynosiła zaledwie kilkaset metrów — zwierzyzna na gołym polu, a świetna luneta Zeiss'a pozwalała na strzał z dużej odległości,

*) Carandá lub Carnauba (Copernicia cerifera).

uważałem więc, że będzie to sprawa kilku minut i bez większego oddalania się. Z tych to powodów zostawiłem w rancho nieodstępującą mnie nigdy torbę, w której oprócz amunicji mam zawsze busolę, zapalnik i szczepionki przeciw ukąszeniu jadowitych węzów. Wielki leśny nóż został również w rancho. Z nabitym sztucerem i kilkoma nabojami w kieszeni, zacząłem się skradać w stronę żerujących strusi. Lecz zanim doszedłem na odległość strzału, stary samiec podniósł wysoko głowę, rozglądając się uważnie po stepie, spostrzegł mnie zapewne i powoli, skubiąc czasem trawę, zaczął się oddalać w stronę lasu, otoczony swą gromadką, posuwającą się za nim. W nadziei, że mi się uda podejść do nich bliżej, zwłaszcza, gdy dosięgnę ochrony pierwszych palm lasu, w których będę miał również oparcie do strzału, szedłem i szedłem za nimi dalej. Zaczęła się pogoń i zabawa w chowanego z przebiegłymi i nadzwyczaj ostrożnymi ptakami. Z campo weszły one wkrótce do dość rzadkiego z brzegu lasu, potem zaczęły się zapuszczać coraz głębiej, ukazując się coraz to pomiędzy pniami palm, na małych polankach, pomiędzy krzakami dzikich akacji, wciąż dalej i dalej, coraz bardziej utrudniając strzał, aż wkońcu zniknęły mi z oczu w gąszczu karłowatych palm „acuri“.

Pośoię ten trwał około godziny. Gdy mi wkońcu stracił z oczu i znikła emocja polowania, rozejrzałem się wokoło. Byłem na jakiejś polanie porosłej rzadkimi drzewami, zamkniętej naokoło zbitą masą wysokich Carandà. Nie wiedziałem jak się tu dostałem.

Szybko zastanowiłem się nad sytuacją.

Byłem w tym wielkim lesie, którego końca nikt nie znał, oprócz Indian Cadiuvéos. Na północ rozciągał się on może na kilkadziesiąt kilometrów, na południu było campo i na jego brzegu mój rancho. Spojrzałem na niebo. Jednostajnie szare i w części tylko widoczne nie dawało mi żadnej wskazówki. Najważniejszą rzeczą teraz było wiedzieć, gdzie jest południe, t. j. Campo, lecz nieodstępująca torba została w rancho i w niej zbawiona busola.



Strus połudn. amerykański

Zły i zmartwiony postanowiłem obejść całą polanę szukając miejsca, zapewne mniej zarosłego, przez które dostałem się tu, z gęstego otaczającego carandazalu. Dokładnie obszedłem naokoło zaporę zarośli, nie znajdując żadnego wyjścia. Obszedłem drugi, trzeci raz i nic, ten sam gąszcz bez żadnej przerwy, w który obawiałem się zapuścić, nie mając noża i nie wiedząc zupełnie kierunku.

Zacząłem błądzić! By mieć pewność, że obszedłem

całą polanę, zaznaczyłem sobie jedno wielkie drzewo, znów zacząłem poszukiwanie i po pewnym czasie znów wróciłem do punktu, z którego wyszedłem.

W głowie zaczynało mi się kręcić, nieznośne pragnienie paliło mi gardło i podniebienie. Spojrzałem na zegarek, była 5-ta, kołowanie trwało już przeszło 3 godziny! Zaczynało się ściemniać.

W oddali, po skalistych szczytach, głębokich dolinach, po zboczach pokrytych gęstymi lasami dalekiej Serra da Bodoquena, toczył się głuchy łoskot grzmo-



Carandazal na brzegu stepu

tów, zwiastujących pierwsze ulewy nadchodzącej pory deszczów. Szare, ciemniejące coraz bardziej na wschodzie niebo, rozdarł raptem siny blask błyskawicy. Zdaleka zerwał się wicher, którym poruszone gwałtownie wielkie suche wachlarze liści palm Carandà, zaczęły szumieć głośno i trzaskać, waląc się z łoskotem na wyschłą i popękaną od słońca ziemię.

Gdzieś daleko słychać było żalony duet „Macahuán“^{*)}, żegnających zamierający dzień.

Rozpacz zaczęła mnie ogarniać. Ładna perspektywa! Sam w tej głuchej puszczy, bez noża, bez zapalnika, bez wody, prawie bez amunicji, w miejscach, gdzie jaguar żeruje co noc i gdzie spotkanie z grzechotnikiem jest w każdej chwili możliwe, noc ciemna wkrótce zapadnie i z nią nadciągająca może gwałtowna burza. Wkońcu postanowiłem stawić wszystko na jedną kartę i zrobić ostatni, rozpaczliwy wysiłek. Raz jeszcze obszedłem przeklętą polanę, wybrałem, prowadzony tylko instynktem, miejsce w gąszczu i zacząłem się przezeń przedzierać w jednym prostym kierunku. Po kilkunastu metrach walki gołą ręką z tamującą mi drogę kolczastą roślinnością, dostałem się w końcu do rzadszego Carandazalu; dostało mi to otuchy, jeszcze kilkaset kroków pomiędzy wysmukłymi i kolczastymi pniami palm i oto daleko przede mną widać ostatnie kolumny i wachlarze Carandà, których ciemne sylwetki majaczej na tle czerwono-fioletowego, burzliwego nieba, pokrywanego ginącej już w mrokach wieczornych step.

Wkrótce jestem na skraju lasu. Na prawo, na zachód, w ostatnim blasku gasnącego dnia, widać w oddali wysepkę drzew i pomiędzy nimi wysoki dach mego rancho. Zdaleka dochodził, brzmiał teraz jak najmiłsza muzyka, szczenie moich psów!

Tej nocy przysiągłem sobie nigdy więcej nie wybierać się na żadne, choćby najkrótsze polowanie, bez mej torby myśliwskiej, noża i nieodstępującej busoli.

^{*)} „Macahuán“ gatunek Jastrzębia, jedyny drapieżnik śpiewający. Zwykle śpiewają one parami, jeden zawodzi żalśnie, drugi mu odpowiada. Duet zaczyna się zawsze nawoływaniem: „Kau-kau-kau, ma-ka-hu-an!“ Śpiewają tylko o świetle i o zmierzchu, wywołując na słuchającym silne, nigdy niezapomniane wrażenie.

Z WĘDRÓWKI PO WYBRZEŻU

II Młędzomorze

Odpoczynek i „obiad“ trwają długo, lecz zakrótko dla naszych przyswajających witaminy organizmów. Odpoczywające towarzystwo nie reaguje nawet na piękno krajobrazu. Połyskliwie granatowo-złote morze, jędrna zieleń łąk, czarno-sine zarysy dalekich łasów promieniają pięknem dla siebie — nie dla nas, marnych zmęczonych robaków!

Zegarek i mapa są nieublagane. Zbieramy porzucane plecaki, patelnie, garderobę, resztki jedzenia i ruszamy w dalszą drogę.

Stoki Kępy Puckiej na odcinku Mrzezino — Osłonino są nagie, pozbawione prawie roślinności i nieciekawe.

Ale dwa kilometry mijają szybko, zmęczenie gdzieś zanika — rozchodzi się po kościach. W Osłoninie przechodzimy przez malownicze jakieś zakamarki, groblę na stawie i młyn. Idziemy dalej nie drogą wprost na Rzucewo, lecz samym urwistym brzegiem zatoki.

W cichym zakątku, osłoniętym od wiatrów i wzroku niepowołanych, widnieje mała, widocznie prywatna, przystań z budką - rozbieralnią, ładna ścieżka pod górę i na samym prawie szczycie — ławeczka.

Morze przypomina lustro czy też rozlany olej — takie jest gładkie, spokojne i... wabiące.

Kąpiel była nadzwyczajna!

Odświeżeni, wykapani, weseli i pełni werwy podążamy pięknie zalesionymi stokami do Rzucewa. Wąskie jary coraz to zmuszają do schodzenia, a następnie do mozolnego wspinania się. Schodzimy wobec tego nad samą wodę. Małe plaże i zatoczki kolejno przeplatane dochodzącym aż do samego morza lasem. Miejscami tworzy się całe kłębowisko. Drzewa wyrastają wprost z zatoki, lub rozłożystymi gałęziami dotykają zwierciadła wody. Kamienie i całe głazy przegradzają drogę. Płatanina roślin, korzeni, jakichś dołów, kamieni. I wszystko to wprost w wodzie morskiej!

Przejście niezmiernie trudne — znacznie trudniejsze niż poprzednie wspinanie się po zboczach jarów.

Przełazimy przez powalony w wodę konar. Potykamy się o jakieś zdradliwe gałęzie i kamienie. Noga pogaża się nagle w głęboką i czarną toń. Rybki, małe, nawpół przezroczyste — uciekają w popłochu. Ciszę nadchodzącego wieczoru zakłócają zmieszane głosy, plusk wody i sapanie.

Mijamy wspaniałe drzewa, sadzone ponoć przez Króla Jęgomosci Jana III oraz dosyć oddalony od brzegu pałac - dwór.

Bez tchu prawie padamy na plaży rzucewskiej — wprost przed rzędem zdumionych chałup.

Czas nagli! Żaładki znów dają znać o sobie. Powstaje nawet nieśmiało wyjawiona myśl zanocowania na miejscu nie ciągnąc dalej — w myśl poprzedniej decyzji — do Pucka. „Jeszcze 6 kilometrów? — Wykluczone!“

Okazało się wcale nie wykluczone.

I znów marsz. Znów nieznośne pieczenie zbolałych nóg, wymoczonych obficie w wodzie morskiej, znów

nacisk plecaków na zmęczone plecy. Z przyłądka, a raczej cypelka rzucewskiego — wspaniałe widoki na cały półwysep Hel. Poznajemy począwszy od półwyspu — wprost przed nami: skromne Chałupy, Kuźnicę, dużą Jastarnię łączącą się prawie z dumną a wytworną Juratą, zdaje nam się nawet, że widzimy miejscowość Hel.

Brzeg morza zupełnie płaski na szerokości jakichś 50 do 100 m. Wąska plaża, a następnie do zalesionego podnóża Kępy Puckiej — rodzaj łąki czy pastwiska, gdzie niegdzie poprzecinanego wyraźnie zarysowanymi rowkami i robiącymi wrażenie niskich wałów — fałdami terenu.

Teraz konia i galop! Lepszego terenu nie spotkasz. Aż oczy się świecą! Niestety — konia niema, a iść trzeba.

Po trzęsącym się mostku przechodzimy przez strumień bez nazwy w wąwozie Bładzikowskim i już jesteśmy między polami mieniącymi się wszystkimi kolorami od szafirowo - zielonego do złoto - płowego.

Zapominając o powadze odkrywcy, pędzę bez pamięci naprzód: widać wyraźnie miejsce przyszłego odpoczynku — Puck, którego katedra odcina się na jasno błękitnym tle nieba. Skręcamy nieledwie w galopie na folwark i cegielnię Rozgard.

Kawałek pola. Wkraczamy zziązani na przepiękny bulwar nadmorski Pucka.

Bulwar, jest to może zanadto szumne określenie dla uroczej ścieżki biegnącej na skraju urwiska, a oddzielonej zacisznie i przytulnie od ładu długim gęstym żywopłotem. Na przestrzeni zgórą półtora kilometra, na małych ławeczkach siedzą ludzie. W dole plusk wody i okrzyki zdradzają kąpiących się. Cisza i spokój otoczenia, czarowny nastrój ostatniej przedwieczornej godziny zakłócamy swoim wyglądem i zachowaniem.

Nocleg w Pucku wypadł okazale. Część towarzystwa rozlokowała się w miejscowym schronisku, część zaś w hotelu na rynku.

Pucka opisywać nie będę. Jest on dostateczną ilość razy przedstawiony w najrozmaitszych artykułach, nowelach, feljetonach itp. — a przecież ja podjąłem się sprawozdania z „nieznanego wybrzeża“.

Wychodząc z miasta, po torze kolejki prowadzącej do portu, skręcamy ostro na zachód, aby po dojeździe do szosy ponownie zmienić kierunek na północny. Na prawo dobrze widoczne budynki portu lotniczego z szeregiem wodnopłatów.

Coraz to która maszyna zafurczy silnikiem i wznie się w powietrze, lub, jakgdyby zmęczona, woduje w pobliżu hangarów.

Te ptaki morskie długo nam towarzyszą, tworząc piękne i pokrzepiające na duchu uzupełnienie krajobrazu.

A jest to potrzebne, bo krajobraz, jak na nasze wybrzeże — jałowy i niemalowniczy. Po przejściu niziny rz. Płutnicy — porzucamy szosę i przechodzimy na drogę polną, skrótującą znacznie drogę do Swarzewa. Na stoku, za ogrodzeniem z drutu kol-

czastego grzebią się jakieś postacie marynarzy. Nie zatrzymując się podążamy do Swarzewa.

Ta kaszubska Częstochowa, dosyć malowniczo położona, była, tak samo jak i Puck, bardzo często opisywana.

Mała kapliczka Matki Boskiej znajduje się na ulicy Wiejskiej, prawie między domami. Pod względem piękna nie wytrzymuje najmniejszego porównania z cudownym kościołem i cmentarzem na Oksywiu. Dalszy odcinek drogi znów mało powabny. Linja Helu coraz to bliższa.

Zatoka na odcinku Swarzewo — Wielka Wieś nie robi dobrego wrażenia. Brzegi gęsto zarośnięte szuwarami i sitowiem wywołują wspomnienia bagnistego jeziora. Woda też niewyraźna.

W Wielkiej Wsi niespodzianie chwyta nas deszcz. Chowamy się do domku z napisem „Schronisko szkolne“.

Duża, jasna, miła i czysta sala szkolna. Za katedrą nauczycielską — rodzaj ołtarza z Matką Boską. Na czysto wybielonych stropach napisy w kaszubskiej polszczyźnie. Na pierwszym miejscu spokojne, silne i niezmiernie słuszne twierdzenie, że niema Kaszub bez Polski, ale i Polski bez Kaszub, t. j. bez morza!

Wychodzimy rzeczywiście pokrzepieni na duchu, i pod groźbą ciężkich ołowianych chmur — szybko, jak najszybciej dążymy do Cetniewa.

Wchodzimy na pierwszorzędną szosę — „autostradą morską“ zwaną.

Jest to pierwszorzędną szosa, zrobiona z twardej kostki rzędowej, posmarowana na wierzchu cienką warstwą smołową. (Nawiasem mówiąc — już częściowo starta). Kursują liczne samochody, lecz również i konne wehikuły.

Widok pełnego morza zaślania nam ciągle Hallerowo. Nareszcie mijamy ostatnie budynki i kierujemy się w prawo — wprost na bielejące wille oficerskich domów wypoczynkowych. Nagle, prawie bez przejść pośrednich, odsłania się naszym zdumionym i oczarowanym oczom — morze. Pełne, wielkie morze! Niezmierzona potęga i ogrom bije od tej stalowo - szarej przestrzeni ufryzowanej nieskończoną ilością białych grzywaczy! Teraz widać całą różnicę między tak kochaną, lecz tak stosunkowo spokojną i oswojoną zatoką — a tym pełnym Bałtykiem. Namacalnie wprost odczuwa się ogrom tych wód, tych otwartych dróg w świat, w cały cudny, daleki, tajemniczy świat.

Podświadomie ciśnię się na usta spowszechniała, zdaje się, inwokacja do rodaków z głębi kraju. Do tych biednych, nieświadomych rzesz czolgających się po ziemiach naszych: „przyjdźcie tu, wciągnijcie pełną piersią przysłowiowy, ożywczy, mocarny wiatr od morza! Zapomnijcie o troskach, ciężarach, swarach. Wyruszcie na fale naszego Bałtyku, aby zdobywać dla siebie i dzieci waszych radość, zdrowie i potęgę!“

Chowamy niezapomniane wrażenie w głębi najtajniejszej skarbnicy serca i pamięci. Dosyć tego. Jasne domki Cetniewa wołają nas, zmęczenie daje się we znaki.

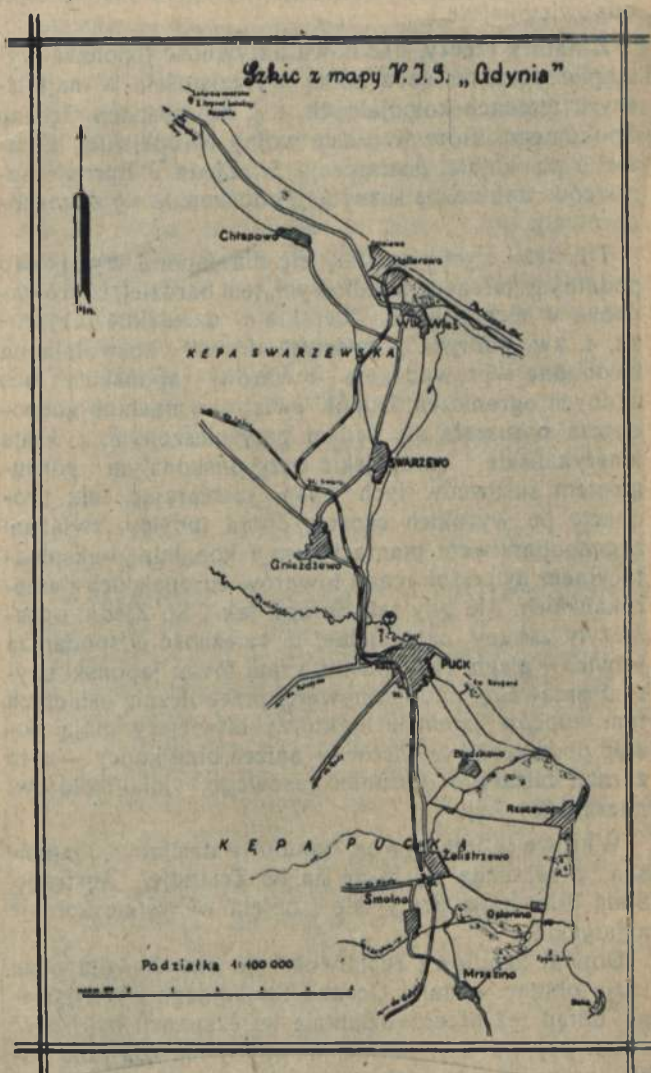
Trochę wypocząwszy, ruszamy dalej.

Szeroka, śliczna plaża, miękki, żółty piasek i sze-

regi długich, białych fal ciągną się aż do lasu Rozewie. Nad plażą wznoszą się wysokie urwiste nagie brzegi, przerywane głębokimi wyrwami. Ludzi mało. Na wzgórzach, nad urwiskami i dalej wglądają po obu stronach „autostrady“ ciągnie się długi szereg najrozmaitszych obozów: K.O.P., harcerzy itp., przeważnie pod namiotami lub w dziwnego kształtu, przypominającego namioty, małych barakach.

Idziemy 4 kilometry do lasu Rozewie, gdzie kończy się plaża, a rozpoczyna się rodzaj wału ochronnego, złożonego z dużych głazów kamiennych, połączonych cementem. O takie same głazy, tworzące malownicze rumowisko na prawo od nas, rozbijają się fale.

Na horyzoncie samotny szkuner urozmaica krajobraz.



Między drzewami, na samym wale, wylania się betonowa, oszklona — bardzo solidna i współczesna budka strażnicza. Zaraz dalej ścieżka wspina się ostro w prawo, poprzez gąszcz lasu — i wylaniamy się, równocześnie ze spadającą na nas ulewą, przed latarnią, a raczej latarniami w Rozewiu.

Schronieni przed nawałnicą napiliśmy się kawy, zjedli resztę zapasów. Zwiedzenie niezmiernie interesujących urządzeń nowej latarni zajęło też sporo czasu tak, że już zapadał zmrok kiedyśmy ruszyli w dalszą drogę.

SPRAWY KOLONJALNE

JAPOŃSKIE WSPÓŁZAWODNICTWO HANDLOWE W KOLONJACH

Głównym odbiorcą towarów japońskich były niedawna Chiny. Niemniej jednak handel japoński — ale w małym zakresie — przenikał także i na wyspy Oceanu Spokojnego,

Tak rozmiary, jak i sfera zasięgu eksportu japońskiego były ograniczone aż do czasu wyraźnego zarysowania się kryzysu światowego. Im więcej zaznaczał się kryzys, z tem większą wyrazistością występowała konkurencja japońska i to głównie w terenach kolonialnych, t. j. tam, gdzie warunki rozwinięcia współzawodnictwa handlowego były dla Japonji najodpowiedniejsze.

Z natury rzeczy, handlowa aktywność japońska wystąpiła początkowo z pełną wyrazistością w najbliższych terenach kolonialnych, t. j. na wyspach Oceanu Spokojnego, które w czasie wojny europejskiej, a nawet i po wojnie, dostarczają St. Zjedn. i Europie surowców, dobrze się rozwinęły i doskonale się zagospodarowały.

To też wyspy te stały się dla Japonji wyjątkowo podatnym terenem handlowym, tem bardziej, iż prowadzona w nich polityka liberalna w dziedzinie przywozu, t. zw. polityka „otwartych drzwi” dozwalała na swobodne wprowadzanie towarów japońskich bez żadnych ograniczeń. Dopóki światowa machina gospodarcza poruszała się pędem przyśpieszonym, a kraje amerykańskie i europejskie były doskonałym konsumentem surowców tych wysp, zabierając całą produkcję po wysokich cenach, dotąd tubylcy, związani z gospodarstwem plantacyjnym i kopalnianym-eksploatacyjnym byli odbiorcami towarów europejskich i amerykańskich. Ale gdy tak Europa jak i St. Zjedn. ograniczyły zakupy, natychmiast ta zależność gospodarcza tubylców uległa rozluźnieniu i tani towar japoński uzyskał przewagę, podtrzymywaną przez licznie osiadłych tam kupców japońskich, którzy łatwiejszy mają dostęp do psychiki tubylców — aniżeli biali kupcy — a to z racji bliższego stosunku rasowego, jako kolorowi mieszkańcy Azji.

Wkrótce ta intensywna, handlowa działalność japońska przerzuciła się także na N. Zelandję, Australję, Siam oraz Indje Brytyjskie i objęła wszystkie kolonie azjatyckie.

Dopóki handlowa ruchliwość nie przechodziła poza kraje oblane wodami Oceanu Spokojnego i Indyjskiego, dotąd też przeciwdziałanie tej ekspansji było dość słabe. Czyniło to wrażenie, jak gdyby nie zdawano sobie sprawy z tego niebezpieczeństwa i jak gdyby rozmach japoński w krajach Dalekiego Wschodu uważano za rzecz naturalną.

Dopiero gdy Japonja działalnością swą handlową sięgnęła do Afryki, gdy w kolonie afrykańskie wprowadziła swe niezmiernie tanie wyroby, np. Fordy japońskie po 1500 zł., maszyny do pisania „ 65 zł., rowery po 26 zł., obuwie gumowo-płócienne po 3, a później po 2 zł., sztuki płótna typu zefir 30 jardów po 7 zł., 1 para skarpetek 36 groszy — wszelkie inne wyroby jak tekstyle, trykotaże, wyroby szklane, ceramicz-

ne, papierowe, żelazne, skórzane, jedwabne, naczynia i t. d., rzuciła na rynki afrykańskie po cenach niższych, aniżeli wynoszą ich koszty produkcji w Europie, dopiero wtedy uderzono na alarm z obawy przed zalewem towarami japońskimi.

Wtedy też — odnośnie do Afryki — uświadomiono sobie znaczenie podstawy handlowej, którą Japonja uzyskała w Abisynji, jako punktu wyjścia na Afrykę oraz na Syryję, Irak i kraje sąsiednie. We francuskim porcie Djibuti istnieje specjalna strefa zagwarantowana dla Abisynji. Tam też, na podstawie umowy z Abisynją, znajdują się główne składy towarów japońskich, rozwożonych następnie statkami japońskimi do portów afrykańskich. Konkurencja japońska poszła tak daleko (podobnie jak i w krajach Dalekiego Wschodu), że nawet statki te podejmują się przewożenia różnych ładunków pomiędzy portami afrykańskimi, po cenie niezmiernie niskiej, czyniąc poważną konkurencję flocie państw kolonialnych.

Poddano przeto ściślemu zbadaniu przyczyny tego rozmachu i stwierdzono, że przemysł japoński jest tak zorganizowany, płace są tam tak niskie, oraz pomoc rządowa dla przemysłu, produkującego na eksport jest tak wybitna, iż przemysł europejski, czy amerykański, nie może podjąć żadnej wolnej konkurencji.

Zaczęto więc stosować środki zaradcze, a więc przede wszystkim podniesiono cło przywozowe na towary japońskie, a gdy i to nie pomogło, zastosowano kontyngenty, a nawet bojkot towarów japońskich.

Unja południowo-afrykańska wprowadziła t. zw. cło dumpingowe, umowa z Indjami Brytyjskimi doprowadziła do zobowiązania rocznego zakupu przez Japonję w Indjach 1.500.000 bel bawełny, a przygotowująca się umowa z Indjami holenderskimi do zakupu cukru na Jawie.

Stwierdzono również i skutki. Okazało się, że eksport amerykański, angielski i niemiecki, na tereny kolonialne, uległ w ciągu 1933 r. dalszemu skurczeniu, podczas gdy wywóz japoński zwiększył się o 40%.

Ale stwierdzono również poważny wpływ, jaki wywarły towary japońskie na tubylców, którzy nabywali dawniej tylko najniezbędniejsze towary, a po wprowadzeniu tanich towarów japońskich, zakupy znacznie zwiększyli. Nawet zaczęli nabywać także towary, jakie dawniej ich nie obchodziły. Okazało się, że tubylcy mogą być jeszcze lepszymi, niż to było dawniej, klientami, o ile otrzymają towary po cenach dla nich przystępnych. Jako przykład może posłużyć fakt, iż Murzyni w Afryce Wschodniej poczynili zamówienia na kompletne drzwi i okna, wyrobu japońskiego, do swych chat-lepianek, w których nigdy nie mieli okien, a zamiast drzwi używali rogoży.

Ta niezmiernie ciekawa konkurencja i jak stwierdzono, przemysłana i od wielu lat przestudjowana przez Japończyków, nie tylko zwróciła uwagę Europy i St. Zjedn. na tereny kolonialne, jako ważne rynki zbytu, ale wprost uwypukliła ich znaczenie oraz wykazała możliwości zwiększenia ich pojemności, umysławiając, że naturalnym ujściem dla nadmiaru produkcji przemysłowej są właśnie kolonie. F. F. Ł.

NIELEGALNA EMIGRACJA DO PALESTYNY

Kronika życia codziennego notuje stale fakty, świadczące o silnym natężeniu prądu emigracyjnego Żydów polskich do Palestyny. Co tydzień, w poniedziałek, znajdujemy w prasie petitowe wzmianki, w rodzaju: „Dziś wieczorem wyjeżdża z dworca Wschodniego grupa 600 emigrantów - Żydów do Palestyny. Transport jedzie przez Konstancę na s.s. „Polonia“.

Poza temi notatkami coraz częściej spotykamy fakty, będące dowodem masowego wśród żydostwa pędu do Palestyny, pędu, który rozszadza wąskie ramy emigracji legalnej. Niedawna odyseja grupy 320 „chałuców“ (pionierów), którzy usiłując na pokładzie greckiego parowca „Velos“ nielegalnie dostać się do Palestyny, tułają się przez trzy miesiące na wodach morza Śródziemnego; 3-dniowa wędrówka 15 naiwnych młodzieńców łódzkich, nabranych pod pozorem jazdy do Palestyny przez sprytnego oszusta; ożywiony doniedawna ruch między Bejrutem a Hailą karawan wielbłądów, na których grzbiecie kiwają się smętnie okutane w burnusy postaci beduinów, niezających języka arabskiego, biegłych nie tyle w Koranie, ile raczej w handlu norymberszczyzną; kilka tysięcy osób płci obojga, w wieku od lat 18 do 70-ciu, okazuje się nagle zapalonymi amatorami sportu i udaje się na Makabjadę do odległego o tysiące mil Tel-Awiwu, nie wykorzystując powrotnych biletów okrętowych; nie notowany dotychczas wzrost ruchu tranzytowego na kolejach palestyńskich między Egiptem a Syrią, egzotyczną Persją, Irakiem, ba, nawet odległymi Indjami, przy pustych wagonach na stacjach docelowych — oto skromna zaledwie garść faktów, świadczących — przy niezwyklej pomysłowości — o martyrologii ścieżek nielegalnej emigracji.

Dociekając przyczyn tego zjawiska stwierdzić nam wypadnie istnienie z jednej strony — wielkiej siły atrakcyjnej Palestyny wśród społeczeństwa żydowskiego, z drugiej zaś — ograniczonej kwoty, wyznaczonej przez palestyński rząd mandatowy dla imigracji żydowskiej.

Wielka siła atrakcyjna Palestyny wynika z dużej popularności hasel sjonistycznych na ulicy żydowskiej, z obecnego okresu ożywienia gospodarczego („prosperity“) w Palestynie przy przeżywanym powszechnie fазie depresji w krajach całego niemal świata oraz ze szczególnie niepomyślnego położenia gospodarczego względnie politycznego mas żydowskich.

Palestyna jest w chwili obecnej terenem ożywionej działalności gospodarczej; krzywa ruchu budowlanego, tego najczulszego wskaźnika barometru konjunktury, wykazuje stały wzrost. Według sprawozdania Departamentu Cei, Akcyz i Handlu rządu palestyńskiego (Annual Report of the Department of Customs, Exercise and Trade for the year 1933) sumy zainwestowane w budownictwie w 20 większych ośrodkach wyniosły:

| | |
|-----------|------------------|
| w r. 1929 | — LP 1.741.687.— |
| „ „ 1930 | — „ 2.448.670.— |
| „ „ 1931 | — „ 2.720.678.— |
| „ „ 1932 | — „ 2.945.708.— |
| „ „ 1933 | — „ 5.600.732.— |

Uwaga: 1 LP—funt palestyński = jednemu funtowi angielskiemu.

Na odcinku rolniczym zauważyć możemy niebывały rozrost plantacji pomarańczowych („pardesów“), których powierzchnia przekroczyła 200.000 dunamów (1 dunam = 1.000 m. kw.), w tem przeszło połowa w rękach żydowskich. Eksport owoców cytrusowych (pomarańcze, grejpfruty, cytryny i t. p.) wzrasta o około miliona skrzynek rocznie, dochodząc w sezonie 1933/34 do 5.414.027 skrzynek.

W równie szybkim tempie wzrasta uprzemysłowienie kraju. Porównanie dat spisów przemysłu żydowskiego w Palestynie, przeprowadzonych przez Agencję Żydowską w r. 1929 i r. 1933 wykazuje 25% -owy wzrost liczby zakładów przemysłowych (do 970 zakładów), 55% -owy wzrost ilości zatrudnionych robotników (do 14.419), 40% wzrost wartości produkcji (do LP 4.630 tys.) i około 40% -owy wzrost kapitału zainwestowanego w przemyśle (do LP 5.097 tys.). Zestawienie to znamionuje zjawisko rozbudowy przemysłu nie tylko w kierunku zakładania nowych warsztatów wytwórczych, ale i rozszerzania już istniejących.

Faza ożywienia gospodarczego powoduje konieczność zatrudnienia większej ilości rąk roboczych. Nowe tereny kolonizacyjne, nowe plantacje pomarańczowe, nowopowstające fabryki i istniejące fabryki, zwiększające swoją produkcję, potęgający się ruch budowlany — wymagają dopływu nowych, dodatkowych falang robotników. Tu jednak na przeszkodzie stoją niewystarczające kwoty imigracyjnej, przyznawane Agencji Żydowskiej przez rząd mandatowy.

W ramach legalnych przybyło do Palestyny (dane Depart. Imigracyjnego rządu palest.):

| | | |
|-----------|------------------------------|--------|
| w r. 1929 | — 5.249 osób, w tem z Polski | 1.883 |
| „ 1930 | — 4.944 „ „ „ | 2.379 |
| „ 1931 | — 4.075 „ „ „ | 1.535 |
| „ 1932 | — 9.553 „ „ „ | 2.879 |
| „ 1933 | — 30.327 „ „ „ | 10.344 |

(Uwaga: dane Depart. Imigr. Agencji Żyd. przewyższają o 20 — 30% dane urzędowe).

Z mocy ustawy imigrować do Palestyny mogą:

- osoby rozporządzające kapitałem od LP 1.000.—, przyczem na część tej sumy składać się może wartość maszyn i towarów zabieranych, względnie nieruchomości, posiadane w Palestynie;
- członkowie wolnych zawodów, jak lekarze, adwokaci, architekci i t. p. o kapitale conajmniej LP 500.— przyczem niezbędne jest stwierdzenie przez Depart. Imigr., że zawód ten umożliwi urządzenie się imigranta w kraju;
- rzemieślnicy o kapitale LP 250.— z zastrzeżeniem jak wyżej;
- osoby o zapewnionym dochodzie conajmniej LP 4.— miesięcznie, przyczem jako miarodajne uważane są renty państwowe lub instytucyj oficjalnych, renty ubezpieczeniowe. Wymagane jest również złożenie gwarancji na LP 350.—;
- osoby, które wylegitymują się uzyskaniem zapewnionej posady;
- krewni mieszkańców Palestyny z kategorii wyżej wymienionych, jako to rodzice, żony i dzieci do lat 18-tu, na zasadzie zezwoleń Dep. Imigr.;
- osoby, które uzyskują certyfikat robotniczy od Agencji Żyd.

Liczba tych ostatnich jest ograniczona kwotą, wyznaczaną co pół roku przez rząd na zasadzie zdolności absorpcyjnej kraju. Płynność pojęcia „zdolności

absorpcyjnej" i nieustalone bliżej metody szacowania wywołują niezadowolenie mas żydowskich i protesty Agencji.

O istotnie niewystarczających ramach kwot imigracyjnych świadczy wyraźny wzrost płac roboczych, niezaspokojony głód mieszkaniowy, zwalnianie dzieci ze szkół w okresie zrywania owoców na „pardesach”, narzekania przemysłowców, nie mogących wskutek braku rąk nadążyć za zamówieniami i t. p. Nie bez znaczenia jest również fakt, że w bankach palestyńskich leży jałowo w chwili obecnej suma około LP 13 milionów, szukającej rentowej lokaty.

Ten stan rzeczy stanowi silny bodziec dla rozwoju

nielegalnej imigracji. Natężenie tego pędu wyraża się cyfrą około 1.000 osób miesięcznie, przekraczających nielegalnie granice Palestyny. Liczba osób nielegalnie przebywających na terytorjum Palestyny szacowana jest na około 60.000 wobec ogólnej liczby około 330.000 żydów.

Fascynowane dobrobytem i przejęte hasłami sjonistycznymi masy starają się różnymi drogami dostać do upragnionego celu. Stanowią one podatny żer dla wszelakiego rodzaju oszustów i kombinatorów. Na wokandach sądów coraz częściej figurują sprawy tego rodzaju.

J. Kincler

EMIGRACJA DO PARANY

Mimo kryzysu gospodarczego, który w sposób wyraźny uzewnętrznił się we wszelkich przejawach tu-tejszego życia, stan rynku pracy jest naogół zadawalniający.

Z pośród poszukujących pracy nie można prawie znaleźć człowieka, który byłby całkowicie bez zajęcia. Robotnicy samotni przebywający w Paranie są elementem ruchliwym. Przenoszą się oni z miejsca na miejsce, poszukując lepszych zarobków i pracy, bliżej miasta.

Zasadniczym warunkiem odstraszającym robotników samotnych, Polaków, od pracy na kolonjach są niskie zarobki, wynoszące najczęściej 1 „mila”¹⁾ dziennie i bardzo marne, w pojęciu nowoprzybyłych z kraju, utrzymanie. Natomiast wymagania pracodawców od robotników są wielkie. Oczywiście robotnik widząc, że aby tylko zarobić na ubranie, musi pracować parę miesięcy, stara się o lepiej płatne zajęcie w kolonjach sąsiednich. W poszukiwaniach tych robotnicy kieru-

ją się na Kurytybę. Robotnicy bowiem liczą na to, że bliżej miast koloniści lepiej płacą, obawiając się ucieczki robotnika do miasta. Tymczasem dzieje się wprost odwrotnie, gdyż kolonie podmiejskie mające dużą podaż rąk do pracy, obniżyły płace do minimum, a przynajmniej zarobków tych nie wypłacają punktualnie.

Część tych robotników przenosi się z powrotem do interjoru, część czeka na lepsze czasy, pracując na kolonjach podmiejskich, część kieruje się do robót rządowych, a tylko bardzo niewielka ilość pozostaje w Kurytybie. Oczekują oni okazji znalezienia pracy w mieście.

Robotnicy ci nie pozostają całkowicie bez pracy, gdyż znając tu-tejsze stosunki, znajdują przeważnie dorywcze zarobki na przeciąg 2 — 3 dni w tygodniu. Część robotników już od dłuższego czasu oszczędza na powrót do Polski.

Nawiązując do powyższego, oraz stwierdzając naprawdę niskie zarobki robotników samotnych w Paranie, jestem zdania, że nie należy

w obecnym okresie kryzysu (wstrzymanie bardzo wielu robót przez rząd) kierować robotników samotnych do Parany.

Gdyby koszt przejazdu robotnika z Polski do Parany i wszelkie przygotowania do tej podróży wynosiły 700 zł. (w praktyce kosztuje dużo więcej), to na pokrycie tych kosztów robotnik, musi pracować i oszczędzać około 2-3 lat. O dorobieniu się robotnika w Paranie nie można obecnie myśleć. Zdarzały się okresy, że pewna znikoma część robotników dostawała się do pracy przy budowie dróg lub kolei. Wówczas zarobek wynosi 5 — 6 milreisów dziennie, z sumy tej potrąca się 2 „mile” za dzienne utrzymanie. Jeżeli więc robotnik pracował 20 dni w miesiącu (co przy częstych opadach w Paranie jest cyfrą wysoką) to zarobi 100 — 120 milów miesięcznie, a potrącenia wynoszą minimum 60. Czysty więc zarobek miesięczny wynosi 40 do 60 milów. Przy robotach tego rodzaju utrzymanie składa się z potraw brazylijskich: czarna kawa, fiżon, faryna, i mięso. Robotnik polski bez chleba nie wytrzyma. Jeżeli więc dziennie kupi sobie bułkę, za 300 reisów to efektywny jego zarobek zmniejszy się już o 18 milów i wyniesie tylko 20 do 40 milów miesięcznie.

Utarł się w praktyce tutejszej zwyczaj, że zarobki za pracę przy robotach publicznych (magistrackich lub municypalnych) nie są regularnie wypłacane. Wypłata sum efektywnych (po potrąceniach) odbywa się tylko w minimalnej części gotówką, a reszta t. zw. „Valami” czyli kwitami, upoważniającymi do pobierania w sklepach produktów pierwszej potrzeby, albo też do odbioru zarobionych pieniędzy gotówką w terminie: gdy wypłaci „governo” (rząd). Ostatecznie kończy się tem, że robotnik czeka na odbiór pieniędzy rok, dwa i więcej, żyjąc na kredyt, na rachunek należności. Kiedy dług wynosi więcej niż połowę wartości kwitu, robotnik przepisuje kwit na właściciela mieszkania lub „wędziarza” (właściciela sklepu), a sam udaje



Przy ujściu rzeki Iguassu do Parany stykają się granice trzech państw

się na kolonję celem poszukiwania pracy. Należy podkreślić, że system ten praktykowany tu jest ogólnie, a nie wyjątkowo.

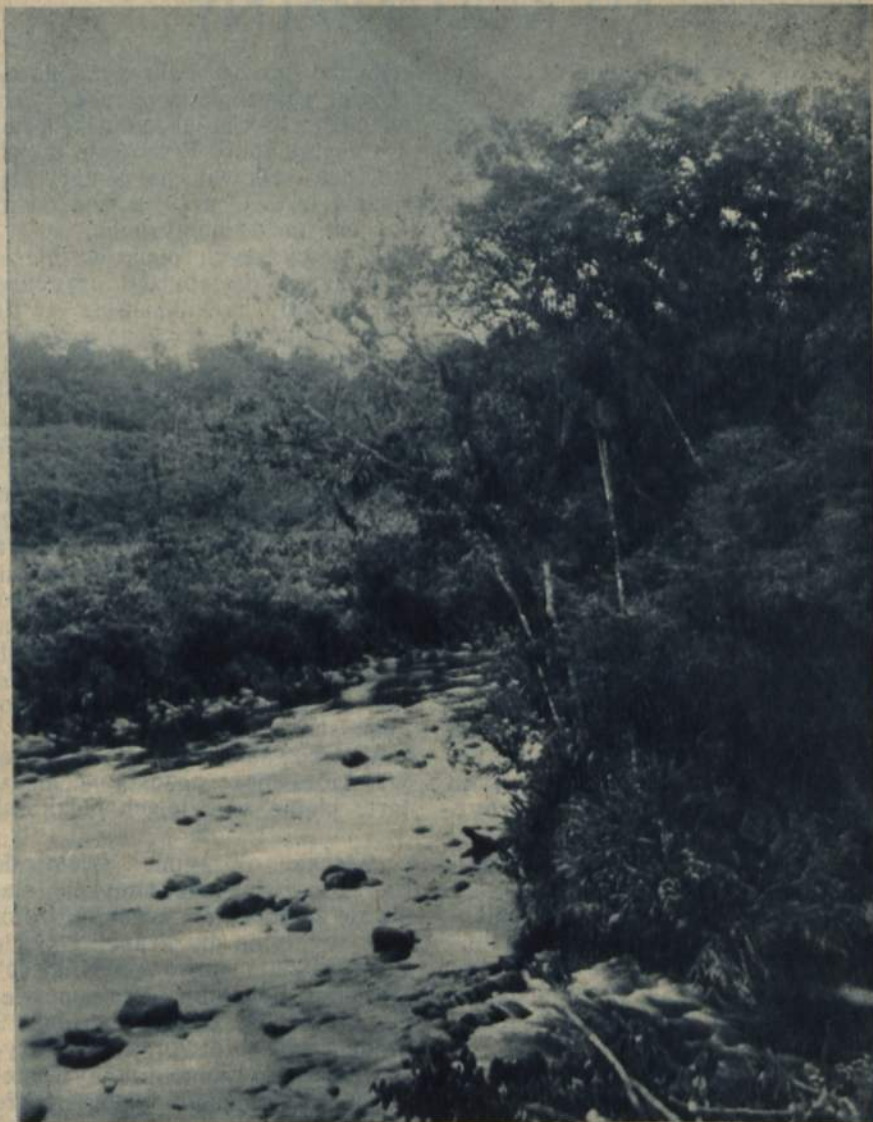
W ten sposób robotnicy samotni wpadają w błędne koło, z którego nie widzą wyjścia. To oczywiście odbija się na ich stanie psychicznym oraz na ustosunkowywaniu się do zagadnień państwowych i narodowych.

Ze względu na powyższe przyczyny uważam wyjazd robotników samotnych do Parany i S-ta Cathariny za niepożądany tak dla samych robotników samotnych — jak i dla interesów tut. społeczeństwa oraz dla interesów Państwa.

Tak więc mimo zapotrzebowań na robotników ze strony kolonistów emigracja tego elementu do Parany nie opłaca się w zupełności. W razie nastania lepszych warunków dla emigracji tego elementu np. rozpoczęcia budowy kolei i dróg na większą skalę — nie omieszka nadeśłać Lidze Morskiej i Kolonjalnej informacji.

Trzeba tu wyjaśnić, że termin „robotnik samotny“ należy przede wszystkim odnieść do robotników żonaty, przybywających do Parany samotnie, to jest bez żony i rodziny. Robotnik taki nie może zupełnie posyłać do kraju pieniędzy na utrzymanie rodziny, z którą po pewnym czasie zrywa kontakt, a rodzina wpada w biedę.

Jeśli idzie o kawalerów, to sprawa zarobkowania i oszczędzania przedstawia się jak powyżej, z tą tylko różnicą, że kawaler nie ma obowiązków utrzymywania rodziny. Posiada mieszkanie, utrzymanie i niewielki zarobek, a więc warunki bytowania najczęściej lepsze, niż na wsi w kraju. Poza tem kawalerowie żenią się z córkami polskich kolonistów — zwiększając w ten sposób ilość rodzin polskich. Jeżeli ten argument weźmiemy pod uwagę jako ważki-korzyst-



Parański potok

ny, to kawalerom - rolnikom można by udzielać w niewielkich ilościach wizy na wyjazd pod warunkiem, że są pochodzenia polskiego.

Wielu emigrantów żonaty, którzy przyjechali do Parany bez rodzin, nie mogąc znaleźć odpowied-

nych zarobków, ratując się przed biedą udaje kawalerów i żeni się z córkami polskich kolonistów. Wypadków jest takich stosunkowo wiele i kończą się one tragicznie.

W związku z powyższem należy zaznaczyć, że pożądanem byłoby, aby każdy kawaler wyjeżdżający za morze posiadał obowiązkowo zaświadczenie kompetentnej władzy, z naklejoną podobizną wyjeżdżającego — stwierdzające, że jest kawalerem. Brak takiego zaświadczenia winien być uważany za dowód, że emigrant jest żonaty. Paszporty, w których stan cywilny jest zanotowany emigranci gubią, i żenią się bez posiadania dokumentów, opierając się tylko na aktach zeznania dwóch świadków. Zeznania takie emigrant b. łatwo zdobywa. Wielu emigrantów, pragnących się ożenić przychodziło do mnie po takie zaświadczenie, którego otrzymać nie mogli. Z tego widać, że koloniści takich świadectw wymagają.

St. Wieloch



Zebu na stepie parańskim

PRZEGLĄD KOLONJALNY

Kilka tygodni temu prasa podała krótkie wzmianki o zaślubinach jednego z książąt japońskich z kuzynką cesarza Etyopji. Ta na pozór błaha wiadomość napewno nie przeszłaby do historii, gdyby nie nieoczekiwane następstwa, jakie ten drobny ewenement za sobą pociągnął.

Etyopja oddawna i z głębokim żalem odczuwała przymus skłaniania się przed białą rasą. To też z wielkim entuzjazmem powitała ona braterską dłoń rasy żółtej, którą uważa jako bardziej do siebie zbliżoną. Entuzjazm ten wzmógł się jeszcze bardziej, gdy w ślad za nowożeńcem przybyło grono fachowców i finansistów, którzy już po kilku zaledwie tygodniach przedłożyli cesarzowi wspaniały projekt rozwinięcia przemysłu krajowego, i to przez „zupełnie” bezinteresowne zainwestowanie kapitałów japońskich.

Entuzjazm ten osiągnął aż takie rozmiary, że sami Japończycy poczuli konieczność uspokojenia go wszelkimi środkami, ażeby zbyt nie przyciągać uwagi publicznej na ten nowy ich teren operacyjny.

Zainteresowanie się tak odległym i tak mało znaczącym państwem, dziwne na pierwszy rzut oka, staje się zrozumiałe i logiczne po rozważeniu następujących kilku punktów:

- 1) Jednym z głównych kluczy do panowania na morzu jest władanie cieśninami.
- 2) Morze Czerwone jest pomostem pomiędzy Europą i Dalekim Wschodem.
- 3) W czasie gdy Japonja prze-

żywała jeszcze okres samurajów, Anglja zagarnęła wysepkę Perim w cieśninie Bab-el-Mandeb, Francja zaś Djibouti. Wszczęcie jakichkolwiek rokowań na temat uzyskania jakiejś bazy na tym odcinku jest nie do pomyślenia.

Z powyższych punktów można wyciągnąć następujące przypuszczenie: gdy za kilkanaście lat Etyopja stanie się złączona z Japonją, gdy milion Japończyków i kilkadziesiąt milionów yenów owdłona jej życiem ekonomicznym, tego dnia Japonja oświadczy: „Muszę otrzymać Djibouti. Należy mi się to ze względu na moje rozległe interesy w Etyopji”. I Francja okaże się wówczas przypartą do muru, albowiem odmowa może stać się równoznaczną z rozpoczęciem gorącej agitacji panazjatyckiej w Indochinach, gdzie ustosunkowanie się ludności do władzy rasy białej jest jeszcze dalekie od wymarzonego stanu.

Mistrzowskie podejście do sprawy, która może pozostawić niezatarte piętno w dziejach ludzkości.

★

„Niechaj olbrzymie dzieło, do którego dzisiaj zabieramy się, stanie się życiodajnym źródłem, z którego wypłynie dla Francji i pięciu części świata nowa pomyślność” — takim początkiem przemówienia prezydent Francji w dniu 3 grudnia ub. r. otworzył w Paryżu pierwszą Ekonomiczną Konferencję Kolonialną, zwaną także Konferencją Wielkiej Francji.

Wielki ten zjazd, ponad 200-tu delegatów ze wszystkich kolonii francuskich, urządzony został specjalnie w celu zastanowienia się

nad zamorskimi sprawami Francji, w związku ze sprawami metropolji. Akcja rozwijana jest — jak dotychczas — na tle spraw gospodarczych, głównie w zakresie wzmoczenia wymiany towarowej pomiędzy kolonjami i Francją, z wyraźnym nastawieniem doprowadzenia do uprzywilejowania towaru francuskiego.

Wprawdzie eksport francuski do kolonii wzrósł w porównaniu z r. 1913-tym t. j. w ciągu 20-tu lat o 2 miliardy franków i wynosi już 32% ogólnego wywozu Francji, ale w stosunku do całego przywozu kolonii francuskich, nie wynosi to nawet trzeciej części. Ponadto w ostatnich latach pojawił się groźny konkurent — Japonja — który na rynki kolonii francuskich rzucił masy swych wyrobów przemysłowych po cenach niższych, aniżeli wynosi koszt wyrobu takich samych towarów we Francji. Wprawdzie Francja broni się różnymi sposobami, jak np. podnoszeniem przywozowych opłat celnych i t. p. przed zalewem towarów japońskich, jednak w wielu kolonjach, z powodu umów międzynarodowych takie środki nie mogą mieć zastosowania. Konieczne jest przeto współdziałanie ludności miejscowej z wysiłkami metropolji.

Delegaci kolonii mają się zastanowić także i nad tą sprawą w związku ze swym interesem, który ma wyraźną orientację na Francję, łączy się bowiem ściśle z francuskim zapotrzebowaniem produktów kolonialnych, których Francja sprowadza dotąd ze swych kolonii zaledwie 23% całego swego rocznego spożycia. Resztę sprowadza Francja z innych kolonii i krajów, gdyż jej własne kolonie nie wytwarzają tak dużej ilości odpowiednich produktów.

Chodzi tu więc o odpowiednie produkcyjne nastawienie kolonii do potrzeb francuskich, oraz o zapewnienie zwiększenia zbytu przemysłowi francuskiemu.

Zapewne, na konferencji tej — której prace potrwać kilka miesięcy — będą omawiane również i inne sprawy, a zwłaszcza lokowanie w kolonjach, w szerokim zakresie, kapitału francuskiego, który poza Afryką północną, wykazuje małe zainteresowanie innymi kolonjami.

Konferencja budzi duże zainteresowanie w państwach kolonialnych, tem bardziej, że jest wogóle pierwszym tego rodzaju zjazdem i nie może być porównywana z dawniejszą, urządzoną przez W. Brytanję, konferencją w Ottawie, która miała zupełnie inny charakter.

★



Wizyta Arabów w fortecy włoskiej

Plantacje herbaty w kolonjach angielskich na Dalekim Wschodzie znalazły się w trudnym położeniu, z powodu braku zbytu swej produkcji. Wobec tego plantatorzy spowodowali zwołanie do Londynu Międzynarodowej Komisji Herbaty, która była poprzedzona komisjami regionalnymi wszystkich kolonii i krajów, produkujących herbatę.

Międzynarodowa Komisja w Londynie, po dłuższych obradach, powzięła uchwały ograniczenia produkcji herbaty. Na zakładanie nowych plantacji trzeba uzyskiwać specjalne pozwolenia, które będą wydawać gubernatorzy kolonii. W razie przekroczenia, przewidziane są wysokie kary.

Ograniczeniami uprawy herbaty objęte są także afrykańskie kolonie, jak: Kenya, Uganda, Tanganika i Nyassa, w których od lat kilku rozpoczęto uprawę herbaty na dużą skalę, stwarzając poważną konkurencję plantacjom na Dalekim Wschodzie.

★

W Afryce północnej, od pewnego czasu, rozwijana jest propaganda przeciwfrancuska. Prowadzą ją młodzi, wykształceni Arabowie, którzy są twórcami narodowego ruchu arabskiego. Tu i ówdzie doszło nawet do wystąpień o charakterze manifestacji narodowych. Ruch ten obejmuje Algier i Maroko.

W Constantine (w Algierze) zdarzył się wypadek, który rzuca charakterystyczne światło na rozwijaną akcję. Mianowicie, jeden z arabskich inspektorów szkolnych zadał uczniom do opracowania za-



Straż wojskowa przy studni w oazie

danie — z zakresu historii w związku z bitwą pod Poitiers (w 732 r.) — pod tytułem: „Odyby Arabowie byli silniejsi“. W odpowiedziach uczniów znajdowały się takie zdania, jak: „Arabowie zwyciężyliby i utworzyliby Francję piękniejszą i bogatszą“, „Arabowie nie byli barbarzyńcami, ale posiadali większą cywilizację aniżeli Frankowie“.

Fakt ten przytaczany jest przez pisma francuskie, jak daleko sięga ta propaganda, obejmując już młodzież szkół powszechnych.

★

Król włoski powrócił z podróży po kolonjach włoskich w Afryce. Wynikiem spostrzeżeń jakie poczynił w terenie, jest zapowiedziana reorganizacja zarządu kolonjami: Trypolis, Cyrenaika, Erytrea i Somali, oraz nadanie kolonom

tym innego nastawienia gospodarczego. Jak to bowiem wiadomo, tylko pewna część Erytrei i jeszcze mniejszy obszar Somali nadają się na eksploatację gospodarczą. Reszta włoskich obszarów kolonialnych jest to albo pustynia, albo napół pustynne stepy.

Włoskie przedsiębiorstwa plantacyjne oraz przedsiębiorstwa produkcji soli morskiej nie przynoszą dotychczas żadnych dochodów, są deficytowe, a istnieją tylko dzięki wybitnemu, finansowemu poparciu rządu włoskiego.

★

W sprawach afrykańskich kolonii mandatowych zdarzył się fakt, który ma doniosłe znaczenie polityczne, a mianowicie w dniu 30 listopada ub. r. Zgromadzenie Przedstawicieli Południowo - zachodniej Afryki (b. kolonii niemieckiej) uchwaliło ilością 3/4 głosów poddanie administracji tą kolonią Unji południowo - afrykańskiej, pod której mandatem dotychczas pozostawała. Uchwała wyraźnie określa Południowo-zachodnią Afrykę, jako „piątą prowincję Unji“ (obok Kraju Przylądkowego, Oranje, Natalu i Transvaalu).

Z podjęciem tej uchwały, t. j. z chwilą wyrażenia zgody ludności na połączenie się z Unją, kolonia przestaje być mandatową, pozostają jednak do załatwienia jeszcze pewne formalności w Lidze Narodów, które może będą trudne do pokonania, albowiem wiadomość o podjętej uchwale została przyjęta w Niemczech z oburzeniem i gwałtownym protestem. Zapewne Niemcy sprawy tej nie pozostawią bez kontrakcji, pomimo, iż ludność miejscowa ma prawo wypowiedzieć się w swych sprawach politycznych.



Kokosowa tratwa

ZDOBYCZE I TROSKI POLONJI ZAMORSKIEJ

Ofiarność Polaków w Stanach Zjednoczonych na rzecz powoździan objęła wszystkie kolonie polskie w tym kraju tak, że z niewielkich pojedynczych datków powstały bardzo poważne sumy i dziś już można przewidywać, że wpłynię do Polski z tego tytułu około pół miliona złotych. Oto według wiadomości z za oceanu, repartycja tych ofiar, które wpłynęły do połowy listopada r. b. Następujące składki wpłynęły z osad polskich w pojedynczych miastach:

Chicago 16.000 dolarów, New York 15.511 dol., Detroit 11.454 dol., Cleveland 3.424 dol., Buffalo 3.332 dol., Philadelphia 2.927 dol., Pittsburgh 2.240 dol., Wilkes - Barre 1.992 dol., Milwaukee 1.933 dol., Toledo 1.291 dol., Scranton 1.200 dol., Elizabeth 1.000 dol., Utica 1.000 dol., Boston 979 dol., Trenton 724 dol., Perth-Amboy 683 dol., New Castle 435 dol., inne miasta 8.000 dol.

★

Z ostatnich wyborów do kongresu amerykańskiego wyszło zwycięsko sześciu Polaków: trzech z Detroit — Lesiński, Sadowski i Dingell, dwóch z Chicago — Schuetz i Kociałkowski, jeden z Seattle, stanu Washington — Zajonczenek. Wszyscy należą do stronnictwa demokratycznego. Polski stan posiadania w amerykańskiej izbie reprezentantów nie uległ zmianie.

W izbach stanowych t. zw. legislaturach, składających się z senatów i assembly nie brak zwycięskich kandydatów Polaków. W senatach w połowie listopada, było 5 senatorów Polaków: 1 w Illinois, 1 w Wisconsin, 2 w Michigan, 1 w Pensylwanji. W niższej izbie stanu Michigan zasiada aż siedmiu przedstawicieli Polonji, wszyscy z miasta Detroit.

Reprezentanci ci nie tworzą odrębnej organizacji politycznej, ale sama obecność ich w ciałach samorządowych i w izbach najwyższych Stanów Zjednoczonych podnosi rolę żywiołu polskiego i toruje drogę rodakom naszym do kierowniczych placówek życia politycznego i społecznego amerykańskiego.

★

Zasługują na uwagę plany na rok 1935 Fundacji Kościuszkowskiej w dziedzinie wysyłania młodzieży polskiej do Ameryki do Polski na okres, pozwalający jak najkorzystniej dla tej młodzieży spędzić wywczasy w kraju jej ojców. Na kurs letni o kulturze

polskiej wysłała Fundacja w r. 1933 — 6 osób, w r. 1934 — 10 osób, a w nadchodzącym nowym roku zamierza wysłać 15-tu stypendystów, niezależnie od tych, którzy będą mogli przyłączyć się do tej grupy, pokrywając wydatki własnym kosztem.

Kurs ten, letni, trwać będzie od 4 do 6 tygodni i połączony będzie z podróżą krajoznawczą po Polsce, pod odpowiednim fachowem kierownictwem.

★

W kołach studenckich wśród młodzieży polskiej w Stanach Zjednoczonych obudził się i rośnie ruch organizacyjny, czego pouczającym przykładem, podkreślanym w polsko - amerykańskiej prasie, jest wypowiedzenie się politycznej organizacji demokratów polskich w Chicago.

Wszyscy ostatnio wybrani na urzędy miejskie kandydaci polskiego pochodzenia przyznali otwarcie, że nietylko swój wybór, ale przedewszystkiem postawienie na liście kandydatów zawdzięczają polskiej organizacji demokratycznej. Na powyborczym zebraniu postanowiono jeszcze bardziej ulepszyć i powiększyć tę organizację.

Młodzież tak zorientowana, w kierunku ugruntowania swoich wpływów na ziemi i wśród narodu amerykańskiego, niewątpliwie pojmie wreszcie także swój obowiązek organizacyjny względem starych, od dziesiątków lat istniejących i rozwijających się organizacji polskich społeczno - ubezpieczeniowych, rozporządzających wielkim kapitałem moralnego zaufania i nagromadzonych oszczędności.

Obok starych szlaków, na których skupiła się dawna emigracja z Polski w Stanach Zjednoczonych, zarysowują się nowe, nowoczesne drogi organizacyjnego szeregowania się i wspinania się na wyższe szczeble hierarchji społecznej i politycznej w zaatlantycznej republice — dla elementu polskiego.

★

Oto parę przykładów ostatnich organizacyjnych poczynañ Polaków w Chicago.

Wśród kupców tego miasta powstała nowa kooperatywa polska „Uniwersal Cooperative Grocers“.

Żywo omawiana jest sprawa założenia wielkiego sklepu, t. zw. „departmentowego“ gdzieś w polskiej dzielnicy, w którym trzymano by towary w cenie od 5 centów do 2 dolarów.

Pomyślnie rozwija się w Chicago bank polski „Milwaukee Avenue National Bank“. Instytucja ta odżyła dzięki oszczędnościom ludu polskiego i dysponuje obecnie funduszem pożyczkowym w wysokości pół miliona dolarów.

Na ostatnim miesięcznym, listopadowym zebraniu Stowarzyszenia Kupców i Przemysłowców Polskich w Chicago, zakomunikowano, że krawcy polscy na dobre zaczęli się organizować — myślą o założeniu fabryki i hurtowni, — dalej, że zorganizowali się dyplomowani inżynierowie, odbywający zebrania swoje w lokalu Stowarzyszenia, że na zjeździe kupiectwa polskiego w Detroit powstała myśl powołania do życia Krajowego Stowarzyszenia Kupców Polskich, to znaczy organizacji ogólno-amerykańskiej.

„Ludzie niezorganizowani zejdą na psy“, — mówiono na zebraniu organizacyjnym 2.000 polskich krawców w Chicago. Od zrozumienia tej prawdy do zażegnania jej złych skutków już jeden krok tylko pozostaje uczynić wielotysięcznej rzeszy polskich fachowców — kupców, przemysłowców, rzemieślników i in. za oceanem.

★

Na łamach „Dziennika Związkowego“, wychodzącego w Chicago omawia ostatnio prof. A. Coleman, z Columbia University, dwa zbiory poezji w języku angielskim, których autorami są młodzi Polacy — E. Kowalewski i A. E. Szymański. Poezje pierwszego, rok temu wydane, p. t. „Deaf Walls“ (Głuche ściany) doczekały się pochlebnej oceny krytyki amerykańskiej, jako utwory zupełnie dojrzałe autora skądinąd nie ukrywającego pochodzenia swojego — w tych poezjach.

Wiersze Szymańskiego p. t. „Against Death in the Spring“ („Przeciw śmierci w wiosnie“) są najbardziej udane na tle wrażeń obudzonych powrotem autora do Polski, do ziemi swych przodków. Poeta bądź uchwycił w nich istotę niektórych mocno pokochanych miejscowości w Polsce, Kazimierza nad Wisłą, Krakowa, bądź wyraził trafnie sens powrotu do domu, gdzie stapa po ziemi ojczystej i odycha powietrzem swej starej Ojczyzny.

Te polskie uczucia w rymach i rytmach angielskiej poezji są cennym świadectwem „powrotu do ziemi Ojców“ pokolenia, które zdawało się doniedawna dla polskości całkowicie utraconem.

★

Dużem powodzeniem cieszyły się występy gościnne zespołu polskich artystów operowych w New

Yorku, Philadelphii, Bostonie i Chicago w arcydziele Moniuszki, w operze „Halka“. Zdaniem krytyków amerykańskich „Halka“ winna zająć czołowe miejsce w repertuarach operowych amerykańskich.

Obok artystów polskich kreujących role wszystkie w „Halce“ na scenie amerykańskiej, Maryli Karwowskiej, Janusza Popławskiego — Jontka, Mikołaja Karlasza — Stolnika i in., wystąpiła w roli Zofii śpiewaczka włoska Matylda Bastuli, która tę rolę specjalnie nauczyła się wykonywać po polsku.

Szeręg przedstawień „Halki“ w Ameryce był prawdziwym triumfem sztuki polskiej w oczach obcych i odświętnym wydarzeniem dla publiczności polskiej.

W Nowym Jorku odbywają się polskie wieczornice odczytowe o bardzo obfitym i urozmaiconym programie. Jeden z takich wieczorów wypełniły cztery odczyty: prof. Coleman przemawiał po polsku i po angielsku o historii polskiej, mecenas Tokarski — o powstaniu państwa polskiego p. F. Cizon mówił po angielsku o literaturze polskiej XIX-go wieku i kpt. S. Gutowski opowiedział dzieje akcji wileńskiej generała Żeligowskiego.

Na urządzonym w Chicago „Dniu Młodzieży Polskiej“, staraniem Federacji Polskich Studentów, przemawiał nowy konsul generalny Polski w tem mieście, dr. Wacław Gawroński, na temat „utrwalania w młodzieży naszej godności i dumy naro-

dowej“. Jak informuje prasa miejscowa, przemówienie przyjęła i mówcę oklaskiwała zebrana młodzież bardzo gorąco. Na program wieczoru, zorganizowanego wyłącznie zapalem i siłami młodzieży akademickiej, poza innymi patriotycznymi przemówieniami, złożyły się występy amatorskie muzykalno-wokalne i wykonanie przez zespół amatorski sielanki Brodzińskiego „Wiesław“.

W europejskich oczach niezmienną cechą amerykańskiego życia jest przewaga szablonu, standartu, przeciętności, typu średniego, szarego „człowieka z ulicy“.

Indywidualizm słowiański, a w szczególności polski, częściej może od innych elementów obcych amerykańskiej narodowości wymyka się „nad poziomy“ seryjnej przeciętności. Oto mały, lecz charakterystyczny przykład: ksiądz aeronauta.

Trzydzieści lat temu odprawił w Bninie, niedaleko Poznania, swoje prymicie ks. Jakób Organiściak. Wkrótce wyemigrował i w stanach Washington, Oregon i California pracował, jako misjonarz, nie tylko wśród Polaków, ale także Hiszpanów, Francuzów, Anglików, Niemców, Belgów i Czechów, posiadając dobrą znajomość kilku języków. Co wyróżniało jednak ks. Organiściaka wśród tylu podobnych jemu misjonarzy i kapłanów, to niezwykle umiłowanie lotnictwa. Tak o tem pisze dziennik polski w Chicago: „Wśród najprzedniejszych aeronautów tego kraju miał bardzo szeroką znajomość. Odbywał z nimi częste i dalekie

w powietrzu podróże. Uważali go za swego nieurzędowego kapelana“.

Ks. Organiściak przybył do Polski w r. 1934, jako delegat amerykańskiego Stowarzyszenia Aeronautów, na zawody balonowe w Warszawie. Potem zamieszkał w Bninie, tam zaniemógł i niespodziewanie ducha wyzionął.

Na marginesie dziejów tak świetnych już dzisiaj polskiego lotnictwa, ksiądz miłośnik tego sportu i nieurzędowy kapelan lotników amerykańskich stanowi jeszcze jeden przykład dzielnej i oryginalnej, śmiałej i sympatycznej misji Polaka na dalekiej obczyźnie.

Sprawa należytej organizacji fachowej i zawodowej rolników polskich w Brazylii porusza się z zębami z wielkimi planami polityki rolnej rządu w tym kraju. Jak informuje miesięcznik „Nasza Praca“, wydawany drugi rok w Kurytybie, rząd parański zamierza powołać do życia jedną wielką organizację rolniczą, przy pomocy której mogłyby regulować sprawy, związane z pomocą rolnictwu. Chodzi w głównej mierze o pomoc dla gospodarstw i organizacji rolniczych wzorowo prowadzonych, następnie o zakładanie i zgrupowanie sieci szkół rolniczych, o spółdzielczość rolniczą, o scentralizowanie wszelkich kooperatyw rolniczych w jedną potężną firmę handlową.

W programie tym przewidziane jest miejsce dla Zawodowego Związku Rolników Polskich. Jest przewidziane również i to, że ogół Polonii parańskiej, składającej się w 90% z rolników i ich rodzin, będzie musiał się dostosować do nowych ram ogólnorolniczej organizacji stanowej.

Dla istniejących już polskich kółek rolniczych w Brazylii otwierają się perspektywy wzmoczonej pracy organizacyjnej i fachowo-zawodowej, w której nie wolno Polakom parańskim, posiadaczom tam ziemi własnej, dać się ubiec innym rzeszom kolonistów w korzystaniu z pomocy i korzyści, jakie przynieść powinna tak zakreślona polityka rolna brazylijska.

Z Tokio nadeszła wieść z Sachalinu, że na tamtejszym terenie powstał Związek Polski z siedzibą w Shiraura. Zadaniem tego Związku jest poza samopomocą i obroną Polaków wobec władz japońskich akcja kulturalno-wychowawcza i oświatowa w duchu narodowym.

K. Zieleniewski



Grupa działaczy i członków Ligi Morskiej w Chicago

Przez skalistą pustynię

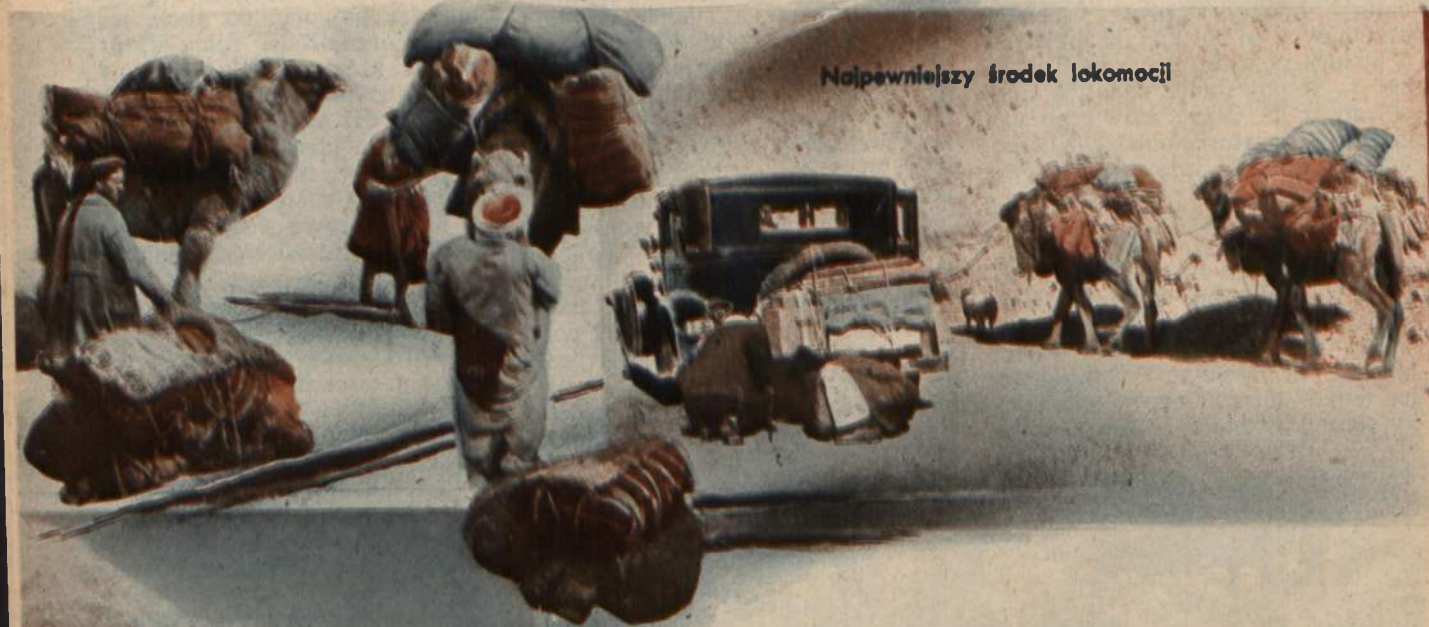


Granica Afganistanu

Droga z Persji do Afganistanu ciągnie się poprzez długą, skalistą pustynię. Znaczona ruinami dawnych wież strażniczych budzi wspomnienia odległych walk i rozbojów. Skąpy przechodzą czasem w step, spalony słońcem, pokryty grubą warstwą pyłu. Nieskończony pustkowiec wokół.

Spadzista, karkołomna, gzygawkowata droga schodzi w dolinę — gdzie zaczyna się już państwo afganistańskie.

Afganistan zajmuje obszar większy od Polski — około 630 tysięcy km. kw. zamieszkały przez 6 milionów Afganów, Tadzyków, Ajmaków i Hazarów. W niedostępnych górach żyje jeszcze waleczne plemię pogańskie Kafirów. Przez Afganistan wiedzie droga do bogatych Indji. Nie dziwi przeto, że dzieje tego państwa związane są z polityką angielską.



Najpewniejszy środek lokomocji



Afganistański płaskowyż



Dwa światy

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Polska. W połowie listopada r. ub. odbyła się na stoczni Normand w Hawrze uroczystość założenia pierwszego nitu stawiacza min O.R.P. „Gryf”. Polskę reprezentował radca Ambasady w Paryżu min. Mühlstein, który wbił pierwszy nit łączący pierwsze poszycia. Dalsze nity wbił przedstawiciele władz polskich i francuskich, oraz przedstawiciele francuskiego przemysłu okrętowego.

Jak to już było podane, wyporność O.R.P. „Gryfa” wyniesie 2250 ton. Siłę napędową dostarczą dwa silniki Diesel-Sulzer o łącznej mocy 6000 KM., które mają mu nadać szybkość około 20 węzłów.

Uzbrojenie tej nowej jednostki składać się będzie z 6 dział 120 mm., 4 dział 40 mm. przeciwlotniczych, ciężkich karabinów maszynowych i min.

Załogę „Gryfa” stanowić będzie 15 oficerów i 150 podoficerów i szeregowych. Pozatem przewidziane są pomieszczenia dla 40 podchorążych, gdyż poza zadaniami czysto bojowymi, okręt ten będzie również szkolił praktycznie słuchaczy Szkoły Podchorążych Mar. Woj. w dziedzinie wiedzy morskiej.

Zaznaczyć trzeba, że znaczna część materiału i sprzętu potrzebnego przy budowie „Gryfa” będzie dostarczona przez wytwórnię krajowe. Odnosi się to w pierwszym rzędzie do materiału elektrotechnicznego i radjotechnicznego, znacznej części sprzętu pokładowego jak liny, brezenty, szalupy, flagi, oraz wyposażenia kwaterunkowo - mieszkaniowego.

W ten sposób przemysł krajowy zostanie stopniowo wciągnięty w tę nową dla niego dziedzinę wytwórczości, i podola wszelkim potrzebom Marynarki Wojennej, gdy w niedalekiej przyszłości budowa okrętów odbywać się będzie całkowicie w kraju.

Francja. Arsenał tuloński dokonał we wrześniu r. ub. próby podniesienia łodzi podwodnej „O'Byrne”, która została w tym celu zatopiona po środku zatoki.

Podniesienie łodzi zostało dokonane przy pomocy specjalnego doku pływającego o nośności około tysiąca ton. Dok ten posiada 10 potężnych łańcuchów, rozmieszczonych wzdłuż jego osi i manewrowanych windami elektrycznymi.

Po otrzymaniu wiadomości o zatonięciu łodzi podwodnej, dok został przyholowany do miejsca rzekomej katastrofy i porządnie

zakotwiczony. Poczem ekipa nurków przeprowadziła opuszczone łańcuchy pod kadłub łodzi i podała z powrotem końce na dok. Dokonawszy tego, puszczono windy w ruch, i po upływie pół godziny łódź podwodna ukazała się na powierzchni. Wypompowano wówczas wodę ze wnętrza kadłuba i odholowano kadłub do arsenału.

Cały ten manewr, aczkolwiek dokonany po raz pierwszy, trwał zaledwie kilka godzin, co świadczy o wzorowej organizacji, doborowym personelu, doskonałym sprzęcie i wyposażeniu technicznym francuskiego portu wojennego Toulon.

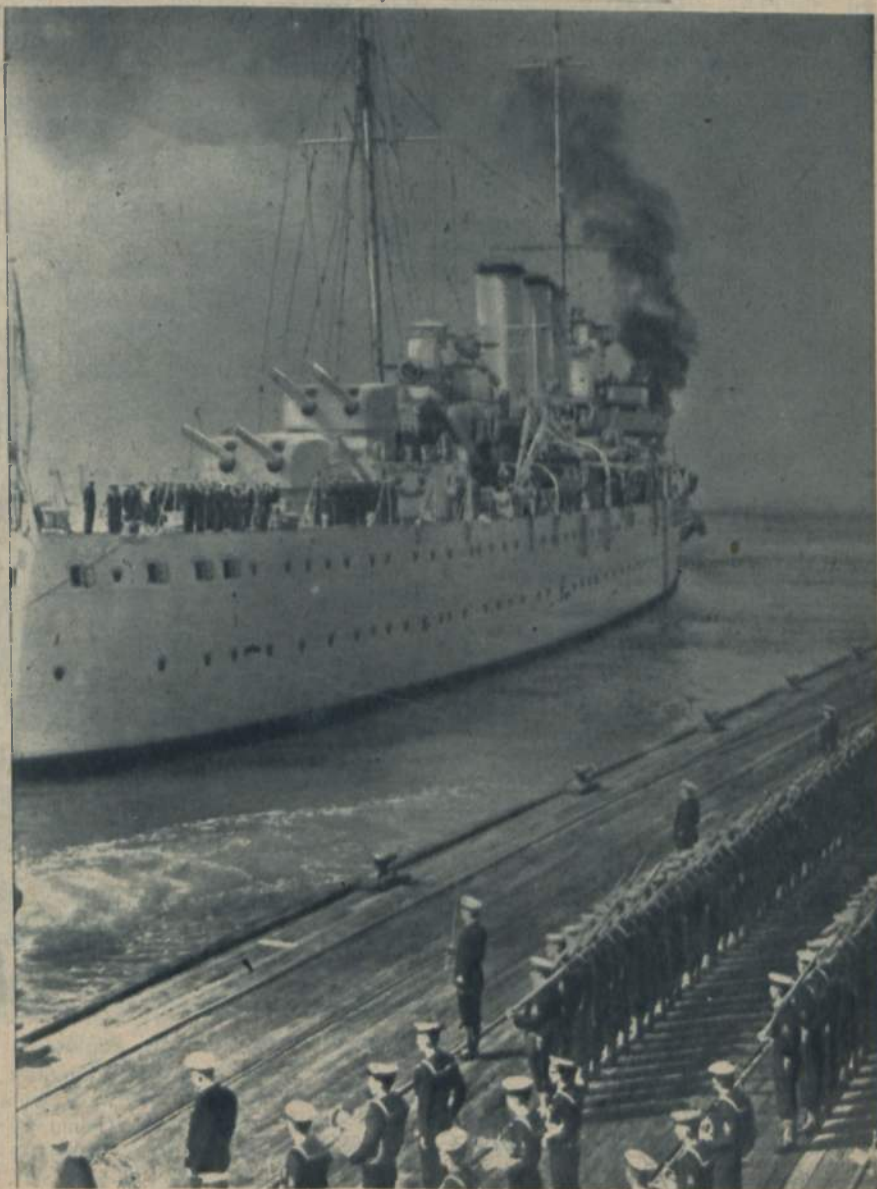
★

We wrześniu roku bieżącego rozpoczął kampanję czynną nowozbudowany krążownik „Emile

Bertin”. Jest to nowy prototyp marynarki francuskiej, który łączy w sobie cechy nowoczesnego krążownika i potężnego stawiacza min.

Jednostka ta ma następującą charakterystykę: wyporność 6.000 ton, długość 177 metrów, 6 kotłów o ogólnej mocy 112.000 KM., 4 wały napędowe, szybkość 35 węzłów. Na uzbrojenie jej składa się: 9 dział 152 mm. w trzech wieżach potrójnych, 12 ciężkich karabinów maszynowych przeciwlotniczych, 2 aparaty torpedowe potrójne, 2 wodnopłatowce oraz kilkaset min. morskich ostatniego typu.

Anglia. Admiralicja angielska postanowiła rozpocząć budowę dwóch krążowników programu 1933 r., „Polyphemus” i „Minotaur”. Chcąc, ażeby jednostki te, mające zastąpić krążowniki starego typu, były gotowe w terminie określonym przez traktat londyński,



Krążownik angielski „Sussex” w australijskim porcie Melbourne

trzeba będzie prowadzić prace w bardzo ostrem tempie.

Program 1934 r. przewiduje budowę dalszych trzech jednostek tego typu, którego charakterystyka trzymana jest narazie w tajemnicy. Wiadomo jedynie że uzbrojenie składać się będzie z 12 dział 152 mm. w czterech wieżach potrójnych, że szybkość wyniesie około 33 węzłów, i że rejon pływania, bardzo duży, umożliwi obronę szlaków handlowych na dalekich morzach.

★

W Hobart (Australia) zatonął stary żelazny żaglowiec „Otago” o wyporności 348 ton, który od trzydziestu lat służył jako ruchomy skład węgla marynarki angielskiej. Cała prasa angielska podaje wzmianki o tym wypadku ze względu na fakt, iż był to jedyny statek jakim kiedykolwiek dowodził kapitan dalekiej żeglugi marynarki angielskiej **Józef Konrad Korzeniowski**. Było to w 1888 roku.

Niemcy. W dniu 11 listopada ub. r. rozpoczął kampanję czynną pan-

cernik „Admiral Scheer”. Uroczystość podniesienia bandery przybrała imponujące rozmiary i stała się wielką manifestacją na rzecz odbudowy floty niemieckiej.

Obsadę tego okrętu stanowi załoga pancernika „Hessen”, który po przeszło trzydziestoletniej służbie czynnej zostaje skreślony z listy okrętów wojennych.

Portugalia. Ponieważ próby stateczności nowozbudowanej łodzi podwodnej „Delfin” nie dały wyników wymaganych przez Ministerstwo Marynarki, rząd portugalski nałożył na stocznnię angielską karę konwencjonalną, wysokość której jest tematem toczących się dyskusyj.

Ponieważ łodzi podwodne „Espadarte” i „Golfinho” były wykonane według tych samych planów, zachodzi możliwość, że stocznia będzie musiała i za nie również zapłacić karę.

Są to jednostki o wyporności 750 ton, moc maszyn nadwodnych 2300 KM., podwodnych 1000 KM., szybkość 16/9 węzłów, rejon pływania ponad 5000 mil przy 10 węz-

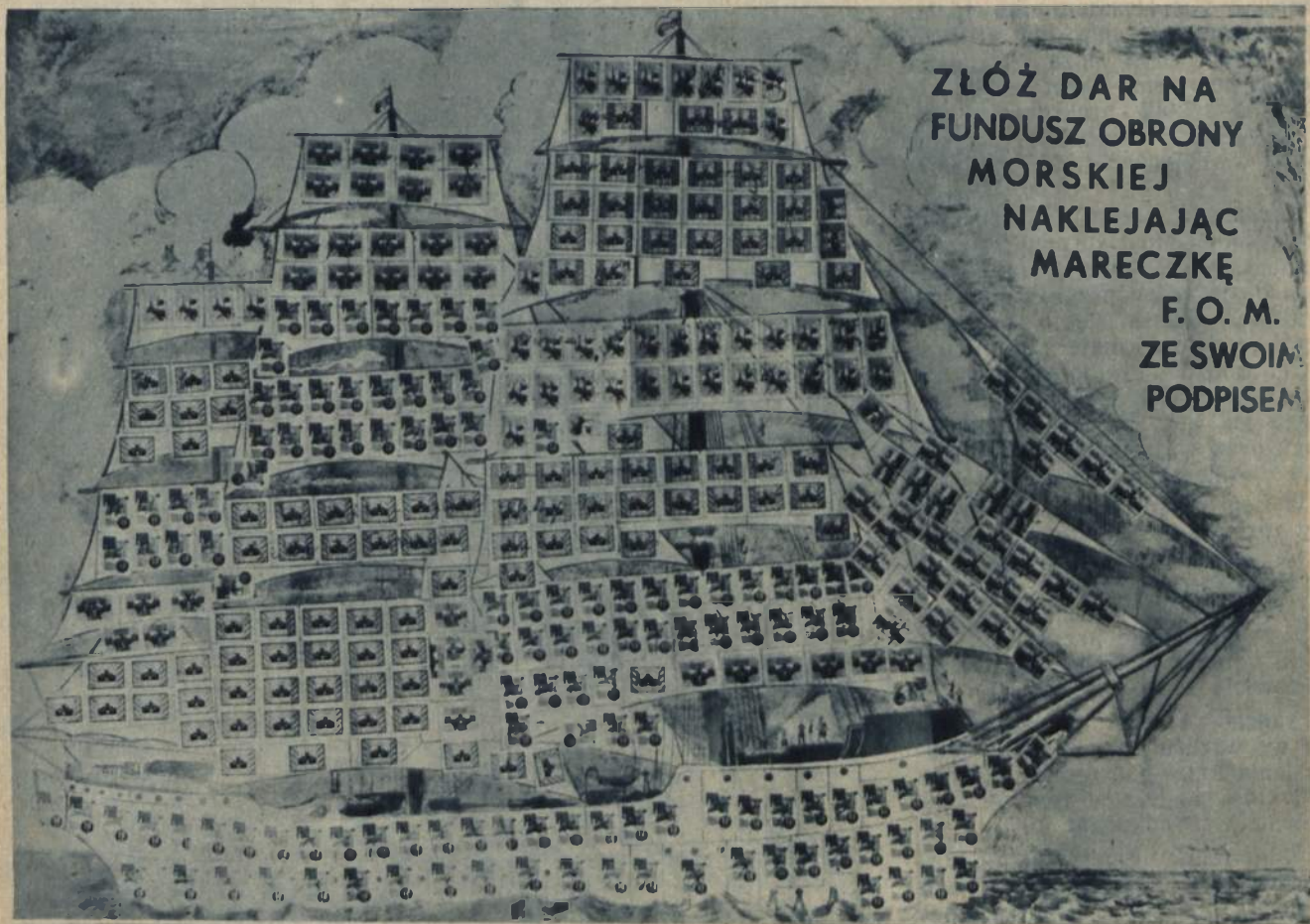
łach. Uzbrojenie składa się z jednego dział 100 mm., karabinów maszynowych przeciwlotniczych i 6 aparatów torpedowych.

Japonja. W dn. 20 listop. ub. r., w obecności cesarza, spuszczonego został na wodę w stoczni Yokosuka nowy lekki krążownik „Suzuya”.

Charakterystyka tej nowej jednostki uwydatnia znaczne postępy techniczne, uczynione w stocznjach japońskich; wyporność 8400 ton, moc maszyn 90.000 KM., szybkość 33 węzłów, 15 dział 152 mm., 8 dział 120 mm. przeciwlotniczych, 12 aparatów torpedowych.

Odpowiednikiem tego typu jest ostatnio wykończony krążownik angielski „Leander”, którego cechy bojowe są jednak bez porównania niższe: wyporność 7200 ton, 8 dział 152 mm., 4 działa 100 mm. przeciwlotnicze i 8 aparatów torpedowych.

Jednocześnie prasa japońska podaje, że w tym samym dniu rozpoczęto budowę awjomatki „Nr. 1”, pierwszego okrętu tej kategorii, jaki Japonja buduje po podpisaniu traktatów morskich.



ZŁÓŻ DAR NA
FUNDUSZ OBRONY
MORSKIEJ
NAKLEJAJĄC
MARECZKĘ

F. O. M.
ZE SWOIM
PODPISEM

Radomsko - Kielecki Okręg LMK wydrukował wzory statków żaglowych i torpedowców, podzielone na kwadraciki, które zalepiane są znaczkami F. O. M. różnej wartości. Oddziały Ligi, szereg instytucyj, organizacyj, młodzież szkolna — rozpoczęły już szlachetny wyścig, kto pierwszy wylepi znaczkami F. O. M. wzory okrętów. Wylepione arkusze zostaną oprawione w album i ofiarowane w dniu 19 marca Marszałkowi Piłsudskiemu. Na fotografii — żaglowiec wyklejony znaczkami F. O. M. przez Oddział LMK w Marculach.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Elemka przechodzi na Stoczni Gdańskiej gruntowne przygotowanie do czekających ją wypraw. Pozbawiono ją zasadniczej ozdoby żaglowca — masztów i takielunku, na wodzie zaś wyniosłe spoczywa wielki masywny kadłub, który opatrują jak najstaranniej — załoga Elemki i robotnicy stoczni. Maszty znajdują się w remoncie, częściowo zaś będą wykonane stalowe — nowe. Żagle na Elemkę zostały już wykonane — podkreślić trzeba, że przez polską firmę (Stocznia Yachtowa w Gdyni) i że jest to pierwsza tego rodzaju robota, wykonana w Polsce.

Remont Elemki składa się zasadniczo z robót, które w części idą na koszt ubezpieczenia — są to roboty spowodowane awarią — w części zaś na koszt Ligi Morskiej i Kolonij, przyczem te ostatnie były przewidziane przez Komisję przy kupnie Elemki.

Około 15-go stycznia remont powinien być skończony i Elemka gruntownie odświeżona i zaopatrzona w nowy częściowo takielunek, rozpocznie swoją pionierską służbę.

Aby móc dostarczyć zamówione towary do Afryki Zachodniej jeszcze w czasie trwania t. zw. pory suchej, które miała zawieźć „Elemka”, wyjdzie około 20.XII z Gdyni s.s. Poznań do portów afrykańskich. Elemka natomiast ma już wyznaczoną inną podróż, w którą wyruszy natychmiast po wykonaniu remontu.

W pracach Ligi w ciągu ostatnich tygodni na planie pierwszym figurowała w dalszym ciągu akcja zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że i nadal będzie tak samo, gdyż — jak to mocno podkreślił w swoim przemówieniu na Radzie Głównej w dn. 18 listopada r. ub. prezes Zarządu Głównego LMK p. gen. G. Orlicz-Dreszer — wszystkie nasze prace muszą być rozpoczynane i kończone myślą o Funduszu Obrony Morskiej.

W związku z przypadającą w lutym 15-ą rocznicą odzyskania dostępu do morza, Zarząd Główny LMK na wniosek Komisji dla Spraw Młodzieży zamierza miesiąc ten poświęcić propagandzie spraw morskich i kolonialnych przede wszystkim we wszystkich szkołach Rzeczypospolitej. W związku z tem w dn. 1 grudnia r. ub. p. Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego przyjął delegację Zarz. Głównego, która przedstawiła p. Ministrowi plan akcji w szkołach.

Zarząd Główny pragnie, aby w miesiącu lutym w każdej szkole odbyły się uroczyste obchody, związane z propagandą naszego morza.

Następne numery naszych miesięczników: „Morze” i „Polska na morzu” zostaną poświęcone akcji LMK wśród młodzieży.

Kulminacyjnym dniem tego miesiąca będzie 10 lutego; ponieważ w roku bieżącym dzień ten przypada w niedzielę, przeto Zarząd Główny stara się uzyskać pozwolenie Ministerstwa W. R. i O. P. na zorganizowanie obchodu w sobotę, t. j. 9 lutego, kosztem jednej, czy dwóch ostatnich godzin lekcyjnych. Równocześnie Oddziały LMK zajmą się organizacją obchodów 15-lecia odzyskania dostępu do morza wśród starszego społeczeństwa, kładąc główny nacisk na F. O. M.

Rozpoczęta w dniu 11 listopada r. ub. akcja zasilania FOM'u ofiarami w postaci papierów wartościowych daje b. dobre wyniki. Ze wszystkich zakątków Polski sygnalizują nam fakty wielkiej ofiarności. Młodzież szkolna, robotnicy, straż pożarna, pracownicy miejscy, kolejarze — wszystkie stany i zawody niosą chętnie swe oszczędności w postaci obligacji czy kuponów i składają je ofiarnie na rozbudowę marynarki wojennej. Coraz głębiej przenika do społeczeństwa ta wielka prawda, że siłę i potęgę Państwa buduje się zawsze na ofiarności obywateli: w czasie wojny — jest to ofiarność krwi i życia, w czasie pokoju — ofiarność pracy i mienia.

Pod temi hasłami odbyła się w Krakowie w dniu 25 listopada r. ub. pod przewodnictwem p. płk. dypl. T. Tomaszewskiego odprawa przewodniczących sekcji marynarki wojennej z obszaru województwa krakowskiego. Mimo strasznej klęski powodzi, jaka nawiedziła Małopolskę zachodnią w roku bież., akcja zbiórki na FOM w Krakowskiem bynajmniej nie zalamala się, lecz została jedynie na pewien czas wstrzymana. W chwili obecnej pracę podjęto na nowo i dziś zbiórkę tę prowadzi na obszarze Okręgu Krakowskiego 220 mężów zaufania. Ilość ich ma być w najbliższych dniach zwiększona o nowych 100 entuzjastów, którzy dadzą chętnie swą żmudną i codzienną pracę, by w ten sposób przyczynić się do zasilenia FOM.

Podobny zjazd przewodniczących sekcji marynarki wojennej z całego województwa nowogródzkiego odbył się w dniu 1-ym

grudnia r. ub. w Nowogródku pod przewodnictwem p. naczelnika C. Galasiewicza. Mimo, iż Okręg Nowogródzki Ligi powstał dopiero w roku bież., akcja zbiórki na FOM zatacza coraz szersze kręgi. Na podkreślenie zasługują wyniki, osiągnięte przez oddziały LMK w Stołpcach, Słonimie, Klecku, Baranowiczach oraz przez oddział sądowy w Nowogródku. Jako wytyczne pracy na najbliższą przyszłość ustalono, że uświadamianie ogółu społeczeństwa o tem, co to jest marynarka wojenna, FOM, LMK itp. prowadzić należy w ramach ogólnej akcji oświatowej i że zbiórka na FOM musi być planowo zorganizowana przez Okręg.

Sporo czasu poświęcono również zbiórce na FOM w czasie Zjazdu delegatów Oddziałów Okręgu Poznańskiego, który obradował w dn. 2 grudnia r. ub. w Poznaniu pod przewodnictwem prezesa Okręgu prof. St. Pawłowskiego przy udziale ponad 60 delegatów. Obecny na Zjeździe prezes Zarządu Głównego LMK p. gen. G. Orlicz - Dreszer zabrał głos w dyskusji i w dłuższym przemówieniu wyjaśnił, że akcja zbiórki na FOM — to nie tylko rozbudowa naszej marynarki wojennej, to równocześnie rozbudzanie tężnia życia gospodarczego w kraju i zmniejszanie bezrobocia, gdyż okręty budowane będą z materiałów krajowych, rękami robotnika polskiego, w stoczni gdyńskiej. Silna marynarka wojenna — to równocześnie najlepsza osłona naszych pionierskich poczynań w dziedzinie handlu zamorskiego, czy kolonizacji, jakie podejmuje w chwili obecnej LMK.

Ze sprawozdań, złożonych na Zjeździe, wynika, że Okręg Poznański rozwija się bardzo dobrze, licząc obecnie 91 Oddziałów i ponad 16.000 członków.

Akcji kolonialnej, prowadzonej przez Ligę, poświęcony był wielki odczyt, jaki p. gen. G. Orlicz-Dreszer wygłosił w Auli Uniwersytetu Poznańskiego w dn. 2 grudnia r. b. o godz. 12 na zaproszenie Zarządu Okręgu Poznańskiego LMK. OIbrzymia Aula Uniwersytecka wypełniona była po brzegi słuchaczami, którzy z wielkiem zainteresowaniem słuchali wywodów p. Generała o konieczności wyjścia na dalekie morza i oceany, by na współpracy gospodarczej z państwami zamorskimi budować siłę Państwa i dobrobyt jego obywateli.

Tym samym sprawom poświęco-

ne było przemówienie sekretarza Zarządu Głównego LMK p. radcy M. Pankiewicza w czasie Zjazdu delegatów Okręgu Krakowskiego LMK, który obradował w Krakowie w dn. 25 listopada r. ub. zaraz po odprawie przewodniczących sekcji marynarki wojennej. P. radca Pankiewicz w dłuższym przemówieniu omówił podstawy akcji kolonjalnej Ligi, wykazując, że tylko planowa akcja w tej dziedzinie przyczyni się do zwalczania kryzysu ludnościowego i gospodarczego.

Obrady Zjazdu, prowadzonego spreżyście przez dyrektora Okręgu Poczty i Telegrafów p. pułk. Spetta, wykazały niezbitcie, że ustępujący Zarząd Okręgu — mimo niesprzyjających warunków, jak np. klęska powodzi — poszczycić się może doskonałymi rezultatami pracy: oto z 21 Oddziałów Ligi, jakie istniały w województwie krakowskim w lutym r. b., mamy obecnie 53 Oddziały, ponadto cały szereg Oddziałów znajduje się w stanie organizacji. Program pracy na bieżącą kadencję przewiduje, że realizacji poszczególnych działów pracy podejmą się nast. sekcje: Funduszu Obrony Morskiej, Sportów Wodnych, Turystyczno - Wycieczkowa, Imprez, Organizacyjna, Morsko - Kolonjalna. Po udzieleniu absolutorjum i podziękowania ustępującemu Zarządowi, wybrano nowy Zarząd Okręgu z p. gen. B. Mondem na czele.

W dniu 30 listopada r. ub. odbyło się w Katowicach pod przewodnictwem p. wicewojewody dr. T. Salonięgo plenarne zebranie Zarządu Okręgu Zagłębia Węglowego LMK przy udziale przedstawiciela Zarządu Głównego Ligi z Warszawy.



Uczestnicy Walnego Zjazdu Delegatów Okręgu Radomsko - Kieleckiego

Ze złożonych sprawozdań wynika, że prace w Okręgu posuwają się stale naprzód i że w najbliższych dniach Okręg dojdzie do liczby 100 Oddziałów na swym b. niewielkim obszarze. Po omówieniu bieżących spraw uchwalono nowy regulamin Zarządu Okręgowego. Regulamin ten przyczyni się wydatnie do usprawnienia pracy samego Zarządu i biura okręgowego, ponieważ upraszcza tok załatwiania spraw i rozdziela prace między poszczególne komórki.

W dniu 8 grudnia r. ub. odbyły się w Radomiu równocześnie 2 zjazdy: Przewodniczących Sekcji Marynarki Wojennej oraz Delegatów Okręgu Radomsko-Kieleckiego. Na Zjazdy te przybyli z Warszawy prezes Zarz. Głównego LMK p. gen. G. Orlicz-Dreszer oraz pierwszy wice-prezes p. Jan Dębski.

O godz. 9 rano odprawione zostało uroczyste nabożeństwo w kościele garnizonowym, poczem przybyli na Zjazdy delegaci i goście przeszli w pochodzie propagandowym przez miasto. Wspólne otwarcie obydwu Zjazdów nastąpiło o godz. 12 w salach Dyrekcji Kolejowej w obecności ponad 300 delegatów, przybyłych z całego województwa. Na wstępie p. gen. G. Orlicz-Dreszer wygłosił dłuższe programowe przemówienie na temat najbliższych zadań Ligi Morskiej i Kolonjalnej, która od propagandy hasel przechodzi stopniowo do realnej i konkretnej pracy, zwłaszcza w zakresie akcji kolonjalnej. Zebrani podziękowali p. Generalowi za jego wyczerpujący i wypowiedziany z wielką swadą referat długo niemilknącymi oklaskami.

Po krótkiej przerwie obradowały równocześnie 2 Zjazdy: Walny Zjazd Delegatów Okręgu Radomsko-Kieleckiego — pod przewodnictwem p. Dębskiego i odprawa przewodniczących Sekcji Mar. Woj. pod przewodnictwem p. inż. Rogińskiego. Obydwa Zjazdy wykazały, że Okręg Rad-Kiel. kroczy w jednym szeregu z najlepiej zorganizowanymi Okręgami LMK. Możemy być pewni, że do następnego Zjazdu osiągnie on to, co sobie nakreślił w planie pracy na najbliższą przyszłość, t. j. 200 oddziałów i 40.000 członków.

W poprzednim numerze „Morza“ wspomnieliśmy pokrótce o odbytym w dn. 18 listopada r. ub. w Kraśniku Zjeździe Delegatów Oddziałów i Kół LMK Obwodu Janowsko - Kraśnickiego. Obecnie podamy kilka charakterystycznych momentów z pracy tego Obwodu, który uznać należy za jedno z najlepiej działających ogniw powiatowych Ligi.



Kąpielisko LMK w Złoczowie

Na dzień 1 stycznia 1934 r. istniały na obszarze powiatu 2 Oddziały: jeden — w Kraśniku, drugi — w Janowie Lub., przyczem drugi Oddział niewykazywał żadnej działalności. Na dzień 1 listopada 1934 r. stan organizacji był następujący: 13 Oddziałów, 3 Koła LMK, 13 Kół szkolnych. Członków ogółem Obwód liczy 1.370, w tem rzeczywistych zwyczajnych — 291, popierających — 356, zbiorowych — 623. Widząc ożywioną działalność na terenie pow. janowskiego — Zarząd Okręgu LMK w Lublinie utworzył z całego powiatu Obwód Janowsko - Kraśnicki, a prezesem Obwodu mianował p. mgr. B. Górnego, zastępcę starosty. Utworzony został Zarząd Obwodu, do którego weszli przedstawiciele Oddziałów z całego powiatu. Przy Obwodzie działają Sekcje: FOM, Kolonjalna, Szkolna, Wycieczkowa, Sportów wodnych.

Zorganizowano objazd powiatu przez instruktora z Okręgu, urządzono uroczyste obchody „Święta Morza“, a następnie „Dzień Propagandy“, połączony ze zbiórką na Fundusz Akcji Kolonjalnej. W dniu 11-ym listopada przeprowadzono zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej i rozplakatowano odezwy

w sprawie obligacji Pożyczki Narodowej. Wydano własnym nakładem 2 odczyty: „Polska idea kolonjalna“, „Potrzeba polskiej marynarki wojennej“ itp.

Plan pracy na najbliższą przyszłość przewiduje, poza zbiórką na FOM i FAK i poza normalną pracą w kierunku dalszej rozbudowy organizacji i pogłębienia pracy w istniejących ogniwach, m. inn. punkty następujące: akcja przygotowawcza do sportów wodnych, akcja odczytowa, objazd powiatu przez instruktora LMK, zwołanie zebrania prezesów organizacji i działaczy społecznych celem zaznajomienia ich z ideologią Ligi, zaopatrzenie wszystkich członków w znaczki członkowskie, czynienie wysiłków w kierunku zaopatrzenia wszystkich sklepów i przedsiębiorstw w tabliczki: „Firma jest członkiem LMK i płaci na FOM“, urządzenie w karnawaie zabaw na cele LMK, urządzenie uroczystego obchodu 15-lecia odzyskania dostępu do morza itp.

Przytoczyliśmy te dane z pracy Obwodu Janowsko-Kraśnickiego w tem przeświadczeniu, że staną się one ciekawym materiałem dla innych Obwodów i pobudzą je do szlachetnego współzawodnictwa w

imię dalszego wszechstronnego rozwoju naszej Organizacji.

★

Sekretarz Rady Głównej L. M. i K. i przewodniczący Wydziału Morskiego major dypl. Mieczysław Fularski, znany podróżnik i pisarz, obejmuje od dnia 1 stycznia 1935 r. stanowisko naczelnego dyrektora P. B. P. „Orbis“.

★

Liga Morska i Kolonjalna składa jak najserdeczniejsze podziękowanie Firmom, które bezinteresownie zaopatrzyły apteczki obozów morskich LMK, a w szczególności:

Firmie L. Nasierowski za nieocenione specyfiki Pepticol i Kinectine, zwalczające skutecznie „pokrzywkę helską“, tak bardzo na półwyspie rozpowszechnioną; **Firmie R. Archowski** za „pastę granugenową“, doskonałą we wszystkich przypadkach oparzeń (słonecznych); **Firmie „Asmidar“** za masę „Inotyol“, która oddała wielkie usługi w przypadkach rozmaitych schorzeń skórnych; **Firmie „Magister Klawe“** za świetny środek odkażający wodę (Aquaaster), za środek wzmacniający odporność przy infekcjach (Panodyna) i za masę szczepionkową (Metaderm) stosowaną w przypadkach ran zakażonych.

K R O N I K A

Ogólny obrót zamorski portu gdyńskiego łącznie z obrotem przybrzeżnym osiągnął w listopadzie r. ub. rekordową cyfrę **703.777 ton**, z czego na obrót zamorski przypada **685.348 ton**. W porównaniu z październikiem r. ub. wzrost jest bardzo poważny, bo wówczas ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego wyniósł 643.541,7 ton, a obrót zamorski 527.804,9 ton. Wzrost jest poważny nawet w porównaniu z poprzednim rekordem portu gdyńskiego w miesiącu sierpniu r. ub., kiedy ogólne obroty tego portu wyniosły 662.055 ton.

Z ogólnej sumy obrotów zamorskich 685.348 ton na przywóz przypada **93.319 ton** (w październiku r. ub. 65.118 ton), a na wywóz **592.029 ton** (w październiku r. ub. 562.696 ton).

Obrót przybrzeżny łącznie z w. m. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 18.429 ton, spadł zatem nieco w porównaniu z październikiem, kiedy obrót ten wyniósł 20.736,8 ton.

★

Przywóz bawełny do portu gdyńskiego za trzy kwartały r. ub. wyniósł 60.338 ton, w tem bezpo-

średnio z krajów produkcji 40.959 ton. Między innymi ze Stanów Zjednoczonych A. P. sprowadziliśmy 33.670 ton, z Egiptu 5.777 ton oraz z Z.S.R.R. 1.511 ton.

Z przeladunkiem przez porty zachodniej Europy nadeszło do Gdyni 19.379 ton bawełny, a w tem 9.420 ton z Bremy, 6.603 ton z Hamburga, 1.000 ton z Kopenhagi, 1.408 ton z Rotterdamu, 245 ton z Amsterdamu, 100 ton z Antwerpii, 158 ton z Malmoe, 393 tony z Londynu oraz 112 ton z Hull.

★

Międzynarodowa konferencja rozkładu kolejowego jazdy, która odbyła się w Raguzie ustaliła specjalne dogodne trasy pociągów dla transportów z portów polskich do czechosłowackich i węgierskich stacji hutniczych oraz dla transportów żelaza z czechosłowackich i węgierskich miejsc produkcji do portów polskich.

★

Do Urzędu Morskiego zostały zgłoszone ostatnio dwie nowe linie regularne. Jedna, zgłoszona przez S. A. „Żegluga Polska“, utrzymać będzie stałą komunikację okrętową pomiędzy Gdynią, Gdańskiem i Sztokholmem w odstępach

15-dniowych. Druga, zgłoszona przez firmę „Rummel i Burton“ utrzymywać będzie regularną komunikację pomiędzy Italią, Polską i Szwecją w odstępach 15-dniowych. Statki tej linii przywozić będą przedewszystkiem do Gdyni i portów szwedzkich owoce południowe.

★

Na dzień 1 października r. ub. unieruchomiony tonaż głównych państw morskich wyniósł 7.259.000 ton, czyli 12% całego tonażu. W porównaniu zatem z końcem roku 1932, kiedy unieruchomiony tonaż tych państw przekraczał cyfrę 15.000.000 ton czyli 22% całego tonażu, nastąpiło bardzo poważne zmniejszenie unieruchomionego tonażu, do czego w pierwszym rzędzie przyczyniła się przeprowadzana na wielką skalę rozbiórka tonażu przestarzałego.

Stosunek unieruchomionego tonażu wypada najmniej korzystnie w Stanach Zjednoczonych, gdzie ciągle jeszcze panuje stan niezdecydowania co do oddania na rozbiórkę statków, które prawdopodobnie nigdy już nie będą uruchomione.

W przeciągu listopada r. ub. złowiono na całym wybrzeżu ogółem 518.890 kg ryb wartości 176.579 złotych.

Połowy ryb w miesiącu sprawozdawczym zmniejszyły się w porównaniu z miesiącem ubiegłym blisko o 46 ton. Wpłynęło na to przedewszystkiem zmniejszenie się połowów plastug i szprotów.

Sezon połowów plastug trwa na polskim wybrzeżu od maja do pierwszych dni grudnia. Największe przytem połowy plastug są w okolicach przylądka rozewskiego; przy brzegach półwyspu helskiego połowy te stałe się zmniejszają, gdyż łowienie ryb przez rybaków na kutrach motorowych przy pomocy trawli niszczy w znacznym stopniu młody narybek.

Na połowy szprotów ujemnie wpłynęły w ostatnich tygodniach niekorzystne warunki atmosferyczne. Długotrwałe wiatry zachodnie spowodowały oddalenie się ławic szprotów od wybrzeży polskich. A trzeba zaznaczyć, że szproty stanowią poważną pozycję w połowach ryb na wybrzeżu, bo zwykle sięgają 50 proc. ogólnej ilości połowów w ciągu roku, a wartość ich dochodzi do 20 proc. ogólnej sumy, uzyskiwanej przez rybaków ze sprzedaży złowionych ryb.

Poważne szkody wyrządzały również rybakom szkodniki morskie: foki i morświmie (rodzaj delfinów), które pojawiły się ostatnio na wodach polskich i niejednokrotnie zjadają ryby, złowione na wędkę i sieć. Dla zniszczenia tych szkodników wyznaczono nawet premje, a mianowicie 5 złotych za zabicie foki i 2 złote za delfina.

Z całej ilości połowów sprzedano do wędzarni 395.505 kg, do Gdańska 20.340 kg, na rynku miejscowym 101.280 kg, zagranicę 1.755 kg.

★

Towarzystwo połowów śledzi na Morzu Północnym „Mewa” przystąpiło do solenia i przepakowywania śledzi z beczek morskich do beczek solonych na terenie portu rybackiego w Gdyni. Dotychczas robiono to w Holandji. Obecnie 70 rybaków, Polaków, zatrudnionych przy połowach, powróci do Gdyni w roli instruktorów przy pakowaniu i soleniu. Ogółem przepakowano 15 tysięcy beczek morskich. Dziesięć tysięcy nowych beczek handlowych zamówiono w wytwórni beczek w Gdyni. Całkowite roczne połowy „Mewy” zakontraktowano i sprzedano, co najlepiej świadczy o powodzeniu tych śledzi na rynku krajowym.

W końcu listopada r. ub. złowiono w Wiśle w obrębie terytorjum w. m. Gdańska około 15 tysięcy kg łososi, z czego część oddano do zamrożenia Chłodni Rybnej w Gdyni. Eksport łososi wiślanych dokonyuje się dotychczas za pośrednictwem w. m. Gdańska.

★

Roboty przy rozbudowie portu gdyńskiego w sezonie jesiennym były prowadzone intensywnie, m. inn. w październiku r. ub. wykonano następujące inwestycje.

W dziale hydrograficzno-drogowym ustawiono ogółem 95 m. b. skrzyń żelbetowych, nadbudowano 128 m. b. ścian nadwodnych; na falochronie wschodnim wykonano 55 m. b. nawierzchni z bruku granitowego, ukończono całkowicie 37 m. b. falochronu. Na nabrzeżu Szwedzkim i Stanów Zjedn. wykonano prace przygotowawcze dla montażu nowych dźwigów. Roboty czerpalne wykonano w basenie Prezydenta, Węglowym oraz II i III basenie wewnętrznym. Wycozerpano ogółem 165.182 m. sześć. gruntu, z czego 155.834 m. sześć. wyrefulowano na tereny portowe, a resztę, jako materiał niezdatny do refulowania, zatopiono w morzu. Poza tem wykonano ręcznie na placu firmy „Paged” 420 m. sześć. robót ziemnych w torfie oraz 30 tys. m. sześć. robót ziemnych w piasku.

Roboty drogowe — zabrukowano 1050 m. kw. jezdni, 1180 chodnika, ułożono 520 m. b. krawężnika i odarniowano 970 m. kw. skarp.

W dziale budowy naziemnych — posunięto do 4-go piętra budowę magazynu Nr. 5; przy budowie magazynu Nr. 8 wykonano większość robót murarskich oraz dekarских i blacharskich. Przy budowie stacji bunkrowej „Polmin” ukończono montaż zbiorników i przystąpiono do budowy rurociągów. Budowa nowych wędzarni posuwa się również naprzód.

I na wybrzeżu prowadzone są stale prace inwestycyjne: w Jastrzębiej Górze na przyszły sezon ma być wybudowane moło pasażerskie, które umożliwi otwarcie komunikacji morskiej między Jastrzębią Górą a innymi miejscowościami nadmorskimi.

Na półwyspie helskim Urząd Morski prowadzi dalej prace przy wzmocnieniu brzegów. W tym celu sprowadzana wagonami faszynę zakłada się w wyrwy uszkodzonych przez burze wydm. Wzmacnia się także wybrzeże od strony zatoki puckiej, gdyż corocznie na wiosnę ruszające lody wyrządzają b. poważne szkody na wybrzeżu.

★

Dzięki ostatniej umowie polsko-gdańskiej w zakresie szkolnictwa powstają obecnie na terenie wielkim w. m. Gdańska szkoły i ochronki polskie. Około 3 tysiące młodzieży polskiej tak w samym Gdańsku i przedmieściach, jak i w wioskach, zamieszkałych przez większe skupienia Polaków, znajduje się pod opieką Gdańskiej Macierzy Szkolnej, która rozwija tu energiczną działalność.

Już wyszedł z druku Nr. 2 czasopisma

„Sprawy morskie i kolonjalne”

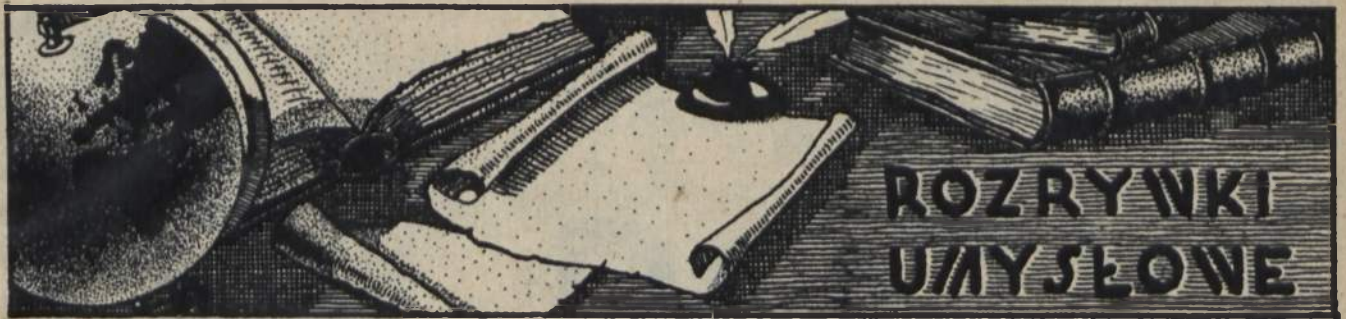
który zawiera następujące, bogato ilustrowane, artykuły:

1. Stanisław Pawłowski — Kolonje; 2. Mgr. Benedykt Krzywlec — Morskie układy rozbrojeniowe i ich praktyczne wyniki; 3. Dr. Eugenjusz Zdrojewski — Zapomniane polskie ziemie nad Bałtykiem; 4. Inż. M. Prokopowicz — Stosunki wodne w Puszczy Kurpiowskiej; 5. Inż. Witold Hubert — Tworzenie polskiej marynarki wojennej w 1863/64 r.; 6. Odwiedziny polskie w Liberji przed 50 laty; 7. Michał Socha — Młodzież dla morza i Ligi; 8. Justyn T. Wojsznis — Polska wyprawa alpinistyczna w góry Atlasu; 9. Stanisław

Przyjemski — Quato, syn moczarów; 10. Edward Ligocki — Głoty dalekich głębin; 11. Dr. Bolesław Olszewicz — Po Międzynarodowym Kongresie geograficznym w Warszawie; 12. IV Naukowy Zjazd Pomorzoznawczy; 13. Józef Marjan Chudek — Dzieje Bałtyku na mapach; 14. J. L. — Blok bałtycki; 15. K. Z. — J. Scolvus: Legenda i prawda; 16. Stanisław Belzecki — Przegląd prasy zagranicznej; 17. Kazimierz Gleyden Zieleniewski — Bibliografia treści czasopism.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, ul. Widok Nr 10

Prenumerata roczna zł. 10.—. Cena pojedynczego egzemplarza zł. 3.—



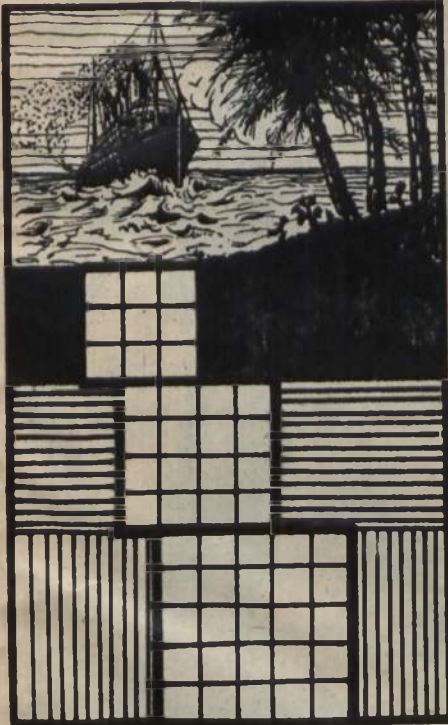
OD REDAKCJI

Wprowadzając na łamy miesięcznika „Morze” stały dział „Rozrywek Umysłowych” poświęcony zadaniom najrozmaitszego typu (szarady, rebusy, logogryfy, krzyżówki, konikówki, kwadraty magiczne, arytmografy i t. p.), pragniemy zadośćuczynić życzeniom licznych Czytelników „Morza”, zwolenników rozrywek umysłowych, które nie tylko bawią, ale kształcą i rozwijają umysł.

W każdym numerze „Morza” będziemy zamieszczali zadania, za których rozwiązanie przeznaczy Wydawnictwo specjalne nagrody oraz wartościowe książki.

ZADANIA

1. KWADRATY MAGICZNE



Do podanych wyżej figur 3-ch kwadratów magicznych należy wpisać dwanaście wyrazów (trzy trzyliterowe, cztery czteroliterowe i pięć pięcioliterowych) w ten sposób, aby się czytały jednobrzmiąco w kierunku poziomym i pionowym.

ZNACZENIE WYRAZÓW: 1. Lisa, służąca do wyciągania skośnych żagli. 2. Gatunek papugi, żyjącej w Brazylii, o pięknym upierzeniu. 3. Obszar pola uprawnego. 4. Tylina część okrętu. 5. Raz, cios, uszkodzenie, zranienie. 6. Rodzaj piwa z żyta. 7. Pierwiastek chemiczny. 8. Poręcz; podjazd; pomost do ładowania towarów do wagonu. 9. Rzeka, wypływająca z Pirenejów, w płd. Francji. 10. Część oceanu przyległa lądowi. 11. Instrument muzyczny metalowy, dęty. 12. Miejsce zapasów albo występów; widowiska.

„UWU.” (Warszawa)

2. SZARADA MORSKA

O czymże płyty myślisz tak głęboko,
stojąc raz brzegu szumiącego morza?
O kłębach piany podobnych obłokom,
na wód dwa-trzecich płynących w bezdroża?

Czy o tej wielkiej, niezgłębionej toni,
która tajemnic ogrom w sobie chowa?
Czy o żaglowce, która z wiatrem goní
i sześć bezkresom płynąć jest gotowa?

W twych oczach widzę trwożne zadumanie;
widzę — że kochasz się w czwór-płatym-
szóstym!
Z miłością patrzysz na morskie otchłanie,
szepiąc przysięgę drgającimi ustami!

Czyżbyś się cztery, aby wróg odwieczny
nie wydarł Polsce skarbu największego?
O nie! Z bezmiarom miłości serdecznej
wszystkie go rece, wszystkie serca strzegą!

O, ty dwa - pierwszy - płyty - szósty młody!
Tyś szczerzy Polaku! Tyś Trzeci prawdziwy!
Lecz nie drżyj! Calość świeci blask pogody,
bo nasz jest Rażyk — póki Naród żywy!

„JUNONA” (Warszawa)

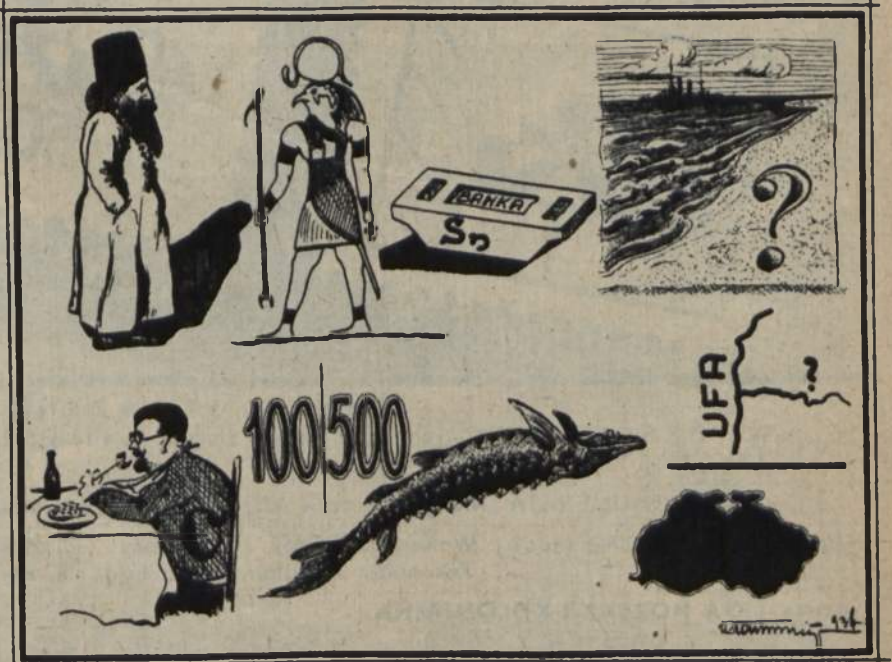
3. REBUS MORSKI

Z podanego niżej rebusu należy odczytać siedmiowyrazowe przykazanie „morskie”.

W. USTASZEWSKI (Warszawa)

Za rozwiązanie powyższych zadań przewidziana jest nagroda w drodze losowania wartościowe nagrody książkowe.

Termin nadsyłania rozwiązań zadań z niniejszego numeru upływa 21-go stycznia 1935 roku, obowiązuje data stempla pocztowego. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji „Morza” z dopiskiem — „Rozrywki Umysłowe”.



NA KONTO
F.O.M. W P.K.O.
 Nr **30.680**
 WPLĄCONO DO DNIA 1-XII-1934
1.576.690,56 GR.
1. ZŁOTYCH



CENY OGŁOSZEŃ

W TEKŚCIE: 1300 złotych; 1/2 strony 700 złotych; 1/3 strony 500 złotych i 1/4 strony 400 złotych
 ZA TEKSTEM: 1200 " 1/2 " 650 " 1/3 " 450 " 1/4 " 350 "

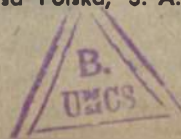
PRENUMERATA „MORZA“ rocznie 12 złotych, półrocznie 6 złotych i kwartalnie 3 złote

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

Wydawca: **LIGA MORSKA I KOLONJALNA**

Redaktor: **JANUSZ LEWANDOWSKI**

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



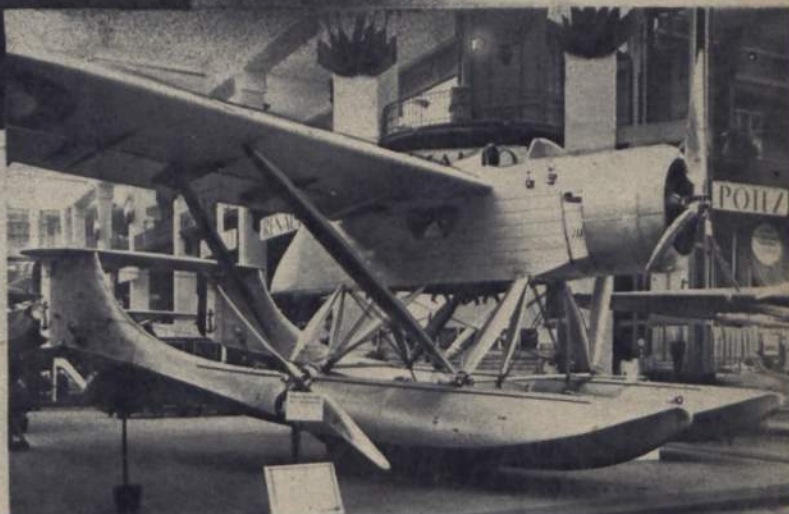
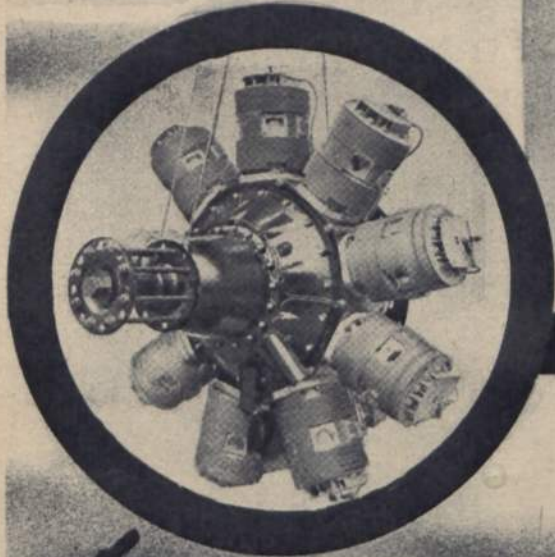
7 MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWY LOTNICZEJ



„Macchi” rekordowy wodnopłatewiec
(709,202 km./godz.)

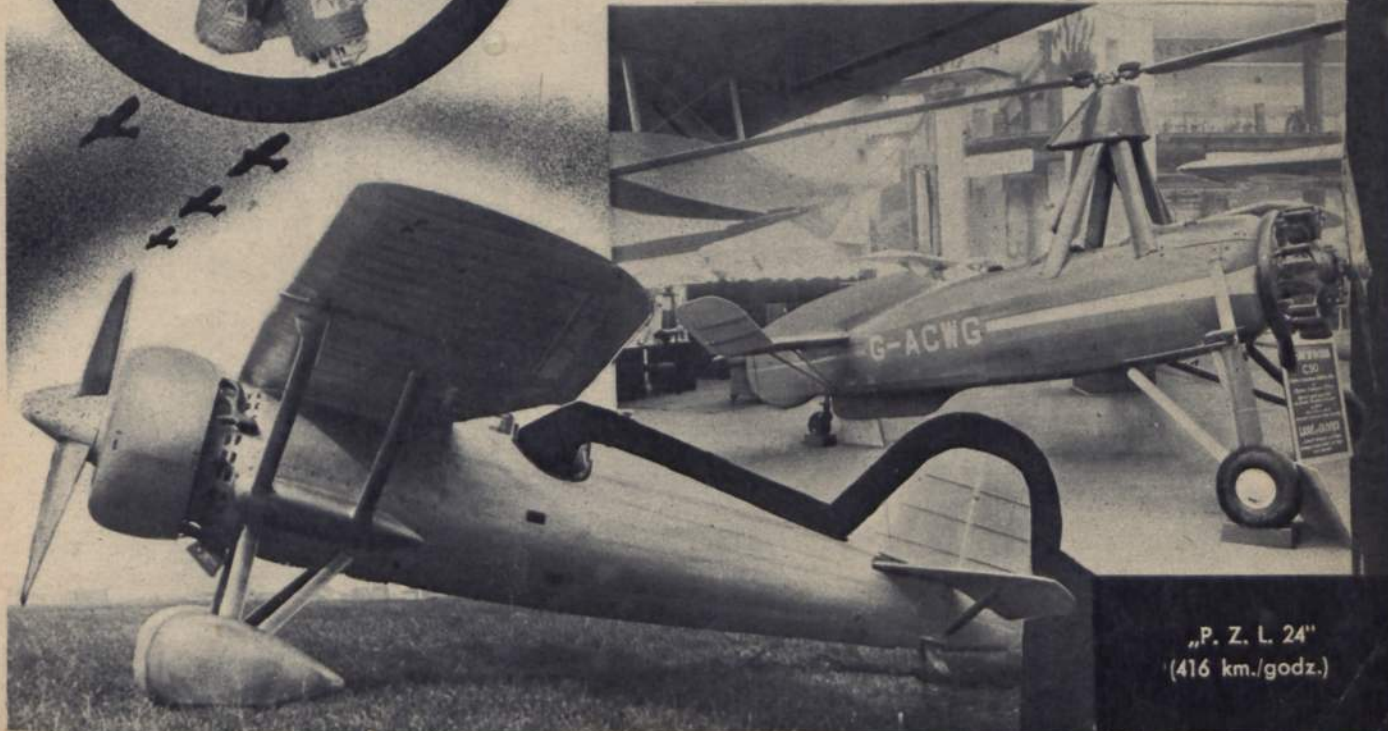


„Coudron Renault”
(409,2 km./godz.)



Wywiadowczy wodnopłatewiec „Leo H - 24 - 2”

Autożyra „Cierva” (szybkość minim. 20 km./godz.
maks. — 200 km./godz.)



„P. Z. L. 24”
(416 km./godz.)

Zogekhán — król gahibi

Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

2595 1935

CZASOPISMA



MŁODY INDIANIN ZE SZCZEPU GUATO — BRAZYLJA