

# MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · KOLONJALNEJ



*77 Patoka*

GDYNIA — w ROKU 19:

(U góry: Wejście do portu  
awanport. Obok: Statki przy  
nabrzeżu Rotterdamskiem)

ROK 1933

STYCZEŃ

ZESZYT 1

CENA ZŁ. 1.20





ROK 1933  
pod znakiem  
„508“

## **POLSKI FIAT**

Kareta 4 osobowa 4 cylindrowa  
4 hamulce 4 amortyzatory hydrauliczne

**Najekonomiczniejszy z wygodnych**  
**Najwygodniejszy z ekonomicznych**

=====**CENA 7,200 zł.**=====

WARSZAWA — HOTEL EUROPEJSKI

## **PAŃSTWOWE ZAKŁADY TELE-I RADJO TECHNICZNE** WARSZAWA, ULICA GROCHOWSKA NR. 30.

TELEFONY: DYREKCJA 10-00-07, WYDZIAŁ SPRZĘ-  
DAŻY 10-11-36, W. ZAKUPÓW 10-00-00.

Aparaty i łącznice telefoniczne dla sieci pu-  
blicznych i prywatnych.

Łącznice wojskowe i kolejowe. Łącznice auto-  
matyczne systemu Strowgera.

Aparaty telegraficzne morsowskie typu pocz-  
towego i kolejowego.

Aparaty juzowskie

Radjostacje nadawcze telefoniczne i telegra-  
ficzne, krótko i długofalowe do mocy 10 kw. w an-  
tenie. Instalacje radjowe wojskowe, okrętowe, lotni-  
cze. Stacje gonjometryczne, Radjolatarnie.

Odbiorniki specjalne, odbiorniki pocztowe. Od-  
biorniki kryształkowe „Detefon“. Wzmacniacze z  
wbudowanym głośnikiem „Amplifon“ zasilane z sieci  
lub z bateryj. Słuchawki radjowe „Detefon“. Urzą-  
dzenia głośnikowe.

Części składowe do wszystkich powyższych  
aparatów.

Złoty medal na P. W. K. w r. 1929.

Grand Prix na M. W. K. i T. w r. 1930.

Medal srebrny w Tel - Aviv w r. 1932.

## **POLSKIE BIURO PODRÓŻY**

### **„ORBIS“**

OFICJALNE BIURO PROPAGANDY TURYSTYKI  
POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

CENTRALA: Warszawa, Krakowskie Przedm. 5.

Ponad 50 oddziałów i agencji w ważniejszych  
miejscowościach. Własna organizacja we Francji  
i Belgii z oddziałami w Paryżu, Lille, Stras-  
sbourgu, Lyonie, Toulousie i Liège.

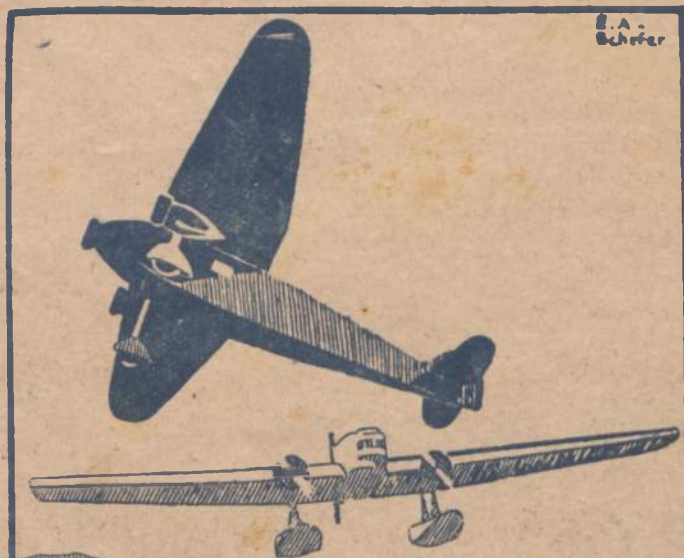
#### Reprezentacja ważniejszych zagranicznych biur podróży

SPRZĘDAJE wszelkiego rodzaju bilety kolejowe krajowe  
i zagraniczne po cenach urzędowych, bez żadnej  
dopłaty, bilety okrętowe i lotnicze, miejsca sypialne.  
ORGANIZUJE: wycieczki krajowe i zagraniczne, podróże  
naukowe, szkolne; wyjazdy i pobyty ryczałtowe w kra-  
jowych uzdrowiskach.

PRZYJMUJE: ubezpieczenia podróżnych i ich bagaży.

PRZEPROWADZA: propagandę zdrojowisk i lotnisk  
ZAŁATWIA: wize paszportowe.

UDZIELA: bezpłatnie wszelkich informacji.



## **SOCIÉTÉ PROVENÇALE DE CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES** 3 RUE DE LA BAUME PARIS

Wielomotorowe samoloty i wodnopłatawce meta-  
lowe, dla celów wojskowych i transportowych,  
10 typów przyjętych zostało przez Francuskie  
Ministerstwo Lotnictwa.



# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONIALNEJ

Nr 1

Warszawa, styczeń 1933 rok.

Rok X

TREŚĆ NUMERU: 1. Rok 1933! — Henryk Tetzlaff; 2. Przeciw orgji niemieckiej „Hetzpropagandy” — Dr. W. Rosiński; 3. Między stołicą a morzem — Inż. J. G.; 4. Kryzys gospodarczy a żegluga śródlądowa — inż. M. Rybczyński; 5. Poprzednia i przyszła wojna podwodna w oświetleniu niemieckiego admirała — T. E.; 6. Działania wojenne na morzu Egejskim w r. 1912—1913 — Tadeusz Kudelka; 7. Przykład Jugosławji — Benedykt Krzywiec; 8. Nowa książka żeglarza-samotnika — W. Rogowicz; 9. Budownictwo okrętowe we Francji — O. Q.; 10. Kronika; 11. Książki i czasopisma nadesłane; 12. Z żałobnej karty — S. p. Ryszard Rosiński; 13. Dział oficjalny L. M. i K. PIONIER KOLONIALNY; 14. Międzynarodowe mandaty kolonialne — Hubert Suklenicki; 15. Na dalekiej północy Kanady — J. K. Hordliczka; 16. Po zeszłorocznej rewolucji w Brazylii; 17. Przegląd Kolonialny — Fr. Łyp; 18. Kronika Kolonialna; 19. Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882 - 1886 — Leopold Janikowski; 20. Przygody Krzysztofa Arciszewskiego — Jerzy Bohdan Rychliński.

40 FOTOGAFIJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej składa serdeczne życzenia wszystkim placówkom, członkom oraz pracownikom naszej organizacji.

Oby praca nasza podjęta z myślą o ugruntowaniu panowania polskiego na morzu, w służbie idei Polski zamorskiej, zdołała w Nowym Roku 1933 przyczynić się do dalszego rozrostu i rozkwitu organizacji, zarówno w kraju jak i wśród Polonji Zagranicznej, aby dotarła do wszystkich sfer polskiego społeczeństwa.

Z wiarą, że oto przychodzi nam realizować słuszne zasady programu Ligi, tworzyć w duszy polskiej nowe wartości mocy i sily, wykucwać lepsze drogi dla Przyszłości Państwa, wstępujemy w nowy Rok Tysiąc Dziewięćset Trzydziesty Trzeci.

(—) WIKTOR ROSIŃSKI  
Sekretarz Zarządu Głównego L. M. i K.

(—) GUSTAW ORLICZ-DRESZER  
Prezes Zarządu Głównego L. M. i K.

(—) WIESŁAW CZERMINSKI  
Sekretarz Generalny L. M. i K.

## ROK 1933!

Jest to piętnasty rok niepodległości Państwa Polskiego, a trzytnasty od odzyskania przez nie dostępu do morza.

W ciągu niewiele lat, ku szczeremu podziwowi obcych, Polska, kraj prawie zupełnie bez tradycji morskich, stała się państwem morskiem. Port gdyński, owe przysłowiowe wrota Polski na cały świat, jest już gotowy i pracuje ze stale rosnącą wydajnością. Dziś zajmuje już jedno z czołowych miejsc wśród portów bałtyckich, a zdecydowanie wysuwa się wśród nich na pierwsze miejsce pod względem swoich urządzeń przeładunkowych, będących ostatnim wyrazem techniki portowej.

Gdynia — to źródło nieustające optymizmu narodowego. Na jej widok, na wiadomości o jej rekordach, prężą się mimowoli postacie ludzkie a płuca szukają szerokiego oddechu.

Ileż wymowy mają takie krótkie wiadomości:

Rekord przeładunku dziennego w porcie gdyńskim ustalony został dnia 28 listopada 1932 r. i wynosi 25.370 ton.

Październik był miesiącem rekordowym obrotów portu w roku 1932. Wyładowano ze statków i załadowano na nie ogółem 542.364,5 ton różnych towarów.

Dnia 18 listopada 1932 r. stało w porcie przy nabrzeżach jednocze-

śnie 65 statków. Jest to rekordowa liczba, nigdy jeszcze w dziejach portu gdyńskiego nienotowana!

Dnia 29 listopada 1932 r. zawiązała do Gdyni pierwszy statek regularnej linii Gdynia - Australia, przywożąc 2000 bel wełny australijskiej. Po raz pierwszy w dziejach naszego kraju polski handel może docierać bezpośrednio do południowego Pacyfiku!

Import bawełny przez port gdyński rośnie z miesiąca na miesiąc. Ponad 60% całego importu bawełny do Polski idzie przez port gdyński. Po Nowym Roku spodziewane jest skierowanie przez Gdynię całego importu bawełny do Polski.

Gdynia ma dziś już 25 regular-



nych linii okrętowych, łączących ją ze wszystkimi niemal portami świata!

Port gdyński staje się powoli portem tranzytowym dla państw sąsiednich, jak: Czechosłowacja, Rumunja, Węgry, a nawet Jugosławia!

W dniu 9 grudnia 1932 r. jeden ze statków amerykańskich linii „American Scantic Line” wyładował w Gdyni 100 samochodów Forda, przeznaczonych do Bukaresztu i do Zagrzebia!

W grudniu 1932 r. czeska fabryka obuwia Baťy skierowała przez Gdynię eksport swych wyrobów do krajów zamorskich!

Na nabrzeżu Holenderskiem portu gdyńskiego rosną z tygodnia na tydzień zwaly rudy żelaznej, przywożonej ze Szwecji, a przeznaczonej dla hut czechosłowackich.

Import owoców południowych prawie w całości zaczyna ześrodkowywać się w portach polskich.

Takich i tym podobnych przykładów można przytoczyć wiele. A każdy świadczy o niezmiernym tempie pracy, jakie wzięła Polska na morzu.

Jeśli chodzi o żeglugę, to i tutaj mamy do zanotowania piękne postępy. W ciągu roku 1932 przybyły 4 nowe statki, wybudowane — mimo ciężkich czasów dla zaspokojenia coraz wzrastających potrzeb polskiego handlu zamorskiego.

Mimo tych ciężkich czasów nasza flota handlowa pracuje intensywnie. Chociaż flota ta nie może bynajmniej imponować swoją wielkością, to jednak dzięki jej istnieniu polski handel ma możliwość docierania bezpośredniego do zamorskich rynków zbytu, ma możliwość skutecznej walki o te rynki, nie będąc uzależnionym od obcego pośrednictwa.

Oddzielnie należy powiedzieć słów parę o naszej żegludze transoceanicznej. Mamy tutaj do zanotowania sukcesy, które przyprowadzają o tępe zdumienie konkurencję. Wskutek kryzysu ruch pasażerów przez północny Atlantyk pomiędzy Ameryką a Europą zmalał bardzo znacznie. Największe towarzystwa okrętowe, utrzymujące komunikację morską w tej strefie walczą między sobą zaciekle o każdego pasażera. I mimo kolosalnych wysiłków, najrozmaitszych udogodnień, udostępniania luksusu potężnych okrętów oceanicznych jak najszerszym masom drogą obniżania klas pasażerskich na statkach i t. p., wszystkie linje przewiozły na swych statkach

przeciętnie o 50% mniej pasażerów, niż w latach ubiegłych. A tymczasem Linja Gdynia - Ameryka (Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe), linja stosunkowo słaba i niezasobna, rozporządzająca statkami o mniejszych wygodach, powolniejszymi od gigantów transoceanicznych, wręcz odwrotnie — nie tylko utrzymała swe przewozy pasażerskie, ale potrafiła je jeszcze powiększyć o około 50% w porównaniu z rokiem 1931.

Polskie rybołówstwo morskie, aczkolwiek w roku 1932 nie miało olśniewających wydarzeń, to jednak rozwijało się systematycznie i — jak ostatnio — rybacy nasi wyzwolili się nareszcie od zależności — jeśli chodzi o ceny poławianych przez nich ryb — od wrogo nastroszonego rynku gdańskiego. Dzięki uruchomieniu w Gdyni hali rybnej, zaopatrzonej w najrozmaitsze urządzenia techniczne, w handlu rybami niezbędne, jak chłodnia i t. p., rybak polski nie ma dziś zmartwienia ze zbytem swojej zdobyczy. Sprzedaje ją wprost w hali rybnej w Gdyni i uzyskuje godziwą cenę za ryby.

W końcu roku uruchomiono w Gdyni dwie wędzarnie ryb, które powstały wyłącznie wysiłkiem przedstawicieli miejscowej ludności kaszubskiej.

Także połowy dalekomorskie na morzu Północnym prowadzone były z powodzeniem, przyczem rybacy polscy znaleźli dla siebie nowe pole pracy, przedtem dla nich niedostępne.

Wszystkie te rezultaty osiągnięte w zakresie wykorzystania dostępu do morza muszą stać się źródłem wiary narodu w swe własne siły i twórcze zdolności. Jest to tembardziej niezbędne i konieczne, że siły, którym nie na rękę jest rozwój Polski na morzu nie zasypiają, lecz działają na wielu polach, jawnie i podstępnie na szkodę tego rozwoju. Nie trzeba zapominać, że szerzenie niewiary w społeczeństwie we własne poczynania, leży jak najbardziej w interesie wroga. I trzeba być przygotowanym na różne ataki w miarę, jak praca nasza na morzu będzie się pogłębiała i umocniała ze szkodą dla tych czynników, które uzurpowały sobie prawo do wyřęczenia nas w utrzymywaniu kontaktu z resztą świata.

Trzeba poruszyć, także choć w krótkich słowach, sprawę Marynarki Wojennej. Nie dlatego w krótkich słowach, że sprawa to mniej ważna i doniosła, ale dlatego, że z natury rzeczy powinno się mó-

wić o sprawach tego rodzaju jak najkrócej i jak najzwięźle. Otóż i w tej dziedzinie mamy do zanotowania wyraźny postęp. Do budżetu na rok 1933 w dziale Marynarki Wojennej wstawiono po raz pierwszy od kilku lat kwotę 14 milionów złotych na rozbudowę polskiej floty wojennej.

Jest to — w stosunku do potrzeb kwota znikoma. Ale początek został zrobiony. I mamy nadzieję, że za temi 14 milionami w budżetach na lata następne pójdą dalsze, bez porównania większe kwoty.

Wierzmy także, że nasze ciała ustawodawcze uchwalą jeszcze w roku bieżącym program budowy dalszych jednostek floty wojennej, gdyż część t. zw. „małego programu” z roku 1924 została już zakończona. W skład polskiej floty wojennej weszły 2 kontrtorpedowce i 3 łodzie podwodne, zbudowane na stocznicach francuskich w wyniku wykonania tego częściowego programu.

Na tem poprzestać nie możemy. Zbyt poważne interesy całego narodu wchodzi tutaj w grę, byśmy mieli lekkomyślnie je na dalszy szwank narażać.

Trzeba stwierdzić jedno. W sprawach Marynarki Wojennej powiał wiatr pomyslniejszy. Jako symbol tego traktujemy także awansowanie na Boże Narodzenie do stopnia kontradmirała dowódcy polskich sił zbrojnych na morzu, komandora Józefa Unruga. Polski marynarz, polski oficer marynarki wojennej, ćwiczy wytrwale na swych okrętach, pracuje ciężko dniem i nocą, bez wytchnienia niemal co roku latem wykorzystując sprzyjającą dla ćwiczeń pogodę. Wiedzą o tem dobrze liczni letnicy, spędzający lato nad morzem, których nieraz ciepłą, spokojną i cichą nocą ze snu zrywał huk dział okrętowych w zatoce Puckiej. Ale i zimą, w czas burz i nawałnic pełni karnie na olodzonych okrętach swą powinność polski marynarz. I najgorętszym jego marzeniem jest służba na śmigłych nowoczesnych jednostkach bojowych, takich, jakie widuje u obcych. A wszystko dlatego, aby jak najlepiej strażować u granic morskich Rzeczypospolitej, dla bezpieczeństwa i ku chwale swego narodu.

Czyżby mu wzamian za to naród miał poskąpić grosza na okręty?

HENRYK TETZLAFF.

---

**Wszyscy frontem ku morzu!**

---



## PRZECIWIW ORGJI NIEMIECKIEJ „HETZPROPAGANDY“

W okresie świątecznym, mianowicie 28 grudnia r. ub. rozgłosiła królewiecka radjostacja nadawana prowokacyjną audycję, skierowaną przeciw granicom zachodnim Rzeczypospolitej. Na program tej prowokacji wybrano pogadankę p. t. „Granica wschodnia”. Przy pomocy płyt gramofonowych, na których były utrwalone głosy różnych polityków zagranicznych usiłowano przekonać świat i niemiecką opinię publiczną, że niemieckie dążenia rewizjonistyczne mają rzekomo silne poparcie zagranicy. Wygrywało również w rozgłosni królewieckiej robione za pieniądze Auswertiges-amtu „głosy” prasy zagranicznej. Jednym słowem zorganizowano typowo niemiecką hecę militarno-imperjalistyczną, opartą na tego rodzaju bredniach, jak:

1. że granica wschodnia Niemiec nie jest granicą zdrową,
2. Prusacy nigdy się nie pogodzili z tem, aby Prusy Wschodnie były odcięte od Rzeszy,
3. granica polsko-niemiecka jest nonsensem „ein Unsinn”,

4. że granica wschodnia Niemiec jest wdarciem się w Rzeszę Niemiecką,

5. że wreszcie jest beczką prochu, lub bombą (ulubiony niemiecki zwrot — przyp. Red.) o których się nie wie, kiedy i jak wybuchną itd. itd.

Rzecz oczywista, że te bombastyczne frazesy nie mogą przekonać i też nie przekonają nikogo, niemniej faktem jest, iż są najwidoczniej potrzebne aparatowi propagandowemu rewizjonistów niemieckich dla specjalnych celów.

Prasa zagraniczna surowo ocenia ten wybryk niemiecki. Zwłaszcza opinia francuska daje zdecydowaną odprawę roszczeniom niemieckim. „Le Temps” stwierdza naprzykład, że „jest to trucizna, którą Niemcy zamierzają wsączyć do międzynarodowej atmosfery w roku 1933”.

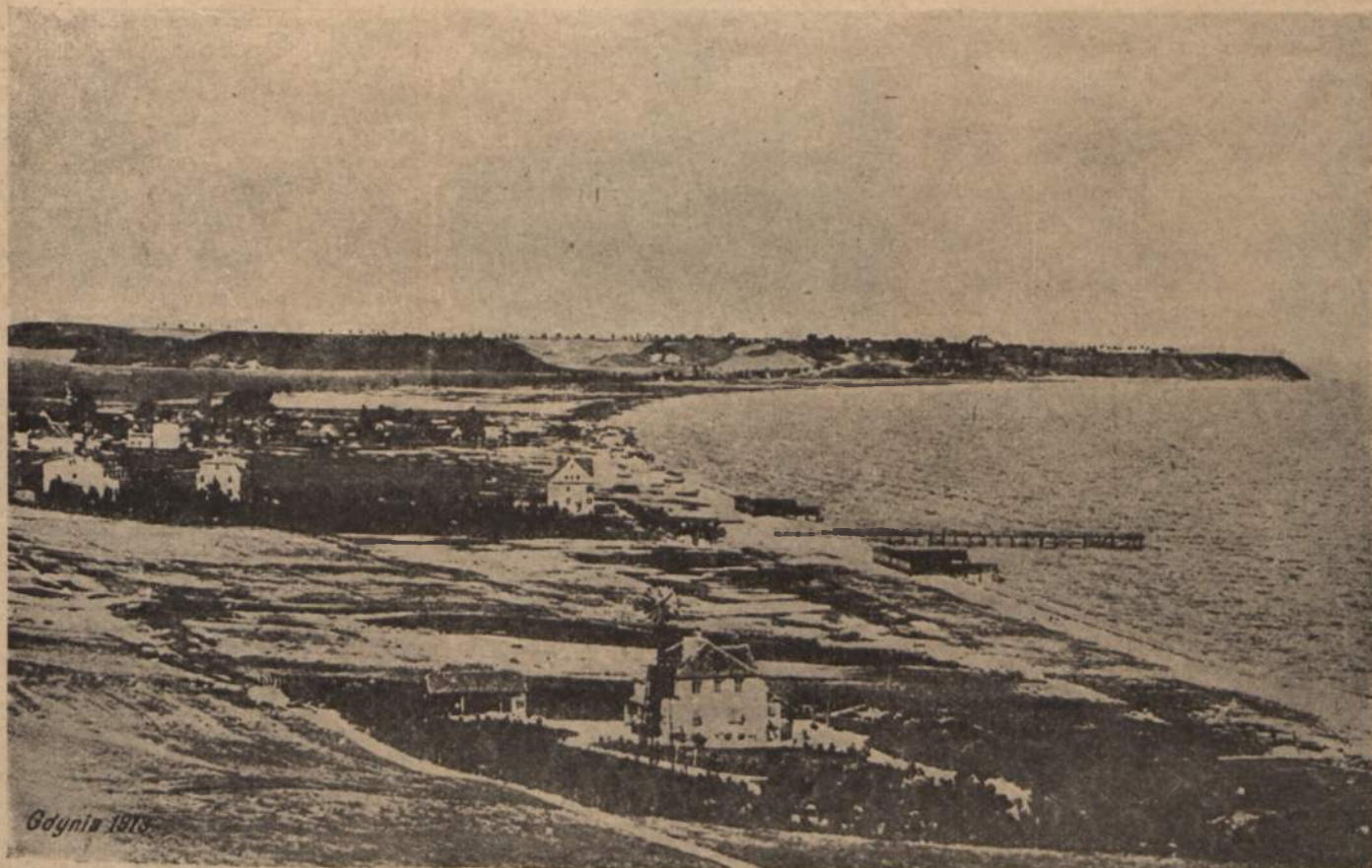
Przygrywka radjostacji królewieckiej będzie się niewątpliwie powtarzała. Jak widać z tego imperjaliści niemieccy do pomocy dla swej polityki rewizjonistycznej bio-

rają również i radjo. Zapominają jednak, że każdy kij ma dwa końce.

Polskie Radjo powinno odpowiednio zareagować na metody niemieckie. Łatwą zresztą i w dodatku wdzięczną będzie miało rolę. Zamiast kłamać przed światem, zamiast fałszować fakty — może mówić prawdę i tylko prawdę. Zobaczymy wtedy, że ten nasz koniec kija jest znacznie grubszy i dla przeciwnika dotkliwszy.

Jedno tylko musimy zrobić, a mianowicie to, aby wyjaśnić światu i to wyjaśniać stale wszelką drogą propagandową, a więc i przez radjo (jak to nam Niemcy wskazali), że:

1. Pomorze w 91% zamieszkałe jest przez Polaków oraz od wieków było polskie,
2. 63% handlu zagranicznego Polski idzie przez Pomorze;
3. Pomorze nie jest żadnym „korytarzem”, lecz normalnem województwem, które zamieszkuje przeszło milion mieszkańców na obszarze 16.386 kilometrów kwadratowych, co



Ogólny widok Gdyni w roku 1913. Tak samo Gdynia wyglądała w roku 1920.



stanowi więcej niż 1/2 obszaru Belgji;

4. Niemcy nie mogą się skarżyć na brak bezpośredniej komunikacji, ponieważ mają przez Polskę zagwarantowany wolny tranzyt osobowy i towarowy z Rzeszy do Prus Wschodnich i odwrotnie. Berlińczyk, jadący do Królewca, czy mieszkaniec Królewca, nie potrzebują żadnych dokumentów, gdyż terytorjum polskie przejeżdżają w wagonach zamkniętych.

Oto argumenty, argumenty sprawiedliwe, którym każdy rozsądny człowiek musi przyznać słusność.

Nawet trzeźwi Niemcy przyznają słusność Polsce. Niemieckie czasopismo pacyfistyczne „Die Zeit” w nr. 22 — w artykule p. t. „Nieznosne położenie na niemieckim wschodzie” — tak pisze:

„Stosunki graniczne na wschodzie są całkiem nieznośne. Godzimy się pod tym względem z najradykałniejszymi nacjonalistami: „Rewizja jest konieczna. Ale nie rewizja granic, lecz rewizja pruskiej „Polenpolitik”, rewizja całej niemieckiej „Hetzpropagandy”.

Naszym obowiązkiem jest nie robienie „Hetzpropagandy” lecz przeciwdziałanie okłamywaniu świata przez niemiecką „Hetzpropagandę”.

W związku z ostatnią audycją radja królewskiego — Prezydium Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej na posiedzeniu specjalnym w dniu 2 stycznia r. b. postanowiło wystąpić do naszych czynników oficjalnych o przeciwdziałanie przez Polskie Radio radjofonicznym wybrykom antypolskim Niemców.

DR. W. ROSIŃSKI.

## MIĘDZY STOLICĄ A MORZEM

Wobec wagi, jakiej w całokształcie bytu państwa i narodu nabierają sprawy morskie, wobec piorunującego rozwoju portu gdyńskiego, kwestja zbliżenia stolicy i centrum kraju do morza, stała się kwestją palącą. To też Ministerstwo Komunikacji (Departament Ruchu) przystąpiło w roku bieżącym do prac przygotowawczych nad wydatnem skróceniem czasu podróży między Warszawą a Gdynią.

W pracach tych pomocna mu była Liga Morska i Kolonjalna, bowiem jeden z członków Zarządu Głównego opracował odpowiedni szkic rozkładu, starając się połączyć względy techniczne z wymaganiami podróżnych. Wydział pasażerski Min. Komunikacji do projektu tego odniósł się bardzo przychylnie.

W dniu 17 listopada 1931 r. wyruszył z Warszawy specjalny pociąg próbny, złożony z jedenastu wagonów pullmanowskich, wagi łącznej 450 ton. W pociągu tym zajęła miejsca komisja ministerjalna, złożona z insp. inż. Ejsmonta, inż. Wasilewskiego oraz przedstawiciele odnośnych dyrekcji kolejowych. Nadto w próbie wzięli udział przedstawiciele Ligi M. i K. i kilku dziennikarzy. Punktualnie o godzinie 9.40 rano pociąg próbny opuszcza dworzec główny stolicy. W czternaście minut później koła parowozu i wagonów dudnią już na moście wiślanym, spowitym w rannej mgłę. Ostry zakręt na lewo — węzeł praski — i tempo wzrasta. Niebawem ustala się na 70—75 km na godz.

Uciekają w dal małe podmiejskie przystanki. Oto już oryginalny most na Bugu-Narwi i Modlin, który mijamy o 10.26. O 11.42 stajemy w Mławie, gdzie przewidziany jest półminutowy postój. Przejechalśmy 134 km w 2 godziny i 2 minuty, licząc w to 14 km skomplikowanego przejazdu przez węzeł warszawski.

Tu komiczny incydent. Pilot, przysłany przez dyrekcję gdańską, na pytanie warszawskiego maszynisty, z jaką szybkością można mijać stację w Iłowie, odpowiada niemal przerażony:

— Nie wiem, panie mechaniku, bo tu jeszcze żaden pociąg bez zatrzymania nie przeszedł.

Dzięki jednak zapewnieniom inżyniera drogowego, że tor Iłowo—Działdowo wytrzymuje szybkość 80 km, niebawem nabieramy tempa. Kabiny centralizacyjne i stara buda dworca w Ił-

wie, pamiętająca jeszcze czasy, kiedy była tu niemiecka komora celna, — spoglądają na nas z zawiścią. Czują że skończyły się dla nich dobre chwile. Splot Mława—Iłowo (6 km)), to przecież ostatnia anomalia kolejowa z czasów zaborczych.

Po wzięciu wody w Działdowie, gdzie ludność przygląda się ciekawie próbemu „rapidowi”, wjeżdżamy o 12.17 na ową dawną niemiecką kolej lokalną. Szybkość dozwolona wynosi 60 km na



W Brodnicy bierzemy wodę...

godzinę. Miejscami jednak konieczność zwalniania do 15 km na godz. na przejazdach, leżących jakby na złość, prawie zawsze w dołku, zmusza do silnego hamowania. Maszyna nasza dyszy potem ciężko, podrywając pod górę 450 ton liczący skład pociągu.

— Wolałbym jechać stale 100 kilometrów na godzinę, niż tak zrywać raz po razu parowóz, — mówi przedstawiciel Departamentu Mechanicznego.

A przejazdy jak na złość mnożą się. Jest ich ogółem coś czternaście rozsiarnych po różnych polnych dróżkach. Złość człowieka ogarnia na myśl, że opodal, w tejsze samej Polsce, także przejazdy, mija się w myśl zasad amerykańskich w pełnym biegu, uważając słusznie, że napis „strzeż się pociągu”

powinien uświadomionemu obywatelowi wystarczyć. Złość wzrasta jeszcze, gdy się okazuje, że mamy kilka minut opóźnienia.

O 12.45 mijamy Ładzbank, gdzie dotychczas zatrzymywały się pośpieszne pociągi. O 13.22 stajemy na minutę w Brodnicy, o 13.50 mijamy po raz pierwszy w dziejach kolejnictwa polskiego w pełnym biegu ważny węzeł Jabłonowo Pomorskie. Dalej linja jest dwutorowa i szybkość nieco wzrasta. W Grudziądzu stajemy o 14.19 na dwie minuty, zamiast zwykłych czterech, a przed dwoma laty siedmiu.

Potem pociąg zwolna przechodzi przez długi na 2000 metrów oryginalny most na Wiśle i o 14.50 Laskowce. Tu zamiast dotychczasowego posyłania parowozu do odległej remizy, dla wykreślenia i doczepienia z przeciwnej strony pociągu, — czeka już na nas nowa maszyna z parowozowni bydgoskiej. Cały manewr trwa sześć minut, zamiast obecnych osiemnastu.

Teraz dopiero zaczyna się jazda 75 kilometrów z Laskowic do Tczewa przebywamy w 55 minut. Miejscami balast pod kołami zaczyna huczeć, znak niechybny, że jedziemy ponad 90 km na godzinę. Mijamy w błyskawicznym tempie większe stacje węzłowe: Twarda Góra, Smetowo, Morzeszczyn. Lokomotywa jak wielki roztańczony niedzwiedź, podryguje tylko na zwrotnicach, pochyla się na lukach i lotem strzały pędzi w dal. Niebawem w zapadającym mroku pochyla się ku mnie oświetlona zarzewiem paleniska twarz delegata Depart. Ruchu p. Ceranowicza. Z uśmiechem Mefista, czarującego kwiaty, pokazuje białe zęby, bo reszta jest czarna, jak dno piekiel.

— Równe sto, — mówi. A niepewny czy go w trzasku i turkocie usłyszałem, pokazuje mi dziesięć palców.

Noc już zapada kiedy stajemy w Tczewie. Skomplikowany manewr i dłuższy postój ze względów służbowych. O 16.15 ruszamy ku pobliskiemu Gdańskowi.

I znów zaczyna się taniec. Pędzi w mrok nocy długi pusty pociąg, niosąc ku morzu pozdrowienie stolicy. Na parowozie maszynista, wychylony w lodowatą ciemność, czujnym okiem bada kolorową wymowę gęsto rozstawionych





Wjazd na most na Wiśle w Grudziądzu.

sygnałów. Palacz raz po raz otwiera krasną czelusz paleniska, syjąc niezmordowanie górnośląskie czarne brylanty szufła po szufli. Z uderzeniem gromu mijamy Pszczółki, dworzec towarowy w Oruni. Głuche klaśnięcie pod starymi gdańskimi fortyfikacjami. Jeden drugi przepust i oto dworzec główny w Gdańsku. Jest godzina 16.42.

Pięć minut postoju i wśród domów starego Gdańska wspinamy się pod górę ku Wrzeszczowi i Oliwie. Ciężki profil linii maszyna nasza pokonywa bez widocznych trudności. Oto Sopoty i

przejazd na linie jednotorową. A dalej w tempie 80 km na godzinę przez Orłowo, gdzie dotychczas — nie wiedzieć po co — zatrzymywały się przez rok cały aż trzy pary pociągów pośpiesznych, dając tej milej, ale wybitnie letniskowej miejscowości, posiadającej zresztą doskonałą komunikację z Gdynią, charakter pierwszorzędnego węzła kolejowego.

I oto z mroków wyrastają liczne światła i z szaloną szybkością biegną wprost ku nam. Jedne patrzą jasno a życzliwie, to światła miasta i nabrzeży. Drugie migają radośnie, to latarnie morskie i światła ostrzegawcze przy wejściu do basenów portowych. Gdynia — port polski, polska brama na świat! Ze zgrzytem hamulców przelatujemy pod wiaduktem kolei Śląsk — Gdynia i równo o 17.10 stajemy pod peronem, gdzie nas witają przedstawiciele dyrekcji gdańskiej oraz Wicekomisarz Rządu w Gdyni inż. Szaniawski. Jeśli nam chodzi o zbliżenie stolicy do morza, to jemu chodzi przecież o zbliżenie Gdyni do jej zaplecza, do samego serca kraju.

Rezultat, po odliczeniu kilku zneutralizowanych służbowych postojów i zwolnień, fenomenalny. Rzeczywisty czas jazdy 7 g. 21 minut, czyli przeszło o godzinę krócej, niż obecnie.

W praktyce, wobec niemożności obalenia niektórych trudności natury formalnej, rozkład przedstawiać się będzie od 15 maja 1933 r. jak następuje: Odjazd z Warszawy 23.55, przyjazd do Gdyni 7.27, co da możność wszystkim podróż-



Sto kilometrów na godzinę! Między Łaskowicami a Tczewem.

nym zdążyć do zajęć rannych, względnie na statki „Żegluga Polskiej”, odchodzące rano na Hel. Niezależnie od tego w przeddzień świąt uruchamiany będzie z Warszawy specjalny „pociąg morski”, który opuściwszy stolicę o g. 14.05, będzie w Gdyni około 21.30, a na Helu nieco po 23. Powrotne pociągi będą też odpowiednio przyspieszone.

Zbliżamy się do morza wielkimi krokami.

Inż. J. G.

## KRYZYS GOSPODARCZY A ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Żegluga śródlądowa nie odgrywała dotąd zbyt wielkiej roli w życiu gospodarczym Polski. Nieznaczny procent, jaki stanowią przewozy na drogach wodnych w porównaniu do transportów kolejowych, stan rzek, uniemożliwiający wykorzystanie w całej pełni ogromnej sieci naszych naturalnych dróg wodnych, wreszcie brak taboru, bądźto zniszczonego przez wojnę, bądź też usuniętego do Niemiec i Rosji — oto przyczyny, dla których ruch żeglugowy w Polsce nie mógł rozwinąć się tak, jak tego wymagało życie gospodarcze. Nawet tak silny przed wojną ruch tratów zmalał znacznie, skutkiem słusznego dążenia do wywożenia raczej wyrobów gotowych lub półfabrykatów a nie surowców.

W porównaniu do ruchu kolejowego przewieziono w najkorzystniejszym dla żeglugi roku (1926) zaledwie 1,8% towarów, a razem ze spławem drzewa 3,3%. — W następnym roku przewozy wodne cofają się znów znacznie, a choć bezwzględna cyfra ładunków wzrasta powoli do cyfry z r. 1926 (około 1,000,000 ton), to jednak bardzo szybki wzrost ruchu na kolei, obniża procent udziału dróg

wodnych poniżej 1%. — Dopiero po roku 1929, w którym przewóz na kolejach osiągnął swoje maksimum (73,845,026 t.) zaczyna powoli udział żeglugi wzrastać, przewozy bowiem kolejowe maleją (w r. 1931 około 62,000,000 t.) a transporty wodne nawet wzrastają. — Dzięki temu zbliża się procent udziału żeglugi w przewozie towarów do stanu z r. 1926.

Jeśli do obliczenia wciągniemy także ruch tratów, kierunek wzrostu ulegnie pewnej fluktuacji, wskutek zmiennej konjunktury dla wywozu drzewa. — (Maksimum w 1927 r. 1,000,000 ton).

Najważniejszą dla Polski kwestią złączoną z przewozami, jest obecnie sprawa eksportu. Udział żeglugi w wywozie wzrasta bardzo wyraźnie. Do r. 1924 ilość towarów eksportowanych nie przekracza 100,000 t. W następnych latach przedstawia się udział żeglugi w tych przewozach jak następuje: (patrz tabl. obok).

W zestawieniu tem liczby za rok 1931 są przybliżone, dane jednak z Tczewa szczegółowo obliczone wykazują wzrost eksportu przez tę stację w porównaniu do r. 1930 o 13%.

Rok	Eksport wodny na barkach	% całej wagi eksportu	Eksport na barkach i tratwach	% całej wagi eksportu
1925	120,000 t	1%	259,770 t	2,2%
1926	572,000 „	2,6%	721,000 t	3,3%
1927	200,000 „	1%	340,000 „	1,7%
1928	341,000 „	1,7%	581,600 „	2,8%
1929	427,000 „	2,0%	597,221 „	2,8%
1930	455,622 „	2,3%	521,752 „	2,8%
1.31	460,000 „	2,6%	550,000 „	3,0%

Tych kilka liczb wykazuje, że kryzys gospodarczy nie tylko nie wpłynął na obniżenie transportów wodnych, ale że wprost przeciwnie, konieczność ścisłej kalkulacji zmusza do coraz intensywniejszego korzystania z tego taniego środka przewozowego, w miarę o ile stan taboru na to zezwala. Można też stąd wnioskować, że rola dróg wodnych w zwalczaniu kryzysu gospodarczego byłaby znacznie wydatniejsza, gdyby stan tych dróg a także stan przedsiębiorstw żeglugowych znajdował się na właściwym poziomie.

INŻ. M. RYBCZYŃSKI.

Wszystkim czytelnikom i przyjaciółom „Morza” przesyłamy najlepsze życzenia noworoczne.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA.



## POPZREDNIA I PRZYSZŁA WOJNA PODWODNA W OŚWIETLENIU NIEMIECKIEGO ADMIRAŁA

Był szef wydziału łodzi podwodnych w niemieckiej admiralicji w czasie wojny światowej, admirał Bauer, przygotował na rok konferencji rozbrojeniowej dzieło, zatytułowane: „Łódź podwodna” dedykowane pamięci admirała Tirpitz<sup>1)</sup>. Admirał Bauer był przed wojną 1914 roku dowódcą 1 floty niemieckich łodzi podwodnych, a podczas wojny ze swego stanowiska w admiralicji ustąpił w lecie roku 1917 t. j. wtedy, gdy admirał Tirpitz zaczął stosować system wojny podwodnej, polegający na topieniu bez uprzedzenia statków handlowych nie tylko nieprzyjacielskich, ale i neutralnych. Stąd można byłoby wnioskować, że admirał Bauer był przeciwnikiem metody admirała Tirpitz i że jego dzieło obecne ma na celu uspokojenie obaw opinii świata, co do odrodzenia niemieckiego militarizmu. Okazuje się, że jest wręcz przeciwnie. Książka admirała Bauera nie zabawia się w próby szerzenia jakichkolwiek złudzeń. Odnacza się właśnie brutalną szczerością, dzięki czemu oczywiście należy ją uważać za szczególnie cenną.

Autor oświadcza odrazu jasno i dobitnie, że zdaniem jego, wojna podwodna była prowadzona przez Niemcy nie z nadmierną, lecz z... niedostateczną jeszcze bezwzględnością. Tę samą opinię wyznawał admirał Tirpitz, który, w napisanym już po wojnie, lecz jeszcze dotychczas w rękopisie pozostającym, traktacie o niemieckiej strategii morskiej oświadczył: „Gdyby wojna podwodna prowadzona była zgodnie z powagą sytuacji, Niemcy nie byłyby dzisiaj, ku wielkiej szkodzie całego świata (!), w ruinach(?)”.

Zdaniem Bauera, Niemcy przegrały wojnę światową z powodu dwóch błędów, popełnionych właśnie w dziedzinie akcji łodzi podwodnych. Pierwszym było to, że rozpoczęły zatapianie statków handlowych bez uprzedzenia „do piero” w roku 1917, a nie w r. 1915, lub „choćby” w 1916. Bauer powołuje się przytem na opinię amerykańskiego admirała z czasów wielkiej wojny, Simsa, który, w r. 1923 oświadczył, że Niemcy

wygrałyby wojnę, gdyby system Tirpitz zastosowały już w r. 1916. Poza tem — pisze Bauer, wymieniając drugi, według niego, kardynalny błąd — należałoby ogłosić podwodną blokadę dokładnie wyszczególnionych, brzegów, portów, i wód, obejmujących Anglię, Francję, Saloniki, Kanał Suezki. Trzeba było ogłosić, że wszelki tranzyt z blokowaniem regionami musi być przerwany, że każdy statek, jaki znajdzie się na wyszczególnionych wodach, będzie uważany za „gwałciciela blokady” i — sekwestrowany, lub niszczony. W ten sposób — uważa admirał Bauer — „względem formalnym” stałoby się zadość i Niemcy uniknęłyby „trudności i polemiki”, z których wynikła wojna ze Stanami Zjednoczonymi.

Omawiając rolę łodzi podwodnych podczas wojny światowej niemiecki admirał podkreśla ich olbrzymie znaczenie, jako broni przeciw dominacji na morzach. Cytuje uwagę jednego z admirałów norweskich, że angielska taktyka blokady mórz Północnego i Bałtyckiego skazana została na śmierć z chwilą, gdy łódź podwodna niemiecka, prześlizgnąwszy się przez całą linię strażniczą angielską, mogła dotrzeć na odległość przeszło 200 mil od swej bazy aż do kanału La Manche, przez całe stulecie ekskluzywnej domeny Wielkiej Brytanji. Morza Północne i Bałtyckie — stwierdza Bauer — przestały być folwarkiem opancerzonych olbrzymów floty nawodnej. I przynajmniej niemiecki admirał, że era nowej morskiej strategii, która się rozpoczęła od czasu wielkiej wojny, otwiera znakomite perspektywy i szanse dla niebogatyń państw nadmorskich, mogących dostępnym kosztem zapewnić sobie obfitą ilość jednostek tej straszliwej przeciw mocarstwu morskim broni, jaką są łodzie podwodne.

Ostatnia wojna wykazała, jak najrozmaitsze akcje i misje mogą być wykonywane przez łodzie podwodne. W roku 1915 niemiecka U-24 zbombardowała fabrykę benzolu na zachodnim wybrzeżu Anglii. Dwie niemieckie łodzie podwodne dostawiły do Irlandji głośnego przywódcę tamtejszych powstańców, Rogera Casemata. U-35 dostarczyła do Kartageny orędzie Wilhelma II dla króla Hi-

szpanji. W 1916 r. U-53 dotarła do New-Port w Stanach Zjednoczonych, wykazując na jak olbrzymie odległości można ekspedjować łodzie podwodne. Łodzie podwodne transportowały amunicję z Niemiec do Afryki i do Konstantynopola. Jeśli chodzi o akcję stawiania min, to w jednym tylko miesiącu kwietniu 1916 roku miny, postawione przez łodzie podwodne u brzegów Flamandji, spowodowały zniszczenie osiemnastu jednostek o ogólnym tonażu 22,662, zaś w ciągu roku 1916 niemieckie łodzie podwodne postawiły ogółem 228 min.

Nie należy jednak — podkreśla Bauer — przeceniać doniosłości tej potężnej broni. Posiadanie wielkiej floty podwodnej, o ile jest konieczne i niezastąpione w walce przeciw potencjom, dominującym na morzach, o tyle samo przez się jeszcze dominacji mórz nie zapewnia. O losach zaś przyszłych wojen w coraz większym stopniu będą rozstrzygały państwa, panujące na morzach, bowiem, jak ze specjalnym naciskiem zaznacza niemiecki admirał, świat będzie zależał coraz bardziej od handlu morskiego. Łodzie podwodne, mogące straszliwie szkodzić przeciwnikowi na wodach, przez niego opanowanych, nie są jednak w stanie utrować na tych wodach dróg dla własnego handlu morskiego. W przyszłości tak, jak dotychczas, panowanie na morzach zapewni potężna flota nawodna. Jedynym warunkiem obronienia i utrzymania tego panowania bez olbrzymiej ilości łodzi podwodnych będzie niemożliwe. Granice znaczenia łodzi podwodnych ujmuje admirał Bauer w następującej formule:

„Wielkie sukcesy, — oświadcza — odniesione przez niemieckie łodzie podwodne podczas wojny światowej, w dziedzinie niszczenia handlu, nie powinny wprowadzić nas w błąd co do granic zastosowania tej broni. Łódź podwodna nie może zastąpić floty nawodnej. Nie może tembardziej wyeliminować, bowiem szanse powodzenia w walce przeciw jednostkom floty nawodnej są dla łodzi podwodnej wybitnie niepomyślne i nie wydaje się, aby w przyszłości mogły ulec polepszeniu”.

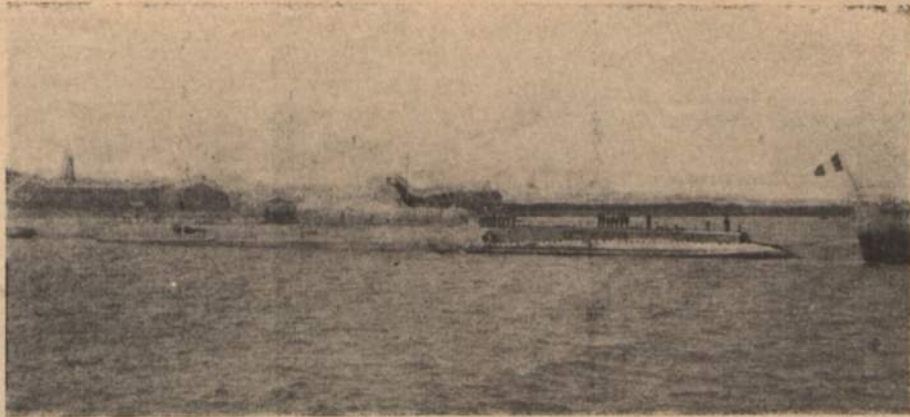
Rozwijając tę formułę, Bauer daje treściwą charakterystykę łodzi

<sup>1)</sup> Admiral Bauer: Das Unterseeboot. — Verlag Mittler und Sohn. Berlin 1932.



dzi podwodnej w stosunku do jednostek nadwodnych. Niższosc jej w bezpośrednim starciu wynika ogólnie stąd, że — jak się niemiecki admirał wyraża — jest ona typowym kompromisem, ponieważ jej konstrukcja i sprawność musi być dostosowana jednocześnie do potrzeb nawigacji na powierzchni i w głębi. Stąd wynika jej ograniczona szybkość, która na powierzchni nie może dorównać szybkości zwykłych okrętów, pod wodą zaś nawet w najnowszych konstrukcjach nie przewyższa przeciętnej szybkości dziesięciu mil na godzinę. Dodac przytem należy, że i ta przeciętna szybkość musi być bardzo przezornie stosowana w rejonach silnie bronionych przez nieprzyjaciela, wymaga bowiem wielkiego zużycia siły elektrycznej, którą trzeba starannie oszczędzać na wypadek konieczności długiego zanurzenia wrazie ataku. Pewnego rodzaju kompensatą niedostatecznej szybkości jest słaba widoczność łodzi podwodnej. Lecz znowu odwrotną stroną tego awantażu jest ograniczony promień widzenia. Natomiast potężna wyższosc łodzi podwodnej stanowi jej niepospolicie rozległy promień akcji. Podczas wojny światowej łodzi podwodne mogły pozostać na morzu przez cztery tygodnie, a nawet dłużej, bez zaopatrywania się w paliwo. Wielkie zaś krążowniki podwodne nawet przez trzy miesiące. Promień akcji najnowszych podwodnych krążowników amerykańskich wynosi już 18,000 mil. Najkrytyczniejszą chwilą życia łodzi podwodnej w czasie wojny jest moment zanurzenia. Wówczas przez jedną do dwóch minut łódź podwodna pozostaje najzupełniej bezbronna: dział ani torped nie może używać.

Biorąc pod uwagę niedostateczną szybkość łodzi podwodnych, admirał Bauer ze specjalnym naciskiem podkreśla fakt, że nie są one w stanie dokonywać poważnych zmian pozycji w czasie samej bitwy. To też — pisze — dowódca floty winien już z góry podczas drogi nadać im bojowe pozycje tak, aby na widok nieprzyjaciela nie pozostawiono im nic innego, jak tylko rozwinąć się w linję i natychmiast przejść do ataku w zanurzeniu. Admirał Bauer zdaje sobie doskonale sprawę z głównej trudności, polegającej na tem, że niepodobna naprzód dokładnie przewidzieć, w jakim kierunku narzuci



Francuska marynarka wojenna. „Surcouf”, największa łódź podwodna świata.

się konieczność bojowego manewru. Na tę trudność — oświadcza — jest tylko jedna rada: rozporządzanie możliwie największą ilością łodzi podwodnych. Dowódca podczas drogi powinien rozmieścić grupami łodzi podwodne naokół całej swojej floty w promieniu akcji nie mniejszym, niż 20 mil.

Wogóle — zaznacza przy każdej sposobności niemiecki admirał — najważniejszą sprawą, jeśli chodzi o łodzi podwodne, jest — posiadać ich jak najwięcej. Formuluje hasło: „Łodzi podwodnych nigdy za dużo!”. Stwierdza, że plan mobilizacji przemysłowej każdego wielkiego państwa powinien przewidywać powiększenie ich ilości już w czasie samego trwania wojny. O ile dla wielkich jednostek floty nawodnej jest to niemożliwe wskutek długiego trwania ich budowy, o tyle — głosi niemiecki admirał — dla łodzi podwodnych takie zgóry przygotowane programy konstrukcyjne na czas wojny są nie tylko wykonalne, lecz absolutnie konieczne. Na te słowa admirała Bauera trzeba oczywiście zwrócić szczególnie baczność. Ostrzegają one świat aż nazbyt wyraźnie, że Niemcy, którym traktat wersalski zakazał posiadanie floty podwodnej, poczyniły już z pewnością najskrupulatniej wszystkie przygotowania, aby ją jak najspieszniej w jak najpotężniejszych rozmiarach stworzyć, gdy tylko uznają za możliwe jawnie i kompletnie przejść do porządku dziennego nad rozbrojeniami klauzulami traktatu. Nie potrzeba zaś chyba dodawać, że może to nastąpić już w bardzo rychłym czasie.

Najzupełniej też otwarcie, bez żadnych humanitarnych bądź dyplomatycznych osłon, powtarza admirał Bauer w zastosowaniu do łodzi podwodnych i do przyszłych

wojen na morzu słynną zasadę, proklamowaną w roku 1914 przez Bethmann-Hollwega z okazji pogwałcenia neutralności Belgji: — „Not kennt kein Gebot” — „Konieczność nie zna prawa”. Powołuje się jednak przytem nie na kanclerza ostatniego Kaisera, lecz na... Goethego, — na słowa z Fausta: „Wojna, handel i korsarstwo, te trzy rzeczy są nierozdzielne”. Po ostatniej wojnie — pisze Bauer — „łódź podwodna skazana została w Niemczech na śmierć przez siłę zewnętrzną; naród niemiecki wie jednak doskonale, jak potężny oręż posiada w postaci łodzi podwodnych; nie zniesie też tego, aby na stałe przemocą być pozbawiony tej broni, którą tak ukochał”. Gdy zaś ją odzyska, w co niemiecki admirał ani przez chwilę nie wątpi, wówczas — brzmia dalej szczere słowa Bauera — w przyszłej wojnie nie będzie już ona stosowana z taką „przesadną rezerwą”, z jaką, zdaniem Bauera, była stosowana przez Niemcy podczas wojny poprzedniej. Od pierwszej chwili i odrazu z jak największą intensywnością głównym zadaniem — „centrum ciężkości” — zastosowania łodzi podwodnych stanie się wojna bezwzględnej destrukcji, bezlitosnego korsarstwa, przeciw handlowi morskemu, bowiem — oświadcza niemiecki admirał — „handel morski i walka na drogach handlu morskiego, to przecież, w rezultacie, główny obiekt wojny morskiej”. Jeśli zaś o prawo chodzi, to admirał w zakończeniu swego dzieła radzi łaskawie, aby „prawo międzynarodowe znalazło jakiś sposób dostosowania się do faktu, o którym mówią słowa z Fausta”.

Nie trzeba chyba rozwodzić się nad tem, że najważniejszą jest rzeczą, aby do faktów, o których mówi cenna książka niemieckiego admirała, dostosowywał się, dro-



gą niecofających się przed niezem wysiłków rozbudowy swej morskiej siły obronnej, przedewszyst-

kiem ten naród, przeciw któremu na pierwszym planie skierowane są odwetowe zamysły i przygoto-

wania nacji krzyżaków, Fryderyka II, Bismarcka i Tirpitz. T. E.

## DZIAŁANIA WOJENNE NA MORZU EGIEJSKIM w r. 1912—1913

Od roku 1911 ciężkie nieszczęścia zaczęły spadać na Turcję. Włosi sięgnęli zbrojną ręką po Trypolis i opanowali tę kolonię turecką. Turcja była do wojny zupełnie nieprzygotowana, ani materialnie, ani moralnie, a na domiar złego rozdzielona była walkami wewnętrznymi. Stała jednak w obronie swych posiadłości w wyniku wszakże utraciła wyspy Rodos, Karpatos i kilka mniejszych Sporad.

Pod presją mocarstw, a w pierwszym rządzie Anglii, musiała Turcja zawrzeć niekorzystny pokój i wyrzec się terytoriów, które opanowali Włosi.

Widząc Turcję tak słabą, państwa bałkańskie Bułgaria, Grecja, Serbja i Czarnogóra wypowiedziały jej wojnę w roku 1912. Toczyła się ona na lądzie i na morzu. Jedynym godnym przeciwnikiem Turcji na morzu była Grecja. W chwili rozpoczęcia wojny posiadała Grecja kilka świeżo zbudowanych jednostek morskich, stanowiących ostatnie słowo ówczesnej techniki morskiej, jak krążownik „Gheorghios Averoff” o wyporności 10.000 ton i 24 węzłach szybkości, o 8 działach 190 mm i czterech 24 mm. Następnie posiadała Grecja 4 kontrtorpedowce 1000-tonowe. Wszystkie te okręty były zbudowane w r. 1910. Oprócz nich miała Grecja 3 pancerniki obrony brzegowej, budowy 1892 r. i kilka mniejszych torpedowców z 1906 r.

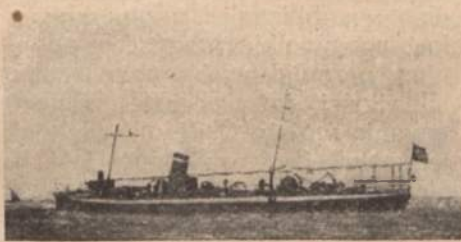
Turcja natomiast posiadała tylko 2 krążowniki lekkie „Hamidieh” i „Medidieh”, budowy 1903 r. o 3.800 ton wyporności, przedstawiające poważną wartość bojową. Natomiast pancerniki „Messudieh”, „Torghut Reiss” i „Koredin Barbarossa” budowy 1876 i 1892 r. mające 10.000 ton wyporności o uzbrojeniu 4 dział 279 mm. i ośmiu 150 mm. (Messudieh 2 działa 234 mm i 12 dział 150 mm) nie przedstawiały większej wartości bojowej. Torpedowce tureckie z lat 1892—1909 również ustępowały nowoczesnym kontrtorpedowcom greckim.

Kilka pancerników z r. 1869 nie nadawało się do użytku bojowego.

Jak z tego wynika flota turecka po-



siadała tylko 2 lekkie krążowniki i kilka torpedowców przedstawiających wartość bojową, Grecja natomiast mając prze-



Kontortorpedowiec turecki, budowy 1896 r.

wagę nowych i szybkich okrętów mogła w krótkim czasie opanować drogi handlowo-transportowe na morzu Egejskim. Najgroźniejszym był krążownik „Averoff”, dzięki któremu Grecja uzy-

skała przewagę nad Turcją; w dodatku miała jeszcze znakomitego wodza w osobie kontradmirała Kondoriotisa.

Działania wojenne w r. 1912 na morzu Egejskim rozpoczęła flota grecka pod dowództwem kontradmirała Kondoriotisa. Zajęto wyspę Lemnos naprzeciw Dardaneli i w zatoce Mudros urządzono bazę prowizoryczną. Torpedowce greckie blokowały najbliższe wybrzeże i uniemożliwiali Turcji komunikację morską. Z tego powodu transportowce niemieckie nie mogły dostarczyć drogą morską do Turcji armat. Transport skierowano więc na drogę lądową przez Austrię i Rumunję, do Konstancy, a stąd dopiero morzem do Konstantynopola, skutkiem czego przyszedł on z opóźnieniem, tak że armaty nie mogły już być użyte na froncie.

Flota turecka stała tymczasem skoncentrowana w Konstantynopolu i w Nagarze, nie przejawiając żadnej inicjatywy. W ręce Greków wpadły wyspy Imbros, Mytilene, Tazos i t. d.

Gdy armja Grecko-Bułgarska podeszła pod Saloniki torpedowce greckie w pobliżu portu salonickiego natknęły się na krążownik turecki „Fath-I-Blann” i po krótkiej walce zatopili go torpedą. Kontortorpedowce greckie, wspomagając armję lądową, zajęły port salonicki. Kanonierka grecka stojąca w porcie została zatopiona po krótkiej wymianie strzałów, zaś na torpedowcach tureckich wybuchł bunt; marynarze opuścili okręty, otworzyli luki wodne, i w ten sposób okręty zatopili.

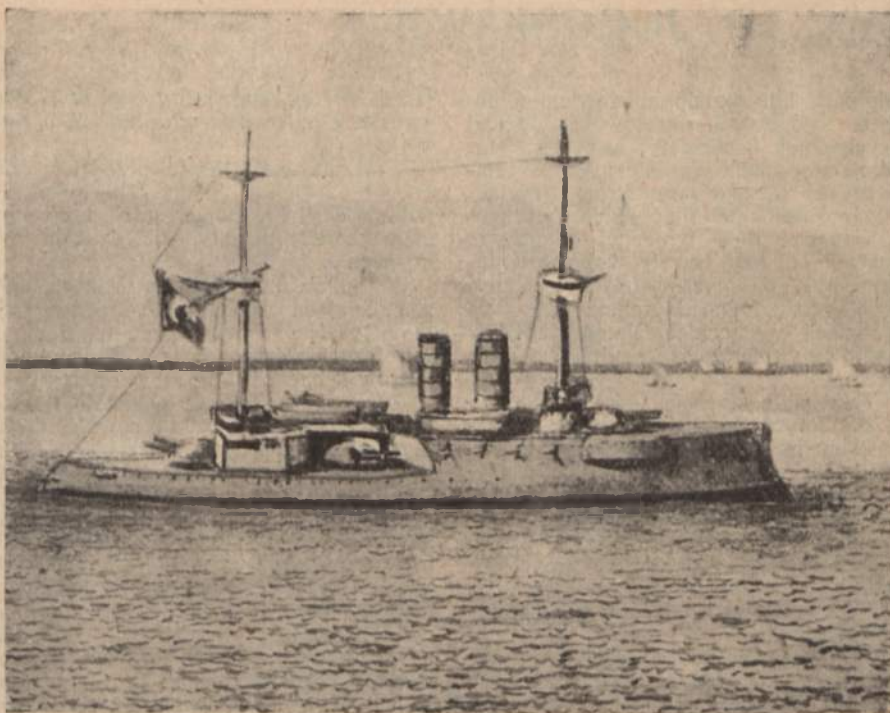
Po zajęciu Salonik flota grecka przewiozła armję bułgarską z Salonik do Dedeagaczu (dziś Aleksandropolis), który Bułgarzy zaraz po wylądowaniu zdobyli.

Dopiero 16 grudnia 1912 r. zdecydowała się flota turecka wypłynąć z Nagary i zaatakować flotę grecką, skoncentrowaną w zatoce Mudros. Wyjechała w składzie pancerników: „Messudieh”,



Raid krążownika „Hamidieh” w 1913 r.





Pancernik turecki „Thorhut Reiss” (10.000 ton wyporności).

„Medidieh” oraz torpedowców. Zaraz na wstępie spotkała flotę grecką i z odległości 12.000 m. otworzyła ogień. Grecy z początku nie odpowiadali; gdy Turcy zbliżyli się na odległość 1000 m., wówczas krążownik „Averoff” pod flagą admirała, dzięki swej znacznej szybkości, odłączył się od reszty eskadry i zaatakował szyk turecki, starając się go przerwać. Równocześnie cała eskadra grecka złożona z 3 pancerników obrony brzegowej i nowoczesnych kontrtorpedowców zaatakowała wroga, intensywnie strzelając.

Turcy widząc manewr Greków, zaczęli się z wolna cofać. Kanonada wzmożła się po obu stronach, z lepszym jednak wynikiem dla Greków. Na okrętach tureckich było 80 zabitych i rannych. Pancerniki „Barbarossa” i „Messudieh” zostały kilka razy ugodzone pociskami, ale nie odniosły poważniejszych uszkodzeń. W wyniku bitwy flota turecka cofnęła się pod osłonę fortów i pół minowych. Grecy zaś zostali panami morza Egejskiego.

Atoli już 22 grudnia 1912 r. krążownik „Medidieh” i torpedowce opuściły cieśninę Dardaneelską i udały się w kierunku wyspy Tenedos, którą Grecy zdążyli tymczasem opanować. Rozpoczęły bombardowanie wyspy, lecz zauważywszy dymy zbliżającej się floty greckiej cofnęły się z powrotem do cieśniny Dardaneelskiej.

W styczniu 1913 r. wrócił znowu do służby czynnej krążownik „Hamidieh” wyremontowany po storpedowaniu przez torpedowce bułgarskie. W nocy 15 stycznia 1913 r. opuściła flota otomańska w składzie 3 pancerników, dwu krążowników i kilku torpedowców cieśninę Dardaneelską i skierowała się w stronę wyspy Lemnos, aby tam niespodziewanie uderzyć na flotę grecką. Eskadrę prowadził krążownik „Hamidieh” pod dowództwem Hussejna Ruf Boja. Warunki atmosferyczne jednak Turkom nie sprzyjały. Na morzu szalała burza. Eskadra otomańska zawróciła więc z powrotem do cieśniny Dardaneelskiej.

„Hamidieh” jednak znacznie naprzód wysunięty nie spostrzegł, że eskadra zawróciła i dalej szedł całą parą naprzód, walcząc z nawałnicą. Kiedy burza o świcie ucichła, znalazł się „Hamidieh” zdany na własne siły — w pobliżu eskadry greckiej. Do Dardaneli wrócić nie mógł, bojąc się spotkać „Averoffa”, skierował się więc na południe w kierunku Cyklad. W porcie Syra natrafił na grecki parowiec „Makedonia” uzbrojony w 3 działa 75 mm. Rozpoczęła się krótka walka, w której „Makedonia” została zniszczona. Następnie „Hamidieh” zbombardował port i miasto, wyrządzając wielkie szkody i dopłynął do Bejrutu w Syrii, potem, przepłynął kanał Sueski i udał się na morze Czerwone.

Dnia 10 lutego 1913 r. „Hamidieh” znowu powrócił na morze Śródziemne i pokazawszy się 16 lutego przed Maltą a 3 marca przed Bejrutem, w 9 dni później pojawił się 12 marca na Adriatyku naprzeciw Durazza i St. Giovanni di Medua, gdzie zatopił i uszkodził kilka okrętów greckich i serbskich, wiążących żywność i amunicję. Krążył potem po



Flota grecka pod Dardanelami.

morzu Śródziemnym aż do zakończenia kroków wojennych.

Tymczasem pozostała flota turecka znajduje jeszcze sposobność do akcji. Na froncie lądowym bowiem sytuacja dla Turcji staje się krytyczna.

Wróg zagraża już zbliżającą się do Konstantynopola, a drogi morskie są w rękę floty greckiej. Turecka rada ministrów postanawia wysłać raz jeszcze flotę do boju, aby w razie sukcesu uzyskać lepsze warunki pokoju na zapowiedzianej konferencji pokojowej w Londynie. Plan akcji jest następujący: eskadra złożona z szybkich jednostek t. j. krążownika „Medidieh” i 4 kontrtorpedowców ma opuścić Dardanele i ściągnąć na siebie uwagę floty greckiej. Przypuszczalnie Grecy wyślą w pogoń „Averoffa” i kontrtorpedowce. Na to ma czekać reszta floty tureckiej w składzie 4 pancerników i 8 kontrtorpedowców, aby zaatakować i zniszczyć pozostałą flotę grecką, znajdującą się w zatoce Mudros, czy też na pełnym morzu.

Dnia 18 stycznia 1913 r. flota turecka wedle ułożonego planu opuściła cieśninę Dardaneelską. Ale kontradmirał Kondoriotis eskadry swej nie rozdzielił, tylko obserwował wroga. Widział więc najpierw siły lekkie, a za nimi w znacznym oddaleniu pancerniki „Messudieh”, „Barbarossa”, „Thorhut” i „Assar-I-Tefik” oraz 12 torpedowców. Eskadra otomańska po opuszczeniu Dardaneli płynęła na południe w kierunku wyspy Lemnos. W tym momencie Grecy rozpoczęli atak; pancerniki w szyku torowym, a torpedowce po bokach. „Averoff” z odległości 8000 m. otworzył ogień.

Turcy odpowiedzieli również intensywnym ogniem artyleryjskim. Jednak tym razem eskadra grecka miała przewagę nad turecką i podobnie jak 16 grudnia, flota otomańska zaczęła się cofać do cieśniny Dardaneelskiej.

Krążownik „Averoff” oraz kontrtorpedowce zawzięcie ścigały wroga celnym ogniem artyleryjskim. Na okrętach otomańskich wybuchł popłoch i zamieszanie, cofanie zamieniło się w ucieczkę do cieśniny pod osłonę potężnej artylerji brzegowej.

W wyniku bitwy flota turecka miała około 100 ludzi zabitych i rannych, okręty tureckie były 40 razy trącone, a pancernik „Thorhut” musiał iść na dłuższy remont do stoczni. Okręty greckie nie odniosły poważniejszych uszkodzeń i zostały wszystkie w linii do końca wojny.

TADEUSZ KUDELKA.



## PRZYKŁAD JUGOSŁAWJI

Marynarka handlowa Jugosławji rozwija się stale i rośnie w tonaż. Od 120,000 br. reg. ton, które przyznała Królestwu S. H. S. umowa Trumbicz — Bertolini o podziale marynarki austro-węgierskiej, — tonaż ten do chwili obecnej potroił się i wynosi 361.365 br. reg. ton.

Wzrost ten tonażu marynarki jugosłowiańskiej dokonany został bądź drogą nabycia statków używanych, bądź też przez budowę jednostek nowych. Brak stoczni własnych i dostosowanego przemysłu hutniczego zmuszał armatorów jugosłowiańskich do udzielania zamówień na nowy tabor pływający przeważnie zagranicą. Tylko nieduże statki żeglugi przybrzeżnej i rybackie kutry budowane były w kraju.

Zdawaloby się, że rozwój turystyki na wybrzeżu dalmatyńskim, który osiągnął swój kulminacyjny punkt w latach 1929—1930, oraz celowe wysiłki ster kierowniczych w kierunku rozwoju P r i m o r i e' a będą czynnikiem sprzyjającym budownictwu chociażby statków turystycznych małej żeglugi, (przybrzeżnej), a to tembardziej, że państwo przyrzekło subwencjonować tę żeglugę.

Jednak brak własnych stoczni nie pozwolił na wykorzystanie tej dogodnej konjunktury. Chociaż więc, w ciągu ostat-

nih paru lat, zostało zbudowane 6 nowych salonowych okrętów dla żeglugi turystycznej — miastety, wszystkie jednak na stoczniach zagranicznych. W tymże czasie stocznie zagraniczne otrzymały zamówienie na pięć jednostek jugosłowiańskiej floty wojennej o łącznym tonażu 5.710 ton. Okręty wojenne budowane były na stoczniach francuskich i angielskich, a jednostki pomocnicze — na stoczniach niemieckich. Natomiast tabor handlowy w pierwszym rzędzie we Włoszech.

Trzy małe stocznie, które znajdowały się dotychczas na wybrzeżu dalmatyńskim nie stały na dostatecznym poziomie technicznym i nie posiadały wystarczającego kapitału ani też doświadczenia, aby obstalunki te przyjąć i nie dać im wyjść poza granice kraju. Drobne te warsztaty reparacyjne przystosowane były jedynie do budownictwa statków drewnianych i obiektów bez napędu mechanicznego.

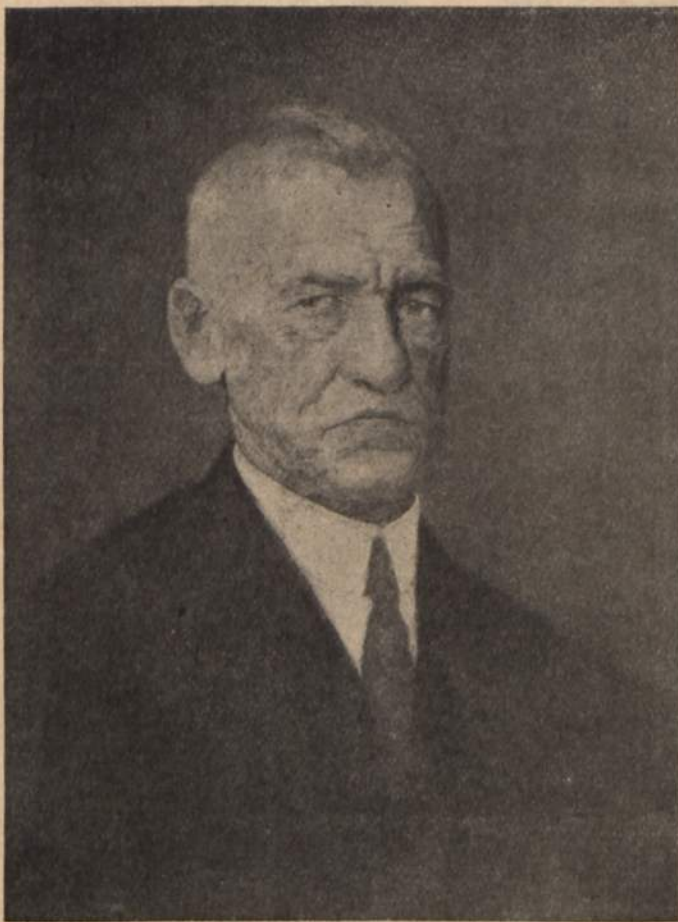
Dwie stocznie miały siedzibę w Splicie a trzecia w Kraljewici. Pozatem marynarka wojenna posiadała przy własnych warsztatach duży dok pływający w Titwu (zatoka Koterska). Ze względu na brak środków technicznych przemysłu prywatnego w doku tym została dokonana naprawa statku Karadjordje

(1.200 br. reg. ton), który miał w 1930 r. awarię. z parowcem włoskim M o r o s i n i.

Stocznia w Kraljewici przed i w czasie wojny stanowiła filię zakładów „Danubius“ z Rjeki (Fiume), gdzie też wszystkie kadłuby ulegały ostatecznemu wykończeniu.

W Splicie pracowały warsztaty „Jug“, zatrudniające około 100 robotników. Zajmowały się one przeważnie reparacjami mniejszych statków oraz budownictwem kutrów rybackich i niedużych parowców.

Wreszcie po wojnie powstało trzecie towarzystwo trudniące się również drobnym budownictwem i reparacjami taboru pływającego. Zakłady te noszące nazwę „Marjan“, z siedzibą w Splicie z początkowym kapitałem 12.000.000 d'narów, na skutek wycofania się kapitalistów włoskich, znalazły się w dosyć trudnej sytuacji. Stocznia dysponowała warsztatami i jednym dokiem pływającym średnich wymiarów. Wskutek ogromnie przewlekłych terminów wykonywania robót — stocznia ta żadnych obstalunków na nowe jednostki nie otrzymała. W tych warunkach o rodzimym budownictwie okrętowym mowy być nie mogło, a istniejące stocznie zadawały się dokonywaniem napraw pracującego tonażu.



Dnia 8 grudnia 1932 r. Państwowa Szkoła Morska w Gdyni obchodziła uroczyste doroczne swe Święto. Po nabożeństwie odbyła się w gmachu szkolnym uroczysta inauguracja galerji portretów osób, zasłużonych dla rozwoju polskiej marynarki handlowej. Odślonięte zostały dwa pierwsze portrety najstarszych kapitanów żeglugi wielkiej: Tadeusza Steckiego (na lewo) i Karola Rynkiewicza (na prawo). Portrety te malował art. mal. Leopold Jarmuszewski.



Stan taki trwać dłużej nie mógł. Jugosłowiańska marynarka handlowa musiała dysponować własnymi stoczniami, gdyż życie tego wymagało. Długoletnie wysiłki zostały uwieńczone pomyślnym wynikiem — w roku bieżącym sytuacja uległa kardynalnym zmianom. Stocznia w Kraljewici, znajdująca się w pobliżu granicy włoskiej, przejęła znana firma angielska „Yarrow” z Glasgow. Nowopowstała firma „Yarrow — Stocznia Adriatycka” o kapitale 7.500.000 dinarów (siedziba w Belgradzie) będzie już w najbliższym czasie dostosowaną do budowy kotłów oraz większych jednostek marynarki wojennej i handlowej. Prawdopodobnie na stoczni tej budowane będą według planów angielskich nowe kadery i kontrtorpedowce, przewidziane planem rozbudowy floty jugosłowiańskiej. Na marginesie zauważyć należy, że leader Du br o v n i k o wyporności 2500 ton i wciągnięty na listę jednostek czynnych w roku bieżącym zbudowany został w Anglii na stoczni „Yarrow” w Glasgow.

Pozatem dłuższe rokowania o koncepcję na założenie stoczni prowadziły z rządem jugosłowiańskim firmy „Skoda”, „Krupp” a również reprezentanci kapitałów francuskich i holenderskich. Poza firmą „Yarrow” rokowania zostały sfi-

nalizowane jedynie z firmą „Ateliers et Chantiers de la Loire”, która przez wybudowanie 2 łodzi podwodnych dla marynarki jugosłowiańskiej weszła z nią w bliższy kontakt. W ten sposób rozpoczęta akcja doprowadziła do sfuzjowania pod egidą kapitału francuskiego obu stoczni „Jug” i „Marjan” w Splicie. Nowopowstała stocznia pod firmą „Brodogradilište Split” dysponująca kapitałem 100.000.000 zł. posiada urządzenia dla budowy i naprawy większych jednostek morskich. Stocznia dysponuje terenem o powierzchni ponad 3 ha i zatrudnia już obecnie około 600 robotników. Uroczyste otwarcie stoczni nastąpiło w Splicie dnia 8 października r. ub. Jak przypuszczać należy stocznia ta podejmie seryjną budowę łodzi podwodnych, gdyż specjalnością jej są, między innymi, motory Diesla.

Jak więc widzimy, wysiłek Jugosławii ku rozbudowie własnego przemysłu okrętowego, został wreszcie uwieńczony pozytywnymi rezultatami. Dwie nowopowstałe stocznie stwarzają wszelkie możliwości dla dalszego pomyślnego rozwoju jugosłowiańskiej marynarki handlowej i floty wojennej. Dla tej ostatniej powstanie rodzimego przemysłu okrętowego jest okolicznością niezmiernie dodatnią, umożliwiająca wykonanie w kraju uchwalonego programu morskiego\*).

liwiająca wykonanie w kraju uchwalonego programu morskiego\*).

Już sam fakt zaangażowania się obcego kapitału w przemysł okrętowy Jugosławii pozwala presumować że dalsza rozbudowa jugosłowiańskiej floty wojennej planowo będzie postępować na stocznich krajowych z niemalą korzyścią dla własnego bilansu płatniczego i rynku pracy.

Przykład Jugosławii jest niezmiernie pouczający gdyż wykazuje, że posiadanie na wybrzeżu morskiem własnych zakładów budowy okrętów jest zagadnieniem państwowym wielkiej wagi, od rozwiązania którego uzależnia się byt i rozwój marynarki handlowej i przedewszystkiem floty wojennej.

BENEDYKT KRZYWIEC.

\*) Program rozbudowy floty jugosłowiańskiej przewiduje budowę następujących jednostek: 2 leaderów po 2.500 ton, 10 kontrtorpedowców po 900 ton, 10 łodzi podwodnych po 300 ton, 12 torpedowców po 200 ton, 30 kutrów pościgowych przeciwko łodziom podwodnym oraz 2 stawiaczy min po 2.000 ton („Przełęcz Morski” Nr. 41).

## NOWA KSIĄŻKA ŻEGLARZA SAMOTNIKA

Alain Gerbault, sławny na cały świat marynarz, który na swym małym żaglowcu sam jeden opłynął całą ziemię, wydał świeżo nową książkę\*), czwartą z kolei. Po opisie swej pierwszej podróży, z Francji do Ameryki („Sam przez Atlantyk”), wydał dwa tomy dziennika,

\*) **Alain Gerbault.** En marge des traversées. L'Évangile du soleil. Illustré de planches hors texte; Paris. Fasquelle Editeurs: 16 ilustracji i 2 mapy; 25-y tyś (1933).



Krążownik grecki „Gheorghios Averoff” (10.000 ton).

(Do art. na str. 8—9)

pisanego na pokładzie „Firecrest”, na którym odbywał i dalszą wędrowkę morską naokoło świata: „W pogoni za słońcem” (od New Yorku do Tahiti) i „Na powrotnej drodze” (z Tahiti do Francji). Obecnie, po skonstruowaniu nowego żaglowca — „Firecrest” zakończyć już musiał swą chwalebą służbę. — na którym marynarz znowu przemierza oceany, ukazuje się książka p. t. „Ewangelia słońca” w pięknym, ilustrowanym wspaniałymi zdjęciami wydaniu — wrażenia i refleksje, które nie weszły do dziennika. Pisane były w różnych miejscach pobytu podczas owej długiej, cztery i pół lata trwającej podróży (wyłynął Gerbault z New Yorku w listopadzie 1924 r., zawiązał do Hawru w lipcu 1929). Dołączona do książki mapa marszruty żeglarza-samotnika wskazuje, że w wędrowce swej zwiedził on większość archipelagów Pacyfiku, położonych na południe od równika. Z New Yorku przez Bermudy, wyspy Dziewicze, kanał Panamski wyłynął na Ocean Spokojny, gdzie kolejno zawiązał na wyspy: Galapagos, Mangarewa, Tuamotu, Markizy, Towaryskie, Samoa, Wallis, Fidzi, Nowe Hebrydy, Nową Gwineę i wyspę Thursday w cieśninie Torres'a, przez którą, opuszczając Oceanę, dostał się na malajską już wyspę Timor. Płynąc dalej na zachód, po postoju na w. Reeling przemierzył ocean Indyjski w kierunku południowo-zachodnim, gdyż na powrót do Europy wybrał nie zwykły szlak okrętowy, przez morze Czerwone, lecz drogę dookoła Afryki. Wrócił do Francji przez Azory.

W „Ewangelii słońca” poznajemy już nie Gerbault'a-żeglarza, dobrze nam znanego z poprzednich publikacji, lecz „łagodnego”, szlachetnego entuzjastę życia wolnego, rozmiłowanego w przyrodzie Polinezji przyjaciela rasy, zamieszkującej jej wyspy. W wędrowce swej przebywał najdłużej na archipelagach, stanowiących posiadłości francuskie, przede wszystkim na Markizach i na Tahiti.

Ta urocza wyspa, która stała się przed trzydziestu paru laty drugą ojczyzną znakomitego malarza Pawła Gauguin'a, dokąd po dwuletnim pobycie dwukrotnie powracał i gdzie umarł, urzekła i Alaina Gerbault. Opuszczał ją, zakochany i w przyrodzie Tahiti i w jej mieszkańcach, Maorysach, należących do najpiękniejszych ras świata. Rasa ta niestety wyrodniej i ginie, wskutek nieumiejętnej polityki kolonialnej Francji w tych jej zamorskich posiadłościach. Jako wielbiciel Maorysów a zarazem dobry Francuz, Gerbault ubolewa nad nieudolnością administracji francuskiej w Polinezji, tem dziwniejszej, że właśnie Francja złożyła dowody swych talentów kolonizatorskich w innych krajach egzotycznych. Błędy tej polityki degenerując rasę tahityjską, szkodzą również interesom Francji. To wielokrotnie podkreśla znakomity żeglarz w swej szlachetnej i lojalnej krytyce.

Za najpoważniejszy błąd uważa tolerowanie przez metropolję silnej imigracji chińskiej na wyspy Towaryskie, w większości złożonej z najszkodliwych dla krajowców elementów, bo pokątnych handlarzy alkoholu i innych trucizn, rujnujących organizm tej podzwrotnikowej rasy. W portach Tahiti dziś już prawie niema czystej krwi Maorysów, lecz metysi, mieszańcy z białymi i z Chińczykami. Trzeba udać się w głąb wyspy, daleko od ognisk fałszywie rozumianej „cywilizacji”, by spotkać tam jeszcze zdrowe fizycznie i moralnie okazy tego pięknego, szlachetnego i łagodnego ludu, o tysiącletniej rodzimej sztuce i obyczajach, które doskonale dałyby się pogodzić z mniej szablonoowo wprowadzoną chrystianizacją i europeizacją. Przymus chodzenia w ubraniach, zamiast barwnych przepasek, spadających falisto do kolan, budowania chat, krytych karbowaną blachą, wreszcie podsuwanie krajowcom konserw, mających zastąpić tradycyjne, od tysięcy prawie wyłącznie wegeterjańskie pożywienie, dają w re-



złotacie osłabienie fizyczne i zanik tej rasy.

Zrozumieli to Anglicy na wyspach Samoa... Gubernator brytyjski w porozumieniu z biskupem francuskim zabronił krajowcom chodzić w ubranach europejskich, i niebawem ludność tu się powiększyła — gdy na archipelagu francuskich stale się zmniejsza, padając ofiarą zapalenia płuc, grypy i gruźlicy.

Kongres medycyny kolonialnej, podczas wystawy paryskiej 1931 r., oficjalnie uznał szkodliwość przymusowego noszenia ubrań dla ludów podzwrotnikowych — ale należy przewidywać opór misjonarzy, którzy uważają za niedopuszczalne, żeby krajowiec-katolik czy protestant chodził do szkoły i do kościoła w przepasce tylko. Na to zwraca uwagę Gerbault, pragnąc żeby Francja, która tak umiejętnie

chroni sztukę i obyczaj krajowców w Maroku, wysłała wreszcie do Oceanji „gubernatora, z duchem inicjatywy, władzą i środkami takiego Lyautey'a”.

Wtedy, przy zamianie aneksji na protektorat, nastać może dla Polinezyjczyków lepsza era.

W. ROGOWICZ.

## BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

Działalność stoczni francuskich w ciągu ostatnich paru miesięcy zaznaczyła się bardzo wybitnie.

Zbudowany dla francuskiej marynarki wojennej przez stocznię Ateliers et Chantiers de Bretagne w Nantes, kontrtorpedowce „Cassard”, w ciągu trzechgodzinnych prób wykazał średnią szybkość 42,9 węzła, osiągającego szybkość maksymalną 43,4 węzła. W ten sposób poprzedni światowy rekord szybkości, osiągnięty przez kontrtorpedowiec „Jerfaut” zbudowany przez tę samą stocznię, został pobity.

„Cassard” jest więc dziś najszybszym okrętem wojennym na świecie.

Maszyny napędowe jego, zbudowane przez Ateliers et Chantiers de Bretagne łącznie z Société Générale de Constructions Mécanique, składają się z 2 grup turbin systemu Rateau-Chantiers de Bretagne, działających każda na własny wał śrubowy za pośrednictwem pojedynczej przekładni. Moc maszyn, wykazana na próbie, przekroczyła 70.000 KM.

Aparatura ogrzewcza składa się z 4 kotłów typu Penhoët, zbudowanych przez Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worms et Cie). Kotły te obliczone na ciśnienie 20 kg., są opalane ropą według systemu Penhoët.

Należy przy okazji zaznaczyć, że próby nowych jednostek marynarki wojennej francuskiej są bardzo ścisłe i surowe, tak że wyżej podane wysokości i czby są absolutnie gwarantowane.

Jednym z dalszych ewenementów z dziedziny budownictwa okrętów wojennych, jest spuszczenie na stoczni Chantiers et Ateliers Augustin Normand w sierpniu r. ub. łodzi podwodnej „Psyche”, na stoczni zaś Maison Schneider et Cie łodzi podwodnej „Sultane”.

Każda z tych łodzi, należących do II

klasy w swojej kategorii posiada wyporność około 630 ton.

W dniu 18 września r. ub. na stoczni Forges et Chantiers de la Gironde, zostało spuszczone na wodę awizo „Rigault de Genouilly” a w dniu 1 października na stoczni Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest et Bacalan Pénis, — tego samego typu awizo „Amiral Charner”. Jednostki te poruszane są za pomocą motorów Diesla, po 2 na każdym okręcie.

W dniu 29 września r. ub. na stoczni Ateliers et Chantiers de France został spuszczonej na wodę kontrtorpedowiec „Vauquelin” i w tym samym dniu na tejże stoczni została rozpoczęta budowa nowej pogłębiarki dla portu w Boulogne. Pogłębiarka ta, mająca być najsilniejszą jednostką swego rodzaju na świecie, otrzyma nazwę „Pas de Calais II”.

Przechodząc do budownictwa statków handlowych, sygnalizujemy, że stocznia Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worms a Cie) otrzymała ciekawe zamówienie w postaci statku przeznaczanego dla badań oceanograficznych. Statek ten, którego długość wynosić będzie 50,6 mtr. a wyporność 1240 ton, zostanie wyposażony w motory Diesla o mocy 800 KM., budowy Société Générale de Constructions Mécanique w Courneuve, dość duże urządzenia chłodnicze, przeznaczone do mrożenia i konserwacji ryb, oraz laboratorium dla badań naukowych.

Ewenementem najbardziej ważnym, mającym znaczenie dla całego światowego przemysłu budowy okrętów, jest spuszczenie na wodę nowego olbrzyma Compagnie Générale Transatlantique, przeznaczanego do służby na linii Havre-Nowy Jork, — „Normandie”.

Spuszczenie tego okrętu, zbudowane-

go przez stocznię Société des Chantiers et Ateliers de St. Nazaire — Penhoët, odbyło się pomyślnie w dniu 29 października r. ub.

Jest to największy okręt na świecie. Długość jego wynosi 313,75 mtr. największa szerokość 36,4 mtr., wysokość boczna 28 mtr. średnie zanurzenie 11,16 mtr. wyporność 67.500 ton i pojemność brutto 75.000 ton.

Ciężar kadłuba w chwili spuszczenia wynosił około 30.000 ton, waga stawy przeszła 100 ton. Każdy z 4 hamulców kotwicznych waży około 50 ton. Waga steru blisko 125 ton.

Na budowę tego okrętu zużyto około 5000 ton wysokogatunkowej stali, oraz zgóra 11 milionów sztuk nitów.

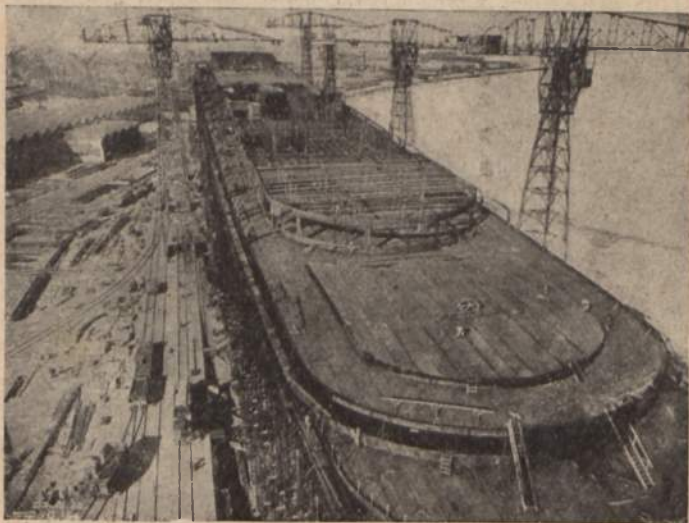
Jak już poprzednio donosiśmy, okręt ten otrzyma maszyny napędowe elektryczne, składające się z 4 turbin o ogólnej mocy około 160.000 KM. Pary dostarczać ma 29 kotłów wodnorurkowych typu Penhoët, obliczonych na ciśnienie 28 kg.

Turbiny zbudowane zostały przez Société Alsthom, kotły zaś przez Chantiers de Penhoët.

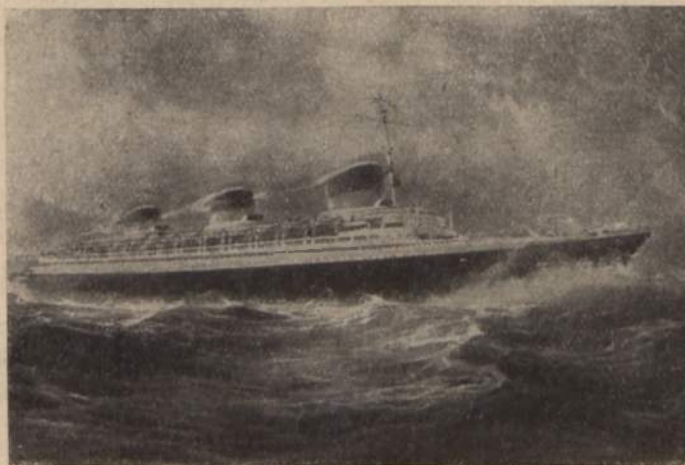
Szybkość przewidziana dla tego okrętu ma wynosić 28 węzłów, co pozwoli mu na przebycie odległości Havre-Nowy Jork, z zawianiem do Plymouth, w niespełna 5 dni, a na odjazdy z wymienionych portów w każdym kierunku co 2 tygodnie, podczas gdy wszystkie inne pracujące na tej linii okręty nie mogą odjeżdżać częściej niż raz na 3 tygodnie.

„Normandie” może przewieźć jednocześnie 930 pasażerów klasy pierwszej, 680 pasażerów klasy turystycznej i 560 pasażerów klasy trzeciej, przy 1320 osób załogi. Razem ten najnowszy kolos morski zabiera 3.490 osób.

O. Q.



„Normandie” na stoczni.



Tak będzie wyglądał najnowszy olbrzym oceaniczny „Normandie”.



# KRONIKA

## „DAR POMORZA” NA FILMIE.

Jako dodatek do znakomitego, zasłużoną famą poprzedzonego, angielskiego filmu z wyprawy do Afryki środkowej („Congorilla”), kinoteatr „Majestic” w Warszawie demonstruje śliczną atrakcję, której warszawska publiczność powinna zapewnić jaknajdłuższy pobyt na ekranie. Są to dokonane przez kino-dzennik Foxa zdjęcia z naszego „Daru Pomorza” na dalekich wodach. Powiedzenie: zdjęcia: czy nawet: serja zdjęć — nie stanowi zresztą należytego określenia. Ów „nadprogram” bowiem jest sam przez się kompletnym filmowym obrazem w całości i w najlepszym tego słowa znaczeniu. Odpowiada w pełni wszystkim warunkom doskonale udanego dzieła kinematograficznej sztuki.

Zdjęcia pięknego polskiego żaglowca na tle olśniewających kolorytów, sceny z życia i ze służby, z mozołów i z radości uczniów-marynarzy, złożyły się na całokształt o pierwszorzędnej artystycznej wartości, przykuwający uwagę budzący szczery zachwyt, niezależnie już od wzruszeń, jakich muszą doznawać specjalnie polscy widzowie. W mistrzowski sposób scharmonizowano element czysto widowiskowych walorów ze stroną, jeśli tak rzecz można, poglądowo-informacyjną. Gdy znika epilogowy obraz z łopocącą nad egzotycznymi falami banderą Rzeczypospolitej i na zakończenie zagranicznego dźwiękowca rozbrzmiewają tony polskiego Hymnu Narodowego, — publiczność, oklaskująca entuzjastycznie nasz dzielny statek szkolny na angielskim filmie, może śmiało uważać, że odbyła wraz z nim, niezatarte wrażenie pozostawiającą, podróż aż hen po zwrotniki.

Bez przesady stwierdzić należy, że „Dar Pomorza” Foxa to jeden z najważniejszych filmów morskich — podobnie, jak towarzysząca mu zasadnicza część programu — „Congorilla” — stanowi znowu prawdziwie triumfalny sukces

kino-reportaży na wielką skalę, demonstrując, chwytnie przez filmową taśmę „na gorącym uczynku”, życie zwierząt, przyrody, a także i tubylczych ludzi wśród najdzikszych głębi i zakątków „czarnego łądu”.

## OBROTOWY TOWAROWY GDYNI W R. 1932.

Według tymczasowych, nieurzędowych danych ogólny obrót towarowy zamorski w porcie gdyńskim wyniósł w r. 1932 około 5.182.000 ton. Jest to nieco mniej, niż w r. 1931, kiedy przeladowano w porcie ogółem 5.300.113 ton różnych towarów.

## STATEK FIRMY BATA W GDYNI.

W pierwszych dniach grudnia r. ub. zawinął do Gdyni pod banderą czechosłowacką statek „Kourousa” o nośności 5000 ton, zakupiony ostatnio przez znaną fabrykę obuwia Bata.

## WIGILJA W „DOMU MARYNARZA” W GDYNI.

Staraniem Komitetu Domu Marynarza w Gdyni urządzona została w gdyńskim Domu Marynarza wigilia dla marynarzy, pozostających na lądzie bez pracy. Do wieczery wigilijnej zasiadło około 70 osób. Poza mieszkańcami Domu wzięli w niej udział także bezrobotni marynarze z miasta. Po wieczery odśpiewano szereg kolęd przy pięknie udekorowanej banderkami różnych państw choince marynarskiej.

Należy podnieść, że Komitet Domu Marynarza uzyskał pomoc materialną na urządzenie wigilii dla bezrobotnych marynarzy ze strony związku Armatorów oraz Oddziałów L. M. i K. w Ostrowcu Kiel. i w Skarżysku.

## WIGILJA DLA MARYNARZY.

Z pośród trzydziestu kilku polskich statków handlowych 11 nosi nazwy miast (Katowice, Kraków, Toruń, Lwów, Lu-

blin, Cieszyn, Warszawa, Poznań, Wilno, Tczew, Chorzów). Miasta te od czasu do czasu okazują statkom, noszącym ich nazwę, swoją pamięć, wyrażając się w ufundowaniu bander, biblioteczek i t. p.

Ostatnio znowu Lublin (Związek Zawodowy Pracowników Miejskich) i Warszawa (Zarząd miasta) w związku ze świętami Bożego Narodzenia przesłały „swym” statkom znak pamięci, a mianowicie urządziły ich załogom gwiazdkę. Prócz tego Oddziały L. M. i K. w Ostrowcu Kieleckim i w Skarżysku na podobny cel przesłały pewną kwotę na ręce Zarządu „Domu Marynarza” w Gdyni.

## DWA STYPENDJA DLA SŁUCHACZÓW PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI

Okręgowy Oddział Ligi M. i K. Pracowników Poczty, Telegrafu i Telefonu w Katowicach ufundował 2 stypendja roczne dla słuchaczy Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Stypendja, w wysokości po 600 zł. każde, zostały przyznane na rok szkolny 1932/33 słuchaczom I Kursu: Bogusławowi Grontkowi wsiemu oraz Tadeuszowi Baumowi.

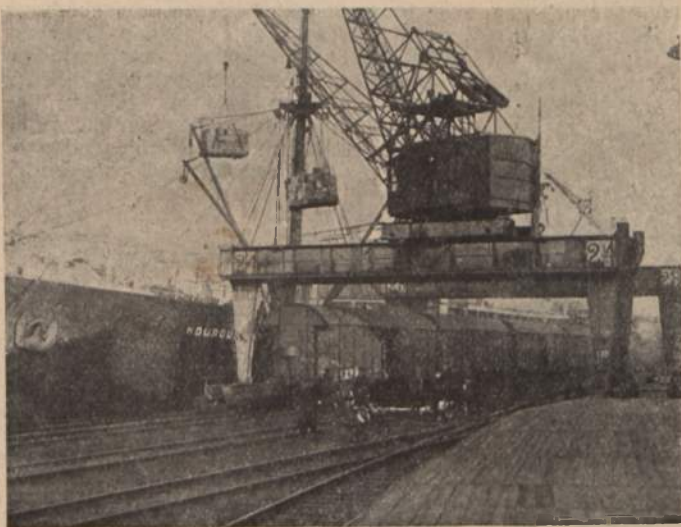
## BUDŻET FRANCUSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ.

Projekt budżetu francuskiej marynarki wojennej na rok 1933 przewiduje w wydatkach 2.839.838.570 franków, czyli o 375.000.000 franków mniej, niż na rok 1932.

## „NIOBE II”.

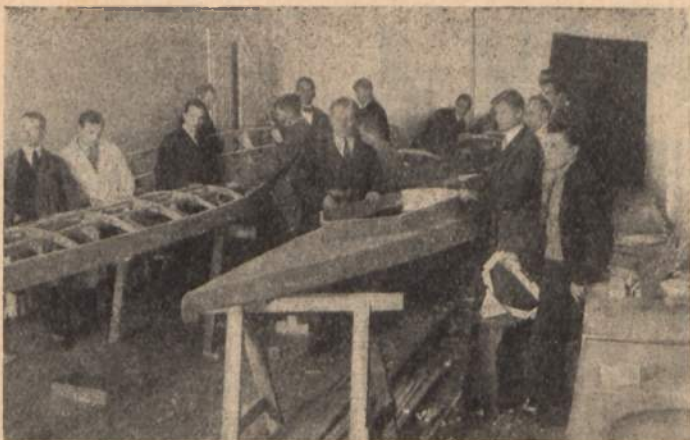
Na stoczni Blohm & Voss budowany jest obecnie nowy żaglowiec dla floty wojennej niemieckiej, mający zastąpić statek szkolny „Niobe”, który tragicznie zginął w połowie roku ubiegłego.

Statek ma być ukończony na połowę czerwca r. b. Będzie to 3-masztowy bark



Gdynia staje się bazą dla handlu zamorskiego Czechosłowacji. Statek Baty „Kourousa” (przemianowany na „Morava”) zabrał z Gdyni w grudniu r. ub. ładunek obuwia fabryki „Bata”, oraz 40 osób personelu sklepowego do Indji. Ładowanie pak z obuwem na statek.





*Kurs instruktorski szkutnictwa i modelarstwa okrętowego w Instytucie Robót Ręcznych w Warszawie.*

o pojemności 1.500 ton, („Niobe” liczyła tylko 730 ton) i o wymiarach: długość 73 m, szerokość 12 m, zanurzenie 5 m.

Statek zostanie zaopatrzony w motor pomocniczy typu MAN o mocy 500 KM.

Specjalna uwaga ma być zwrócona na wyposażenie statku we wszelkie możliwe środki bezpieczeństwa.

„Niobe II” posiadać będzie pomieszczenia na 226 osób załogi.

#### **PRZEWAGA NIEMIECKIEJ FLOTY WOJENNEJ NA BAŁTYKU.**

Jak wiadomo, niemiecki plan rozbudowy floty wojennej przewiduje budowę 4 pancerników o wyporności 10.000 ton każdy. Trzeci okręt z tej serii znajduje się obecnie na ukończeniu. Koszt budowy całej eskadry wyniesie 16.000.000 funtów szterlingów.

Z chwilą ukończenia ostatniej jednostki flota niemiecka będzie najsilniejszą na Bałtyku, ponieważ okręty wojenne sowieckie są już przestarzałe, szwedzkie zaś posiadają zbyt lekkie uzbrojenie.

#### **MODERNIZACJA WOJENNEJ FLOTY BRAZYLIJSKIEJ.**

Rząd brazylijski przeznaczył na odnowienie swej floty wojennej 480 milionów milrejsów (około 360 milj. złotych), których wydatkowanie rozłożone będzie na 12 lat.

Plan budowy nowych jednostek przewiduje: 2 krążowniki, 8 kanonierek, 7 łodzi podwodnych i 6 okrętów obrony brzegowej.

Prócz tego ostatnio zamówiono w Anglii okręt szkolny dla marynarki wojennej za cenę 314.500 funtów szterlingów.

#### **SUBWENCJE DLA ŻEGLUGI SZWEDZKIEJ**

Rząd szwedzki przyznał ostatnio towarzystwom żeglugowym subwencje w wysokości 975 tys. koron, w czym dla towarzystwa „Zenit” 875 tys. na budowę nowego statku o pojemności 8.300 ton.

#### **INSTRUKTORSKI KURS SZKUTNICTWA I MODELARSTWA OKRĘTOWEGO.**

Wielokrotnie projektowana i stale odkładana sprawa poprowadzenia na szerszą skalę kursu szkutnictwa i modelarstwa okrętowego dla instruktorów, którzy mogliby tą umiejętność krzewić dalej wśród szerszych warstw, nareszcie została urzeczywistniona i w dodatku w najwłaściwszym ognisku.

Na początku ubiegłego półrocza dyrektor Państwowego Instytutu Robót Ręcznych w Warszawie, kształcącego

nauczycieli dla wszystkich szkół Rzeczypospolitej, Władysław Przanowski, rozumiejąc, że propagandę żeglarstwa i ideę wolnego morza należy szczerzyć w polskim społeczeństwie na najmłodszych latoroślach, wprowadził szkutnictwo i modelarstwo okrętowe jako prace dla przyszłych nauczycieli robót ręcznych w kierwanym przezeń Instytucie.

Do roboty stanęli tegorocznymi absolwenci Instytutu, którzy ofiarnie poświęcali na to 3 razy w tygodniu po dwie wieczorowe godziny, t. j. czas, przewidziany przez bardzo obszerny rozkład zajęć Instytutu na odpoczynek osobisty.

W miarę postępu prac rosło zainteresowanie i zwykle długo jeszcze po oficjalnym zakończeniu pracy stukwały młotki i dźwięczały piły.

Kierunek techniczny tego kursu objął inż. A. Pauly. Praktyczne zajęcia były poprzedzone szeregiem wykładów teoretycznych o budowie okrętów, żeglarstwie i nomenklaturze morskiej. W dziale szkutnictwa zostały wykonane grupowo kajaki: wiosłowy, żaglowy i motorowy, w dziale zaś modelarstwa: żaglówka rzeczna, szalupa morska i okręt wojenny.

Oprócz dyrektora p. W. Przanowskiego, który stale osobiście pracował na kursie, czynny udział w robotach brali pp. profesorowie Instytutu: P. Pietrzykowski, K. Zacharkiewicz i M. Olanin.

Pierwsze zatem ziarno propagandy na całą Rzeczpospolitą zostało rzucone. Zacznie ono niebawem owocować po wsiach i miasteczkach całego kraju, w szkołach, dalszy zaś siew tej tak koniecznej, a leżącej odłogiem idei zależny jest od kredytów, o które wszczęto starania w Ministerstwie Wyzn. Rel. i O. P.

#### **LIST DO REDAKCJI.**

Otrzymujemy następujące pismo:

Szanowny Panie Redaktorze!  
Pozwoli Pan, że tą drogą złożymy serdeczne podziękowanie Zarządowi Oddziału Żeglugi Śródlądowej L. M. i K. za urządzenie choinki dla naszych dzieci w porcie handlowym na Pradze. Dzieci nasze, które się rodzą i wychowują na wodzie, były zachwycone tem świętem i serdecznością, jaka ich otoczyła a którą okazali organizatorzy choinki. Nadmieniam, że od czasu powstania nowonarodzonej Polski, pierwszy raz odczuliśmy



*„Bierki” — gra marynarska, stają się coraz bardziej ulubioną rozrywką młodzieży i dorosłych.*



tyle serdeczności od instytucji społecznej, jaką jest Liga Morska i Kolonialna i która jest nam bliską i drogą.

W imieniu szyprów, zimujących w porcie handlowym

W. WIKLAND.

## KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

Auten H., Tłum. S. Stankiewicz M.: **STATKI PUŁAPKI**. Warszawa. Główna Księgarnia Wojskowa 1932. Cena zł. 5.80.

Głośnie była w czasie wielkiej wojny działalność niemieckich łodzi podwodnych, zatapiających w sposób barbarzyński statki handlowe nie tylko państw koalicji, lecz i neutralnych.

Ponieważ działalność ta szczególnie dała się we znaki Anglikom — tam też powstał pomysł zwalczania ich za pomocą specjalnych statków zwanych statkami-pułapkami. Były to okręty handlowe z zamaskowanym uzbrojeniem, które w ten sposób zwabiały przeciwnika i niszczyły go zniemacka ogniem artylerji.

Zrozumiała rzecz, że w podobnych wyprawach marynarz angielski musiał wykazać dużo zimnej krwi, bohaterstwa i pomysowości.

Walki te i bogate przeżycia marynarzy, biorących w nich udział, odtwarza w tej pracy autor, ich uczestnik. Praca napisana z wielkim realizmem, odznacza się bezpośredniością opisywanych wydarzeń.

Jako pamiętnik z wielkiej wojny należy do rzędu wyjątkowo ciekawych książek, które się czyta z niesłabnącym zainteresowaniem, czego najlepszym dowodem jest sfilmowanie tej książki przez jedną z wielkich wytwórni angielskich.

Janusz Stryjewski — „**P o l a c y w S t a n a c h Z j e d n o c z o n y c h**” — Biblioteka Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy, Nr. 2. Warszawa 1932 str. 58.

Autor w treściwym skrócie maluje dzieje najliczniejszego dzisiaj odłamu Polonji Zagranicznej, omawiając kolejno rozmieszczenie Polaków na ziemi Waszyngtona, warunki życia i dorobek materialny tamtejszego wychodźstwa, strukturę organizacyjną, życie religijne, społeczne, łączność z krajem macierzystym etc. — Dla nas, interesujących się sprawą przyszłości tej emigracji, ciekawe są uwagi, poświęcone szkolnictwu polskiemu za Oceanem, z których wynika, że jedynie drobna część dzieci polskich pobiera naukę w języku polskim. — Oznaką poprawy tego stanu rzeczy, są powstające licznie, szkoły dokształcające. — Stanowczo zbyt nikły jest procent młodzieży, uczęszczającej do amerykańskich szkół średnich i wyższych, który sprawia, że w życiu politycznym i społecznym Stanów Zjednoczonych wychodźstwo polskie nie odgrywa tej roli, jaką mu z tytułu jego liczebności przysługuje.

Interesująco i żywo napisana broszurka p. Stryjewskiego spełni niezawodnie swoją rolę informatora dla szerokich mas o życiu i dziejach Polonji amerykańskiej.

ST. K.

Józef Borownik „**P i e ć l a t p r a c y I n s t y t u t u B a ł t y c k i e g o**” (1927—1932) — Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego, Toruń 1932, str. 67.

W czasach ogólnej pauperazacji nauki, pracującej nie tylko dla chwili

## SPROSTOWANIE.

W notatce p. t. „Kolegium międzynarodowych wykładów akademickich w Gdyni” (Nr. 12 z 1932 r.) obok nazwisk prof. Hilarowicza i prof. Krbeka wydrukowano przez omyłkę „protektorami” zamiast „prorektorami”.

obecnej, każdy rzetelny wysiłek musi być przyjęty przez społeczeństwo z należytym uznaniem, każda placówka wiedzy, stwarzająca mozolnie nowe walory kulturalne, winna być otoczona troskliwą opieką przez ogół obywateli.

Do rzędu tych placówek wiedzy, których działalność w Polsce dzisiejszej jest naprawdę niezastąpiona, należy „Instytut Bałtycki” w Toruniu, którego zadaniem jest — jak głosi § 2 Statutu — „badanie stosunków gospodarczych, politycznych, narodowościowych i t. p. wybrzeża bałtyckiego pod kątem widzenia związanych z niemi interesów polskich”. Jeśli weźmiemy pod uwagę to, że w pracy na morzu jesteśmy nowicjuszami oraz uświadomimy sobie natężenie wrogości propagandy przeciwko polskiemu stanowi nad Bałtykiem, posługującej się często pospolitą fałszerstwem, nawet w dziedzinie nauki, wówczas praca Instytutu ukaże się we właściwym świetle.

Sprawozdanie, obejmujące okres pięcioletniej działalności Instytutu, skreślone przez niezamordowanego kierownika tej ważnej placówki, p. J. Borowika, zasługuje na bliższe poznanie. Operując stosunkowo drobnymi funduszami, prowadzono na szeroką zakrojona skalę akcję prasowo-informacyjną, oraz odczytowa, założono bogatą bibliotekę, stworzono stałą instytucję Naukowych Zjazdów Pomorzoznawczych, zgromadzono obszerną kartotekę wycinków prasowych, zabrano się gorliwie do zebrania źródłowych danych o wszystkich stronach życia polskiego na Pomorzu, rozszerzając również swoje zainteresowanie na prusy Wschodnie.

Skorowidz osób, biorących udział w pracy naukowej Instytutu, zawiera blisko 100 nazwisk, z których większość reprezentuje czoło polskiej nauki. Wydaw-

niotwa Instytutu stanowią już dzisiaj poważny dorobek naukowy, mocny fundament naszej wiedzy o ziemi pomorskiej i o morzu. Szkoda, że brak funduszy nie pozwolił do tej pory na wydanie, równoległe z „Pamiętnikiem” pomnikowego dzieła „Bibliografia pomorska i przegląd piśmiennictwa”.

Najmłodszą placówką Instytutu jest Oddział w Gdyni, stanowiący uzupełnienie Centrali. Pracuje on w ramach działów: polityki morskiej oraz geograficznego.

Instytutowi Bałtyckiemu należy życzyć, aby praca jego rozwijała się nadal, aby już w roku bieżącym zostały conajmniej rozwiązane problemy, wymienione w rozdziale „Niespełnione zadania”.

Rok bieżący ma przynieść zmian w ustroju Instytutu, który słusznie pragnie się oprzeć wyłącznie na członkach, posiadających kwalifikacje naukowe, rezygnując z rywalizacji z instytucjami o charakterze społeczno-wychowawczym. Jeśli chodzi o fundusze, to Instytut Bałtycki liczy na pomoc samorządu pomorskiego oraz tych osób dobrej woli, które zechcą przyczynić się do rozwoju instytucji, wstępując do Kół Przyjaciół Instytutu. Nie wątpimy, że doniosła rola kulturalna tej placówki naukowej na ziemi pomorskiej znajdzie właściwą ocenę u czynników kompetentnych, oraz, że znajdzie się, nawet w obecnych ciężkich czasach, dostateczna ilość ofiarnych jednostek w Polsce, które przyczynią się do rozwoju polskiej wiedzy o morzu i o wybrzeżu, o tem najcenniejszym dziedzictwie drugiej Rzeczypospolitej.

ST. KNAUFF.

„**PERSONEL A MARNOTRAWSTWO**” Inż. B. Nawrocki. Wydawn. „LIGI PRACY”. Cena zł. 0.80 Stron 24.

Broszurka ta, jak również zapowiedziana w niej obszerniejsza praca na temat udziału personelu w usuwaniu marnotrawstwa wzbudzi niezawodnie szersze zainteresowanie zarówno wśród pracodawców, jak i pracobiorców.

## Z żałobnej karty

Dnia 21 listopada 1932 roku zmarł w Walewicach powiatu Łowickiego, po długich cierpieniach ś. p. Ryszard Rosiński student Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego (wydz. leśny), długoletni członek Związku Pionierów Kolonialnych, jeden z jego bezinteresownych, gorliwych i oddanych sprawie pracowników.

Ś. p. Ryszard Rosiński urodził się w Arkadji, pow. łowickiego, dnia 9 marca 1906 roku. Szkołę średnią ukończył w Warszawie. Studja akademickie rozpoczął w roku 1928. Czynnym członkiem Związku był od stycznia 1929 roku.

W zmarłym straciliśmy jednego z oddanych bojowników idei. Cześć Jego pamięci!



Ś. p. Ryszard Rosiński.



# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

## MINISTER KWIATKOWSKI I MINISTER STRASSBURGER BĘDĄ MÓWILI O POLSCE I O MORZU

Staraniem Zarządu Głównego L. M. i K. w styczniu r. b. zostaną urządzone 2 odczyty, do których wygłoszenia zostali zaproszeni wybitni znawcy i rzecznicy spraw morskich w Polsce.

P. Min. Eug. Kwiatkowski wyraził zgodę na wygłoszenie odczytu n. t. „Bałtycka orientacja Polski“; odczyt ten zostanie wygłoszony w dniu 29. I. r. b. o godz. 18 min. 30 w auli Uniwersytetu Warszawskiego.

Drugi odczyt na temat „Dlaczego nie mogłoby istnieć Państwo Polskie bez własnego dostępu do morza?“ wygłosi p. Min. H. Strasburger. Termin i miejsce tego odczytu w najbliższym czasie zostaną podane do wiadomości przez prasę codzienną.

### KOMUNIKAT.

Zarząd Główny L. M. i K. zawiadamia, że członkowie naszej organizacji korzystają z 4% zniżki przy zgłoszeniu swego uczestnictwa w wiosennej wycieczce do Afryki, organizowanej przez Linję Gdynia—Ameryka na statku „Polonja”.

Wyjazd wycieczki z Gdyni 3. IV., po-



Poranek morski, zorganizowany przez Okręg Warszawski L. M. i K. w dniu 9. X. 1932 r. w auli Politechniki Warszawskiej dla młodzieży szkół średnich (klas wyższych). Podczas poranku wygłosili odczyty p. p.: szef sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej, kmdr St. Frankowski i b. minister inż. Kamiński oraz słuczacz Politechniki p. Zagórski wygłosił odczyt kpt. A. Zarychty.

oraz wszystkie oddziały Linji Gdynia — Ameryka.

### LIGA MORSKA I KOLONJALNA WE FRANCJI.

Dn. 25. IX. 1932 odbyło się propagan-

dowe zebranie, zwołane przez Koło Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonjalnej z Miluzy.

Na zebranie przybyło 14 prezesów różnych towarzystw z Miluzy i okolicznych kolonij polskich, jak Wittenheim,

 **AFRYKA**

Wycieczka morska  
okrętem „Polonia”  
Gdynia—Lizbona—Casablanca—Malaga—Sewilla—Antwerpja  
Od 3-go do 27-ga kwietnia

Paszporty i wizy zagraniczne sąbiedna.  
Informacji udzielają wszystkie biura podróży oraz  
LINJA GDYNIA—AMERYKA

wrót 27. IV. 1933. Statek odbędzie następującą drogę: Gdynia — Holtenau — Brunsbüttel — Lizbona — Casablanca — Malaga — Sewilla — Antwerpja — Gdynia.

Ceny od 870 do 1500 zł. Paszporty zagraniczne i wizy niepotrzebne. Zapisy przyjmuje Zarząd Główny L. M. i K.

**Polski towarzysz polskiego portu na polskim okręcie!**



Obchód „Święta Morza” w Chicago, urządzony przez tamtejszy oddział Ligi. Stoją m. inn.: konsul gen. R. P. w Chicago p. Tytus Zbyszewski (1), wicekonsul p. C. Linda-Lipaczyński (2), wiceprezes Oddziału Ligi w Chicago p. M. Piłkiewiczowa (3), p. E. Poradzińska (4), prezes Związku Narodowego Polskiego p. J. Romaszkiwicz (5), sekretarz Oddziału L. M. i K. w Chicago p. R. Matuszczak (6), chorąży p. Skrzypczak (7), słynny lotnik transatlantyczny p. Hausner (8).



Wittelsheim, Pulversheim, Ensisheim, Bollwiller, oraz liczni goście zaproszeni. Ogółem przybyło około 150 osób. Z Konsulatu R. P. w Strasburgu przybył kierownik Konsulatu, p. wicekonsul Czudowski, p. sekretarz Wislocki oraz referent p. Wróblewski.

Zebrań rozpoczęło się o godz. 14.15 i trwało do godz. 18. Zagajenie wygłosił p. Jakubek, sekretarz miejscowego Komitetu Ligi M. i K., witając gości i zdając krótkie sprawozdanie z dotychczasowej działalności. Prezes Komitetu p. Buczkowski, w dłuższym przemówieniu nakreślił znaczenie i zadania Ligi M. i K., scharakteryzował pracę Ligi na terenie Polonji w Stanach Zjednoczonych, która winna stać się dla emigracji polskiej we Francji przykładem pracy propagandowej i organizacyjnej uaktywnienia polityki morskiej i zainteresowania problemem morskim szerokich mas wychodźstwa.

Następnie przemawiał p. wicekonsul Czudowski, który nakreślił znaczenie morza polskiego dla państwa, naświetlił wrogą nam politykę narodów ościennych, które dążą do odcięcia nas od dostępu do morza.

Następnie przemawiał p. Kuchciński, prof. Konserwatorium w Miluzie, który oświetlił znaczenie morza polskiego pod względem politycznym.

Po przemówieniu p. Kuchcińskiego, referent Konsulatu R. P. w Strasburgu p. Jan Wróblewski, wygłosił dłuższy odczyt z przezroczami na temat znaczenia gospodarczego i politycznego morza polskiego, oraz dorobku rządu Marszałka Piłsudskiego w rozbudowie wybrzeża całego i portu gdyńskiego.

Po referacie wywiązała się dyskusja, w której poruszono techniczną i organizacyjną stronę zakładania kół Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy poszczególnych towarzystwach.

Dyskusję zamknięto uchwałą zwołania zebrania walnego delegatów Kół w końcu listopada b. r. wzgl. w początkach grudnia, w międzyczasie każda kolonja winna założyć Koło i wciągnąć do niego jak największą liczbę członków.

Na zakończenie wystąpił z kilkoma piosenkami okolicznościowymi chór Koła Ligi Morskiej i Kolonjalnej z Miluzy pod kierownictwem prof. Konserwatorium, Kuchcińskiego. Nadmienić trzeba, że chór ten jest najlepszym zespołem śpiewaczym w okręgu Miluzy.

Należy dodać, że inicjatywa założenia Ligi Morskiej i Kolonjalnej wyszła z kół działaczy, pracujących w Tow. im.



Zarząd Oddziału Ligi w Chicago. Siedzą od lewej: p. Piłkiewiczowa - wiceprezes, p. Jakób Biedka - prezes, p. E. Matuszczakowa. Stoją od lewej: p. J. Hoffmann, p. W. Kmiecikówna, p. K. Damsz, p. S. Szepietowska - skarbniczka i p. R. Matuszczak - sekretarz.



Marszałka Piłsudskiego i Strzelca.

Zarząd Koła Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Miluzie przedstawia się następująco: J. Kuczkowski — prezes, W. Zgrop — sekretarz, J. Kuczkowski — skarbnik, pp. Z. Kuchciński, S. Olejniczak, J. Waloszek — Komisja Rewizyjna.

#### KARTON PROPAGANDOWY L. M. i K.

Już na początku stycznia 1933 r. ukaże się karton propagandowy L. M. i K. wykonany przez profesora Tadeusza Pruszkowskiego, dyrektora Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie.

Karton ten stanie się jeszcze jednym przejawem propagandy Ligi na rzecz morza.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej na prośbę Ligi raczył dać na karton swój autograf następującej treści: „Miłość morza winna być źródłem, z którego bę-

dą czerpać swą moc przyszłe pokolenia Polski — Ignacy Mościcki”.

Cena kartonu, którego fotografię zamieszczamy wyżej została oznaczona na 1 złoty, przyczem Oddziały i członkowie Ligi otrzymują znaczny rabat.

Karton został wykonany, jako obraz w 6-ciu kolorach, w rozmiarach 35 x 50 cm. i nadaje się zarówno do bezpośredniego zawieszania na ścianach biur, urzędów oraz lokali prywatnych, jak i do oprawienia w ramy.

Zamówienia na plakat, który wierzymy, że znajdzie się zarówno w każdej instytucji, urzędzie i biurze, jak i w domu polskim, należy zgłaszać do Zarządu Głównego L. M. i K. Warszawa Nowy Świat 35, wpłacając należność na konto P. K. O. N. 2/456 „Kartony Propagandowe L. M. i K.”

Całkowity dochód ze sprzedaży plakatów Zarząd Główny przeznaczył na rzecz „Funduszu Kolonjalnego”.

#### OKRĘG KRAKOWSKI.

W dniu 23 października 1932 r. odbył się w Krakowie pierwszy zjazd delegatów Okręgu, którego zadaniem najważniejszym były wybory władz Okręgu na miejsce tymczasowego Zarządu, sprawującego swe funkcje od roku.

Posiadając na swym terenie — jeszcze z początku 1932 r. — zaledwie 6 Oddziałów, z których 3 nie wykazywały żadnej działalności, tymczasowy Zarząd okręgu doprowadził tę liczbę do 14 oddziałów czynnych oraz rozwinął dalszą w tym kierunku działalność, której rezultat utrwalac będzie nowowybrany Zarząd Okręgu z Wicewojewodą Krakowskim — p. Miecz. Bilkiem na czele.

Zjazd delegatów, w którym uczestniczył Prezes Zarządu Głównego L. M.

i K. — p. Gen. G. Orlicz-Dreszer oraz sekretarz generalny Ligi — p. W. Czermiński, po omówieniu programu pracy, omówił dalsze drogi rozwoju Okręgu.

Zarząd Okręgu ukonstytuował się na posiedzeniu w dn. 20. VI. 1932 r., na którym ustalił także sieć nowych Oddziałów, które winny w najbliższym okresie powstać na terenie okręgu oraz wskazać sposoby działania wśród najszerszych warstw społeczeństwa, ze szczególnem uwzględnieniem ludności wiejskiej i młodzieży szkolnej.

#### KURS WYROBU KAJAKÓW.

Oddział L. M. i K. w Sarnach zamierza przeprowadzić z początkiem stycznia 1933 r. specjalny kurs wyrobu kajaków, połączony z teoretycznymi wia-



domościami z żeglarstwa. Kurs będzie przeprowadzany przez własnych instruktorów Oddziału, którzy uprzednio otrzymali przeszkolenie w Kazimierzu Dolnym.

Ponieważ Oddział posiada do swej dyspozycji dużą salę oraz 10 warsztatów stolarskich, uczestnicy kursu zapoznają się także z domowym sposobem wyrobu nart, co pozwoli im — przed nastaniem sezonu wioślarskiego — skorzystać ze sportów zimowych.

#### GODNY NAŚLADOWICTWA PRZYKŁAD.

Oddział L. M. i K. w Zgierzu w usilnym dążeniu do żywego realizowania zadań Ligi, podjął chwalebny inicjatywę, zmierzającą do jak najgłębszego uświadomienia społeczeństwa o znaczeniu naszego wybrzeża morskiego oraz portów Gdyni i Gdańska dla mocarstwo-wego rozwoju Polski.

Ostatnio Zarząd Oddziału ogłosił konkurs literacko-naukowy na 2 grupy tematów, z których pierwsza przeznaczona jest dla młodzieży szkół średnich w Zgierzu, a druga dla członków Oddziału. Wszystkie tematy dotyczą morza polskiego, Gdyni i Gdańska i ujęte są z perspektywy historycznej czy też pod kątem gospodarczego znaczenia dla Polski.

W liczbie 10 nagród, wyznaczonych dla wyróżnionych prac, jest m. in. bezpłatny przejazd nad morze z wycieczką, którą Oddział w Zgierzu urządza latem roku przyszłego.

#### GWIAZDKA DLA DZIECI KASZUBSKICH

Oddział L. M. i K. „Seksja Kobiet” przesłał przed Świętami na urządzenie Gwiazdki dla najbardziej potrzebujących dzieci kaszubskich na wybrzeżu zł. 500. — Z tego 200 zł przesłano na ręce Starosty Morskiego w Wejherowie a 300 zł do poszczególnych miejscowości na wybrzeżu.

#### NA RZECZ POLSKIEJ MACIERZY SZKOLNEJ W GDAŃSKU.

Zamiast tradycyjnych życzeń Noworocznych Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej przekazał kwotę sto złotych na rzecz Polskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku.

Równocześnie Liga Morska i Kolonjalna wzywa całe społeczeństwo polskie do najwydatniejszego poparcia materialnego wspomnianej placówki na terenie „Wolnego Miasta” pracującej wydatnie nad utrzymaniem polskiego stanu posiadania w Gdańsku, oraz nad wychowaniem w duchu polskim młodego pokolenia.

Pod protektorem  
LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ  
Gospoda nad „LISIM JAREM”  
w Rozewiu nad Bałtykiem  
(Schronisko Turystyczne)

W czasie obchodu Święta Morza w 1932 r. w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej otwarty został gmach, mający za zadanie udogodnienie turystom zwiedzanie naszego Wybrzeża.

Ceny noclegu w zbiorowych salach (łącznie ca 100 łóżek) oraz posiłków w restauracji umiarkowane i dostosowane do skali wymagań poszczególnych grup turystycznych.

Członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej korzystają z 10% rabatu za okazaniem legitymacji na rok 1933.

Gmach nowoczesnie urządzone, bieżąca woda zimna i gorąca, łazienka, elektryczność. Przy restauracji — kawiarnia, muzyka, dancing.

Gospoda znajduje się bezpośrednio przy nowym bulwarze nadmorskim (autostradzie) naprzeciwko Zygmunto-wskiego pomnika i historycznego LISIEGO JARU z zejściem do morza, obok Latarni Morskiej w Rozewiu, najsilniejszej na Bałtyku (ca 6 milionów świec).

Położenie: od stacji kolejowej Wielka Wieś — Hallerowo — 7 km.; od Jastrzębiej Góry — 1,5 km.; od Ostrowia — 4,5 km.; od Karwi — 7 km.; od Dębek i niemieckiej granicy — 15,5

km; od Żarnowca (klasztoru Cystersów) i niemieckiej granicy — 20 km.

K o m u n i k a c j a: koleją od stacji Wielka Wieś - Hallerowo, skąd autem, i autobusami — 7 minut do przystanku przed Gospodą.

A u t o b u s y — kursujące parę razy dziennie, pomiędzy Gdynią, Puckiem, Wielką Wsią - Hallerowem z jednej — a Jastrzębią Górą oraz Karwią z drugiej strony.

Tym sposobem Gospoda może być punktem wyjścia wycieczek nad wybrzeże otwartego morza: od jeziora Żarnowieckiego aż po Hel.

Zgłoszenia i zapisy w sprawie wycieczek i warunków postoju: Liga Morska i Kolonjalna, Nowy Świat 35 w Warszawie, tel. 315-88 oraz w godz. 5—7 ppól. Warszawa, Foksal 11 m., tel. 672-52.

### Wpłaty na „Fundusz Kolonjalny”

Wobec pomyłek drukarskich anuluje się wykaz wpłat na „Fundusz Kolonjalny” zamieszczony w grudniowym numerze „Morza” z 1932 r. Niniejszym rozpoczynamy ponownie druk dokonanych wpłat:

#### Osoby prywatne.

P. Prezydent Rzplitej 500 zł., Min. Sobański Oskar 100 zł., Min. Józef Kożuchowski 100 zł., Gen. Orlicz-Dreszerowa, Warszawa 50 zł., Gen. Orlicz-Dreszer Gustaw 3,390 zł. 27 gr., Dyr. Rummel Julian, 500 zł., E. Dreszerowa 20 zł., E. Domagalski 50 zł., K. Taczanowski 100 zł., Stan. Przemyski, inż. Poznań 100 zł., Gen. Gąsiorowski Janusz 100 zł., Gen. Dobrodzicki, Lublin 118 zł. 80 gr., Gen. Zajac Józef, Katowice 50 zł., Płk. Dunin-Wolski Leon 100 zł., Płk. J. Karcz 100 zł., Płk. Jędrzejewicz Wacław 100 zł., Kpt. Zarychta Apoloniusz 50 zł., Nacz. Władysław Oster 25 zł., Mag. Krzywiec Benedykt 25 zł., Prezes Anusz Antoni 100 zł., Adw. Stanisław Sławski, Poznań 500 zł., Inż. Elandt Marjan, Katowice 50 zł., Łyp Franciszek 100 zł., Radzikowski Leon 10 zł., W. Łukasik 10 zł., Dyr. Kłopotowski Edmund 50 zł., Stypiński Stefan 70 zł., Hr. Tarnowski Adam 100 zł., Prof. St. Dziewulski 100 zł., L. Pyś 2 zł., A. Czarkowska 1 zł., Inż. Brzozowski Jan 200 zł., W. Przegaliński, maj. Sobota 100 zł., Inż. Kern 10 zł., Starosta Łobos 10 zł., Mec. Garliński 10 zł., Dyr. Oleks, Jarocin 100 zł., I p. Swoleżerów, Oficerowie Rezerwy 100 zł., Gen. Dr. Górecki Roman 100 zł., Komendant garn. i pl. m. st. Warszawy, Płk. Stefan Strzemiński 400 zł., Poseł Józef Gliński 50 zł., Dyr. Siewłużycki Tadeusz, Gdynia 25 zł., Gajowniczek A. 8 zł., Inż. Horoch Józef 20 zł., Anna de Rosset Inżynierowa 100 zł., Inż. Skąpski Franciszek 1.000 zł., Płk. Stefan Strzemiński 100 zł., Aleksander Dreszer 20 zł. — Razem 8.915 zł. 07 gr.

#### Instytucje.

Komendant miasta Warszawy 1.811.20 zł., Komenda Garn. Kołomyja 219.60 zł., Baon Podch. Rez. Piech., Jarocin 109.40 zł., Bank Polski 5.000 zł., Bank Cukrownictwa, Warszawa 10.000 zł., Prezes Rady Banku Gospodarstwa Krajowego, gen. Górecki 500 zł., Bank Gospodarstwa Krajowego 2.000 zł., Bank Zw. Spółek Zarobkowych 500 zł., Bank Dyskontowy Warszawski 200 zł., Powszechny Bank Związkowy 150 zł., P. K. O. — Prezydium 1.000 zł., Pow. Związek Komun., Szubin 1.000 zł., Zrzeszenie Prod. Drożdży 1.000 zł., Komisja Zdrojowa, Ciecchocinek

1.000 zł., Fabr. Amun. Skarżysko — pracownicy 2 zł., Magistrat m. Bydgoszczy 500 zł. — Razem 24.992 zł. 20 gr.

#### Imprezy.

Dancing 6. II. w „Café Adria” 2.220.65 zł., Dancing 11. II. w „Café Adria” 1.470.30 zł., Zabawa 5. VI. w Łazienkach 7.512.12 zł. — Razem 11.203 zł. 07 gr.

#### Okręgi i Oddziały.

Okręg lubelski 2.850 zł., okr. łódzki 17.50 zł., oddział Bielsko 3.435 zł., oddz. Budslaw 40 zł., oddz. Bydgoszcz 965.44 zł., oddz. Bielszowice 145 zł., oddz. Ciechanów 108 zł., oddz. Chorzów, Fabr. Zw. Az. 1.000 zł., oddz. Częstochowa 2.276 zł., oddz. Gdynia 172 zł., oddz. Gdańsk 578 zł., oddz. Gniezno 564.84 zł., oddz. Gródek Jagiel. 50 zł., oddz. I im. Jana z Kolna 6.124.64 zł., oddz. Inowrocław 505 zł., oddz. Jarocin 53.46 zł., oddz. Jarosław 1.000 zł., oddz. Katowice 683.40 zł., oddz. Katowice Zależne 150 zł., oddz. Katowice, 73 p. p. 90.34 zł., oddz. Katowice Brynów 127.80 zł., oddz. Klesów 80 zł., oddz. Krotoszyn 375 zł., oddz. Koło Skarbowe 500 zł., oddz. Końskie 100 zł., oddz. Królewska Huta 1.000 zł., oddz. Lwów 250 zł., oddz. Lubliniec 50 zł., oddz. Łańcut 796.43 zł., oddz. Łowicz 402 zł., oddz. Łódź 900 zł., oddz. Milejów 400 zł., oddz. Min. Pracy i Op. Sp. 105 zł., oddz. Min. Sprawiedl. 100 zł., oddz. Modlin 500 zł., oddz. Ostrowiec Kiel. 2.000 zł., oddz. Ostrów Pozn. 140.31 zł., oddz. Poznań 55 zł., oddz. Poleski w Brześciu 63.94 zł., oddz. Przeworsk 252.13 zł., oddz. Równe 151.75 zł., oddz. Ropczyce 100 zł., oddz. Rzeszów 440 zł., oddz. Sosnowiec 180.31 zł., oddz. Im. Scholtza-Rogoz. 10 zł., oddz. Śrem 26.53 zł., oddz. Tczew 330 zł., oddz. Telechany 70 zł., oddz. Tarnowskie Góry 65.73 zł., oddz. Urz. Wojew. Warsz. 170 zł., oddz. Wilno 32 zł., oddz. Sosn. Tow Rur. i Żel. 37.80 zł., oddz. Zawiercie 10 zł., oddz. Zbiersk 50 zł. — Razem 30.680 zł. 35 groszy.

#### CENNY DAR NA „FUNDUSZ KOLONJALNY”

Znany artysta-malarz p. Adolf Ignatowicz-Łubiański, ofiarował jedną ze swych prac egzotycznych p. t. „Góry Libanu” na rzecz „Funduszu Kolonjalnego”. Obraz, którego cena sprzedaży została oznaczona na zł. 500.—, znajduje się obecnie na Wystawie Towarzystwa Zachęty Sztuk Pięknych w Warszawie.





# PIONIER KOLONIALNY

## ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

### MIĘDZYNARODOWE MANDATY KOLONIALNE

Niedoskonały w sprecyzowaniu postanowień prawnych system mandatów międzynarodowych, którym objęte zostały dawne posiadłości kolonialne Niemiec oraz niektóre terytoria byłego państwa Otomańskiego, musiał nasunąć z biegiem czasu szereg różnorodnych koncepcyj, kryjących poza teoretycznymi, zdawałoby się, konkluzjami, również myśl niewątpliwego naruszenia dzisiejszego w tym względzie stanu posiadania.

Międzynarodowe mandaty przypadły następującym państwom:

1. Imperjum Wielkiej Brytanji (łącznie z dominjami) otrzymało terytoria o przestrzeni około 2.590.000 km. kw. z ludnością około 9.600.000 głów. Były to kraje: Irak (obecnie państwo samodzielne), Palestyna, Transjordanja — z terytoriów byłego państwa Otomańskiego oraz Południowo-Zachodnia Afryka, Tanganyika, część Kamerunu, część Togo, wyspa Nauru, Nowa Gwineja, wyspy Salomona, Nowa - Brytanja, Nowa Irlandja i wyspy Samoa z terytoriów niemieckich.

2. Francja otrzymała terytoria o przestrzeni około 600.000 klm. kw. z około 5.600.000 mieszkańców. Były to kraje: Syrja i Liban — z terytoriów byłego państwa otomańskiego oraz część Kamerunu i część Togo z terytoriów niemieckich.

3. Belgja otrzymała terytoria o przestrzeni 55.000 klm. kw. z 4.500.000 mieszkańców. Były to kraje: Ruanda i Urundi z terytoriów niemieckich.

4. Japonja otrzymała terytoria o przestrzeni około 2.150 klm. kw. z 49.000 mieszkańców. Były to wyspy: Jap, Karoliny, Marschal

i Mariannes (niezależnie od mandatów Japonja otrzymała na własność z terytoriów poniemieckich Kiao-Czao).

Jak z przytoczonego zestawienia wynika, z grupy Głównych Mocarstw Sprzymierzonych i Sojuszniczych, na rzecz których Niemcy zrzekły się w myśl art. 119 Traktatu Wersalskiego swych praw do kolonij, Włochy i Stany Zjednoczone Am. przy repartycji mandatów nic nie otrzymały. Należy zwrócić uwagę, że Stany Zjednoczone Am. nie ratyfikowały Traktatu Wersalskiego i nie weszły w skład Ligi Narodów, a tem samym wyeliminowały się ipso iure z liczby kandydatów na mandatarjusza. (Mimo tego zastrzegły sobie w specjalnych układach z poszczególnymi mandatarjuszami prawo głosu przy ewent. zmianach w stosunkach mandatowych).

Konstrukcja mandatów międzynarodowych i ich repartycja w świetle ówczesnych stosunków międzynarodowych przemawiały niedwuznacznie za tem, że stan dzisiejszy nie powinienby ulec innej zmianie, jak tylko przewidzianej w art. 22 paktu Ligi Narodów, stwierdzającym, że wygaśnięcie mandatu może nastąpić dopiero po doprowadzeniu społeczności tubylczej, zamieszkałej na terytorjum mandatowym, do umiejętności samodzielnego rządzenia się, a więc po doprowadzeniu do stanowiska ludów cywilizowanych.

Zrzeczenie się mandatu, przekazanie go innemu podmiotowi prawa narodów lub odebranie go przez Ligę Narodów, teoretycznie nie zostało przewidziane.

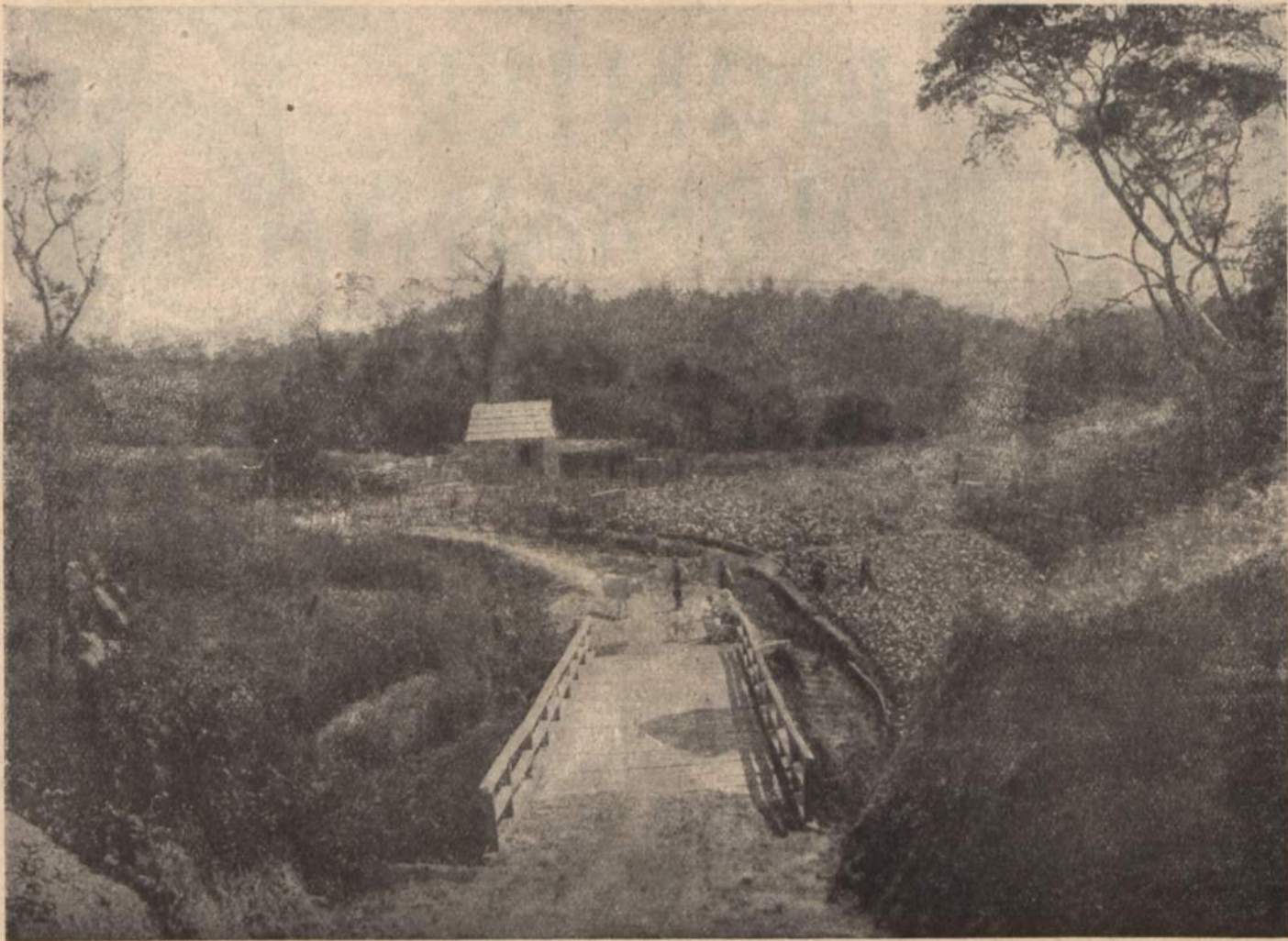
Mimo tego rodzaju stanu prawnego Włochy, uznawszy się po niewczasie za pokrzywdzone, poczęły przejawiać dążenia nie tyle rewizjonistyczne, (jak to błędnie im się zarzuca), ile mające na celu wytworzenie w ramach międzynarodowych norm prawnych takiej sytuacji, któraby pozwoliła Włochom na ewent. żądanie powierzenia im mandatu. Obok Włoch dążenia analogiczne przejawiają Niemcy, które jednak dążą do rewizji Traktatu Wersalskiego i Paktu Ligi Narodów, wysuwając żądanie zwrotu swych dawnych posiadłości kolonialnych. Ten maksymalny postulat prawdopodobnie kryje w sobie dezyderat uzyskania dla Niemiec chociażby mandatu.

Pomijając bezsporny fakt wygaśnięcia mandatu międzynarodowego przez emancypację kraju mandatowego (posiadamy już precedens z Irakiem), należy poddać analizie wszystkie te zmienności, w których dążenia włoskie, czy też niemieckie, mogłyby stać się realnem mimo wspomnianych wyżej trudności natury prawnej. Możliwości takie nie są wykluczone.

Likwidacja Ligi Narodów, a tem samym przekreślenie Paktu Ligi Narodów (stanowiącego integralną część Traktatu Wersalskiego), postawiłoby instytucje mandatów międzynarodowych pod znakiem zapytania. Nasuwałoby się wówczas jedno z dwóch rozwiązań:

1) dzisiejszy mandatarjusz zatrzymałby na własność powierzone mu do opieki terytoria lub, 2) terytoria mandatowe ab novo wróciłyby do stanu rozporządzalności Głównych Mocarstw





Zagroda polskiego kłonisty w Paranie (Brazylja).

Sprzymierzonych i Sojusznicych — co winno doprowadzić do nowej repartycji terytorjów na własność. W obu wypadkach nieodzowne byłoby zawarcie specjalnych układów międzynarodowych.

Innym faktem nieprzewidzianym postanowieniami prawnymi, może być dobrowolne zrzeczenie się przez dotychczasowego mandatarjusza lub stwierdzenie przez Ligę Narodów naruszenia przez mandatarjusza ciężących na nim obowiązków. W konsekwencji tego ostatniego wypadku musiałby nastąpić konflikt między mandatarjuszem a Ligą Narodów; ta ostatnia z tytułu swych kompetencji mogłaby domagać się odwołania mandatu, mandatarjusz zaś z braku wyraźnych dla takiego aktu podstaw prawnych nie zechciałby do żądania takiego się zastosować. Spór w myśl klauzuli, zawartej w każdym statucie mandatowym, odesłany byłby do Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej.

wiej w Hadze. Odpowiednia klauzula brzmi, jak następuje (cytowana z art. 12 mandatu nad Kamerunem):

„Mandatarjusz zgadza się, by każdy spór, powstały między mandatarjuszem a innym członkiem Ligi Narodów i dotyczący interpretacji lub też stosowania postanowień mandatu, a któryby nie dał się usunąć w drodze negocjacji, był poddany rozstrzygnięciu przewidzianemu w art. 14 Paktu Ligi Narodów Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej“.

Trudno jest orzec, abstrahując od konkretnego wypadku, czy wyrok Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej w Hadze nie akceptowałby stanowiska Ligi Narodów, co do odwołania mandatu. W każdym razie nie byłoby to wykluczone. Wydór i powierzenie mandatu nowemu członkowi Ligi Narodów należałoby wówczas do kompetencji Ligi Narodów, w żadnym razie nie rozstrzygałoby o nominacji nowego mandatarjusza Główne Mocarstwa Sprzymierzone i Sojusznicy.

Wygaśnięcie mandatu nastąpić mogłoby również w drodze orzeczonego zawładnięcia terytorjum mandatowym (oczywiste jest, że nie przez członka Ligi).

Wreszcie najbardziej możliwą drogą do częściowej zmiany dzisiejszego stanu posiadania może być wyrażenie zgody mandatarjusza na odstąpienie części uprawnień i obowiązków innemu państwu (członkowi Ligi Narodów) z pozostawieniem jednak całkowitej odpowiedzialności, ciężącej na nominalnym mandatarjuszem. Tego rodzaju substytucja, jako zasadnicza zmiana statutu mandatowego, winna być zatwierdzona przez Ligę Narodów; w razie braku jednomyślności sprawa musiałaby być skierowana do Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej w Hadze którego rozstrzygnięcie co do takiej substytucji byłoby definitywne.

Przykładem zastąpienia nominalnego mandatarjusza w wykonywaniu mandatu przez osobę



prawną, niepowołaną w statucie mandatu, jest sprawa wyspy Nauru. Mandat ten expressis verbis powierzony został Królowi Wielkiej Brytanji. Natomiast w myśl umowy wewnętrznej między Wielką Brytanią a Australją właściwe wykonywanie mandatu zlecone zostało przez Wielką Brytanię Australji, co bynajmniej Ligi Narodów nie zmusiło do interwencji — jakkolwiek między Królem Wielkiej Brytanji, a jednym z dominjów istnieje pewne iunctim personalica, to jednak fakt substytucji istnieje w danym wypadku niewątpliwie. Mandatarjusz bowiem, odpowiedzialny przed Ligą Narodów, powierzył wykonywanie mandatu innemu podmiotowi prawa narodów i to

bez zmiany stanu mandatowego. Liga Narodów sytuacji tej nie sprzeciwiła się.

Reasumując szereg przytoczonych możliwości, które byłyby w stanie wprowadzić zmiany w dotychczasowym podziale mandatów międzynarodowych, należy jeszcze raz podkreślić, że postanowienia prawne nie idą po linii odpowiadającej dążeniom rewizjonistycznym. Luki, jakie istnieją w sformowaniu prawnej konstrukcji instytucji mandatu, mają jednak posłużyć do wytworzenia sytuacji, w której nie pozostanie nic innego, jak zastanowienie się nad nowym podziałem mandatów.

Z wyjątkiem wypadków likwidacji Ligi Narodów oraz podboju terytorjum mandatowego

o ewentualnej nowej repartycji decydować będą następujące czynniki:

1 mandatarjusz,

2 Liga Narodów,

3 Stały Trybunał Międzynarodowej Sprawiedliwości w Hadze.

W konsekwencji więc przytoczonych wywodów należy wyciągnąć wniosek, że kto pragnie dążyć do uzyskania mandatu międzynarodowego, choćby nawet w drodze substytucji, musi zapewnić sobie na to zgodę i poparcie dotychczasowego mandatarjusza i Ligi Narodów. Należy przypuścić, że w definitywnych decyzjach Ligę Narodów mogłaby zastąpić Rada tejże Ligi.

HUBERT SUKIENICKI.

## NA DALEKIEJ PÓLNOCY KANADY

Północ Kanady!

Olbrzymia przestrzeń, na mapie rzucająca się w oczy białą plamą, poprzecinana zatokami, jeziorami i rzekami, lecz bez żadnych znaków, oznaczających ludzkie osiedla, koleje i drogi.

Ileż zawiera ona tajemnic, uroku romantyzmu i „przygody”?

Poza bardzo w stosunku do wielkości Kanady wąskim pasem — wzdłuż granicy Stanów Zjednoczonych, w którym rozsiadły się miasta, miasteczka i osiedla ludzkie, a który jest przecięty aż trzema linjami kolejowymi łączącymi ocean Atlantyczny z Wielkim — reszta Kanady do oceanu Lodowatego to pokryta gęstą puszcza, pełną zwierza, porzeczana łańcuchami gór, mało lub wcale niezbadana część kontynentu amerykańskiego. Przemierza ją jedynie eksplorator w poszukiwaniu terenów o drzewostanie, nadającym się do eksploatacji, traper w pogoni za cennymi skórkami puszystych zwierząt, i Indjanie, którzy mają wydzielone tu swe rezerwy.

Jedynymi szlakami komunikacji na tej dalekiej północy są rzeki.

W lecie, wykorzystując najmniejsze nawet strumienie w lekkich, zwinnych i mocnych „canou”, czyli łodziach kanadyjskich o swoistej formie, kierując je przy pomocy krótkiego wiosła, traper czy Indjanin posuwa się, unikając nurtów, w górę rzeki. Przy obciążeniu łodzi ciężka to i powolna praca. Przy napotykanym wodospadach i bystrzycach „canou” trzeba wyciągać z wody i, przewróciwszy do góry dnem, na głowach przenosić ją po-

wyżej przeszkody. Po spuszczeniu na wodę i ponownem załadowaniu bagażu, płynie się dalej.

Lecz za to, co za szalona szybkość przy spływie wzdół rzeki, gdy rwący prąd unosi lekkie czółenko!

Często widzi się, szczególnie Indjan, mknących w tych łupinach przez pieniące się bystrzyce, z jaką niepojętą wprost zręcznością, omijających nietylko głazy, groźnie z wody sterujące, lecz także unikających wprost instynktownie, jeszcze groźniejszych skał podwodnych. Jedynie wodospad jest dla tych napółwodnych istot zaporą, przed którą muszą kapitulować i wyciągać swoje „canou”, by przenieść je poniżej.

Zima w Kanadzie jest sroga. Kli-

mat, szczególnie w części wschodniej, jest kontynentalny i mróz dochodzi do 40° i więcej poniżej zera. Opady śnieżne są tak obfite, że w Montrealu, największym mieście Kanady, na bocznych ulicach, idzie się między dwoma zwałami śniegu, jakby w tunelu. Wtedy to rzeki, skute okowami lodu, zamieniają się w bite trakty, po których z szybkością ośmiu mil \*) na godzinę mkną saniel, o psich zaprzęgach.

Na cichej, tonącej w potokach słońca, wijącej się szerokimi skrętami, między brzegami pokrytymi gęstym dziewiczym lasem, rzece, przy trzaskającym mrozie, wyciąga-

\*) mila angielska = 1 i 3/4 km.



Rzeka św. Maurycego.



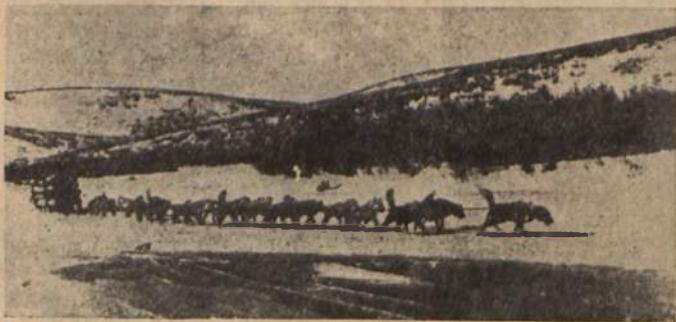


Indyjska piękność z dalekiej północy.

ją się w długi szereg sanie. Zaprząg każdych sani stanowi siódemka doskonałych pociągowych „malamuts” \*). Na czele każdego zaprzęgu biegnie pies przodownik. On kieruje i prowadzi sanie. Na słowo komendy, rzucone przez poganiacza, przodownik reaguje natychmiast, wykonywując rozkaz. Gdy któremu z psów przyjdzie chęćka kosztem swych kolegów oszukiwać w pracy, przodownik głośnym, uwywanym szczekaniem daje o tym znać swemu panu i władcy — poganiaczowi i dotąd się ogląda i naszczekuje póki winny nie zostanie doraźnie ukarany przy pomocy dwunastostopowego bicza.

Rzeka i las pogrążone są w wielkiej ciszy. Tylko od czasu do czasu dochodzi do uszu trzaskanie pękających na mrozie drzew. Czasem ciszę przerwie okrzyk poganiacza, lub szczeknięcie przodownika. Sanie

\*) malamuts — kanadyjskie psy pociągowe.



Na szlaki.

mkną po szlaku, skrzypiąc lekko płozami. Ludzie nie odzywają się do siebie. Przy panującym mrozie i odległości, poganiacze biegną bowiem każdy za swymi saniami, gawęda jest wykluczona. Ludzie od czasu do czasu schylają się i, nabierając pełną garść śniegu, rozcierają poszczególne części twarzy, by je uchronić od odmrożenia.

Gdy rtęć w termometrze gwałtownie zaczyna podnosić się do góry, naprzeciw mknących po rzece sań poczną gromadzić się na niebie ciężkie, czarne chmury, a psy okazywać coraz większy niepokój, to doświadczeni przewodnicy kierują czempredziej zaprzęgi do brzegu, by rozbić obóz. Według wszelkich danych oznaki te poprzedzają burzę śnieżną, a biada podróżnemu, którego zaskoczy ona na szerokiej, odkrytej rzece.

Z iście wojskową sprawnością sanie zajeżdżają jedno koło drugich, utrzymując jedynie taki dystans, aby psy poszczególnych zaprzęgów nie mogły się między sobą pogryźć.

Wyprężenie psów, rozbięcie namiotów, przygotowanie drzewa na opał, to dla dobrze zgranego zespołu poganiaczy kwestja minut. Ludzie chowają się pod namioty, psy zakopują się w śnieg. Pierwsze podmuchy gwałtownego wichru nadbiegają zazwyczaj bardzo szybko, pędząc przed sobą gęsty śnieg.

W namiotach, pomimo huraganu śnieżnego, ciepło i przytulnie. Składany piecyk blaszany rozpalony korą brzozową do czerwoności nagrzewa namiot do tego stopnia, że w krótkim przeciągu czasu ludzie rozbierają się ze swetrów i siedzą w koszulach. Monotonna muzyka wody, zaczynającej się gotować na piecyku miesza się z wyciem burzy. Pełniący funkcję kucharza oddziału, przygotowuje na patelni mile zapachem łechcąca podniebienie wędzonkę z fasolą. Ludzie nie zapominają też o czworonogich przyja-



Dzieci indyjskie.

ciotach i gotują dla nich kaszę owsianą, oraz dzielą ryby suszone. Po spożyciu posiłku każdy wsuwa się do swego worka do spania, syty i z zupełnym poczuciem bezpieczeństwa, zasypia snem twardym po całodziennym trudzie na szlaku. Ten tylko, na którego wypada z kolei obowiązek wyskoczenia następnego ranka najwcześniej z futrzanego worka, aby rozpalić korą brzozową piecyk, nim koledzy się pobudzą, zasypia z przykrem uczuciem. Funkcje te przy temperaturze kilkunastu, lub kilkudziesięciu stopni mrozu nie należą do przyjemności.

Burza szaleje bez przerwy kilka dni i nocy. Jedynie przez ciągłe odrzucanie śniegu od wejścia do namiotu można utrzymać komunikację ze światem zewnętrznym i w ten sposób, choć trochę, karmić psy,



Zaprzęg „śpiewa”.



które zasypane grubą warstwą śniegu podczas burzy, niechętnie wyłażą ze swych nor. Gdy po burzy ludzie nareszcie wyjdą z namiotu, ziemia cała pokryta jest całunem śnieżnym kilkumetrowej grubości. Na zew poganiaczy z pod grubych zwałów śniegu wyskakują ośnieżone wilczury, domagając się po przymusowym poście wzmoczonej porcji jedzenia. Sanie trzeba odkopywać z pod olbrzymich zwałów śniegu. Teraz dopiero zaczyna się ciężka praca dla poganiaczy — torowanie na śnieżnych raketach drogi dla psich zaprzęgów. Gdy przy takim stanie szlaku zaprzęg robi milę lub półtorej dziennie, należy to uważać za dobry wynik. Zarówno ludzie, jak zaprzęgi czołowe muszą często się zmieniać, gdyż torowanie drogi w świeżym, sybkim śniegu jest jedną z najcięższych prac fizycznych.

Ze zbliżającą się wiosną nurt rzeki zaczyna przybierać na mocy. Podmywa on lód i szlak na rzece zaczyna być niebezpieczny. Nie-



Renifery.

jednokrotnie psy, czując niebezpieczeństwo załamania się pokrywy lodowej, zatrzymują się i poganiacz nie jest w stanie, ani dobrocią, ani złością zmusić ich do dalszego biegu. Dopiero skierowane w bok obchodzą miejsce niebezpieczne i, wesóło szczekając, biegną naprzód. Przy przechodzeniu bystrzyc, by ochronić psy i ładunek sań przed załamaniem się lodu, na przedzie oddziału idzie człowiek z długą tyką w rękę, którą próbuje siłą lodu. W czasie takiego rekonesansu nie-raz rozlega się nagle złowróżbny

trzask lodu, ostrzegawczy okrzyk i poganiacz wpada w nurt rzeki. I wówczas ratuje go z opresji ta sama właśnie długa tyka. Oparta o lód utrzymuje człowieka na powierzchni tak długo, aż towarzysze pośpieszą mu z pomocą i przy zachowaniu niezbędnej ostrożności, wydobędą go na lód. O natychmiastowej dalszej podróży mowy być nie może. Ubranie wydobytego z wody marznie natychmiast do takiego stopnia, że uniemożliwia mu wszelkie ruchy. Dopiero naprędcę rozpalone na brzegu ognisko pozwala na zmianę ubrania. W klimacie kanadyjskim taka przymusowa kąpiel pod lodem nie ma przykrych następstw, nawet w postaci kataru.

Zaprzęgi „malamuts”, prowadzone przez pilnujących porządku i na wszystko czujną zwracających uwagę przodowników mkną wesóło po lodzie, docierając do wszystkich zakątków dalekiej północy.

J. K. HORDLICZKA.

## PO ZESZŁOROCZNEJ REWOLUCJI w BRAZYLJI

Rewolucja w Brazylii wygasła. Od kilku miesięcy na olbrzymich obszarach „Zielonego Łądu” panuje zupełny spokój. Jak wiadomo najbogatszy stan „kawowy” Sao Paulo, zmuszony został do kapitulacji przez wojska federalne. Rządzący w Rio-de-Janeiro, obecny dyktator największej z republik południowo-amerykańskich, prezydent dr. Getulio Vargas, którego na to stanowisko wyniosła poprzednia rewolucja z r. 1930 pokazał, że nie łatwo odda zdobytą władzę.

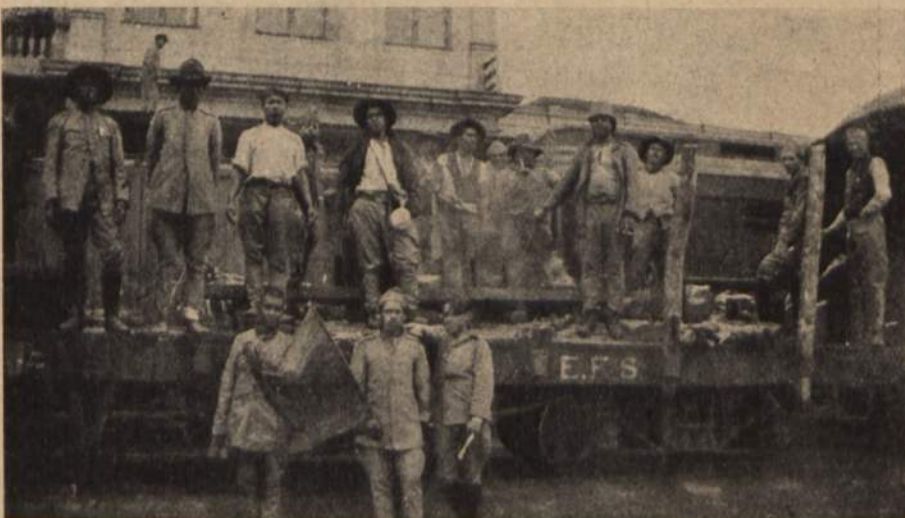
Czy jednak obecne zwycięstwo rządu federalnego usunie datujący się nie od dzisiaj antagonizm stanów południowych i północnych Brazylii, a zwłaszcza czy wpłynie na podniesienie cen kawy, którą używa się dzisiaj na opał do parowozów,

aby nie dopuścić do dalszego spadku cen, czy wzmocze się eksport herwa maty, oto pytania niesłychanie ważne, od których zależy przyszłość tego bogatego i wielkiego kraju.

Plantatorom brazylijskim trudno pogodzić się z faktem, że nieubłagany kryzys gospodarczy, zniszczył podstawy dobrobytu, goszczącego w Brazylii od lat przeszło czterdziestu bez przerwy. Resztę dokonały rządy skorumpowanej biurokracji. Pojawiła się rzecz nieznaną w Brazylii, od kiedy stanęła na ziemi południowo-amerykańskiej noga białego człowieka — bezrobocie.

Rząd dr. Vargasa, który usunął od władzy partję republikańską, jest rządem dyktatury o zabarwieniu mocno konser-

watywnem. Nie kwapi się on do zwolnienia konstytuanta, toczy walkę z ruchem robotniczym. Nadało to, mówimy w grubej przenośni, ostatniej rewolucji cechy ruchu społecznego, o ile o takim może być mowa na młodej ziemi amerykań-

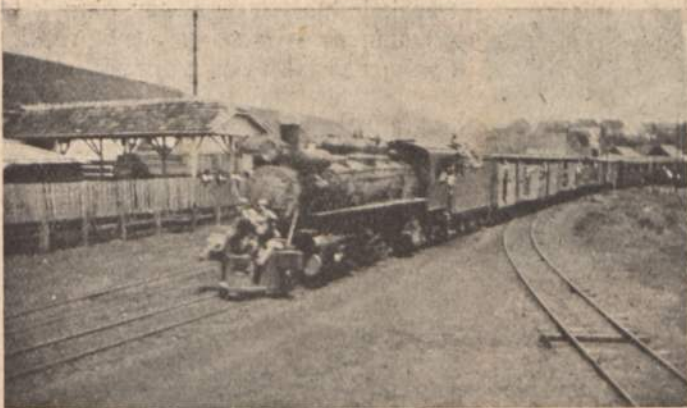


Rewolucja w Brazylii. W drodze „na front”.

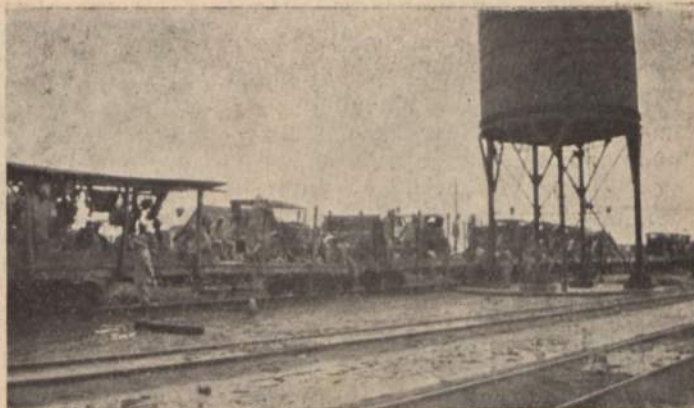


Dr. Getulio Vargas, prezydent Stanów Zjednoczonych Brazylii.





Pociąg z wojskami rewolucyjnymi w stanie Sao Paulo.



Pociąg „rewolucyjny”.

skiej. Dr. Vargas, pochodzący ze stanu Rio Grande do Sul, ma przeciwko sobie partię republikańską na południu, oraz ambicje stanu Sao Paulo na północy, stanu, posiadającego tradycję państwa władzy federalnej i niemogącego pogodzić się z jej utratą.

Zatrudno bawić byłoby się w tej chwili w jakieś horoskopy na przyszłość. Stwierdzić należy jedynie z pociechą, że rewolucja tym razem ominęła Paranaę, zamieszkałą w dużej liczbie przez kolonistów polskich, którzy musieliby — oczywiście — pokryć koszty wojny domowej. Choć podobno po tej i po tamtej stronie nie brak było Polaków. Jednych pociągnęła do niezbyt krwawej, na modłę południowo-amerykańską prowadzonej wojaczki żyłka awanturnicza, innych — bezrobocie.

W każdym razie fakt istnienia w Brazylii dwustutysięcznej emigracji polskiej, każe nam z największą uwagą śledzić przebieg wypadków w tym kraju, będącym dzisiaj jednym z nielicznych terenów otwartych dla polskiego osadnictwa rolnego.



Odjazd prezydenta dr. Vargasa z Ponta Grossy (Parana) w czasie rewolucji w 1930 r.

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

### NA RUVENZORI.

Dwaj angielscy uczeni Dr. Humphreys i H. Tunmer zdołali wejść na szczyt Umberto, mający 4,726 m. wysokości. Jest to najwyższy szczyt w grupie gór Ruvenzori, leżących na granicy Kongo Belgijskiego, tuż pod równikiem.

Poprzednio tylko jeden raz udało się to księciu Abruzzów, gdy urządził ekspedycję w 1906 r. w głąb Afryki.

Obecna wyprawa napotkała przy wspinaniu się na Umberto, nieprzewidziane przeszkody, podczas wchodzenia bowiem na szczyt ten od strony północnej, bardzo stromej, przez mniejsze szczyty, zaskoczyły ją kilka gwałtownych burz śnieżnych. Cały szczyt na znacznej wysokości okazał się pokryty wiecznym śniegiem.

Obaj uczeni zebrali bogate zbiory botaniczne, odkryli w górach tych wiele nieznanych jezior, mniejszych szczytów górskich, poczynili pomiary wysokości tych szczytów oraz sprawdzili pomiary poprzedniej ekspedycji.

### ZDROWOTNOŚĆ NIGERJI.

W ostatnim roku Nigerja wydała 559.604 funtów szterlingów (tj. prawie 17 milj. zł.) na utrzymanie lekarzy, szpitali i aptek. Z tego przypada na samo-

rzady tubylców (Native Administrations) 71,928 funtów szterl. Samorzady te rozwijają silną akcję w kierunku podniesienia zdrowia ludności tubylczej. Głównie dążą one do założenia jak największej ilości aptek, aby dać możliwość ludności czarnej nabywania wszędzie lekarstw.

Z groźnych chorób zdarzyło się kilka wypadków żółtej febrы tak wśród czarnych, jak i białych. Badania wykazały, że choroba ta jest rozpowszechniona po całym kraju.

Urząd zdrowia stwierdza, że ilość urodzeń czarnych zmniejszyła się w porównaniu z latami ubiegłymi ale w większym jeszcze stopniu zmalała śmiertelność, zwłaszcza wśród dzieci, wobec czego przyrost naturalny ludności na ogół nie zmniejszył się.

### BADANIA PUSTYNI KALAHARI.

Zarząd kolonii Betchuana, w której obrębie leży pustynia Kalahari, przeprowadził poszukiwania wody na całym obszarze pustynnym. Wyniki były ciekawe. Okazało się, że tylko pewna część pustyni o powierzchni około 700.000 km<sup>2</sup> nie posiada wody.

Natomiast reszta obszaru pustynnego posiada wodę zaskórną i to nawet w dużej obfitości. Głębokie wiercenia

wykazały nawet istnienie kilku wielkich rzek podziemnych. Woda w nich jest dobra i nadaje się w zupełności dla celów rolniczych, hodowlanych i do użytku codziennego. Tylko w części północnej, w niektórych okolicach, woda jest nieco słona.

Na podstawie tych badań wytworzyło się przekonanie, że różne części Kalahari mogą być zamieszkałe po wybudowaniu odpowiednio głębokich studzien i zbiorników na wodę. Ziemia nawodniona — jak to wykazały już przeprowadzone doświadczenia, — jest wszędzie urodzajna. Najlepiej wyrasta trawa. Wytwarzanie sztucznych pastwisk nie napotka tam na trudności. Przewidywany więc jest duży rozwój hodowli bydła, tembardziej, że suchy klimat pustyni sprzyja temu zamierzeniu.

Należy tu dodać, że w wielu okolicach, gdzie w porze deszczowej stepy mają wielką obfitość traw, na skrajach pustyni, powstały już przedsiębiorstwa hodowlane. W okresie posuchy czerpią one wodę ze studzien artezyjskich w takiej ilości, iż nigdy nie odczuwają jej braku.

Wyniki badań pustyni mają duże znaczenie dla urzeczywistnienia projektu budowy kolei z Gobabis do Matetsi (t. j. drugiej kolei transafrykań-



skiej przez Południowo - zachodnią Afrykę i Betchuanę, przecinającej pustynię Kalahari). Kolej ta ma nie tylko „zbliżyć” Rodezję do Atlantyku, ale ma także przyczynić się znacznie do wykorzystania mineralnych bogactw Betchuany.

#### WARTOŚĆ PRODUKCJI KOPALNIANEJ W TANGANYICE

W Tanganyice, b. kolonii niemieckiej, ilość wydobytych diamentów w r. 1931 znacznie zmalała, a natomiast zwiększyło się wydobywanie złota. W ostatnim roku przeprowadzono badania nowych terenów i odkryto dwa ośrodki złotodajne, a mianowicie w dystrykcie Musoma, gdzie wydobywa się już ten metal. Złoto znajduje się tam w skałach kruszcowych, wobec czego wydobywanie go mogą się podjąć tylko przedsiębiorstwa z dużym kapitałem.

W dystrykcie Dodoma odkryto rudę niklu.

W 1931 r. wydobyto w kopalniach Tanganyki różnych kopalin o wartości 113,820 funtów szterl., w tem diamentów za niespełna 10 milj., złota za 58 milj. i soli za 36 milj. funtów szt.

#### ZADŁUŻENIE KONGA BELGIJSKIEGO.

Całkowite zadłużenie Konga Belgijskiego wynosi obecnie 4,085,000 000 franków belgijskich. Oprocentowanie tego długu silnie obciąża budżet kolonii, który corocznie wykazuje coraz to większe niedobory. Za rok 1932 niedobór wyniesie 167 milj., a za 1933 r. przewidywany jest w wysokości 350-400 milj. fr. belg.

Belgijski minister kolonii, składając parlamentowi sprawozdanie finansowe, zwrócił się z apelem pokrycia tego deficytu przez metropolję, wykazując, iż Belgja czerpie rozliczne korzyści z Konga Belgijskiego, które jest nie tylko ośrodkiem produkcji surowców kolonialnych, złota, diamentów, rudy miedzi i radu, ale także jest rynkiem zbytu towarów belgijskich. Wskazał przytem na fakt, że Belgowie zatrudnieni w Kongu Belgijskim, tak w administracji kolonii, jakoteż i w różnych przedsiębiorstwach pobrali w roku 1930 tytułem plac i dywidend 450 milj. fr.

#### IRAK, KRAJ MANDATOWY — WOLNEM PAŃSTWEM.

Nad brzegami Eufratu i Tygrysu, tam, gdzie w czasach zamierzchłej przeszłości istniały Niniwa, Babilonia i Chaldea, a gdzie obecnie ruiny wielkich miast świadczą o ich świetnej przeszłości, został w czasie wojny europejskiej utworzony nowy kraj pod nazwą Iraku.

Obszar ten geograficznie znany jest jako Mezopotamja. Wielka i znana kultura tego obszaru została ongiś zniszczona przez najazd mongolski. Zopuszczone kanały, któremi nawadniano słynne z żyzności pola, zostały z czasem zasypane piaskiem pustyni, która w wielu miejscach posunęła się aż do brzegów rzek. Z czasem opanowali Mezopotamję Arabowie. Wraz z nimi przybyła walka plemion, która cały ten obszar pogrążyła w chaos polityczny.

Droga ta ma więc wielkie znaczenie dla Anglii, która też dla swych celów utworzyła państwo Irak, jako jednostkę gospodarczą i jako państwo, nad którem otrzymała mandat od Ligi Narodów.

Ale mandat ten okazał się dla niej

niekorzystny. Agitacja przeciwaangijska wśród Arabów stwarzała dla Anglii sytuację niepożądaną. Anglja więc dobrowolnie zrzekła się mandatu, ale poprzednio zawarła z Irakiem układ, który daje jej te same korzyści gospodarcze, zapewnia jej wpływy polityczne i zabezpiecza drogę ładową do Indyj.

Irak jako państwo, obecnie już niezależne, wkrótce ma być przyjęty do Ligi Narodów. Jest to więc pierwsze b. państwo mandatowe, które zostało wyemancypowane.

W ślad Anglii zamierza wstąpić także Francja, która posiada mandat nad Syrią, krajem, sąsiadującym z Irakiem. I w Syrii także uświadomienie narciowe wytwarza nastroje nieprzychylnie dla francuskich rządów. Zapewne za niedługo czasy drugi były kraj mandatowy wejdzie do Ligi Narodów.

Tych jednak krajów mandatowych niemożna porównywać z mandatowymi kolonjami afrykańskimi.

Irak i Syria mają ludność wysoce uświadomioną narodowościowo, a ponadto mandaty Anglii i Francji były im powierzzone z tem zastrzeżeniem, że państwa te mają przygotować ludność ich do przejścia z czasem całej władzy państwowej. Mandaty więc nad Irakiem i Syrią, to tylko tak długie rzędy obce, dopóki ludność tych krajów nie nauczy się sama rządzić.

Natomiast w kolonjach afrykańskich ludność tubylcza jest jeszcze bardzo spóźniona w swym rozwoju kulturalnym, nie wykazuje przytem żadnego uświadomienia narodowego, a tem więcej pierwiastków państwowo - twórczych.

#### RODEZYJSKIE ODKRYCIA I PRZYPUSZCZENIA.

W Rodezji oraz w Transvaalu istnieją ruiny różnych miast. Najwięcej znane są ruiny Zambwe w pobliżu wodospadów Wiktorji na rzece Zambezi.

Ponadto wiele jest innych śladów jakiejś starej, nieznannej kultury, do której doszedł naród, który ongiś w zamierzchłej przeszłości zamieszkiwał część wyżyny wschodnio - afrykańskiej.

Ostatnio poczyniono ciekawe odkrycia geologiczne, z których wysnuto wniosek, iż kolebką pierwszego człowieka była właśnie ta wyżyna.

Na podstawie różnych odkryć archeologicznych, pojawiła się ostatnio hipoteza, że tajemnicza i niezrozumiana dotąd nazwa egipska „Punt” odnosiła się do Afryki wschodniej i była nazwą istniejącego państwa w tej części kontynentu afrykańskiego.

Państwo to miało istnieć przed 5-6 tysiącami lat i według pewnych wskazywań miało prowadzić z resztą świata dość ożywiony handel. Stąd miał podobno pochodzić mangan, używany przez Egipcjanów do barwienia brwi i szkła, a także do konserwowania mumii. Badania wykazały, że stare brzozy Babilonii swym składem chemicznym są zupełnie podobne do brzozy otrzymywanej w Transvaalu.

Niektórzy wysuwają przypuszczenie, że w tym właśnie miejscu istniał legendarny Ofir. Wskazują przytem na wielkie bogactwa, z których słynął i które rzeczywiście tutaj istnieją, a więc wszelkiego rodzaju drogie kamienie i duża obfitość złota.

W każdym razie nowe odkrycia geologiczne, archeologiczne, a przede-

wszystkiem ruiny starożytnych miast, świadczą wyraźnie, że w tej części Afryki istniało kiedyś wielkie i bogate państwo, o którego przeszłości nic nie wiadomo, niema bowiem żadnych o nim śladów pisanych.

#### SŁUŻBA ZDROWIA W KONGO BELGIJSKIM.

Cały obszar Konga Belgijskiego jest zamieszkały przez 8 milionów Murzynów i nieco ponad 20 tys. Europejczyków. Nad zdrowiem ich czuwa tam 217 lekarzy i 156 sanitariuszy, utrzymywanych przez rząd kolonii, Fundusz Królowej Elżbiety oraz przez różne przedsiębiorstwa prywatne. Ponadto porad lekarskich udzielają misjonarze w różnych misjach rozrzuconych po całej kolonii.

Kongo Belgijskie ma względnie dobry klimat, tylko w swej części wyżynnej, wschodniej i południowej, gdzie stan ludności białej i czarnej jest zadowalający. Natomiast część środkowa i zachodnia, nizinna, należy do najbardziej niezdrowych okolic w Afryce. Ale też w tych właśnie niezdrowych okolicach jest mało osiedli Europejczyków oraz mało placówek lekarskich, a ludność czarna jest tam mało uświadomiona i niechętnie korzysta z porad białych lekarzy. Główna więc ilość porad przypada na część wschodnią i południową kolonii, gdzie korzystało z niej w 1928 roku 247,000 Murzynów. W następnych latach ilość ta zwiększała się, aż w r. 1931 osiągnęła liczbę 756 000, czyli że prawie co dziesiąty Murzyn korzystał z opieki lekarskiej, o którą rząd kolonii bardzo zabiega, starając się podnieść stan zdrowia swej ludności czarnej.

#### ILE ZARABIAJĄ LEKARZE W KOLONJACH FRANCUSKICH?

Utrzymuje się powszechnie przekonanie, że płace pracowników umysłowych w kolonjach są bardzo wysokie i że pozwalają na zaoszczędzenie i zebranie w krótkim czasie jakiegoś kapitału, przy pomocy którego można urządzić się w kolonjach lub na dłuższy czas zabezpieczyć sobie był w Europie po powrocie z kolonii.

Tak było dawniej, gdy do kolonii wyjeżdżali ludzie niechętni, a więc gdy było więcej wolnych miejsc, aniżeli kandydatów. Pracownicy umysłowi byli cenniejsi i płacono im lepiej a przytem utrzymanie w kolonjach było znacznie tańsze. Obecnie jest wprost odwrotnie. Utrzymanie w kolonjach zdrożało, a na jedno opróżnione miejsce zgłasza się kilku, a czasem nawet kilkudziesięciu kandydatów. Pomimo tego płace w kolonjach są wciąż jeszcze znacznie wyższe aniżeli w Europie, ale też i wydatki w kolonjach są większe.

Dla charakterystyki i oceny mogą służyć płace lekarzy w kolonjach francuskich, a więc pracowników umysłowych, opłacanych zwykle lepiej od innych. I tak: w Indochinach na początek lekarz pobiera rocznie 20,000 franków francuskich, w Zachodniej Fr. Afryce i na Madagaskarze 14,000. Po kilku latach pracy w kolonii płaca jest wyższa, ale nie przekracza 62,000 rocznie. W Nowej Kaledonii pobiera początkowo 23,000, ale osiąga najwyższą 36,000, a na Oceanji w pierwszym roku 18,000 a w następnych zaledwie 24,000.

Wziąwszy pod uwagę nawet najwyższą płacę t. j. 62,000 fr. (czyli



22,320 zł. t. j. miesięcznie 1860 zł), to okazuje się, że po potrąceniu kosztów utrzymania, które wynoszą w kolonjach 1500—3000 franków franc., wydatków na inne potrzeby, na kształcenie dzieci i t. d., niewiele pozostaje do oszczędzania.

#### PRODUKCJA DJAMENTÓW W KONGO BELGIJSKIEM.

W Kongo Belgijskiem wydobywanie djamentów odbywa się już od 20 lat. Co roku wydobywano coraz więcej djamentów, aż wreszcie Kongo stało się jednym z najważniejszych ich producentem i powoli wybija się na pierwsze miejsce.

W r. 1930 największą ilość djamentów wydobyto w Kongo tj. 2,518,000 karatów. Ponieważ w tym samym roku cała produkcja światowa wynosiła 7,400,000 karatów, przeto wytwórczość Konga objęła już jedną trzecią. Wartość tych dja-

mentów wynosiła w 1930 r. 173 miliony franków belg., a za całe dwudziestolecie wywóz djamentów z Konga Belgijskiego przekroczył sumę 1 miljarda franków belg. (tj. 270 milj. zł.).

Kongo Belgijskie stoi na drugim miejscu w produkcji djamentów. Na pierwszym natomiast stoi Unja Południowo-Afrykańska z wydajnością w 1930 r. 3,163,590 karatów. Jeśli do tego doda się ilość wydobytych djamentów w Angoli, Południowo-Zachodniej Afryce i w innych kolonjach czarnego lądu to okazuje się, że prawie 90% światowej produkcji djamentów jest pochodzenia afrykańskiego.

Ponieważ i w produkcji złota Afryka wysunęła się na pierwszy plan, przeto tereny afrykańskie stają się coraz cenniejsze, tembardziej, że badania wykazały olbrzymi w nich zasób wszelkiego rodzaju rud.

Zestawił FR. ŁYP.

### KRONIKA KOLONJALNA

#### UROCZYSTA AKADEMJA LIGI M. i K. KU UCZCZENIU 50-LECIA WYPRAWY ROGOZIŃSKIEGO DO KAMERUNU.

W dniu 8 grudnia 1932 r. odbyła się w sali Rady Miejskiej w Warszawie pod protektoratem I-go Marszałka Polski i Ministra Spraw Wojskowych Józefa Piłsudskiego, uroczysta Akademia ku uczczeniu 50-lecia wyprawy polskiej do Kamerunu.

Akademję zagalil prezes Zarządu Głównego Ligi M i K. gen. G. Orlicz-Dreszer, mówiąc o realizującej się Polsce zamorskiej, o tym ideale, który w ciężkich czasach niewoli kierował czynami trzech polskich podróżników ś. p. Rogozińskiego i ś. p. Tomczka, oraz Janikowskiego. Następnie wygłosił przemówienie inż. Zygmunt Słomiński, prezydent st. m. Warszawy.

Wzruszającym momentem Akademji była dekoracja „Złotym Krzyżem Zasługi” żyjącego uczestnika wyprawy p. Leopolda Janikowskiego przez Pana Min. Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego Janusza Jędrzejewicza.

Następnie płk. T. Zieleniewski, przewodniczący Wydziału Kolonialnego Ligi M. i K., wygłosił dłuższe przemówienie o znaczeniu wyprawy, podjętej w cha-

sach niewoli z myślą o zdobyciu dla Polski terenów afrykańskich. W serdecznych słowach, witany gorącemi oklaskami, dziękował zebranym p. L. Janikowski, wyrażając nadzieję, że może dożyje tej chwili, kiedy bandera polska ukaże się znów w odległym Kamerunie. Akademję zakończył źródłowy i wyczerpujący odczyt p. St. Zielińskiego o wyprawie, przyczem prelegent podkreślił, że wyprawa polska Rogozińskiego, z pośród licznych wypraw i podróży polskich, była jedyną, którą kierowała myśl państwowa. Akademia, którą zakończył koncert orkiestry reprezentacyjnej 36 p. p., zgromadziła do 1000 osób. Obecni byli m. inn. p. p.: Minister Wyznań Religijnych i O. P. J. Jędrzejewicz, Wicewojewoda Olpiński, gen Kollataj-Szrednicki, gen. Kwaśniewski, konsul Świrski, oraz liczni przedstawiciele rządu, stowarzyszeń, prasy etc.

Równocześnie należy podnieść, że zainicjowana przez Ligę M. i K. akcja, spotkała się z żywym oddźwiękiem na prowincji, czego dowodem są urządzone obchody przez Oddziały w Kaliszu, Trzemesznie, Katowicach, Inowrocławiu, Gnieźnie, Przemyślu etc., budzące wśród ogółu zrozumienie dla podjętej przez naszą organizację akcji kolonialnej

#### KONCERT „PIEŚNI O MORZU POLSKIM” W CHICAGO

W połowie listopada r. ub. odbył się w Chicago, w sali Zjednoczenia Polsko Rzymsko-Katolickiego, poraz pierwszy w historii wychodźstwa polskiego wielki koncert „Pieśni o morzu polskim”, urządzony z inicjatywy Oddziału Ligi Morskiej w Chicago.

Koncertował znany w Ameryce chór „Nowe życie” w składzie 72 osób pod dyrekcją prof. G. Chrzanińskiego. Przygotowania chóru do tego koncertu trwały parę miesięcy i kosztowały około 200 dolarów.

Sala Zjednoczenia została odpowiednio udekorowana. Na estradzie ustawiono latarnię morską rzucającą ruchomo światła kolorowe, front estrady zdobiły bandery Ligi Morskiej w Chicago oraz herb Państwa Polskiego i duży obraz olejny pędzla prof. B. Makielskiego, przedstawiający polski okręt wojenny z XVII wieku.

O sukcesie artystycznym koncertu świadczą entuzjastyczne wprost głosy prasy polsko-amerykańskiej, które wszakże jednocześnie stwierdzają, że publiczność nieco zawiodła, gdyż na sali znalazło się niewiele więcej ponad 600 osób.

Po koncercie przemówił do publiczności prezes chóru p. R. Lessel, który podkreślił, że chór „Nowe życie” nie liczył na zysk materialny, a chodziło mu głównie o zysk artystyczny i propagandę dla morza. P. Lessel oświadczył, że wychodźstwo pomimo trudności będzie dążyć drogą, zakreśloną przez Ligę Morską.

Następnie przemówił p. konsul Cz. Lipaczyński, dziękując w imieniu Konsulatu chórowi za jego patryjotyzm i pracę artystyczną, słuchaczom zaś za poparcie tej pracy.

Po koncercie odbył się bal, podczas którego członkowie Ligi Morskiej i Rzecznej propagowali miesięcznik „Morze” specjalnie w tym celu sprowadzony w większej ilości z Polski.

Przy okazji warto zaznaczyć, że tego rodzaju koncert, poświęcony wyłącznie pieśni o polskim morzu, odbył się wogóle, a nie tylko na Wychodźtwie, po raz pierwszy. Zatem kolej byłaby teraz na Stary Kraj.



Akademja ku uczczeniu 50-lecia wyprawy Rogozińskiego do Kamerunu w sali Rady Miejskiej w Warszawie. Na lewo: Prezydium akademji (siedzą od lewej: p. p. Leopold Janikowski, prezes Zarządu Głównego L. M. i K. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, Prezydent m. stoł. Warszawy inż. Zygmunt Słomiński, gen. Stanisław Kwaśniewski i prezes Okręgu Warszawskiego L. M. i K. Antoni Kamieński.



## POWSTANIE POLSKO-BRAZYLIJSKIEGO T-WA HANDLOWEGO.

W końcu r. ub. powstało i rozpoczęło działalność handlową Polsko-Brazylijskie Towarzystwo Handlowe w Kurytybie.

Początkowy kapitał zakładowy Towarzystwa wynosi 120.000 milrejsów (60—70.000 zł.), statut Towarzystwa przewiduje jednak możliwość podwyższenia kapitału zakładowego do wysokości 2 milionów milrejsów.

Skład władz Towarzystwa jest następujący: Zarząd: prezes W. Twardowski (kupiec), dyrektorzy — F. Lachowski (kupiec) i J. Łakiński (handlowiec), Rada Administracyjna: ks. J. Górak, B. Drążek (waściciel piekarni), J. Fancz (kupiec). Komisja Rewizyjna: ks. L. Bronny, J. Krukowski (kupiec) i R. Piekarczyk (kupiec).

Należy mieć nadzieję, iż nowa polska placówka handlowa przyczyni się do ożywienia stosunków gospodarczych pomiędzy Polską a Brazylią.

## KOMITET WYCHOWANIA NARODOWEGO MŁODZIEŻY POLSKIEJ Z ZAGRANICĄ

W dn. 11 i 12/XII 1932 r. obradowała w Senacie zwołana z inicjatywy Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy, konferencja w sprawie wychowania młodzieży polskiej z zagranicy, w której wzięli udział przedstawiciele Rządu z p. dyr. dep. M. S. Z. W. Jędrzejewiczem na czele, organizacji społecznych i zaproszeni goście.

Po zagajeniu obrad przez Prezesa Rady p. marsz. W. Raczkiewicza, oraz wyboru na przewodniczącego dyr. Ambroziewicza — zebrani wysłuchali wyczerpujących referatów wygłoszonych przez dyr. Paprockiego, oraz wiz. Maciszewskiego, o położeniu młodzieży i stanie szkolnictwa polskiego na terenach „mniejszościowych” i emigracjach. — Następnie obradowały komisje: mniejszościowa, emigracyjna i organizacyjna.

W drugim dniu obrad konferencji powołano do życia w składzie 30 osób z pośród przedstawicieli zainteresowanych czynników rządowych i organizacji oraz działaczy oświatowych, Komitet Wychowania Narodowego Młodzieży Polskiej z Zagranicy, określając jego zadania następująco:

- a) badanie braków i potrzeb młodzieży polskiej z zagranicy w zakresie jej szkolnictwa, wychowania i oświaty przed i pozaszkolnej,
- b) opracowanie zagadnień organizacyjnych i programowych, dotyczących się młodzieży polskiej z zagranicy,
- c) pobudzenie inicjatywy, ogniskowanie poczynań i ujednostajnienie ich w dziedzinie pomocy, płynącej z kraju na rzecz młodzieży polskiej z Zagranicy,
- d) zaznajamianie społeczeństwa i czynników m'arodajnych z problemami młodzieży polskiej z zagranicy,
- e) czuwanie nad realizacją zjazdów Polaków z Zagranicy, zjazdów Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy oraz konferencji specjalnych, przez komitet zwoływanych — w zakresie szkolnictwa, wychowania i oświaty przed i pozaszkolnej młodzieży polskiej z zagranicy.

Skład Komitetu będzie odnowiony na II zjeździe Polaków z zagranicy w r.

1934. Powstanie nowej placówki, centralizującej oderwane do tej pory pozycje w zakresie oświaty polskiej zagranicą, jest jeszcze jednym dowodem zacieśniania się więzów pomiędzy Macierzą a Polonią zagraniczną.

## FUNDUSZ SZKOLNICTWA POLSKIEGO ZAGRANICĄ.

Dnia 12. XII. r. ub. odbyło się zebranie przedstawicieli organizacji nauczycielskich i oświatowych, zainicjowane przez Komitet Wykonawczy Zbiórki na Fundusz Szkolnictwa Polskiego Zagranicą. Zebranie, któremu przewodniczył p. dyr. Pogorzelski, poświęcone było omówieniu potrzeb szkolnictwa polskiego zagranicą (referatu Prezesa Zarządu Funduszu, dr. B. Helczyńskiego), położenia środowisk polskich na obczyźnie (dyr. S. Lenartowicz), oraz spraw związanych z organizacją zbiórki na terenie szkół (referat Prezesa Komitetu Zbiórki, dr. T. Kupczyńskiego). Obszerna dyskusja wykazała duże zainteresowanie się sprawami oświaty i wychowania Polaków na obczyźnie przez sfery nauczycielskie, których przedstawiciele, obecni na zebraniu, postanowili zainteresować najszerze koła nauczycielskie sprawą organizacji zbiórki po szkołach. Poprzedzona akcją propagandowo-odczytową, zbiórka na Fundusz Szkolnictwa Polskiego Zagranicą, odbędzie się na terenie szkół w dniach od 15 stycznia do 15 lutego 1933 r.

Wyszedł z druku i jest do nabycia ilustrowany

## KALENDARZ MORSKI i KOŁONJALNY

wydany nakładem  
I Oddziału im. Jana z Kolna  
LIGI MORSKIEJ i KOŁONJALNEJ

Kalendarz ten na 240 stronach oprócz właściwego calendarium zawiera wiele bardzo ciekawego aktualnego materiału, dotyczącego morza i kolonij.

**Cena egzemplarza — zł. 2.50.**  
Dla oddziałów L. M. i K. 25% rabatu, dla zamawiających większe ilości rabat odpowiednio większy.

Zamówienia przyjmuje:  
Liga Morska i Kolonjalna  
Warszawa N. Świat 35,



Nowość na rynku księgarskim  
250 stron -- 33 ilustracje -- 16 stronicowy atlas  
Cena zł. 4



# WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY AFRYKAŃSKICH W LATACH 1882 – 1886

## WSTEP.

Wspomnienia z przed pół wieku! Jakże żywo jednak mam je w pamięci! Zastanawiałem się biorąc za pióro, czy wrażenia te są jeszcze coś warte dla czytelników „Morza“, czy nie są one zbyt przestarzałe, wiele się bowiem musiało zmienić w krajach, które zwiedzałem. I zmieniło się, ale tylko pozornie. Państwa, posiadające kolonie, starały się dany kraj cywilizować zapomocą misyj, rozsianych jaknajdalej od wybrzeża oceanu i od kolei żelaznych, wrzynających się coraz mocniej w głąb ładu afrykańskiego, ale cel główny tych prac, na które łoży się miliony, to korzyści materialne, zagarnięcie pod swój protektorat jak największych terenów i wyciąganie jak największych korzyści z handlu.

Cele te zostały osiągnięte i pod tym względem postęp jest ogromny, lecz dusza krajowca nie zmieniała się. Nie mówię tu o handlarzach, zamieszkujących europejskie kolonie, lecz o różnych ludach w głębi kontynentu, a tych wierzenia, ich religja, zwyczaje, przechowywane od setek lat, zostały niezmiennie i długi okres czasu takimi pozostają.

Więc niech idą w świat te bezpretensjonalne opowiadania o 7-letnim pobycie w Afryce. Posiłkowałem się w nich swojemi notatkami, korespondencjami, przesyłanemi do pism warszawskich oraz odczytami, drukowanemi w pismach. Może zainteresują one młodsze pokolenia, które już mało pamiętają, albo wcale nie wiedzą, że 3 Polaków przed 50 laty wyruszyło do czarnego kontynentu, i tam pracując, starało się dorzucić chociaż drobną cegiełkę do ogólnej wiedzy podróżniczej.

## PRZYGOTOWANIA DO WYPRAWY.

W r. 1881 Stefan Szolc-Rogozieński, porucznik marynarki rosyjskiej, opracował plan ekspedycji do południowo-zachodniej Afryki.

Cel wyprawy:

- 1) Osiedlenie się w górach Kameruńskich, w zatoce Biafra, poznanie gór i urządzenie wycieczek możliwie najdalej w głąb kontynentu.
- 2) Zbadanie zachodniego brzegu Afryki i zorientowanie się, czy tereny leżące od Biberji do Kamerunu, nie nadawałyby się dla kolonistów-Polaków, emigrujących do Ameryki.

Jako pierwsi jedyni towarzysze Rogozieńskiego zapisali się: Klemens Tomczek — geolog oraz Leopold Janikowski, etnograf i obserwator meteorologiczny, do czego wprawiał się dłuższy czas, pracując w Obserwatorium Warszawskiem pod kierunkiem prof. Kowalczyka.

W Paryżu przyłączyło się jeszcze 2 uczestników wyprawy Polaków, ale ci po przybyciu do Kamerunu zaraz się odłączyli, gdyż mieli inne cele na widoku, głównie korzyści handlowe.

Rogozieński nabył mały stateczek żaglowy 100-tonowy luger; był to silnie zbudowany okręt, kursujący przedtem przy wybrzeżach Francji i używany do przewożenia towarów, trzeba więc było przerobić go na okręcik pasażerski, urządzić kajuty, zmienić niektóre maszty, zaopatrzyć się w nowe żagle i w niezbędny sprzęt żeglarski, zastosowany

do długiej i dalekiej podróży, wyekwipować w prowiant i odpowiednie towary na podarki i nabywanie żywności od Murzynów.

Wszystko to zajęło blisko rok czasu i ten okres należy zaliczyć do najcięższych chwil ekspedycji.

Zdawało się chwilami, że nie wypłyniemy, że cały plan trzeba będzie porzucić, lecz trzech młodych, pełnych sił i zapału ludzi nie dało się zniechęcić. Wytrwaliśmy i zwalczyli przeciwności.

## POD HERBEM WARSZAWY.

13 grudnia 1882 r. „Łucja Małgorzata“, obsługiwana przez załogę francuską, złożoną z kapitana i 4 majtków podniosła kotwicę\*) Okręt płynął z konieczności pod banderą francuską, urzędowo nie mogliśmy wówczas wywiesić bandery polskiej i tylko, jako łącznik zewnętrzny z krajem, powiewała na głównym maszcie bandera o kolorach polskich z herbem m. Warszawy.

W miesiącach zimowych wody kanału La Manche są najwięcej wzburzone. Panują tam wiatry przeciwnie, zmieniające się ciągle, podnoszą się fale a żegluga w kanale jest utrudniona i najwięcej wówczas niebezpieczna.

W pierwszych dniach podróży mieliśmy wiatr pomyślny, lecz już 16 grudnia wichura tak się podnosiła i barometr opadał, że, obawiając się silniejszej burzy, kapitan skierował okręt do leżącego przy wyjściu z kanału na ocean angielskiego portu handlowego Falmouth. Tam przeczekaliśmy parę dni. Gdy fala zmniejszyła się, 20 grudnia opuściliśmy port i „Łucja-Małgorzata“ wypłynęła na ocean.

Ocean Atlantycki przyjął nas początkowo spokojnie, lecz już w parę dni potem, gdy „Łucja“ znalazła się w zatoce Biskajskiej rozpetęły się burze, które rzucały okręt przez dwa tygodnie. Potężne fale wynosiły okręt do nieprawdopodobnej wysokości, aby natychmiast rzucić go w głęboką otchłań rozstępujących się wód. Fale przelatowały z jednego boku na drugi nad pokładem. Ryk burzy, ciemności rozświetlane piorunami i błyskawicami, trzask dartych żagli i lin, huk złamanego i rzuconego w morze masztu, bugszprytu, uszkodzenie steru, kajuty pełne wody, praca nadludzka szczupłej załogi, poprzywiązywanej linami do masztów, oto słaby obraz piekła, w jakim żyliśmy. W wigilię podzieliłiśmy się warszawskim opłatkiem, a w pierwszy dzień Bożego Narodzenia kapitan oznajmił nam, że stracił nadzieję uratowania okrętu. Znajdowaliśmy się na wysokości Lizbony — brzeg usiany ostremi skałami, na które orkan może rzucić nasz okręcik — byliśmy jednak tak wycieńczeni, zbici burzą i bezsennością, że przyjęliśmy objętnie tę wiadomość. W duchu żegnałem się z drogiemi osobami, pozostałemi w Europie. Siła burzy osiągnęła swą kulminację w dniu 26 grudnia. O gotowaniu jedzenia nie mogło być mowy. Posilaliśmy

\*) Nie mogę tu pominąć jeszcze jednego pasażera „Łucji Małgorzaty“. Był to mój duży pies z gatunku ceterów; żyliśmy się z sobą, ja ocaliłem mu życie, leczyłem miesiącami, on, wywdzięczając się za to, wyciągnął mnie tonącego z rzeki. Wabił się „Dolar“. Zabrałem go z sobą i Dolar, jako wierny stróż, oddał niejedną usługę ekspedycji.



się sucharami i solonym mięsem. Woda słodka, zabrana na statek, zaczęła się psuć i robić wstrętą, pomimo filtrów kieszonkowych, przez jakie ją piliśmy.

Nowy rok 1883 przyniósł nam wreszcie poprawę, ku ogólnej radości pasażerów i załogi. Barometry zaczęły iść w górę, niebo się rozjaśniło, a wiatr uciekł zupełnie. Wydobyliśmy się z burzliwych wód zatoki Biskajskiej, tak, że skołatana „Łucja-Małgorzata“, jako tako poreperowana, mogła znów podążać na południe przy pomyślnym wietrze ze wzrastającą szybkością.

Nie był to jednak koniec niebezpieczeństw.

Dnia 8 stycznia 1883, zerwał się niespodziewanie orkan tak silny, że przebyte niedawno burze nie mogły z nim iść w porównanie. Rzucanie okrętem było tak wielkie, że krzesła, poprzywiązywane sznurami odrywały się i pływały po kajucie. Fale zalały łóżka podczas naszego snu, a wicher na pokładzie rwał znów liny i żagle. Okręt trzeszczał, tak, jakby za chwilę miał się rozlecieć.

Dopiero 10 stycznia wieczorem, wiatr zmienił się na północny i sprowadził ostateczny zwrot pogody. Odtąd żegluga szła regularnym trybem i w dniu 14 stycznia wpłynęliśmy na wody afrykańskie.

Afryka przyjęła nas gościnnie, załoga nasza złapała bowiem na wędkę ołbrzymiego tona, było więc urozmaicenie obiadowego menu, składającego się dotąd z suszonego sztokfiszka i z solonego mięsa.

#### NA MADERZE.

Dnia 18 stycznia 1883 r. ze wschodem słońca zarysowały się w oddali wyniosłe szczyty gór wyspy Madery. Najwyższy Pico-Ruivo (2000 m.) wyniosły grzebień Torrinas królują nad wyspą. Dalej ciągnie się cały szereg gór po tysiąc kilkaset metrów wysokości, tworząc łańcuch o długości 60 kilometrów, który dzieli wyspę na dwie części. Południowe i północne wybrzeża, pełne malowniczych wąwozów, pięknych skłonów, poprzerzynane są skalistymi łożyskami strumyków, biegnących ku morzu. Cała formacja wyspy jest wulkaniczna i stanowi nieregularny czworobok, poprzerzynany przepaściami, z których najpiękniejsza na południowym skłonie jest głęboka na 530 m. rozpadlina Grand Carral, prawdopodobnie wygasły wulkan.

Wieczorem zarzuciliśmy kotwicę w porcie Funchal u stóp stolicy wyspy. Madera, jako kolonia portugalska, liczy 135.000 mieszkańców, miasto zaś Funchal 29.000.

Władze portowe wyspy przyjęły ekspedycję naszą bardzo życzliwie, zaznaczając, że są uprzedzone o jej przybyciu i że zwalniają okręt z wszelkich formalności celnych, oraz że nie stawiają przy nim straży przez czas pobytu w porcie.

Miasto przedstawia się z morza bardzo malowniczo. Na tle bogatej roślinności szeregi białych willi, otoczonych ogrodami, podnoszą się od morza amfiteatralnie w górę.

Nazajutrz rano, pozbywszy się handlarzy, którzy otoczyli okręt, proponując nabycie fotografii, owoców i różnych drobnych przedmiotów, postanowiliśmy wyruszyć na brzeg, aby złożyć wizytę Benedyktowi hr. Tyszkiewiczowi, który wraz z rodziną zamieszkiwał na Maderze i zajmował jedną z najpiękniejszych willi. Łądowanie jednak nie było pomyślne, odrzuciliśmy bowiem oferty przewoźników i wyruszyliśmy do brzegu własną okrętową łodzią. Brzeg dosyć wysoki, spadający łagodnie ku morzu.

usiłany cały drobnymi kamykami, oszlifowanymi woda, o który co chwila uderzają grzebienie niewysokich fal, idące jedna za drugą. Zanim zdążyliśmy wyskoczyć na brzeg, zostaliśmy zupełnie przemoczeni, a szalupa do połowy napełniła się wodą. Przystani niema żadnej, a łądowanie odbywa się przy pomocy specjalnie zbudowanych łodzi w rodzaju gondoli z wysoko podniesionym przodem. Gdy taka łódź zbliża się ku brzegowi, przewoźnik oczekuje na fale silniejszą, wykręca łódź sterem i silnym pchnięciem dobija do brzegu. Oczekujący tam pomocnicy chwytają łódź i na podłożonym walcu wyciągają ją na wyższe miejsce, gdzie już fale nie grożą.

Samo miasto jest niewielkie i nie wyróżnia się niczem. Krótki bulwar, wysadzony drzewami, przy nim domy murowane, mieszczące władze kolonii i składy handlowe, boczne ulice, prowadzące do poszczególnych willi oraz rodzaj rynku. Jest to duży plac pełen przekupniów handlujących, głównie owocami. Najrozmaitsze owoce południowe: banany, winogrona, pomarańcze, ananasy, oraz owoce, dowożone z brzegów afrykańskich, są sprzedawane za bezcen np. duży kosz z kolekcją najpiękniejszych owoców, osyty płótnem, przygotowany dla pasażerów, jadących parowcami do Europy, kosztował 4 fr.

Dokuczliwe jest żebractwo. Starzy i dzieci od lat kilku otaczają na każdym kroku przybysza, prosząc natrętnie o datek.

Ogólną uwagę cudzoziemców zwraca sposób lokomocji w mieście. Ulice są brukowane drobnymi, okrągłymi kamykami, oszlifowanymi przez morze. Suną po nich duże karety, mające zamiast kół płozy, jak sanie. Zaprząg stanowi para wołów, woźnica idzie obok, rzucając pod sanie od czasu do czasu, pęk roślin nasyconych olejem, aby ułatwić saniom ślizganie się po kamieniach.

Ulice są tak oszlifowane przez podobne jazdy, że powierzchnia ich śliska jak lód, trudna jest do chodzenia dla pieszych.

Oryginalny również jest ubiór wieśniaków z Madery. Samo ubranie tak mężczyzn jak i kobiet, zrobione jest z grubego płótna wyrobu domowego, lecz pokrycie głowy stanowi czapeczka uszyta z czterech klinów czarnego sukna, w rodzaju jarmułki, zakończona długim ogonkiem.

Hr. Tyszkiewicz oczekiwał nas już od Świąt Bożego Narodzenia i, wiedząc o silnych burzach w zatoce Biskajskiej i na Atlantyku, niepokoił się o los naszego okręciku. Przyjęci bardzo serdecznie, spędziliśmy najmiłsze chwile w domu gościnnych gospodarstwa. Aby zapoznać nas z najpiękniejszą częścią wyspy, urządził hrabia dużą kilkudziesięciokilometrową wycieczkę w góry, wysyłając naprzód służbę z prowiantami, aparatem fotograficznym i z bronią. Kalwakada była liczna, gdyż oprócz naszej ekspedycji wzięli w niej udział i goście hrabiego, jak: dr. Gąsowski i książę Karageorgiewicz ówczesny pretendent do tronu serbskiego.

(C. d. n.)

---

**Zapisujcie się do Ligi Morskiej  
i Kolonjalnej.**

---





## JAKO POLSKA KRWIE WŁASNĄ OKUPIŁA ZWYCIĘSTWO HOLENDRÓW

W stronie północno-zachodniej, wstrząsanej dalekimi gromami spizów, pracujących dokoła Castello Reale, zapadało słońce ogniste za ścianę dżungli. Wraz ze słońcem wiatr odmorski, niosący wielką i steraną w bojach nawę hiszpańską zdawał się zawodzić, przechodził w urywane szkwały, szarpał żagle i po obu brzegach potężnej rzeki Avogados koiysał koronami strzelistych palm królewskich i olbrzymich liljowców. Zachód słońca zastał fregatę „Nuestra Senora de los Llagos” nad malowniczym i malarycznym rozlewiskiem.

Nowy kapitan zasłużonego okrętu Diamantini Braga, człek przysadzisty, mocny i krótki, sumował posepnie ciężki jakowyś szkopuł pod białym kołtunem czupryny. Krocząc powoli wśród słonecznej purpury, zatrzymał się na pomoście przy gibkim metysie, zwanym Inocentio, trzymającym sterowe koło, w którego kruczych włosach płonęły amarantowe pióra kakadu.

Skłął dokumentnie słońce, które go opuszczało, wiatr, który mógł nie dopisać, mgły opalowe, które się wznosiły z pisanej czerwienią wody, feerję hjacyntową, elipsy leniwych żorawi w żarach i wilgoci, człowieka-ljanę w ozdobie papuziej, swój los marynarza, wpędzonego na zdradliwe słodkie wody, gady, ptaki i bestje, Indjan, Holendrów, co spustoszyli Pernambuco, Parahibę, Tamarikę i ową rajsę ranczę Diamantini Braga, wysłużonego wojaki, wreszcie świat widzialny i niewidzialny.

— Żeby tak z piekła nie wyjrzał — zdecydował — jeśli owa impreza nie wyległa się w nadobnej główce naszej nieocenionej Dony Carlotty de Carvajal y Velemira, zwanej Czerwonym Jeźdźcem, a która jest czartem w spódnicy...

Imię Braga odwrócił się żywo na widok cienia, który się na pokładzie zarysował, by spotkać się nos w nos z rzeczoną damą.

— I utrafiłeś w sedno, Braga. Czemu drżysz tedy, o wzorze cnót rycerskich, skoro nie czeka cię piekło, jeno królestwo niebieskie? Posuwaj się śmiało wgląd naszej pięknej rzeki Avogados!

— Żeby nadzieć to stare pudło na pień lub korney błękitnego drzewa, którem koryto tych pięknych wód jest najeżone!

— Ale nasz dobry Inocentio zna je nawylot i czyta w ich głębi, jak O. Rodriguez w swym brewjarzu.

— A jeśli nas wiatr opuści?

— To Bóg nas nie opuści, o człowieku małej wiary! — zagrzmiął wysoki mnich, wyrósłszy przed

nimi, i zaświdrował w stroskanem obliczu kapitana oczyma o przeraźliwym blasku.

— Żywo! — zawołała Carlotta — korzystaj z wiatru. Jeśli dotrzemy naprzeciw południowej reduity Holendrów, zamykającej nam dostęp od morza, zważ, jakie odniesiemy zwycięstwo. Bacz, jaka radość zapanuje w nieszczęsnem Reale, gdzie zjedli już konie, psy i szczury. Steruj w koryto rzeki, Inocentio, tak bliżej lewego brzegu.

— Hej, wy tam, kawalerja — rzucił niespodziewanie marsowym głosem Braga do marynarzy, waleśających się po śródkręciu — w żagle! rozwinąć mi topsle i trajsle od skrzydła do skrzydła!

— Brawo, mości Braga, pokażno na słodkich wodach, coś wart był na pełnem morzu.

— Prawo na burt!

Zasyczały wody pod ogromnem piórem steru.

W oleistej wodzie rzuciła się wielka ryba, tarpon o rozżartym trójkątnym pysku.

Do grupy u steru zwrócił się kapitan de Vieira, smukły, na bronz spalony, zadzierzysta i wspaniała czyniacy postać w stroju muszkietera z błyszczącym whaftowanym na piersi krzyżem. Szczypał nerwo wo strzyżony wąs, a prawicę wsparł na gardzie szerokiej szpady, mówiąc:

— Nietylko oślepnąć mi przyjdzie wobec twojej, pani, urody, której zaćmiewać raczej mdłe gwiazdy Escurialu niżli wojować.

— Nie powiadaj wasza mość byle czego —

Ale oficer nie dał się zbić z tropu i ciągnął: — Ile na widok męstwa, którem zawstydzasz nas bez ustanku. Większeć to męstwo, niżli ciemny kunszt owego piekielnika de Artiszewo i, tak tuszę, iż w tej okazji złe moce go nie ustrzegą. Jak słyszę leży niemocny w jednym z swoich kretowisk, któremi ścisnął dookoła nieszczęsne Reale i febris go, ponoć, trzęsie i świata Bożego nie widzi.

Dona Carlotta zmarszczyła brwi: — Cóż mu się trafiło? — spytała żywo.

— Rzucił się jak szalony prosto na paszcze dział Morina. Czerep pękł przy nim i, ugodzon w samą pierś, spadł z konia. Poznali go wszakże oficerowie świty i unieśli. Żal, że na miejscu nie został, przecie mu już trzy ćwierci do śmierci.

— I tynfa bym nie dał, że się wylize — wtrącił Braga. — To charakternik!

— Choć to i największy nasz wróg — niespodzianie dla wszystkich rzekła Carlotta — sądę, że z przygody takiego żołnierza może być dla nas po prawdzie, korzyść, ale nijakiej satysfakcji.



— Czarczi pomiot! — upierał się Braga. — I nie zdechnie tak łatwo.

— Tak, czy owak — podjął de Vieira — to dla nas sposobny moment do nastąpienia, gdyż tylko jenjusz tego wroga racluby naszych wodzów i męstwo żołnierza mylił.

— Nie śpi, nie je, jeno prochy lya j siarką zionie — dał wyraz zabobonnej swej trwodze Braga.

Carlotta otrząsnęła się z zadumy. — Ani słowa więcej o nim, senores, bo nieszczęście chyba taki dyskurs przynieść nam może. Przypominam waszej miłości, hrabio de Vieira, byś ludziom swoim folgi nie dawał, nakazał zupełne milczenie i uszykował ich wzdłuż lewej burty. Mości Braga, żeby nikt nie palił światła. Gdy tylko porównać się zdołasz z redutą, otworzysz na nią, nie mieszkając, działowy ogień. Ale, czyś wasze, posłał Estebana na dziób, do sondy?

Okazało się, iż imię Braga o Estebanie zaponniał.

— Również i najlepszych ostrowidzów — podjęła Carlotta — stawiaj waść na oku. Gdybyś wszakże, mości Braga nie mógł dotrzeć do reduty, spuść szalupy. Desant poprowadzi wtedy kapitan de Vieira. Żal, iż sama dowodzić tu nie mogę, ale muszę się przemknąć do Reale, aby ściągnąć na redutę wycieczkę obłożonych. Weźmiemy ją we dwa ognie. I w ten sposób droga dowozu dla Reale zostanie otwarta.

Na ukłon Carlotty rozeszli się na posterunki.

Okręt okrył się milczeniem, gdy słońce nagle zgasło. Między ścianami dżungli zamigotały gwiazdy. Ciemność wnikliwa rozkołysana była pieniem moskitów. Ciemna zmarszczka przebiegła, jak strzała, po zwierciadle wody. W topieli zarysowała się mętnie głowa aligatora. Z puszczy dochodziły ochryple, gardłowe krzyki ptaków nocnych i rechot żab olbrzymich. Ruszył się gruby zwierz. Zielono lysnęły w haszczach ślepią jaguara, pumy, a może czarnego tygrysa. Nastawała godzina mordy.

Indjanin, malowany barwami Tapuasów, który leżał o dobry strzał z muszkietu od okrętu na obłych lodygach mangrowych w gąszczu nadbrzeżnym, wpelzł zpowrotem w gmatwaninę badyli, cierni, korzeni i liści lancetowych.

Żywa zieloność zarośli stała się czarną. Nawa, korzystając ze zmiennych wiatrów, zawiliwym szlakiem wkręcała się pod nurt, walcząc z prądami powoli mozolnie, bliżej i bliżej ku nieprzyjacielskim pozycjom.

W tym samym czasie wódz holenderskiego wojska, który był przedmiotem tak żywej wymiany zdań na pokładzie fregaty, żeglującej pod flagą cesarza Indyj, leżał bezwładnie w blokhauzie na zachód od Reale i ciskał się w złej gorączce. Sku'ony w nogach barłogu mały murzynek, Bambolo, tłukł klockiem z żelaznego drzewa wypełzające do światła skorpjony, stonogi i kleszcze. Czarny malec płynnie jak atrament oczyma gapił się na „wielką medycynę“, aplikowaną białemu wodzowi przez Smętka, zostawionego przy jego osobie w charakterze ordynansowego podoficera. Patrzył Bambolo i tężał ze strachu. Kiedy z pobliskiej fosy wstawał nieznośny cklivy odór trupów gnijących, jednooki ów bosman okadzał rannego z tykwy ziołami, które był przywiózł z sobą aż z ziemi Maurów, gdzie będąc w niewoli, wyuczył się był ciemnego kupostu.

Szybko i polotnie wznosił się księżyc, poczem w wilgotnym, malarycznym oparze, dymiącym ze spęczniałej, tryskającej roślinności rozsmuł niby

zielony całun. Z sążnistych liści bananowych sączyła się jadowita rosa.

I tak trwało. Godziny ciekły. Świat pławił się w koszmarach i drętweim osłupieniu.

Nagle zaszczeakał kujot. Ni to rechot nad trupami, ni to kwik, wycie, skowyt.

Nasiąkle od potu oblicze rannego drgnęło. — Konie rża! — szepnął.

— To nie konie, wasza miłość — odrzekł Smętek, świecąc jedynem swem okiem w przymknięte powieki wodza. To kujot wyje.

— Brazylja! — szepnął znów ranny.

— Rychtyk, wasza miłość, jesteście w Brazyljei. Leżymy pod Castello Reale.

W słowach Smętka dźwięczał triumf. Gorączka spadła, ulżyło.

Pułkownik wniósł się na barłogu.

Kujot wyć przestał.

Między ścianą zielonego światła, a żółtym półmrokiem latarni przewinał się cień. Był to Indjanin, który wąskimi oczyma z dżetów w inasce z czerwonego spiżu błysnął ku postaci wodza. Potem bezszelestnie cofnął się w drzwi blokhauzu. Wyszedł za nim Smętek.

— Ta cisza źle wróży — ozwał się pułkownik do powracającego Smętka — Czy był tu Tapuas, czy mi się zdało?

— Tak, to był wywiadowca. Indjanin, wasza miłość — odrzekł Smętek — Przybył od wodza Tapasów, de Wy, z wieścią, iż fregata nieprzyjacielska żegluję w górę rzeki.

— To i reduta Hindersona w wielkiem niebezpieczeństwie pomyślał głośno wódz. — Trzeba podesłać. —

Urwał w pół zdania. Piekło się rozigrało w południowej stronie.

Bitwa wybuchła jak zwrotnikowa nawałnica, wypełniając całą przestrzeń między rzeką, a Reale. Na grom pierwszej salwy działowej, widocznie z okrętu, odpowiadała bezładna palba muszkietowa. Śnać reduta została zaskoczona.

Nie przebrzmiały wszakże pierwsze wystrzały, gdy Arciszewski oderwał się, zeskokczył z barłogu i, jak był nagi, w koszuli jeno, wypadł z blokhauzu, a z nim Smętek, przychwyciwszy po drodze rapier pułkownika. W obozie panował rozruch i bezład niesłychany. Arciszewski natknął się na kapitana prowjantowego Stanhouvera, który, sam konno, pędził, przed sobą pieszą kompanję muszkietierów wprost w przeciwną, niżli było trzeba, stronę, t. j. ku fortecy Reale.

— Z konia waść! — ryknął na oficera Arciszewski — Oddaj mi twego konia, słyszysz waść!

Oficer splonął z gniewu i kontuzji i byłby umknął, gdyby nie Smętek który uwiesił się u uzdy jego wierzchowca.

Stanhover, klnąc, zszedł z siodła, w które z pomocą Smętka, dźwignął się Arciszewski. Wymachując rapierem, wódz obwołał kilku pocztowych, pędzących, nie wiedzieć gdzie, i po drodze do reduty, kogo tylko z jezdnych spotkał, zagarniał bez pytania. Smętek, zdobywszy konia, który stracił był jeźdźca, trzymał się tuż za wodzem.

Reguarne salwy zagrzecgotały od strony północnej. To wycieczka obłożonych Portugalczyków brała redutę Hindersona we dwa ognie.

Kule poczęły prać i gwizdać wokół jezdnych. Ten i ów wypuścił cugle. Tu i ówdzie koń zwałił się. Pułkownik czuł, jak garść, z którą pomyka na od-



siecz, topnieje. Front gasł i błyskał w dymach. Jeżeli-  
by ich nie rozpoznali i przywitani ogniem lecz nie —  
—! Spadł most przez fosę i rozwarło wrota.

Czas był wielki, gdyż biegły już naprzeciw szeregi Portugalczyków, a na czele wycieczki rwał jeździec w czerwonym stroju. W blasku wystrzałów Arciszewski poznał w Czerwonym Jeźdźcu Carlotta de Carvajal.

— Zawracaj — zdążył krzyknąć do jednego z pocztowych — i napotkane wojska naszych, ordu-  
nuj ku reducie.

Pocztowy zwinął konia i znikł w lawie dymu. Arciszewski zderzył się z Carlottą u samych wrót fortu. Miał lewicę zmartwiałą i trzymał się na koniu kolanami tylko. Instynktownie zastawił się przed błyskiem szpady. Odparł primę, a tercję odbił zastawą dolną, ostrze szpady wymięłoby ostrze rapiera, i byłby nadzian na zdradziecki sztych w gardło. Zatrząsał się z wściekłości, a jeszcze bardziej w poczuciu niemocy, gdyż lewe ramię paliło go nieznośnie, fale słabości przepływały po nim, od karku po krzyżę, rozumiał jakiego ma przeciwnika, że trzyma się ostatkiem sił i nie sprostą. Raptem Czerwony Jeździec zdziera mustanga. Koń stanął dęba, a jednocześnie za Arciszewskim huknął strzał pistoletowy. To Smętek poratował wodza. Czerwony Jeździec ześlizgnął się z grzbietu wierzchowca, który runął od postrzału w brzuch. Droga stała się otworem. Wpadli tedy do fortu, i wrota za nimi podparto.

Garść ludzi którą przywiódł Arciszewski stanowiła sukces dla reducy, gdzie kapitan Payman, leitan-  
nant Reed i pół załogi leżało bez życia. Gdy zabrakło dowódców, szeregowcy potracili głowy. Miast biec do dział, ostrzeliwali się z muszkietów. Natychmiast pułkownik kazał zwrócić moździerz na atakującą piechotę, i nuż rwać ją kartaczami; śmigow-  
nice zaś skierował na okręt, zasypujący fort ogniem ciężkokalibrowym. Dla osłony wegnał Arciszewski obrońców pod okapy kazamat, z bierwion bowiem granaty się staczały, pękając bez szkody. Wówczas artylerja nawy portugalskiej musiała przejść na faskule, by wzniecić w reducie ogień, któryby strawił owe zasłony. Bierwiona poczęły

zajmować się i dymić, wszakże stało się już jasne, że reduta wytrzyma z kwadrans, może i pół godziny, a tymczasem w przerwach między salwami dochodziły już z pola werble i alarmy formujących się oddziałów holenderskich. W tyłach wycieczki portugalskiej grały trąbki na odwrót. Portugalczycy cofnęli się.

W przedpolu reducy wynikły starcia.

Atak był odparty,

Arciszewski, nagi, skrwawiony i osmolony, błąd jak upiór, osuwał się powoli w ramiona Smętka.

— Zdążymy jeszcze osaczyć fortecę? — zapytał pułkownik w ostatnim mgnieniu przytomności.

— Nie, — wasza miłość — odrzekł Smętek, jeśli wykrecą natychmiast i spłyną z nurtem. Przecie odpowiedzi Smętka wódz już nie słyszał. Waleczna krew polska, drogocenna krew urodzonego wodza, okupując zwycięsko Holendrów, wsiąkała w obcą ziemię. I gdyby wierny druh Smętek nie zdołał wówczas tej krwi rycerskiej zatamować, nie byłoby później ani starszego do sprawienia armaty Rzplitej, ani odsieczy Zbaraża, ani ocalenia wojska pod Zborowem, ani owej artylerji która przechyliła szalę zwycięstwa pod Beresteczkiem, słowem, nie stałoby ani broni, ani sztuki wojennej, ani hartu w najgorszej toni. Kto wie, co by się stało z Polską?

## DOM PRZEMYSŁOWO-TOWAROWY

**Józef Fetter, spółka akcyjna  
w GDYNI**

Gdynia-Port

Nabrzeże Polskie

Telefony Nr. 17-75 i 17-97

R-k żyrowy w Banku Polskim

R-k czekowy P.K.O. 207-697

Zakład uszlachetniający owoce oraz import  
i eksport towarów kolonialnych i spożywczych

## SPÓŁKA AKCYJNA DO EKSPLOATACJI

# PAŃSTWOWEGO MONOPOLU ZAPALCZANEGO W POLSCE

WARSZAWA, UL. KRÓLEWSKA N. 3

**poleca zapalaki**

**specjalne płaskie, liliputy, fajkowe,**

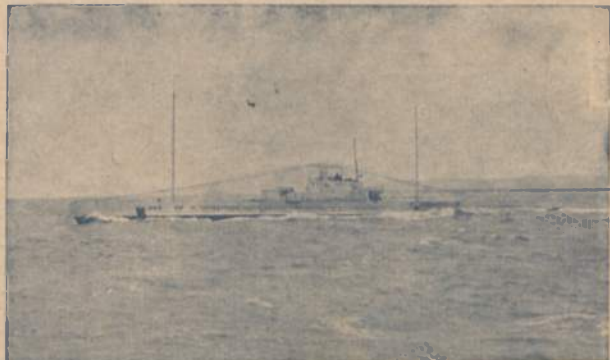
**oraz czerwone i białe impregn.**

**przyjmuje również**

**zamówienia na zapalaki z reklamą nabywców.**



CHANTIERS & ATELIERS  
**AUGUSTIN - NORMAND**  
LE HAVRE (FRANCJA)



„Wilk” pierwsza z serii 3 łodzi podwodnych, budowanych dla marynarki polskiej według planów stoczni i zakładów „AUGUSTIN NORMAND”

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH  
I STATKÓW HANDLOWYCH

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych, wszelkie środki i przyrządy do wyławiania min.  
**MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.**

ZAŁOŻONE w r. 1728.  
KAPITAŁ 10.000.000 frank.  
SIEDZIBA: 81 BOULEVARD FRANÇOIS 1-er  
LE HAVRE — FRANCJA.

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO  
FABRYK CUKRU

WARSZAWA Krakowskie Przedmieście 7.

KRYSTAŁ BIAŁY

RAFINADA

MELASSA

**MAJESTIC**

Nowy Świat 43, p. 4.

2 reportaże

**Congorilla**

ekspedycja Osy i Martina Johnsonów w dżungli afrykańskiej z aparatem filmowym

**Dar Pomorza**

żaglowiec szkolny polskiej marynarki handlowej sfilmowany na Małych Antyllach

**KUPON ULGOWY KINA „MAJESTIC”**

dla członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej i czytelników mies. „Morze” i poważniający do nabycia 2 biletów w cenie po 1.50 zł. na parter.

NAJWIĘKSZA FABRYKA MYDŁA W POLSCE

PRZEMYSŁ TŁUSZCZOWY

**SCHICHT-LEVER S. A.**

WARSZAWA NOWY ZJAZD NR. 1

FABRYKI:

W WARSZAWIE I TRZEBINI.  
SKRZYNKA POCZTOWA 149.

WYRABIA ŚWIATOWEJ SŁAWY MARKI:

**Mydło — JELEŃ SCHICHT**

**RADION** — idealny środek samopiorący

**L U X** — do prania delikatnych tkanin

**V I M** — proszek do czyszczenia

i szorowania

**Ceres** — tłuszcz jadalny — **Ceres**

INNE ARTYKUŁY

MYDŁA: TERPENTOWE, „MERKUR”, „PTAK”  
SUCHE, TEKSTYLOWE.

**OLEJE JADALNE.**

GLICERYNA CHEMICZNIE CZYSTA I TECHNICZNA

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej

posiada na składzie książkę

**JERZEGO SMOLEŃSKIEGO**

**„MORZE I POMORZE”**

z przedmową gen. G. Orlicz — Dreszera i z czterema tablicami ilustrującymi prawa Polski do ziemi Pomorskiej.

— Wydanie ozdobne, z licznymi ilustracjami. —

**CENA ZŁ. 16** ===== **CENA ZŁ. 16**

.....

Każdy nabywca „Morza i Pomorza” za pośrednictwem Ligi M. i K. przyczynia się do powodzenia propagandy polskiej za oceanem, gdyż wzamian za egzemplarz tego wartościowego dzieła, nabyty w kraju, Liga Morska i Kolonjalna ofiarowuje taki sam egzemplarz książki wychodźtwa Północno-Amerykańskiemu z tekstem polskim i angielskim.

Zamówienia należy kierować do biura Zarządu Głównego wpłacając jednocześnie należność na konto „Funduszu Kolonjalnego” Nr. 1030 i podając, na jaki cel wpłacono pieniądze.



# INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

<p><b>St. Kwaśniewski</b> — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce Zł. 0.75</p> <p><b>Bronisław Sotkowski</b> — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu „ 1.50</p> <p><b>J. Borowik</b> — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego „ 0.25</p> <p><b>Kazimierz Demel</b> — Narzędzia i metody łowu ryb „ 0.50</p> <p><b>M. B. Lepecki</b> — Opis stanu Espirito Santo „ 3.—</p> <p><b>F. Rostkowski</b> — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej „ 1.50</p> <p><b>Edward Słoński</b> — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1 — w opr. „ 1.20</p> <p><b>H. Bagiński</b> — Zagadnienie dostępu Polski do morza „ 4.—</p> <p><b>E. Kwiatkowski</b> — Polska na Morzu „ 0.50</p> <p><b>E. Kwiatkowski</b> — Trzymajmy się morza „ 0.50</p> <p><b>J. Korwin-Kamieński</b> — Zagadnienie morskie w Polsce „ 1.—</p> <p><b>Z. Dunin-Marciukiewicz</b> — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym „ 1.—</p> <p><b>St. Poraj</b> — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej „ 1.—</p> <p><b>A. Dębczyński</b> — Dwa lata w Kongo „ 6.50</p> <p><b>Józef Szczepański</b> — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej „ 0.25</p> <p><b>Józef Szczepański</b> — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk „ 0.25</p> <p><b>Jerzy Kurnatowski</b> — Ustrój polityczny Francji „ 0.50</p>	<p><b>Adam Uzlebło</b> — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu Zł. 0.25</p> <p><b>K. Głuchowski</b> — Wśród pionierów polskich na Antypodach „ 4.—</p> <p><b>A. Rylke</b> — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego „ 0.20</p> <p><b>Gra towarzyska „Bitwa morska“</b> (dla członków L. M. i K. — zł. 4.—) „ 5.—</p> <p><b>Z. J. Tyszel</b> — „Pod ojczyzną banderą“ „ 2.—</p> <p><b>B. Krzywielec</b> — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie „ 1.20</p> <p><b>M. Fularski</b> — Kryzys emigracyjny, a polska polityka kolonialna „ 1.—</p> <p><b>Fr. F. Lyp</b> — Wiadomości o wysokim płaskowyzu Angoli „ 1.20</p> <p><b>G. Orlicz-Dreszer</b> — Program Ligi Morskiej i Kolonialnej „ 0.25</p> <p><b>H. Tetzlaff</b> — Zagadnienia morskiej polityki Polski „ 0.50</p> <p><b>W. Rosiński</b> — O zamorski program gospodarczy Rzeczypospolitej „ 0.50</p> <p><b>L. Gustowski</b> — Na morze, Gdańsk, Gdynia „ 3.50</p> <p>„ — Od Warszawy do Sahary „ 4.—</p> <p><b>Dr. A. Jarzyna</b> — Peru „ 1.50</p> <p><b>J. Rummel</b> — Gdynia port polski, 1927 r. „ 2.50</p> <p><b>S. Skarzyński</b> — 25778 km. ponad Afryką „ 6.—</p> <p><b>S. Wojciechowski</b> — Flota handlowa w Polsce, 1927 r. „ 0.25</p> <p><b>Fr. Lyp</b> — Angola „ 4.—</p> <p>„ — Brazylia „ 3.50</p> <p><b>St. Zieliński</b> — Słownik pionierów cz. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 „ 0.50</p>
---	--

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego:

<p><b>W. Stopczyk</b> — Handel międzynarodowy na Bałtyku Zł. 13.—</p> <p><b>K. Smogorzewski</b> — Propaganda korytarzowa zagranicą „ 2.50</p> <p><b>A. Siebeneichen i H. Strassburger</b> — Spór o Gdynię „ 15.—</p>	<p>Prace zbiorowe pod redakcją:</p> <p><b>J. Borowika</b> — Obrona Pomorza Zł. 33.—</p> <p>„ — Polskie Pomorze, t. I „ 25.—</p> <p>„ — Przeciw propagandzie Korytarzowej „ 10.—</p>
--	---

Pozatem Administracja „Morza“ posiada na składzie ilość roczników „Morza“ za lata ubiegłe, w płóciennej oprawie po cenie: zł. 18.—, oraz pocztówki propagandowe na cele rozbudowy Marynarki Wojennej

Wzorki Gdyni (serje po 5 sztuk) Zł. 1.—	Pierwsza polska łódź podwodna „Wilk“ (pł. akwareli Marin'a) sztuka Zł. 6.30
---	---

**DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ  
w Warszawie, ul. Nowy Świat 35, III piętro.**

UWAGA: Instytut Wydawniczy L. M. i K. wysyła wymienione książki i broszury oraz pocztówki za zaliczeniem pocztowym dodając do ich ceny koszty przesyłki wzgl. po uprzednim nadesłaniu znaczków pocztowych. Przy większych zamówieniach — rabat. Od Wydawnictw Instytutu Bałtyckiego rabatu się nie udziela.

PRENUMERATA: Rocznie zł 12.—, półrocznie 6.—, kwartalnie 3.—. Członkowie L. M. i K. otrzymują czasopismo bezpłatnie.

### CENNIK OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/3	1/8	1/16	str.
za tekstem	600	320	176	90	50	zł.
4 str. okładki	800	420	220	—	—	„
	700	370	190	—	—	„

Ogłoszenia w tekście i fantazyjne, oraz tabele — 10% drożej.

Konto Administracji w P. K. O. 97-47. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy-Świat Nr. 35, III piętro. Telefon: Redakcji 533-40 i Administracji 315-88. Redaktor, lub zastępca redaktora, przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki, w godz. 18—20. Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

Sależ. Szkoła Graf. Warszawa, ul. Ks. Siemca 6. Tel. 337-72