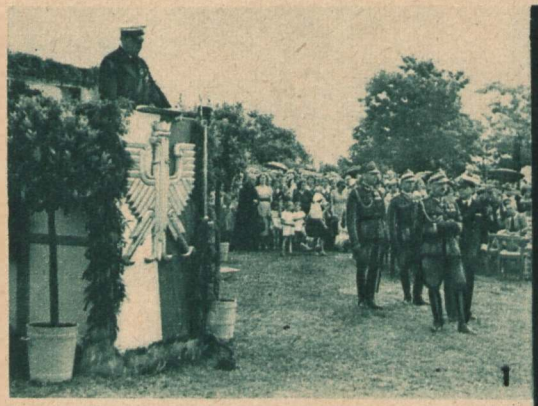
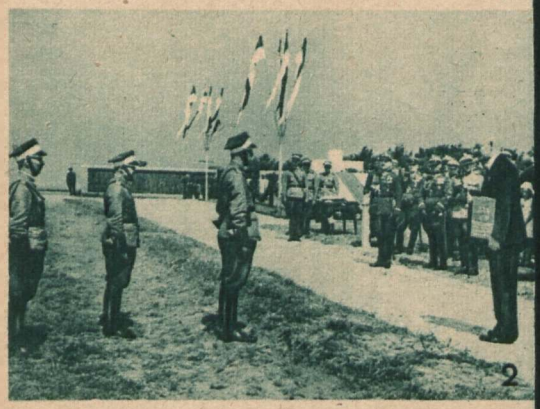
MORZE

ZESZYT 9

WRZESIEŃ 1938

Dnia 26-go lipca r. b. odbyła się w Gdyni na Oksywiu uroczystość nazwania wielkopolskiego pułku ułanów z Bydgoszczy imieniem gen. Gustawa Orlicz-Dreszera. Uroczystość ta związała jeszcze mocniej polską kawalerię z morzem, któremu tak wiele wysiłków i myśli poświęcił Generał Orlicz-Dreszer.





E. ERNEST

Zdjęcia przedstawiają: 1. Przemówienie gen. St. Kwaśniewskiego, prezesa Zarządu Głównego LMK; 2. Moment wręczania tablicy pamiątkowej miasta Bydgoszczy dowódcy pułku przez prezydenta miasta Bydgoszczy, Barciszewskiego; 3. Generałów Głuchowskiego i Grzmot-Skotnickiego w czasie nabożeństwa żałobnego; 4. Portret Generała Gustawa Orlicz-Dreszera malowany przez E. Lipkównę, a ofiarowany pułkowi przez Ligę Morską i Kolonialną.

em-2595/1938/9.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 9 Warszawa, wrzesień 1938 r. Rok XV

Inne drogi -- te same żywotne zagadnienia

(Na marginesie sprawy Ligi Narodów)

Powzięta w ostatnich dniach decyzja Rządu Polskiego zwinięcia stałej delegacji w Genewie stała się przedmiotem różnych komentarzy i domysłów.

Zainteresowania Ligi Morskiej i Kolonialnej, jej akcja, obejmują szereg zagadnień, wchodzących w zakres prac Ligi Narodów, zagadnień, które zresztą w znacznej mierze dzięki inicjatywie Polski, znalazły się na forum Ligi. Wspomnijmy chociażby tylko sprawę surowców, tak nierozerwalnie związaną z zagadnieniem kolonialnym, oraz niemniej żywotne sprawy emigracyjne.

W jakim stopniu likwidacja stałej delegacji polskiej w Genewie wpłynąć może na dalszą akcję Rządu Polskiego w tych nader palących zagadnieniach?

Otóż przede wszystkim stwierdzić należy, że zwinięcie stałej delegacji nie oznacza bynajmniej wycofania się Polski z Ligi Narodów. Zarządzenie Rządu Polskiego oznacza po prostu wyciągnięcie konsekwencji ze zmian, jakie zaszły w stosunku Polski do Ligi, oraz w samej Lidze. Jednym słowem, nie zmiany, które zajść mają, lecz które już zaszły, — wpłynęły na decyzję Rządu Polskiego.

Na przestrzeni kilkunastu lat oblicze polityczne Europy zmieniło się gruntownie. Zmieniła się pozycja zewnętrzno-polityczna Polski i zmienił się ciężar gatunkowy Ligi Narodów. Szereg serwitutów międzynarodowych spadł z hipoteki Polski — bądź to z powodu upływu terminów umownych, bądź to z powodu zdecydowanego stanowiska Polski. Nie jesteśmy już klientem — oskarżonym Ligi. Liga zaś, z forum, na którym sądzone być miały sprawy świata, spadła do roli drugorzędnej giełdy, na której, być może, walory się notuje, lecz na której transakcji poważnych się nie przeprowadza. W takich warunkach utrzymanie stałej delegacji oznaczałoby przypisywanie Lidze pozycji, z której instytucja ta, wskutek błędnej polityki, sama zrezygnowała. W okresie, kiedy istotnie zagadnienia Europy rozważane są nie w Genewie, lecz w miejscowościach mniej lub bardziej od Genewy oddalonych, stały delegat coraz bardziej skazany byłby na rolę bezczynną.

Nie wyklucza to oczywiście możliwości, że z chwilą gdyby Liga okazała się zdolna do praktycznego rozwiązania interesujących nas zagadnień, Polska w każdej chwili może rozszerzyć konstruktywną współpracę z tą instytucją.

Niezależnie jednak od takiego czy innego ułożenia się współpracy z Ligą, Polska nie może przestać interesować się zagadnieniami, w Lidze dotychczas dyskutowanymi. Ostatnio aktualne międzynarodowe zagadnienia surowcowe, kolonialne, demograficzne i emigracyjne nie straciły przecież dla nas na znaczeniu. Rozczarowanie, jakie Liga Narodów sprawiła nie tylko Polsce, rozwadniając zagadnienie surowców w bezpłodnej dyskusji — niemoc, okazana przez Ligę dotychczas w dziedzinie zagadnień emigracyjnych — może tylko zachęcać do szukania innych dróg, prowadzących do konkretnych rezultatów. Konkretne porozumienia bilateralne, lub pozaligowe, multilateralne — powinny zastąpić teoretyczne dyskusje genewskie.

Miejmy nadzieję, że decyzja likwidacji stałej delegacji oznacza w istocie tylko konsekwentne trzymanie się linii, którą Minister Beck wytyczył już w swoim exposé, wygłoszonym w Komisji Spraw Zagranicznych Sejmu dnia 10 stycznia 1938 roku, kiedy, podkreślając emigracyjne i surowcowe zainteresowania Polski, oświadczył:

„Jest rzeczą oczywistą, że gdyby Liga okazała się bezradna w tych dziedzinach, to nie zrezygnujemy z naszych wysiłków, ażeby drogą bądź to porozumienia z poszczególnymi państwami, bądź jakiejś innej pracy zespołowej — znaleźć skuteczne środki dla załatwienia problematów, będących zarówno naszymi żywotnymi interesami, jak i fragmentami w ogólnym dziele odbudowy znośniejszego i normalniejszego życia w świecie".

K.420/60/47

Nakład 210.000 Cena pojedyńczego numeru zł 1.20

BIBLIOTEKA UMCS LUBLIN

Evian — i co dalej?

W Evian w pięknym luksusowym hotelu „Royal", na którego tarasie oko estety upaja się widokiem pięknego Lemanu i gór szwajcarskich — obradował w dniach 6 — 15 lipca „Komitet międzyrządowy" dla sprawy uchodźców politycznych z Niemiec i Austrii.

Około obrad komitetu, zwołanego z inicjatywy Prezydenta Stanów Zjednoczonych, rozwinięta została ożywiona akcja prasowa, przede wszystkim przez prasę żydowską. Aczkolwiek bowiem formalnie nie pod hasłem niesienia pomocy Żydom konferencja została zwołana — to stała ona jednak pod znakiem gwiazdy Dawida: o Żydów, eksterminowanych przez politykę narodowo-socjalistyczną z Niemiec i Austrii, chodziło bowiem przede wszystkim prezydentowi Rooseveltowi.

Żeby należycie ocenić znaczenie konferencji w Evian, musimy się przyjrzeć jej wynikom nie przez pryzmat temperamentu wschodniego, lecz przez lupę bezstronnego obserwatora.

Niewątpliwie, Żydzi spodziewali się, że konferencja w Evian postawi kwestię żydowską na forum międzynarodowym w taki sposób, jaki odpowiadałby ich własnym poglądom na ich dzisiejsze położenie. Dwóch rezultatów głównie oczekiwali Żydzi: 1) potępienia polityki dyskryminacji i eksterminacji, stosowanej przez Trzecią Rzeszę, 2) postawienia zagadnienia emigracji żydowskiej na szerszej płaszczyźnie.

Konferencja w Evian zawiodła gruntownie powyższe oczekiwania. W Komitecie zasiadały różne państwa, które utrzymują z Rzeszą dobre stosunki. Poza tym uważał się on nie za „forum polityczne", lecz za komitet przedstawicieli rządowych, instrukcjami ściśle związanych, do rozstrzygnięcia spraw technicznych powołanych. Tak więc z pewnych akcentów silniejszych, podniesionych przez niektórych delegatów podczas dyskusji generalnej, pozostała jedynie formuła, zawarta we wstępie rezolucji: „...emigracja niedobrowolna wielkich mas przybrała takie wymiary, że zaostrzyła zagadnienie rasowe i religijne, że zwiększa „le malaise international" i zagraża poważnie uspokojeniu stosunków międzynarodowych".

Tyle całego „moralnego potępienia". Natomiast ani słowa o tym, czego opinia żydowska oczekiwała w pierwszym rzędzie: podkreślenia praw obywatelskich, przysługujących Żydom na równi z każdym innym obywatelem Rzeszy, potępienia polityki dyskryminacji. Komitet międzyrządowy, operujący w świecie spraw technicznych, realnych, nie bawił się w głoszenie „praw człowieka", pozostawiając widocznie nieobowiązujące hasła propagandowe — Lidze Narodów.

Również druga nadzieja Żydów została zawiedziona: wrota państw demokratycznych nie otworzyły się szeroko przed ofiarami polityki Trzeciej Rzeszy. Deklaracje złożone podczas dyskusji generalnej przez delegatów niektórych państw, wywarły na obecnej publiczności żydowskiej wrażenie deprymujące. Nie brak było wyrazów humanitarnego współczucia: gdy jednak chodziło o złożenie konkretnych dowodów, wszystkie prawie państwa oświadczyły z ubolewaniem: „non possumus". — nie możemy! Niektóre państwa europejskie dały wręcz do zrozumienia, że są przesycone uchodźcami politycznymi, (np. Francja, Belgia i Holandia); Wielka Brytania była niemniej wstrzemięźliwa, zarówno co do metropolii, jak co do kolonii — a o Palestynie podczas dyskusji generalnej nawet nie wspomniała. Dominiony angielskie nie okazały się gościnniejsze. Delegat australijski był przynajmniej szczery: oświadczył wręcz, że w Australii nie ma wprawdzie zagadnienia rasowego, lecz że nie oznacza to, że Australia zamierza go u siebie stworzyć. Kraje Ameryki Łacińskiej wreszcie traktują zagadnienie imigracji Żydów nie z punktu widzenia teorii rasowych — ale za to z punktu widzenia łatwości asymilacji przybyszów, którzy powinni stanowić nie element miejski, lecz element rolniczy. Jedynie Stany Zjednoczone złożyły ofertę konkretną, oświadczając gotowość przyjmowania uchodźców z Niemiec w ramach rocznej skomasowanej austro-niemieckiej kwoty imigracyjnej, wynoszącej ok. 27.000 osób.

Na zamkniętych posiedzeniach komisyjnych, delegaci rządów byli zdaje się mniej nieprzejednani, aniżeli na posiedzeniach plenarnych. Niemniej, rezultaty osiągnięte nie dają powodów do nastrojów zbyt optymistycznych.

Konkretne rezultaty konferencji, częściowo ujęte w rezolucji, można streścić jak następuje:

1. Jedynie Stany Zjednoczone złożyły konkretną ofertę — w ramach istniejącego kontyngentu imigracyjnego dla Niemiec i Austrii.

2. Wielka Brytania obiecała otworzyć ograniczone możliwości imigracyjne w Kenii, nie wzięła jednak żadnych zobowiązań na siebie w sprawie naturalnego rynku imigracyjnego Żydów — Palestyny.

3. Komitet Międzyrządowy wznowi swoje obrady w sierpniu w Londynie, gdzie utworzone zostaje stałe biuro nowopowstałej instytucji.

4. Komitet będzie usiłował dojść do porozumienia z Niemcami w sprawie wywiezienia mienia uchodźców z Niemiec. Żadne państwo nie zamierza bowiem przyjmować imigrantów żebraków.

5. Komitet przewiduje specjalne ułatwienia przy zaopatrywaniu uchodźców w dokumenty legitymacyjne.

Rezultaty — w zestawieniu z tragicznym położeniem kilkuset tysięcy Żydów niemieckich — nader skromne. Niemniej konferencja w Evian ma swoje znaczenie w historii Żydów ostatnich lat. Posiada ona znaczenie podwójne: jako barometr dzisiejszej sytuacji — oraz jako prognoza dalszej ewolucji, jakiej oczekiwać należy w bliższej i dalszej przyszłości.

Sytuację obecną charakteryzuje faktyczne uprzywilejowanie państwa, które rozwiązuje swoje zagadnienia nie drogą „harmonijnej współpracy mię-

dzynarodowej", lecz drogą jednostronnego tworzenia faktów dokonanych. Za moralną i nielegalną dyskryminację Żydów zebrane w Evian państwa gotowe są ułatwić Rzeszy pozbycie się niemiłych jej byłych współobywateli. Pod takim aspektem odbywa się konferencja w okresie, kiedy równocześnie wszystkie wysiłki innych państw, traktujących emigrację żydowską, jako proces ekonomiczny i dążących drogą współpracy międzynarodowej do konstruktywnego rozwiązania zagadnienia — napotykają na bierny opór.

Jest to sytuacja dla Żydów mało pocieszająca. Jasne jest, że polityka Niemiec w stosunku do Żydów nie ulegnie zmianie: jeden z gospodarczo i kulturalnie najpotężniejszych ośrodków żydostwa skazany zostaje na pauperyzację lub na wymarcie. Inne ośrodki od Bałtyku po Morze Czarne, wskutek zahamowania normalnych procesów migracyjnych, wskutek przeludnienia żydowskiego, nie znajdującego ujścia w ramach krajów pobytu, gdzie tworzą się własne narodowe warstwy średnie — skazane są na stopniowe zdeklasowanie.

Przebudowa polityczna i gospodarcza w licznych krajach świata — „unarodowienie" Europy i Ameryki Łacińskiej — zdetronizowała żydostwo. Obojętność, z jaką wszystkie prawie państwa traktowały w Evian — mimo pięknych frazesów humanitarnych — niedolę Żydów niemieckich, była jaskrawym wyrazem utraty wpływów żydowskich w świecie. Obrady toczyły się przy akompaniamencie aktów teroru arabskiego w Palestynie, gdzie mieścić się ma „Żydowska Siedziba Narodowa".

Narzuca się pytanie: co dalej? Jakie wyjście realne znajdą Żydzi z tego błędnego koła, w którym sami stanowią piłkę, którą sobie wzajemnie odrzucają partnerzy tej „humanitarnej" zabawy? Jeżeli nikt Żydów nie chce widzieć u siebie — to gdzie mają się schronić przed pauperyzacją, która im niezawodnie zagraża na przestrzeni dwóch trzecich obszarów Europy?

Częściowe rozwiązanie tego tragicznego problemu wskazują sami Żydzi: opór zbrojny, stawiany przez Żydów terorowi arabskiemu; czyn straconego Ben Jozefa — to jakby zapowiedź głębokich zmian, zachodzących w psychice żydowskiej. To jakgdyby symbol odwiecznej prawdy, że ojczyzny nie można kupić chociażby za sumę 100 milionów funtów, że ojczyznę trzeba wywalczyć ofiarą krwi.

Droga ta nie prowadzi do Evian. Ale może w samym Evian, które stanowi w pewnej mierze dno kryzysu żydowskiego, otworzyły się perspektywy, wskazujące drogę z labiryntu do wyzwolenia.

Masowa emigracja Żydów do klasycznych krajów imigracyjnych — do Ameryki, należy dziś do przeszłości. Gotowość Stanów Zjednoczonych przyjęcia Żydów niemieckich w ramach kwoty, nie zmienia sytuacji; dopóki kraje amerykańskie prowadzą restrykcyjną politykę imigracyjną, nie można myśleć o rozwiązaniu kwestii emigracji żydowskiej na szerszą skalę na nowym kontynencie, zwłaszcza, że tej polityce restrykcyjnej towarzyszy wyraźna niechęć do imigracji Żydów, jako elementu miejskiego, socjalnie niepożądanego.

Inną natomiast perspektywę otworzyła konferencja w Evian: przedstawiciel Wielkiej Brytanii Lord Winterton, zapowiedział, iż Anglia bada możliwości osiedlenia pewnej ograniczonej ilości Żydów w Afryce Wschodniej — w Kenii. Nie należy oczekiwać, że w najbliższym czasie rozpocznie się masowa imigracja żydowska do tej bogatej, klimatycznie zdrowej kolonii brytyjskiej. Niemniej, zapowiedź ta może stanowić punkt zwrotny w historii emigracji — oraz w dziejach kontynentu afrykańskiego. Poraz pierwszy Wielka Brytania odstąpiła od taktyki niedopuszczania człowieka białego do Afryki murzyńskiej.

Możliwości te zarysowują się w okresie, kiedy równocześnie wszystkie kraje imigracyjne oświadczają, — że gotowe są przyjąć jedynie imigrację rolniczą, że nie życzą sobie natomiast imigracji miejskiej.

Społeczeństwo żydowskie stoi więc wobec problemu porzucenia miast, w których się koncentrowało przez setki lat — i powrócenia do najgłębszego źródła żywotności każdego narodu: do roli. Dzieło rozpoczęte w Palestynie na przesłankach ideowych — tworzenia warstwy rolników, będzie musiało być kontynuowane na płaszczyźnie ogólnej. Jeżeli bowiem nie będzie rolników żydowskich — to nie będzie kupców i rzemieślników żydowskich: będą tylko nędzarze. Powiększy się nędza żydowska między Bałtykiem i Dunajem — jeżeli Żydzi, obok ofiary krwi w Palestynie, nie zdobędą się na pracę w pocie czoła na nowych ziemiach, mających stać się źródłem nowego ich dobrobytu.

Polska nie była zainteresowana bezpośrednio w konferencji w Evian, która zajmowała się losem tylko Żydów niemieckich. Zresztą na konferencję zaproszone były w zasadzie tylko państwa imigracyjne, nie zaś państwa emigracyjne. Nie mniej przebieg i wyniki konferencji w Evian muszą interesować społeczeństwo polskie. Aczkolwiek bowiem konferencja w Evian rozpatrywała tylko jeden aspekt zagadnienia żydowskiego, to problemy żydowskie w poszczególnych krajach są tak ściśle ze sobą związane, że za każdym lokalnym zagadnieniem żydowskim, ujawnia się od razu zagadnienie żydowskie w całości. Tak więc również za konferencją w Evian, za uchodźcami politycznymi z określonego kraju, ukrywał się dużo szerszy problem emigracji Żydów w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, — problem, wymagający rozwiązania drogą współpracy międzynarodowej. Dlatego konferencja w Evian była pouczająca również dla społeczeństwa polskiego: wykazała ona bowiem, że dotychczasowe drogi rozwiązania sprawy żydowskiej zarówno w Palestynie, jak i drogą emigracji do Ameryki — zawiodły.

Zarówno sprawa Palestyny, jak i zagadnienie znalezienia dodatkowych możliwości emigracyjnych dla Żydów, wymagać będą odważnego wkroczenia na nowe drogi. Dopóki państwa, mające realne możliwości otworzenia Żydom nowych terenów emigracyjnych, nie zdecydują się na bardziej stanowcze posunięcia, problem żydowski nie zejdzie z porządku dziennego dyskusyj i konferencyj międzynarodowych.

Pierwszym etapem była konferencja w Evian.

LEMANUS

WIZYTA KONTRTORPEDOWCÓW FRANCUSKICH W GDYNI

Gmach Szkoły Morskiej w Brest

W dniu 8 sierpnia do Gdyni zawinęły kontrtorpedowce francuskie „Jaguar", „Léopard" i „Chacal", na których odbywają podróż szkolną podchorążowie Ecole Navale.

Szkoła Morska w Brest jest jedną z najstarszych na świecie uczelni, kształcących przyszłych oficerów marynarki wojennej. Założona w r. 1773 w Le Havre, niebawem została na rozkaz Napoleona umieszczona na okrętach liniowych „Tourville" i „Duquesne".

W okresie Restauracji szkołę zwinięto, a szkolenie oficerów marynarki odbywało się w Angoulême, jak się wydaje — ze względu na osobę księcia d'Angoulême, który piastował w owym czasie godność admirała Francji. W r. 1827 szkoła została przeniesiona do Brest, gdzie umieszczono ją na okręcie liniowym „Orion".

Od tej chwili Ecole Navale pozostaje stale w Brest, mieszcząc się kolejno na okrętach „Borda", „Valmy" i „Intrépide", a wreszcie na starym transportowcu „Duguay Trouin".

Jak widzimy, szkoła przez dłuższy czas mieściła się na starych okrętach wojennych i kwestia, gdzie powinna mieścić się szkoła morska — na okręcie, czy na lądzie — długo była przedmiotem gorących dyskusyj. Jako argument na korzyść ulokowania jej na okrętach, wymieniono w swoim czasie słowa, które miał wypowiedzieć w tej sprawie Napoleon. Na zapytanie, skierowane do niego przez ministra marynarki Decrès, Napoleon miał odpowiedzieć: „Czyż możecie szkolić swoich marynarzy pod wodą? — Skoro nie możecie tego uczynić, szkolcie ich na wodzie."

Oczywiście, że zdanie to miało swoje uzasadnienie w epoce okrętów żaglowych, lecz obecnie, gdy kształcenie oficera marynarki wymaga poważnych studiów technicznych, stworzenie odpowiednich ku temu warunków na okręcie jest rzeczą nader trudną.

Z chwilą wybuchu wojny światowej uczniowie Ecole Navale zostali przydzieleni na poszczególne okręty bojowe, a dotychczasowe lokum szkoły użyto jako okręt sanitarny. W ten sposób w roku 1914 szkoła uległa ponownej likwidacji. Jednak już w roku następnym musiano powołać ją do życia, gdyż okazało się, że wojna będzie trwała znacznie dłużej niż przypuszczano i trzeba było pomyśleć o dalszym kształceniu młodych oficerów.

Szkoła została umieszczona w prowizorycznym budynku nad brzegiem morza i wówczas po raz pierwszy powstała myśl ulokowania jej na stałe w gmachu na lądzie. W roku 1928 ówczesny minister marynarki Leygues, zapoczątkował budowę dla Ecole Navale stałego gmachu w Brest. Gmach ten został wykończony w roku 1932 i obecnie szkoła mieści się w okazałym, nowoczesnym budynku.

Okres powojenny zaznaczył się również wielkimi zmianami w metodach wyszkolenia, stosowanych dotychczas w Ecole Navale. Wprowadzone zmiany miały na celu wyeliminowanie zbytniego przerostu matematyki i zbyt teoretycznego nastawienia przy kształceniu młodych oficerów,—zwrócono natomiast większą uwagę na stronę praktyczną wyszkolenia, a zwłaszcza na wyrobienie wysokiego poziomu moralnego, zaszczepienie ducha bojowego, więzów koleżeństwa oraz podniesienia sprawności fizycznej.

Zaniedbane dotychczas wyszkolenie żeglarskie zostało podniesione na odpowiedni poziom; podchorążowie otrzymali możność odbywania w czasie pobytu w szkole ćwiczeń na samolotach i okrętach podwodnych; wreszcie czas pływań praktycznych został znacznie zwiększony.

Dla ćwiczeń praktycznych swoich wychowanków na morzu szkoła dysponuje całą flotyllą okrętów, przydzielonych wyłącznie dla potrzeb szkoły. Poza trzema kontrtorpedowcami, które ostatnio bawiły w Gdyni w skład dywizjonu szkolnego Ecole Navale wchodzą okręty patrolowe — „Vauquois" i „Coucy", awizo motorowe „Etourdi" i „Conqué-

rante" oraz dwumasztowe szkunery „L'Etoile" i „La Belle Poule", zbudowane w 1932 roku o wyporności po 215 ton, zaopatrzone w motory Diesela o sile 125 KM.

W fakcie, że dla szkolenia podchorążych marynarki francuskiej odstąpiono trzy nowoczesne kontrtorpedowce, tkwi głęboki sens, ponieważ większość floty francuskiej stanowią lekkie okręty — krążowniki i kontrtorpedowce, tzw. forces légères, najbardziej odpowiadające pokojowym dążeniom Francji, której zależy przede wszystkim na obronie swoich rozległych połączeń morskich.

W chwili obecnej marynarka francuska liczy w swoim składzie 32 nowoczesne kontrtorpedowce, zbudowane kosztem trzech miliardów franków. Przy tworzeniu projektów tych okrętów, sztab generalny marynarki francuskiej, kierował się myślą uzyskania okrętu, stanowiącego typ pośredni pomiędzy krążownikiem typu waszyngtońskiego, a powojennym kontrtorpedowcem — typu przystosowanego w sposób najbardziej uniwersalny do spełniania wszelkich zadań, tak na oceanie, jak i na morzach zamkniętych.

W ten sposób w ciągu piętnastu lat powstały półtuzinowe serie przewodników kontrtorpedowców typu „Jaguar", „Bison", „Vautour" „Vauquelin" i „Indomptable" oraz dwa typu „Mogador". W szeregu tym każda następna seria stanowiła ulepszone wydanie poprzedniej i trzeba przyznać, że inżynierowie francuscy doskonale wywiązali się z zadania, osiągając w budowanych przez siebie okrętach coraz większe szybkości. Od 35,5 węzłów dla „Jaguarów" szybkość poszczególnych serii wzrastała stopniowo do 40,2 węzłów, 42,8, 43,4 i wreszcie osiągnęła rekord światowy 45 węzłów na „Le Terrible".

Okręty te są prawie uniwersalne, jeśli chodzi o wykonanie zadań bojowych, — mogą one być użyte do rozpoznania, ubezpieczenia lub ataku transportowców. Stosunkowo duża wyporność pozwala im nie liczyć się ze stanem morza, a silne — złożone z 5 dział 138 mm — uzbrojenie, daje im znaczną przewagę w stosunku do wszystkich istniejących kontrtorpedowców, a w wypadku przewagi ilościowej, pozwoli im nawet stawiać czoło krążownikom nieopancerzonym, jak np. krążowniki typu waszyngtońskiego z okresu przed 1930 r.

W czasie pokoju, gdy względy oszczędnościowe odgrywają znaczną rolę, okręty tego rodzaju doskonale nadają się do służby policyjnej w koloniach, do różnych misyj zagranicznych i w zupełności mogą zastąpić pod tym względem krążowniki, wymagając znacznie mniejszego nakładu kosztów. Zresztą w tym zakresie zdały one doskonale egzamin przy pełnieniu służby na usługach komitetu nieinterwencji na wodach hiszpańskich oraz podczas wypadków w Szanghaju.

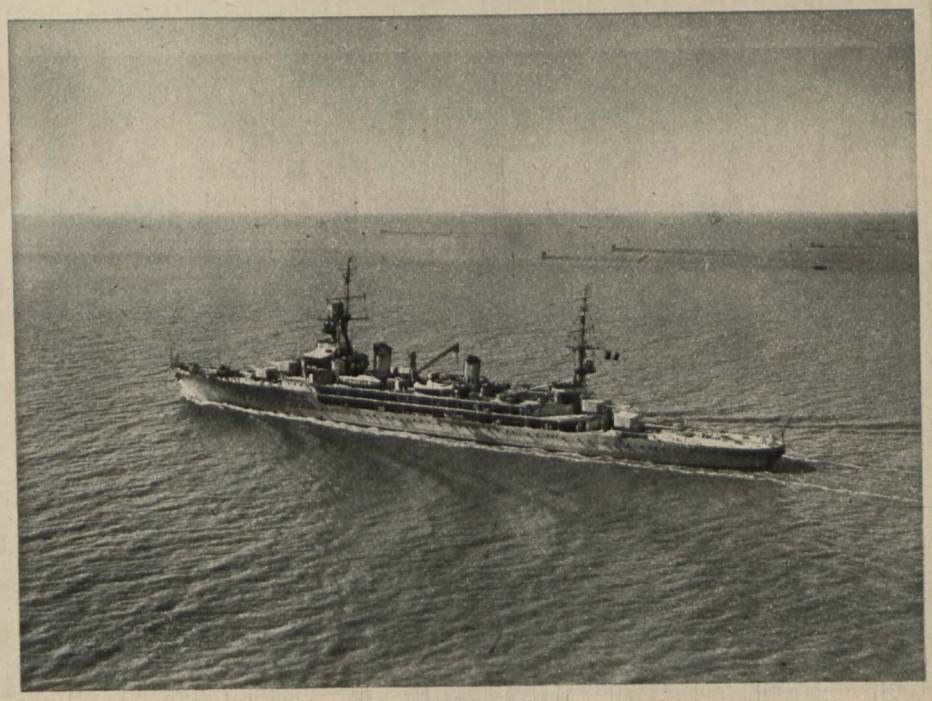
Pod względem organizacyjnym okręty te, podobnie jak i krążowniki, tworzą tzw. „lekkie eskadry" (escadres légères). W chwili obecnej marynarka francuska posiada trzy eskadry tego rodzaju — dwie wchodzą w skład floty na Morzu Śródziemnym i jedna — w skład floty Atlantyckiej.

Obecna wizyta okrętów francuskich w Gdyni nastąpiła po dłuższej stosunkowo przerwie, gdyż poprzednio, a zwłaszcza w zaraniu naszej Niepodległości francuska bandera wojenna była dość częstym gościem na naszych wodach — na wodach, gdyż wówczas nie było jeszcze portu w Gdyni i okręty musiały zakotwiczać na redzie.

W roku 1920 krążownik „Gueydon" przyszedł nam z pomocą, gdy w Gdańsku wyłoniły się trudności z przeładunkiem amunicji. W roku 1922 na redzie gdyńskiej zakotwiczył pancernik „Jules Michelet" — pierwszy większy okręt zagraniczny, który gościł nasz powstający port w Gdyni.

Na początku 1923 roku Gdynia musiała nawet służyć za bazę operacyjną dla pancernika „Voltaire". Okręt ten został wysłany do Kłajpedy, gdzie Litwini wzniecili powstanie i zaatakowali batalion strzelców francuskich. Ze względu na burzliwą pogodę, pancernik nie mógł pozostawać na otwartej redzie przed Kłajpedą i kilkakrotnie szukał schronienia w Gdyni.

W tymże czasie zawinęły do Gdyni kontrtorpedowce „Algérièn" i „Sénégalais" oraz awizo „Ailet-



„Jeanne D'Arc"—okręt szkolny francuskiej marynarki wojennej

te" i „L'Oise", które brały udział w tej operacji wespół z pancernikiem „Voltaire".

Po tych burzliwych czasach następuje okres kilkuletniej przerwy — i gdy w roku 1926 przybyły do Gdyni kontrtorpedowce „Jaguar" i „Tigre" w towarzystwie trzech okrętów podwodnych — były one zwiastunami nowej, odradzającej się floty francuskiej. Powstawała ona dzięki woli i nadludzkim wysiłkom ministra Leygues'a, który objąwszy tekę ministra w roku 1925 i sprawując ten urząd z dwuletnią przerwą do roku 1933, zdołał, pomimo ogromnych trudności finansowych stworzyć nową, nowoczesną flotę francuską. O dorobku, jaki pozostawił po sobie, świadczą cyfry: w okresie sprawowania przez niego teki ministra marynarki, wybudowano 120 okrętów o wyporności 291.500 ton.

— „Ni sésurité, ni grandeur sans marine" — postawił sobie za dewizę minister Leygues — „Każdy kraj winien posiadać taką marynarkę, jaka jest potrzebna do jego polityki... Marynarka wojenna ma bezpośredni i prawie zawsze decydujący wpływ na przebieg wydarzeń politycznych" — pisał minister Leygues na kilka tygodni przed swoim zgonem.

W roku 1931 mieliśmy sposobność oglądania w Gdyni przedstawicieli nowej floty francuskiej. Były nimi kontrtorpedowce „Bison" i „Lion", przybyłe z oficjalną wizytą pod dowództwem kontradmirała de Laborde.

Od tego czasu minęło siedem lat, aż znowu zawitały do Gdyni okręty francuskie.

Dość rzadkie w ostatnich latach wizyty okrętów francuskich w naszych portach dały powód dopatrywania się w ostatnim pobycie kontrtorpedowców francuskich w Gdyni głębszego znaczenia politycznego.

Niewątpliwie każdy okręt wojenny, przybywający do portu zagranicznego jest ambasadorem swego państwa i nie ulega chyba wątpliwości, że posłannictwo, jakie w tym wypadku miały do spełnienia okręty francuskie, było nacechowane niezmienną życzliwością narodu francuskiego w stosunku do naszego kraju.

Znalazło to specjalne podkreślenie w momencie, gdy delegacje okrętów francuskich odruchowo złożyły hołd przed pomnikiem księcia Poniatowskiego. I w tym zapewne tkwi głęboki sens przyjaźni polsko-francuskiej, — że przyjaźń ta opiera się na głęboko zakorzenionych tradycjach, biorących swe źródło w wspólnych trudach wojennych.

Tym większe uznanie należy się komendzie Ecole Navale z komandorem Barnouin na czele za celową inicjatywę przy układaniu tegorocznej trasy pływania szkolnego, podczas którego dano możność wychowankom szkoły poznania kraju, związanego z Francją szczerą przyjaźnią.

ROMAN STANKIEWICZ

Kontrtorpedowce francuskie na redzie portu gdyńskiego, w głębi m/s „Piłsudski"

Powitalne salwy

Kto z licznych letników i turystów w Gdyni wstał wcześnie w dniu 8 sierpnia — ten mógł oczy i serce pokrzepić niecodziennym dla mieszkańców „głębi lądu" widokiem: na jasnej, lustrzanej, rozedrganej tysiącem blasków słonecznych tafli morza, wracający z podróży wielki polski transatlantyk — m/s „Piłsudski", w barwnej gali flagowej, — obok trzy piękne okręty wojenne pod banderą Francji płynące, — dalej zaś istny rój holowników, motorówek, kutrów, parowców wycieczkowych, — natłoczonych ludźmi, pragnącymi powitać serdecznie francuskich gości, a zarazem przyjrzeć się uroczystemu momentowi salutu.

O godzinie 8.30 kpt. marynarki Gorazdowski w charakterze oficera komplementacyjnego, wchodzi na pokład kontrtorpedowca „Jaguar". W chwilę później bandera polska podnosi się majestatycznie na przedni maszt okrętu francuskiego, a jednocześnie z rufy pada pierwszy strzał.

21 razy grzmią działa „Jaguara", podczas gdy „Chacal" i „Léopard" suną wolniutko za okrętem flagowym...

Bandera polska spływa w dół. W zamian od strony portu wojennego zaczyna grzmieć i błyskać. To O. R. P. „Bałtyk" — stary weteran tylu wojen, a były francuski „D'Entrecasteaux" — jak za dawnych czasów podniósł trójkolorową banderę Francji i strzał za strzał odpowiada na powitanie. Potem jeszcze wymiana 11 strzałów, którymi komandor Barnouin wita komandora Frankowskiego i okręty francuskie cumują w basenie Prezydenta. Czekają tam już attaché morski Francji — jedyny attaché morski w Rzeczypospolitej, kmdr por. Gruillot, oraz konsul Gauthier.

Po południu huk dział na redzie gdyńskiej rozbrzmiewa raz jeszcze. To wpływa yacht admiralicji brytyjskiej „Enchantress", mając na pokładzie Pierwszego jej Lorda — ministra Duff-Coopera.

◆
◆ ◆

— „Po raz pierwszy od lat siedmiu widzimy tu banderę wojenną Francji — mówił w czasie przyjęcia w dowództwie floty kmdr dypl. Frankowski. — Ale i tak obie marynarki łączy coś więcej od znanych tradycyj i sympatii narodowych. Pamiętamy dobrze, że tylu naszych oficerów i podoficerów korzystało z doświadczenia marynarki francuskiej, która gościnnie otworzyła im swe szkoły i kursy zawodowe. Toulon, Brest i Cherbourg były poniekąd portami macierzystymi polskiej siły zbrojnej na morzu. Więzy przyjaźni zacieśniły się przez obopólne współżycie personelu...

Polska w roku 1918-ym odzyskała tylko mały skrawek swego dawnego wybrzeża, a i to wybrzeże leżało odłogiem. Szóste co do ilości mieszkańców państwo w Europie, musiało się zadowolić najmniejszym z dostępów na morze, bez portu... To też dziś dopiero, poprzez żelazny wysiłek, zmieniający piaski i nieużytki w to, co tu Panowie widzą, można sobie zdać sprawę ze znaczenia morza dla Polski i stwierdzić, że prawo Polski do Bałtyku jest faktem bezspornym oraz koniecznością życiową. Panowie mogą sami obiektywnie ocenić nasze wysiłki, opierając ocenę tę na własnym, tak bogatym doświadczeniu. Ufam, że Panowie opuszczą Polskę w przeświadczeniu, że z drugiej strony Europy istnieje naród, pracujący w skupieniu dla kultury, cywilizacji i prawa, naród żywiący niekłamane uczucie sympatii dla Francji. Za pomyślność tej Francji i jej dzielnej marynarki wojennej wznoszę mój kielich..."

W odpowiedzi komendant Ecole Navale w Brest — kmdr Barnouin — wspomniał krótko o polsko - francuskim braterstwie broni. Po czym dobitnie podkreślił znaczenie pracy polskiej na wybrzeżu i na morzu, pracy, która wzbudza podziw nawet wśród narodów od dawna z morzem związanych. To, co Polska w dziedzinie morskiej w tak rekordowym czasie zrobiła, świadczy o jej niespożytych siłach duchowych, energii i żywotności, opartych o płomienny patriotyzm. Za pomyślność Narodu polskiego i jego młodej, a już tak dzielnej marynarki wojennej wzniósł kmdr Barnouin swój toast.

Fakt znamienny: między oficerami zespołu znajdował się kapitan, który jeszcze w roku 1923-im, jako młody oficer był w Gdyni. W prostych, ale nie pozbawionych serdecznego wzruszenia słowach, wyrażał on swój zachwyt nad polskim czynem morskim... I dodawał: — „Zdaję sobie doskonale sprawę, że to wszystko — port, żeglugę, miasto, urządzenia wszelakie — stworzono w trudnych, nieraz nawet dramatycznych warunkach, bez tradycji, doświadczenia, w kraju morza nieznającym, wśród tysiąca innych potrzeb i przeszkód, w państwie dopiero co odrodzonym...".

★
◆ ◆

Przez pięć dni tłumy ludności zalegały molo Wilsona, witając owacyjnie naszych gości. Obwód gdyński Ligi Morskiej i Kolonialnej, dzięki uprzejmości francuskiego dowództwa, zorganizował zwiedzanie okrętów. Kiedy zaś 12-go wieczór „Jaguar", „Léopard" i „Chacal" opuszczały Gdynię, żegnano je gorącym „do widzenia".

Tak oto z każdym dniem, w oparciu o kolebkę potęgi i wolności narodów — morze — rośnie znaczenie mocarstwowe Polski, krzepną sojusze, naprawiają się sąsiedzkie stosunki, rozwijają się koniunktury polityczne i gospodarcze. Wszystko to zaś w dużej mierze dzięki naszej marynarce wojennej, która grzmotem dział swych głosi pokój i dobrobyt...

Inż. J. GINSBERT

STRATEGIA NA MORZU ŚRÓDZIEMNYM

Broń, jako narzędzie walki, wpływała od najdawniejszych czasów na ukształtowanie się zasad prowadzenia walki, zarówno w działaniach zaczepnych, jak i obronnych. Jako jeden z trzech czynników rzeczowych, na których myśl operacyjna dowódcy musi się oprzeć, (teren, siły żywe, broń) największej ewolucji uległa broń, a jej rozwój techniczny wpłynął w zasadniczy sposób na przeobrażenie oblicza wojny i wstrząsnął do głębi niewzruszonymi, zdawałoby się, zasadami taktyki i strategii.

Zastosowanie w walce karabina odtylcowego (wojna austriacko-pruska) rozluźniło zwarte szyki nacierającej piechoty. Karabin maszynowy (wojna rosyjsko-japońska) zmusił walczące oddziały do szukania schronienia w okopach. Potęga ognia artylerii i wzmożona szybkość ognia piechoty stworzyły „pustkę pola bitwy" (die Leere des Gefechtsfeldes) i ograniczyły swobodę w przeprowadzaniu manewru taktycznego, co wywołało reakcję w postaci wprowadzenia do walki broni pancernych. Pojawienie się czołgu zmieniło znowu zasady organizowania pozycyj obronnych, nakazując wykorzystanie naturalnych właściwości obronnych terenu kosztem jak najlepszego użycia środków ogniowych piechoty. Wreszcie lotnictwo wojskowe poczyniło głębokie rysy w rozbudowanych z dużym wysiłkiem i na przestrzeni długich lat planach strategicznych państw i zmusiło je do rewizji tychże.

W danej chwili ośrodkiem zainteresowania polityki europejskiej stało się Morze Śródziemne. Geostrategiczne właściwości basenu śródziemnomorskiego, w którym krzyżują się najbardziej żywotne zagadnienia państw zainteresowanych, przede wszystkim Anglii i Italii, uległy dzięki rozwojowi lotnictwa zasadniczym przeobrażeniom.

Pragniemy je oświetlić z punktu widzenia czysto wojskowego.

Położenie Półwyspu Apenińskiego i ukształtowanie północnego wybrzeża Afryki, (Tunis) przedziela Morze Śródziemne na dwie części, zachodnią i wschodnią. Rzut oka na mapę wystarczy, aby się przekonać, że geograficzne położenie Italii daje jej do ręki niezmiernie korzystny i ważny atut strategiczny.

Odległość z południowego brzegu Sycylii do północnych wybrzeży Tunisu wynosi zaledwie 70 mil morskich. Sycylię od Malty rozdziela odległość 52 mil morskich. W cieśninie sycylijskiej leży pośrodku włoska wyspa Pantellaria, nazwana przez Anglików „skalnym dreadnought'em". Z Augusty na Sycylii do Pantellarii jest zaledwie 60 mil morskich, z Tunisu 50 mil morskich. Przy dzisiejszym stanie italskiej floty i lotnictwa, cieśnina ta przedstawia się, na wypadek wojny, jako bardzo poważna przeszkoda. Pola minowe i lotnictwo morskie, współpracujące z flotą mogą ją zablokować i uczynić niemożliwą do przebycia. Celem wzmocnienia strategicznego znaczenia cieśniny sycylijskiej, Włosi budują w dodatku nowe bazy na południowych wybrzeżach Sycylii i Trypolitanii.

Rozpatrzmy z kolei strategiczne właściwości Morza Śródziemnego w jego zachodniej części.

Na czele włoskiego Ministerstwa Marynarki stoi minister marynarki, mając do pomocy podsekretarza stanu. Wybrzeże Półwyspu Apenińskiego podzielone jest na s t r e f y, podległe admirałom-szefom departamentów marynarki z głównymi kwaterami w Spezii, Neapolu, Wenecji i Toronto. W portach ważnych pod względem strategicznym mają swoją siedzibę k o m e n d y morskie, a mianowicie: w Poli, w La Maddalena (na Sardynii), w Brindisi i Messynie; w innych, jak w Genui, Leghorn, Gaeta, Cagliari i Zara znajdują się s t a c j e morskie, pod dowództwem starszych oficerów marynarki.

Na całej przestrzeni zachodniej części Morza Śródziemnego lotnictwo włoskie może współpracować z flotą. Porty francuskie, hiszpańskie, Gibraltar, porty północno-afrykańskie w Marokko i Tunisie są dostępne dla włoskich samolotów startujących z Sycylii, Sardynii, lub północno-zachodnich wybrzeży Półwyspu Apenińskiego. Tym się tłumaczy fakt, że flota włoska nie posiada lotniskowców, (poza jednym „Giuseppe Miraglia", przerobionym ze zwykłego parowca) ponieważ są one niepotrzebne.

W tych warunkach znaczenie Malty, jako bazy morskiej, zabezpieczającej żeglugę na szlaku Gibraltar — Malta — Suez — Aden — Colombo — Singapore — Hong-Kong, spadło znacznie i trzeba było milionowych wkładów, aby jej strategiczną wartość podtrzymać.

Wprawdzie dalsza część Morza Śródziemnego, aż po Gibraltar jest mniej eksponowana na niebezpieczeństwo nalotu, jednak i tutaj włoskie samoloty mogą wykonywać raidy. (1500 mil morskich z Sardynii tam i z powrotem).

Poza tym lotnictwo włoskie miałoby tę przewagę, że opierałoby się o bazy leżące we własnym kraju, których Anglia nie posiada i których musiałaby szukać u zaprzyjaźnionych państw (Francja). Z tych powodów również znaczenie Gibraltaru zmalało do tego stopnia, że rzeczoznawcy (płk. Strabolgi w roku 1916, wice-admirał Usborne, w r. 1937), wypowiedzieli się za wymianą Gibraltaru na Ceutę, w drodze układu z Hiszpanią. Gibraltar bowiem, jego port, urządzenia i doki dostępne są nie tylko dla bomb lotniczych, ale i dla pocisków artylerii ciężkiej z wyżyn Algecirasu i północnego wybrzeża Afryki. Na wypadek zatargu zbrojnego z Hiszpanią, albo zajęcia tych obszarów przez inne państwo, prowadzące wojnę z Anglią, Gibraltar byłby trudny do utrzymania. Poza tym na obszarze Gibraltaru nie ma miejsca na urządzenie nowoczesnych baz lotniczych. Natomiast Ceuta posiada dogodny port, który mógłby być przerobiony na port wojenny i rozległe zaplecze pozwalające na urządzenie lotnisk.

Na tle tego obrazu rzeczywistości występuje jaskrawo znaczenie strategiczne archipelagu Wysp Balearskich. Archipelag ten, składający się z 5 wysp (Majorka, Minorka, Ibiza, Formentera i Cabrera) jest, z wyjątkiem Minorki, w rękach wojsk generała Franco. Majorka jest dzisiaj główną bazą morską floty narodowej, a prowadzone na niej, z dużym pośpiechem i nakładem pracy i kapitału prace fortyfikacyjne, mają być ostatnim wyrazem techniki wojennej.

Jasne jest, że zajęcie tych wysp przez Italię zagrażałoby najistotniejszym interesom Anglii i Francji. Powstanie nowej, potężnej bazy morskiej na Majorce skłoniło zapewne Francję do rozbudowy Oranu i założenia nowej bazy w Mers-el-Kebir (w pobliżu Oranu).

Nieco odmienie przedstawia się pod względem strategicznym położenie we wschodniej części Morza Śródziemnego, gdzie przewaga włoska nie jest tak wyraźna.

W rękach włoskich znajduje się archipelag Dodekanezu [1]). Główną bazą morską i lotniczą jest wyspa Rodos. Poza tym silnie ufortyfikowana została wyspa Leros. W Partenii zbudowane zostało lotnisko i 2 składy amunicji; w Apronesi wzniesiono silne fortyfikacje. Również i na innych wyspach Dodekanezu wre gorączkowa praca nad ich umocnieniem, której przebieg osłonięty jest tajemnicą wojskową.

Od strony południowej, Italia silnie osiadła w Trypolitanii i Libii. Siły włoskie w Libii przewyższają znacznie swym stanem liczebnym garnizony w Tunisie i Egipcie. Okręty podwodne i eskadry lotnicze znajdują tu dobre oparcie o bazę w Bengazi. Poza tym na całym obszarze Libii znajduje się 10 baz lotniczych, nad brzegiem morza, w Kufra (pośród pustyni) i na granicy Sudanu. Północne wybrzeże Libii daje wiele dobrych baz dla okrętów podwodnych tak, że nawet najsilniejsza flota nie mogłaby przeszkodzić współpracy tej broni z lotnictwem. Samoloty włoskie startujące z wysp Dodekanezu miałyby zaledwie 450 m. morskich do Haify, mniej niż 400 m. morskich do Kanału Sueskiego i 350 m. morskich do Aleksandrii. Współpraca tych eskadr jest tym bardziej możliwa, że, po spełnieniu zadania, znalazłyby one oparcie o bazy znajdujące się w Libii.

Główną angielską bazą lotniczą we wschodniej części Morza Śródziemnego jest wyspa Cypr. Ma ona przede wszystkim znaczenie jako ważne ogniwo na szlaku powietrznym, łączącym Anglię z Indiami. (1. skok: Anglia — Cypr, 2. Cypr — Aden, 3. Aden — Indie). Najsilniejszymi angielskimi bazami morskimi (i lotniczymi) są Aleksandria i Abukir. Fortyfikacje Aleksandrii zostały zupełnie odnowione i połączone ze sobą asfaltowymi drogami (forty Marsa-Matruh, Sidi-Boni, Sellum i Kum). W Mahmudia zbudowano wojskową centralę telefoniczną. Lotnisko w Dekhila zostało powiększone.

[1]) Archipelag Dodekanezu składa się, wbrew nazwie, nie z 12, lecz z 13 wysp. Są to: Rodos, Kos, Kalimnos, Leros, Filos, Nisyros, Symi, Khalki, Astypalaja, Karpatos, Kasos, Patmos i Lipsos. Archipelag ten okupowany został przez Włochy w r. 1912, podczas wojny z Turcją.

Po drugiej stronie Kanału Sueskiego powstała nowa baza angielska w Haifie (morska i lotnicza). Uzupełnia ona poniekąd braki w systemie obronnym Palestyny.

Największą troską Anglii jest zabezpieczenie Kanału Sueskiego. Siły zbrojne niezawisłego Egiptu są zupełnie niewystarczające, wynoszą bowiem ogółem 500 oficerów i 12.000 szeregowych. Dlatego Anglia wymogła na rządzie egipskim zobowiązanie się do wystawienia w ciągu 8 lat specjalnych oddziałów przeznaczonych do obrony Kanału Sueskiego (10.000 żołnierzy i 400 pilotów). Oprócz tych sił armia egipska ma być podniesiona do stanu 40 tysięcy żołnierzy.

Przy tej sposobności należy nadmienić, że Sudan zagrożony ze strony Libii i Abisynii, znalazł się w niekorzystnym położeniu strategicznym. Dlatego zostały silnie rozbudowane angielskie porty lotnicze w Chartumie [2]). Z drugiej strony, strzegąc szlaku wodnego do Indii i na Daleki Wschód, Anglia utworzyła potężną bazę w Mombassa (Kenia).

Jest jeszcze jedna brama, prowadząca na wody Morza Śródziemnego, to jest Dardanele, przez którą prowadzi droga do portów rumuńskich i sowieckich (nafta!). Podczas zastosowania sankcyj gospodarczych przeciwko Italii, Anglia otrzymała od rządu tureckiego pozwolenie na korzystanie z portu Czesme (niedaleko Smyrny). Celem stałej kontroli Dardaneli, Anglia ma zamiar utworzyć nową bazę morską i lotniczą, na wyspie Lemnos, w zatoce Andros.

Tak się przedstawia w ogólnych zarysach, geostrategiczne położenie na Morzu Śródziemnym. Wniosek, jaki z tych rozważań możemy wyciągnąć jest jeden: rozwój lotnictwa wojskowego przeobraził naturalne i sztuczne wartości strategiczne basenu śródziemno-morskiego.

JÓZEF HAŁACIŃSKI

[2]) Ilość angielskich samolotów wojennych w Egipcie i Sudanie obliczają obserwatorzy wojskowi na 2000.

Fragment z manewrów floty brytyjskiej na Morzu Śródziemnym

Czy Bałtyk jałowieje?

Rok bieżący przyniósł kaszubskim wsiom rybackim biedę. Zawiodły całkowicie połowy szprotów, będące fundamentem bytu rybaka. Już w roku ubiegłym szproty pokazały się tylko na krótko, ale ostatniej zimy nie złowiono ich na polskich wodach przybrzeżnych ani cetnara.

Niedość na tym!... Zawodzą również połowy ryb większych, jak flądry, dorsze i skarpie. Ryb tych jest 4 do 5 razy mniej niż zwykle o tej porze bywało. To już nie chwilowa bieda, to klęska!

Wszakże sprzęt rybacki kosztuje i w wodzie niszczeje, sieci rwą się w sztormach i rybak w wyniku swojej ogromnie ciężkiej pracy ma tylko straty. Toteż nie dziwota, że wobec zachwiania podstaw swojego istnienia ludność wybrzeża ma twarze zmroczone i pobrużdżone troską o przyszłość. Co dalej?... Czy zacisnąwszy pasa i zębów trwać przy zawodzie ojców i dziadów, czy też szukać nowych źródeł zarobku, do czego zmierza głównie młode pokolenie, dojęte do żywego beznadziejnością pracy w obecnych warunkach. Ale o nowe źródła zarobkowania nie łatwo. Bo i jakiegoż to zawodu ma się chwycić rybak dzisiaj, w czasach niebywałej konkurencji rąk ludzkich i potanienia ich pracy?

W zimie z pewną pomocą przyszło rybakom Państwo, które za pośrednictwem Morskiego Urzędu Rybackiego udzieliło im zapomóg pod postacią bonów na zakup artykułów pierwszej potrzeby. Objęci tą akcją Kaszubi odpracowali następnie równowartość udzielonej im pomocy przy robotach leśnych i umacnianiu wydm. Niestety, wielu rybaków żadnej pomocy nie otrzymało. Zapewne zbyt szczupłe kredyty były tego przyczyną, a może pewne niedociągnięcia natury organizacyjnej, jak twierdzą ci, co nie dostali nic.

Nie ulega też wątpliwości, że gdyby nie sezon kąpielowy, gdyby nie letnicy, to wśród naszych dzielnych Miłoszów i Bizewskich, Kąkolów i Budziszów, Ceynowów i Wittbrodtów, wśród całej tej pracowitej, bogobojnej rzeszy, która wytrwawszy przy wierze katolickiej i mowie praojców ułatwiła Rzeczypospolitej powrót nad Bałtyk — panowałaby dzisiaj wielka bieda.

Jakież mogą być powody tego katastrofalnego braku ryb, tego wyjałowienia morza?... Czy w przyszłości nie można by znaleźć na to środków zaradczych?...

Co do szprotów, to nie ma poważniejszej przyczyny do żywienia obawy, aby ich brak miał trwać stale. Nieobecność ławic szprotowych na Bałtyku, zwłaszcza południowym, przypisać raczej należy szczególnemu zbiegowi okoliczności, przede wszystkim nieprzychylnym wiatrom i prądom.

Jeżeli natomiast chodzi o ryby gatunków większych, jak s t o r n i e, czyli flądry — jak p o m u c h l e, czyli dorsze — oraz s k a r p i e, czyli sztajnbuty, zwane również turbotami, to jak się zdaje, są dwa powody ich zanikania.

Pierwszym z nich, pozornie może błahym, ale mającym znaczenie istotniejsze niż to na ogół Kaszubom się wydaje, jest nieopatrzne i wysoce lekkomyślne niszczenie młodego narybku przez samych rybaków.

Kiedy późną jesienią odbywają się połowy dorszy, rybacy używają za przynętę bądź krewetek,

Port we Władysławowie — kutry rybackie

Gdynia — powrót z połowu

małych raczków koloru piasku morskiego, które niezbyt ściśle nazywają „krabami", bądź cienkich małych rybek, wijących się na podobieństwo węgorzy, tzw. „tubisi" [1]). W zawartości sieci, używanych do połowów tej przynęty, obok nielicznych stosunkowo tubisi i krewetek jest zazwyczaj mnóstwo małych fląderek. Tubisie i krewetki rybacy skrzętnie wybierają, całą zaś masę flądrowego narybku pozostawiają na zmarnowanie drgającą i tańczącą na piasku, zamiast wrzucić z powrotem do morza.

Zapewne, gdyby tak postąpił jeden tylko rybak, szkoda byłaby niewielka i w żadnym razie nie mogłaby zaważyć na przyszłych połowach fląder. Ale niestety tak robią wszyscy, toteż nie wydaje się przesadny doraźny rachunek, który powstałe skutkiem tego straty oblicza na dziesiątki tysięcy kg.

Druga przyczyna braku ryb jest donioślejsza. Po wojnie światowej rozpowszechnił się zwyczaj dokonywania połowów przy pomocy tzw. „trałów", inaczej „włoków". Kuter wlecze za sobą kombinację sieci i zagarnia w nie wszystko, co napotka. Co na drodze — to nieprzyjaciel!... Sposób ten, który pomnożył połowy bardzo znacznie, zawiera w sobie wielkie niebezpieczeństwo, bowiem w razie nierozumnej, rabunkowej gospodarki, grozić może wyjałowieniem morza.

Ryby składające ikrę w zimie, pomiędzy styczniem i kwietniem, w poszukiwaniu spokoju i bezpieczeństwa ciągną wtedy instynktownie na wody głębsze, w okolice Bornholmu. Jednak wszędzie znajdują je rybacy z trałami i, niepomni na przyszłość, łowią „ryby-matki", pękate od ikry, chude i niesmaczne.

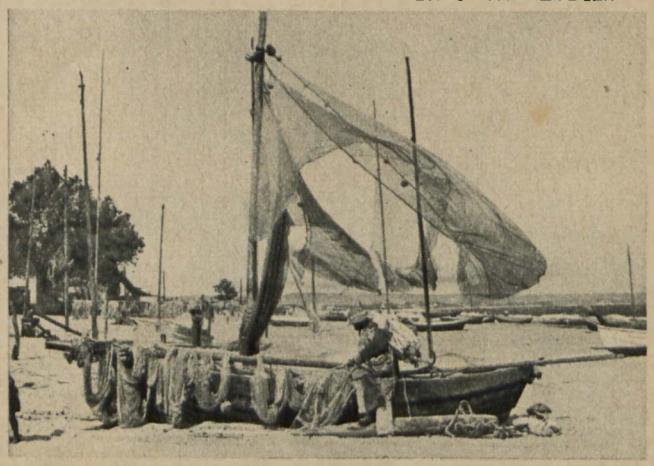
Takie postępowanie, podobne do podpiłowywania filaru, na którym wspiera się cały byt rybaczy, musiało dać wynik opłakany. Toteż, aby zaradzić złu, niezbędne wydaje się obostrzenie czasu ochronnego na ryby. Od stycznia do kwietnia połowy trałami powinny być jak najsurowiej zakazane. Przestrzegania tego zakazu winien pilnować Morski Urząd Rybacki przez swoje placówki w Gdyni, Helu, Jastarni i Władysławowie oraz przez swoich mężów zaufania we wszystkich pomniejszych osiedlach nadmorskich. Opornych, wyłamujących się z tego przepisu rybaków Urząd karałby surowo, ale sprawiedliwie. Wymaga tego interes samych rybaków, wymaga również interes naszego Państwa, które rok rocznie przekazuje za granicę kilkadziesiąt milionów złotych w obcej walucie za sprowadzone ryby.

Byłoby również pożądane ogłoszenie odezwy do rybaków, zwięźle i zrozumiale ułożonej, w której powołane władze wyłuszczyłyby im cel tego rozporządzenia. Wśród ludności wybrzeża, niezmiernie wrażliwej na zarządzenia słuszne i sprawiedliwe oraz na dobro powszechne, znalazłaby ona oddźwięk jak najżywszy. Czasu wiele do stracenia nie ma. Obfitość ryb nie przyjdzie sama i od razu. Ale rok bieżący winien stać się wreszcie przełomowym w dziejach powojennego rybołóstwa. Do chat rybaczych musi zajrzeć dobrobyt z pracy rybaczej zrodzony. Zaś z budżetu Państwa musi zniknąć wielomilionowa pozycja za ryby importowane.

Dopóki zaś to nie nastąpi, dużą pomoc ciężko doświadczonym przez los rybakom mogliby oddać letnicy odwiedzając gromadnie pomniejsze osiedla nadmorskie: ciche, spokojne D ę b k i, pachnącą jodem, tuż przy plaży położoną K a r w i ę, sielskie O s t r o w o, C h ł a p o w o, spokojnym morzem się cieszące, duże S w a r z e w o w najgłębszym łuku Zatoki Puckiej położone, wreszcie na helskim międzymorzu: C h a ł u p y, K u ź n i c e, J a s t a r n i ę...

Lato na wybrzeżu trwa dłużej niż w głębi kraju. Kąpać się i sycić słońcem można nawet do końca września, a nawet do połowy października.

MIECZYSŁAW ZYDLER



Naprawa sieci

[1]) Tobiasz (Ammodytes tobianus L) lub dobijak (Ammodytes lanceolatus).

Ratownictwo

Ludzie zazwyczaj schlebiają morzu. Lecz — bądźmy szczerzy — morze wcale nie jest takie, jak starają się je przedstawić niektórzy poeci, dbali tylko o rym i rytm swoich wierszy. Z ust marynarzy, uznojonych trudem morza, częściej można usłyszeć przekleństwa, skierowane pod adresem wrogości żywiołu morskiego, niż pochwałę, czy zachwyt nad jego urokiem. Twarde słowa żeglarzy wypływają z wrogiego charakteru morza, które rzadko kiedy bywa wspaniałomyślne! Usłyszeć o uratowaniu tonącego statku lub jego załogi niełatwo, chyba że działo się to w powieści lub filmie amerykańskim, który ze względu na kasowość musi się kończyć „happy endem". W świecie marynarzy częściej można się dowiedzieć, jak to rozbitkowie, kiedy się zdawało, że już, już będą uratowani — tonęli ściągnięci zdumiewającym okrucieństwem głębin. Bo na morzu rzadko zdarza się inaczej!

Morza pochłaniają nie tylko pojedyńczych ludzi i statki, lecz nawet całe floty. Historia zna dobrze takie wypadki. Ale co najznamienniejsze, żywioł morski niszczy najwięcej okrętów i połyka ich załogi na przybrzeżnych mieliznach i skałach. Statystyki mówią o tym wyraźnie: „Około jednej trzeciej awaryj zdarza się na pełnym morzu, podczas gdy pozostałe dwie trzecie wypadków mają miejsce w pobliżu lądów". W świetle tej statystyki trafne wydają się słowa starego szypra holenderskiego, który twierdził: „Morze nie znosi tylko nieżeglownych statków i ludzi o słabym sercu, wyrzucając ich z powrotem tam, skąd przyszli — na brzeg. Ale wtedy są to już tylko trupy".

W miarę rozwoju żeglugi, a więc i mnożenia się wypadków tragicznych rozbić okrętów, zwłaszcza w pobliżu brzegu, coraz więcej uwagi zaczęto poświęcać ratownictwu przybrzeżnemu.

W dawnej Rzeczypospolitej Polskiej ratownictwo przybrzeżne było nawet objęte specjalną ustawą. Z lustracji starostwa puckiego z roku 1565 widzimy, jak to „wieś Ostrów na Helu obowiązana jest czasu gwałtownej wody od morza do strądu wachtować" tzn. pełnić straż na wybrzeżu w czasie burzy na morzu, aby w razie potrzeby można było udzielić rozbitkom szybkiej pomocy.

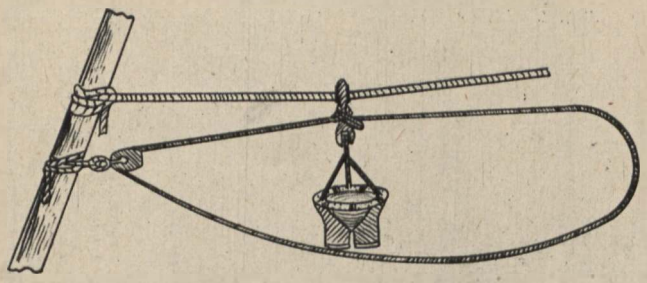
W granicach starostw nadmorskich byli powoływani sołtysi strądowi, czyli nadbrzeżni, spełniający częściowo funkcję dzisiejszych strażników brzegowych. Obowiązki dawnych sołtysów polskich starostw morskich tak określa ustawa, wydana z początkiem drugiej połowy XVIII-go wieku przez starostę puckiego. „We wsiach starostwa puckiego, nad morzem wielkim sytuowanych, sołtysi i przysięgli postanowieni podług dawnych zwyczajów i przysięgi swojej, przynajmniej dwa razy na tydzień strąd swój objeżdżać lub obchodzić powinni, a gdy się trafi (uchowaj Boże), że żeglujący na morzu ratunku potrzebować by mieli, ten zaraz ile mocy i sposobności ich będzie, dawać mają, przybierając do pomocy tyle, ile zebrać można w bliskości ludzi, a od tego nikt pod surową karą wolnym być nie ma".

Dzisiaj na brzegu polskiego morza, zresztą niezmiernie małym, wynoszącym zaledwie 140 km, z czego na rzeczywistą granicę morską przypada zaledwie 72 km znajdują się dwie stacje ratunkowe. Są one rozmieszczone po stronie otwartego Bałtyku. Jedna znajduje się prawie na samym cyplu Helu, druga zaś w Jastarni, leżącej mniej więcej w połowie długości półwyspu. Prócz tego buduje się obecnie nowoczesną stację ratunkową w nowym porcie polskim, Władysławowie.

Ubiegłej zimy dokonała raz akcji ratunkowej stacja na Helu, niosąc pomoc rozbitkom kutra „Starnia", tonącego niemal obok samego cypla półwyspu.

Kuter, mając na pokładzie czterech rybaków, powracał z połowów w okolicy Bornholmu. Latarnia morska przestała już omiatać snopami światła sine wody Bałtyku i rudy świt począł jaśnieć, zarysowując wyraźniej linię horyzontu zamazaną czernią nocy. Na skutek rozłożenia się wielkiego wyżu na południowym wschodzie Europy, dął mroźny wiatr, gwiżdżąc ponuro. W termometrach rtęć się gwałtownie skurczyła — 20 stopni mrozu! Każdy bryzg żywej fali zamienia wodę w szklistą, bezduszną, martwą masę lodu. Od morza idzie śmierć... Biała śmierć... Wtem poczyna wibrować w powietrzu ledwie dosłyszalny dźwięk rogu — to sygnał zawezwawczy dla załogi ratowniczej, obowiązanej, podobnie, jak za czasów królów polskich, „w cza-

Urządzenie do ratowania rozbitków



Schemat urządzenia ratunkowego przy pomocy boi

sie gwałtownej wody od morza do strądu wachtować". Spostrzeżono już na morzu tonącą „Starnię". Wygląda jak fantastyczna biała bryła, kołysząca się bezwładnie na wodzie, gdyż wskutek nachełstów wzburzonego morza, mróz skuwa fale na pokładzie stateczku, oblodzając go aż po sam top masztu. Biała śmierć na morzu...! I chociaż dziś, prócz stałych ratowników, nikomu kara za opieszałość nie grozi, z chat licznie wybiegli rybacy kaszubscy. Biegnąc w stronę stacji ratunkowej, ogarnęli twardym spojrzeniem nieodgadnione oblicze morza.

Wreszcie z budynku stacji ratunkowej ludzie wynoszą przyrządy ratownicze: stosy lin różnej grubości, drągi, skrzynie z potrzebnymi przyrządami oraz aparat do wyrzucania rakiet, przypominający swym kształtem małą kartaczownicę. Oto już ustawiają ją na ziemi, możliwie najbliżej tonącej „Starni". Przodownik zakłada w lufę kartaczownicy rakietę, po czym umocowuje do niej linkę grubości małego palca. Teraz oblicza siłę wiatru, kierunek i pociąga za cyngiel pistoletu zapłonowego. Wybuch! Pocisk wylatuje z sykiem, znacząc w powietrzu czarną smugę dymu lekko wygiętą w parabolę. Śladem jej sunie, trop w trop, zbawienna linka - rzutka. Jeśli spadnie na pokład, rybacy będą uratowani, a jeśli nie, to trzeba założyć nową rakietę i tak długo strzelać, aż rzutka opadnie na statek, bo w taką pogodę łodzią ratunkową przedostać się do rozbitków nikt by nie zdołał!

Kilka chwil po wystrzale mija w pełnym napięcia oczekiwaniu.

Rozbitkowie poczynają w tej chwili wybierać dostarczoną za pomocą rakiety linkę - rzutkę, do której już na brzegu, odległym od nich o pół kilometra, przywiązano blok z przeciągniętą przezeń tak zwaną liną ruchomą. Nie posiada ona końców, przez co tworzy obwód zamknięty, a jest wystarczająco długa, aby sięgnąć od lądu do rozbitków. Rozbitkowie poczynają ją teraz przyciągać wraz z blokiem, przywiązując go następnie wysoko do oblodzonego masztu. Zwisa z niego jedynie linka biegnąca przez krążek bloku, zwisa aż na brzeg. Tu ratownicy przymocowują do niej grubą manilówkę i ciągnąc do siebie jedną stronę ruchomej linki, dostarczają w przeciwnym kierunku, na pokład zagrożonego kutra, tę ciężką grubą manilówkę, umocowaną do drugiej krawędzi ruchomej linki. Gruba lina przesuwa się szybko. Niby legendarny wąż morski wynurza się z wody, wspina na kry, znów wpada do morza i oto dociera do bloku umocowanego przed chwilą na maszcie „Starni". Rozbitkowie chwytają ją zgrabiałymi rękoma. Po chwili jest też przymocowana jakieś pół metra wyżej bloku z linką ruchomą. Tymczasem na brzegu ustawiono wysoki trójnóg. Ratownicy przerzucają przez niego pozostały koniec manilówki, naciągają ją siłą kilkunastu krzepkich ramion. W ten sposób jest utworzony wiszący pomost pomiędzy lądem i statkiem. Następnie do kółka nanizanego na manilówkę umocowują boję ratunkową, zrobioną ze zwykłego koła ratunkowego z wszytymi w nie, jakby obszernymi spodniami. Boja pociągana linką ruchomą posuwa się po manilówce i zostaje dostarczona na kuter. Teraz wsiada w nią jeden człowiek i puściwszy się masztu rozpoczyna zbawienną jazdę nad pękającą krą. Po chwili jest już bezpieczny na lądzie, chociaż nie odeszło się bez kąpieli, gdyż lina pod wpływem ciężaru wygina się w połowie swej długości, pochylając maszt „Starni" w stronę brzegu. Wygląda to niby ukłon stateczku w stronę ratowników, lub smutne potakiwanie: „Zgoda, ratujcie ich przynajmniej, bo sam już długo się na powierzchni nie utrzymam". Boja uwolniona z ciężaru wędruje z powrotem na kuter. Maszt jego prostuje się, wsiada w nią następny człowiek i w ten sam sposób zostaje wyciągnięty na ląd. I oto cała załoga, czterech ludzi, jest uratowana! Rozbitkowie, skostniali z zimna, dziękują swoim wybawcom. Gruba rybaczka, wznosi dziękczynnie oczy do nieba, gdy najniespodziewaniej stojący na uboczu człowiek, wysuszony jak mumia, wodząc oczyma za rozbitkama, wybucha tragicznym, głupkowatym chichotem:

— Hi, hi, hi! — Przyszliście do mnie! Witam was koledzy. Hi, hi, hi! Jesteśmy braćmi topielcami!

— Wyratował go przed latem mój ojciec — mówi cicho przodownik, pokazując na niesamowitego człowieka — ale morze zmysły mu odebrało. Pogoda była gorsza niż dziś, bał się siąść w boję ratunkową. Wszystkich wtedy wyciągnięto prócz niego. Został sam na statku. Potem przyszła noc i mgła. A rano, kiedy się morze uspokoiło ojciec podjechał szalupą do wraku. Z wody tylko maszt sterczał, a on wciąż siedział na nim i wył. Właściwie chichotał jak teraz. Siłą musiano go ściągnąć. I teraz mu się zdaje, że jest topielcem. A ludzie nie wiedzą o tym i myślą, że morze tylko koi nerwy. Jednak morze jest inne. Bierze za żeglugę haracz, ściągając okręty i ich załogi w głębiny, z których od wieków czerpie się bogactwa. — Bo morze to nie tylko poezja!

STANISŁAW ŚWIDERSKI

Szalupa ratunkowa

Szanghaj — jeden z mostów i gmach „Broadway Mausins"

Koncesje zagraniczne w Chinach - a wojna

(Od specjalnego korespondenta „Morza")

Tientsin zakończył mój objazd po koncesjach zagranicznych w Chinach. Z pięciu miast „koncesyjnych", tzn. takich, w których cudzoziemcy mają swe koncesje, odwiedziłem trzy najważniejsze: Szanghaj, Tientsin i Kanton. Pozostały jeszcze Hankau i Amoy, a więc ośrodki o daleko mniejszym znaczeniu.

Koncesje zagraniczne w Chinach stanowią dziś przedmiot gorącego zainteresowania całego świata. Od ich sytuacji zależeć będzie nie tylko los inwestowanych w nich miliardowych kapitałów angielskich, francuskich, amerykańskich, ale także egzystencja dziesiątków tysięcy białych ludzi, a także chleb tysięcy europejskich i amerykańskich robotników. W wielkiej grze o koncesje zagraniczne w Chinach waży się przyszłość rasy białej w tym olbrzymim kraju i szanse wpływów Europy.

Wspomniałem już, że miast chińskich, w których istnieją koncesje mocarstw europejskich (Stany Zjednoczone są reprezentowane tylko w zarządzie tzw. koncesyj międzynarodowych w Szanghaju), jest ogółem pięć. Rozpatrzmy po kolei tedy każde z nich. Zaczniemy od Szanghaju, drugiego po Tokio pod względem liczby mieszkańców miasta Dalekiego Wschodu, największego ośrodka ekonomicznego i najludniejszego miasta Chin, piątego portu świata.

Szanghaj jest największym ośrodkiem koncesyjnym w Chinach, i to zarówno pod względem liczby zamieszkujących go cudzoziemców, jak i ze względu na zasięg i rozmiar jego zagranicznych interesów. W roku 1936 mieszkało w Koncesji Międzynarodowej w Szanghaju około 1 miliona 150 tysięcy obywateli, w tym 80 tysięcy cudzoziemców, w koncesji zaś francuskiej — prawie pół miliona ludności. Obecnie, na skutek działań wojennych i spowodowanego przez nie zniszczenia chińskich dzielnic miasta, ludność obu koncesyj wzrosła łącznie co najmniej o 1 milion osób, osiągając razem ponad dwa i pół miliona mieszkańców. Jak widzimy zatem, w chwili obecnej więcej niż połowa obywateli Szanghaju zamieszkuje tereny koncesyj zagranicznych. Oczywiście, są to w przeważnej części Chińczycy, którzy schronili się tu pod opiekę sztandarów francuskiego, angielskiego i amerykańskiego. Liczba cudzoziemców zmalała raczej, i to w dość poważnym stopniu, na skutek wypadków ostatniego roku.

Powiedzmy teraz parę słów o ustroju polityczno - administracyjnym i o stanie obecnym owych dwu koncesyj zagranicznych w Szanghaju. Datują się one z połowy ubiegłego stulecia, ale z biegiem czasu ulegały różnym przekształceniom. Koncesja międzynarodowa (zwana inaczej zagraniczną), jest pod dominującym wpływem W. Brytanii i gdyby nie istniejące w niej dość znaczne interesy amerykańskie oraz przyłączona do niej japońska dzielnica Hongkew, mogłaby być właściwie nazwana koncesją brytyjską. Jest ona administrowana przez wybieralną radę miejską, złożoną z dziewięciu cudzoziemców (pięciu Anglików, dwóch Amerykan i dwóch Japończyków) oraz pięciu - sześciu Chińczyków. Są w niej stacjonowane wojska angielskie i amerykańskie, zaś na rzece Whangpoo, tuż przy jednej z głównych ulic Szanghaju, Bund'zie, stale czuwają okręty wojenne tych dwu państw. Koncesja francuska pozostaje pod administracją konsula generalnego Francji, któremu asystuje rada doradcza, złożona po części z cudzoziemców (prawie samych Francuzów), częściowo zaś z Chińczyków. Posiada ona garnizon wojsk francuskich, zaś

Tientsin — plac główny i ratusz.

na rzece Whangpoo, wzdłuż Quai de France, będącego przedłużeniem Bund'u, dzierżą straż francuskie torpedowce i kanonierki, a nie rzadko zawita tu nawet i pancernik. Dodajmy jeszcze, że tak w pierwszej, jak i w drugiej koncesji służbę bezpieczeństwa pełnią policje, całkowicie podległe odnośnym władzom administracyjnym. W koncesji międzynarodowej są to po większej części Hindusi, tzw. Sikowie, w koncesji francuskiej — Annamici i emigranci rosyjscy, zorganizowani we francuskim korpusie policji.

Dzieło, jakiego rasa biała dokonała w ciągu siedemdziesięciu lat w Szanghaju, jest olbrzymie i podziwu godne. Z nędznego osiedla chińskiego, otoczonego tradycyjnym murem, brudnego, zapuszczonego i nic nie znaczącego, utworzono w ciągu paru dziesiątków lat, trudem i pieniędzmi ludzi białych, olbrzymie miasto o czterech milionach mieszkańców, pulsujące życiem i ruchem, imponujące rozmachem i bogactwem, koncentrujące przeszło połowę wymiany zagranicznej olbrzymich Chin. Oczywiście, Chińczycy mają też swą część zasługi w tym dziele, a praca ich i kapitały odegrały, zwłaszcza w najnowszych czasach, doniosłą rolę w procesie tego bezprzykładnego rozwoju. Ale bez ludzi białych, bez ich twórczej energii, bez ich inicjatywy, pracy i pieniędzy na pewno nie byłoby dzisiejszego, a raczej wczorajszego, Szanghaju. Przecież pełnomocnicy chińscy śmieli się z ironią, gdy w roku 1860 podpisywali układ, zezwalający „barbarzyńcom" na osiedlenie się w tych błotnistych, zarażonych okolicach. Dziś wystarczy przejść się po ulicach koncesji międzynarodowej lub francuskiej, aby zobaczyć, jakiego dzieła tu dokonano. Drapacze chmur mogą śmiało rywalizować ze swymi amerykańskimi kolegami, hotele dwudziestopiętrowe nikogo już nie dziwią, jak i za rzecz zwykłą uchodzą kina, mieszczące po 5 i 6 tysięcy widzów. Sklepy zakasowały już dawno wielu amerykańskich i europejskich konkurentów. Ulice bankowe i w ogóle City szanghajska, zabudowane olbrzymimi pałacami najpotężniejszych banków ze wszystkich części kuli ziemskiej i wielopiętrowymi gmachami firm, obracających sumami, sięgającymi liczb zawrotnych, mają również swą wymowę. Wszędzie szerokie, asfaltowane bulwary i ulice, wszędzie wieczorem potoki różnobarwnego światła neonów i lamp elektrycznych, wszędzie fale rozpędzonych samochodów najdroższych amerykańskich marek, wszędzie tłumy wielojęzyczne ludzi — oto był Szanghaj z przed roku.

Wojna spadła, jak grom z jasnego nieba, na to rozkwitające, tętniące życiem, pulsujące inicjatywą i energią miasto i zadała mu cios śmiertelny. Ze wszystkich koncesyj zagranicznych w Chinach żadna nie ucierpiała nawet w przybliżeniu tak, jak Szanghaj. Cóż w tym zresztą dziwnego, skoro, poza koncesjami nie pozostało właściwie nic z olbrzymiego, milionowego miasta. Zwiedzałem Szapei (mieszkało tu przedtem milion ludzi), Nantao, Hungdżao i inne dzielnice Wielkiego Szanghaju, a raczej — wspomnienia jego dzielnic. Szukałem w Szapei godzinami całymi jednego niezburzonego domu. Nie znalazłem, a przecież Szapei miało nie wiele mniej mieszkańców, niż Warszawa. Dziś tylko psy wychudłe wałęsają się po ulicach, między gruzami. Tak samo jest w Nantao, prawie tak samo w Hungdżao i wielu bardziej oddalonych częściach Hongkew.

Same koncesje szanghajskie ucierpiały stosunkowo nie wiele od działań wojennych, ale życie ich jest całkowicie sparaliżowane. Komunikacja między poszczególnymi częściami ich jest niezmiernie utrudniona na skutek okupacji japońskiej i obowiązującego de facto ciągłego stanu oblężenia, kontakt zaś z zapleczem jest do tego stopnia przerwany, że jeszcze przed miesiącem było niemożliwe, nawet przy największym poparciu i najlepszych rekomendacjach, otrzymać zezwolenie władz wojskowych japońskich na udanie się do Nankinu. Toteż koncesje zagraniczne Szanghaju zamierają, wraz z całym miastem. Obroty towarowe portu spadły w ciągu sześciu pierwszych miesięcy rb. o ponad 60% w stosunku do identycznych obrotów z roku ub., produkcja

Szanghaj — zniszczona dzielnica Szapei

przemysłowa i finansowa aktywność zmniejszyły się w daleko jeszcze większym stopniu. I bardzo jest wątpliwe, czy Szanghaj zagraniczny podniesie się jeszcze kiedykolwiek do tego stopnia, aby powrócić do przedwojennej świetności.

Koncesja w Kantonie jest niewielka i obejmuje wysepkę, a właściwie ławicę piaszczystą, zwaną Szamin. Wysepka dzieli się na dwie części administracyjne: francuską i angielską. Pierwsza broniona jest przez wojska i kanonierki francuskie, druga — przez brytyjskie siły zbrojne. Osiedliły się tu banki, konsulaty, lekarze zagraniczni, przedstawicielstwa wielkich europejskich i amerykańskich firm, pracujących na terenie Chin, i zamieszkało kilkuset białych z rodzinami, a także i Japończyków. Śliczny jest Szamin, ze swymi willami i estetycznymi gmachami biurowymi, tonącymi w zieleni. Ogrody, liczne place tenisowe, spacerowa promenada nad rzeką uprzyjemniały w nim pobyt nielicznym stosunkowo cudzoziemcom.

Dziś Szamin zamieniony jest w fortecę. Brzegi wyspy bronione są przez betonowe blokhauzy i druty kolczaste. Wszędzie pełno worków z ziemią, wszędzie — posterunki wojskowe. Jako gość dowódcy oddziału francuskiego, stacjonowanego w Szaminie, bawiłem w Kantonie przez parę dni w jednym z najgorętszych jego okresów wojennych. Ataki bombowe samolotów japońskich powtarzały się niemal codziennie, detonacje pękających w pobliżu bomb i odgłosy strzelaniny stały się już czymś zwykłym. Oczywiście, w tych warunkach koncesja miejscowa musiała również nie mało ucierpieć finansowo, a interesy jej uległy znacznemu ograniczeniu. Pomimo jednak bliskości działań wojennych, pomimo ciągłej groźby zniszczenia i śmierci, nie jest tu jednak tak źle, jak w Szanghaju. Szamin ucierpiał bardzo, ale żyje.

Najmniej stosunkowo ze wszystkich koncesji ucierpiał, tak od działań wojennych, jak i materialnie — od ich skutków — Tientsin. Zajęty został przez Japończyków na samym początku działań wojennych, niemal bez walki, tak, jak prawie bez walki zajęte były całe Chiny północne. Zachował swe zaplecze, niemal nie tknięte przez wojnę, i szybko stosunkowo powrócił do normalnych warunków. Te koncesje mogą uważać się za naprawdę szczęśliwe.

Pod względem prawno - administracyjnym Tientsin przedstawia się podobnie, jak Kanton. Istnieją tu koncesje angielska i francuska, włoska i japońska, bronione przez siły zbrojne tych państw i pilnowane przez własne policje. Przed wojną światową istniały tu ponadto jeszcze koncesje: niemiecka i rosyjska, ale zostały one zlikwidowane. Tientsin jest jednym z najważniejszych portów chińskich, a jego obrót towarowy wyniósł za rok 1936 ponad 5 milionów ton.

Zewnętrznie Tientsin przypomina nieco Szanghaj, tylko bez jego drapaczy nieba i szalonego rozmachu. I tutaj także znać jednak bogactwo, systematyczność w organizowaniu i dużą kulturę. Tientsin jest na ogół milszy, przyjemniejszy od olbrzymiego Szanghaju i Europejczycy chętnie w nim mieszkają. Śladów wojny nie znać tu absolutnie żadnych, komunikacja z zapleczem jest niemal normalna, ograniczeń specjalnych nie ma również. Jedynie tylko bandy pirackie stały się może bardziej agresywne i coraz to niepokoją okolicę, ale do tego Europejczycy, zamieszkali w Chinach, przyzwyczajeni są nie od dziś.

Pozostałe dwa miasta koncesyjne, Amoy i Hankau, nie należą do zakresu niniejszego szkicu, gdyż nie byłem w nich. O ile wiem, Amoy ucierpiało dość znacznie od walk i zwolna powraca obecnie do normy, pod okupacją japońską, straty mają być tam pono jednak nader poważne. Hankau jest chwilowo stolicą republiki Kuomintangu i zapewne stanie się wkrótce ośrodkiem gwałtownych i bardzo krwawych walk. Trudno tedy dziś przewidzieć, co przyniesie jego koncesjom, a właściwie koncesji francuskiej, bo o japońskiej trudno mówić w tych warunkach, najbliższa przyszłość. EDWARD CZERW

Za ciepłym prądem

O tym, czym są prądy na ogromnych bezmiarach oceanów i mórz wiedzieli już dawno żeglarze. Znane są przecież bezsilne, wielomiesięczne błądzenia dokoła wysp Galapagos, znane zdobywania wbrew prądom przykrego Cap-Horn'u, Hatteras'u i północnych cieśnin, pełnych lodowych gór, przez które — niczym przez dyszę ssącą — przemykały się trwożnie mizerne stateczki pierwszych śmiałych żeglarzy, co bez map nieraz, bez porządnego osprzętu parli przed się w nieznane przestrzenie.

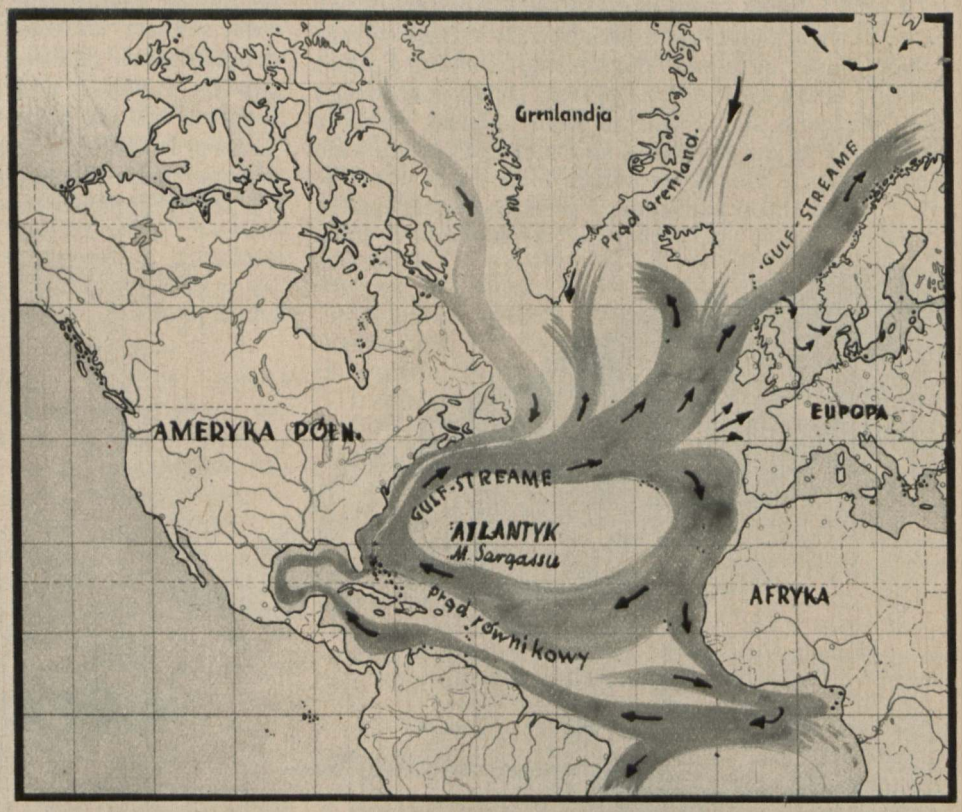
Lecz zainteresowanie zjawiskiem prądów oceanicznych i morskich zrodziło się dopiero po odkryciu Florydy, w 1513 roku, kiedy to sławny na ówczas żeglarz A. de Alaminos, żeglując z Meksyku do Europy przez cieśninę Florydy, został porwany przez jakiś bardzo silny prąd i w rekordowym na owe stosunki czasie, bo w niespełna 2 miesiące znalazł się u wybrzeży Hiszpanii. Pomyślny ów prąd został z miejsca nazwany prądem Florydy i naniesiony na mapy z opinią najprzychylniejszego w świecie prądu dla rejsów powrotnych z Ameryki. Nazwa ta przechowała się i dzisiaj u niektórych autorów, na ogół jednak ustępuje miejsca „Gulfsztremowi" czyli Prądowi Zatokowemu.

Pierwsze nad nim badania, poczynione przez Beniamina Franklina, przy końcu XVIII wieku, łączą się, a raczej identyfikują z początkami późniejszej, wielkiej nauki — oceanografii. Jak wielkie znaczenie przywiązywano do tego oceanicznego nurtu świadczy przypisywanie gwałtownego rozwoju portów północnych U. S. A., właśnie łatwości nawigacyjnej Gulfsztremowych wód. Toteż Franklin na swej mapie z 1770 roku tym śmielej przedstawia Gulfsztrem jako olbrzymią rzekę, biegnącą między prawie nieporuszonymi, a jednak płynnymi ścianami otaczających mas oceanu. Szybkość tej masy określa on na 4 mile/godz., czyli prawie 7 i pół km/godz., to znaczy o wiele więcej niż dobry piechur średnio w dziennym marszu. Dopiero z rozwojem nawigacji zrozumiano, że na wszystkich oceanach istnieją analogiczne prądy, że ruchy i cyrkulacje ograniczają się nie tylko do zamkniętych stref, lecz prawie do całego obszaru morskiego. Wobec tego dawne twierdzenie o „rzece oceanicznej", przebiegającej w „korytku" wód nieporuszonych, otrzymało cios śmiertelny. Z dawnych koncepcyj została jedna najważniejsza, o ruchach dokoła spokojnych powierzchni. Taką „powierzchnią spokojną" przy Prądzie Zatokowym jest morze Sargasso.

Ten olbrzymi, elipsoidalny szmat prawie nieporuszonej wody, zawarty między Azorami i Antyllami, a z drugiej strony między 20° i 40° szerokości północnej, aż kipi od bujnego życia. Niczym olbrzymia, morska łąka zgmatwanych, a soczystych roślin przyhołubia w swych gąszczach roje istot żywych. Płyną tam złożyć ikrę nasze polskie węgorze, i stamtąd, jako cienkie istotki, gnane odwiecznym instynktem wędrówek, wraca w rodzinne strumienie potomstwo. W nawigacji morze Sargasso cieszyło się i zawsze cieszyć się będzie najgorszą opinią. Trudno żeglować przez jego gęste listowia: kadłub aż szorstki od nalepionych ciał i roślinek przyczepionych! Toteż nic dziwnego, że to „oko" martwe omija i omijało się chętnie.

Ale wracajmy do Prądu Zatokowego!

Wedle słów Maury'ego nie istnieje bardziej wspaniały prąd na świecie. Gwałtowniejszy od Amazonki i Missisipi, posiada zasoby wód tysiące razy większe od nich. Ba! Gdyby zebrać masę wód, rzek i lodowców ziemskich, to byłaby raptem 22-gą częścią potężnego prądu. Zastanawiająca jest ogromna jego ciepłota. Koło Florydy woda jest jakby grzana, bo sięga 27°. Przy Cap Hatteras 24°, na wy-



sokości Nowej Szkocji spada do 20° C. i tak stopniowo traci po drodze ciepło na rzecz otoczenia. Do wybrzeży Europy podchodzi już bardzo ochłodzony, ale jeszcze w dalszym ciągu spełnia rolę potężnego kaloryfera, wywierającego ogromny wpływ na klimat i życie ogrzewanych przezeń stref.

Podobnie jak w energii cieplnej następuje spadek szybkości. Najgwałtowniej i najbardziej wartko wybiega z wąskiej na 64 km gardzieli Florydy. Szparką szybkością około 8 km/godz. wymiata z płytkiego dna muł, ruchomy materiał i wszelakie śmiecie denne. Do tego stopnia, że na twardym podłożu nie sposób zarzucić kotwicy, bo ślizgają się na próżno łapy, a statek bezradnie dryfuje. Ten, kto musiał kotwiczyć się w cieśninie Florydy pamięta na długo, co to zaborczość Gulfsztremu!

W dalszej swej wędrówce Prąd Zatokowy zatraca powoli chyżość, tak, że po zetknięciu z zimnym prądem Labradoru sunie się ku Europie z szybkością ledwie 30 — 10 km/dzień. Tracąc pęd rozlewa się szeroko na boki i leniwie zagląda za „przydrożne" przeszkody. Tak więc najpierw wsmykuje się pomniejszymi jeziorami w ciszę Sargasso, później leniwie załazi bocznymi chodami na północ pod samą Islandię, na południe po Kanaryjskie Wyspy, pod burzliwą Biskaję, do Kanału La Manche i w kręte komysze Irlandii, na Morze Północne i szczyptę do Skagerrak'u. Ale główny kurs owej prądowej pielgrzymki jest dalszy, bardziej północny. Aż hen, do zacisza skalnych ścian fiordów Norwegii, pod mroźny Murmańsk i pod półrocznie trwające lody Archangielskich pobrzeży.

Dalej ciągnie się już naprawdę leniwie krzywą pętlicą, by przygrzać ostatnim tchnieniem południa Szpicbergen i zamrzeć za 80° na zawsze.

Ludzi i świat żywy darzy Prąd Zatokowy także poza-nawigacyjnym dobrodziejstwem. Przede wszystkim niesie ogromne złagodzenie klimatu krajom Europy, obok których przepływa. Dzięki jego ciepłu lasy wciskają się daleko za koło polarne, Norweg może siać jęczmień i owies na Dalekiej Północy i nie dbać o skucie zimowym lodem fiordowych przystani, a liczne statki zachodnio i północno europejskich rybaków zdolne są rybakować w ciepłych strefach wodnych przez rok cały i staszczać olbrzymie masy chętnie żerujących w ciepłym prądzie dorszy i tłustych śledzi.

Dzięki Gulfsztremom północno-zachodnia Europa nie wie, co to mroźna, kontynentalna zima. Istotnie wystarczy, dajmy na to w grudniu, przejechać pociągiem przez Belgię, Holandię i skierować się na wschód. Na polach belgijskich i holenderskich stoją zagony jarzyn zupełnie zielonych, a drzewa ledwie jesiennym liściem przykryte. Tymczasem, tuż niedaleko, za Wrotami Westfalii chłód zewsząd ogarnie, o warzywach ni żadnej zieleni mowy nawet nie ma.

W norweskim Trondhjemie róże kwitną już w czerwcu i zdają się śmiać z 65° tej szerokości, przy której równocześnie w Syberii hulają zadymki i mroźny wicher śniegiem dmie w oczy. Nawet hen, za kołem polarnym, przy Murmańsku i Hammerfest, tam gdzie zdawałoby się, że zimno winno być większe niż w bardziej zimnym, aż „biegunowym" Wierchojańsku, tam porasta gęsto po skałach brzozowa krzewina i zaraz do czerwcowych promieni bladego słońca Północy uśmiecha się pierwszym, zielonym listowiem. Tam zbiegają się roje ptactwa wodnego, tam do ciepłego oddechu morza ściąga Lapończyk z rodziną i renami i przeczekuje mroźne podmuchy rozległych równin Finlandii i Szwecji.

Przykre właściwości Gulfsztremu, zwłaszcza przy zetknięciu z chłodnym otoczeniem, to mgły, a nieraz i deszcze uparte, siepiące. Zwłaszcza jesienne mgły, pominąwszy już kwestię zdrowotności i przygnębiające wrażenie, są przeszkodą w pracy morskiej i utrudniają nawigację, a zwłaszcza racjonalną żeglugę. Statystycznie największa ilość wypadków na Morzu Północnym i w La Manche przypada na owe mgliste okresy. Toteż marynarz i rybak dalekomorski najlepiej wie, że tak jak od Bergen do Göteborg'a, nigdzie w Europie nie płacze niebo, a tak jak przy wyspach W. Brytanii i łabędziowej Islandii, nigdzie nie tłamszą się grubymi płaszczami mgły i nigdzie żałośniej i bardziej ponuro nie pohukują mgłowe sygnały syren i rogów.

BOGUSŁAW DOMANIEWSKI

Norwegia — roślinność na skałach fiordu

Kilka słów o korsarstwie

O korsarzach i piratach najwięcej i najchętniej czyta się w latach młodzieńczych. Wciąż spotyka się ich w dziełach Juliusza Verne'a i w innych książkach, poświęconych fantastycznym przygodom i podróżom. Czytając je niejeden z nas marzył o dalekich, pełnych uroku niebezpieczeństwa wyprawach morskich pod czarną banderą, niezupełnie zdając sobie sprawę, co się właściwie pod tym symbolem ukrywa.

Korsarz czyli pirat (wyrazy te są synonimami) to rozbójnik morski. Korsarstwo jest zatem rozbójnictwem, uprawianym przez żeglarzy na morzu lub na wybrzeżach morskich. Datuje się od niepamiętnych czasów, bodaj czy nie od początków żeglugi morskiej w ogóle i zawsze związane było z wojną, oraz z handlem. Początkowo był to związek jak najściślejszy, każdy prawie żeglujący kupiec stawał się w pewnych momentach piratem. Poszukując najponętniejszych towarów zdobywał je siłą tam, gdzie nie mógł lub nie chciał posługiwać się wymianą. Nie pogardził przy tym i porywaniem ludzi, by ich w odległych krajach sprzedać jako niewolników.

W miarę postępu cywilizacji oraz ustalania się kulturalnych form i zwyczajów handlowych, kupiectwo poczyna dbać coraz bardziej o trwałość swych stosunków handlowych, dlatego też nie tylko porzuca przygodne rozbójnictwo, lecz samo poczyna je zwalczać. Mimo to korsarstwo, jako samodzielne już zajęcie, pozostaje. Wobec obcych, cudzoziemców nie jest zresztą uważane za coś nieszlachetnego lub karygodnego nawet w Grecji starożytnej, czego dowodem jest choćby ustawodawstwo ateńskie, które wymienia związki korsarskie obok związków rzemieślniczych. Istnieniu korsarstwa sprzyjał w starożytności, a częściowo i w średniowieczu stały stan wojny, trwającej bez żadnej prawie przerwy pomiędzy poszczególnymi państwami.

Wyprawy, które uważamy dziś za napady zbójeckie, uchodziły wówczas za czyny godne pamięci i sławy. Chrześcijaństwo łagodzi stosunki międzynarodowe; pod jego wpływem następuje zasadniczy zwrot w poglądach na własność państw obcych oraz ich obywateli w czasie pokoju, tym ostatnim zapewniona zostaje nie tylko ochrona, ale i opieka. Prawo zaczyna uznawać korsarstwo jedynie w czasie wojny i to tylko za zgodą i pod banderą państwa. Wszystko to jednak odnosi się tylko do stosunków narodów chrześcijańskich między sobą, wobec pogan i zwalczających chrześcijaństwo orężem mahometan moralne te zasady w średniowieczu nie obowiązywały. Podobnie, wyłącznie jednak w odniesieniu do współwyznawców islamu, stosują te zasady Arabowie czy Turcy, z Europą zaś chrześcijańską aż po czasy nowożytne toczą krwawą, codzienną, nie przebierającą w środkach wojnę.

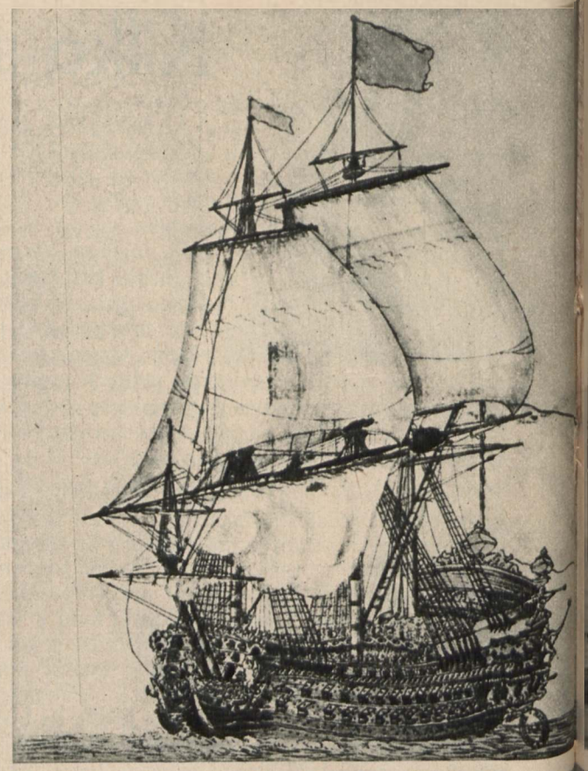
W miarę zbliżania się do czasów nowożytnych coraz wyraźniej oddziela się jednak na ogół korsarstwo wojenne od korsarstwa w czasie pokoju, korsarstwo podejmowane z inicjatywy czy poparcia państwowego od samowolnego, na własną rękę uprawianego rozbójnictwa morskiego. Zorganizowane przez państwo w czasie wojny korsarstwo otrzymuje odrębną nawet nazwę kaperstwa. W przeciwieństwie do samowolnego, prywatnego rozbójnictwa kaperstwo tolerowane było przez prawo aż do epoki nowoczesnej. Tak zwanym systemem kaperskim posługiwała się niejednokrotnie Anglia, Holandia, Francja, a także i dawna Rzeczpospolita Polska, np. w czasie wojen szwedzkich za Zygmunta Augusta. Czyny kaprów bywały nieraz bardzo głośne; marynarka angielska na przełomie XVI i XVII wieku, w czasie walk z Hiszpanią, składała się przeważnie z kaprów, a niektórzy z nich, np. Franciszek Drake stali się bohaterami narodowymi i założycielami potęgi morskiej tego państwa. Maciej Sierpinek (Scharping), Gdańszczanin, czynny w służbie polskiej na Bałtyku był także kaprem. Co to znaczy? Kaprami zwano prywatnych posiadaczy statków, którzy jako ochotnicy zgłaszali się do stron wojujących i godząc się na ofiarowane im warunki, podejmowali się przeważnie na swój koszt i ryzyko, za cenę zdobyczy, przechodzącej na ich własność, utrzymywać straż na morzu, śledzić, zatrzymywać i chwytać okręty handlowe, przewożące kontrabandę wojenną stronie przeciwnej. Jako uprawnienie do tego rodzaju akcji otrzymywał każdy taki ochotnik od władzy zwierzchniej w państwie upoważnienie pisemne czyli tak zwany patent kaperski, z prawem używania bandery tego kraju, w którego służbę wstąpił. Tym uprawnieniem różniło się kaperstwo od zwykłego korsarstwa, które było rozbójnictwem samowolnym, używającym bandery raz tego, drugi raz innego kraju, z czasem nawet własnej, czarnej lub innej. Właściciele okrętów kaperskich (przeważnie małych, lekkich dwumasztowców) byli zazwyczaj ich kapitanami i działali samodzielnie. Kierowali każdą wyprawą i od ich sprytu, odwagi i przedsiębiorczości zależało powodzenie akcji. Oni zbierali i werbowali załogę, która zobowiązana była do ślepego posłuszeństwa. Warunki służby były ponętne, korzyści znaczne, bo w podziale zdobyczy uczestniczyli wszyscy. Nic więc dziwnego, że załogę nietrudno było skompletować spośród wilków morskich i awanturników wszelkiego rodzaju, żądnych przygód i łupów. Zdarzało się nieraz, że załoga statków kaperskich składała się z ludzi różnej narodowości, bo przy werbunku nieraz wcale o nią nie pytano.

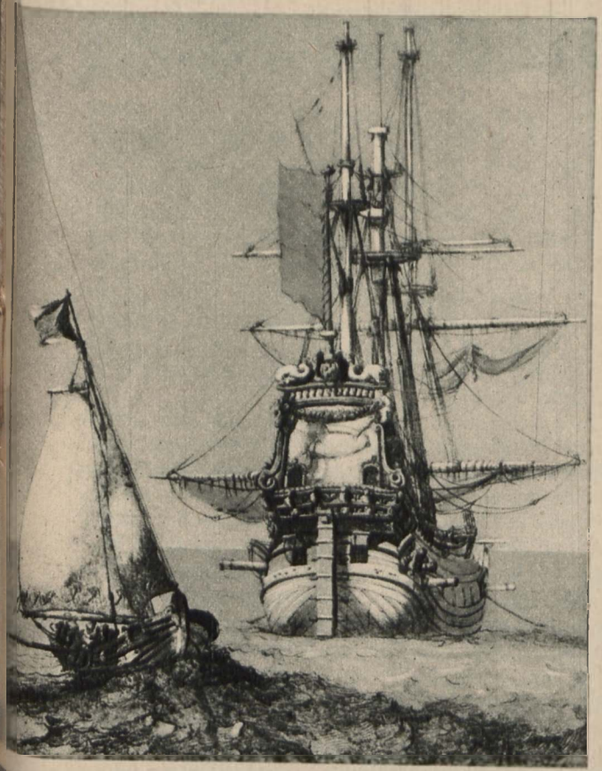
Kontrolę nad kaprami sprawowały specjalne sądy, które czuwały także nad odbiorem części zdobyczy na rzecz panującego (zazwyczaj $^1/_{10}$). Teoretycznie zwracało się kaperstwo wyłącznie

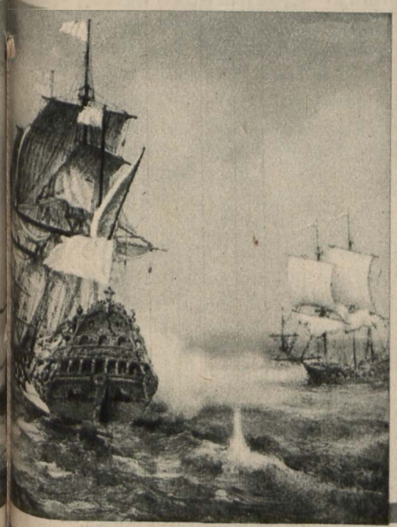
przeciwko nieprzyjacielowi oraz kontrabandzie na rzecz jego prowadzonej; w patencie kaperskim, wystawionym przez Zygmunta Augusta Sierpinkowi w r. 1561 otrzymał on wyraźną instrukcję, aby „poza tym... nikomu siłą nie wyrządzał krzywdy lub szkody". W rzeczywistości było jednak inaczej. Kaprowie wszędzie i zawsze dopuszczali się rażących nadużyć, kontrabanda stanowiła niejednokrotnie tylko pozory do zwyczajnej grabieży okrętów i towarów, nie mających nic wspólnego z nieprzyjacielem. W czasie wojny morskiej żaden neutralny statek handlowy nie był zabezpieczony od napadu kaprów. Wojnę wykorzystywali zresztą do swych celów i zwykli zbóje morscy, podszywający się bezprawnie pod bandery wojenne. Względy te skłoniły państwa cywilizowane do zawarcia w r. 1856 układu (tzw. paryskiego), mocą którego kaperstwo miało zniknąć całkowicie. Ustalono jednak, że strony wojujące przy pomocy swych flot wojennych mają prawo chwytać statki handlowe strony przeciwnej oraz dokonywać poszukiwań kontrabandy wojennej na okrętach państw neutralnych. To zastrzeżenie umożliwiło przetrwanie korsarstwa wojennego aż do czasów ostatnich. Jeszcze w czasie wielkiej wojny uprawiała je niemiecka flota wojenna, posługując się przeważnie łodziami podwodnymi.

W przeciwieństwie do kaperstwa korsarstwo samowolne czyli właściwe rozbójnictwo morskie uważane jest już od wieków za zbrodnię. Nie ma ono żadnych celów politycznych, lecz wyłącznie osobiste — bezprawną chęć zdobycia cudzej własności siłą. Jest ono czynem kryminalnym, który przez długie lata, dzięki wielkiemu obszarowi oceanów na ziemi uchodził sprawcom bezkarnie. Prawo międzynarodowe nie uznaje samowolnych korsarzy za stronę wojującą, uważa ich za pospolitych złoczyńców. Jako wrogów całej ludzkości ścigają ich i tępią solidarnie marynarki wojenne wszystkich państw. W razie potrzeby do akcji przeciw piratom przyłączają się statki wojenne różnych krajów, a statek napadnięty przez piratów, bez względu na banderę, pod którą płynie, może liczyć na pomoc każdego obcego okrętu wojennego. Surowe kary (dawniej powieszenie na maszcie głównym) grożą korsarzom, potępia ich opinia całego świata cywilizowanego, ale ludy żeglarskie zachowują czyny ich w pamięci w opowieściach, ustnie z pokolenia w pokolenie przechodzących, tak jak trwa i idealizuje się postać Janosika — zbójnika tatrzańskiego, u naszych górali.

Korsarstwo uprawiane jest przez ludy żeglarskie i pojawiało się, a wyjątkowo nawet i teraz się pojawia, w pewnych tylko, do tego z różnych względów nadających się, okolicach mórz i oceanów. Spotykamy je na obszarach niezbyt oddalonych od miejsc zamieszkanych i wielkich dróg handlowych, a równocześnie bliskich jakichś wybrzeży, najchętniej bezpańskich, gdzie w razie potrzeby łatwo się ukryć. Rzecz ciekawa, na ogół korsarstwo tylko wyjątkowo uprawiane jest na takich „zbójeckich wybrzeżach" przez zasiedziałą ludność miejscową, zazwyczaj są to awanturnicy zebrani z różnych okolic danego kraju, czasem nawet z dalszych, a nawet bardzo odległych krajów. Miejscowym korsarstwem było np. korsarstwo Algerii lub Tunisu, dziś do takich wyjątkowych, miejscowych piratów należą właściwie tylko korsarze malajscy, uwijający się pomiędzy wyspami i wysepkami Archipelagu Malajskiego, dzięki energicznej akcji państw europejskich, w pierwszym rzędzie Holendrów, z rzadka tylko dający o sobie słyszeć. Na wodach azjatyckich napady korsarskie zdarzają się tylko u wybrzeży Chin południowych. Piraci chińscy grasowali dawniej zupełnie bezkarnie, dopóki od połowy XIX wieku nie wystąpiły przeciw nim, w obronie statków swych obywateli, państwa europejskie.







Okręty wojenne z pierwszej połowy XVII w.

Na wodach europejskich korsarstwo nie istnieje, ma tu jednak przeszłość bardzo bogatą, bodaj czy nie najbogatszą. Na Morzu Śródziemnym liczy historia korsarstwa czterdzieści wieków, od kupców-piratów fenickich aż do arabskich (algierskich i tuniskich) korsarzy, których napadom położyła kres dopiero Francja w r. 1830 i następnych. Szczególnie ciekawym epizodem na tym obszarze jest walka prowadzona z piratami śródziemnomorskimi przez Rzym. Trwała ona lat dwanaście i zakończona została jedyną w dziejach otwartą wojną z korsarzami, dzięki energii Pompejusza, w r. 67 przed Chr., doprowadzoną do zwycięskiego końca. O potędze piratów świadczą cyfry. Rzymianie zniszczyli wówczas 1.300 statków korsarskich, wybili 10.000 piratów, a drugie tyle wzięli do niewoli. W średniowieczu, obok piratów genueńskich lub weneckich i dalmackich „Uskoków" zjawiają się na Morzu Śródziemnym arabscy, a później i tureccy korsarze. Ci ostatni tak wzrośli w wieku XVI w siłę, iż położyli podwaliny pod trzy państwa hołdujące Turcji: Trypolitanię, Tunis i Algerię, państwa, które prowadziły lub przejawiały stałą akcję korsarską przeciwko narodom europejskim. Aż po wiek XIX znosiła to cierpliwie Europa, ratując się opłacaniem władcom tych prawdziwie zbójeckich księstw daniny, dopiero później drogą ostrych represyj i podboju, zniszczono korsarstwo północno-afrykańskie. Najdłużej, bo aż do czasów ostatnich, przetrwali piraci marokańskiego Rifu.

Na Morzu Północnym i Bałtyku jako pierwsi korsarze występują w dziejach Wikingowie skandynawscy (w IX w.). W drugiej połowie XIV wieku żywy ruch statków na tych morzach, wywołany działalnością Hanzy, a co za tym idzie możność cennej i łatwej zdobyczy, skłonił zbójców morskich różnych okolic do zogniskowania tu swej działalności. Doszło nawet do powstania związku korsarskiego, tak zwanego Bractwa Wiktuałistów (Vitalienbrüder). Wkrótce jednak zostali oni zniszczeni przez Krzyżaków i okręty miast hanzeatyckich, wśród których nie brakło i Gdańska. Od tego czasu był już Bałtyk wolny od korsarstwa, z wyjątkiem oczywiście kaprów w służbie miast Hanzy, duńskiej, szwedzkiej lub polskiej. Z kaprów gdańskich, którzy w drugiej połowie XV wieku chwytali na oceanie okręty angielskie i francuskie, odwzajemniając się za szkody ponoszone przez Hanzeatów, najgłośniejszy był Paweł Beneke. Przy brzegach Anglii zdobył on w r. 1473 florencki okręt, osłonięty burgundzką banderą i w zdobyczy przywiózł słynny, do dziś w kościele Mariackim w Gdańsku podziwiany, obraz sądu ostatecznego, dzieło Hansa Memlinga.

Jednym z głównych ośrodków zbójców morskich stają się, od wieku XVII począwszy, Wyspy Antylskie. Zgromadzili się tu piraci różnej narodowości (przeważnie Francuzi, Anglicy i Holendrzy) w czasie wojen przeciw Hiszpanii udający kaprów, w rzeczywistości zaś będący kontrabandzistami lub zbójami, tolerowanymi przez swe rządy z nienawiści do Hiszpanów. Sami zwali się oni Flibustierami lub Bukanierami. Napady Flibustierów zdarzały się aż po wiek XVIII, lecz korsarstwo na Atlantyku zdarza się odtąd wyjątkowo.

W czasach ostatnich, w związku z istnieniem czas jakiś surowej prohibicji w Stanach Zjednoczonych Ameryki, pojawili się korsarze najnowszego typu, którzy obrabowywali na morzu kontrabandzistów alkoholu z win i wódek, ci ostatni zaś z obawy przed władzami i sądami oraz niemiłym dla nich rozgłosem sprawy przeważnie milczeli... W tej formie rozbójnictwo morskie przetrwało więc u ludów europejskich niemal do dziś.

Z całego powyższego obrazu korsarstwa widać, jak słuszne są słowa Goethego, iż wojna, handel i korsarstwo są nieodłączne i że niepodobna ich od siebie oddzielić.

BOLESŁAW OLSZEWICZ

ZAPOMNIANY HUMANITARYSTA

Wiele się u nas mówi o Madagaskarze, o jego możliwościach kolonizacyjnych dla narodu polskiego. Snuje się projekty osiedlenia na jego terytorium choć części Żydów z Polski. Wyłoniona z ramienia Rządu specjalna komisja miała za zadanie możliwie dokładne zbadanie i określenie osadniczych właściwości i panujących tam stosunków. Przy tej sposobności przypomniane zostało głośne imię Maurycego Beniowskiego.

I zapewne nie przypuszczamy, że na tej „niegościnnej wyspie" żył do niedawna drugi wybitny Polak z krwi i kości — misjonarz, ks. Jan Beyzym. Zawiodły go tam i zamknęły na 14 lat w „żywym grobie" chęć ofiary i poświęcenia dla najnieszczęśliwszych z nieszczęśliwych — trędowatych. Towarzyszące mu przez cały żywot rozmaitego rodzaju cierpienia i kłopoty, pomogły mu zgłębić należycie wartość miłości i poświęcenia, tego najbardziej społecznego dobra ludzkości i najtrwalszej spójni człowieczych serc...

Prawie 50-letni, zmordowany ciągłym borykaniem się z chorobami i trudem wychowywania młodzieży w zakładzie w Chyrowie, jedzie z końcem 1898 r. na odludną wówczas „wyspę trędowatych". Przełożeni nie pozwalają mu początkowo zamieszkać z chorymi i oddać się wyłącznie ich pielęgnowaniu. Walczy z sobą całym sercem rwącym się do tej roboty, wiedzie ustawiczne utarczki ze złośliwą, raz po raz rzucającą go na łoże bardzo silną febrą. Dopiął wreszcie celu. Stanął w Ambahiwuraku, niedaleko Tananariwy, wśród trędowatych. Odgrodził się po prostu od świata, ale nie od Polski. Świadczą o tym jego mnogie a jakże wspaniałe listy.

W schronisku — streszczamy własny opis ks. Beyzyma — składającym się z czterech ogromnych baraków i prowizorycznego ubożuchnego kościółka tłoczy się 150 trędowatych obojga płci. W stancjach a raczej norach, bez okien, podłogi, komina, na rozesłanych na ziemi rogóżkach — siedzą lub drzemią chorzy. Niektórzy wskutek opuchłych członków i ropiejących ran nie mogą się nigdzie ruszyć. Opodal znajduje się jego „pałac". Przegrodzona szopa z zaciekającym dachem, bez posadzki, z maleńkim okiennym otworem, służąca równocześnie za sypialnię, pracownię, kuchnię i jadalnię. W kąciku trójnóg zamiast pieca.

A jakiż przerażający stan jego „czarnych piskląt"! „Nie ma przy nich — pisze w jednym liście — nikogo, ani doktora, ani zakonnic, ani pielęgniarza, słowem zgoła nikogo. Ja tu jestem wszystkim: kapelanem, zakrystianem, ogrodnikiem, gospodarzem, infirmarzem itd. O aptece mowy jeszcze nie ma... Prócz jednego litra ryżu na tydzień... nie mają chorzy nic zgoła, ani szmaty nawet do owinięcia ran. Najbardziej dokucza im głód, bo nędza między nimi straszna..." Oprócz trądu rozpowszechnione są wśród nich parchy i wszy, tudzież istna plaga — pchły afrykańskie, wciskające się wszędzie, a zwłaszcza do ran.

Niezniechęcony i niezmordowany misjonarz, który kilka razy w kraju zemdlał na widok ran, pisze, że obecnie w daleko gorszych warunkach dotyka ich przy opatrywaniu „i żadnego to na nim nie robi wrażenia... W znużonej całodziennym uganianiem głowie wciąż nurtowała, ożywiała się i krystalizowała jedna jedyna myśl — wybudowania trędowniszpitala na 200 osób, urządzonego po europejsku.

Ileż zabiegów, namiętnych próśb i listów opisowych, sprawozdawczych i dziękczynnych popłynęło do rodaków! I to wszystko załatwiał w nocy. Nie zważał na swe zdrowie, byle tylko trędowatym było znośniej.

Żywy temperament nie pozwolił mu „marudzić" z budową porządnego szpitala. Załatwia więc wnet wszelkie formalności z władzami, żegna, jakkolwiek z bólem serca, chorych i przenosi się na stałe do prowincji Betsileo, w pobliżu Fianarantsoa. Ostem dni drogi pieszej od Tananariwy! O kilometr od Marany, w Ambatowory, znalazł niezłą glebę, wodę w obfitości, mały lasek eukaliptusowy, miejsce ciche i ustronne, słowem wymarzone pod szpital. Z jakąż radością patrzył na raźno postępującą budowę przy pomocy 100 do 150 robotników. Nie cofnął się ani o włos, choć kłopoty i trudności wciąż się przed nim piętrzyły. Nie wszyscy przyklasnęli jego śmiałym planom. Wbrew bowiem dotychczasowym zwyczajom, budował schronisko na miarę europejską z odosobnionymi oddziałami dla mężczyzn i kobiet, zaopatrzone w wodociągi, kanalizację, wentylację, nawet w fontannę na dziedzińcu, park zasadzony polskimi drzewami, poprzerzynany ścieżkami i klombami kwiatowymi.

Ten człowiek nadzwyczaj praktyczny w wolniejszych chwilach bawi się nie tylko w architekta i budowniczego przy realizacji szpitala i sam wszystkim osobiście zawiaduje, ale nadto rzeźbi piękne ramy obrazowe, ołtarz do budującej się świeżo kaplicy, przyozdabia i urządza do najmniejszych szczegółów swoje dzieło. Przy tym wszystkim towarzyszyła mu nieodstępnie wielka myśl o polskości i kraju rodzinnym podsycana nieustanną wprost tęsknicą za nim, a ujawniająca się może najdobitniej w natarczywych błaganiach o kwiaty i nasiona polskie.

Postawił wreszcie na nogi tę polską, chociaż nie dla Polaków przeznaczoną placówkę samarytańską. Urządził w niej wszystko, jak w precyzyjnym zegarku, podług ścisłych regulaminów. Wprawił w ruch całe dzieło, zabezpieczając przyszłość bytu i rozwoju.

Śmierć 2 października 1912 r. przerwała jego pracę. Spoczął spracowany opodal szpitala, na cmentarzu wśród ukochanych „piskląt". Na ubogiej mogile pod wielkim krzyżem, w cieniu polskich brzóz kwitną corocznie z Polski sprowadzone lilie, goździki i lewkonie...

Coraz madagaskarska ziemia gości polskich wysłanników. Może któryś z nich przypomni sobie miejsce spoczynku naszego misjonarza, obejrzy jego rozwijające się pomyślnie dzieło miłości i podzieli się z rodakami odniesionymi tam wrażeniami.

ST. NAWROCKI

Rocznik morski i kolonialny

Gdy w lipcowy upał zobaczyłem w redakcji „Morza" stertę kartek z tabelami cyfr, z których miał powstać pierwszy tom „Rocznika Morskiego i Kolonialnego" [1]) — ucieszyłem się setnie. Uplastyczniły się wówczas w pamięci mojej perypetie sprzed paru lat, gdy wypadło mi coś opracować o polskim rybołówstwie morskim. Protekcje, zachody, wędrówki po różnych urzędach i instytucjach, ażeby zebrać materiał statystyczny. Nie było innego sposobu. Obecnie wszystko, co spraw morskich i kolonialnych dotyczy, miało być wyłożone w roczniku statystyczno-informacyjnym.

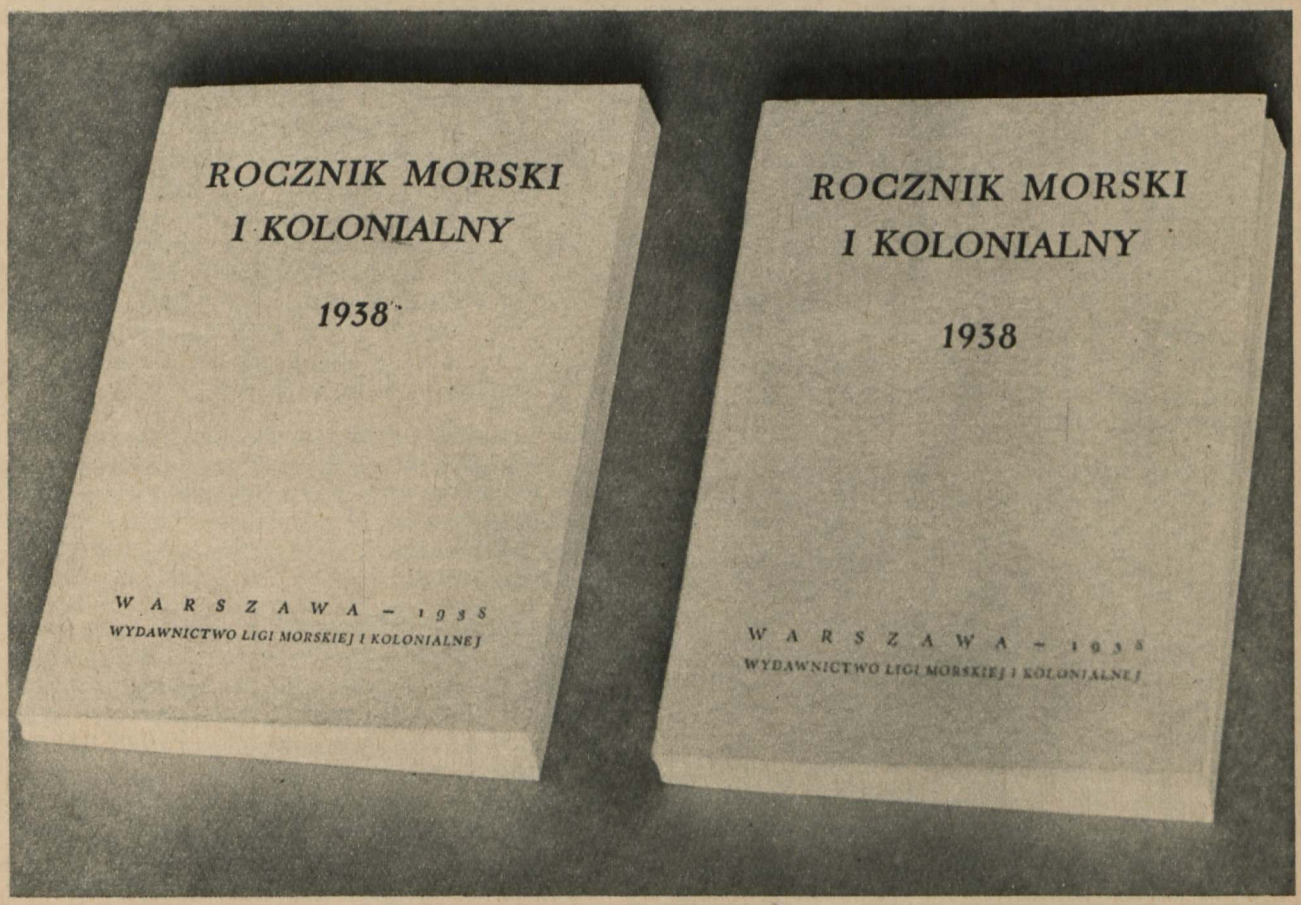
Miałem też i obawy, oglądając to szaleństwo cyfr na luźnych kartkach korektorskich. Czas opracowania „Rocznika" stosunkowo krótki, praca pionierska — bez żadnych rodzimych wzorów. Mogło się nie udać.

„Rocznik" już wyszedł z druku i obawy okazały się płonne. Redaktorzy wywiązali się ze swego zadania wyśmienicie. Obfity materiał statystyczny został zebrany starannie i ułożony przejrzyście, treść dobrze opracowana i wyczerpująca, trafne wnioski z zestawień liczbowych ułatwiają myślenie oraz udostępniają „Rocznik" szerszym rzeszom społeczeństwa, mniej przyzwyczajonym do wnioskowania z samych tablic.

„Rocznik" plastycznie odzwierciadla dotychczasowy dorobek Polski na morzu, jak również uwypukla nasze potrzeby w zakresie kolonialno-surowcowym, dyktowane koniecznością uprzemysłowienia kraju i zaradzenia narastającemu przeludnieniu. Każdy rozdział „Rocznika" zawadza o setki problemów i najistotniej poucza o konieczności należytego wyzyskania dostępu do morza. To wykorzystanie polega nie tylko na należytym przystosowywaniu portów morskich, na organizacji i rozbudowie transportu morskiego, nie tylko na rybołówstwie morskim, na zdobywaniu zamorskich rynków zbytu, nie tylko na rozbudowie marynarki wojennej, lecz wiąże się z całokształtem obronności kraju, z zagadnieniem uprzemysłowienia Polski, z problemem surowcowym, ludnościowym i emigracyjnym.

„Rocznik Morski i Kolonialny" zawiera następujące działy: „Port i miasto Gdynia", „Port Gdański", „Polski handel zamorski", „Handel zagraniczny przez Gdynię i Gdańsk", „Transport morski", „Polskie rybołówstwo morskie", „Drogi wodne i żegluga śródlądowa w Polsce", „Marynarka wojenna", „Zagadnienia ludnościowe w Polsce na tle światowym", „Polski problem emigracyjny na tle międzynarodowym", „Zagadnienie uprzemysłowienia', „Potrzeby surowcowe Polski — kolonie jako źródło su-

[1]) Rocznik Morski i Kolonialny 1938". Praca zbiorowa pod redakcją dr Józefa Czekalskiego, Kazimierza Jeziorańskiego i Janusza Lewandowskiego. Warszawa, 1938. Wyd. Ligi Morskiej i Kolonialnej. Str. 450. Cena egz. 1 zł.



rowców", „Handel kolonialny—kolonie, jako rynki zbytu", „Polskie ustawodawstwo morskie", wreszcie wyszczególnienie traktatów, konwencyj i układów dwustronnych, zawartych przez Polskę, traktatów i konwencyj międzynarodowych, do których Polska przystąpiła oraz treściwy zarys całokształtu działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej. Treść tomu uzupełniają informacje o szkołach z zakresu morskiego i kolonialnego oraz o wydawnictwach periodycznych, poświęconych sprawom morskim, kolonialnym i emigracyjnym.

Niesposób szczegółowo omówić wszystkie działy, potrącające — jak już zaznaczyłem — o setki problemów, ogarniających nieomal całokształt naszego życia gospodarczego, ani też przytoczyć wnioski z nich wypływające, na co trzeba — bez przesady — kilkudziesięciu artykułów. Musimy się ograniczyć do ogólnego omówienia pewnych grup zagadnień — jedynie celem zobrazowania przejrzystości układu treści „Rocznika".

Działy, dotyczące portów gdyńskiego i gdańskiego, obrazujące ich urządzenia i pracę, wraz z działami o polskim handlu zamorskim w ogóle, o handlu zagranicznym przez Gdynię i Gdańsk i o transporcie morskim — uprzytomniają rolę naszego wybrzeża w życiu gospodarczym Polski, na tle międzynarodowym. Rozwój portów polskich ilustruje fakt, iż gdy w r. 1930 ogólny obrót handlowy tanią drogą morską wynosił 50 proc. ogólnych obrotów handlowych Polski pod względem wagi i 28 proc. pod względem wartości, to w r. 1937 — 78 proc. wagi i 66 proc. wartości. Imponujący jest rozwój Gdyni: w r. 1930 przechodziło przez ten port tylko 4 proc. wartości naszego przywozu, — w r. 1937 już 58 procent. Dział, dotyczący transportu morskiego wraz z wyszczególnieniem i charakterystyką polskich przedsiębiorstw żeglugowych ilustruje wzrost udziału tych przedsiębiorstw w obsłudze obrotów towarowych i ruchu pasażerskiego przez Gdynię i Gdańsk. Gdy w r. 1927 polskie statki obsługiwały tylko 3 proc. obrotu towarowego Gdyni i Gdańska — w r. 1938 już 11 procent. Poważną się staje również rola Gdyni i Gdańska, jako portów tranzytowych, zwłaszcza Czechosłowacji i Rumunii. Dokładny spis statków polskich ze szczegółową ich charakterystyką uzupełnia te działy.

„Rocznik" obszernie również traktuje o polskim rybołówstwie morskim. I w tej dziedzinie dorobek Polski, choć skromny w skali światowej, z roku na rok się zwiększa. Po wyszczególnieniu przedsiębiorstw połowów dalekomorskich i po przedstawieniu stanu polskiej flotylli rybackiej, „Rocznik" obrazuje wydajność i wartość połowów od 1921 do 1937 r. i oświetla rybny przemysł przetwórczy. Z zestawień statystycznych wynika, że rozwój własnego rybołówstwa morskiego przynosi gospodarce narodowej duże korzyści. W najpomyślniejszym 1936 r. połów ryb morskich, stanowiący 23.336 ton, wyniósł 44 proc. importu (52.620 ton). Oszczędność w imporcie wraz z wartością naszego eksportu ryb morskich dała 10,7 mil. zł, co odpowiada rzeczywistej korzyści dla bilansu płatniczego kraju w związku z własnym rybołówstwem morskim.

Dział o drogach wodnych i żegludze śródlądowej w Polsce wykazuje, iż w tej dziedzinie dużo jest jeszcze do zrobienia, pomimo korzystnego położenia naszej sieci rzecznej.

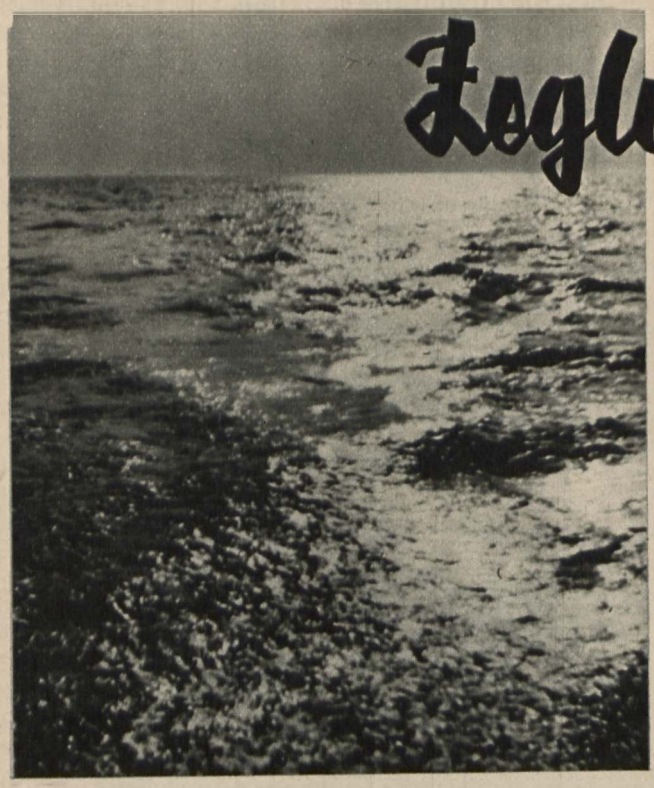
Dział o marynarce wojennej poprzedza szkic informacyjny o wyporności okrętów i o ich kategoriach. Dalsze materiały, dotyczące marynarki wojennej polskiej i krajów obcych również nasuwają myśl o konieczności jeszcze dużych wkładów pracy i kapitału w tę dziedzinę.

Bardzo ciekawie jest ujęta grupa zagadnień, budzących dziś powszechne zainteresowanie, w działach „Zagadnienia ludnościowe w Polsce na tle światowym", „Polski problem emigracyjny na tle międzynarodowym", „Zagadnienie uprzemysłowienia" oraz „Handel kolonialny — kolonie jako rynki zbytu". Tutaj, w świetle cyfr, Polska występuje, jako kraj przeludniony, o dużej dynamice ludnościowej. Tabele statystyczne dokładnie obrazują dysproporcje ludnościowe w świecie, różnice w dynamice, tendencje w ruchu ludności, dysproporcje w zaludnieniu naszych miast i wsi, uwypuklają ujemne skutki gospodarcze przeludnienia. Dane, dotyczące problemu emigracyjnego, wykazują, iż emigracja wprawdzie odciąża kraj ludnościowo i ekonomicznie, lecz przynosi jednocześnie stratę gospodarczą, wyrażającą się w kosztach wychowania emigranta; a z drugiej strony — emigranci, zamiast zasilać swój kraj ludnościowo i gospodarczo, przyczyniają się do rozwoju innych państw. Przeto „Rocznik", nakreślając zagadnienia uprzemysłowienia, surowców i handlu kolonialnego, wyraża słuszną i mądrą sugestię, iż aby zachować wartość ludnościową i gospodarczą, dążyć musimy „a) do stworzenia takich warunków w kraju, żeby problem przeludnienia w lwiej części rozwiązany być mógł drogą uprzemysłowienia kraju i zużytkowania energii ludzkiej narodu w granicach własnego obszaru gospodarczego; b) do kierowania nadwyżek ludzkich, nie znajdujących racjonalnych warunków egzystencji w ramach Państwa ...na takie obszary, na których praca tych nadwyżek zużytkowana być może z korzyścią dla Państwa Polskiego, a nie tylko państw obcych".

Aby osiągnąć te cele, należy: a) udostępnić Polsce niezbędne surowce dla uprzemysłowienia kraju i stworzyć w ten sposób nowe warsztaty pracy dla przyrostu ludności; b) udostępnić Polsce własne obszary osiedleńcze. To wszystko uwypukla wagę zagadnienia kolonialnego.

„Rocznik Morski i Kolonialny", dzięki swej przejrzystości w układzie i tej właśnie zdrowej sugestii, powinien się znaleźć nie tylko w rękach ludzi interesujących się sprawą morską w najszerszym znaczeniu tego pojęcia, lecz i w rękach tych wszystkich, którym dobro Polski na sercu leży. Zwłaszcza że i cena przystępna — 1 zł — i szata graficzna, „Rocznika" bez zarzutu.

F. ZAHORA



Żegluga w wieczór błękitny

Fragment

Błyszcząca cisza położyła się szklanym blaskiem popielatego granatu na gładzi morza. Przedwieczór, nasiąkły milczeniem, wstawał siwymi dymami oparów i bezchmurnemu niebu niósł pulsujący niewidocznie oddech wody. Zatoka rozpływała się w niewidzialnej dali, szkłem powierzchni tonęła w welonach szarej mgły. A jednak były w tym bezruchu jakieś ledwodostrzegalne, jak zamierający oddech, kołysania, — bo oto plasnęło o beton falochronu. Pod stalowym lazurem jedwabnej powłoki wzdęła się płytkim westchnieniem fala; opadła, podpłynęła bliżej tamowanym wytchnieniem i wsiąkła w głąb gorzko-fiołkowym smutkiem.

I takie oto nieznaczne wzniosy i opady morza, podobnego do misy cynowej, wypełnionej rtęcią, kołebały jacht, kołysaniami tymi wynoszony poza falochron. Złudzenie wiatru dęło lekko w żagiel, właśnie na tyle, by perłowej gładzi morza odpowiadała zszarzała błękitem gładź żagla.

Podmuchy przychodziły od lądu, który był w tej chwili stężałym, rozlanym cieniem, jak przydymione szkło, podrapanym w pomarańczowe, bezkonturowe plamy latarń nabrzeżnych. I stamtąd, od sznurów świateł lądowych, przychodziły niewyczuwalne gorące tchnienia, które, zdawało się, gasiły coraz ogniki latarń wejściowych — zielone i purpurowe. Sylwetki statków, rozmazane w siwym mroku, dyszały odpoczynkiem przy nabrzeżach. Wiecznym zapalaniem się drgały boje świetlne, wzniecając żółte pełgania po niebieskiej czerni wody.

Jacht utykał na drobnej śliskiej fali, jak kaleka o przykrótkiej nodze. Kiwał się wzdłużnym kołysaniem od dziobu do rufy i z powrotem. Jego maszty biły głębokie pokłony przed majestatem żywiołu, pogrążonego w doskonałej ciszy. Morze było jak świątynia gotycka: strzelista ku niebu wyniosłymi wieżycami masztów i wąskich klinów żagli. Koronki, dziergane z zielonych, białych, purpurowych i żółtych świateł układały się w barwne witraże.

Odchodzić w taki wieczór niebieski — jak dymy nad bagiennymi łąkami — odpływać właśnie pod żaglem — to pragnąć uchylić zasłonę nieludzkiego piękna, które zakryło się przed małowiedzącymi oczami wiszarem nieprzebrniętej tajemnicy.

Wykolebał się jacht poza falochrony i cieniem utonął w chiffonach oparów, że brzegi wydają się zagubione, a głosy tylko bliskie. Obijają się one o twarze, jakby rzucane z rufy na dziób. Tak po wodzie idą dalekie dźwięki, że szept posłany z dalekiego półwyspu dałby się słyszeć u brzegów gdyńskich. To twarda i gładka jak lodowisko płaskoć wody rozsyła lotem rakietowym, szybkim jak bieg promieni świetlnych wyogromnione wielokrotnym echem słowa lub nagły pogwizd. Grzechem jest wtedy mówić głośno.

Komenda z rufy na dziób biegnie tedy półgłosem, na tyle jednak twardym, choć stłumionym, że czuje się ważkość słów i znaczenie spełnionego rozkazu. W tym najdoskonalszym zespoleniu człowieka z morzem, jakim jest żegluga na małym jachcie — człowiek wydaje się posiadaczem i władcą. Lecz czyż nie słabszemu trzeba przypomnienia własnej siły, objawianej w rozkazie i spełnianym wysiłku?...

Odgłos bosych stóp, biegnących za rozkazem na stacje manewrowe, ma w sobie ten sam głuchy ton, co hucząca boja. Lecz w tupocie nóg po deskach pokładu jest radość, wynikła z każdego ruchu, który prowadzi wciąż naprzód, wciąż dalej, sięga po przestrzeń i zostawia ją poza sobą w gładkim — podczas ciszy śladzie kilwatru.

Ku pobliskiej latarni na cyplu półwyspu płynąć trzeba kursem kompasowym, choć spokój bezgraniczny przyćmił niebo popiołem, woda zastygła szkliwem, a wiatr przechadza się niedbale — niby wytworny dżentelmen w błękitnym fraku, odwiewem połów muskając ledwo twarze. Cóż! U ramion jego uwiesiła się mgła-tanecznica i omotała oczy astralnym ciałem, że nie dojrzysz nic okrom jej wiotkiego obłoku, żadnych wybłysków oczu świetlnych, wabiących ostrzeżeniem.

Nie ma więc horyzontu. Jacht

wmiął się w zawoje oparów. Rozpełgały się przeto światełka kompasu. Tarcza wskazuje kurs na północny wschód. Nieposłuszny jednak sterowi jacht wykręca się, podbity skośnym podpływem, a słaby podmuch z góry wstrząsa żaglem. Szelestny łopot, zgrzyt bloków i uderzenie rozluźnionych bezwietrzem lin — sprawiają przykre wrażenie niemożności zapanowania nad statkiem, poddanym w tej chwili przelotnym kaprysom przyrody, jej od niechcenia dotykom, a nie skupionej w mięśniach ludzkich sile i zaczajonej w komórkach mózgu woli.

Przychodzi wkrótce taki zastały w bezruchu moment, że opadają żagle; nie wznosi się już więcej świecąca powłoka morza. Matowieje szkło jej powierzchni. Jacht wrasta pionowymi krechami masztów w niebo. W tym misterium zbyteczne wydaje się uczestnictwo człowieka.

Teraz — opuścić ręce od drążka sterowego, ręce niepotrzebne, nieużyteczne — zespolić się z naturą. Poczekać, aż łaskawie zezwoli ona zabawić się człowiekowi okazywaniem siły, którą jakże łatwo przychodzi jej zamienić w bezładną szarpaninę walki o życie.

W bezksiężycową noc, czarną jak sadza, — koje wabią do odpoczynku. Czeluść włazu zagęszcza się miękką obietnicą snu kołyśliwego. Kabina pulsuje równym oddechem śpiących.

Opada wreszcie duszny czar, gdy przebudzeni nagle, słyszą tuż koło uszu, za cienkim oburtowaniem miarowy, chlupotliwy opływ wody. Potem, w lądowym oderwaniu od morza trudno o lepsze przypomnienie włóczęg morskich, jak to uzmysłowienie sobie właśnie odgłosu strug wody, cieknących po burtach. Kiedy z przymkniętymi oczami i bezwładnym od snu ciałem słucha się napół świadomie — jak miliony kropel, roztrącane dziobem, toczą się i mijają z szelestnym pluskiem kadłub statku, — nachodzi uczucie całkowitego spokoju i bezpieczeństwa, jakiego nie może dać — wydaje się wtedy — żaden ląd. A od przepastnej otchłani dzieli człowieka tylko cienka klepka burty...

Łowi się wtedy słuchem, lepiej niż jakimkolwiek logiem, szybkość, rosnącą na świeżych drożdżach młodego wiatru. Odczuwa się jak sztywnieje i prężny się staje jacht, pracujący teraz każdym centymetrem żagla, lin, masztu, kadłuba. I ruchy człowieka: dotknięcia rąk o rumpel, o liny, o knagi, — stóp o pokład — są zespolonym współdziałaniem z pracą statku, który wieści radosnym śpiewaniem want moc odzyskaną.

Od stóp, zapartych w ożywiony pokład, od palców, złączonych uchwytem z drążkiem sterowym, lub żaglami — rozpływa się ciągliwa twardość tężejących mięśni; rozszerza się każda tkanka i jędrnieje włókno; pierś chodzi mocnym oddechem. O hej! To — morze.

Każdy cios fal spęczniałych już i urosłych, bijących w dziobowy nawis, przyjmuje się niemal własną piersią, uodpornioną poczuciem odrodzonej siły. Ster, trącany rzutami wody — trzeba schwycić w garść mocno, krzepko i parować uderzenia fal.

Bryzgi pieniste, postrzępione wiatrem, skaczą do dziobu coraz zajadlej. Kundle uparte! Tryskają z sykiem, rade dosięgnąć przedniego żagla, foka, jakby po jego napiętym płótnie wspiąć się chciały syczące banderą grzywiastych strzępów. Lecz — niedoczekanie!

Płachty, przyciągnięte w pełnym bajdewindzie, biorą wiatr w przechyle; liny sprężone obejmują silnym uściskiem ósemek drewniane kołki knag. Tak sprężona jest uwaga załogi — czujnej na każde wezwanie i rozkaz, rzucającej się, jak chlust fali, do lin.

Nie ma żadnych ociągań, żadnych sprzeciwów. Na dnie każdego umysłu zakorzeniona jest karność, poczucie obowiązku, szacunek dla rozkazów. I — krzepiąca świadomość! Jeśli komendę obejmuje człowiek niechętny, wrogi, — przestaje być nieprzyjacielem: jest tylko tym, który prowadzi statek. Słowa padają nie z ust nieprzyjaznych, lecz są wezwaniem statku, którego los i całość zależny jest w równej mierze od każdego. Osobowość ludzka znika. Rodzi się w jej miejsce osobowość statku, przemożna, godna wyrzeczenia się, poświęceń i najwyższego poddania.

Białe grzywy rolują na grzbietach zielono-czarnych gór płynnych. Wiatr jest mokry i prawdziwie słony: czuje się to, gdy wargi zwilżyć językiem. Wokół nie ma brzegów. Bałtyk zamknął się ciasnym koliskiem horyzontu wokół małego światka kilkorga ludzi na łupinie żaglowego stateczku. Rozwiera się dopiero lądem zza morza, który hołubi jacht, zmęczonego ptaka morskiego, w zacisznych gniazdach portów.

Ląd — po dniach kołyśliwej żeglugi — jest dziwnie twardy, nieustępliwy: nie ugina się miękko, jak pokład jachtu kiwnięciami z fali na falę. Tak rozumie się nagle za pierwszymi, niepewnymi krokami, co znaczy słowo „ziemia". I mimowoli sezonowi żeglarze przybierają ruchy rasowych zejmanów, holendrując szerokim chodem z nogi na nogę. To nie poza, lecz jakby ktoś zszedł z karuzeli, zataczał się z lewa w prawo — ot — w świat.

Świat. Czyż to jego zapach wyciąga na błąkanie się po morzach?.. Dosięgniesz rudych szkierów szwedzkich, a już czarne skaliska fiordów norweskich stoją wabiącym cieniem za żaglem... I nigdy dosyć, nigdy dosyta. Nie zielone promienie, cynobrowe wschody, nie uger zachodu i kobald cienia u burty statku, — nie zjawy lądów nieznanych i wysp nieosiągalnych — wołają do siebie. To młodość, niespokojna młodość rwie na morza, bo przecież przychodzi taki dzień i świat traci barwy, a na dawne wyprawy żaglowe patrzy się jak we wspomnienie, miłe wspomnienie, do którego wracać nie ma jak, nie ma poco... A to młodość uchodzi.

Lecz jeszcze wód ultramaryna ma w sobie siłę magnesu. Więc ręce na ster i liny. Oczy na kompas, żagle i przed siebie — na kurs!

Na niebo wypełzła obrzękła chmura. Nadleci wkrótce porywisty szkwał. Do grotżagla!

Żagiel główny, skrócony niemal do dwóch trzecich, ugiął się elastycznie pod naporem silnego wiatru. Bryznęło ostrzej pianą z dzioba, zapieniło się u burt. Za rufą kilwater skotłował się w skiby twardej, zielonej wody, rozśnieżonej szumowiskiem. Deszcz lunął siekącymi ostrzami; jacht położył się i bierze pokładem wodę. Grzywacz łomotnął z góry: na moment zniknęło wszystko. Tylko maszty, liny i żagle brodziły w kłębowisku pian i chlustów. Potem jacht wychynął na wierzch, wytrysnął na grzbiet fali, otrząsnął się z pian i znów nadstawił tarczy kadłuba taranom fali. Płynął wspaniały i — niezwyciężony...

WANDA KARCZEWSKA

BANDERA LMK NA JEZIORZE NAROCZ

Flotylla LMK wyrusza na ćwiczenia

Złota kula słońca pieści wysokie i długie fale Narocza. Woda mieni się zielenią, seledynem i granatem. Wysoko w górze szybują białe rybitwy. Fala uderza o pomost i płucze piaszczyste wybrzeże portu. Budzi się dzień...

Wiatr gwizdnął na olinowaniu, zakołysał białymi kadłubami jachtów; przebiegł ponad drogą, drzewami i ostał się na kompleksie budynków mieszkalnych.

Chwil kilka trwała cisza, gdy raptem donośny głos trąbki zapanował nad całym Ośrodkiem. Duży plac zaroił się w ciągu kilku minut. Ciepłe, życiodajne promienie padają na zwichrzone czupryny młodych żeglarzy, na brązowe twarze tchnące zdrowiem i radością.

Krótki gwizd uformował ludzi w kolumnę ćwiczebną. — Ręce przodem w górę! — Skłony w dół! — Raz! — Dwa... — Przysiad podparty! — Nogi w tył rzuć! — Uginanie rąk ćwicz! — Raz! — Dwa... — Raz! — Dwa... — Dość... Głęboki wdech. — Wydech!

Wszystko biegnie do portu. Pianą mydła pokryte ciała wystrzelają w powietrze i giną w płynnym seledynie. Gwar roześmianych głosów miesza się z pluskiem fal, krzykiem rybitw; w powietrzu unosi się zapach ryb i żywicy. Lśni słońce, jezioro, lśnią oczy chłopców...

Szósta pięćdziesiąt pięć... Modlitwa. Po modlitwie śniadanie. Szybko znika gorąca, biała kawa i ogromne pajdy chleba z masłem i z serem. Każdy ze stołów tworzy rodzinę, a wszystkie razem — jeden wielki klan żeglarzy, dążący do przerobienia swej psychiki lądowej na morską i do pogłębienia ideowości.

Zwinięta flaga idzie w górę. Znieruchomieli ludzie... Szarpnięcie flaglinką i u wysokiego masztu załopotały barwy państwowe. Nad całym wielkim, liczącym aż cztery hektary Ośrodkiem Żeglarskim LMK dominuje maszt z rozpostartą banderą.

Załogi stoją już przy swoich jachtach. Pada komenda i dziesięć rasowych szpicgatów lśni bielą swych żagli.

Dwadzieścia trzy metry płótna wydął wiatr. Pierwszy szpicgat chwycił podmuch i bajdewindem poszedł na jezioro; za nim drugi, trzeci, piąty... dziesiąty.

Od boi oderwały się dwa wingboty i poszły w ślad pierwszych. Pięć jolek zdjęło cumy i lekko muskając powierzchnię wody, podążyło za jachtem prowadzącym. Wolno obróciła się szalupa morska, wreszcie fok, kliwer, latacz i grot wypełniły się wiatrem; pozostawiając za sobą szeroki ślad, szalupa wypłynęła na pełne wody.

Motorówka licząca trzydzieści miejsc zmąciła porządek fal i wznosząc tumany wodnego pyłu, poszła przed siebie.

Flotylla ustawiła się w szyku torowym i wzięła kurs na głęboko wysunięty cypel Nanosów.

Port macierzysty oddalał się wciąż bardziej, brzeg przeciwny tonął w lekkiej mgle poranka. Białe wykrzykniki żagli kontrastem odcięły się na tle nieba i wody.

Brzeg jez. Narocz

Wysoka fala uderza o burty, miecz nuci pieśń szybkości... Gwiżdżą stalowe ścięgna, łodzie jakby były żywe, jakby rozumiały, że od ich wytrzymałości wiele zależy...

Z grzbietu dziewiątej — najwyższej fali dziób ostro spada w dół, na pokład dostają się bryzgi rozbitej zapory wodnej.

Nanosy pozostały w tyle.

Marszczy się raptownie powierzchnia, szkwał uderza w płaszczyznę płótna. Szpicgaty robią silny skłon — a żagiel niemal dotyka wody.

Słońce silnie grzeje, ale wiatr łagodzi żar dnia lipcowego. W programie figuruje: Niesłucz, Hatowicze, Wyspa Miłości i port własny, co w sumie wynosi czterdzieści kilometrów.

Złota kula słońca podnosi się wciąż wyżej. Nad prawostronnym wysokopiennym lasem, ogromny jastrząb rozpostarł swe skrzydła. Płynnymi ruchami szybuje, wypatrując zdobyczy. Ciszę dnia krzyk smagnął — to silniejszy porywał słabszego. Rozegrała się krótka i odwieczna walka... Rybitwa drasnęła powierzchnię jeziora, cieniem mignęła na płótnie i zniknęła w słońcu.

— — — — — — — —

Wspaniałe samopoczucie. Prysnął szablon, codzienność, małe i wielkie kłopoty. Zmora lądowa przestała istnieć. Tu jeno panuje radość życia odczuwana każdym fibrem ciała. Nie ma miejsca na nic poza słońcem, balsamicznym powietrzem, ogromem wody i białymi łopocącymi żaglami. Myśli stają się jasne jak niebo dzisiejsze, czyny szybsze niż szkwały nacierające. Życie nabiera nieznanej wartości. O!... — warto żyć...

Osiemnaście dziobów pruje fale Narocza. Z górą stu ludzi wiezie flotylla LMK. Młode dźwięczne głosy podchwytuje echo i niesie w stronę świerkowych lasów.

— — — — — — — —

Z Niesłucza jachty biorą kurs na Hatowicze. W międzyczasie zmienił się kierunek wiatru. Linia brzegu szybko ucieka. Grzbiety wysokich fal błyszczą szkliwem. Wszystko tętni życiem, wszystko pręży się do słońca. Niebotyczne sosny wyciągnęły korony ku górze i kołyszą się ruchem majestatycznym. Samotne stare drzewo przegląda się w rozhuśtanej toni i w sennej drzemce przeżywa to, co było... Wspomina dni, które ułożyły się w dziesiątki lat. Jakże wiele mogłaby powiedzieć, ile dobrych i złych chwil przeżyła?... — Ale sosna stara milczy, sennie się kołysze i myśli, co przyszłość przyniesie?... Długimi korzeniami tkwi w ziemi, w której los ją zasadził i duma nad tymi dziwacznymi, białymi zjawami, co to bezszelestnie prują zielonkawą toń.

— — — — — — — —

Dwa pierwsze szpicgaty wysunęły się znacznie do przodu. Wszystkie pomimo identycznej konstrukcji, jednakowego metrażu żagli mają swoją indywidualność.

W łodziach siedzą inni, nowi ludzie; to nie ci sami pilni, czy mniej pilni chłopcy ze szkolnej ławy. Słońce jednako wszystkim przyświeca, jednako wiatr wieje, — równe szanse mają...

Twardnieją mniej twarde dłonie, bo szkoty silnie ciągną. Płuca chłoną zapach sosny i duże hausty niczym nieskażonego powietrza. Schorzenia porywa i rozwiewa wiatr. Klatki piersiowe wyzwalają się z uścisku wielkomiejskiego. Twardnieją młodzi ludzie, tworzy się nowe, mocne pokolenie... Płyną szpicgaty, jolki, wingboty, szalupa — płynie flotylla LMK.

Woda traci granatowy odcień i zyskuje na zieleni. Już widać dno. Widać umykające w popłochu ryby i przedziwnie miękkie ich ruchy. Dzioby rozgarniają szuwary, stają do wiatru; łopocą żagle i jachty spokojnie, powoli, kołysząc się na fali, siłą bezwładności dobijają do pomostu w Hatowiczach.

Cumy opasują pale. — Fok precz! — Grot precz! Opada płótno i zostaje ułożone na bomie w przepisową harmonijkę.

Opustoszały łodzie, tylko wartownicy przy nich pozostali. Pilnują, by żadnemu z wodnych rumaków krzywda się nie stała, by się nie urwał z wędzidła i nie pognał na rozhukane fale...

Na zielonej murawie rozłożyli się przyszli marynarze. Nie potrzebne są środki na wzbudzenie apetytu. Młode organizmy są idealnie zdrowe. Nie ma złej przemiany materii, anemii ni otyłości. Są krzepkie, spalone na brąz ciała, twarde bicepsy, wypukłe klatki, mocne dłonie, twardzi ludzie.

Po przeszło dwugodzinnym wypoczynku, znowu na fali. Kurs na Wyspę Miłości. Słońce chyli się już na drugą stronę. Wyspa rośnie, staje się wciąż lepiej widoczna, zbliża się. Łodzie rozwinęły się w długi nieregularny zygzak; bowiem na odcinku tym decydowały indywidualne zdolności sterników i jachtów, których dusza ukryta głęboko w drzewie i w ścięgnach stalowych dopiero teraz się uzewnętrzniła.

Siła wiatru maleje. Do około wyspy panuje dziwna cisza. Wolniej, wciąż wolniej, wreszcie pierwsza kotwica z pluskiem głośnym opada na piaszczyste dno. Drugi... trzeci... piąty... dziesiąty... — nasty plusk zakłócił ciszę jeziorną.

Wyspa tonie w łagodnym blasku. Karłowate drzewa kładą cienie na wodzie. Trzyhektarowy skrawek ziemi pocięty jest rowami okopów.

Szczątki po schronie mitraliezy niemieckiej martwo sterczą ku górze. Załamuje się światło i niby wzrok gasnący, raz jaśniej, raz mętniej szkli się na zimnym cemencie. Ptak jakiś głośno krzyknął w spazmie agonii. Słońce opromienia jeden z wielu ekranów ludzkiej tragedii. Cicho i poważnie szeleszczą drzewa, fale kołyszą do snu wiecznego i wrogów i przyjaciół, których jedna ziemia przykryła i strawiła i dobro i zło i wielkoduszność i małostkowość i antagonizm narodów. Dziwną nazwę wyspa otrzymała i dziwny na niej spokój panuje...

Ale teraźniejszość jest inna od minionego. Jest mocniejsza niż fragmentaryczność przeszłego, mocniejsza niż śmierć — bo żywa, tętniąca jednym rytmem, rytmem Wielkiego Jutra.

W młodych sercach pozostaje zrozumienie dla sczerniałych krzyży, zapomnianych mogił i matek, które nie doczekały się swych synów...

...Odpływają żaglówki, wyspa tonie w ostatnich promieniach zachodzącego słońca. Jezioro uspakaja się.

Zaszyły się w szuwarach kaczki dzikie, zniknęły rybitwy białe, nad szarzejącym stropem rozpostarł swe skrzydła wielki, brązowy drapieżca.

— — — — — — — —

Port już woła oknami przystani, czeka na smukłe łodzie. Długi pomost wychodzi na spotkanie zbliżającym się.

— Zwrot przez sztag! — Fok luz! Rzutki padają na deski. Węzeł angielski cumowy zaciska się na palu. Śródlądowa flotylla LMK kończy swe pływanie. Szare pokrowce pokrywają zwinięte żagle i kadłuby. Sternicy wpisują swój powrót.

Komendant obozu, szef wyszkolenia i główny instruktor — sprawdzają stan jachtów.

Już wszyscy biegną do obozu. Na gwizd przeciągły zatrzymują się w półruchu i wyprężeni stają zwróceni w stronę bandery, która powolnymi ruchami sunie w dół.

Dźwięczny głos gongu wydzwania godzinę dwudziestą. Dwa krótkie gwizdki i rozproszyli się żeglarze.

Rozkaz... Kolacja... Modlitwa... „Wszystkie nasze dzienne sprawy" — pieśń uderza aż pod strop gwiaździsty. Odkryte głowy dziękują za dzień dzisiejszy i jutro, za słońce i wiatr, za wszystko i życie.

Załogi idą do swych sal sypialnych. Symetrycznie ustawione łóżka kuszą i mamią miękkim kocem i chłodem pościeli.

Zaledwe chwil kilka trwają rozmowy i wymiana wrażeń emocjonującego dnia. Donośny głos trąbki rozbrzmiał nad Ośrodkiem, oznajmił ciszę nocną i rozwiał się w ciemniejącej perspektywie.

— — — — — — — —

Już śpią, już przeżywają to, co prześnili podczas pięknego snu na jawie, trwającego aż długich dni trzydzieści, które tak szybko minęły.

Jeden, aż się uśmiechnął radośnie, bo swą senną wyobraźnią zobaczył skaliste i ciche fiordy północne...

Inny ujrzał niebotyczne palmy, pogodne dni brunatnych ludzi i usłyszał tęskny głos ukulelle...

— — — — — — — —

Przez okno zajrzał księżyc, oświetlił płowe i ciemne czupryny, rozlał się wszędy i szachownicą ram okiennych uplasował się na podłodze.

— — — — — — — —

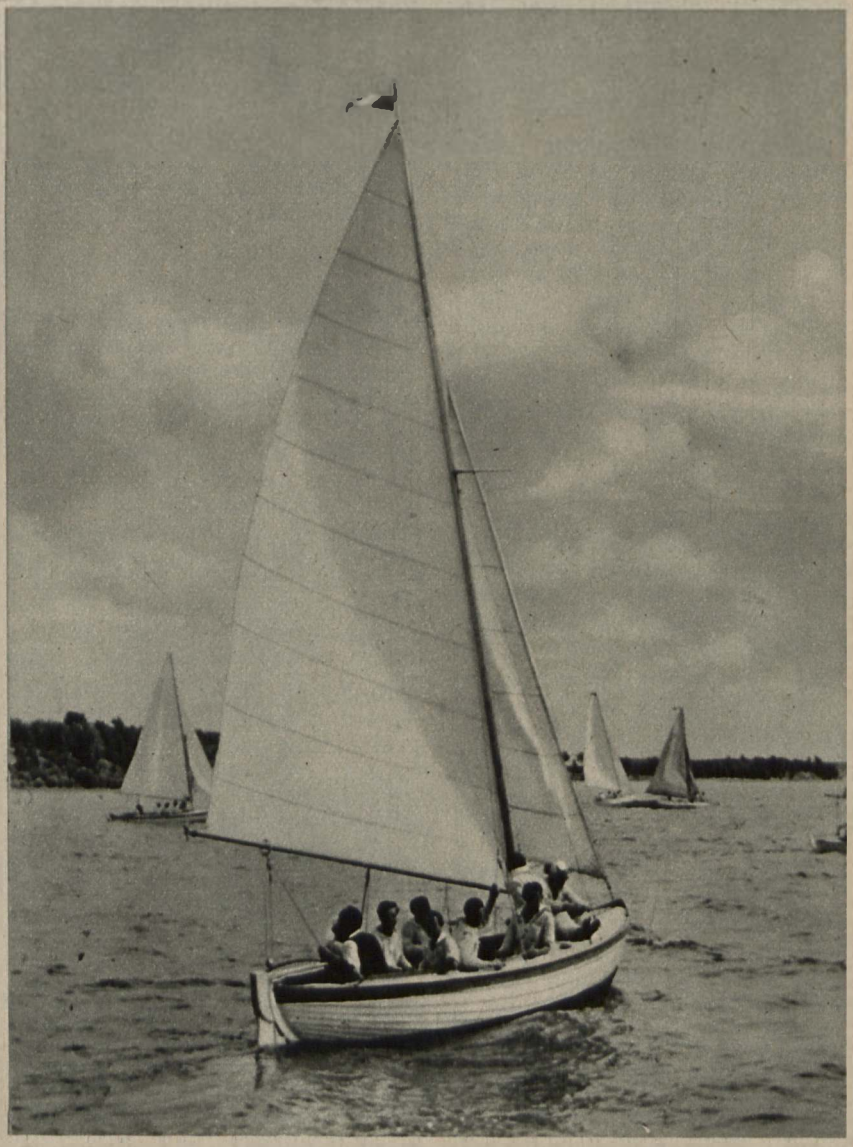
Głucho dudnią kroki w ciszy nocnej. To sternik służbowy czuwa nad Ośrodkiem. Poszedł sprawdzić wartę portową...

— — — — — — — —

Na ciemnej i bezkresnej zda się wodzie ułożył się pas srebrny, ginący w ciemnej dali. W górze lśnią konstelacje, spokojnie oddycha jezioro.

Narocz ułożyła się do snu nocy letniej...

ALFRED MAYER



Szpicgat — ćwiczebna łódź żaglowa ośrodka LMK

SPRAWY KOLONIALNE

Angola — ulica w mieście Loanda

Opublikowany ostatnio raport brytyjskiej Rady Osadnictwa Zamorskiego wywołał żywe zainteresowanie w prasie angielskiej, która w związku z tym omawia obszernie zagadnienie emigracyjne Wielkiej Brytanii.

W licznych artykułach, które się ukazały na ten temat w „Times'ie", „Manchester Guardian" i innych, przebija pewien ton zaniepokojenia, wywołany stwierdzeniem stale zmniejszającej się liczby urodzin, co może utrudniać Wielkiej Brytanii należyte zaludnienie jej dominiów.

Rada Osadnictwa Zamorskiego powołana do życia w 1936 r., jako ciało doradcze przy sekretariacie dominiów, podkreśla coraz wyraźniej konieczność dostarczania przez samą Anglię ilości imigrantów potrzebnej jej dominiom, w przeciwnym bowiem razie dominia te zostaną zalane przez starannie zorganizowany i kierowany strumień emigracji obcej.

W szczególności w obecnym momencie — stwierdza raport Rady Osadnictwa Zamorskiego — chociażby tylko dla wzmocnienia Imperium, jako całości, konieczne jest zachęcanie do emigracji ze Zjednoczonego Królestwa.

Ze względu jednak na stale zmniejszającą się liczbę urodzin, która z 1.100.000 w 1920 r. spadła do mniej niż 700.000 w 1933 r. — sytuacja staje się poważna i trudna do rozwiązania.

Dla rozwiązania tego naglącego problemu Rada podaje w swoim raporcie szereg sugestii, mianowicie: zapoczątkowanie planowej polityki, umożliwiającej stały odpływ emigracji; stworzenie w dominiach takich warunków, które by przyciągały emigrację; traktowanie emigracji nie jako źródła zysków i przedmiotu pewnej wymiany handlowej; wreszcie stworzenie w dominiach specjalnych przemysłów, co wpłynie na powiększenie zdolności absorbcyjnej tych krajów i da przybywającej ludności większe możliwości zarobkowania.

●

Emigracja do Południowej Afryki jest przedmiotem szczególnej troski Anglii, toteż odpowiednie czynniki przywiązują dużą wagę do tego, aby udający się tam emigranci stanowili pod każdym względem doborowy element.

W tym celu już w r. 1920 zostało zorganizowane w Anglii specjalne Towarzystwo osadnicze pod nazwą „1820 memorial Settler's Association", zajmujące się selekcją emigrantów wyjeżdżających do Afryki Południowej.

Rok ubiegły, jak wynika ze sprawozdań, złożonych na dorocznym zebraniu tego Towarzystwa, które miało miejsce w lipcu b. r. w Londynie — był w dotychczasowej działalności Towarzystwa najpomyślniejszy.

Liczba emigrantów, wysyłanych przez Towarzystwo do Południowej Afryki wzrasta z roku na rok.

W r. 1932-33 — wyjechało 144 osadników; w 1933-34 — 176; w 1934-35 — 279; w 1935-36 — 332; a w roku 1936-37 liczba wysłanych emigrantów wzrosła podwójnie, gdyż wyjechało 647 osadników. Ponadto w ciągu ubiegłego roku Towarzystwo udzieliło pomocy przy wyjeździe do Południowej Afryki 1.093 różnym osobom.

Ostatnio Towarzystwo otrzymało informacje od swego przedstawiciela w Afryce Południowej, zachęcające do wysłania pewnej ilości młodych żonatych handlowców. Według tych informacyj istnieją tam również możliwości urządzenia się dla różnego rodzaju fachowców, w szczególności inżynierów elektryków i specjalistów od budowy dróg i mostów.

●

Jak wielkie możliwości poprawy swojej trudnej sytuacji gospodarczej widzi Francja w należytym wykorzystaniu swoich kolonij — pisaliśmy już w jednym z poprzednich numerów.

Dalszym wyrazem tego nastawienia są ostatnie zarządzenia władz francuskich, zmierzające do rozwinięcia w koloniach produkcji złota. Dla poparcia tej produkcji, minister kolonij otrzymał do swojej dyspozycji kredyt w wysokości 100 milionów fr. Kredyt ten ma być wykorzystany na:

1) przeprowadzenie studiów i badań prospekcyjnych; 2) wykonanie wszelkich prac inwestycyjnych, potrzebnych do eksploatacji rejonów złotonośnych, przede wszystkim zaś do budowy dróg; 3) rozpoczęcie i intensyfikację eksploatacji złóż złota. Dla przeprowadzenia tych prac powołany został przy ministerstwie kolonij specjalny Komitet.

Zyski, jakie państwo ew. zainteresowane kolonie będą ciągnąć z zamierzonych operacyj, będą przeznaczone na cele obrony kolonij oraz koszty higieny i opieki społecznej.

Wszelkie więc zwiększenie produkcji złota w koloniach, które w 1937 r. wyniosło około 7 ton, wartości ponad 280 milionów fr. — będzie nie tylko źródłem pomyślności i dobrobytu dla terytoriów bezpośrednio zainteresowanych, lecz przyczyni się również do poprawienia bilansu handlowego Francji i powiększenia jej środków działania.

Możliwości zasadniczego powiększenia produkcji złota w koloniach francuskich niewątpliwie istnieją, pisze „Le Temps". W szczególności możliwości te istnieją w głębi Gujany i w pewnych rejonach Afryki Zachodniej i Równikowej. Potrzebne jest tylko przeprowadze-

nie systematycznej akcji penetracyjnej dla odkrycia tych bogatych złóż złota, których istnienie jest tam już od dawna podejrzewane.

●

W parlamencie belgijskim omawiany był ostatnio budżet Konga. W związku z tym pisma zagraniczne podają szereg interesujących informacyj, dotyczących polityki kolonialnej Belgii, przede wszystkim zaś podkreślają pomyślną sytuację ekonomiczną Konga Belgijskiego, która się utrzymuje już od 1936 r.

Sytuacja budżetowa Konga zależna bezpośrednio od wartości wywozu jest pomyślna. Wywóz od r. 1935 powiększa się stale. W 1937 r. wartość wywozu wyniosła 3.294 milionów fr. belg. Głównymi artykułami wywozu pod względem wartości są: miedź, złoto, diamenty, bawełna, olej palmowy, ziarna palmowe, ruda cynowa, kawa, drewno itd.

Konkretnym dowodem pomyślnej koniunktury w Kongo Belgijskim jest fakt, że 205 towarzystw kolonialnych o łącznym kapitale 9.030 milionów fr. belg., wypłaciło 534 miliony fr. belg. dywidendy, czyli około 6 proc. zainwestowanego kapitału.

Kolonia ta przynosi Belgii między innymi pół miliarda fr. w postaci dywidend, dobrze płatne stanowiska dla 10 tysięcy Belgów, surowce wartości półtora miliarda fr. rocznie, nabywane za własną walutę, oraz stanowi rynek zbytu dla towarów belgijskich, wartości 300 milionów fr. belg. rocznie.

●

28 października r. b. w rocznicę marszu na Rzym, ma odpłynąć z Genui do Libii 15 do 20 tysięcy kolonistów. Każdy z tych kolonistów ma otrzymać 10 do 15 ha ziemi wraz z domem i niezbędnymi zabudowaniami gospodarczymi.

Wyjazd powyższy jest fragmentem realizacji wielkiego planu osadniczego, jaki rząd faszystowski wykonuje obecnie w Afryce Wschodniej i w Libii.

Powyższy plan kolonizacyjny przewiduje wysłanie w 1940 roku 20 tysięcy nowych emigrantów.

●

W związku z obecnym zainteresowaniem możliwościami emigracyjnymi na Madagaskar, ciekawą wiadomość podaje pismo „Afrika Nachrichten".

Mianowicie, według jego informacyj rząd francuski zwrócił się do rządu holenderskiego z propozycją wysłania na Madagaskar około 10.000 robotników z Jawy. Propozycja francuska ma być wynikiem pomyślnych prób, jakie były już robione z robotnikami jawajskimi w Nowej Kaledonii.

Rząd holenderski ze swojej strony ma być podobno skłonny do załatwienia powyższej sprawy pozytywnie, z tym zastrzeżeniem jednak, że rząd francuski, podobnie jak to miało miejsce w Nowej Kaledonii, zapewni robotnikom jawajskim odpowiednie warunki higieniczne.

Ze względu na ogromne przeludnienie Jawy, propozycja francuska idzie na rękę rządowi holenderskiemu, który czynił już próby rozwiązania tego problemu przez przesiedlanie Jawajczyków na Sumatrę i do innych posiadłości.

Podając powyższą wiadomość, pismo niemieckie zwraca uwagę, że kwestia braku rąk do pracy jest obecnie jednym z zasadniczych problemów Afryki, gdyż w coraz większej ilości krajów afrykańskich daje się odczuwać obecnie gwałtowny brak robotników.

Utrzymanie i pomnożenie liczby ludności jest więc jednym z naczelnych zadań administracji tych krajów afrykańskich. Czynione są odpowiednie kroki dla podniesienia poziomu higieny wśród ludności i zmniejszenia jej śmiertelności. Wydany jest również zakaz emigracji i szereg innych odpowiednich zarządzeń.

Zastanawiając się nad możliwościami rozwiązania tego problemu przez sprowadzenie robotników nie - afrykan, pisma „Afrika - Nachrichten" twierdzi, że ten system wywołuje w następstwie szereg innych komplikacyj i trudności.

Ponadto w związku z trudnościami w Afryce Wschodniej i Południowej z Hindusami, w Afryce Zachodniej z Syryjczykami i w związku z inwazją towarów japońskich — pismo niemieckie wyraża obawę zalewu kontynentu afrykańskiego przez azjatów.

●

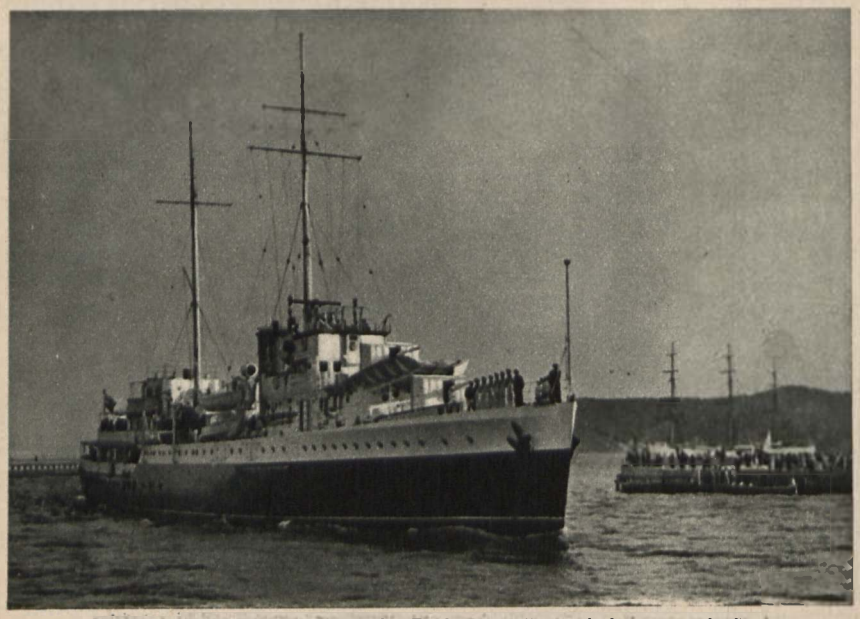
W dniu 4 października r. b. w Rzymie nastąpi otwarcie obrad Kongresu Volta, który po raz pierwszy odbył się w r. 1931, w tym więc roku odbywa się po raz ósmy. Kongres trwać będzie przez tydzień, a tematem jego obrad będzie dokładne badanie różnorodnych problemów, dotyczących kolonizacji Afryki, w szczególności zagadnień geograficznych, antropologicznych, socjalnych, ekonomicznych i technicznych.

Obradom powyższym przypisuje się na ogół ogromne znaczenie. Zaproszenia do wzięcia udziału w Kongresie rozesłane do cudzoziemców i Włochów, mają charakter zaproszeń osobistych. Uczestnicy Kongresu zabierając głos w czasie obrad, przemawiają w imieniu własnym.

W liczbie osobistości, zaproszonych w tym roku z Francji znajduje się b. premier André Tardieu.

Studnia na pograniczu włoskiej i brytyjskiej Somali

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ



Jacht admiralicii brytyjskiej „Enchantress", na którym przybył do Gdyni Pierwszy Lord Admiralicji Duff Cooper

Polska. Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej, która od swego powstania mieściła się w Toruniu, przeniesiona zostanie z dniem 1-m września do Bydgoszczy, gdzie znajdzie pomieszczenie w zlikwidowanej Szkole Podchorążych dla Podoficerów.

●

W dniu 22 sierpnia kontrtorpedowce polskie, O.R.P. „Błyskawica" i O.R.P. „Grom" udały się do Kopenhagi, aby złożyć rewizytę flocie wojennej Królestwa Danii, której okręty wojenne bawiły w Gdyni z oficjalną wizytą we wrześniu 1935 r. Zespół kontrtorpedowców polskich udał się do Kopenhagi pod dowództwem kmdr Podiazd-Morgensterna.

Włochy. Eskadra w składzie pancerników „Conte di Cavour" i „Giulio Cesare", oraz 4 kontrtorpedowców złożyła oficjalną wizytę na Malcie, pierwszą po długim okresie zatargów anglo-włoskich. Koła polityczne przypisują duże znaczenie tym odwiedzinom. Następnie ta sama eskadra udała się na Adriatyk, odwiedzając porty jugosłowiańskie Sebenico i Cattaro.

Żaglowce szkolne „Cristoforo Colombo" i „Amerigo Vespucci" rozpoczęły doroczną podróż z kadetami Akademii Morskiej, odwiedzając szereg portów północno-zachodniej Europy. Między innymi eskadra zawinęła do portu Kingstown (Irlandia), gdzie zwolnione na ląd załogi zostały poturbowane przez elementy antyfaszystowskie.

Wreszcie rozpoczął podróż ćwiczebną krążownik „San Giorgio", który opuściwszy port wojenny La Spezia odwiedził szereg miejscowości nad Adriatykiem, wybrzeże Syrii i Trypolitanii. Poza jednym rocznikiem kadetów zaokrętowano 36 członków organizacji młodzieży „Balilla", kandydujących do Akademii Morskiej.

Grecja. W stoczni angielskiej Harland'a wodowano drugi kontrtorpedowiec, który otrzymał nazwę „Olga" na cześć królowej: 1.350 ton, 36 węzłów, rejon pływania 6.000 mil, 4 działa 120 mm i 8 wyrzutni torpedowych. Obie te jednostki, zamówione w 1936 roku, będą oddane do służby w połowie przyszłego roku.

Turcja. Jak to już prasa doniosła, kilka okrętów wojennych wkrótce zostanie zamówionych w stoczniach angielskich na poczet udzielonych kredytów. Będzie to poważny wyłom w dotychczasowej polityce morskiej Turcji, która pod względem budownictwa okrętowego była wyłącznym klientem Włoch i Niemiec. Obecnie znajdują się w budowie 4 okręty podwodne po 700/900 ton, (2 w Niemczech i 2 w kraju), które otrzymały nazwy „Atilay", „Batiray", „Saldiray" i „Yilderay".

Z.S.R.R. W wygłoszonym w lipcu przemówieniu, Kalinin oświadczył, że postanowiona została realizacja olbrzymiego programu morskiego, w wyniku czego Sowiety zajmą pierwsze miejsce wśród mocarstw morskich, wyprzedzając nawet Anglię, która od dawna dzierży niepodzielną władzę nad oceanami. W realizacji tych zamierzeń duże nadzieje pokładane są w arsenale Ordzinikidze, który został całkowicie przebudowany, zmodernizowany i wyposażony w najbardziej nowoczesne urządzenia i obrabiarki. Według zapowiedzi, tempo budowy będzie „zawrotne", i niedające się porównać z osiągnięciami państw kapitalistycznych.

Jednakowoż przemówienie to nie wywołało zbytniego zaniepokojenia w świecie politycznym; wiadomo bowiem, że w Sowietach przepaść dzieli zwykle zamierzenia od konkretnych wyników.

Niemcy. 6-ciu ostatnim kontrtorpedowcom typu „Leberecht Maas" po 1.850 ton, które rozpoczną kampanię czynną w ciągu najbliższych tygodni, nadano nazwy oficerów i szeregowych marynarki, poległych w czasie wielkiej wojny: „Diether von Roeder", „Hans Ludemann", „Hermann Kunne", „Karl Garlster", „Wilhelm Heidkamp", „Anton Schmidt".

W ciągu bieżącego roku stworzone zostaną trzy nowe dywizjony okrętów podwodnych imienia Emsmann'a, Hundins'a i Wegener'a, którzy polegli podczas wojny jako dowódcy okrętów podwodnych.

Holandia. Jedna ze stoczni prywatnych otrzymała zamówienie na budowę nowego lekkiego krążownika o następującej charakterystyce: 8.000 ton, 33 węzły, 10 dział 152 mm i 12 działek przeciwlotniczych, 6 wyrzutni torpedowych i dwa samoloty. Okręt ten będzie oczywiście przeznaczony na Daleki Wschód i wydatnie wzmocni znajdującą się tam eskadrę. Stany osobowe mają być poważnie zwiększone przez pobór wśród ludności tubylczej, co dotychczas bywało praktykowane w nieznacznej skali. Przewidziane są poza tym kredyty na rozbudowę baz kolonialnych, które nie były początkowo obliczone na tak liczne zespoły.

Jugosławia. W czasie ostatnich konferencyj politycznych włosko-jugosłowiańskich poruszona była sprawa zamówień okrętów w stoczniach włoskich, przy czym mówiono nawet o lekkich krążownikach; koszty budowy byłyby częściowo uiszczone w naturze, a mianowicie drzewem, trzodą chlewną i produktami rolnymi. Obecnie w budowie znajdują się 4 kontrtorpedowce po 1.250 ton.

Anglia. Referent budżetowy Admiralicji stwierdził w swym ostatnim przemówieniu, że w dniu 1-go czerwca znajdowało się w budowie 151 okrętów ogólnej wyporności 562.000 ton i że w końcu roku ta ilość wzrosłaby do 200, stanowiąc już sama przez się niezmiernie potężną flotę: 7 pancerników, 3 lotniskowce, 19 krążowników, 24 okręty podwodne i 40 kontrtorpedowców. Wszystkie stocznie, zarówno prywatne jak i państwowe, będą wówczas 100 procentowo zatrudnione.

●

Po blisko dwuletniej pracy ukończono modernizację krążownika „Effingham", pochodzącego z 1925 roku, przy czym ogólne koszty wyniosły ponad 6 milionów złotych. W głównej mierze przezbrojono okręt, zamieniając stare działa 190 mm nowymi kalibru 152 mm oraz instalując nowe działa przeciwlotnicze. Poza tym zamieniono wszystkie kotły i turbiny napędowe.

●

Angielska para królewska, która przybyła z oficjalną wizytą do Francji w połowie lipca, odbyła podróż na pokładzie yachtu „Enchantress", który eskortowały na początku drogi okręty angielskie, a następnie kontrtorpedowce i wodnosamoloty francuskie. Królewskich gości powitała salwami armatnimi eskadra Morza Północnego, skoncentrowana w Boulogne. W czasie urzędowych przyjęć król występował przeważnie w mundurze wielkiego admirała floty.

●

W lipcu nastąpiło wodowanie podwodnego stawiacza min „Seal", rozpoczętego w 1936 roku, i ostatniego z serii 6 jednostek: 1.500/2100 ton, 17/9 węzłów, 1 działo, 6 wyrzutni torped i miny.

Francja. W pierwszej połowie sierpnia przybyła do Gdyni eskadra składająca się z 3 kontrtorpedowców po 2.125 ton typu „Jaguar", pod dowództwem komendanta Szkoły Morskiej w Brest.

●

W lipcu nastąpiło wodowanie awizo przeznaczonego do służby hydrograficznej „Chamoix" (640 ton, 20 węzłów, 2 działa 100 mm) oraz torpedowca „Fleuret" (1.770 ton, 37 węzłów, 4 działa 138 mm i wyrzutnie torped, rejon pływania 6.000 mil). Poza tym wcielono w skład floty superkontrtorpedowiec „Volta" (2.884 ton, 43 węzły, 8 dział 138 mm, 10 wyrzutni torped) i torpedowiec „La Bayonnaise" (610 ton, 35 węzłów, 2 działa i 4 wyrzutnie torped).

Stany Zjednoczone. W arsenale Philadelphia rozpoczęto budowę pancernika „Washington", którego wyporność wyniesie jeszcze 35.000 ton, a główne uzbrojenie 9 dział 406 mm; koszty budowy takiej jednostki obliczone są na 380 milionów zł. Następne pancerniki będą znacznie większe, ale kaliber pozostanie bez zmiany, instalacja dział kalibru 456 mm wymagałaby bowiem znacznych ofiar kosztem szybkości i opancerzenia.

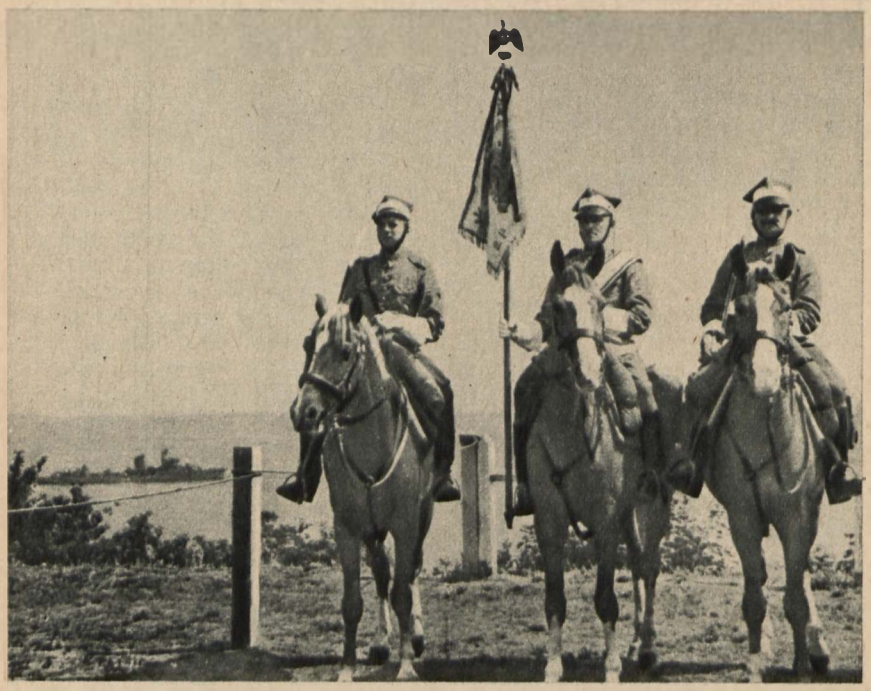
●

Przewidziane na rok przyszły wielkie manewry morskie odbędą się tym razem na wodach Atlantyku i polegać będą na atakach i obronie Antyl oraz południowych brzegów amerykańskich. Eskadra Oceanu Spokojnego przepłynie Kanał Panamski w połowie stycznia i uda się przed ćwiczeniami do Nowego Yorku celem zwiedzenia wystawy wszechświatowej. Przerzucenie tej siły na wschód jest dowodem pewnego odprężenia względem Japonii oraz wzmożonego zainteresowania się sprawami europejskimi, ze strony Stanów Zjednoczonych.

„Otway" brytyjski okręt podwodny

BIBLIOTEKA UMCS LUBLIN

PUŁK IM. GEN. ORLICZ-DRESZERA



Poczet sztandarowy pułku ułanów imienia gen. Orlicz-Dreszera

Wśród imion żołnierskich z czasu wielkiej wojny, znamienitym blaskiem jaśnieje imię generała Gustawa Orlicz Dreszera.

Jego epos żołnierski, zamknięty tragicznie i nagle śmiercią w falach Bałtyku, rozbrzmiewa raz po raz pośmiertną sławą. Jego czyny, myśli i praca świecą przykładem tym, którzy dzieło Jego dalej prowadzą. Zmarły Generał upamiętnił się w wielu dziedzinach pracy dla Państwa — i dlatego Imię Jego bliskie jest wszystkim. Czci je armia, czci społeczeństwo, któremu jako prezes Ligi Morskiej i Kolonialnej przewodniczył, czci młodzież, której nowe drogi wskazywał.

Samotnia oksywska, kryjąca doczesne szczątki bohaterskiego Generała, dnia 26 lipca b. roku rozbrzmiała nowym echem Jego imienia, Jego sławy. Dnia tego wielkopolski pułk ułanów z Bydgoszczy został nazwany imieniem generała Orlicz Dreszera.

Uroczystość rozpoczęło dnia poprzedniego nabożeństwo żałobne, odprawione w Gdyni, za Marszałka Piłsudskiego, generała Orlicz Dreszera i żołnierzy pułku. Na nabożeństwo przybyli oficerowie pułku, Pomorskiej Brygady Kawalerii, przedstawiciele władz miejscowych, dowódca obrony wybrzeża, delegacje marynarki wojennej i garnizonu gdyńskiego, delegacja miasta Bydgoszczy, reprezentanci społeczeństwa gdyńskiego oraz delegacja Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Wieczorem przy grobie generała Orlicz Dreszera na Oksywiu odbył się apel poległych. Wokół grobu stanęły w karnym szyku szwadrony pułku. Obok — rodzina gen. Orlicz Dreszera, woj. Raczkiewicz, komisarz Rządu Sokół, delegacje wszystkich pułków Pomorskiej Brygady Kawalerii, oraz delegacja marynarki wojennej. Wokół — tysięczne tłumy publiczności.

Apel. Huk dział i salwy karabinowe wstrząsnęły powietrzem. A potem tylko szelest składanych na grobie wieńców.

W dniu 26 lipca odbyła się główna uroczystość. Plac otoczyły szwadrony pułków Pomorskiej Brygady Kawalerii, oddziały marynarki wojennej, batalionu piechoty morskiej i kompania obrony narodowej. A opodal na morzu stanęła na kotwicach flota wojenna Rzeczypospolitej.

Przy ołtarzu ustawiły się poczty sztandarowe, obok nich delegacje pułków, którymi dowodził ongiś gen. Orlicz Dreszer. Przed ołtarzem zasiadła rodzina gen. Orlicz Dreszera, I wiceminister spraw wojskowych gen. Głuchowski, prezes LMK gen. Kwaśniewski, gen. Thommé, gen. Narbutt-Łuczyński, gen. Kmicic - Skrzyński, gen. Grzmot-Skotnicki, komandor dypl. Frankowski, korpus oficerski i podoficerski marynarki i wojska, Wysoki Komisarz Ligi Narodów w Gdańsku prof. Burckhardt oraz przedstawiciele władz cywilnych: Komisarz generalny R. P. w Gdańsku, Kom. Rządu Sokół, delegacje społeczne, zaproszeni goście i tłum publiczności.

Po mszy — wiceminister gen. Głuchowski odczytał rozkaz Ministra Spraw Wojskowych, nadający pułkowi ułanów z Bydgoszczy imię generała Orlicz Dreszera. Następnie wygłosił przemówienie, poświęcone bohaterskiej postaci przedwcześnie zgasłego generała Orlicz Dreszera.

Z kolei przemówił do ułanów gen. Kwaśniewski, jako prezes Ligi Morskiej i Kolonialnej, po czym delegacja Ligi wręczyła dowódcy pułku piękny portret generała Orlicz Dreszera. Ostatni głos zabrał gen. Grzmot - Skotnicki. Duch wielkiego rycerza — wołał gen. Skotnicki — przewodzić będzie nie tylko pułkowi Jego imienia, ale całej pomorskiej brygadzie. „A wam, ułani, rozkazuję, gdy zajdzie tego potrzeba, szarżować, jak dawniej wasi przodkowie z wołaniem: bij! zabij! — z okrzykiem: Orlicz Dreszer! Orlicz Dreszer!". W odpowiedzi na to uderzyła pod niebo niezwykła wrzawa, o taflę wód się odbiła echem, zda się stalowe okręty od niej drgnęły... To brygada krzyczała gromkim głosem: „Orlicz Dreszer! Orlicz Dreszer!! Orlicz Dreszer!!!...

Nad polami, nad lasami, nad morzem niesie się pogłos rycerskiej sławy...

Z kolei — nastąpiła dekoracja odznakami pułkowymi, po czym, raz jeszcze przemówił generał Grzmot-Skotnicki: dziękował Matce Generała, że dała Polsce tak dzielnego syna.

Uroczystość zamknęła defilada. Maszerowały oddziały marynarki, bataliony piechoty, kłusowały szwadrony kawalerii.

U stóp osamotnionej mogiły legła cisza.

Górą szumiał wiatr bałtycki. Szumiał rapsod rycerski.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Stan organizacyjny LMK w poszczególnych Okręgach na 1.VIII. 1938 r. wynosi:

Okręg	czł. dożyw.	czł. protekt.	czł. opiek.	czł. zwycz.	czł. popier.	czł. zbior.	czł. szkol.	Razem
Śląski	2	13	52	30.704	26.556	64.349	15.844	137.520
Stołeczny	7	20	34	35.236	17.202	14.178	22.859	89.536
Rad.-Kielecki	2	—	8	23.011	12.348	28.351	20.740	84.460
Krakowski	—	9	21	5.742	7.666	19.585	43.054	76.077
Lubelski	—	—	—	11.263	7.241	19.172	24.738	62.414
Pomorski	—	—	6	10.471	5.129	26.489	12.976	55.071
Łódzki	—	—	9	8.635	4.222	25.217	7.396	45.479
Poznański	—	—	8	4.364	3.574	20.492	15.643	44.081
Woj. Warsz.	—	2	2	8.545	2.919	11.112	17.305	39.885
Wołyński	—	2	3	7.807	4.608	6.766	12.901	32.087
Lwowski	—	—	3	2.239	2.548	6.567	20.598	31.955
Jarosławski	—	—	1	2.983	2.535	3.121	20.811	29.451
Białostocki	—	—	2	5.665	4.182	4.793	7.136	21.778
Tarnopolski	—	—	—	1.651	2.679	2.918	14.322	21.570
Stanisławowski	—	—	1	1.902	3.173	2.502	7.498	15.076
Poleski	1	—	1	2.897	1.355	2.723	6.793	13.770
Nowogródzki	—	—	—	3.804	1.899	4.571	2.790	13.064
Wileński	—	—	—	3.296	1.143	3.581	4.664	12.684
Razem	12	46	151	170.215	110.979	266.487	278.068	825.958

W porównaniu ze stanem liczbowym członków LMK na 1/IV r. b. wzrost liczby członków wynosi 66.545 osób, przy czym w poszczególnych kategoriach członków: wzrost liczby czł. zwyczajnych wynosi 10.206 osób, popierających — 5.301, zbiorowych 29.035 oraz członków kół szkolnych 21.992.

W celu sporządzenia możliwie najdokładniejszego spisu osób przebywających w koloniach i biorących bezpośredni udział w życiu kolonialnym Zarząd Główny LMK pragnie przeprowadzić rejestrację tych osób. Celem jej jest ewentualne wykorzystanie w dziedzinie zagadnień kolonialnych wiadomości osób mających doświadczenie i znajomość życia kolonialnego lub odpowiednie wykształcenie. W związku z powyższym Zarząd Główny zwraca się z uprzejmą prośbą do tych wszystkich osób, ażeby zgłosiły swe nazwiska i szczegółowe personalia do Biura Zarządu Głównego LMK, Warszawa, ul. Widok 10. Przy zgłoszeniu należy podać następujące dane:

I. Osoby zamieszkałe w Polsce, które przebywały w koloniach (lub dominiach z wyjątkiem Kanady) i posiadają znajomość handlu, rolnictwa i innych działów gospodarki kolonialnej tych obszarów.

1. Nazwisko i imię. 2. Wiek. 3. wykształcenie. 4. Stan cywilny. 5. Na jakim terenie przebywał? 6. W jakim czasie? 7. W jakim charakterze (czym się tam zajmował)? 8. Co poznał (rolnictwo, hodowlę, handel, eksploatację górniczą, budownictwo, medycynę, języki obce itp.)? 9. Obecny zawód i adres.

II. Obywatele polscy przebywający obecnie w terytoriach kolonialnych.

1. Nazwisko i imię. 2. Wiek. 3. Wykształcenie. 4. Stan cywilny. 5. Gdzie obecnie przebywa? 6. Czy był poprzednio w innych koloniach? 7. Jak długo przebywa w krajach kolonialnych? 8. W jakim charakterze? 9. Co poznaje (rolnictwo, hodowlę, handel, eksploatację górniczą, budownictwo, medycynę, języki tubylców i tp.?) 10. Adres.

III. Osoby, które kształciły się, lub obecnie kształcą się za granicą w zakresie zagadnień kolonialnych.

1. Imię i nazwisko. 2. Wiek. 3. Wykształcenie. 4. Stan cywilny. 5. W jakim zakładzie i w jakiej specjalności wykształcenie otrzymał lub otrzymuje? 6. Czas trwania studiów. 7. Czy odbywał, gdzie, kiedy i w jakiej dziedzinie praktykę kolonialną? 8. Obecne zajęcie. 9. Adres.

●

Okręg Radomsko-Kielecki zorganizował w czasie 2 — 5 lipca r. b. propagandową wycieczkę do Gdyni. W wycieczce wzięło udział 608 osób z następujących miejscowości Okręgu: Ostrowca, Starachowic, Iłży, Skarżyska, Opoczna, Końskich i Radomia.

Organizacja i techniczne przygotowanie wycieczki zasługuje na specjalne wyróżnienie. Program wycieczki przewidywał zatrzymanie się w Tczewie dla manifestacyjnego podkreślenia łączności innych dzielnic Polski z Pomorzem.

Przemówienia powitalne w Tczewie stwierdziły wielką rolę LMK w wiązaniu coraz silniejszy-

Uczestnicy wycieczki z Okr. Rad.-Kieleckiego podczas manifestacyj w Tczewie

Przystań LMK w Brześciu n. Bugiem

mi więzami całej Polski z Pomorzem i potwierdziły fakt, że nawet najbardziej groźna postawa sił przeciwnych Polsce na Pomorzu nie zdoła w niczym osłabić tych więzów.

W Gdyni na Oksywiu wycieczka złożyła wieniec na grobie ś. p. gen. Orlicz Dreszera.

Uczestnicy wycieczki odnieśli prawdziwą korzyść, gdyż poznanie Gdyni, portu i miasta oraz nawiązanie kontaktu z ludnością oraz działaczami ligowymi z Tczewa — pozostawiły nigdy nie zacierające się wrażenia.

●

Dnia 24 b. m. przybyła do Warszawy wycieczka członków Ligi Morskiej i Kolonialnej z woj. nowogródzkiego w liczbie 620 osób.

Wycieczka, którą opiekował się na terenie stolicy Zarząd Główny oraz Okręg Stołeczny Ligi Morskiej i Kolonialnej, złożyła w godzinach przedpołudniowych wieniec na stopniach pałacu Belwederskiego, a delegacja wycieczki wpisała się do księgi audiencjonalnej w GISZ.

W godzinach popołudniowych uczestnicy wycieczki zwiedzili Warszawę, wieczorem zaś wyjechali do Gdyni.

●

W czasie wakacyj bawiła w Polsce grupa 45 polskich harcerek i harcerzy z Holandii, pod kierownictwem ks. Hoffmanna. Przybyli oni do Polski jako goście Ligi Morskiej i Kolonialnej, zaproszeni w czasie wodowania okrętu podwodnego „Orzeł" w Vlissingen, w Holandii w styczniu bież. roku.

Pobyt w Polsce spędzili na zwiedzaniu wielu miast oraz w obozach harcerskich.

●

Staraniem Zarządu Oddziału Miejskiego Ligi Morskiej i Kolonialnej w Brześciu nad Bugiem w roku 1938 została rozbudowana przystań LMK nad rzeką Muchawcem. Z przystani korzysta młodzież szkół średnich i powszechnych oraz członkowie LMK. Brześć n. B. leży na początku Kanału Królewskiego oraz nad środkowym biegiem rzeki Bugu, ważnej arterii wodnej, toteż przystań LMK, jako ośrodek wodny w tak ważnym punkcie, ma bardzo wielkie znaczenie.

●

Dnia 2 lipca 1938 r. odbyło się w Paryżu w sali Domu Polskiego organizacyjne zebranie Stowarzyszenia Przyjaciół Polskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Po referacie mecenasa Siwiłło o ideologii i celach Ligi Morskiej i Kolonialnej wywiązała się ożywiona dyskusja, w wyniku której uchwalono rezolucję treści następującej:

„Zebrani w dniu 2 lipca 1938 r. w Domu Polskim w Paryżu w liczbie 50 osób Polacy, zamieszkujący w Paryżu, uchwalają zorganizować się w Stowarzyszenie Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonialnej celem: 1. prowadzenia propagandy utrwalenia Polski na morzu, oraz zbliżenia w tym charakterze ze społeczeństwem zagranicznym, 2. wytworzenia współpracy ze społeczeństwem polskim w zakresie spraw związanych z uzyskaniem dla państwa polskiego terenów kolonialnych dla ekspansji ludzkiej i gospodarczej, 3. przyczynienia się do szybszego zaspokojenia naszych potrzeb marynarki wojennej i handlowej"

●

Szereg Oddziałów Ligi Morskiej w Ameryce Płn. przejawia wybitny rozmach organizacyjny i inicjatywę w szerzeniu haseł morskich i kolonialnych. Ostatnio przybył z Ameryki do kraju p. Jan Kołyszko, skarbnik Oddziału LM w Jersey City (New Jork) i odwiedził Zarząd Gł. LMK, dzieląc się projektami i planem pracy swego Oddziału.

●

Pracownicy umysłowi i fizyczni cukrowni, rafinerii i gorzelni „Aszycha" w Mandżurii złożyli na ręce wice konsula R. P. Charbinie 226 yen 50 sen na Fundusz Obrony Morskiej.

Nadmienić należy, że pracownicy wyżej wymienionych zakładów w Aszycha, wszyscy bez wyjątku należą do Ligi Morskiej i Kolonialnej.

●

Dowód uspołecznienia i zrozumienia potrzeb naszych na morzu dali pracownicy Ubezpieczalni Społecznej w Łucku, którzy niewątpliwie na skutek ożywionej działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej na Wołyniu, ofiarowali 100 zł na budowę ścigacza „Wołyń".

●

Robotnicy i urzędnicy kopalni soli potasowych „Tesp" w Kałuszu i Hołyniu ofiarowali na budowę ścigacza ziemi stanisławowskiej jedno — lub nawet dwudniowy zarobek. Do ofiary tej przyczyniły się oprócz Zarządu Oddziału LMK i Sekcji Obrony Morskiej w Kałuszu i Hołyniu: Związek Polskich Związków Zawodowych, Związek Górników Zjednoczenia Zawodowego Polskiego, Centralny Związek Górników oraz Ogólny Związek Podoficerów — koło w Kałuszu. Ofiara ta przysporzy Funduszowi Obrony Morskiej kilkanaście tysięcy złotych.

DO DNIA 1. VIII 1938 R.
ZEBRANO NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ
W GOTÓWCE I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH
7.164.814

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Dr Jan Wagner — Problem Palestyński.

Jako odbitka z miesięcznika „Polityka Narodów", ukazała się praca dr Jana Wagnera p.t. „Problem Palestyński". Praca ta ukazuje się bardzo na czasie, gdyż daje syntezę budzącego tak wielkie zainteresowanie w Polsce zagadnienia Palestyny, syntezę, której doszukać się ostatnio nigdzie nie było można.

A więc w pracy powyższej znajdujemy:

1) podstawowe wiadomości o położeniu geopolitycznym tego kraju, 2) omówienie czynnika ludzkiego w Palestynie, 3) dzieje powstania mandatu palestyńskiego, 4) zarys odbudowywania żydowskiej siedziby narodowej 5) przedstawienie stanowiska Arabów wobec akcji tworzenia narodowej siedziby żydowskiej, 6) omówienie raportu brytyjskiej Komisji Królewskiej, która w r. ub. bawiła w Palestynie i która wypowiedziała się za stworzeniem dwóch odrębnych państw: żydowskiego i arabskiego, 7) dalej odtworzenie dyskusji nad planem podziału tego kraju, 8) stanowisko Polski wobec problemu palestyńskiego, 9) wreszcie interesujące wiadomości o chłonności imigracyjnej Palestyny.

Praca dr Jana Wagnera daje pełny obraz całego zagadnienia i odpowiada na te wszystkie pytania, które nasuwają się każdemu śledzącemu wypadki na Bliskim Wschodzie.

W konkluzjach autor stwierdza m. in., że nawet przy największym nasileniu ideowym okrojona Palestyna nie rozwiąże zagadnienia żydowskiego. Toteż państwa, zainteresowane w problemie emigracji żydowskiej, oraz sam naród żydowski staną prędzej czy później wobec konieczności znalezienia nowych terenów, jako uzupełniającej Palestynę bazy ludnościowej i ekonomicznej.

●

Ukazała się w druku ciekawa praca pióra p. Mirosława Wykowskiego p. t. „Dźwina i Dzisna. Uwagi i materiały do wstępnych badań problemu eksploatacji rzek Polski Północno-Wschodniej.

Jest ona szczególnie aktualna w dobie, gdy porozumienie polsko-litewskie otwiera drogę wodną Wilia — Niemen. Autor m. in. wykazuje, że Wilno nie jest tylko portem dla Wilii i Niemna. Może ono być połączone drogą wodną z Rygą przez Wilię, rzekę i jezioro Narocz, jezioro Miadzioł i rzekę Miadziołkę oraz Dzisnę do Dźwiny. Włączenie Dźwiny do ogólnopolskiej sieci dróg wodnych przez kanałowe połączenie z Niemnem stworzy bezpośrednie połączenie śródlądową drogą wodną pomiędzy Wilnem a Rygą.

Książka p. Wykowskiego zawiera wiele ciekawych materiałów historycznych, dotyczących żeglugi polskiej na Dźwinie, z których wynika, że tradycje polskiej żeglugi na tej rzece oraz innych szlakach wodnych ziem wschodnich są stare.

Sprawa zagospodarowania Naddźwinia i umocnienia tam polskości była już przez królów polskich doceniana. Przypomnieć należy, że Sejm Polski w roku 1631, a więc przed 300 laty, zmierzając do stworzenia wielkiej drogi bałtycko - czarnomorskiej, uchwalił budowę Kanału Berezyńskiego, mającego połączyć Dźwinę i Wilię z Dnieprem.

Nawiązanie do tych tradycyj z jednoczesnym przedstawieniem zagadnienia od strony gospodarczej, politycznej, historycznej, technicznej i prawnej — z całym szeregiem map i wykresów, składa się na całość pracy p. Wykowskiego.

Gen. M. Zaruski — Mały Kod. Wyd. Głównej Księgarni Wojskowej. Biblioteka Harcerskich Drużyn Żeglarskich. W-wa, 1938. Str. 156. Cena zł 6.40.

Międzynarodowy Kodeks Sygnałowy (Code) wydany został w 1857 r. w Anglii. Z dniem 1 stycznia 1934 r. Kod ten został zmodyfikowany i obecnie obowiązuje nowy.

Wszystkie cywilizowane narody morskie przetłumaczyły Kod na swoje języki. Tłumaczenia na język polski dotąd nie było. Brak ten odczuwali specjalnie sportowi żeglarze morscy, którzy niezawsze mogli korzystać, tak jak to czynią nasze marynarki wojenna i handlowa, z obcych ksiąg Kodu.

Braki te doskonale odczuwał twórca naszego jachtingu morskiego, zasłużony kapitan szkolnego statku Z. H. P. „Zawisza Czarny" — generał M. Zaruski. Praca generała p. t. „Mały Kod", zaspakaja na tym odcinku potrzeby jachtingu morskiego.

„Mały Kod" jest bezsprzecznie pożyteczną książką, która powinna się znaleźć w każdej bibliotece żeglarskiej, na każdym jachcie i w rękach każdego żeglarza.

KRONIKA GOSPODARCZA

Obroty towarowe portu gdyńskiego za lipiec 1938 r. wynosiły ogółem 881.020.4 ton, z czego na obrót zamorski przypada 861.518.6 ton. Z tej ostatniej cyfry na przywóz przypada 135.699,4 ton, a na wywóz 725.819,2 ton.

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 1.789 ton, obroty z wnętrzem kraju drogą wodną 17.712.8 ton.

W porównaniu do miesiąca lipca r. ub. ogólne obroty towarowe za miesiąc sprawozdawczy wzrosły bardzo znacznie, bo o 85.886,6 ton, jest to rekordowa cyfra obrotów towarowych, jaką osiągnął w swej dotychczasowej pracy port gdyński.

Podobnie i obroty towarowe portu gdańskiego osiągnęły w lipcu r. b. rekordową cyfrę 706.682 ton, z czego na przywóz przypadało 199.674 ton, a na wywóz 507.008 ton. Jest to najwyższa cyfra, jaką osiągnęły obroty portu gdańskiego po lipcu r. 1931, kiedy obroty te wyniosły 800.000 ton. Wobec miesiąca lipca r. ub., kiedy obroty towarowe wyniosły 646.373 ton, oznacza to wzrost o 60.309 ton czyli 9.3%, wobec natomiast miesiąca czerwca r. b., w którym obroty towarowe portu gdańskiego osiągnęły cyfrę 637.036 ton, wzrost wyniósł 69.646 ton czyli 10.9%. Wzrost obrotów spowodowało przede wszystkim zwiększenie przywozu rudy oraz wywozu węgla.

●

W przeciągu pierwszego półrocza rb. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły 4.440.220,3 ton, z czego na obrót zamorski przypada 4.383.394,1 ton; z cyfry tej na przywóz przypada 774.558,2 ton, a na wywóz 3.608.835,9 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wyniosły 8.711,8 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną 48.114,4 ton. W porównaniu do pierwszego półrocza r. 1937 ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za okres sprawozdawczy wykazały stosunkowo

niewielki wzrost, a mianowicie o 28.969,5 ton, czyli o 0.7%.

●

W przeciągu miesiąca lipca rb. weszły do portu gdyńskiego i wyszły zeń na morze ogółem 1.232 statki o łącznej pojemności 1.263.391 t. r. n., z czego weszło 616 statków o pojemności 629.165 t. r. n., a wyszło 616 statków o 634.226 t. r. n. Na pierwsze miejsce wysunęła się bandera polska (158 statków — 206.475 t. r. n.), przed banderą szwedzką, angielską, fińską, duńską, norweską i t. d. Średni tonaż statku przebywającego w porcie wyniósł 1.021,4 t. r. n. Przeciętnie przebywało jednocześnie w porcie 67 statków, przy czym średni postój statku wynosił 65,2 godziny.

●

W lipcu r. b. weszło do portu gdańskiego 681 statków o łącznej pojemności 603.583 t. r. n., w stosunku zatem do analogicznego okresu r. ub., kiedy weszło do portu gdańskiego 587 statków o łącznej pojemności 337.196 t. r. n. oznacza to wzrost o 49% tonażu statków na wejściu.

Na pierwszym miejscu stała bandera szwedzka, za którą szły kolejno: niemiecka, duńska, fińska. Bandera polska zajęła dziewiąte miejsce.

●

W przeciągu miesiąca lipca r. b. ogólny ruch pasażerski portu gdyńskiego wyniósł 9.526 osób, z czego przyjechało 4.297 pasażerów, a wyjechało 5.229 pasażerów. Największy ruch pasażerski zanotowano między Gdynią a Stanami Zjednoczonymi A. P., Argentyną, Anglią, Danią i Francją. W dużej mierze do wzrostu ruchu pasażerskiego w porcie gdyńskim przyczynił się ożywiony w lipcu sezon wycieczek morskich.

W tymże miesiącu lipcu ruch pasażerski w porcie gdańskim wyniósł ogółem 113 pasażerów, z czego przyjechało 26 pasażerów, a wyjechało 87.

●

W przeciągu miesiąca lipca rb. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku ogółem 300.730 kg ryb wartości 157.223 zł. Połowy dalekomorskie dały 116.830 kg wartości 64.781 zł, połowy dalsze 89.940 kg wartości 18.355 zł. Połowy przybrzeżne dały stosunkowo słabsze wyniki ze względu na małe ilości płastug, przy czym stosunkowo najlepsze wyniki osiągnęli rybacy gdyńscy, dalej Pucka i wiosek Zatoki. Największą pozycję w połowach lipcowych stanowiły ilościowo śledzie, których złowiono 113.730 kg, następnie wątłusze — 85.260 kg i stornie — 58.910 kg.

●

Polska flotylla dla połowów dalekomorskich liczy obecnie 23 statki rybackie, w tym 15 jednostek starszych i 5 nowych oraz 3 używane traulery. Z taboru tego Towarzystwo „Mewa" posiada 15 lugrów śledziowych, „Korab" — 3 lugry, „Delfin" — 2 lugry, a „Pomorze" 3 traulery rybackie. Ostatnio Morski Urząd Rybacki w Gdyni ogłosił przetarg na budowę i dostawę 3 motorowych lugrów śledziowych, które powiększą tabor polskiej dalekomorskiej flotylli rybackiej.

●

Według ogłoszonych ostatnio danych połowy śledzi krajów północno-europejskich w r. 1937 wyniosły ogółem 1.485 tys. ton., przy czym największą ilość śledzi, bo 650 tys. ton złowili rybacy norwescy; następnie szła Anglia, której połowy śledzi wyniosły 379 tys. ton, Niemcy — 150 tys. ton, Holandia — 87 tys. ton, Szwecja 50 tys. ton, Francja — 49 tys. ton, Dania — 16 tys. ton, Belgia 14 tys. ton, inne kraje Europy Północnej dały 90 tys. ton. Polskie dalekomorskie połowy śledzi wyniosły w tym czasie ogółem 8.182 tony.

●

Do Urzędu Morskiego w Gdyni została zgłoszona nowa linia okrętowa, która będzie utrzymywać regularną komunikację między portami Gdynią, Hamburgiem, Lisboną, Bahia, Montevideo i Buenos-Aires. Na linii tej kursować będą statki w odstępach jednomiesięcznych. Pierwszy statek nowozgłoszonej linii przybył do Gdyni w dn. 22 sierpnia.

●

Z serii 11 sztuk dźwigów wykonanych w r. b. ostatnie dwa dźwigi półportalowe o nośności 2 ton każdy ustawione zostały na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych w dn. 22 lipca r. b. W tymże dniu ustawiony został na nabrzeżu Rumuńskim nowy dźwig półportalowy o nośności 3 ton. Oprócz powyższych dźwigów oddane również zostały do eksploatacji 3 dźwigi portalowe na nabrzeżu

ROCZNIK MORSKI I KOLONIALNY

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Rocznik obejmuje szereg działów, omawiających najważniejsze zagadnienia morskie, surowcowo-kolonialne i emigracyjne.

Rocznik ten o objętości 435 stron druku jest źródłem szczegółowych informacyj, przynosząc szereg danych cyfrowych, dotyczących tych problemów.

Rocznik jest do nabycia w cenie 1 zł za egz. w biurze Zarządu Głównego LMK, Warszawa, Widok 10. Konto w P.K.O. Nr 367; lub w Instytucie Wydawniczym „Biblioteka Polska", Warszawa, ul. Świętojańska 4. Koszty przesyłki ponosi nabywca.

Czechosłowackim, przy którym może odbywać się dzięki temu normalny przeładunek.

●

Wzrastający stale, choć powoli tonaż floty handlowej wymaga coraz większej obsługi i powoduje stały wzrost osób zatrudnionych w marynarce handlowej. W lipcu r. b. stan załóg, zatrudnionych na statkach żeglugi morskiej, przybrzeżnej, portowej oraz na statkach rybackich wyniósł 3.148 osób, w tym oficerów marynarki handlowej 550 i marynarzy 2.598. Zatrudnienie na statkach żeglugi morskiej 4-ch przedsiębiorstw, zrzeszonych w Związku Armatorów Polskich wynosiło 395 oficerów i 1510 marynarzy. Obsługa statków rybackich wynosiła 876 osób, z czego 276 zatrudnionych było w dwóch przedsiębiorstwach połowów dalekomorskich: „Mewa" i „Pomorze".

●

Przyrost tonażu polskiej floty handlowej w I półroczu r. b. wyniósł 16 jednostek o łącznej pojemności 3.204 b. r. t. i 1.527 n. r. t. W porównaniu z dniem 1 stycznia r. b., kiedy tonaż polskiej floty handlowej wynosił 97 jednostek o łącznej pojemności 98.686 t. r. n. przyrost za pierwsze półrocze r. b. stanowi 3.8%.

Prace inwestycyjne na wybrzeżu posuwają się stale naprzód. W porcie rybackim Władysławowo wykańczany jest wielki magazyn rybny, który będzie już gotowy na jesienne połowy szprotów. Postępuje również budowa kolonii rybackiej. Zakładane są instalacje elektryczne dla latarni morskiej. Gmach Domu Rybaka im. gen. G. Orlicz-Dreszera, budowany przez Oddział Stołeczny LMK przy poparciu finansowym Zarządu Głównego LMK został już wykończony i poświęcenie jego odbędzie się 4 września r. b.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE
Emil EISERT i Bracia SCHWEIKERT
SPÓŁKA AKCYJNA
ŁÓDŹ, UL. GDAŃSKA 47, TELEFONY: NR. 198-60, 198-61
P. K. O. Łódź Nr. 600-353. Skrytka pocztowa Nr. 209.
Adres telegraficzny: Emileisert - Łódź
Zakłady wytwarzają:
Pończochy i skarpetki pod znaną marką „TURILLA": jedwabne, fildekosowe, wełniane, sportowe i tenisowe.
Koronki i wstawki: lniane, sztuczno-jedwabne, kolorowe.
Tasiemki: jedwabne, bawełniane, wełniane, gumowe.
Taśmy gumowe: do szelek, podwiązek, gorsetów, do masek przeciwgazowych.
Taśmy: izolacyjne, do obszywania bielizny, do maszyn rotacyjnych, wrzecionowe, do zamknięć błyskawicznych itp.
Sznurowadła, ramiączka, sutaż itp.

RĘCZNE GAŚNICE WSZYSTKICH TYPÓW
uznane za najlepsze
GENERATORY PIANOWE I ODKAŻAJĄCE
polecają:
MI — RA
Zjednoczone Wytwórnie Gaśnicze
Warszawa, Wspólna 3-a

Częstochowskie Zakłady Wyrobów Włókienniczych
„STRADOM"
Spółka Akcyjna
Wyroby lniane
konopne i jutowe
Warszawa,
Pl. Napoleona 9.
Telefony: 584-06, 619-35, 204-91
Adres telegraficzny: „STRADOM"
Rok założenia 1882

Towarzystwo Zakładów Chemicznych
„STREM", Sp. Akc.
Warszawa, ul. Mazowiecka Nr 7
Telefony: NNr. 635-36, 584-30, 303-20
uruchomiło nowe działy produkcji:
KLEJU PERELKOWEGO
(najoszczędniejsza dla konsumenta i najwygodniejsza w użyciu postać kleju)
OLEJU KOPYTKOWEGO — OLEJU KOSTNEGO
STEARYNIANÓW: cynku (kosmetyczny i techniczny), magnezu (kosmetyczny), glinu, wapnia, chromu, ołowiu, stearooleatu glinu.

Zakłady Włókiennicze
Karol Hoffrichter
Spółka Akcyjna
ŁÓDŹ
Piotrkowska 204
Tel. 102-26
Fabryka, ul. Kątna 15
Tel. 201-26

Spółka Akcyjna
WYROBÓW
WEŁNIANYCH
i BAWEŁNIANYCH
M. SILBERSTEINA
w ŁODZI

Compagnie Générale des Industries Textiles
Société Anonyme des Etablissements
ALLART, ROUSSEAU & Cie
Francuska Spółka Akcyjna
Jeneralna Kompania Przemysłu Przędzalnianego
Towarzystwo Anonimowe Zakładów ALLART, ROUSSEAU i S-ka
Biuro Zarządu:
Roubaix (Francja), adres telegraficzny: Textiles Roubais
Biura Sprzedaży w Paryżu i w Brukseli
Fabryki w Roubaix (Francja), Warcoing (Belgia) oraz w Polsce:
w Łodzi, przy ul. Kątnej Nr. 19.
Adres telegraficzny: Allarto Łódź
Czesalnia, przędzalnia, farbiarnia i drukarnia wełny w Tomaszowie-Mazowieckim
Dział dawnej fabryki Piesch, przy ul. św. Tekli Nr. 25
adres telegraficzny: Piesch Tomaszów-Maz.
przędzalnia zgrzebna, tkalnia, farbiarnia i wykończalnia wyrobów wełnianych
Oddziały w Polsce:
w Łodzi, Aleje Kościuszki 39 — adres telegr.: Tompiesch Łódź
w Warszawie, ul. Długa Nr 48
w Lublinie, ul. Krakowskie Przedmieście Nr 20
Kapitał przeznaczony na działalność w Polsce Zł 16.855.000.—

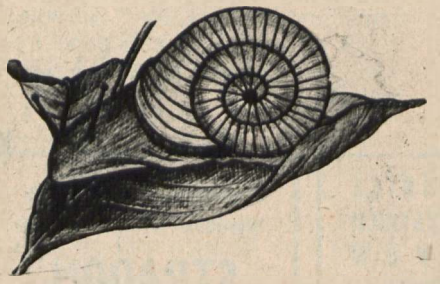
W. FITZNER
SP. Z OGR. ODP.
Fabryka Kotłów i Spawalnia Wodno - Gazowa
Siemianowice Śl., ul. Powstańców 10
produkuje: kotły parowe, rury płomienne systemu „Fox", rury wodociągowe, rurociągi na wysokie ciśnienie.

Następujące firmy poparły L. M. K.:
Dyrekcja Kopalń Księcia Donnersmarcka
ŚWIĘTOCHŁOWICE G. ŚL.
Zjednoczone Zakłady Materiałów Wybuchowych i Azotu, Sp. Akc.
w Łaziskach Górnych

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

25. ŚLIMACZNICA
(Zad. konk. 7)



Do poszczególnych segmentów ślimaka należy wpisać w ten sposób, aby otrzymać 13 wyrazów, czytanych dośrodkowo i 14 wyrazów czytanych odśrodkowo o podanych niżej znaczeniach. Liczby w nawiasach oznaczają ilość liter każdego z wyrazów.

Znaczenie wyrazów dośrodkowych:
1. Taniec hiszpański (6)
2. Miasteczko na Ukrainie, pamiętne z bitwy w 1831 r. (6)
3. Drogi kamień (4)
4. Część morza lub rzeki (6)
5. Turecki mnich wędrowny (4)
6. Cukier mleczny (7)
7. Dawny instrument muzyczny (5)
8. Owoc egzotyczny (5)
9. Pierwiastek chemiczny (3)
10. Dekret carski (4)
11. Gatunek psa zbliżony do buldoga (6)
12. Wyspy na Morzu Alfurskim (3)
13. Gra w karty (5).

Znaczenie wyrazów odśrodkowych:
1. Część drzewa (4)
2. Ssak, dawniej zamieszkujący puszcze (3)
3. Grecki bóg wojny (4)
4. Instrument muzyczny (5)
5. Ruchoma zasłona (7)
6. Nazwa, dawana bogatym Hindusom (5)
7. Członek kasty kapłańskiej u Persów (3)
8. Pierwiastek chemiczny (4)
9. Poeta hinduski z VI w. po Chr. (8)
10. Mały statek wenecki (7)
11. Środek lokomocji (5)
12. Rzeka na Półwyspie Iberyjskim (4)
13. Nuta (2)
14. Termin tenisowy (3).

„Rys".

26. SZARADA - NOWENNA
(Zad. konk. 8)

KOgo jest trzy stać na rozrzutność
LOkować złoto w cudzy przemysł,
NIEznośny temu jest i smutny
KOlonii brak, więc całych chcemy.
LOsy w Raz - drugim - trzecim chciały
NIEzwyciężony wpływ osadzić.
KOrekty żąda działu całych •
LOjalnie Polak w Ligi Radzie.
NIE sposób tkwić w wspak pierwszym-trzecim,
KOłysząc w sercu chów migdałów *)
(LOgika twierdzi wtór wspak - trzecim),
NIE mając wtór - raz żadnych całych.

„STACCATO"

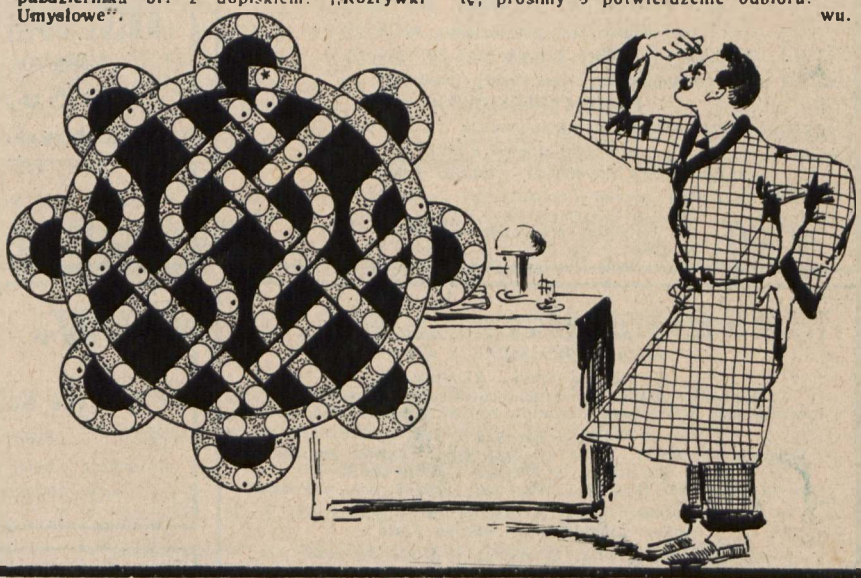
27. WĘŻO - LOGOGRYF
(Zad. konk. 9)

Do podanej na końcu działu figury należy wpisać, poczynając od gwiazdki, jednym ciągiem 22 wyrazy o podanych niżej znaczeniach; ostatnia litera każdego wyrazu jest pierwszą następnego. Poszczególne wyrazy nie krzyżują się ze sobą. 18 liter w kółkach z kropkami, czytane jednym ciągiem dadzą zasadnicze rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1. Materiał do żucia używany w Arabii. 2. Powtarzanie tego samego wyrazu w coraz silniejszym znaczeniu. 3. Dawna prowincja francuska nad dolnym biegiem Loary. 4. Przyrząd do mierzenia ilości opadów atmosferycznych. 5. Parlament w Danii i Szwecji. 6. Ciało nieposiadające własnej objętości. 7) Opiłki, pozostałości z wypalonego żelaza. 8. Jedwabna tkanina. 9. Włoska moneta zdawkowa. 10. Jezionko w lejku krasowym, powstałe przez wyługowanie wapna lub gipsu. 11. Futerał skórzany na pistolet, umocowany po obu stronach siodła. 12. Pseudonim poety polskiego z XX w. 13. Wygięcie organów roślinnych w określonym kierunku, zależnie od działania bodźca. 14. Jedna z gwiazd Wielkiej Niedźwiedzicy. 15. Lewy dopływ Wisły. 16. Stuoki strażnik w legendach greckich. 17. Rąbać. 18. Młoda, wyniosła i cienka sosna. 19. Członek orszaku królewskiego. 20. Cząstka gruntu, działka, udział. 21. Jedna z warstewek, pokrywających cebulę. 22. Holenderska miara cieczy.

●

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza" przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania — zgodnie z warunkami Konkursu Autorskiego (vide NN 6 i 7 „Morza") — należy nadsyłać do Redakcji „Morza" w terminie do dnia 1-go października br. z dopiskiem: „Rozrywki Umysłowe".



ROZWIĄZANIA
„MORZE Nr 7 — LIPIEC 1938 R.

19. KRZYŻÓWKA MAGICZNA.
(Zadanie konkursowe 1).

1. TORPEDA. 2. APOKRYF. 3. ADDYCJA.

20. SZARADA
(Zadanie konkursowe 2).

„Witamy konkurs „Morza"!

21. REBUS
(Zadanie konkursowe 3).

— „SZ" CZĘŚCI — „E" ZUCH — FAŁY (licentia fon.) — MS — PRZYJAZD — RADŻA (bez kropki na „ż") — „M" (w/g kodu sygn. morsk.) — ANTYK — „I" — (w/g kodu sygn.). — co po uporządkowaniu daje:

„Szczęście zuchwałym sprzyja — zdradza mantyki"

●

Ojej! co nawyczyniał ten rebus!?!... Z powodu braku miejsca w bieżącym n-rze na komentarze i wyjaśnienia, ograniczamy się jedynie do zamieszczenia wymownego wierszyka drogiego i przemiłego „marynarza" p. Z. A. — Reszta... potem.

Kochany, miły Panie Redaktorze!
Znów czuję, będzie wielka burza w „Morzu"!
Dostaniesz sporo (f)ałów i przytyków
Za te „licentia" wolne i „mantyki"!
Ja sam musiałem przejść szkolenie mata,
By rozgryźć wreszcie rebus Pana „Skata"!
Święta racja!... Uf!...

●

Wszystkie zadania z Nr 7 „Morza" (na ogólną ilość 136 nadesłanych), rozwiązało 66 osób, po 2 — 70. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują:

1. ZAWADZKA Aniela — W-wa 22, ul. Kaliska 17, m. 29.
2. Inż. PODWYSOCKI Konstanty — Stary Bieruń G. Śl. „Lignoza".
3. Inż. SŁOWIKOWSKI Zygmunt — W-wa 4, ul. Targowa 67.
4. CHROMIŃSKI F. — Toruń, ul. Moniuszki 5, m. 5.
5. NOSE Wilhelm — Anin, ul. Legionów 39.
6. BOJARSKA St. — Gdynia, ul. Kwiatkowskiego 9, m. 14.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

wu.

CENY OGŁOSZEŃ

ZA TEKSTEM: cała strona 1600 złotych; 1/2 strony 850 złotych; 1/3 strony 600 złotych; 1/4 „ 475 „ i 1/8 „ 250 „

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

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

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

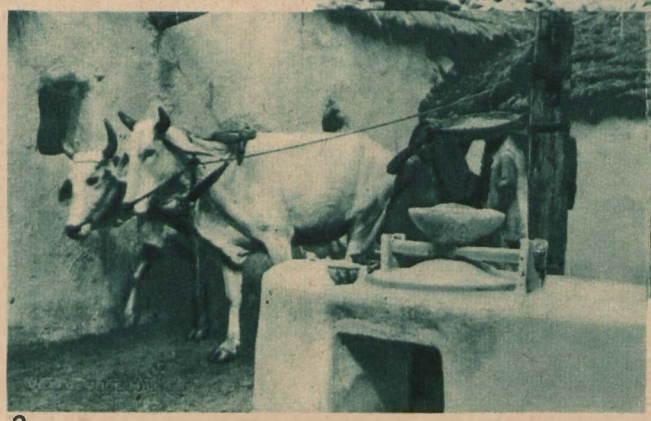
Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA — Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem

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

BIBLIOTEKA UMCS LUBLIN

1



2

Podstawowym artykułem żywnościowym w Indiach brytyjskich jest ryż. Pola ryżowe zajmują ¼ całego obszaru uprawnego Indii. Głównymi centrami produkcji ryżu są: Bengal, Bihar-Orissa, Burma, Madras i Bombay.

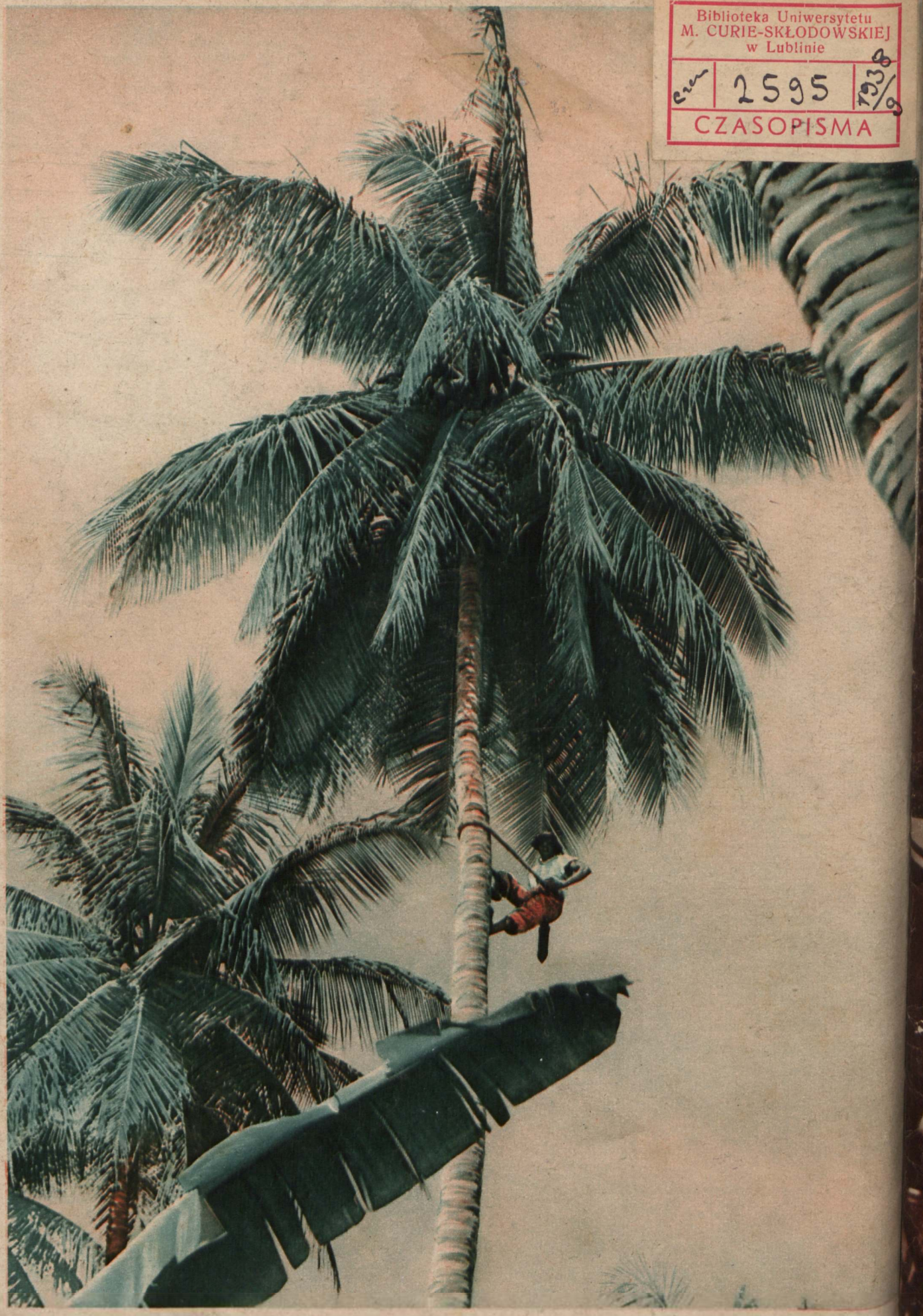
Roczna produkcja ryżu wynosi około 30.000.000 ton, z czego około 6—7% idzie na eksport.

Na ilustracjach: 1. Młocka ryżu. 2. Wiejski młyn ryżowy. 3. Siew ryżu. 4. Niwelacja pól ryżowych.

3

4

E. ERNEST



Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie
2595
CZASOPISMA