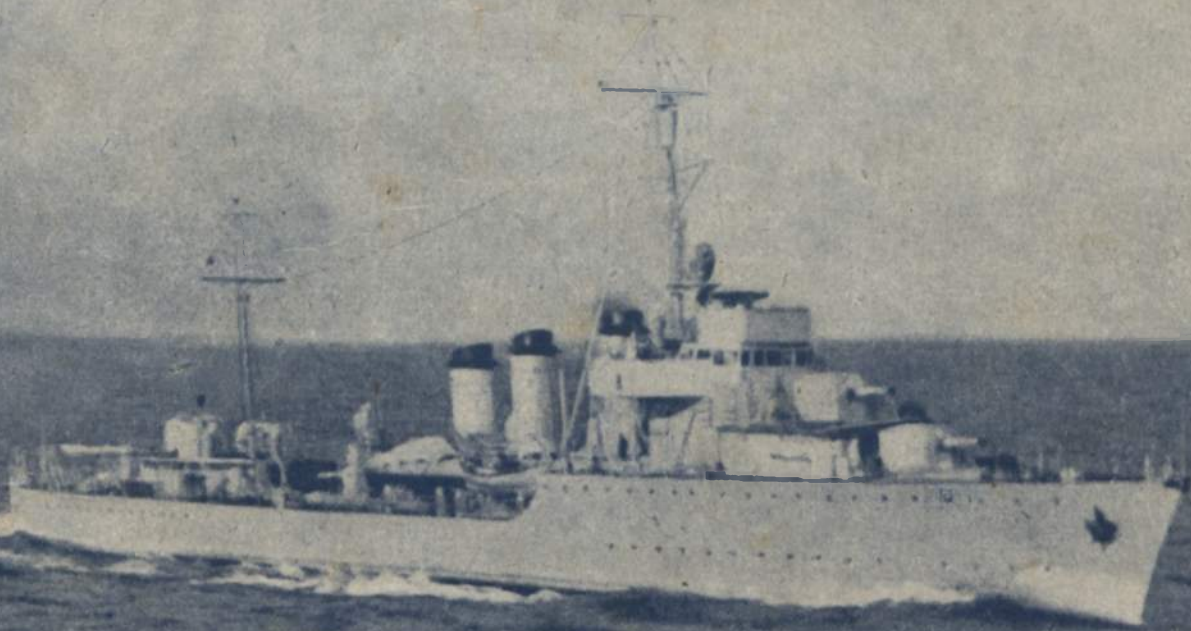


*II Półrocznik*

# MORZA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



O. R. P. „WICHER“

ROK 1933

L U T Y

ZESZYT 2

C E N A ZŁ. 1.20



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

Wielomotorowe samoloty i wodnopłatowce metalowe, dla celów wojskowych i transportowych, 10 typów przyjętych zostało przez Francuskie Ministerstwo Lotnictwa.

**PAŃSTWOWE ZAKŁADY TELE-  
RADJOTECHNICZNE**  
WARSZAWA, ULICA GROCHOWSKA NR. 30.

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

Aparaty i łącznice telefoniczne dla sieci publicznych i prywatnych.

Łącznice wojskowe i kolejowe. Łącznice automatyczne systemu Strowgera.

Aparaty telegraficzne morsowskie typu pocztowego i kolejowego.

Aparaty juzowskie.

Radjostacje nadawcze telefoniczne i telegraficzne, krótko i długofalowe do mocy 10 kw. w antenie.

Instalacje radiowe wojskowe, okrętowe, lotnicze. Stacje gonimetryczne. Radjolatarnie

Odbiorniki specjalne, odbiorniki pocztowe. Odbiorniki kryształkowe „Detefon”. Wzmacniacze z wbudowanym głośnikiem „Amplifon” zasilane z sieci lub z bateryj. Słuchawki radiowe „Detefon” Urządzenia głośnikowe.

Urządzenia sygnalizacyjne kolejowe, pożarowe i policyjne.

Przyrządy elektromedyczne do diatermji. — Oświetleniowe instalacje samochodowe.

Łączniki energii elektrycznej. — Zegary elektryczne. — Bezpiecznik. —

Przełączniki. Odgromniki. Automaty sprzedające. —

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.

**SCHNEIDER & C<sup>IE</sup>**

ZARZĄD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

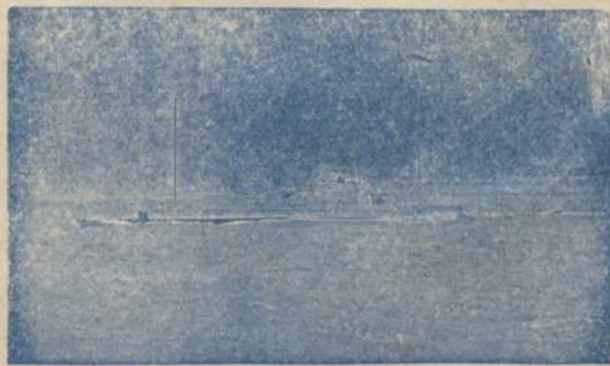
Artylerja Morska. Wieże. Płyty pancerne. Rury torpedowe. Urządzenia portowe i wyposażenie. Rezerwoary dla planów. Maszyny morskie i turbiny. Kompresory powietrzne. Śruby powietrzne. Śruby okrętowe. Motory elektryczne i sprzęt. Specjalne odlewy żeliwne.

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

WARSZTATY: Le Creosot: Breuil, „Henri Paul”, La Londe-Les Maures, Havre, Harfleur, Hoc Bordeaux i t. d.  
STOCZNIE: Chalons/Saône.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”

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



„Wilk” pierwsza z serii 3 łodzi podwodnych, zbudowanych 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 wylawiania min.  
**MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.**

ZAŁOŻONE w r. 1728.

KAPITAŁ 10.000.000 frank.

SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANÇOIS 1-er  
LE HAVRE — FRANCJA.

# MORZE

## ORGAN • LIGI • MORSKIEJ • KOLONJALNEJ

Nr. 2

Warszawa luty, 1933 rok.

Rok X.

TREŚĆ NUMERU: 1. W trzynastą rocznicę — Jan Dębski; 2. Na dzień 10 lutego 1933 roku — Stefan Frankowski; 3. Na progu trzeciej fazy — Julian Ginsbert; 4. Do czynu — O. Ż.; 5. Do miłośników Wisły — Gen. St. Kwaśniewski; 6. Jeszcze o Gdańsku — EFER; 7. Budownictwo okrętowe we Francji — O. Q.; 8. Z życia marynarki wojennej; 9. Gdynia i polska żegluga śródlądowa — Inż. T. Tillinger; YACHT I KAJAK. Dział poświęcony wychowaniu wodnemu, sportom i turystyce; 10. Żeglarstwo morskie jako sport — Jan Fischer; 11. Splyw z biegiem wód — ku morzu; 12. Pierwsza ogólna — krajowa wystawa turystyki wodnej i wioślarstwa; 13. Kronika; 14. Z żalobnej karty; 15. Dział Oficjalny L. M i K. PIONIER KOLONJALNY; 16. Przez własne porty, na własnych statkach w szeroki świat — Dr. W. Rosiński; 17. Nowa Polska niepodległa na Nowej Gwinei — Stanisław Zieliński; 18. Zdobywcy i troski Polonji zamorskiej K. Z.; 19. Wśród pionierów polskich nad brzegami lshy — Bohdan Teofil Lepecki; 20. Przegląd Kolonialny — Fr. Lyp; 21. Kronika Kolonialna; 22. Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882-1886. (c. d.) — Leopold Janikowski; 23. Przygody Krzysztofa Arciszewskiego — Jerzy Bohdan Rychliński.

15 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW w TEKŚCIE.

### *Najcenniejszy zakątek polskiej ziemi!*



Na ilustracji tej widoczna jest część polskiego wybrzeża morskiego. Na pierwszym planie południowa część portu gdyńskiego, w głębi wzgórze Redłowa i Orłowa, a daleko na horyzoncie Gdańsk! O znaczeniu tego skrawka polskiej ziemi, w dziesiątą rocznicę jego odzyskania, powiedział Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki, co następuje: **Własny, niezależny dostęp do morza stał się jednym z głównych czynników, gwarantujących naszą niezależność gospodarczą i polityczną.** Dziś, w trzynastą rocznicę, odzyskania dostępu do morza, słowa te zyskały jeszcze większą doniosłość i winny być powtarzane stale w całej Polsce, jako prawda niewzruszona.

## W TRZYNASTĄ ROCZNICĘ

Trzynasta rocznica powrotu Pomorza do Rzeczypospolitej, otwarcia Polsce wrót na oścież, na cały świat, na drogi nieskrępowanego rozwoju!

Powrociliśmy na skrawek wolnego dostępu do morza, bo rozległe ziemie na północnej równinie słowiańskiej, na wybrzeżu Bałtyckim, aż hen po Odrę, i Łabę, wydał, plemionom polsko-słowiańskim, na przestrzeni wieków walki ogniem i mieczem, germański pochód na Wschód. Powróciliśmy na morze, bo lud ziemi pomorskiej, bo Kaszubi, wytrwali w walce i pokuszeniu, przechowali język i wiarę, łączność duchową z całym Narodem. Powróciliśmy nad Bałtyk, ale trzeba było, by przedtem ziemia spłynęła obficie krwią w wojnie ludów przelaną, by niezabrakło i ofiarnej krwi Polaków, zanim narodził się nowy porządek świata — potępiona została zbrodnia rozbiorów i zaborów.

Święcimy trzynaste lat pracy polskiej na wybrzeżu i morzu — drobny ułamek czasu wobec półtorawiekowego pruskiego władania, które w spuściznie pozostawiło nam pusty brzeg morski, biedę, wyniszczoną wojną i gnębię, ludności, drugorzędny, zaniedbany port Gdański. Dzisiaj Gdańsk, polski port, powiększony i ulepszony, powrócił do tej roli, jaką odgrywał na Bałtyku za czasów swojego wiekowego związku z Rzeczypospolitą. Dzisiaj, na miejscu biednej osady rybackiej, polską pracą wyrósł drugi wielki port Gdynia, duma i umiłowanie Narodu, który ciężko zapracowanym groszem, znojnym trudem, umacnia swoje władanie na Bałtyku, rozwozi na cały świat, na własnych okrętach, coraz więcej owoców pracy polskiego rolnika i robotnika, zwozi, omijając coraz skuteczniej kosztowne pośrednictwo, materiały potrzebne gospodarce narodowej. Rzetelna praca, wsparta naturalnymi prawami potrzeb i rozwojem 33 milionowego Narodu, dokonała już wiele, wzbudziła szacunek obcych, spotęgowała wiarę naszą we własne siły. Wiary, spokoju, dalszej rzetelnej i wytężonej pracy potrzeba nam, by rozpoczęte dzieło rozbudowane zostało na pożytek i chwałę Rzeczypospolitej, by wielki port gdyński wsparł się na wielkim mieście Gdyni, potężnej przemyśle, tętniącej życiem handlowem, promieniującej polską kulturą. Pokoju, nam i wszystkim Narodom świata, potrzeba, by niszczycielskiej wojny skutki, szalejącego kryzysu spustoszenia, odrobić, naprawić.

Naród polski, szczęśliwy w spokoju, miłujący pracę bardziej „niż sławę wojenną, niż zwycięstwo i tryumf” dzisiaj jak dawniej, pragnie słowami „Wiatru od morza” Żeromskiego, by „odwrócono już od ludzi wojnę, wojnę straszliwą i zawsze okrutną... by... każdy szedł za kłębkiem pługa, każdy wzdłuż brzozy swej, po ziemi nieprzemierzonej, która za trud płaci tyłą miłości... by... wreszcie ludzie uszanowali świętość dzieci i trud przodków umarłych...” Na przestrzeni długich wieków pragnienie to, modlitwę polską o pokój, jakże często przerywał tętent krzyżackich, germańskich hord, niosących mord i pożogę na ziemie polskie.

Dzisiaj, gdy zamysły ponownej zbrodni rozbiorów, gdy nawoływania rewizjonistyczno - odwetowe, chcą zakłócić pokojową pracę Polski, dzisiaj pragnienie nasze utrzymania pokoju musi być czynną walką o pokój. Nasza wola niezłomna, wsparta na sile moralnej, środkach materialnych obrony, może tylko nakazać poszanowanie naszych praw, naszej ziemi i trudu w nią wkładanego.

Zadaniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej, zadaniem dzisiaj najważniejszym jest budzenie wśród najszerzych warstw Polaków świadomości, że obronić pokój może tylko siła, że na straży wolnego dostępu do morza muszą stać: silna flota i lotnictwo morskie.

JAN DĘBSKI.

---

*Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej wzywa wszystkie placówki naszej organizacji do urzędzenia w dn. 10 lutego, jako w 13 rocznicę, odzyskania przez Państwo Polskie dostępu do morza, uroczystych obchodów, zebrań, manifestacji, związanych z tą tak niezwykle ważną w historii Polski współczesnej chwilą dziejową.*

*W dniu 10 lutego musimy wykazać światu wobec wrogiej propagandy rewizjonistycznej, operującej świadomym fałszerstwem danych historycznych, etnograficznych i gospodarczych, że jeśli chodzi o rdzennie polską ziemię pomorską i wolny dostęp do morza, zdecydowani jesteśmy przeciwstawić się wszelkiej próbie nawet dyskusji na ten temat, że atak, skierowany przeciwko zachodnim granicom Państwa Polskiego zastaje nas przygotowanych i solidarnych.*

*Dzień 10 lutego równocześnie ma być dniem zbiórki na polską flotę wojenną, której planowa rozbudowa jest najlepszą, zrozumiałą dla wrogów gwarancją utrzymania polskiego stanu posiadania na morzu.*

*Wierzimy, że w akcji tej towarzyszyć nam będzie jednomyślne poparcie ze strony całego polskiego społeczeństwa, rozumiejącego, czym jest dla państwa wolny dostęp do morza!*

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

## NA DZIEŃ 10 LUTEGO 1933 ROKU

W dniu 10 lutego r. b. upływa 13 lat od chwili, gdy wojska nasze, zajmując Pomorze i posuwając się na północ, dotarły do Pucka i objęły we władanie polskie pasmo wybrzeża od jeziora Żarnowieckiego aż do granicy miasta Sopot.

Od tej chwili wpływ morza na nasze kształtowanie się wewnętrzne i polityczne potęguje się z każdym rokiem i dostarcza nam tak silnych dowodów konieczności tego współżycia, że ustaliła się niezbita zasada głosząca że „niema Polski bez morza”.

O naszych sprawach morskich mówi się i pisze się ostatnio bardzo wiele i skutkiem tego społeczeństwo nasze już jest w tych sprawach poniekąd zorientowane. Mimo tego należy stwierdzić, iż nasze krótkie pożycie z morzem dostarcza nam tak obfitego materiału do rozważań i wniosków, że możemy ten temat traktować jako niewyczerpany.

Zacznijmy od tego, że geograficzno-polityczny układ granic naszego kraju przedstawia rażąco anomalję, niespotykaną w innych krajach. Jesteśmy krajem, posiadającym najmniejsze wybrzeże t. j. najmniejszą styczność z morzem; w linii prostej — długość naszego wybrzeża liczy zaledwie 75 kilometrów. Pod tym względem jesteśmy bezwzględnie upośledzeni.

Wtedy, gdy inne kraje o mniejszym zaludnieniu, o mniejszej powierzchni, o mniejszych bogactwach narodowych, o mniejszych wartościach politycznych dysponują tysiącami kilometrów wybrzeża i licznymi portami, na Polskę przypada wszystkiego 75 kilometrów wybrzeża i dwa porty, z których jeden — Gdańsk przyłączony jest warunkowo, bo posiada liczne zastrzeżenia.

Owe złe ukształtowanie naszej granicy morskiej należy przypisać temu, że nie my sami ją wykreśliśmy, a została ona nam narzucona przez Traktat Wersalski, który bynajmniej nie brał pod uwagę naszych rzeczywistych potrzeb państwowych i nasz stan bezpieczeństwa, a starał się jedynie stworzyć pozory pewnej sprawiedliwości, oddając nam minimalny kawałek bezsprzecznie polskiego wybrzeża, mało nadającego się do wykorzystania i nie przyznając nam żadnego portu. Jedynie port, w którym stworzono pewne pozory portu polskiego (Gdańsk), obstawiono takimi zastrzeżeniami, że eksploatacja jego

przysparza nam wiele trudności i wywołuje konflikty polityczne.

Ale pęd naszego życia i siły narodowe okazały się tak silne, że w przeciągu bardzo krótkiego czasu pokonaliśmy wszystkie trudności, które stały na drodze ku morzu, stworzyliśmy własny współczesny port, połączyliśmy go z różnymi, najbardziej oddalonymi od morza dzielnicami kraju i stanęliśmy mocno nad wodami Bałtyku.

Zbyt mocno jest już ono związane i zrosnięte z całym krajem!

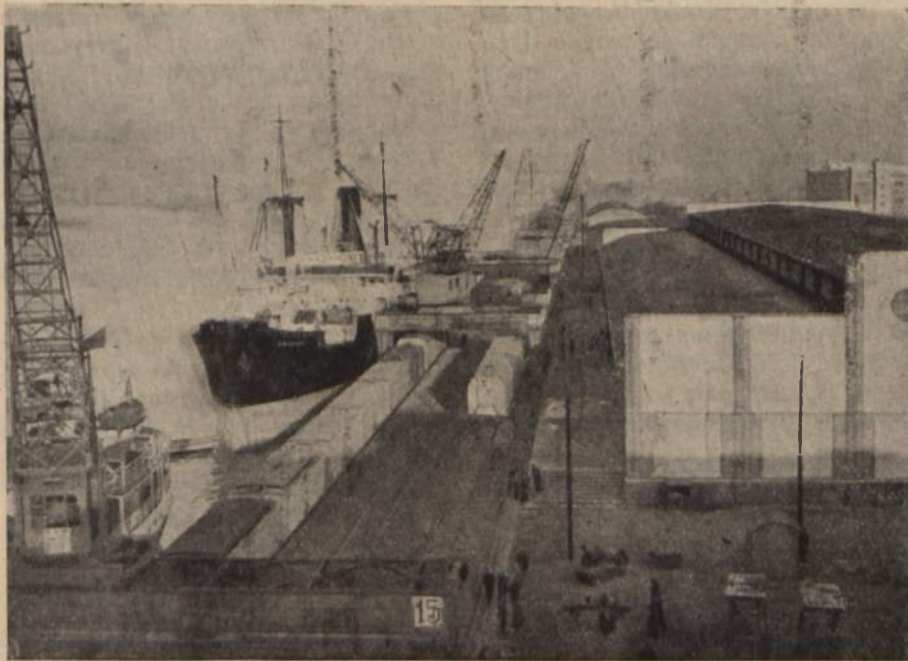
Morze staje się dzisiaj osią naszego życia i prawie wszystkie ważniejsze zagadnienia gospodarcze, ekonomiczne i polityczne koncentrują się dookoła niego. Ostatnio nawet nasze uczucia patriotyczne są ku niemu najgorzej skierowane, a to na skutek specjalnie złośliwej polityki naszego zachodniego sąsiada.

Artykuł 13 pokojowych warunków prezydenta Wilsona wyraźnie zaznacza, iż wskrzeszona Polska winna posiadać własny wolny dostęp do morza. Zasada ta, opierająca się na tem, iż ówczesna 20 milionowa ludność naszego kraju (a cóż mówić o dzisiejszej 32 milj.), nie może pozostawać odcięta od morza, była wprawdzie w formie spaczoney, przyjęta w roku 1919 jako słuszna i sprawiedliwa przez wszystkie kraje, nie wyłączając Niemiec. Dopiero później, po upływie kilku lat Niemcy przystąpili do zwalczania owej zasady i to w for-

mie, niespotykanej dotychczas w stosunkach międzynarodowych, przytem przejawia się objaw, że Niemcom nie chodzi tyle o połączenie się z Prusami Wschodnimi, ile o odepchnięcie i izolowanie nas od morza. Widzimy to w żądaniach niemieckich, które nie ograniczają się terytorjalnie do faktycznego połączenia z Prusami, a sięgają po cały obszar byłego zaboru niemieckiego.

Początkowo, po ułożeniu warunków pokojowych — Niemcy nie czynili zastrzeżeń, co do oddania polskiego Pomorza Polsce, albowiem wówczas argumenty sprawiedliwości i słuszności były zbyt silne, a połączenie z Prusami Wschodnimi nie było koniecznością rzeczywistą. Później przyszedł okres, gdy nazywano nas „państwem sezonowym”, a więc walka z nami była uznawana za zbyteczną. Dopiero wtedy, gdy Niemcy przekonali się, że owa sezonowość jest iluzoryczna, wypowiedzieli nam wojnę celną, a gdy ta okazała się mało skuteczną, ostro zaatakowali nasze granice, a w pierwszym rządzie zakwestjonowali przynależność pasa nadmorskiego, aby przez odebranie nam wybrzeża powstrzymać nasz rozwój.

Zestawmy nasze 75 kilometrów brzegu morskiego z innymi elementami geograficznymi naszego kraju. Otóż mamy 5.005,5 kilometrów granicy lądowej, z tej liczby 3.595 kilometrów przypada na granice z



W basenach portowych Gdyni widać bezustanną pracę. — Nabrzeże Polskie w basenie im. Marszałka Piłsudskiego.

Niemcami, Rosją i Litwą t. j. na granice martwe, a reszta 1.410,5 kilometrów stanowią granice neutralne ewentualnie życzliwe t. j. z Rumunją, Czechosłowacją i Łotwą. Na tę ostatnią liczbę przypada duża ilość kilometrów, nienadających się do wykorzystania dla komunikacji z krajami ościennymi — są to Karpaty. Poza tem na tej granicy mamy zaledwie trzy linje kolejowe: jedna do Łotwy, druga do Rumunii i trzecia do Czechosłowacji. Skutkiem tego przewozowa zdolność pierwszej części granicy lądowej jest prawie żadna, a drugiej części bardzo mała.

W tak zakreślonych granicach lądowych mieści się obszar naszego kraju zawierający 388.390 kilometrów kwadratowych, zamieszkały przez ludność liczącą 32.000.000 ludzi i posiadający wielkie bogactwa naturalne, wielką wagę polityczną i duże możliwości rozwojowe.

Jesteśmy już wielkim narodem i dużymi krokami dążymy do zajęcia swego miejsca w gronie wielkich mocarstw. Możemy tem głośno się chwalić, bowiem ostatni niemal jednogłośnie wybór Polski w Lidze Narodów jest namacalnym tego dowodem.

Jedynym wyłomem w naszej sztywnej granicy jest właśnie nasz dostęp do morza.

Tu nad Bałtykiem nikt nie stoi nam na przeszkodzie, nie mamy tu bezpośredniej styczności z nieżyczliwym sąsiadem, nie mamy przeszkód lokalnych, a warunki komunikacyjne sprzyjają tylko naszej ekspansji.

Tu, na tem krótkim wybrzeżu, mamy bezpośredni dostęp do dużego wodnego rezerwoaru, obejmującego powierzchnię 400.000 kilometrów kwadratowych, czyli przewyższającego powierzchnię naszego kraju. Na tej wodnej powierzchni, na której możemy bez ograniczenia objawiać naszą wolę, inicjatywę i pracę.

Całe wybrzeże morza Bałtyckiego liczy 8.000 kilometrów, z tej liczby tylko 1.500 kilometrów przypada na granice nam nieprzychylnie, natomiast 6.500 kilometrów na granice neutralne, względnie życzliwe. Mamy więc na Bałtyku stosunek odwrotny do tego, co mamy na lądzie.

Rozległe granice państw neutralnych na Bałtyku dają nam już teraz duże awantaże gospodarcze, a w czasie wojny oddadzą nam jeszcze większe usługi. Wnioskujemy to z

czasów minionej wojny światowej, podczas której zachowana przez Niemców swoboda ruchów na Bałtyku zezwoliła na tak długie i skuteczne przeciwstawienie licznej i silnej koalicji antyniemieckiej.

Nasze wybrzeże wyprowadza nas nietylko na Bałtyk, bo po przez cieśniny duńskie możemy przenikać na odległe morza i oceany.

Widzimy więc, że nasza inicjatywa, przedsiębiorczość i woła dzięki morzu mogą przenikać bardzo daleko, wtedy gdy na terenie Rzeczypospolitej kończą się one na wąskim pasie zwanym granicą.

Konieczność posiadania dostępu do morza już parokrotnie i dobitnie zaznaczyły się w naszym krótkim z niem współżyciu.

W pierwszych chwilach po uzyskaniu niepodległości — kraj nasz, zaatakowany na wschodzie i w Małopolsce, zmuszony był prowadzić ciężką walkę natężając wszystkie siły, improwizując wojsko i obronę. Tymczasem we Francji przebywała armja polska, licząca 75.000 wyborowego żołnierza, dobrze wyekwipowanego i dobrze zorganizowanego. Niestety nie mogła ona prędko przybyć do kraju, a to dlatego, że bezpośrednia droga z Francji do Polski prowadzi przez morze i na tej drodze nie mieliśmy wtedy stacji wylądunkowej, nie mieliśmy własnego portu. Jedyne rozwiązanie, które się wówczas nasuwało, to było wylądowanie tej armji w Gdańsku. Ale temu przeciwstawiły się Niemcy przy poparciu wpływowych polityków obcych, dla nas nieżyczliwych.

Niemcy obawiali się, że wysadzenie żołnierza polskiego w Gdańsku będzie równoznaczne z przyłączeniem Gdańska do Polski. Niestety autorytet ówczesnej Polski był jeszcze zbyt mały i w rezultacie sprawa przeciągała się, aż wreszcie zapadła decyzja wysłania uzbrojonej i umundurowanej armji polskiej przez całą długość terytorjum niemieckiego, byleby uniknąć wylądowania jej w Gdańsku.

Przybycie tej armji do Polski nie rozwiązało ostatecznie sprawy — sądzone nam było wojować jeszcze do 1921 roku. Jest to okres bardzo ciężki dla osłabionego i tak świeżo wskrzeszonego naszego kraju.

Naszej walecznej i krwawiącej armji, brak broni, amunicji, mundurów, butów, wszystko to możemy dostać, nawet na dobrych warunkach, w pozostałych po wojnie składach wojennych, ale niestety znowu daje się nam odczuć nasze ujem-

ne położenie geograficzne. Niemcy nie przepuszczają broni i amunicji, przeznaczonej dla nas, zastaniając się potrzebą zachowania neutralności, a w Czechosłowacji natykamy się na złośliwy strajk robotników, usposobionych przychylnie do polityki bolszewickiej. Wstrzymuje to i hamuje nasze możliwości zaopatrzenia walczących armij. W ten sposób mamy do swej dyspozycji jedyną dostępną drogę — jest to droga wodna, ale znowu jak i w pierwszym wypadku wyłania się sprawa miejsca wylądunku. Na szczęście nietylko my jesteśmy zagrożeni marszem wojsk bolszewickich — Traktat Wersalski stworzony takim wielkim trudem jest podważony — państwa zachodnie są zaniepokojone — jedyną ich nadzieją jest to, by wał polski powstrzymał nacisk bolszewicki. Należy więc go wesprzeć i niema tu już pobłażliwości dla Niemiec. To też najważniejszą troską państw zachodnich jest utrzymanie wolnej komunikacji wodnej z Gdańskiem, a potem dalej z wnętrzem kraju, i w ten sposób stacją wylądunkową staje się Gdańsk, w którym nietylko wylądowuje się pod przymusem amunicja, broń i t. p., ale jeszcze i wojska aby zapewnić bezpieczeństwo wylądunku.

Czy ten drugi wypadek nie przemawia sam za siebie i czy Polska nie może okazać się ponownie w takiej sytuacji w przyszłości?

Już po ustaniu wojny, w okresie formowania się naszego państwa, morze odegrało znowu dużą rolę i przyczyniło się znacznie do skonsolidowania i zrośnięcia się naszych trzech dzielnic z czasów zaborczych.

Wreszcie nasze wybrzeże ma doniosłe znaczenie dla naszego handlu zagranicznego.

Obecnie 30% wartości naszego handlu zagranicznego i 67% jego ilości przechodzi właśnie przez nasze porty, Gdańsk i Gdynię. Biorąc pod uwagę ilość kilometrów, przypadających na granice lądowe i wodne, możemy stwierdzić, że jeden kilometr naszego wybrzeża wart jest 30 kilometrów granicy lądowej, co do wartości i 50 kilometrów, co do ilości eksportu.

Wywożenie produktów i towarów zagranicę zasila wreszcie nasz skarb w waluty obce, równoważy wów niezbędnych towarów obcych, łagodzi zastój przemysłowy i handlowy, łagodzi bezrobocie i t. d.

Tych kilka przykładów dobitnie oświetla całą ważność naszego dostępu do morza, a życie nasze idące

dużymi krokami naprzód dostarcza nam stale coraz nowszych i potężniejszych argumentów. Już dzisiaj argumenty historyczne i etnograficzne, które w roku 1919 tak zawały na naszą korzyść przy układaniu Traktatu Wersalskiego, są argumentami podrzędnymi, aczkolwiek nie tracą wcale swojej siły.

Dzisiaj posiadamy argumenty więcej aktualne, życiowe i silniejsze. Skutkiem tego żadne podstępny polityczne, żadne złośliwe intrygi tchórzliwych lub nieżyczliwych dla nas polityków i żadne paszkwile, pojawiające się ostatnio tak obficie zagranicą nie przerażą nas i nie damy sobie wydrzeć naszego wybrzeża, którego bronić będziemy orężnie i życiem.

Władanie wybrzeżem nakłada na nas jeszcze inny obowiązek niemniej ważny niż pierwszy — obowiązkiem tym jest eksploatacja dostępu do morza. Nasza inicjatywa nie powinna urywać się na linii wybrzeża a winna wychodzić na morze i tam na tem międzynarodowym polu konkurować śmiało, odważnie i z pożytkiem dla dobra kraju i narodu.

Morze zawiera w swoim wnętrzu liczne bogactwa, których dobywanie i handel niemi dostarczają ludziom duże zarobki.

Ale największą zaletą morza jest łatwość i taniość przesuwania się po jego powierzchni. Morze jest wielką drogą, która łączy najodleglejsze kraje i którą w sposób tani, dogodny i bezpieczny można przewozić dowolne ilości towarów. Największe zyski przypadają temu, kto pośredniczy pomiędzy producentem a konsumentem, droga morska jest właśnie tym pośrednikiem i państwo, które eksploatuje ową drogę, zyskuje na tem, zarabiając duże pieniądze, a więc, aby należycie eksploatować morze, potrzebne są nam statki handlowe, któreby obsługiwały najwięcej dla nas ożywione linie morskie.

Obowiązkiem naszym więc jest tworzenie linii morskich i podtrzymywanie ich przez wysyłanie na tych statkach towarów wysyłanych zagranicę i sprowadzanie towarów z zagranicy.

Linje morskie okażą nam duże usługi i w czasie wojny.

Niema dzisiaj kraju samowystarczalnego, a szczególnie w chwilach takiego napięcia, jakim jest wojna. Walcząca armja i cały naród potrzebują dowozu towarów, nieprodukowanych w kraju, lub których produkcja nie jest wystarczająca.

Przerwanie dowozu morskiego jest źródłem klęsk wewnątrz kraju, które odbijają się dotkliwie na duchu walczącego narodu i osłabiają jego siły odporne. Mieliśmy tego dowód podczas ostatniej wojny światowej, gdy Niemcy skutecznie zablokowane przez flotę angielską, zostały pozbawione najpotrzebniejszych surowców i produktów i zmuszone do kapitulacji.

Jeżeli więc wybrzeże i morze posiadają dla nas tak doniosłe znaczenie, tak w czasie pokojowym, jak i w czasie wojennym, naturalne jest, byśmy dołożyli wszelkich starań i ofiar, aby nasz obecny stan morskiego posiadania żadną miarą nie był uszczuplony.

Obrona naszego dzisiejszego posiadania winna być dwójaka: moralna — wykonywana przez cały naród i faktyczna — sprawowana przez siłę zbrojną.

Ta pierwsza obrona winna sięgać już dzisiaj aż do najgłębszych warstw naszego społeczeństwa. Na zuchwałą i agresywną akcję niemiecką winien odpowiedzieć zgodnie cały naród, bez różnicy zapatrijwań, pochodzenia, religji i t. p. Im silniejszy i im powszechniejszy będzie odruch społeczeństwa tem większa będzie porażka naszego sąsiada. Dla tej akcji winne być zmobilizowane wszystkie środki, a młodzież nasza winna być wychowywana w duchu, że „Niema Polski bez morza”.

Równoległe do obrony moralnej winna być prowadzona i obrona faktyczna.

Najlepszą i najskuteczniejszą obroną naszego najwięcej zagrożonego stanu morskiego posiadania jest należycie zorganizowana i należycie wyszkolona siła zbrojna, zarówno na lądzie, jak i na morzu.

Jest to obowiązek ciężki finansowo, ale nie zapominajmy, że zostaliśmy wyzwoleni z jarzma niewoli zaledwie przed 15 laty i dopiero od tego czasu przystąpiliśmy do tworzenia wszystkiego od początku i osiągnęliśmy już takie wyniki, że dzisiaj nasza armja przedstawia wartość pierwszorzędną.

Obrona Pomorza i naszych spraw morskich jest niemożliwa do zrealizowania bez floty wojennej. Obrona będzie pełna i skuteczna tylko wtedy, gdy w Gdyni przebywać będzie odpowiednia flota wojenna, która już przez sam fakt swej egzystencji zmusi okręty przyszłego nieprzyjaciela do działań oględnych, dla niego ryzykownych.

Jest to zadanie, które coraz wy-

rażniej i coraz natarczywiej wylania się przed nami i dziś w 13 rocznicę objęcia wybrzeża przez Polskę wymaga jak najszybszego urzeczywistnienia.

W miarę rozwijania się naszego życia państwowego powstają przed nami nowe obowiązki i nowe zadania, których wykonanie nie powinno nas przerażać.

Polska znacznie więcej przecierpiała za czasów swej niewoli, to też nie odrazu uzyskaliśmy raj w naszym kraju i może nie jeden jeszcze, w szeregu przeżytych już od roku 1918, kataklizm nas czeka. Mimo to należy skonstatować, że wszystkie przeszłe kataklizmy zostały przez nas zwycięsko pokonane i Polska dużymi krokami dąży do zajęcia swego właściwego miejsca w gronie mocarstw europejskich.

Na progu 14 roku pożycia z morzem, pomimo różnych trudności wewnętrznych i zewnętrznych, możemy z wiarą patrzeć w przyszłość, bowiem więzy, które już połączyły Polskę z morzem są tak mocne, że bez użycia siły nie dadzą się przerwać a dla zabezpieczenia się przed siłą pozostanie nam stworzyć jak najprędzej własną siłę.

STEFAN FRANKOWSKI.

#### NA POLSKĄ MACIERZ SZKOLNĄ w GDAŃSKU.

Zarząd Główny i Okręg Warszawski Ligi Morskiej i Kolonjalnej, organizują cykl odczytów, omawiających aktualne zagadnienia morskie:

I.— dn. 5 lutego, godz. 18 Niedziela Min. Henryk Strasburger „Dlaczego i w jaki sposób Niemcy dążą do aneksji Pomorza”.

II — dn. 19 lutego, godz. 12 w pol. Niedziela, Feliks Rostkowski Naczelnik Wydziału Żeglugi w Ministerstwie Przemysłu i Handlu „Zadania Polski na Atlantyku”

III.— dn. 12 marca godz. 12 w pol. Niedziela, Stanisław Zalewski „Porty Polskie”

IV.— dn. 26 marca godz. 12 w pol. Niedziela Jan Dębski wiceprezes Zarządu Głównego L. M. i K. „Polacy w Gdańsku”

Wszystkie odczyty odbędą się w audytorjum III Pol.t. Warsz. przy ul. Polnej 3.

Bilety wstępu w cenie 99 i 49 gr. nabywać można w Księgarni M. Arcta przy ul. Nowy Świat 35, w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Nowy-Świat 35 tel. 315-88, oraz w dniu odczytów przy wejściu. Abonament na cztery odczyty zł. 3.— i zł. 1.50

**Całkowity dochód na rzecz polskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku.**

## NA PROGU TRZECIEJ FAZY

Trzy są fazy, przez które naród przejść musi, zanim pozna „prawdę morską”.

Pierwsza faza to znana nam dobrze obojętność dla morza i spraw, z niem związanych. „Armata wodna jakby nam potrzebną nie była, jeno szalony nie widzi!”, — wołano na sejmach. Odpowiadał wołaniom tym pomruk: „Może Polak nie wie, dzieć co morze, gdy pilnie orze”. Rezultat: Polska w niewoli politycznej i ekonomicznej.

W drugiej fazie miotamy się obecnie. Czyn już jest — ale to czyn wybitnych, przodujących narodowi jednostek. Masy — jeśli wyszły z niechęci lub obojętności, to jeszcze po uszy siedzą w grząskim sentymentalizmie. Panienci kochają się w marynarzach, śpiewa się pieśni o bursztynowym Bałtyku, urządza wycieczki, bale, zbiórki, koncerty, rzeczy nieszkodliwe, pożyteczne nawet, ale nie twórcze. Tą drogą niewiele się zbuduje.

W trzeciej fazie jest nasz zachodni sąsiad. On operuje nietyle sentymentami, co stałą i złotem, choć i u niego chuda fara, zamiast tańczyć, śpiewać czy deklamować — buduje okręty. Buduje je bez względu na koniunkturę gospodarczą, na nastroje polityczne, na sprawy budżetowe. Pieniądze na budowę okrętów być muszą, bo nie okręty są zależne od dobrobytu narodowego, ale dobrobyt narodowy zależny od posiadania silnej i sprawnej floty wojennej, tego najwidoczniejszego czynnika stabilizacyjnego potęgi politycznej i ekonomicznej państwa.

W Anglii młode panienci nie wołają, że chcą zostać marynarzami, ale zato matki mówią do synów: „Zostaniesz marynarzem i bronić będziesz władztwa morskiego twej ojczyzny. Britania rule the waves!”

We Włoszech skończono z piosenkami, a skoncentrowano cały wysiłek na stworzenie nowoczesnej „armji morskiej” w myśl zasady: Rzym żyje z morza, a bez morza ginie. Flota przestała być odrębną organizacją, a stała się integralną częścią narodu, równie bliską miesz-

kańcowi Piemontu, jak Apulji.

We Francji dzięki koniunkturze politycznym zmieniło się kilku ministrów marynarki. Ale żaden nie ośmielił się zmniejszyć żelaznych ram, nakreślonych świętymi literami programu morskiego.

Jugosławia, Portugalia, Persja, Holandia, Szwecja, Rosja, Turcja budują okręty. Kraje częstokroć od nas uboższe, mniej zaludnione, mniej uprzemysłowione. Zrozumienie, że bez floty wojennej nie można ani prowadzić wojny, ani korzystać z dobrodziejstw pokoju istnieje wszędzie... poza granicami Polski. W Polsce istnieje tylko wśród wtajemniczonych pionierów idei morskiej. Masy są jeszcze nieświadomione.

Grzej! Tłuką się wśród nich defetystyczne nastroje. Jeden twierdzi, że niebawem zostaniemy ograbieni, drugi, że będziemy pobici, trzeci, że flota tylko rozdrażni sąsiada... Bezdušní i bezmyślni chowają głowę w piasek, zamiast po męsku spojrzeć w oczy niebezpieczeństwu i wziąć się do dzieła.

Nie stać nas na flotę wojenną? A jednak Turków, Portugalczyków, czy Jugosłowian stać jakoś na nią. Szwecja ma sześć milionów mieszkańców i jest krajem wybitnie pacyfistycznym, a jednak w ciągu roku zebrano tam 8 milionów dolarów na budowę pancernika, który ofiarowano królowi. Pancernik ten nietylko nikogo nie „zadrażnił”, ale wręcz przeciwnie uchronił ojczyznę Karola XII od niejednej przykrości. Flota wojenna jest bowiem potężnym narzędziem w rękach polityków, narzędziem międzynarodowym i „si vis pacem para bellum” — działającym niezmiernie kojąco na nerwy agresywnie usposobionego sąsiada.

W Gdyni jest port, jest miasto, jest brama Polski na świat. Brama ta dla każdego stoi otworem. Któż będzie mieszkał, handlował czy pracował w domu o naścież otwartej bramie, przez którą wejść może w każdej chwili nietylko przyjaciel, ale wróg zażarty.

Trzyście lat stoimy nad Bałtykiem! Trzyście lat o ten Bałtyk walczyliśmy! Trzyście lat pracujemy w pocie czoła! Ale dziś, kiedy pierwsze owoce naszej pracy zaczynają wschodzić, kiedy Gdynia staje się jeszcze bardziej łakomym kąskiem, musimy się zdobyć na czyn, któryby raz na zawsze utwierdził cały świat w przekonaniu, że tego z takim trudem i w tak małej proporcji odebranego, krwią i potem polskiego ludu zroszonego brzegu, nie damy!... Czynem tym może być tylko stworzenie polskiej siły zbrojnej na morzu — takiej, aby raz na zawsze gwarantowała całość granic morskich i swobodę handlu.

To, czego nie wskórają mowy mężów stanu, odczyty propagatorów, kampanje prasy, a nawet manifestacje narodowe — wskóra jeden silny okręt wojenny. Zamanifestuje odrazu polskość Pomorza i gotowość do jego obrony — nietyle do ostatniej kropli krwi, ile do ostatecznego zwycięstwa!

Liga Morska i Kolonialna, jako mandatarzka ducha morskiego, narodu, ma tu przed sobą wdzięczne i pilne zadanie. Współpracę nad stworzeniem polskiej „armaty wodnej” drogą systematycznego, wytrwałego i ofiarnego wysiłku. Ciąła ustawodawcze i rząd uczynią w tym kierunku wszystko, co będzie możliwe, skoro tylko społeczeństwo wolę swą i gotowość do ofiar zamanifestuje.

Prezes Zarządu Głównego Ligi, generał dywizji Orlicz-Dreszer powiedział niedawno, że „albo Polska będzie mocarstwem, albo jej nie będzie wcale”. Parafrazując te pełne przenikliwości politycznej słowa, dodać można: Albo Polska osiądzie odpowiednią do jej potrzeb siłę zbrojną na morzu, albo nigdy nie stanie się mocarstwem...

Czas już, po trzynastu latach pracy na morzu, wyjść z drugiej fazy sentymentalnej i stanąć w obliczu trzeciej.

JULJAN GINSBERT.

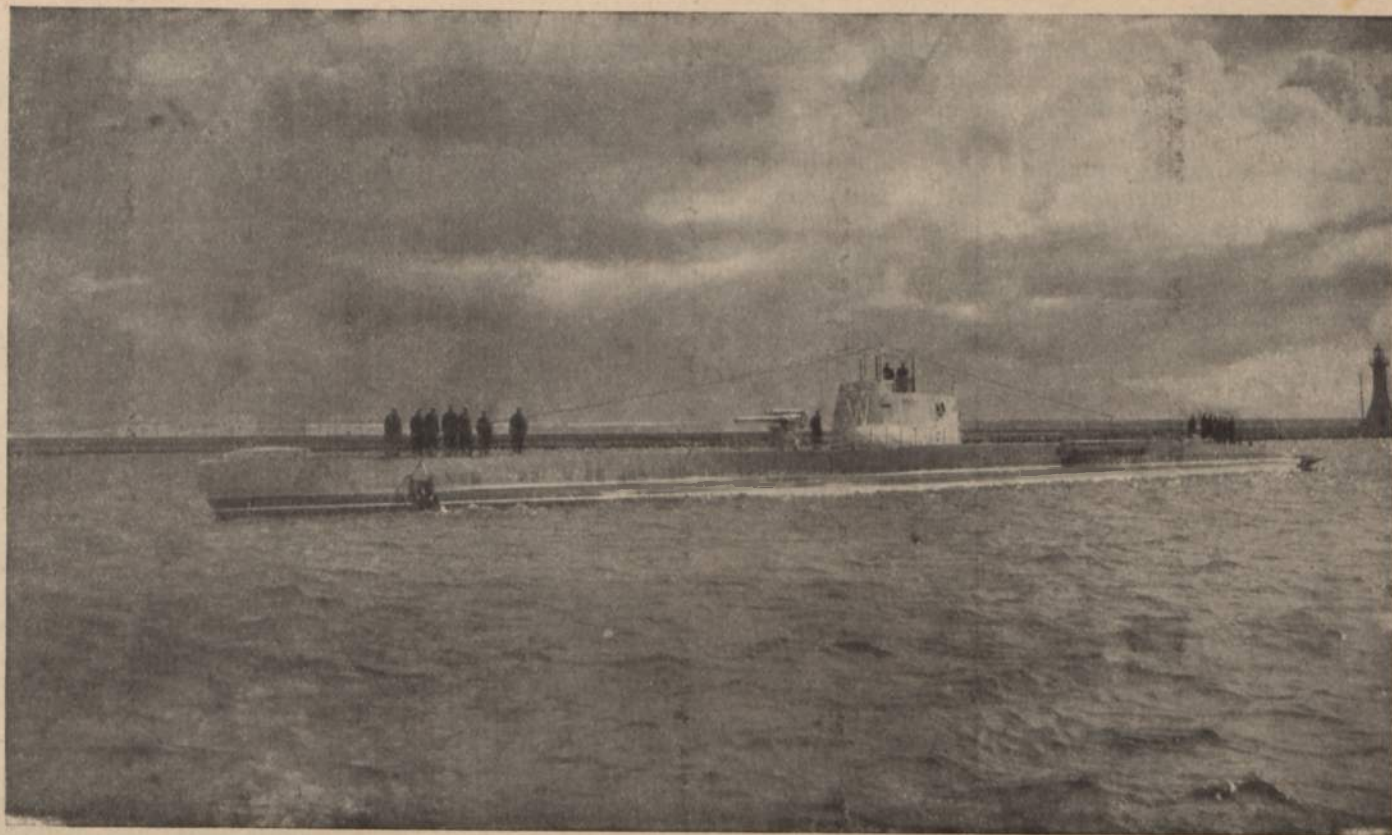
---

*Początek rozbudowy Polskiej Floty Wojennej jest najlepszą rękojmą rozwoju mocarstwowego Państwa i kwitnącej pomyślności Narodu.*

---

JÓZEF PIŁSUDSKI





Łódź podwodna O. R. P. „Wilki” na tle falochronu portu gdynińskiego.

## DO CZYNU!

W dniu 10 lutego 1933 roku mija trzynaste lat od chwili objęcia przez Polskę wybrzeża morskiego. Pamiętny ten dzień został wybrany na święto Marynarki Wojennej, tej gwarantki bezpieczeństwa naszego wybrzeża, stojącej na straży interesów Rzeczypospolitej na morzu. Uczcijmy więc godnie ten dzień, poświęcając go morzu i naszej Marynarce Wojennej.

Zamiast jednak przypominać dziejów naszej młodej morskiej siły zbrojnej, zamiast wyliczania wszystkich dat jej rozwoju, zwróćmy się do najwięcej aktualnego i dręczącego nas pytania: Czy nasza Marynarka Wojenna, w składzie obecnym, jest dostatecznie silna, by być istotnie gwarantką bezpieczeństwa naszego wybrzeża?

Wiemy, że przez te trzynaste lat pracowaliśmy wytrwale, że staraliśmy się wywiązać z zadania rozbudowy floty z jaknajdalej idącą

możliwością finansową, czy jednak zdołaliśmy podołać wymaganiom, stawianym nam przez mocarstwowe stanowisko Rzeczypospolitej?

Najwięcej wyczerpującą odpowiedź na to pytanie otrzymamy, jeżeli rozpatrzymy skład morskich sił zbrojnych naszych sąsiadów na morzu Bałtyckim.

Poniższa tabela da nam ilościowy stan rozmaitych typów okrętów państw nad Bałtykiem. Nie rozpatrujemy tu ich uzbrojenia i wyporności, albowiem nie będzie to nam potrzebne.

Z tabeli tej wyraźnie widzimy, że Polska Marynarka Wojenna jest jeszcze bardzo słaba w stosunku do sił morskich innych państw na Bałtyku. Wyjątek w tym wypadku stanowią Estonia i Łotwa, które posiadają najsłabsze floty na Bałtyku.

Stosunek ilościowy naszej floty wojennej do flot państw nadbał-

tyckich powinien być bodźcem do dalszej, szybkiej rozbudowy naszej morskiej siły zbrojnej, albowiem dziś, jak widzimy, nie stanowimy żadnej siły, a każdy zbrojny konflikt sprowadzi przejście naszych linii komunikacyjnych na morzu. Jaką rolę grają morskie linje komunikacyjne podczas wojny wiemy wszyscy bardzo dobrze, utrata więc ich bardzo dotkliwie odbije się na sytuacji wewnętrznej kraju. Zatem rozbudowa marynarki wojennej jest dla nas kwestją palącą, a każdy stracony rok zwiększa niebezpieczeństwo w przyszłości.

Niestety znajdują się zapewne ludzie, którzy, nie orjentując się w tem zagadnieniu, będą się opierali większemu programowi rozbudowy, stojąc na stanowisku: Poco nam dziś silna marynarka wojenna, kiedy wszystkie państwa starają się ograniczyć budowę okrętów wojennych?

Niech jednak nie zapominają, że akcja rozbudowania sił morskich na morzu, że dąży ona jedynie do osiągnięcia pewnego minimum posiadania, do którego nam jeszcze tak daleko, iż utyną całe lata, zanim osiągniemy ten stan który dziś powinniśmy wysunąć w żądaniach swoich w Lidze Narodów.

Państwo	Okr. linjowe	Krążowiki	Kontra-torped.	Torpedowce	Łodzie podw.	Kanonier.	Trawlerzy	Awjomatki	Stawiacz min	Uwagi
Rosja Sow.	3	2	13	11	13	2	26	1	4	tylko na Bałt.
Niemcy	6	6	12	14	—	5	27	—	—	
Szwecja	10	2	13	8	16	—	5	1	1	
Finlandja	2*)	—	—	—	4	6	2	—	1	*prybrzeżne
Polska	—	—	2	5	3	2	—	—	—	
Estonja	—	—	3	—	—	—	3	—	2	
Łotwa	—	—	—	—	2	—	2	—	1	

Szalony wyścig zbrojeń na morzu wielkich mocarstw morskich, które w ostatnich latach starały się prześcignąć wzajemnie, doszedł wreszcie do takiego punktu, kiedy rozbudowa i utrzymanie tych kolosalnych flot przekraczała możliwości państwowe. Należało jakoś przerwać tę rywalizację i puścić ją na tory więcej racjonalne.

Stan ten był głównym bodźcem do rozpoczęcia rokowań rozbroje-

niowych, lecz powtarzam, że siła bojowa tych flot nic na tem nie straciła, a jeżeli straci w przyszłości, to tak nieznacznie, że dla nas nie może być wskaźnikiem do przerwania rozbudowy naszej marynarki wojennej, która de facto jest obecnie dopiero w zaczątku organizacji.

Dziś jeszcze nie zapóźno, dziś czas jeszcze na rozpoczęcie planowej, ciągłej rozbudowy, lecz spiesz-

my się. Potrzeba silnej floty wojennej może przyjść prędzej, niż się spodziewamy, a wtedy odrazu nie da się uzupełnić naszą flotę do stanu, odpowiadającego potrzebom chwili.

Szybka rozbudowa floty wojennej winna stać się dążeniem każdego Polaka!

O. Ż.

## DO MIŁOŚNIKÓW WISŁY

Skoro — w rocznicę odzyskania dostępu do Bałtyku — tak wiele mówimy o morzu, pomówmy też przez chwilę o naszych wodach śródlądowych, o naszej Wiśle.

Bo już tak jest, że im więcej o morzu mówimy i im więcej czynimy dla jego wykorzystania, tem mniej pamiętamy o Wiśle i tem mniej czynimy dla jej ożywienia. Może dlatego, że nasze wspaniałe zejście na morze, jakim jest Gdynia, chluba i perła odrodzonej Polski, nie leży bezpośrednio u ujścia królowej naszych rzek, a u ujścia jej leży Gdańsk.

I może też dlatego niedość jasno i niedość głośno mówi się wogóle o transporcie wodnym śródlądowym w Polsce, a tem samem i o potrzebie podniesienia tego transportu na Wiśle, o rozbudowie naszych dróg wodnych wogóle, a w szczególności o podniesieniu tej roli, jaką mogłaby odegrać w naszym gospodarstwie krajowym — Wisła.

I dlatego Wisła nie płynie w programie naszych prac, Wisła stoi, jakby pod wiecznym lodem, albo, jeżeliby to powiedzenie miało wydać się komuś zbyt przesadne, powiedzmy — w stosunku do możliwości jej wykorzystania, leży — odłogiem.

A stara piosenka mówi:

„Prują nasze wiosła  
Nurty Wisły czyste,  
Już woda przyniosła  
Nas w strony ojczyste.

Z nami łaska Pańska  
Powraca do chaty,  
Wieżiemy od Gdańska  
Za zboże dukaty”...

Rozumiemy bardzo dobrze, że w kolejności całego szeregu prac, jakie odrodzone Państwo ma do wykonania po zgórą wiekowej niewoli i zgórą wiekowym zaniedbaniu, pra-

ce nad przystosowaniem naszych dróg wodnych śródlądowych do tej roli, jaką wskazuje im nasze położenie geograficzne i polityczne, roli łącznicy gospodarczej, nie tylko drogą żelazną, ale i wodną, łącznicy pomiędzy Zachodem i Wschodem, Bałtykiem i Morzem Czarnym, że te prace odłożone być muszą do dalszego planu.

Ale — jeżeli chodzi o samą tylko Wisłę i tą drogą łączenie się nasze z morzem i o nasz własny przedewszystkiem, a nie tyle międzynarodowy interes, to musimy sobie powiedzieć, że już czas najwyższy na przejście z tego niewinnego flirtu, jaki dotychczas prowadziliśmy z Wisłą, do poważniejszego z Wisłą romansu i uczynienie dla tej naszej kochanki czegoś więcej ponad samo tylko pakowanie w nią kanienia i faszyny — w obronie przed jej wylewem... Trzeba z punktu widzenia regulacji Wisły tylko dlatego, że jest rzeką niesforną, przejść nareszcie na punkt widzenia uregulowania nie tylko jej brzegów, ale i uregulowania i udoskonalenia jej możliwości transportowych, zarówno możliwości nadawcy transportu, jak i spedytora. Niechaj nie tylko nas nie zalewa, ale niechaj też nas i niesie, niesie na morze, nas i plony naszych pól i kopalń —

„Wisła, nasza Wisła, nasza polska rzeka,

W Karpatach się rodzi, do morza ucieka...”

Do morza ucieka — poprzez Gdańsk...

Wiadomo, że odpowiedzialny za komunikację resort rządowy podejmuje stopniowo coraz to większe wysiłki w trosce o Wisłę, że niedawno, jak w końcu ubiegłego roku podjęto poważniejsze prace na górnym odcinku Wisły, ale — jeżeli chodzi o całokształt planu rozbudowy gospodarczej Państwa, wydaje się nam, że dla Wisły należa-

łoby i można uczynić znacznie więcej — już teraz!

Gdy marynarze i pionierzy kolonjalni wołają: „Wszyscy na morze!”, wołajcie, pionierzy żeglugi śródlądowej: „Wisła Wisła — Panowie!”

Trzeba Wisłę ożywić, trzeba potwierdzić, że i Gdańsk jest nam potrzebny, że i Gdańsk jest polskim portem, bo nie może być niepolskie ujście rdzennie polskiej i całą swoją długością w Polsce leżącej rzeki, Wisły, królowej naszych wód.

A jeżeli chodzi o Gdynię, to i Gdynia łączy się z Wisłą przez zatokę Gdańską — dostosowanym odpowiednio taborem rzeczonym. A kto koniecznie chce ominąć niewdzięczny Gdańsk, niechaj buduje czemprędzej bezpośrednio łączący Gdynię z Wisłą — Kanał Kaszubski!

Ale w pierw — Fundusz Wisły!

Więc wołajcie, pionierzy żeglugi śródlądowej, wołajcie głośniej: „Wszyscy na Wisłę! Wisła — przez Gdańsk — na morze!”

„Woda szumi, woda płynie,  
Przypomina szczęsny czas,  
Polska nigdy nie zaginie,  
Póki Wisła rzeźwi nas”...

GEN. ST. KWASNIEWSKI

Kierownik Wydziału  
Żeglugi Śródlądowej L. M. i K.

---

---

## ZAPISUJCIE SIĘ

## DO LIGI

## MORSKIEJ

## I KOLONJALNEJ!

---

---

## JESZCZE O GDAŃSKU

Tak się już zwykle dzieje, że pewne zagadnienia, które nie znalazły męskiego rozstrzygnięcia w chwili swego powstania, stają się później przyczyną licznych trosk i kłopotów dla wszystkich zainteresowanych.

Jedną z takich spraw jest sprawa Gdańska.

Dwukrotna decyzja Rady Ambasadorów o oddanie Gdańska Polsce została przez „genjalnego intryganta” w zakresie spraw polityki międzynarodowej storpedowana. Owoce jego zabiegów jest Wolne Miasto z portem, w którym swobodny i niczem nieskrępowany dostęp do morza został Polsce zagwarantowany.

W wyniku tak ujętej konstrukcji polityczno-ekonomicznej zainteresowane strony, t. j. Polska i Gdańsk, zmuszone były do zawarcia umów szczegółowych, traktujących i normujących prawa i obowiązki Polski i Gdańska w porcie gdańskim.

Podłożem stałego zaognienia stosunku Wolnego Miasta do Polski jest wpływ czynników zewnętrznych, które na terenie Gdańska doszły do znaczenia dominującego, z jednej strony nie szczędząc środków pieniężnych, z drugiej zaś prowadząc najbardziej bezwzględną propagandę. Tą drogą prawda została zasłonięta, a przecież ona jedynie posiada wartość stałą w odróżnieniu od szybko odchodzących w zapomnienie hasel zaczerpniętych z nienawiści. W ten sposób powstało również i zostało przeszczone do wiadomości części opinii świata jedno z najbardziej rażących i krzywdzących interesy polskie nieporozumień okresu powojennego. Istota tego błędnego twierdzenia jest łatwa do zrozumienia.

Głębokie poczucie sprawiedliwości i prawdy dziejowej wielkiego Prezydenta Stanów Zjednoczonych Ameryki, Wilsona, przywróciło Polsce bezpośredni dostęp do morza Bałtyckiego, a równocześnie zapewniło jej, bez żadnych zastrzeżeń, swobodne używanie i korzystanie z dróg wodnych, doków, basenów, nabrzeży i innych budowli, koniecznych dla potrzeb wwozu i wywozu z Polski, a położonych na terytorjum Gdańska. Brzmienie postanowień Traktatu Wersalskiego nie budzi żadnych wątpliwości. Intencją tych postanowień było stworzenie specjalnych gwarancji na rzecz Polski na terenie Wolnego Miasta, je-

dynie przy zapewnieniu Gdańskowi pewnych praw i przywilejów w zakresie samorządu kulturalnego i gospodarczego.

Zobaczmy jednak, jak dzisiaj — po latach trzynastu — interpretowane są przez gdańszczan i ich adwokatów jasne postanowienia traktatu.

Dziś prasa niemiecka i gdańska głosi całemu światu tezę nie o polskim prawie do swobodnego korzystania z usług portu gdańskiego, lecz o bezwzględnym obowiązku „pełnego” wykorzystania jego zdolności. W ten sposób, Polska z sytuacji pełnoprawnego użytkownika portu gdańskiego zostaje zepchnięta do roli przedmiotu eksploatacyjnego monopolu gdańskiego. Pomijamy techniczną trudność ściślego sprecyzowania tak ujętego zobowiązania, które niewątpliwie jednak w każdym momencie może stworzyć przedmiot do licznych i długotrwałych sporów. W artykule niniejszym chodzi nam jedynie o podkreślenie politycznej i moralnej strony zagadnienia.

A teraz jeszcze jedna uwaga. Gdańsk do roku 1926, t. j. w okresie kiedy jego obroty znajdowały się mniej więcej na poziomie lat przedwojennych i kiedy gros obrotów Polski w handlu zamorskim szło przez porty naszych sąsiadów, stan ten uważał za normalny. Dopiero kiedy inicjatywa i świadoma polityka rządu polskiego doprowadziła do czterokrotnego wzrostu obrotów portu gdańskiego, które nawet w okresie największego napięcia kryzysu ubiegłego były blisko trzykrotnie większe, niż przed wojną, i która równocześnie stworzyła drugi polski port na Bałtyku, Gdańsk ocknął się z letargu i stanął w „obronie swych zagrożonych praw”.

Mimowoli nasuwa się historyczne porównanie, czyż bowiem nie mamy już w naszej historii w wieku XVI i XVII przykładów, kiedy „ciasno pojęte interesy egoistyczne Gdańska” stanęły na przeszkodzie realizacji wielkiego programu morskiego królów Polski. Jakie korzyści uzyskał Gdańsk w wyniku obrony swojego monopolistycznego stanowiska w dawnej Polsce, może świadczyć jego sytuacja w wieku XIX i początkach wieku XX.

Przejdźmy zatem do pobieżnego przedstawienia zmian, jakim uległ pod względem technicznym port gdański oraz jego sytuacja handlo-

wa od momentu związania go z polskim zapleczem.

Przed wojną Gdańsk wśród portów morza Bałtyckiego zajmował dziewiąte miejsce, a obecnie stanął na trzecim, idąc bezpośrednio za Kopenhagą i Sztokholmem, prześcigając obroty Szczecina — prawie dwukrotnie, a Rygę trzykrotnie. Prawdą jest również, że przeciętny tonaż okrętów, zawijających do Gdańska podwoił się w porównaniu do przedwojennego; podwoiła się również ilość bander i wzrosła ilość stałych linii żeglugowych, obsługujących port gdański. Prawdą jest również i to, że jak podnosiliśmy wyżej, obroty portu gdańskiego w okresie powojennym wzrosły kilkakrotnie w zestawieniu z latami przedwojennymi.

Najbardziej oczywistą prawdą jest wreszcie to, że Polsce zawdzięcza Gdańsk szybki rozwój, którego nie możemy zaobserwować w żadnym innym porcie europejskim.

Mimo wszystko, z uporem godnym podziwu, Gdańsk nie przestaje występować przeciw Polsce. W tych warunkach warto się zastanowić, co mianowicie dał Gdańsk Polsce. Tu również przytoczymy tylko dane niezbitę.

A więc prawdą jest, że cała rozbudowa portu gdańskiego i przekształcenie go pod względem technicznym z podrzędnego portu, jakim był przed wojną, na pierwszorzędną nowoczesny port o zasięgu międzynarodowym, zostało dokonane za pieniądze, które Gdańsk mógł pożyczyć dlatego, że Państwo Polskie udzieliło swojej gwarancji.

Prawdą również jest, że gdański port jest najdroższym portem na Bałtyku. Składa się na to nie tylko nienormalna wysokość jego waluty, w porównaniu do waluty jego zaplecza, ale bodaj jeszcze w większym stopniu fakt nigdzie niespotykanego rozrostu administracji portowej i miejskiej. Wprawdzie w ostatnich czasach Gdańsk poczynił pewne wysiłki w celu zmniejszenia kosztów portowych, jednakże i nadal należy do portów o wysokich kosztach handlowych.

Również i pod względem żeglugi zawiódł nas Gdańsk całkowicie. Zdawałoby się, że na tle tak nadzwyczajnego rozwoju stosunków handlowych Gdańsk potrafi stworzyć własną flotę handlową. Próżnością tego oczekiwali w ciągu pierwszych lat współpracy Gdańska

z Polską. Prawdą jest, że i dotychczas flota gdańska nie istnieje. Zajmuje ona bowiem w statystyce ruchu portowego miejsce na szarym końcu. I tak w r. 1928 bandera gdańska stanowiła 1,64% statków, które odwiedziły ten port. W roku 1931 udział ten spadł jeszcze bardziej i stanowił tylko 0,94%.

Z bliższej analizy ruchu okrętowego wynika, że i ten tonaż jeżeli chodzi o właściwy handel morski nie ma żadnego znaczenia, — są to bowiem statki zupełnie małe, uprawiające głównie żeglugę w obrębie

polsko-gdańskich wód przybrzeżnych. I pod tym względem nie dał Polsce Gdańsk tego, czego mogła Polska żądać od starego miasta handlowego, które odgrywało tak wielką rolę w handlu zamorskim dawnej Polski i posiadało własną flotę handlową. Gdańsk wolał pozostać bierny, dyskontując tylko swoje geograficzne położenie i ograniczając się, przy rozbudowie portu, jedynie do użytkowania kapitałów i pożyczek, zaciągniętych pod gwarancją rządu polskiego, nie inwestując w rozbudowę portu własnych kapi-

tałów, w ścisłym tego słowa znaczeniu i nie czyniąc żadnych wysiłków dla stworzenia własnej floty.

Prawdą więc jest, że ciągnie Gdańsk ze współpracy z Polską wielkie korzyści i to zupełnie niewspółmiernie do usług, które — jako port i jako miasto portowe — oddaje Polsce.

W tych warunkach staje się aktualne pytanie, czy nie jest uzasadnione, aby Polska z roli oskarżonego, jaką narzuca jej taktyka niemiecka i gdańska, przeszła do aktywnej roli oskarżyciela?

F. R.

## BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

Pomimo kryzysu, który ciężko dotknął światowy przemysł budowy okrętów, we Francji w ciągu ubiegłych miesięcy spuszczone na wodę trzy ciekawe jednostki morskie.

W dniu 30 listopada r. ub. na stoczni Chantiers et Ateliers de Provence spuszczone został statek „Kolente”, pierwszy specjalnie budowany do przewozu bananów. Statek ten, należący do Compagnie des Transports Maritimes de l'Arique Occidentale (filja t-wa Chargeurs Réunis), posiada charakterystykę następującą: długość pomiędzy pionami 97.6 m, szerokość 14.8 m, wysokość burty 10 m, zanurzenie 5,5 m, wyporność 1800 ton.

Mechanizm napędowy stanowi jedna maszyna o potrójnym rozprężeniu pary, z podgrzewaczem, o mocy 3.500 KM, dająca statkowi szybkość 14 węzłów. Pary dostarczają trzy kotły Prudhon — Capus o opalaniu mazutem.

Dla ładunku statek posiada 14 ładowni i międzypokład o łącznej objętości 3.500 m sześć., co pozwala przyjąć jednocześnie 35—40.000 kiści bananów o wadze 900 ton.

Specjalne urządzenia chłodniczo-ogrzewawcze, dostarczone przez Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest et de Bacalan Réunis (które wyposażyły w te urządzenia także podobny statek „Kindia” t-wa Chargeurs Réunis) rozprawdzają do wszystkich przedziałów ładunkowych powietrze oziębione latem, a ogrzane zimą, utrzymując stałą temperaturę od 10 do 12 stopni. Cyrkulacja powietrza jednocześnie usuwa z ładowni wydzielane przez owoce gazy.

Statek „Kolente” rozpocznie swą służbę już w ciągu lutego r. b.

Także w dniu 30 listopada r. ub. towarzystwo Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worms et Cie) dokonało na swej stoczni w Trait spuszczenia na wodę statku towarowego „Cap Blanc”, zbudowanego dla Société Anonyme de Gérance et d'Armement.

Statek ten posiada wymiary następujące: długość 103 m, szerokość 14 m, wysokość burty 7.98 m, zanurzenie 5.93 m, wyporność 6100 ton i nośność 3.690 ton. Mechanizm napędowy stanowi jedna maszyna parowa o potrójnym rozprężeniu pary o mocy 1400 KM.

Według zwyczaju przyjętego przez tę Stocznice, statek został spuszczonej na wodę w stanie całkowicie ukończonym.

Identyczny statek „Cap Cantin”, zbudowany dla tegoż towarzystwa, zostanie spuszczonej na wodę w Trait w ciągu lutego r. b.

Jako ciekawą należy również podać wiadomość, że Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worms et Cie) jest w trakcie otrzymywania zamówienia na budowę zbiorników do nafty dla Syrii, gdzie mają one być ustawione na stacji końcowej rurociągu towarzystwa Irak Petroleum Company. Otrzymanie tego zamówienia uważać należy za sukces przemysłu francuskiego.

W dniu 28 grudnia r. ub. na stoczni Chantiers de Normandie de la Société des Chantiers et Ateliers de St. Nazaire-Penhoët nastąpiło spuszczenie statku „Marcella”, największej na świecie morskiej jednostki rybackiej.

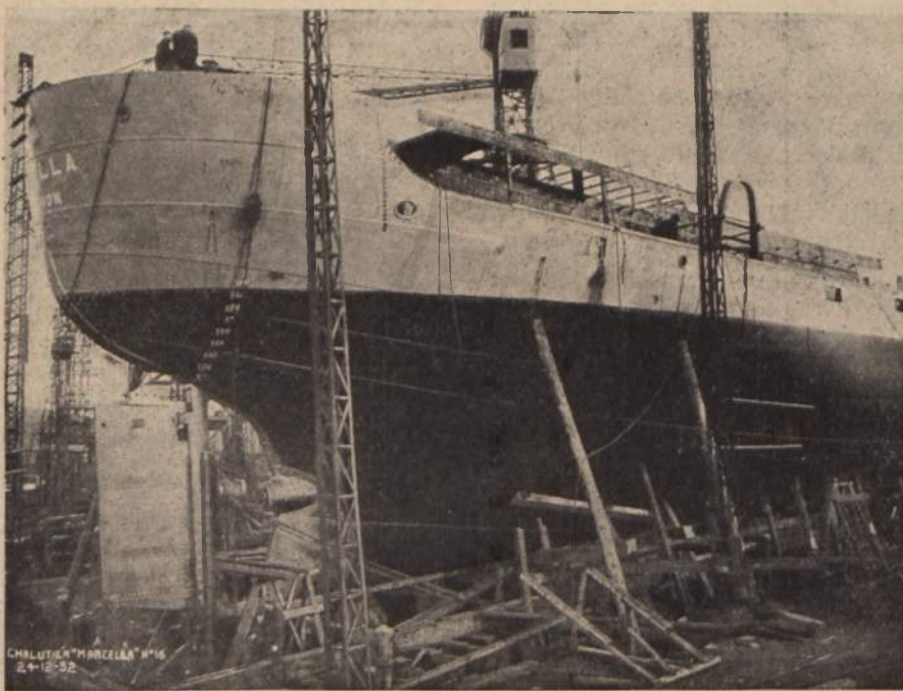
Statek ten, do którego wrócimy jeszcze w chwili jego wykończenia, co powinno nastąpić w marcu r. b., posiada długość 70 m., szerokość 10.5 m. i nośność 1225 ton.

Jego mechanizm napędowy stanowi jeden sześciocylinnowy motor Diesla typu Burmeister i Wain, o mocy 1000 KM, zbudowany w zakładach Chantier de Penhoët. Ciekawy ten statek został pomyslnie spuszczonej w obecności licznej rzeszy osób ze świata morskiego. W zakresie rybolowstwa stanowi on nadzwyczaj ciekawą inowację.

Windy sieciowe, jak i reszta mechanizmów pomocniczych tego statku, poruszane są zapomocą energii elektrycznej.

Dzięki zastosowaniu szeregu ulepszeń zużycie materiałów pędnych „Marcelli” wynosi o 350 kg na dobę mniej, niż na podobnym tego rodzaju statku „Victoria”, zbudowanym przed paru laty dla Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur, jakkolwiek i na tamtym statku zużycie materiałów pędnych było dość ekonomiczne. Zasięg działania „Marcelli” w związku z tem poważnie wzrósł i pozwala jej na uprawianie nieprzerwanych połowów na morzu w przeciągu 5 miesięcy.

Inna stocznia francuska, les Anciens Chantiers Dubigeon, otrzymała ostatnio zamówienie na budowę kilku większych statków rybackich, a w tem: dwóch o długości 38 m, jednego o dług. 29 m, oraz dwóch żaglowców z motorem pomocniczym — o długości 55 i 52 m. Statki te, których budowę już rozpoczęto w Nantes, otrzymają motory spalinowe Diesel



Spuszczanie na wodę statku „Marcella” największego na świecie statku rybackiego.  
(Do artykułu obok).

Sulzer, budowy zakładów Ateliers et Chantiers de la Loire.

Zamówienia te, przyczyniając się z jednej strony do odnowienia francuskiej floty rybackiej w drodze zastąpienia starych jednostek statkami nowoczesnymi, dają jednocześnie budowniczym okazję do zastosowania na nich najbardziej ekonomicznych urządzeń. W okresie zastoju

w budownictwie okrętów jest to okazja dość rzadka.

W chwili obecnej kilka stoczni francuskich buduje pogłębiarki, jak naprzykład stocznia les Anciens Chantiers Dubigeon, która wykańcza drogą ssącą, budowaną dla Ministerstwa Kolonij, a przeznaczoną do osuszania lagun w Grand Bassam.

O. Q.

## Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

### „KIESZONKOWY PANCERNIK“.

„Kieszonkowy pancernik“, jak nazywają Anglicy wybudowany przez Niemców krążownik pancerny „Deutschland“, nie przestaje być przedmiotem ożywionej polemiki na łamach fachowej prasy zagranicą. Ostatnio korespondent morski „Daily Telegraph“ — Hector Bywater dorzuca szereg ciekawych szczegółów, oświetlających niektóre właściwości taktyczne tego okrętu.

Budowa „Deutschlandu“ kosztowała przeszło 18 milionów dolarów, a więc o 6—8 milionów więcej od kosztów przeciętnego krążownika tej samej wyporności. Takie wysokie koszty budowy zostały wywołane tem, że pancernik niemiecki został pokryty blachami pancernymi, które są umocowane przy pomocy spawania, a nie jak było praktykowane dotychczas — przy pomocy nitowania. Ponadto bardzo drogo kosztowały instalacje głównego uzbrojenia artyleryjskiego, składającego się z dział 27 cm. zupełnie nowego typu.

Jak wiadomo — Niemcy zamierzają wystawić dywizjon, złożony z czterech jednostek tego typu. „Deutschland“ został już wykończony i w najbliższej przyszłości zakończy ostateczne próby; budowę drugiego okrętu tego typu — „Ersatz Lothringen“ rozpoczęto w czerwcu 1931 roku, rozpoczęcie budowy trzeciego i czwartego przewiduje się w roku bieżącym i następnym.

Dywizjon tych okrętów da możliwość Niemcom osiągnięcia znacznej przewagi sił morskich na Bałtyku, gdyż okręty te będą znacznie silniejsze od przestarzałych pancerników sowieckich, a tem bardziej od słabo uzbrojonych pancerników państw skandynawskich.

Z punktu widzenia politycznego pancerniki niemieckie wywołały ogromne poruszenie, co znalazło wyraz w decyzji rządu francuskiego o konieczności wzmocnienia sił pancernych Francji. Francuzi rozpoczęli już budowę pierwszego krążownika pancernego o wyporności 26.000 ton, który ma być odpowiednią na budowę pancerników niemieckich. Z drugiej strony zaniechano budowy tak popularnych dotychczas krążowników o 10.000 ton wyporności, które uznano powszechnie za ustępujące co do siły pancernikom niemieckim.

Rzeczywiście, jeżeli się porówna wagę pocisków, wyrzucanych w jednej salwie artylerji głównej poszczególnych krążowników 10.000-tonowych i pancernika niemieckiego, to okaże się, że na 1989 kg, które wyrzuca sześć 27-centymetrowych dział „Deutschlandu“ — angielski „Norfolk“ daje tylko 900 kg, francuski „Algerie“ — 1350 kg, a amerykański „Portland“ — 1620 kg. Ponadto donośność dział niemieckich jest dwa razy większa od donośności artylerji krążowników 10.000 tonowych, — działa niemieckiego pancernika noszą na 34.000 m, przy 14.000 m, donośności

krążowników francuskiego i angielskiego, i 16.200 mtr. krążownika amerykańskiego.

Próby dział pancernika niemieckiego na poligonie artyleryjskim w Altenwalde dały nadzwyczaj dodatnie rezultaty tak pod względem dokładności, jak siły wybuchu i szybkości ognia. — Działa te należy zaliczyć do wyjątkowo udanych. Poza artylerją główną „Deutschland“ posiada baterję z ośmiu dział 6-calowych i czterech 3-calowych przeciwlotniczych.

Po zakończeniu prób „Deutschland“ ma być wcielony do dywizjonu pancerników na morzu Bałtykiem, poczem przypuszczalnie rozpocznie podróż reprezentacyjną naokoło świata, jak to było z krążownikami, już wykończonymi.

### NAJWIĘKSZA ŁÓDZ PODWODNA.

Francuska łódź podwodna „Surcouf“ odbyła w końcu roku zeszłego pierwsze pływanie próbne na wodach Atlantyku, zawiązując do portów Casablarca, Dakar i Konakry i przebywając w ciągu niespełna sześciu tygodni 4.300 mil morskich. Jest to obecnie największa łódź podwodna na świecie; wyporność jej wynosi 2880 ton, uzbrojenie składa się z dwóch dział 200 mm, oraz czterech wyrzutni torpedowych.

Łódź podwodną „Surcouf“ wybudowano z myślą wykorzystania jej do obrony posiadłości kolonialnych Francji w charakterze krążownika podwodnego. Myślą przewodnią konstruktorów było wybudowanie takiego okrętu, który miałby możliwość prowadzenia walki w stanie nadwodnym i w pozycji pół pogrążonej, uzyskując w ten sposób znaczne zmniejszenie swej sylwetki, widzianej przez nieprzyjaciela, i zabezpieczenie kadłuba przed pociskami przez częściowe zanurzenie go do wody. Okręt taki mógłby śmiało stawić czoło największym krążownikom, zanurzając się w ostatecznym wypadku i dla wykorzystania swego potężnego uzbrojenia torpedowego.

Próbne pływanie w zupełności potwierdziło przewidywania konstruktorów i łódź podwodna „Surcouf“ wykazała nadzwyczaj dobre właściwości nawigacyjne i bojowe. Płynąc na powierzchni, łódź podwodna mogła rozwinać średnią szybkość 20 węzłów. Jej właściwości nawigacyjne w położeniu nadwodnym w niczem nie ustępują kontrtorpedowcom, chociaż oczywiście jest ona mniej zwrotna i trudniejsza do kierowania. Warunki mieszkalne okazały się w zupełności zadowalające i załoga, złożona ze 150 oficerów i marynarzy doskonale wytrzymała długie pływanie próbne, potwierdzając w ten sposób

\*) Patrz ilustrację w poprzednim numerze „Morza“.

przydatność łodzi podwodnej do dużych operacji krążowniczych.

Opinia fachowców w Anglii nie podziela zapatrywań, co do celowości budowy takich dużych łodzi podwodnych. Uważają oni, że „Surcouf“ jest zbyt duża, jeżeli chodzi o wykorzystanie jej w charakterze łodzi podwodnej, z drugiej strony nie wierzą, by mogła ona spełniać zadania krążownika nadwodnego. Przedewszystkiem są wysuwane argumenty, że przy długich operacjach krążowniczych, zwłaszcza w okolicach podzwrotnikowych, warunki mieszkalne na łodzi podwodnej będą działały deprymująco na stan psychiczny załogi i nie będzie ona w stanie wytrzymać tak długo, jak na to pozwalaliby właściwości taktyczne łodzi podwodnej. W tych warunkach, zdaniem fachowców angielskich, niema sensu dawać łodzi podwodnej takiego dużego zasięgu działania, skoro załoga nie będzie w stanie dorównać pod względem wytrzymałości załozem technicznym.

Ponadto podnoszone są wysokie koszty tego typu łodzi podwodnych. Budowa „Surcoufa“ kosztowała 100 milionów franków, a więc tyle, co kosztuje krążownik. Anglicy uważają, że lepiej byłoby wybudować za tę cenę 5 zwykłych łodzi podwodnych, względnie jeden krążownik, zamiast robienia eksperymentów, które niewiadomo jeszcze czy usprawiedliwią pokładane nadzieje.

Przytacza się wreszcie przykład angielskiej łodzi podwodnej „K 5“, który ma służyć za dowód, że szybkość i sprawność zanurzenia łodzi podwodnych zmniejsza się w miarę zwiększenia ich pojemności.

### SAMOLOTY DO STAWIANIA MIN ZAGRODOWYCH.

Admiralicja angielska zamówiła 30 samolotów, specjalnie przystosowanych do stawiania min zagrodowych. W posunięciu tem przejawia się kardynalny zwrot na niekorzyść okrętów — zagrodowców. Według pogłosek Admiralicja nosi się z zamiarem zupełnego skasowania istniejącej obecnie 40 okrętów tego typu.

Ostatnio przeprowadzone doświadczenia nad zastosowaniem samolotów do stawiania min zagrodowych udały się w zupełności i najbliższe dostępy do Portsmouth i Southampton zostały zagrożone przez normalne pola minowe, postawione z samolotów.

Nowe samoloty mają odznaczać się specjalnie mocną konstrukcją i bardzo dodatnimi właściwościami taktycznymi. Każdy z nich zostanie zaopatrzony w trzy silniki o ogólnej sile 2.550 HP, promień działania został obliczony na 1500 mil.

Urządzenia minowe będą składały się z czterech wyrzutni, po dwie z każdej strony. Każdy samolot będzie mógł zabrać po 8 min zagrodowych, — 4 w wyrzutniach i 4 wewnątrz samolotu w specjalnym składzie. Ponadto przewidziano radiostację i uzbrojenie z karabinów maszynowych. Zupełnie nie przewiduje się natomiast urządzeń do zabierania bomb.

Zagadnienie zastosowania samolotów do stawiania min zagrodowych ma przed sobą dużą przyszłość, gdyż wiele czynników składa się na to, że samoloty mają w porównaniu z okrętami dużą przewagę, a więc: większą szybkość, większy promień działania, znacznie lepsze warunki bezpieczeństwa, wreszcie niepomniernie mniejsze koszty wykorzystania.

## GDYNIA I POLSKA ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Gdy wzrok nasz pada na mapę Polski i obok naszego starego portu polskiego, Gdańska, widzimy tuż obok Gdynię, tę chlubę naszej energii twórczej, — mimowoli nasuwa się pytanie, czy i ten nasz nowy port nie mógłby być równie dobrze połączony ze swym zapleczem, jak Gdańsk? Czy berlinki, ładowane w Krakowie, Warszawie lub Brześciu, a może w przyszłości i gdzieś na Dnieprze, — nie będą mogły dochodzić nietylko do Gdańska, lecz i Gdyni?

Wielkie porty powstają przeważnie w ujściach rzek żeglownych. Jeżeli istnieją nieliczne wyjątki, (Marsylja, Odessa, Genua), są one wytłumaczone przez specjalne warunki miejscowe. Port Marsylji, powstały opodal od ujścia Rodanu, został ostatnio połączony z tą rzeką zapomocą kanału przechodzącego tunelem przez otaczające miasto góry. Na ten znaczny wydatek zdecydowano się pomimo, że Rodan nie odgrywa w sieci wodnej Francji tak dominującej roli, jak Wisła w sieci polskiej.

Poniżej rozważymy szereg rozwiązań, jakie pod względem technicznym wydają się możliwe w celu zapewnienia naszej żegludze śródlądowej korzystania z portu w Gdyni. Każde z tych rozwiązań ma swoje zalety i swoje wady. Jedne są natury technicznej, inne — natury ekonomicznej lub politycznej.

### 1. Kanał przez wyżynę Kaszubską

Najczęściej bywa wysuwana możliwość budowy kanału, łączącego Dolną Wisłę z Gdynią przez terytorjum polskie, obchodząc terytorjum W. M. Gdańska, t. j. mniej więcej trasą kolei Bydgoszcz — Gdynia.

Powstanie idei takiego projektu było zupełnie naturalne. Na wschód od ujścia Wisły istnieje droga wodna wewnętrzna aż do ujścia Niemna. Wydawało się więc, na pierwszy rzut oka, że i na zachód od tego ujścia możnaby choć na niewielkiej przestrzeni stworzyć drogę podobną. Niestety, warunki terenowe są tu wręcz odmienne.

Projektowany kanał mógłby się zaczynać w ujściu do Wisły rz. Czarnej Wody (Wdy) koło Swiecia i wykorzystując dolinę tej rzeki, dochodzić do jez. Wdzydze, stąd do j. Raduńskiego, a następnie, głębokim wykopem musiałby przeciąć wyżynę Kaszubską i zejść do Gdyni.

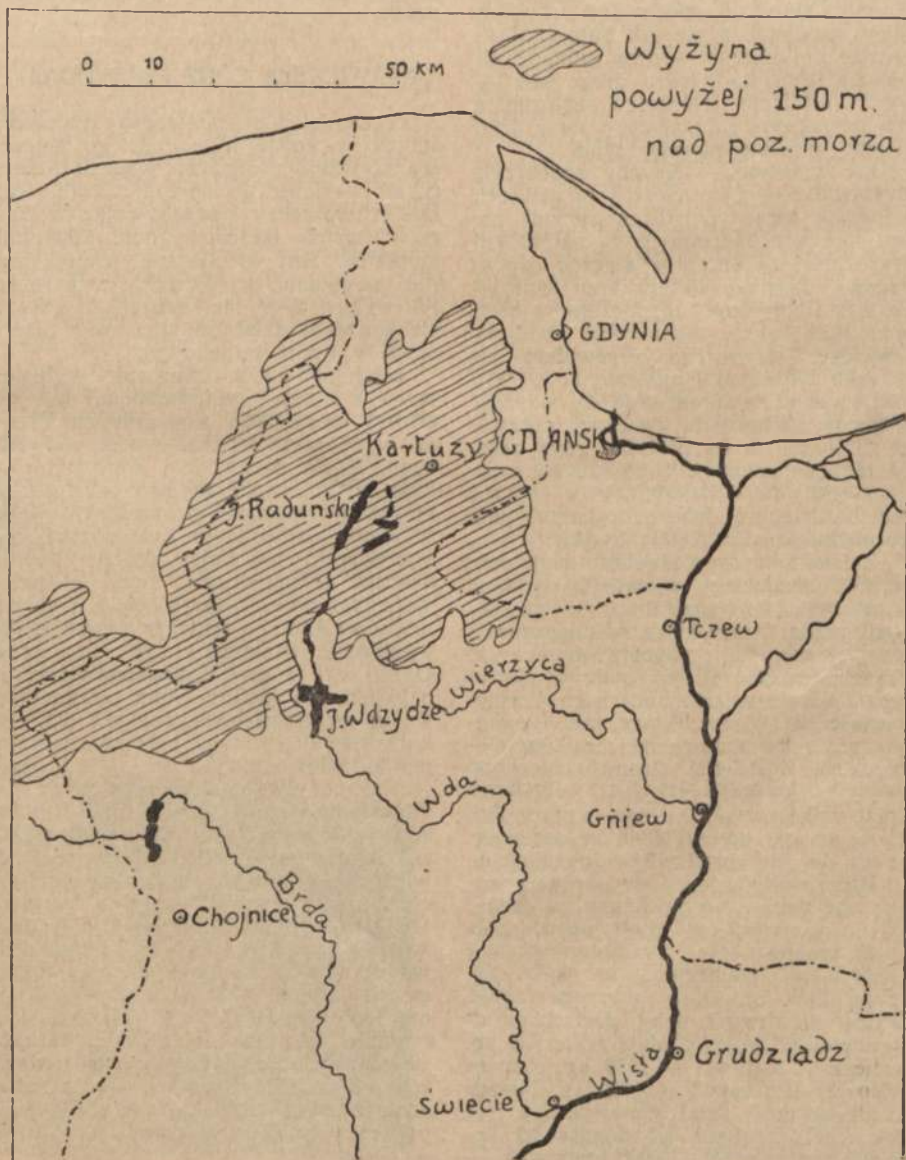
Długość tego kanału wynosiłaby około 200 km t. j. w porównaniu z Wisłą odległość tą drogą do morza byłaby o 100—120 km dłuższą. Największą jednak niedogodnością tego kierunku jest to, że teren Kaszub, między granicą Niemiec i W. Miasta Gdańska stanowi wyżynę o wyniosłości 150—200 m nad poziomem morza. Jezioro Wdzydze leży na 133 m, jez. Raduńskie na 162 m nad poziomem morza. Jedyna dogodna trasa w stronę morza doliną rz. Leby, — przecięta jest granicą niemiecką, — i kanał musiałby być skierowany głębokim wykopem przez wyżynę, dla obejścia granicy.

Dla przewyciężenia znacznego spadku 162 m należałoby w kanale wybudować przynajmniej 40 słuz komorowych. Ponieważ zaś każda słuz, przedłużając czas potrzebny na przebycie drogi pod względem

kosztów przewozu, odpowiada około 44 km długości drogi, więc okoliczność ta zwiększałaby taryfową odległość drogi wodnej przez Kaszuby jeszcze o  $4 \times 40 = 160$  km. Ogółem więc byłaby to droga pod względem kosztów przewozu dłuższa od drogi przez Wisłę o  $120 + 160 = 280$ .

Gdyby więc nawet przyjąć, że koszt przewozu tony — km na kanale będzie się kalkulował tak samo, jak na dolnej Wiśle, i że na kanale nie będzie wcale pobierane żadne myto — to i tak towar, idący z Gdyni do Warszawy, musiałby opłacać, kierując się kanałem, za 710 km odległości taryfowej zamiast kierując się z Gdańska Wisłą — za 430 km.

Przedłużenie drogi o 280 km przy cenie własnej przewozu tylko 2 grosze za t — km, stanowi już 5 zł. 60 gr. na tonie.



Mapka północnej części województwa pomorskiego.

Wobec powyższego należy uważać kanał przez terytorjum Kaszub — jako wielką drogą tranzytową, łączącą Wisłę z Gdynią za niemający racji bytu.

Inaczej się jednak rzecz cała przedstawia, jeżeli Kanał Kaszubski będziemy rozpatrywali jako kanał o znaczeniu lokalnym, dla niewielkich barek 150 tonowych, w rodzaju kanału górnonoteckiego.

Szereg malowniczych jezior Kaszubskich (j. Wdzydze — Raduńskie — Ostrzyckie) może stanowić drogę wodną długości 55 km, z których 39 km przypada na jeziora, a tylko na długości 16 km wymagane jest wykonanie kanału z budową ok. 6—7 śluz dla przezwyciężenia 29 m spadku. Budowa ta wymagałaby ogółem nakładu ok. 7—8 milionów zł.

Na tej drodze, oprócz pewnego ruchu miejscowego towarowego, mógłby się rozwinąć ruch turystyczno-wycieczkowy, jak to jest na jeziorach i kanałach Szwecji i Finlandji.

Od jeziora Wdzydze wypływająca z niego rz. Wda (Czarna Woda) mogłaby być na długość 100 km.

skanalizowana aż do zakładu wodnego w Gródku i stąd do o 22 km odległej Wisły. Dla przezwyciężenia 110 m spadku potrzeby było zbudować do 20 śluz, co łącznie z jazami i niezbędnymi sprostowaniami rzeki wymagałoby nakładu do 25 milionów zł.

Na stopniach skanalizowanej Wdy dałoby się wyzyskać jeszcze 3 razy tyle energii wodnej, ile daje dziś elektrownia w Gródku, wyzyskująca spadek 18 m. Energia ta znalazłaby zastosowanie przy elektryfikacji kolei Bydgoszcz — Gdańsk.

Zamiast kierunku przez Wdę, możnaby przyjąć także pod uwagę kierunek przez rzekę Brdę, do której górnej części można się dostać z jez. Wdzydze kanałem ok. 25 km. długim. Skanalizowanie Brdy na długości 110 km, aż do Bydgoszczy, dałoby możliwość wyzyskania na spadku 83 m energii dwa razy większej, niż na rz. Wdzie. Brda nadaje się doskonale do skanalizowania w tych celach, dzięki wysokim brzegom, i koło Koronowa budowa zakładu wodnego jest już projektowana.

Przy tym kierunku do górnej części Brdy byłby dołączony szereg jezior Chojnickich (25 km jezior i 3 km przekopów).

Byłoby może wskazane, ażeby wyżej opisane projekty były opracowane szczegółowiej, zwłaszcza pod względem uzgodnienia celów żeglugowych i elektryfikacyjnych, z tem, że realizacja ich mogłaby następować fragmentami, w zależności od konjunktury.

Co do dalszego przedłużenia kanałów na północ, t. j. połączenia jez. Raduńskiego z Gdynią, — wątpliwe jest, czy nawet przy przyjęciu małych wymiarów kanału budowa ta kiedykolwiek mogłaby być uważana za realną, — a to wskutek znacznych kosztów, jakich wymagałoby zarówno budowa przynajmniej 20—25 śluz, — jak również znaczne wykopy przy przecięciu wyżyny Kaszubskiej na północ od jez. Raduńskiego. Wobec zaś nieznacznej ilości wody, jaka mogłaby do tego kanału być skierowana, — wyzyskanie energii na większą skalę nie mogłoby tu mieć zastosowania.

(c. d. n.)

INŻ. T. TILLINGER.

# YACHT I KAJAK

Dział, poświęcony wychowaniu wodnemu, sportom i turystyce.

## ŻEGLARSTWO MORSKIE JAKO SPORT

Spółczesność polskie zaczyna powoli rozumieć, jak niesłychane znaczenie dla potęgi państwa ma swobodny dostęp do własnego wybrzeża morskiego.

Zaczyna rozumieć, że to morze wykorzystywać powinniśmy w każdej formie, nie tylko jako swobodną drogę handlową, ale także, że morze daje nam możliwość rozwinięcia najpiękniejszego sportu — żeglarstwa amatorskiego.

Zaden inny sport nie jest tak zdrowy, hartujący ciało, a nadewszystko duszę, jak żeglarstwo. Tu na morzu, na niewielkiej łodzi, w przczystym powietrzu i w słońcu, zdała od zbiegowiska ludzkiego, hartujemy nasze mięśnie, napelniamy piersi czystym powietrzem, uczymy się ufać we własne siły, polegać tylko na sobie samych, zadawać sobie małe, obserwować przyrodę, nie tylko walczyć z chwilowymi trudnościami, ale przewidywać przyszłość, by uniknąć niebezpieczeństw, któreby nam grozić mogły.

Ukazanie się polskiej łodzi sportowej, zwanej „yachtem”, w portach zagranicznych jest także ogromnie ważnym środkiem dla naszej propagandy. Musimy sobie zdać sprawę, że o Polsce bardzo mało wiedzą okoliczne ludy. A jeżeli wiedzą, mają często wprost fałszywe o nas wyobrażenie.

Ukazanie się polskiego yachtu gromadzi zawsze na wybrzeżu tłumy ciekawych. Doskonały wygląd łodzi, jak i za-

logi, sprawne manewry, i godne wystąpienie przekonywa ich, że morze cenimy i kochamy, nie tylko na plaży, nie tylko spoglądając na nie z brzegu. W rozmowie, przez pokazanie na mapie, przez oglądnięcie licznych albumów i fotografii, dowiadują się obcokrajowcy, co to jest ta Polska, jak ona wygląda, jak wiele zabytków, wielkich miast, ogromnych fabryk i t. d. posiada. Widzą, że Polska to nie jakiś twór nowy, nieznaczny, nieuporządkowany, nieinteresujący. Niejedyn zachęcony zostanie do odwiedzenia nas, do nawiązania z nami stosunków.

Żeglarstwo amatorskie rozwija się u nas, ale powoli. Przeszkodą są pewne przesady, których usunięcie jest rzeczą pilną. Utarło się u nas, w społeczeństwie od wieków odsunięciem od morza i spraw jego, że yachting jest przyjemnością drogą, niebezpieczną i trudną, wymagającą lat nauki i doświadczenia. Tymczasem tak nie jest.

Mimo ciężkich warunków obecnych jest w Polsce znaczna liczba ludzi, którzy dla swej przyjemności poświęcają corocznie większe kwoty. W miastach, na wsi, w górach widzimy pędzące wspaniałe samochody. Koszt ich kupna, kilkanaście tysięcy, utrzymanie roczne też setkami się nie zadawalnia. Dochodzi do tego jeszcze koszt benzyny, gum, garaży, mechaników, wreszcie hoteli i restauracji, do których turysta jest zmu-

szony zaglądać. Łódź żaglowa, dająca pomieszczenie na wygodnych łódkach w kajucie czterem osobom, kupiona w dobrym stanie, ale okazjnie z drugiej ręki, kosztuje obecnie około 6.000 złotych. Łódź ta nie traci na wartości tak, jak samochód przez kilka lat używany. Samochód po dziesięciu latach służby uważany jest za stary grat. Yacht króla Anglii „Britannia” ma lat czterdzieści i jest ciągle jednym z najlepszych yachtów wyścigowych. Yachtów pierwszorzędnych mało używanych jest na rynku dość. Wystarczy wziąć jakieś pismo żeglarskie niemieckie, skandynawskie albo angielskie do ręki, by się o tem przekonać. Utrzymanie roczne yachtu nie kosztuje dużo. W Yacht Klubie w Gdyni, yacht przezimuje pod opieką bosmana. Coroczne spuszczenie na wodę, pomalowanie, wymiana zużytych lin, a co kilka lat sprawienie nowych żagli nie kosztuje zbyt wiele. Sama przyjemność podróży jest właściwie zadarmo. Mieszkamy we własnym przenośnym domu. W zacisznej kajucie. Kucharzymy sobie sami. Oplat żadnych. Prawdziwa rozkosz!

Na Bałtyku, który jest właściwie tylko wielkim jeziorem, nie ma przypiływu, ani prądów. Za to jest pełno doskonałych portów, zwłaszcza na północnych brzegach. Burz, w sezonie żeglarskim, niema. Jeżeli się zdarzy wiatr silniejszy, łatwo go przewidzieć, radząc się barometru

i ochronić się gdzieś w zacisznej zatoce. Odległości na Bałtyku są niewielkie. Aby go przepłynąć na drugą stronę w miejscu najszerszym, dwie doby wystarcza. Pozostaje „choroba”. Przyznaję, że są ludzie chorujący przy każdej sposobności, a więc w pociągu, w samochodzie, nawet w powozie. Ale przeważnie jest to choroba imaginacji. Zresztą jest wielka różnica, czy się jest pasażerem statku, gdzie się nie ma nic innego do roboty jak rozmyślanie — będzie choroba, czy nie, — a żeglarzem, zajętym cały czas nawigacją, manewrem żagli i innymi czynnościami pokładowymi, który nie ma po prostu chwili czasu, by myśleć o takich brzydkich rzeczach, jak choroba morską. Za dzień lub dwa tak się zresztą przyzwyczai do ruchu, że mu to nawet na myśl nie przyjdzie.

Żeglarstwo nie jest trudne. Właściwego żeglarstwa to jest manewru żaglami, wiązania węzłów, prawa drogi, czytania map, kierowania wedle kompasu, nauczy się każdy w kilka tygodni. Najle-

piej dobrać za towarzysza, względnie instruktora doświadczonego żeglarza. Może to być rybak. Zaznaczam jednak, że rybak, doskonale do każdego manewru, na kierowaniu łodzią się nie rozumie i prowadzenie po roztoczy morskiej musi objąć ktoś, znający się na nawigacji. Nie jest to zresztą żadna sztuka. Wykreślanie kursu i oznaczenie miejsca, gdzie się łódź znajduje, pojmie każdy w kilka godzin nauki i praktyki.

Marzę o tem, by przy nadchodzącej wiosnie zaroilo się nasze morze białymi żaglami polskich jachtów. Nie muszą one być wielkie (na małym lepiej i łatwiej nauczyć się żeglarstwa) ani też luksusowe. Niech jednak wszyscy zobaczą, że morze dla nas nie jest straszne, że kandydatów na „wilków morskich” jest u nas tysiące, żeśmy wreszcie zapomnieli że:

„Może Polak nie wiedzieć, co morze, gdy pilnie orze”!

JAN FISCHER.

## SPŁYW Z BIEGIEM WÓD — KU MORZU!

Wydział Żeglugi Śródlądowej Zarządu Głównego L. M. i K. wystąpił z inicjatywą imprezy zakrojonej na dużą miarę.

Zywiołowo rozwijający się sport i turystyka wodna, zrzeszone w dziesiątkach organizacji, stowarzyszeń i klubów, wymagają dorocznej rewji własnych sił, przeglądu dotychczasowych dorobków. Stąd koncepcja spływu ku morzu. Spływ mobilizujący wszystkich miłośników, pływania, bez względu na typ łodzi i przynależność organizacyjną, byłby niewątpliwie potężnym czynnikiem propagandowym idei wodnego wychowania społeczeństwa.

W myśl założeń Ligi spływ miałby być imprezą, odbywającą się każdego roku w jednym terminie. Liga Morska i Kolonjalna objęłaby protektorat nad spływem oraz współdziałała czynnie z komitetem organizacyjnym, wyłonionym z pośród zrzeszeń, uprawiających sport lub turystykę wodną.

Dla przedyskutowania koncepcji spływu, zwołano specjalne zebranie. Z radością stwierdzić należy jednomyślność poglądów na konieczność realizacji spływu. Natomiast bardzo ożywioną dyskusję wywołał termin i miejsce spływu. Rzucony początkowo projekt połączenia spływu ze „Świętem Morza” w dniu 29 czerwca okazał się trudnym do wykonania. Największą rolę odegrał tu spodziewany brak efektów propagandowych. W masie imprez i olbrzymiego zjazdu społeczeństwa w dniu „Święta Morza” — spływ zeszedłby do roli małej imprezy, której, siłą faktu, nie wiele miejsca poświęciłaby prasa. Koniec czerwca nie jest również do przyjęcia dla młodzieży ze względu na okres egzaminów.

Zgodnie stwierdzono, że najodpowiedniejszym terminem dla spływu będzie początek sierpnia. Na przyjęcie tej daty wpłynęło: większa pewność dobrej pogody, niższy stan wody nie nastrożający obaw dla mniej wprawnych kajakowców, przebyty okres treningów, oraz pełnia feryj akademickich a koniec feryj szkolnych (do 15 sierpnia).

Wyłoniła się myśl połączenia spływu z uroczystościami obchodu 700 lecia Torunia, przypadającego na początek sierpnia. Myśl ta spotkała się z uznaniem. Podzielone jednak były zdania co do

ustalenia miejsca spływu. Dla kajaków i łodzi meczowych pływanie w zatoce Gdańskiej nastrożaloby szereg trudności a nawet obaw w stosunku do młodzieży szkolnej. Stąd koncepcja zakończenia spływu w roku biejącego na Toruniu. Trudno sobie jednak wyobrazić, by łodzie płynące z dalekich krańców Polski zrezygnowały z dotarcia do morza. Tak więc ostateczne miejsce spływu nie zostało definitywnie ustalone.

Słusznie poruszono kwestję charakteru spływu. W myśl dezyderatów reprezentantów niektórych stowarzyszeń spływ nie powinien mieć typu zawodów sportowych. Chodzi bowiem o zainteresowanie spływem licznych rzesz sportowców i turystów wodnych, co nie dałoby się uskutecznić, gdyby spływ ograniczył się do roli zawodów. Istnieje jednak możliwość połączenia i uzgodnienia postulatów zarówno zawodników, jak i turystów.

Zebranie, obradujące pod przewodnictwem gen. St. Kwaśniewskiego w dniu 25. I. r. b. dostarczyło inicjatorom spływu szeregu cennych materiałów O aktu-

alności zagadnienia świadczyła obecność około 20 przedstawicieli związków sportu wodnego, turystyki oraz zainteresowanych władz w osobach delegatów P. U. W. F. i P. W.

EMWU.

## PIERWSZA OGÓLNO-KRAJOWA WYSTAWA KAJAKOWA, TURYSTYKI WODNEJ I WIOŚLARSTWA.

Klub wioślarski „Wisła” w Warszawie, działając w porozumieniu z Polskim Związkiem Kajakowców i Polskim Związkiem Żeglarskim, urządza w Warszawie na terenach wystawowych „Bagatela” w czasie od 17 kwietnia do 8 maja 1933 r. „Pierwszą Ogólnokrajową Wystawę kajakową, turystyki wodnej i wioślarstwa”, połączoną z Targami.

Wystawa zostanie urządzona przy czynnym współudziale „Stolecznego Twa Wystaw i Propagandy Gospodarczej”

Wystawa obejmie działy:

I. a) kajaki sztywne, składane i łodzie: regatowe, turystyczne, żaglowe, motorowe.

b) jachty.

c) ślizgowce, rowery i narty wodne, aparaty do treningów etc.

d) ich budowa, plany, szematy, modele.

e) materiały do budowy; wyposażenie.

f) motory, paliwa, smary.

II. Ekwipunek dla załogi; przedmioty ułatwiające i uprzyjemniające obozowanie.

III. Plywactwo, gry wodne, ratownictwo.

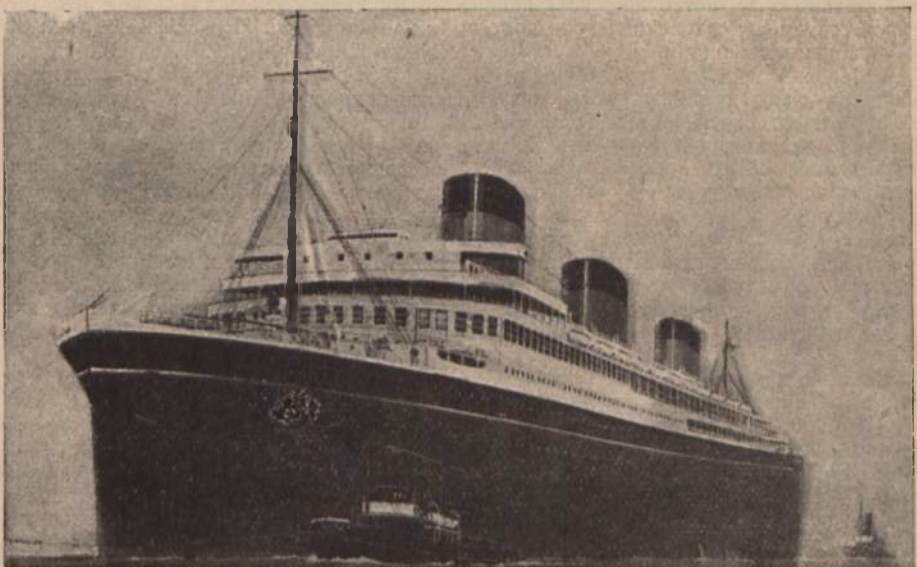
IV. Wędkarstwo, rybactwo.

V. Krajoznawstwo.

VI. Nagrody i odznaczenia klubowe.

VII. Wydawnictwa: literatura, podręczniki, mapy, filmy, fotografie.

Wszelki materiał informacyjny, m. in. dotyczący warunków udziału w wystawie wysyła: „Biuro Zarządu Pierwszej Ogólnokrajowej Wystawy kajakowej, turystyki wodnej i wioślarstwa. Warszawa. ul. Marszałkowska 56.



Francuski olbrzym oceaniczny „L'Atlantique” przed pożarem.



# KRONIKA

## RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W ROKU 1932.

W ciągu roku 1932 do portu gdyńskiego zawinęło i wyszło na morze ogółem 7.214 statków o łącznej pojemności 5.670.202 ton rej. netto. W ruchu tym wzięły udział statki 23 państw, których bandery zajęły kolejno następujące miejsca: 1) Szwecja, 2) Polska, 3) Danja, 4) Niemcy, 5) Norwegja, 6) Stany Zjednoczone A. P., 7) Anglja, 8) Łotwa, 9) Estonja, 10) Finlandja, 11) Grecja, 12) Holandja, 13) Włochy, 14) Francja, 15) W. M. Gdańsk, 16) Czechosłowacja, 17) Litwa, 18) Brazylja, 19) Panama, 20) Węgry, 21) Argentyna, 22) Rumunja, 23) Boliwia.

Dla porównania dodać należy, że w

roku 1931 weszły do portu gdyńskiego 3.144 statki o łącznej pojemności 2.649.298 ton rej. netto, wyszło zaś 3.148 statków o pojemności 2.699.90 ton rej. netto. Mimo nieznacznego spadku obrotów towarowych portu gdyńskiego, jaki w roku ubiegłym zanotowano, ruch w porcie, zarówno pod względem ilości statków, jak i łącznej ich pojemności powiększył się. Świadczy to, że Gdynia staje się coraz bardziej punktem przeładunkowym nie tylko dla towarów masowych, ale także i dla drobnicy.

## ROZBUDOWA PORTU GDYŃSKIEGO W ROKU UBIEGŁYM.

Mimo szczególnie ciężkich warunków budżetowych rozbudowa portu gdyńskiego w r. 1932 nie tylko nie została za-

hamowana, ale stale posuwała się naprzód. Wykończono w porcie około 500 mtr. bież. nowych nabrzeży, ustawiono 10 nowych dźwigów, w czym 2 dźwigi bramowe 7-tonowe na nabrzeżu Holenderskim i 8 półbramowych 3-tonowych na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych. Ukończona została budowa 3 magazynów: hangaru Nr. 6 na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych (t. zw. magazyn bawelniany o powierzchni składowej 12.000 m. kw.), hali śledziowej (2.070 m. kw.), oraz małego magazynu f. „Mopol” (200 m. kw.) na nabrzeżu Angielskim. Rozpoczęto budowę drobnicowego magazynu tranzytowego, połączonego z dworcem pasażerskim, na moło Pasażerskim (8.000 m. kw.). Ogólna powierzchnia składowa magazynów portowych wynosiła w dniu 31. XII. 1932 r. 120.788 m. kw.

## GDYNIA STAJE SIĘ OŚRODKIEM HANDLU SUROWCAMI WŁOKIENNICZEMI.

Największym bodaj sukcesem pracy portu gdyńskiego w r. ub. jest przyciągnięcie importu do Polski surowców włókienniczych, jak: bawelna, wełna, juta i inn., które przedtem przychodziły do nas nie bezpośrednio z krajów produkcji. Jest to wynik długotrwałych wysiłków, zarówno ze strony samego portu, jak władz państwowych i kół gospodarczych. Bardzo doniosłą rolę odegrały przytem także cla preferencyjne, jak również wyposażenie portu gdyńskiego w dostateczne, narazie przynajmniej, magazyny i urządzenia przeładunkowe, a wreszcie zorganizowanie przez gdyńskie firmy ekspedycyjne niezbędnego aparatu odbiorczego. Nie bez znaczenia jest tu także pozyskanie szeregu regularnych linii okrętowych z portami w krajach produkcji tych surowców.

W roku 1932 przywieziono do Gdyni 26.839 ton bawelny, co odpowiada ilości około 130.000 bel, czyli o 20.775 ton, a o blisko 100.000 bel więcej, niż w roku 1931. Z ogólnej ilości bawelny, przywiezionej w roku ub. 1.955 ton przeszło przez Gdynię, jako artykuł tranzytowy, przeznaczony dla Czechosłowacji.

Wełny przywieziono do Gdyni w roku 1932 — 5.083 ton (w 1931 r. — 31 ton), juty 4.654 ton (w r. 1931 przywozu juty wcale nie było), wreszcie sizalu, konopi i inn. 426 ton (w r. 1931 — 51 ton).

## WYCIEZKI LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ.

1. Do Zakopanego po słońce i śnieg. Wyjazd 1 lutego cena zł. 19.80.

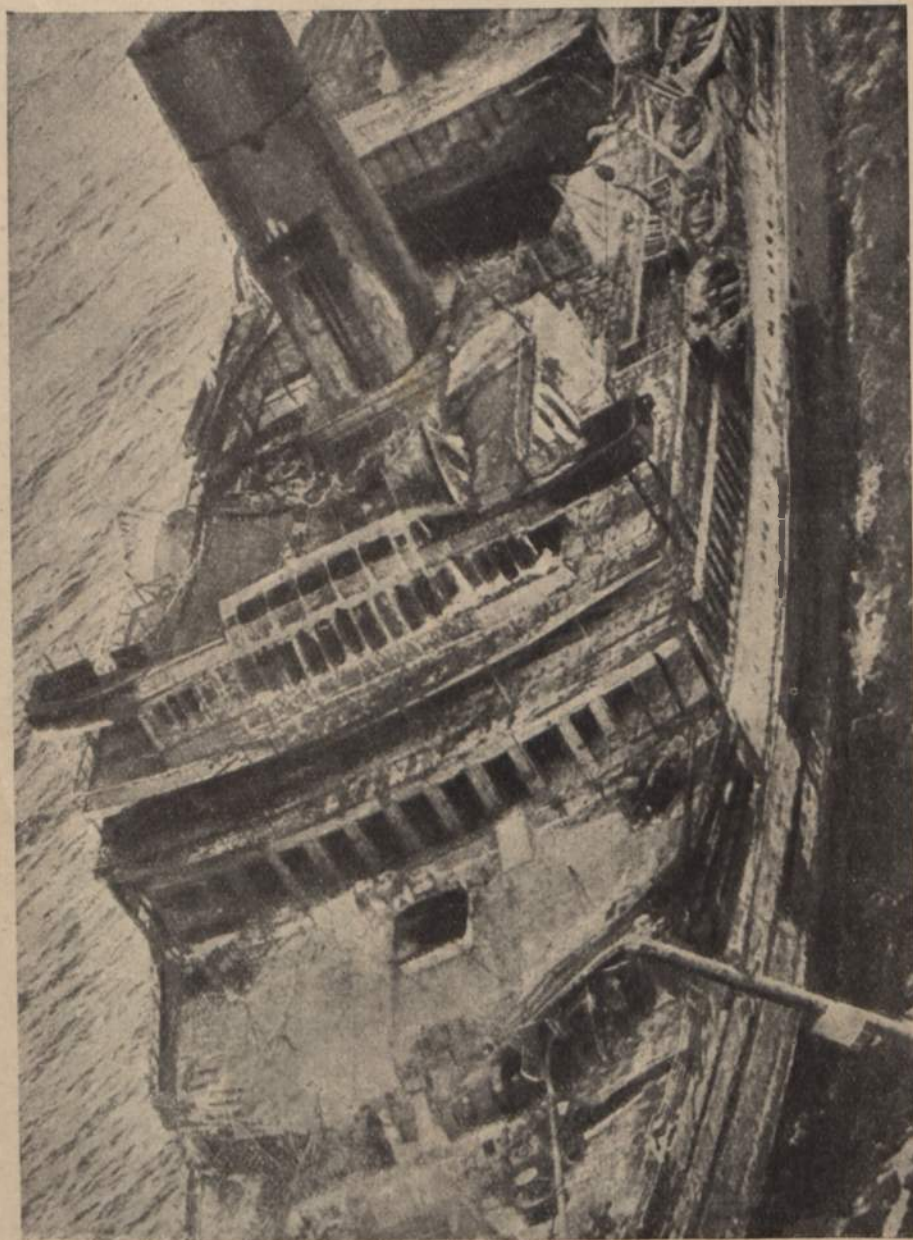
2. Do Ameryki Póln. na wystawę światową w Chicago.

Wyjazd 3 czerwca, cena zł. 1975.

3. Do Afryki, Hiszpanji, Portugalji i Belgji.

Wyjazd 3 kwietnia, cena zł. 870.

Informacje i zapisy w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonialnej, Warszawa. Nowy Świat 35, oraz w Polskim Biurze Podróży „Francopol” Warszawa, Mazowiecka 9, tel. 206 - 73.



„L'Atlantique” po pożarze.

## Z ŻAŁOBNEJ KARTY

### Ś. P. WICEADMIRAŁ KAZIMIERZ PORĘBSKI



Ś. p. Wiceadmirał Kazimierz Porębski.

Z szeregów zasłużonych bojowników polskiego morza była jedna z czołowych postaci. Dnia 20 stycznia r. b. zmarł w Warszawie wiceadmirał w st. sp. Kazimierz Porębski, b. pierwszy prezes Rady Głównej „Ligi Żeglugi” (obecnie Ligi Morskiej i Kolonjalnej) i jeden z jej założycieli.

Ś. p. adm. Porębski urodził się w Wilnie w r. 1872. Służbę morską odbywał w marynarce rosyjskiej, nie wyrzekając się bynajmniej polskości. W czasie budowy krążownika „Nowik” na stoczni gdańskiej, wyraził się, że chciałby doczekać chwili, gdy stocznia ta budować będzie kiedyś okręty dla Polski, a Gdańsk będzie polskim portem. Na tymże krążowniku odbył kampanię japońską i ciężką obronę Portu - Artura. Potem bierze udział w akcji ratowniczej podczas trzęsienia ziemi w Messynie. W r. 1916 otrzymuje stopień kontradmirała, a w dwa lata później przybywa do Polski, gdzie zostaje przyjęty w tymże stopniu do wojska polskiego, mianowany członkiem rady wojennej i delegatem do spraw Pomorza na konferencji paryskiej. Następnie, jako szef departamentu spraw morskich, wyteża swą działalność w kierunku rozbudowy marynarki wojennej i handlowej, a w czasie wojny bolszewickiej, nie mogąc z braku odpowiednich jednostek pływających walczyć na morzu, staje w szeregach armji, jako dowódca odcinka Modlin—Zegrze. W roku 1922 zostaje pierwszym w Polsce szefem Kierownictwa Marynarki Wojennej.

Zasługi, położone przez ś. p. adm. Porębskiego w dziedzinie morza i floty są olbrzymie. Był nie tylko żywym propagatorem idei i dzielnym żołnierzem, ale także twórcą. Dzięki niemu sprawa portu w Gdyni ruszyła rażniej naprzód, dzięki niemu powstały szkoły: Podchorążych Marynarki Wojennej i Państwowa

Szkola Morska. Dzięki niemu też nawiązano ścisły kontakt z marynarką francuską, co pozwoliło oficerom naszym kształcić się we Francji. W r. 1918 założył pospół z kilku miłośnikami morza stowarzyszenie p. n. „Bandera Polska”, które przekształciło się wkrótce na „Ligę Żeglugi”, a następnie na obecną „Ligę Morską i Kolonjalną”.

Pogrzeb ś. p. adm. Porębskiego odbył się w kościele garnizonowego w Warszawie dn. 23 stycznia r. b., w asyście kompanji marynarki wojennej, przybyłej specjalnie z Gdyni, i baterji artylerji konnej. Trumnę, przykrytą banderą i admirałskim kapeluszem, złożono na przybranej zieleni lawecie, poczem kondukt wyruszył na cmentarz powązkowski. Nad grobem krótkie przemówienie wygłosili: ks. kanclerz Jachimowski i kontr-admirał Świrski, szef. Kier. Mar. Woj. Liczne grono osób ze sfer wojskowych i intelektualnych obecne na pogrzebie, (w tem i przedstawiciele Ligi M. i K.) świadczyło wymownie, że ś. p. wiceadmirał Porębski cieszył się ogólnym szacunkiem i wielką popularnością wśród społeczeństwa.

Cześć Jego pamięci!

### Ś. P. INŻ. TADEUSZ SUCHORSKI.

Emigracja polska w Brazylii poniosła bolesną, niepowetowaną stratę. W końcu ub. roku zmarł w Paranie ś. p. inż. Tadeusz Suchorski, jeden z niezłomnych pionierów pracy polskiej za oceanem, człowiek, którego działalność zasługuje na słowa serdecznego wspomnienia.

Ś. p. inż. Suchorski przybył do Parany 25 lat temu, bezpośrednio po ukończeniu wyższych studiów w Szwajcarii, w ciężkich chwilach „gorączki brazylijskiej”, które corocznie wyrzucały na brzegi południowo-amerykańskie liczne rzesze emigrantów polskich, poszukujących na obczyźnie lepszej doli.

W dziejach tej bezimiennej rzeszy tułaczów ś. p. Suchorski odgrywa dużą rolę. Doceniając znaczenie oświaty wśród naszej emigracji, inż. Suchorski jest jednym z założycieli i przez lat 20 inspektorem pierwszej średniej szkoły polskiej w Brazylii — Liceum w Marechal-Mallet.

Duże zasługi położył również zmarły w dziedzinie podniesienia stanu gospodarczego wychodźstwa brazylijskiego. Wspomnieć wypadnie na tem miejscu o dziejach kolonji polskiej, Guarany, której mieszkańcy nazwisko ś. p. inż. Suchorskiego wymawiają z najwyższym szacunkiem.

Guarany to ongiś jedna z najuboższych kolonji polskich w Brazylii, której mieszkańcy z powodu nieurodzajnej ziemi musieli poszukiwać zarobków gdzie indziej.

Przybycie inż. Suchorskiego do Guarany staje się dla miejscowych osadników opatrnościowem zrządzeniem losu. Po gruntownem zbadaniu warunków miejscowego rolnictwa, Suchorski dochodzi do przekonania, że jedynym plodem rolnym, który uda się w Guarany, może być

manjoka. Sprowadza sadzonki, zakłada wzorowe gospodarstwo, ucząc praktycznie kolonistów wyrobu z niej powszechnie używanej w całej Brazylii mąki.

Od tej chwili przyszłość Guarany jest rozstrzygnięta. Kolonja się rozrasta, osadnicy stają się ludźmi zamożnymi. Mąka manjokowa z Guarany zaczyna być poszukiwana i ceniona. Wysilek jednego człowieka sprawił, że Guarany to obecnie jedna z najzamożniejszych osad polskich w Paranie.

Na tem jednak nie kończą się zasługi ś. p. inż. Tadeusza Suchorskiego. Był on jedną z najbardziej czynnych jednostek w życiu społecznym kolonji polskiej w Paranie.

Należał on do tych Polaków, którzy, przebywając za oceanem, ani na chwilę nie utracili wiary w swój naród. Świadectwem tego niech będzie praca zmarłego w polskiej organizacji niepodległościowej w Paranie, niech służy gorącą wiarą w czasie wojny światowej w ideę i czyn zbrojny Legionów. Za pracę niepodległościową został odznaczony „Medalem Niepodległości”.

Emigracji polskiej w Brazylii, ciężko dotkniętej tym ciosem, z której szeregów ubył człowiek dzielny i prawy, prawdziwy pionier pracy polskiej za oceanem, składamy na tem miejscu wyrazy szczerego współczucia.

### Ś. P. NARCYZ RUPNIEWSKI.

W dniu 10 grudnia ub. r. zmarł w Milanówku długoletni skarbnik tamt. Oddziału L. M. i K., a ostatnio członek Komisji Rewizyjnej, ś. p. Narcyz Rupniewski, jeden z tych, co „polskie morze ukochali całym sercem”. Oddany całą duszą Ligi M. i K., był przykładem dla innych w pracy na tem polu od początku powstania Oddziału, to też, odchodząc, pozostawił szczerzy żal tych, co z nim razem dla jednej idei pracując, stracili w nim drogiego Druha, żarliwego propagatora „Morza” i wielką duszę czynu. Chcąc uczcić jego pamięć, Zarząd tamt. Oddziału przeznaczył zamiast wienca sumę zł. 25.— na Fundusz Kolonjalny.



Ś. p. Narcyz Rupniewski.

## KSIĄŻKI NADEŚLANE

Gindrich Władysław. „O POLSCE NA MORZU”. Spółka Wydawnicza „Pion”. Warszawa, 1933 str. 122, z licznymi ilustracjami. „Uczmy się o Polsce na morzu” — oto myśl przewodnia autora, który postawione sobie zadanie uczenia o Polsce na morzu przeprowadza umiejętnie w bardzo przystępnej popularnej gawędzie, zaznajamiając czytelnika przede wszystkim z dziejami Pomorza. W rozdziale „o dobroci

morza” podaje autor wiadomości o faunie i florze morskiej, ilustrowane ciekawymi rycinami fok, wielorybów, delfinów, osmiornic i t. p., dalej znajdujemy treściwe wiadomości o sposobie załadowania statku, o wywozie i przywozie morskim, stanie floty handlowej polskiej w chwili obecnej, opis portów polskich. Urozmaicając broszurę zajmujące opisy uroczystości na równiku odbyte na statku „Niemen”, oraz opowiadanie o naszych sławnych żeglarzach, jak Arciszewski i Beniowski, tudzież o współczesnym wy-

chodźtwie zarobkowym i osadnikach polskich w głębi puszczy brazylijskich. — Książka Gindricha, która istotnie uczy i to w formie lekkiej i zajmującej, powinna znaleźć wszechstronne zastosowanie w szkołach powszechnych zwłaszcza w wyższych oddziałach oraz w niższych klasach gimnazjów, niemniej w szkołach kształcących i t. p.

S. Z.

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

## OBCHÓD ROCZNICY 10 LUTEGO

### MANIFESTACJA 10 LUTEGO.

Na kilku kolejnych posiedzeniach Wydział Morski omawiał sprawę obchodu 13 rocznicy odzyskania przez Państwo Polskie dostępu do morza.

Wobec akcji rewizjonistycznej niemieckiej, skierowanej w pierwszym rzędzie przeciw polskiemu Pomorzu, Wydział postanowił nadać obchodowi 10 lutego charakter ogólnopolskiej manifestacji protestacyjnej, oraz zorganizować całodzienną audycję morską w Radjo, przeprowadzić odpowiednią akcję w prasie, jak również odwołać się do wszystkich Okręgów i Oddziałów L. M. i K., z apelem o współdziałanie.

W związku z temi uchwałami odbyto konferencję z przedstawicielami dyrekcji „Polskiego Radja”, ustalając program audycji, oraz uzgodniono terminy konferencji z przedstawicielami prasy zagranicznej i krajowej. Poza tem Wydział przed dniem 10 lutego rozesłał całej prasie odpowiedni materiał informacyjny i artykułowy, na prawach rękopisu do dowolnego wykorzystania oraz zwrócił się z odpowiednim apelem do wszystkich czasopism polskich o przeprowadzenie odpowiedniej kampanii prasowej.

Jako hasło naczelné w dn. 10 lutego r. b. została wysunięta sprawa zbiórki na rozbudowę marynarki wojennej (konto P. K. O. 30.680), jako najlepszej gwarancji utrzymania polskiego stanu posiadania nad Bałtykiem.

Od wysiłku Okręgów i Oddziałów zależy w głównej mierze powodzenie akcji, mającej wykazać jednolitą postawę społeczeństwa, jeśli chodzi o całość naszych granic zachodnich.

### KOMUNIKAT.

W dniu 10 lutego, jako w 13 rocznicę odzyskania przez Państwo Polskie dostępu do morza, Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej organizuje łącznie z dyrekcją „Polskiego Radja” całodzienną audycję morską. Poszczególne fragmenty audycji, której program podajemy niżej transmitowane będą z Gdyni.

Równocześnie Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej wzywa wszystkie Oddziały do propagowania „Dnia Morskiego” w Radjo na terenach swojej działalności oraz do zorganizowania w miarę możliwości publicznych audycji w lokalach związków, stowarzyszeń i organizacji, posiadających aparaty odbiorcze.

### PROGRAM AUDYCJI RADJOWEJ z okazji rocznicy 10 lutego r. b.

**Czwartek 9. II. r. b.**  
Godz. 12.45 — 14. Pogadanka dla młodzieży oraz koncert.

**Piątek 10. II. r. b.**  
Godz. 12.10 — 13.20. Transmisja koncertu orkiestry marynarki wojennej z Gdyni. 15.35—15.50 Odczyt min. H. Strasburgera „Dlaczego nie mogłoby istnieć Państwo Polskie bez własnego dostępu do morza?”. 15.50—16. Jan Dębski, wiceprezes Zarządu Głównego L. M. i K. „Sprawa dostępu Polski do morza na konferencji pokojowej w Wersalu”. 16.00 Transmisja z Gdyni. Piosenki marynarskie.

**Audycja morską.**  
17.—17.01 Słowo wstępne 17.01 — 17.02 Trąbka marynarska (Gdynia) 17.02 — 17.17 Przemówienie Prezesa Zarządu Głównego L. M. i K. Generała Gustawa Orlicz-Dreszera. 17.17—17.18 Syreny okrętowe i szum morza (Gdynia). 17.18 — 17.23 Przemówienie przedstawiciela Rzą-

du. 17.23 — 17.33 Orkiestra Marynarki Wojennej (Gdynia). 17.33 — 17.36 Przemówienie Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej Adm. J. Świrskiego. 17.36 — 17.46 Chór. Pieśni morskie. 17.46—17.56 Przemówienia przedstawicieli Gdyni i wybrzeża: 1) Komisarza Rządu na m. Gdynię Czerwińskiego. 2) Obywatela m. Gdyni. 3) Starosty Morskiego Wendorffa. 17.56 — 18.11 Koncert orkiestry marynarki wojenn. (Gdynia). 18.11 — 18.14 Przemówienie przedstawiciela ludności kaszubskiej (Gdynia). 18.14 — 18.29 koncert orkiestry marynarki wojennej (Gdynia). 18.29—18.35 Przemówienia przedstawicieli Polonji Gdańskiej: Posła na Sejm Gdański, Czarneckiego i przedstawiciela młodzieży polskiej z Gdańska. 18.35—18.45 Chór. Pieśni morskie. 18.45 — 18.50 Trąbka marynarska, syreny okrętowe, szum morza, hymn narodowy (Gdynia). 19.30 — 19.45 Feljeton „Dusza morza” wygłosi Wacław Sieroszewski. — Około 21.00 Kwadrans literacki. Od 23 — 24.00 Transmisja koncertu muzyki lekkiej, w wykonaniu orkiestry marynarki wojennej w Gdyni.

## ZEBRANIE RADY GŁÓWNEJ L. M. i K.

W dniu 22. I. 1933 odbyło się pod przewodnictwem wiceprezesa Rady, dyr. dep. S. Nowaka posiedzenie Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy udziale 40 członków oraz prezesów Okręgów.

Rada zaakceptowała przedłożony przez Zarząd Główny program prac, jak również sprawozdanie z działalności Ligi od dn. 1. IX. 1932 r. do dn. 15. I. 1933 r., stwierdzając widoczny postęp we wszystkich dziedzinach pracy organizacji.

Jednomyslną uchwałą postanowiono zorganizować w r. b. „Święto Morza” w dniu 20 czerwca, nadając mu charakter ogólnopolskiej manifestacji, która obejmie wszystkie ośrodki miejskie i wiejskie w kraju oraz Polonję zagraniczną. Święto ma być połączone ze zbiórką na rzecz „Rozbudowy Floty Narodowej” oraz „Funduszu Kolonjalnego”.

Drugą tegoroczną, zakrojoną na bardzo szeroką skalę imprezą Ligi będzie ogólnopolski splot z biegiem wód do morza.

Przed rozpoczęciem obrad przewodniczący wezwał obecnych do uczczenia pamięci ofiar powstania styczniowego

oraz zmarłego założyciela Ligi ś. p. adm. Porębskiego.

Zebrań Rady poprzedziła konferencja programowa prezesów Okręgów Ligi, w czasie której członkowie Zarządu Głównego pp. gen. St. Kwaśniewski, Marsz. J. Dębski, kmdr. St. Frankowski, nacz. F. Rostkowski, mjr. M. Fularski oraz dr. W. Rosiński przedstawili zebranym zadania, czekające Ligę w poszczególnych dziedzinach jej pracy.

### ŻYCZENIA DLA PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ.

Z okazji Imienin Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, członka honorowego L. M. i K., Zarząd Główny przesłał do Spawy następującą depeszę:

„Dostojny Panie Prezydencie, w dniu Imienin w imieniu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz wszystkich placówek i członków, spieszę przesłać Panu Prezydentowi najlepsze życzenia.

Gustaw Orlicz-Dreszer, Gen. Dyw.”  
**ODCZYT p. MIN. HENRYKA STRASBURGERA.**

Termin odczytu pana Min. Henryka



Z życia Oddziału L. M. i K. Żegluga Śródlądowej w Warszawie. Choinka i gwiazdka dla dzieci szyprów, zimujących w porcie handlowym na Saskiej Kępie urządzona staraniem Oddziału w dniu 26 grudnia 1932 r.

Strasburgera, b. Komisarza R. P. w Gdańsku p. t. „Dlaczego i w jaki sposób Niemcy dążą do aneksji Pomorza?”, został ostatecznie ustalony na dzień 5 lutego 1933 r. (Niedziela) g. 18.30 Odczyt organizowany staraniem Zarządu Głównego L. M. i K. odbędzie się w audytorjum III Politechniki Warszawskiej. Całkowity dochód z odczytu przeznaczony jest na rzecz „Funduszu Kolonjalnego”.

Niezawodnie zarówno osoba prelegenta, wybitnego znawcy zagadnień morskich, jak i aktualny obecnie temat odczytu, ściągają liczne rzesze publiczności, interesujące się zagadnieniem morskiem.

#### NA DAR HONOROWY DLA WETERANÓW.

Zamiast wieńca na pomnik dla ofiar powstania styczniowego Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej ofiarował kwotę złotych stu na rzecz Weteranów 1863 r.

#### Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W WARSZAWIE.

U schyłku ub. roku Oddział Żegluga Śródlądowej L. M. i K. w Warszawie przejawiał szczególną ruchliwość w zakresie własnych prac programowych.

Przedewszystkiem więc ruszono z miejsca sprawę budowy przystani dla członków Ligi w Warszawie. Z funduszy Oddziału, a po części z wpływów za „cegielki”, nabyta została żelazna barka o powierzchni około 250 m<sup>2</sup>, mająca stanowić fundament przystani pływającej. Zaprojektowanie i kosztorys budowy tej przystani jest przedmiotem bieżących prac Oddziału.

W dniu 23 grudnia b. r. w tymczasowej siedzibie Oddziału na przystani inspekcyjnej obchodzono tradycyjny opłatek dla członków Oddziału i zaproszonych gości pod znakiem jednoczenia się w pracy na Wiśle i dla Wisły.

W dniu 26 grudnia b. r. staraniem Komisji Gospodarczej Oddziału i przy łaskawej współpracy Pań: Inżynierowej Zofji Świeściakowskiej i Kapitanowej Marji Pleszczyńskiej urządzono na przystani

choinkę dla dzieci żegludowców, zimujących w porcie handlowym na Saskiej Kępie. Dzieci zebrane przy zapalanej choince i dźwiękach radja w liczbie około 60, pod opieką starszych, serdecznie witały Świętego Mikołaja, który przydzielił wiele łakoci i podarków.

Obecnie największą troską Oddziału jest zbiórka funduszu na budowę przystani. Aby przystań powstała trzeba uzyskać od warszawskich członków Ligi po jednym złotym, względnie wyprzedzić pięćzłotowe „cegielki” na budowę przystani w takiej liczbie, aby co piąty członek Ligi w Warszawie nabył jedną „cegielkę”. Cegiłki, wypuszczone przez Zarząd Oddziału Żegluga Śródlądowej, a uprawniające nabywcę do bezpłatnego odwiedzania przystani, nabywać można w Sekretarjacie Okręgu Warszawskiego Ligi M. i K. przy ul. Nowy Świat Nr. 35, jak również w Oddziałach.

#### OKRĘG L. M. i K. w BRZEŚCIU n/B

W dniu 15 stycznia r. b. odbyło się w Brześciu pod przewodnictwem Kuratora Okr. Szk. Brzeskiego p. B. M. Goddeckiego, pierwsze zebranie Tymcz. Zarządu Okręgu L. M. i K., przy udziale delegowanych z Warszawy p. dr. W. Rościńskiego, sekr. Zarządu Głównego i p. W. Czerwińskiego, sekr. generalnego Ligi.

Zarząd Tymcz. ukonstytuował się, jak następuje: prezes — p. B. M. Go-



Zarząd Oddziału L. M. i K. w Ostrzeszowie (Wielkopolska).

decki, kurator okr. szk., wiceprezesi pp.: L. Witkowski, wicewojewoda poleski i prez. P. Olewiński, skarbnik — p. pułk. R. Żołędziowski, zast. p. inż. N. Narbutt, sekretarz — K. Grochowski, zast. — prof. R. Dąbrowski, członkowie Zarządu pp.: pułk. Rutkowska, kpt. Ciągliński, dr. F. Czekowski, inż. A. Gordziakowski, gen. B. Jatelnicki, L. Kwiatkowski, nac. J. Lubojacki, prof. F. Trojnicki, prez. M. Wężyk, nac. W. Winiarski, wiz. Cz. Zaleski. W skład Zarządu Okręgu Ligi M. i K. wchodzi również delegaci istniejących 4 Kół L. M. i K. w Brześciu, Pińsku, Kobryniu i Telechanach.

Do Komisji Rewizyjnej zaproszono pp.: J. Minkiewicza, Prezesa Okr. Izby Kontroli, B. Politowskiego i Jacholkowskiego, na zast. pp. T. Dołęgę-Kamińskiego i Minora.

#### AKADEMJA KU UCZCZENIU WYPRAWY ROGOZIŃSKIEGO W RYDUŁTOWACH.

Dnia 18 grudnia ub. r. odbyła się w Rudyłtowie staraniem tamtejszego Oddziału L. M. i K. uroczysta akademja ku uczczeniu 50 rocznicy wyprawy Rogozińskiego do Kamerunu. W akademji wzięło udział około 400 osób. Na akademję złożył się odczyt p. t. „Dzieje wyprawy Rogozińskiego”, wygłoszony przez p. Sylwestra oraz część koncertowa.

#### Z ŻYCIA ODDZIAŁU L. M. i K. W OSTRZESZOWIE.

W środę, 4 stycznia r. b. odbyło się w Ostrzeszowie, mieście położonym w południowej części województwa poznańskiego, zebranie Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej w internacie ks. ks. Salezjanów.

Prezes tegoż Oddziału, ks. dr. Masłowski, zagalnął zebranie przemową, w której wskazał na wielką potrzebę organizacji, która by uświadamiała społeczeństwo nasze o ważności posiadania morza dla państwa i narodu.

Następnie zabrał głos dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, p. inż. Łęgowski i wygłosił aktualny wykład na temat: „O naszej pracy na morzu”.

Wyświetlenie 50 przeźroczy dotyczących portu i żegluga polskiej, przyczyniło się w znacznej mierze do zainteresowania obecnych sprawami morza.

Na zakończenie zebrania ks. prezes podziękował w serdecznych słowach p. prelegentowi za jego piękny i treściwy wykład, obecnych zaś wezwał do usilnej pracy nad uświadomieniem społeczeństwa naszego i werbowaniem nowych członków Ligi M. i K.

#### FUNDUSZ KOLONJALNY

W dalszym ciągu wpłacono na „Fundusz Kolonjalny” następujące kwoty:

Okręg Węglowy L. M. i K. 150 zł.  
 Oddziały L. M. i K.: Grzegorzew 40 zł., Przeworsk 39.80 zł., Łódź 200 zł., Sokółów 95 zł., Bielszowice 100 zł., Chorzów Fab. Zw. Azot. 1,000 zł., Telechany 45 zł., Włocławek 702 zł. 95 r., Łowicz 133 zł. 25 gr., Zbiorsk 50 zł., Żyrardów 185 zł. 40 gr., Poznań 650 zł., Baranowice 625 zł., Piotrków 100 zł., Puławy 100 zł., Ostrowiec Kielecki 1,000 zł., Przemyśl 300 zł., Gniezno 50 zł., Płock 150 zł., Kruszwica 5 zł., Inowrocław 300 zł., Dąbrowa Górnicza 258 zł. 71 gr., Białystok 75 zł., Starostwo Zaleszczyki 100 zł.

Ugółem wpłynęło: 82.225 zł. 80 gr.



# PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

## PRZEZ WŁASNE PORTY, NA WŁASNYCH STATKACH W SZEROKI ŚWIAT

Przeszło 67% obrotów handlowych Polski z krajami zagranicznymi dokonaliśmy w roku 1932 przez porty własne, Gdynię i Gdańsk.

To, że w ciągu ubiegłego roku, mimo szalejącego kryzysu światowego, zdołaliśmy utrzymać aktywny bilans handlowy i zamknąć go znaczną nadwyżką dla siebie — zawdzięczamy morzu.

I słusznie mówi o polskim morzu najwyższy dostojnik Rzeczypospolitej Pan Prezydent Prof. Ignacy Mościcki, że

**„Miłość morza winna być źródłem, z którego czerpać będą swą moc przyszłe pokolenia Polski”.**

Jak widzimy bowiem, morze jest w istocie źródłem, z którego czerpiemy siły w ciężkiej dzisiaj sytuacji gospodarczej.

A trzeba pamiętać, że zapasy sił, tkwiące w morskim żywiole są przeogromne. Możemy też z nich czerpać nieograniczenie dla rozbudowy swego gospodarstwa narodowego.

Jeżeli chodzi o nasz program zamorski, jeżeli chcemy oprzeć na silnych podstawach również i rozbudowę swych interesów kolonizacyjnych i kolonialnych na terenach za-oceanicznych, jeżeli dążymy do wzmocnienia polskiego handlu z innymi kontynentami i do wyjścia narzeczcie z towarem naszym poza Europę, w której tkwimy jak dotychczas w przeszło 94% (rok 1931) —

to program ten również będziemy mogli wykonać tylko dzięki temu, że posiadamy niezależny dostęp do morza.

Kluczem do naszego rozwoju gospodarczego i populacyjnego, a co za tem idzie i do naszej ekspansji ludzkiej i gospodarczej na szerszy świat, jest żywioł morski, nad którym panujemy.

Aby jednakże móc ten pożyteczny żywioł zaprząć do pracy twórczej — musimy wykonać wiele jeszcze prac przygotowawczych i wiele w te prace włożyć wysiłku i woli.

Dysponując dzisiaj dwoma dużymi portami morskimi — Gdynią i Gdańskiem — z kolei troszczyć się powinniśmy o rozbudowę po przez morza i oceany tych naturalnych dróg morskich, jakimi są własne linie okrętowe.

W okresie od 1919 do 1929, a więc za 10 lat — wydaliśmy za same tylko przejazdy naszych emigrantów — linjom obcym, olbrzymią sumę pieniędzy, gdyż wynoszącą około 60 milionów dolarów amerykańskich, czyli przeszło pół miljar-da złotych.

A ileż to miliardów złotych, w okresie naszej niepodległości, wydaliśmy na przewóz naszych towarów?

Początki w dziedzinie naszych interesów żeglugowych zostały już dokonane. Bandera polska obsługuje dzisiaj nasz obrót towarowy w 7%. Widzimy jednakże z tego, że na tem polu mamy jeszcze bardzo wiele do zrobienia.

Minimalny ten procent towarów, jakiemu może, w polskim obrocie

zamorskim, podolać nasza młoda żegluga morska — powinien być hasłem do dalszej i intensywniejszej akcji na tym ważnym odcinku.

Ekspansja zamorska innych narodów europejskich opiera się przede wszystkim na własnej banderze.

Anglja, Francja, Niemcy, a nawet małe państwa — jak: Holandja lub Norwegja swe siły gospodarcze czerpią z posiadania dobrze rozbudowanych sieci linii okrętowych. Za banderą idzie bowiem handel. Kupiec wtedy zainteresuje się pozytywnie rynkami innych kontynentów, jeżeli będzie przeświadczony o zapewnieniu mu regularnego transportu. Emigracja nasza do krajów Ameryki Południowej też miałaby łatwiejszą drogę, gdyby istniała nasza własna polska linja, któraby mogła emigranta naszego przewozić znacznie, może nawet o połowę taniej, aniżeli jest to dziś przy kosztownem obcym pośrednictwie.

Widzimy z tego, że program morski państwa łączy się ściśle z programem zamorskim. I ażeby ten drugi mógł być wogóle skutecznie realizowany i przynosić krajowi duże korzyści, musimy posiadać dobrze rozbudowane porty i flotę handlową.

Mówiąc więc o naszych interesach zamorskich pamiętać powinniśmy jednocześnie, że podstawą dla nich zawsze jest i będzie morze!

DR. W. ROSIŃSKI.

# NOWA POLSKA NIEPODLEGŁA NA NOWEJ GWINEI

Projekt Piotra Aleksandra Wereszczyńskiego z 1871 roku

Wśród pomysłów osadniczych po powstaniu listopadowym na pierwszy plan wybija się i od innych wyodrębnia Piotra Wereszczyńskiego projekt Nowej Polski Niepodległej na jednej z wysp Oceanji, mianowicie na Nowej Gwinei. Różni on się od innych tem, że za obiekt, czy też miejsce kolonizacji wybiera „*terram nullius*”, terytorjum egzotyczne, niezajęte dotąd przez żadne państwo cywilizowane. Inne poczynania osadnicze polskie szły przeważnie w kierunku albo osadnictwa wojkowego, lub też przesiedlenia wychodźców do terenów dogodniejszych, mało zaludnionych, bądź co bądź jednak już podlegających władzy państw zorganizowanych lub pod ich wpływem będących. Projekty te więc pozbawione były widoków stworzenia niezależnej jednostki państwowej.

Podłożem, na którym zrodził się wspomniany projekt w umyśle Wereszczyńskiego była niestety — rezygnacja popowstaniowa; zwątpienie w możliwość odzyskania niepodległości dawnej Rzeczypospolitej, przekonanie, że naród Polski zdany jest na zagładę. Czynnikiem jednak, który Wereszczyńskiego parł do wykoncowania i forsowania projektu, było bezwątpienia gorące pragnienie, aby naród jednak nie zatracił się. Atoli naród, aby istnieć, musi posiadać możność bytowania nieskrępowanego, niezależnego, musi być sam sobie panem, czyli musi posiadać własne państwo. Nie mogąc go osiąść wzgl. odzyskać — zdaniem Wereszczyńskiego — w prastarej swej siedzibie, winien stworzyć sobie niezależne państwo, nową ojczyznę, gdzieś poza granicami ziemi ojców, bo dawną Rzeczypospolitą chyba cud jakiś mógłby na nowo powołać do życia.

Było to więc dążenie do zdobycia niepodległości państwowej, gdziekolwiekby się to dało przeprowadzić, „a gdyby kiedykolwiek jakimś cudem i w jakichbyś granicach miała być Polska w Europie wskrzeszona, to i w takim razie proponująca się tu Polonja byłaby dla owej Polski niezmiernie pożyteczną” \*). „Gdyby” — a więc iskra nadziei na odzyskanie niepodległości przecież jednak tliła w auto-

rze projektu, co potwierdzają dalsze jego korespondencje i publikacje. „Nie chcą pojąć — powiada Wereszczyński na innym miejscu — „że kolonie nieobliczalne korzyści swoim metropoljom przynoszą. Portugalia, Hiszpanja, Francja, Anglja, Holandja, Danja, mając swoje ojczyzny niepodległe, jednak zakładały i zakładają kolonie w innych częściach świata i dobrze im z tem. Dlaczegożby jednej Polsce, nie mającej swego pewnego istnienia, nie można w tymże tamtych naśladować. Gdyby i ów cud nawet miał się stać, to czyż kolonja byłaby takiemu stawianiu się cudu przeszkodą?” \*).

W każdym razie, jeżeli pominiemy przesłankę, nie możemy Wereszczyńskiemu odmówić, że myślami i zamierzeniami wybiega ponad ciasny krąg ówczesnych pojęć społeczeństwa, rzucając śmiały a wówczas uważany za fantastyczny plan zdobycia dla narodu kolonji i stworzenia z niej — państwa narodu polskiego. Wereszczyński jest więc prekursorem idei kolonialnej polskiej i kto wie, czy idee jego nie oddziaływały na młodego Stefana Rogozińskiego, u którego skrytykowały się w dążeniu do stworzenia już nie oderwanego od kraju ojczystego państwa, lecz kolonji jako surrogatu państwa, w którego powstanie wierzył. Oczywiście wątpliwe jest, aby Rogoziński mógł zetknąć się osobiście z Wereszczyńskim, bo gdy ten schodził z tego świata, Rogoziński we wrocławskiej uczelni dopiero wkraczał w osmnaście rok życia. Mógł jednak Rogoziński mieć wiadomości o projektach kolonialnych Wereszczyńskiego za pośrednictwem Filipa Sulimirskiego, jednego ze zwolenników koncepcji Wereszczyńskiego, z którym projektodawca pozostawił w korespondencji.

Piotr Aleksander Wereszczyński, drukujący pod pseudonimem „Korcza” i tak też podpisujący się prawie zawsze w rozległej swej korespondencji, urodził się w 1806 r. w Inflantach Polskich, od 1825 do 1830 przebywał zagranicą, poczem na stałe osiadł w Petersburgu. Roz-

myślając nad dziejami narodu i nad losem emigracji, wyczytawszy kiedyś w 1870 r. w prasie zagranicznej o niezajętych jeszcze przez żadne państwo niektórych wyspach Oceanji, powziął myśl „ocalenia od ostatecznej zagłady imienia polskiego przez założenie na jednej z owych wysp Nowej Polski Niepodległej drogą pokoju bez powstań i krwi rozlewu” \*).

Odtąd już myśl ta nie opuszczała go aż do końca życia (zmarł w 1879 roku). Niezwłocznie zabrał się do studjowania materiałów, dotyczących Oceanji, poczem napisał projekt, który w lipcu 1871 przedstawił Władysławowi ks. Czartoryskiemu w Sieniawie, dokąd umyślnie udał się w tym celu z Petersburga; dwa razy jeszcze zwracał się do ks. Czartoryskiego, w 1872 r. z Krakowa i w 1873 r. z Poznania — bezskutecznie. Widząc niezrozumiałość dla siebie obojętność Czartoryskiego, szukał Wereszczyński innych dróg; mówił o swoim projekcie z działaczami poznańskimi, jak z Karolem Libeltem, ale ci zachowywali się negatywnie wobec projektów Wereszczyńskiego, oczywiście bo Polacy zaboru pruskiego „wołą o narodowość pasować się z Niemcami, nim się nie wygubią do szczytu” powiada Wereszczyński, który im proponował — wysiedlenie się! Niezrażony nie ustawał Wereszczyński w agitacji za swoim projektem. W tym celu niejednokrotnie podróżował za kordon i zagranicę, do Szwecji i Niemiec, Francji, Anglii, wybierał się nawet do Ameryki. Naogół spotykał się z obojętnością, niekiedy nawet z podejrzeniem, że działa na korzyść obcego państwa. Niektórzy wręcz pytali go, jakie będzie miał korzyści z „namawiania Polaków do wychodźstwa” — takie stawianie sprawy jest poniekąd zrozumiałe wobec faktu, że emigracja zarobkowa wówczas dopiero była w załączku i problem emigracyjny dopiero powstawał. Mimo to znaleźli się wybitni ludzie w kraju, a szczególnie na emigracji, którzy odnosili się przychylnie do pomysłów Wereszczyńskiego. Byli to Karol Estreicher, Filip Sulimirski, Henryk Bukowski w Sztokholmie, major Karol Forste w Dreźnie, Juljan Horain i Kałusowski w Stanach Zjednoczonych

\*) Wereszczyński do Juljana Horaina w Hoboken. N. Y. d. 17. VIII. 1874. Rękopis P. Akad. Um. Nr. 1675.

\*) Korczak: List otwarty względem założenia osady polskiej niezależnej w Oceanji Kraków, 1875. Nakł. i druk. Korneckiego, str. 24.

\*) Wereszczyński do Horaina.

Pragnąc zaznajomić i zainteresować ogół swoim projektem, ogłosił Wereszczyński (jako „Korczak”) w r. 1874 „Odezwę do Polaków i Polek” u Maulde et Renou w Paryżu, starania bowiem o wydanie tej odezwy w kraju spełzły na niczym wskutek tchórzliwości wydawców. Wereszczyński pierwszy rzuca konkretny projekt przesiedlenia Polaków, osiadłych w Ameryce, a zdaniem jego, w rozproszeniu idących ku zatraceniu narodowości, oraz skupienia ich we własnej niezawisłej kolonii, nie mniej, jako jeden z pierwszych zwraca uwagę na konieczność nie wstrzymywania rozpoczynającego się wychodźstwa zarobkowego, lecz celowego kierowania go do upatrzonego centrum. Odezwa ta, przedrukowana w numerze z 28 stycznia 1875 r. chicagoskiej „Gazety Polskiej”, znalazła pewien odzew u Polaków w Nowym Świecie. Wyłynęła wówczas na widownię, propagowana od pewnego czasu przez Juliana Horaina koncepcja osadnictwa w Starej Kalifornji, pojawiły się także projekty kolonizacji Florydy i inne. Wereszczyński w bezpośredniej korespondencji i w druku odwoził autorów od tych projektów, przeciwnych jego koncepcji Polski niepodległej, gdyż ani Floryda ani Kalifornja nie były już „terrae nullius”, o stworzeniu więc na tych terytorjach państwa polskiego nie mogło być mowy.

Niebawem, już na podstawie opinii zebranej wskutek rozległej korespondencji, wydał w 1875 r. wspomniany „List otwarty”, zawierający przedruk „Odezwy” oraz listu do Horaina, w którym zbija argumenty adresata co do Kalifornji i precyzuje swoją nowogwinejską koncepcję. Ani tutaj jednak, ani w innych swych publikacjach drukowanych nie używa określenia „niepodległa” i nie precyzuje, jaką wyspę upatrzył na „kolonię”, lecz mówi ogólnie, niezależnie, i ogólnikowo o jednej z wysp Oceanji. Natomiast w conceptach, nieprzeznaczonych do druku, bez obaw cenzuralnych pisze o niepodległym pań-

stwie polskim, mającem się utworzyć na Nowej Gwinei. Podkreślić wypada, że w przedmowie do tej broszury ofiarował Wereszczyński część swego majątku na ten cel, pisząc „...oświadczyłem w pomoc siódmą część mego mienia i obwieszczam projekt powszechności polskiej celem pomnożenia środków”. Jeden z warjantów projektu niedrukowanych podamy w następnym numerze „Morza”.

Z powodu „Listu otwartego” zamieszkały rzekomo w Kadykey w Azji Mniejszej Polak, Józef Bohdan Rogoyski\*), podpisujący się kryptonimem J. B. R. przysłał do krakowskiej księgarni Dygasińskiego uwagi i rady swe, celem ogłoszenia ich drukiem. Wereszczyński nie omieszkał wydać owych rad własnym nakładem p. t. „Mała Polska w Oceanji”\*). W broszurze tej, poprzedzonej wstępem i zaopatrzonej uwagami A. Korczaka (Wereszczyńskiego) ujął Rogoyski kwestję w 9 paragrafach. 1. Pochodzenie pomysłu Małej Polski w Oceanji. 2. Najbliższe znaczenie projektowanej osady polskiej. 3. Znaczenie powszechne projektowanej osady polskiej. 4. Warunki pomyślności Małej Polski. 5. Wybór miejsca dla Małej Polski. 6. Pomoce niezbędne Małej Polsce. 7. Narodowość osadników Małej Polski. 8. Wyznanie religijne „Małopolań”. 9. Konkurs napisania ustroju Małej Polski.

Zajęty swoją myślą założenia niepodległej kolonii na Nowej Gwinei polecił Wereszczyński tłumaczyć na język polski wiadomości geograficzne, dotyczące niezajętych jeszcze w owym czasie wysp Oceanji, zbierał wyrazy techniczne, odnoszące się do żeglugi, w celu ułożenia z nich polskiego słownika morskiego i prowadził nader ożywioną korespondencję na wszystkie strony, przez zgorą-

\*) Prawnik Rogoyskiego, p. Roman Rogoyski, informuje mnie, że R-mu było na imię Józef a drugie imię Bohdan tylko przybrane.

\*) J. B. R. — Mała Polska w Oceanji. Kraków, 1875. (Nakład A. Korczaka). Druk. Korneckiego, str. 30.

dziewięć lat, pracując bez wytchnienia, mimo niesłychanych trudności, jakie mu 73-letniemu, napół ociemniałemu starcowi sprawiało pisanie. W ostatnim liście, jaki się dochował, datowanym 5 kwietnia 1879 r. a pisanym do Mączewskiego (w Radzyminie), który wybierał się na Florydę, pisał Wereszczyński\*) „...prawem tylko okiem widzę, czytam i piszę: komponuję ołówkiem, drobnym szryftem i zcieśnionemi wierszami, pomiędzy którymi bywa wiele dopisków, tak, że później przeczytać mi samemu albo niezmiernie trudno, albo czasami niepodobna; to zmusza mnie do przepisywania atramentem na białe, a następnie powtórnie na czysto, atramentem zaś piszę bardzo wolno”. Informacje te podaje Wereszczyński, aby się wytłumaczyć adresatowi ze zwłoki z odpowiedzią.

Wereszczyński był człowiekiem bezwzględnie bezinteresownym a szczerą swych zamiarów i wiarę, że projekt jego dojdzie do skutku, oraz bezinteresowność zadokumentował, przeznaczając na korzyść tej pierwszej polskiej kolonii zamorskiej, wzgl. na cel stworzenia niepodległej kolonii polskiej wogóle — 10.000 rubli w gotówce i bibliotekę wartości 37.000 — 40.000 franków. Jako wykonawców testamentu naznaczył Wereszczyński ks. Franciszka Dobrowolskiego, proboszcza parafji kościoła św. Stanisława w Petersburgu, oraz pewnego adwokata; kapitał i bibliotekę, znajdującą się za życia Wereszczyńskiego w Petersburgu, Paryżu i Krakowie, polecił umieścić jako depozyt w Polskiej Akademji Umiejętności do czasu, kiedy projekt kolonii polskiej zacznie się realizować. Woli testatora stało się zadość\*) prawdopodobnie przed 1893 r., w tym roku bowiem zmarł ks. Dobrowolski.

\*) Rkps. Pol. Akad. Um. Nr. 1675 — Wereszczyński.

\*) Gazeta Handlowo - Geograficzna. 1901. Nr. 4. p. 26.

STANISŁAW ZIELIŃSKI.

## ZDOBYCZE i TROSKI POLONJI ZAMORSKIEJ

Początek roku kalendarzowego skłania do spojrzenia wstecz i zastanowienia się nad ogólnym bilansem aktywów i pasywów w ostatnim okresie życia pojedynczych jednostek, narodów, państw, a nawet całych części świata.

Niewesołe refleksje budzi ten bilans 1932 r. w Stanach Zjednoczonych Ameryki. „Dokuczliwy, zgryźliwy, ponury dziadyga, którego nikt nie myśli żałować”,

nazywa rok ubiegły redaktor „Dziennika Zjednoczenia”. Wtóruje mu redaktor „Dziennika Związku”, analizując głębiej sytuację, która „taka, jaka jest obecnie wiecznie trwać nie może... skończyć się musi rozpaczliwy stan rzeczy po miastach i farmach, pozbawiający właścicieli realności dorobku ich całego życia przez młotek licytacyjny. Skończyć się wreszcie musi tumanienie mas, że po-

myślność jest tuż za węglem i dobre czasy powrócą... Należy zadać cios rozrastającemu się coraz bardziej bolszewizmowi kapitalistycznemu, zadając równocześnie cios jego krańcowości, bolszewizmowi mas, który w przeciwnym razie podniesie i w Ameryce swą głowę, niosąc z sobą katastrofę, jakiej Ameryka jeszcze nie przeżywała”.

Nie szczędząc czarnych barw dla odmalowania straszliwych skutków obecnej depresji gospodarczej, prasa polska w Stanach Zjednoczonych zajmuje niezmiernie krytyczne, ale bynajmniej nie krańcowo negatywne stanowisko w stosunku do ustroju gospodarczego, zwanego kapitalizmem. Idealem sfer Polonji amerykańskiej, który wiernie naogół odzwierciedla ta prasa, pozostają nadal: osobista własność, osobista odpowiedzialność i osobista praca przy równoczesnej swobodzie. Jest rzeczą niezmiernie charakterystyczną szacunek i przywiązanie do tych idealów, jedynej ostoji ewolucyjnej przebudowy amerykańskiej gospodarki narodowej, właśnie parumiljonowej warstwy Polaków amerykańskich, którzy tak trudno się asymilują i z tego powodu w oczach niejednego amerykańskiego nadpatrioty-socjologa uchodzą za element „podatniej ulegający rosnącej fali zbrodniczości w Stanach”, a w istocie rzeczy stanowią element najspokojniejszy, najuczciwszy i najpracowitszy w wielkim kotle nowobabilońskiego pomieszania narodów europejskich na tym kontynencie.

Świadomość, że to, co się dokola nich dzieje jest wynaturzeniem stosunków, które ułożyły się dzięki wybujałemu egoizmowi, materializmowi, duchowi spekulacji za wszelką cenę, ale obce są w zasadzie kulturze, tradycji i pojęciom ekonomicznym polskim, znajduje szczególnie dosadny wyraz u Polaków amerykańskich, ilekroć współczesna rzeczywistość gospodarcza amerykańska wymaga lub nasuwa porównania z Polską.

Sugerowanie poglądu, że w Polsce jest gorzej, niż w Stanach Zjednoczonych, spotyka się z energiczną repliką przeczącą w chicagoskim polskim dzienniku: „Rozpisuje się „Tribune” tutejsza, że w Warszawie po norach mieszkają biedacy, żywiąc się z żebraniny i kradzieży. A niechby reporter „Tribuny” wyrzwał tylko przez okno gmachu tej gazety, a zobaczyłby setki biedaków bezdomnych, śpiących na gazetach i przykrytych gazetami na twardych chodnikach pod wiaduktem ulicy Michigan, tuż przy moście nad rzeką Chicago. Ujrzałby ich błakających się po opuszczonych domach, po starych szopach, po stodółach opuszczonych farm na przedmieściach Chicago”. Inne czasopismo polsko-amerykańskie, cytując z uznaniem środki zwalczania bezrobocia, stosowane w Polsce, kończy artykuł w tej sprawie taką uwagą: „A możeby tak poprosić Polskę, żeby nam przysłała doradcę, bo jakoś rady dać sobie nie możemy. Wszystkiego, co człowiekowi do wygodnego życia potrzeba, mamy nad miarę, banki nie wiedzą, co z pieniędzmi robić, a miliony obywateli cierpią głód i nędzę”.

Głębiej przemyślane środki zwalczania kryzysu, zbyt nieraz radykalne dla przeciętnej umysłowości amerykańskiej, np. 30-godzinny tydzień pracy, reforma walutowa i in. znajdują stosunkowo szybko zrozumienie i poparcie u Polaków amerykańskich, co niewątpliwie stanowi jedną z istotnych przyczyn ostatnich polskich sukcesów politycznych w wyborach do Kongresu i legislatur stanowych. Dotychczas nie było wypadku, by w Kongresie Stanów Zjednoczonych zasiadło więcej, niż 2 Polaków równocześnie, tymczasem ostatnie wybory wprowadziły do Kongresu sześciu Polaków. Zwycięstwo partii demokratycznej w wyborach do legislatur stanowych sprawiło, że prawie wszyscy Polacy, którzy kandydowali z ramienia tej partii zostali wybrani. Polacy



Nowy Jork. Gmach, w którym mieszczą się biura Linji Gdynia — Ameryka (Polskie Transatlantyczne Tow. Okrętowe).

na stanowiskach politycznych w Stanach Zjednoczonych nie są jeszcze reprezentowani w stosunku odpowiadającym ilości ludności polskiego pochodzenia w tym państwie, ale ostatnie wybory stanowią duży krok naprzód w tym kierunku. Oto cyfrowe zestawienie obecnego stanu i idealnego:

na ogólną ilość:	jest obecnie Polaków:	powinno być:
435 kongresmanów 96 senatorów	6	15
500.000 wybieralnych urzędników.	1.000	17.500

Poczucie rosnącej siły i wpływów politycznych w łonie amerykańskich stronnictw, obecnie w zwycięskiej partii demokratycznej, skłoniło „Związek Narodowy Polski” do oficjalnego zadeklarowania i poparcia kandydatury polskiej profesora M. S. Szymczaka, kontrolera miasta Chicago, na stanowisko członka przyszłego gabinetu Prezydenta Roosevelta.

Na wielu polach pracy społecznej widzimy poza tem wzmoczoną i skuteczną ruchliwość i prężność Polonji w ojczyźnie Washingtona. Rośnie organizacyjna współpraca i solidarność polskich kupców, adwokatów, dziennikarzy.

Detroitcki dziennik pisze, że dziś Polonja nie potrzebuje się wstydić kupców polskich, którzy w niczem nie ustępują obcym, sprzedając towar nie gorszy, niż inni kupcy, a zazwyczaj taniej, od roku dopiero istnieje „Stowarzyszenie Adwokatów Polskich w Chicago”, a liczy już obecnie około 100 członków, przyjmujących nader czynny udział w życiu i rozwoju stowarzyszenia, którego celem jest „utrzymywanie wśród palestry wysokiego poziomu etycznego, obsługiwanie klientów rzetelnie i uczciwie we wszelkich sprawach, wreszcie wzajemne zapoznanie się, krzewienie idei współpracy i współzycia na niwie praktyki zawodowej, organizacyjnej i towarzyskiej”.

Na niwie prasowej, wbrew złowróżbnym wieszczom, że w r. 1950 nastąpi kompletna zagłada prasy obcojęzycznej na ziemi amerykańskiej, jak twierdzi A. Pazy w miesięczniku „The American Mercury” p. t. „Good - Bye to



the immigrant Press", — wszystkie poważne polsko-amerykańskie pisma wychodzą nadal, wówczas gdy np. z końcem ub. r. jedna firma „Fiction Howe Co”, w Nowym Yorku, zawiesiła, z powodu depresji, wydawnictwo dwunastu czasopism w języku angielskim. Jeśli prasa pol-

ska w Ameryce przy znikomym ruchu emigracyjnym obecnie trwa nadal na posterunku, a niema pewności, czy ograniczenia imigracyjne potrważą długo i czy nie nadejdzie czas, kiedy będą złagodzone lub nawet zniesione, — o zagładzie tej prasy, najsilniejszego czynnika więzi or-

ganizacyjnej kilkumilijonowej rzeszy rodaków naszych z oceanem pomiędzy sobą i łączności ich kulturalnej z Macierzą, nie może być mowy!

K. Z.

## WŚRÓD PIONIERÓW POLSKICH NAD BRZEGAMI IVAHY

Pod koniec października r. ub. wyjechałem z Ponta Grossy, największego miasta w stepach Parany i udałem się poprzez campy (stepy), góry i lasy nad brzegi Ivaży, do kolonii polskiej Theresina. Poniżej zamieszczam opis tej podróży i obraz życia naszych pionierów w Theresinie.

Aż do Imbituby samochód biegł przez stepy doskonałą, bitą drogą, jedną z najlepszych w Paranie. Jak okiem sięgnąć, rozciągały się olbrzymie łąki, porosłe miejscami zeschłą trawą, miejscami zaś, gdzie przeźornie wypalili ją pasterze zieloną runią, bujnie wschodzącą na wczorajszych pogorzeliśkach. Cały step usiany był tysiącami dużych, czerwonych kopców z suchej, twardej gliny. Wyglądały one jak chatki Pigmejów, w rzeczywistości zaś były siedzibami termitów, właściwych panów tych stron.

Mówią, że ludzie są władcami świata. Patrząc na niezliczone szeregi kopców termitów, rozsianych po stepach pontagroseńskich, podawałem w wątpliwość słuszność tego twierdzenia. Stworzenia, których nie mogą zmóc ogień ani woda, są mocno zakorzenione na świecie. Po każdym pożarze stepów i po każdej podzwrotnikowej ulewie wydaje się, że z kaktizmu nie ocalało ani jedno z tych gryzących stworzonek. Na drugi dzień jednak termyty rozpoczynają znów przerwana pracę i z niezmordowaną wytrzymałością wznoszą coraz to nowe masywne, czerwone budowle. Kopce te są nadzwyczaj twarde i stanowią dla ich mieszkańców znakomitą ochronę przed wrogimi żywiołami. Człowiek musiałby się zdrowo namęczyć, zanim rozbiłby tę niemal betonową konstrukcję. Ukryte w swoich glinianych fortcach, termyty spokojnie czekają na przejście katastrof żywiołowych, czując się tak dobrze, jak Noe w swoim korabiu. Kopce dochodzą nieraz do wielkości dorosłego człowieka, przyczem najmniejsze nawet są wyższe od mrowisk europejskich.

Włogami termitów są mrówkojady, zjadające z apetytem mieszkańców czerwonych kopców. Właściwie tylko one w poważniejszy sposób zwalczają te stworzenia. Ludzie absolutnie się nimi nie interesują.

Campy pontagroseńskie nie były w całości pokryte trawą. Dolinami rzek i strumieni ciągnęły się pasma lasów galerjowych, ujmujących czyste lamy w potężne zielone łamy, splecione ljanami, ni by kłami żelaznymi.

Miejscami, w najszczerzym stepie, wystrzelały kępy samotnych drzew, urozmaicając monotonię krajobrazu. Gdzieś, niegdzie sterczały pojedyncze drzewa, stworzone chyba poto, aby dawać ochłodę strudzonemu wędrowcowi. Chwilami miałem złudzenie, że pędzę przez sawanny Sudanu. Rozglądałem się na wszystkie strony, czekając, aż z kępy drzew wybiegną stada słoni lub antylop. Niestety, rzadka tylko przesuwały się krowy, a drogą uciekały przed pędzącym automobilem wystraszone jaszczury.

Pogoda była cudowna. Z błękitnego nieba sypały się na stepy ogniste strzały słoneczne. Od pól i lasów napływały fale wonnego powietrza.

Ludzi na stepie mieszka bardzo mało. Piękne, ale jałowe campy nie mogą wyżywić większych stad bydła. Trawa zawiera wiele krzemionki i tylko w pierwszym okresie swego wzrostu, po spałeniu stepów, stanowi dobrą paszę. Wypalanie jej nie jest więc zabawą domorosłych Neronów, lecz twardą koniecznością. Gdzieś, niegdzie koloniści włoscy, niemieccy lub polscy (zwłaszcza ci pierwsi), zbudowali małe, ale porządne chatki, kryte czerwoną dachówką lub blachą falistą i pozakładali wcale niezłe gospodarstwa. Korzystając z dobrej komunikacji samochodowej z Ponta Grossą, uprawiają warzywa, znajdujące duży pokup w mieście. Szczególnie Włosi są dobrymi ogrodnikami i mają wcale niezłe dochody z warzywnictwa i hodowli owoców. Ulokowali się na najlepszych gruntach i żyją znacznie dostatniej, niż w kamienistej Italji. Sekundują im dzielnie Niemcy oraz Polacy, którzy mają w tych stronach kilka kwitnących kolonii.

Po dwóch godzinach szybkiej i przyjemnej jazdy przez stepy otwarte, trawiaste przestrzenie coraz szerszej zaczęły zapelniać się kępami drzew. Nieznacznie step, urozmaicony drzewami, przekształcał się w bór, przerywany polanami. Z gęstwy pomniejszej drzewiny wystrzelały olbrzymie pinjory, ludzko podobne do żydowskich świeczników siedmioramiennych. Krajobraz zmienił się zasadniczo.

Nad drogą pochylały się zwoje ljan, uderzające o karoserję pędzącego samochodu. Z drzew ulatywały zielone papużki, spłoszone warkotem motoru. Miejscami las stawał się tak zbity, że droga zamieniała się w wąski tunel, do którego wnętrza tylko z trudem wdzierały się promienie słoneczne.

Droga z Ponta Grossy do Imbituby należy do najlepszych w Paranie. Nie znaczy to, aby miała być lepsza od przeciętnej szosy w Polsce. Przeciwnie — najniebezpieczniejsza z naszych szos mogłaby z nią śmiało stanąć w zawody. W Paranie jednak, gdzie lepsze drogi można policzyć na palcach jednej ręki, uchodzi za wzór doskonałości. Jest to droga bita, wycięta w stepach i borach, dosyć dobrze utrzymana i poprawiana po każdej ulewie. Pomimo swoich zalet, jest niezdatna do użytku po deszczu. Podróżnik, którego deszcz spotkał na tej najlepszej arterji komunikacyjnej Parany, musi rozkładać się obozem i czekać aż słońce wszędzie i osuszy gliniaste bajora.

Imbituba, do której dojechaliśmy po dwóch i pół godzinach szybkiej jazdy, jest niewielką, dosyć nędzną osadą zamieszkałą przez cabocłów t. j. mało cywilizowanych, brazylijskich mieszkańców interioru. Wszędzie kręcili się cabocle, uzbrojeni w ogromne bębnowe Schmidty i o tre, zakrzywione noże, zwane faconami. Palili papierosy własnej roboty, używając zamiast bibułki zeschłych liści kukurydzianych i wstępowali „na szklaneczkę kaszasu<sup>1)</sup> do licznych wend<sup>2)</sup>. Niektórzy skupiali się na drodze, rozprawiając żywo o polityce. Człowiek, oddający się jakiejś pożytecznej pracy, należał do rzadkich wyjątków. Tylko Polaco-buro<sup>3)</sup> pracował cały dzień, zdobywając

<sup>1)</sup> kaszas — wódka z trzciny cukrowej.

<sup>2)</sup> wenda — sklep w interiorze, zaopatrzone we wszystkie przedmioty potrzebne mieszkańcom wnętrza kraju i skupujący od nich produkty ich pracy.

<sup>3)</sup> Polaco-buro — Polak-osioł, a właściwie — Polak wół roboczy — pogardliwe określenie pracowitych rolników polskich, wypowiedane czasami przez leniwych cabocli.



Rzeka Ivaży (Brazylja).



„Karosa”, zaprzęzona w muły, którą nasi koloniści podróżują po ścieżkach pontagroseńskich.

swoją energią pogardliwy podziw u leńiwych autochtonów.

O ile samochody ciężarowe często przejeżdżały przez Imbitubę, o tyle taksówka z pasażerami była w tych stronach bardzo rzadkim gościem. Wałęsający się po „Corso” tubylcy z ciekawością spoglądali na nas, czyniąc szeptem najrozmaitsze uwagi.

W Imbitubie musieliśmy opuścić dobrą, bitą drogę i skrócić w stronę Calmonu. Wjechaliśmy od razu na gliniaste wertepy, pełne dziur, kamieni i wszelakiego rodzaju wybojów. Samochód dostał istnego tańca św. Wita. Nie raz i nie dwa wypróbowaliśmy na naszych głowach trwałości karoserji, zanim dotarliśmy do Calmonu.

Zajechaliśmy do wendy p. Chachuły, byłego nauczyciela, będącego czemś w rodzaju leadera miejscowej kolonii polskiej. Bez dłuższego gadania ofiarował nam u siebie gościny i zaprosił na podwieczorek. Szofer chwycił umówione 170 milrejsów i natychmiast udał się w drogę powrotną do Ponta Grossy, pragnąc jeszcze przed nocą dotrzeć do miasta. 120 km. z Ponta Grossy do Calmonu przebyliśmy w 3½ godziny.

Calmon, mała osada, licząca może tyśiąc mieszkańców, jest centrum kolonii ukraińskich, które powstały tu przed kilkudziesięciu laty.

Korzystając z dobrej koniunktury dla herwy-mate, trwającej prawie do ostatnich czasów, koloniści ruscy zabudowali się wspaniale. Domy ich to nie nędzne chaty, ale prawdziwe wille. Poprostu wierzyć się nie chce, że przed kilkudziesięciu laty okolice te zarośnięte były dziewiczą puszcza, pozbawioną najprymitywniejszych arterij komunikacyjnych.

Dzisiaj sytuacja Ukraińców calmońskich zmieniła się zasadniczo. Ceny herwy spadły tak nisko, że nie oplaca się jej eksploatować. Wszędzie widać wspaniale herwale<sup>1)</sup>, pokryte bujnym liściem herbacianym, którego nikt nie ścina. Przyzwyczajeni do łatwych i dużych zarobków koloniści nie mogą się pogodzić z nagłym spadkiem dochodów i rozpaczliwie szukają wyjścia z ciężkiej sy-

tuacji. Nie są wprawdzie głodni, gdyż pola dostarczają aż nadto produktów spożywczych, nie mają jednak pieniędzy, do których posiadania przyzwyczaili się przez lata dobrej koniunktury. Znacznie lepiej powodzi się obecnie Polakom, którzy odepchnięci ongiś przez Rusinów od dochodowych ziem herwowych, osiedlili się w okolicach gdzie nie było herwy i zajęli się uprawą kukurydzy i hodowlą świń. Dzisiaj Ukraińcy za żadną cenę nie mogą sprzedać herwy, podczas gdy Polacy ciągną z handlu świniami wcale niezłe zyski.

Rusini calmońscy strzegą pilnie odrębności narodowej. Zachowali swój język i obyczaje. Życie ich koncentruje się wokół cerkwi i szkoły zakonnej. Szkoła ma tak dobrą opinię, iż chodzą do niej nie tylko dzieci ruskie, ale włoskie, polskie a nawet brazylijskie. Polacy mają również kościół i szkołę, ale gorzej postawioną. Obecnie starają się o sprowadzenie zakonnicy polskiej z Ponta Grossy,

któreby założyły wzorową szkołę polską i oderwały dzieci polskie i brazylijskie od szkoły ruskiej. Pertraktacje w tej sprawie są już podobno na dobrej drodze.

Do Polaków Rusini odnoszą się niechętnie, aczkolwiek większość z nich zna język polski.

Kolonja polska w Calmonie jest nieliczna i dopiero w ostatnich czasach objawia większą aktywność.

Zwiedzanie Calmonu nie zajęło nam zbyt wiele czasu. Rychło wróciliśmy do gościnnego domu p. Chachuły, gdzie czekała już na nas obfita wieczerza. Naturalnie, że i tu, jak zresztą w całej Paranie, gwoździem biesiady była pływająca w tłuszczu kura.

Nazajutrz, wczesnym rankiem, opuściliśmy gościnny Calmon, udając się w drogę do Thereziny. Pomimo wielkich starań p. Chachuły, nie mogliśmy dostać koni pod wierzch i dalszą drogę trzeba było odbywać małą, dwukonną carosą. Powoził nią Pańko, dzielny Rusin, który jakimś cudem ani razu nie wywrócił nas na tych straszliwych wybojach. Podziwialiśmy, jak prowadził konie nad brzegami przepaści, przez wartkie strumienie lub niezgłębione bajora.

Droga z Calmonu do Thereziny z początku prowadziła przez dosyć zaludnione okolice. Wzdłuż traktu ciągnęły się żyzne pola kukurydzy, pszenicy, czarnej fasoli, gęsto poprzecinane gajami nieużytecznej już teraz herwy. Gdzieś niedługo czerwieńiły się dachy domów kolonistów ruskich, ocienione drzewami pomarańczowemi i obrośnięte krzewami róż, agaw i innych oryginalnych krzewów. Dzień był pogodny, więc z pół zrywały się całe chmary kolorowych motyli, błyszczących wspaniale w świetle podwrotnikowego słońca. Z kielichów kwiatnych wylatywały malutkie, lśniące jak drogie kamienie, kolibry, zwane przez Brazylijan „beija-flor” czyli „pocalunek kwiatu”. Konie, zachęczone okrzykami woźnicy, biegły żwawo przez bogate, dyszące dobrobytem ziemie.

BOHDAN TEOFIL LEPECKI.  
C. d. n.



Podróż po rzece Ivahy.

<sup>1)</sup> herwal — naturalny gaj herwowy.

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

### KRAJE, KTÓRE NIE PRZECHODZĄ KRYZYSU.

Angielska kolonia Złote Wybrzeże w Afryce nie zna kryzysu. Wprawdzie eksport jej nieco zmalał, wprawdzie import spadł prawie o 50%, a mimo tego plantacje i kopalnie jej są w pełnym ruchu — ludność murzyńska ma pracę i zarobek, a plantatorzy, których jest tam zaledwie kilkuset, robią dobre interesy.

Na główny produkt, kakao, są stale odbiorcy i stali spożywcy. Corocznie cała produkcja kakao jest wykupiona, albowiem Złote Wybrzeże produkuje najwięcej kakao i na jego ceny ma wpływ decydujący. Ale ponadto kolonia produkuje złoto, djamenty, mangan, oraz surowce kolonialne.

W 1930 roku wywóz całej kolonii wynosił prawie 11 milj. funtów szterl. Jakkolwiek spadł on w 1931 r. do 9 milj. i 300 tys. funtów, to jednak plantatorzy w tym ostatnim roku sprowadzili 180 samochodów osobowych i ciężarowych, a cała kolonia wypija piwa i wina prawie za 5 milj. zł.

Wr. ub. sytuacja niewiele się zmieniła — kakao miało dobrą cenę.

Drugą kolonią, nieodczuwającą kryzysu, jest Maroko. Po uspokojeniu tego kraju przystąpiła Francja do jego rozbudowy, inwestując tam wielkie kapitały w urządzenia portów, budowę dróg i kolei oraz gmachów publicznych. Francuski kapitał prywatny również skierował się do Maroka, znajdując tam dobre umieszczenie oraz mniejsze obciążenia podatkowe, aniżeli w Francji. Z powodu tego napływu kapitałów życie gospodarcze Maroka doskonale się rozwija, a mieszkańcy jego nie odczuwają kryzysu światowego.

Do takich krajów należy również i Palestyna. Gospodarczo stoi ona lepiej, aniżeli wiele innych krajów. W ostatnich dwu latach wywóz jej znacznie się zwiększył oraz ożywił się ruch budowlany przez napływ kapitałów. Poważnie rozwinięto się sadownictwo owoców południowych, a wywóz pomarańczy i cytryn przekroczył w r. ub. 3 milj. skrzyń.

Rozbudowa palestyńskiego portu Haifa postępuje szybko. Ma to być najlepszy port na Morzu Śródziemnym, a przyszłość jego zagwarantowana jest nie tylko gospodarczym rozwojem Palestyny i całego zalepcza, jak Transjordanja i Damaszek, ale także ruchem okrętów, jaki tam się wytworzy, gdy będzie ukończony olbrzymi rurociąg z kopalni ropy z Mossulu w Iraku (przez Irak, Damaszek i Palestynę). Rurociągiem będzie dopływała ropa naftowa do Haify, gdzie będą się w nią zaopatrywały statki motorowe w drodze na Daleki Wschód, oraz będą ją zabierać statki tankowe do rafinerij europejskich.

Port Haifa ma być punktem początkowym kolei Haifa-Bagdad, nad którą już zostały ukończone studia — budowa ma się rozpocząć wkrótce.

Ale mimo dobrej sytuacji gospodarczej kraje te poważnie zmniejszyły przywóz towarów zagranicznych, co też znacznie przyczyniło się do utrzymania ich stanu pomyślności. Nie należy więc przypuszczać, że eksport do nich jest łatwy. Konkurencja bowiem jest tam nadal, a głównie z niej zyskują przędzysztkiem te przedsiębiorstwa handlowe, które od wielu lat

są wprowadzone w stosunki miejscowe. Niemniej jednak handel z temi krajami jest łatwiejszy, aniżeli z krajami o zachwianej równowadze gospodarczej.

### ZÓŁTA FEBRA W AFRYCE

Od czasu do czasu zdarzają się w kolonjach Francuskiej Afryki Zachodniej pojedyncze wypadki żółtej febrы, a co jakiś czas febra tu występowała jako epidemia, kończąc się licznymi wypadkami śmierci.

Epidemia żółtej febrы pojawiła się tam ostatnio w 1927 r. Zmarło wtedy kilkudziesięciu Europejczyków. Ponieważ kolonialne władze sanitarne bardzo energicznie przystąpiły wtedy do jej zwalczania, przeto wydawało się, iż choroba ta została usunięta, a przynajmniej przestała być groźną, tembardziej, że od tego czasu nie było wypadków nowych zachorzeń.

Tymczasem w końcu ub. r. niespodziewanie zachorowało na żółtą febrę zgorą 100 Europejczyków, a zmarło ich 35. Nawet wielu Murzynów zmarło na tę chorobę, co uważane jest za rzecz niezwykłą, albowiem ludność tubylcza zawsze okazywała odporność na żółtą febrę.

Pomimo, iż epidemia ta została zlikwidowana, to jednak z obawy zawleczenia jej do innych miejsc, wszystkie statki, przybywające do portów afrykańskich i innych, z portów Francuskiej Afryki Zachodniej, są poddawane kwatarnianiu.

### WPLYW PAKTU O NIEAGRESJI Z SOWIETAMI NA KOLONJE.

Na terenie kolonij, zwłaszcza azjatyckich, rozwija się wśród tubylczych propaganda komunistyczna, którą prowadzi Sowiety przez swych wysłanników.

Francja, zawierając z Sowiecami pakt o nieagresji zastrzegła się (w art. 5 paktu) przeciwko tej propagandzie, która na terenie kolonij francuskich rozwija się głównie w Indochinach, sprawiając francuskim władzom kolonialnym wiele kłopotu.

Wprawdzie już po zawarciu paktu przybył z Sowieców do Indochin, na miejsce aresztowanego poprzednio, nowy kierownik propagandy komunistycznej, ale francuskie sfery kolonialne przypuszczają, że wysłany tam został jeszcze przed zawarciem paktu.

Sprawa ta budzi zainteresowanie we Francji. Jeśli propaganda komunistyczna będzie dalej prowadzona, będzie to dla Francji dowodem, że Sowiety nie zamierzają uszanować paktu.

### PRZEDSIĘBIORSTWA EKSPLOATACJI TERENÓW ZŁOTONOSNYCH W KAKAMEGA.

Zbadane przez geologa Kitsona tereny złotodajne w Kakamega w Kenji (patrz „Morze” Nr. 12 Rok 1932 str. 26) już znalazły eksploatatorów. Zostało bowiem utworzonych i zarejestrowanych 5 przedsiębiorstw i tak: Eldoret Kakamega Ventures Ltd z kapitałem 400.000 szylingów (1 szyling — 1,5 zł.); Yalako Mining Co Ltd oraz Kenya Gold Mining Syndicate Ltd z kapitałem po 200 tysięcy szylingów; Kakamega Goldfields Ltd — 40.000 szyl. Negoti Gold Mines Ltd — 150.000 szyl. Ponadto 4 no e przedsiębiorstwa są organizowane.

Dotychczas kapitał zakładowy wszystkich tych przedsiębiorstw razem wziętych nie przekracza 2 milj. szyl. (t. j. niespełna 3 milj. zł.). Jak na Afrykę kapitał ten jest mały. Kopalniane przedsiębiorstwa afrykańskie mają zazwyczaj duże kapitały zakładowe. Warunki jednak wydobywania złota w Kakamega mają być podobno tak łatwe i zawartość złota w skałach tak duża, że przedsiębiorstwa nowozałożone mają przekonanie, iż ich kapitały zakładowe są dostateczne do rozpoczęcia eksploatacji.

Wszystkie te przedsiębiorstwa są z ograniczoną odpowiedzialnością a udział w nich są po 20 szyl. (t. j. 1 funt szterling), aby szerokie koła publiczności mogły je nabywać.

### ARABSKA AKADEMJA UMIEJĘTNOŚCI

Rząd egipski utworzył w Egipcie w Kairze Akademię Arabską, której zadaniem i głównym celem ma być badanie narzęczy arabskich, pielęgnowanie czystości języka arabskiego i przystosowanie go do współczesnego życia.

Zasięgiem swym ma objąć Akademię nie tylko Egipt, ale wogóle wszystkie kraje, w których skupiła się ludność arabska, a więc: Irak, Saudiję (obecna nazwa Arabji) Palestynę, Libję (dawna nazwa: Trypolis i Cyranajka) Algier, Oran, Maroko, Maurytanję i t. d.

Członkami jej mogą być tylko uczeni arabscy bez względu na przynależność państwową. Pierwszych 20 członków zamianuje król egipski. Następni członkowie będą przyjmowani przez grono Akademji. Orzeczenia Akademji będą uznawane tak w szkołach, jakoteż i w urzędach egipskich. Członkowie będą otrzymywali zwrot kosztów podróży na coroczne zjazdy do Kairu.

Utworzenie Akademji Arabskiej w gipcie ma dla całej społeczności arabskiej duże znaczenie. Egipt bowiem, jako państwo arabskie jest uobrze zorganizowane i znajduje się w przededniu użycia zupełnej niepodległości. Akademią więc, jako łącznik duchowy wszystkich Arabów może odegrać w sprawach arabskich wybitną rolę i może stać się punktem wyjścia odrodzenia ruchu arabskiego, wraz z wszystkimi jego następstwami, a sam Egipt może w ruchu tym zająć miejsce czołowe.

### ZNALEZIENIE ZŁOTA W RUANDA-URUNDI.

W belgijskiej kolonii mandatowej Ruanda-Urundi znaleziono złoto przy wydobyciu ruiny cyny. W ciągu ostatnich miesięcy wydobyto 300 kg złota (wartości 1,000,000 zł.) wobec tak dobrych wyników w krótkim czasie, eksploatacja złota ma być prowadzona w większym zakresie.

### KSIĄŻE ROLNIK.

Książę Leopold, belgijski następca tronu, który interesuje się rolnictwem tropikalnym, został wydelegowany przez rząd belgijski do zbadania stanu i rozwoju rolnictwa nie tylko w Kongo Belgijskim, lecz także i w przyległych kolonjach.

Badania jego i wnioski mają być podstawą utworzenia nowej polityki Konga Belgijskiego w zakresie rolnictwa.

Fakt wydelegowania do kolonii następcy tronu świadczy wymownie, jak wielką wagę mają sprawy kolonialne dla państwa belgijskiego i jak wielkie jest tam zrozumienie tych spraw. Z Księciem Leopoldem udaje się do Afryki jego żona

Astrid. Pobyt ich w kolonjach przewidywany jest na dłuższy czas.

#### OGRANICZENIA IMIGRACYJNE DO BECZUANY.

Zarząd protektoratu Beczuany wydal rozporządzenie, ograniczające imigrację do tego kraju. Ujęcie jego jest interesujące. Ma ono na celu niedopuszczenie imigrantów niepożądanych ze względów zdrowotnych, moralnych i gospodarczych. Nie podlegają postanowieniom tego rozporządzenia Murzyni, pochodzący z okolic, położonych na południe od równika. Natomiast podlegają im mieszkańcy, przedstawiciele rasy białej i ras kolorowych.

Każdy imigrant przy przekraczaniu granicy Beczuany ma obowiązek zgłosić się do urzędnika policji i przedłożyć mu dowody, że nie jest imigrantem niepożądanym tak pod względem zdrowia, moralności, jakoteż i majątkowym. Władze wymagają od imigranta znajomości sztuki pisania w języku europejskim i „zastosowania jej stosownie do wymagań urzędnika policji”. Interesujące jest także uznanie języka żydowskiego za język europejski.

#### RUROCIĄG DŁUGOŚCI 400 km.

W Kongo Belgijskim została ukończona budowa drogi samochodowej ze Stanleyville do Irumu przez olbrzymie lasy podzwrotnikowe. Z Irumu już dawniej były wybudowane drogi w kierunku wschodnim, łączące się z siecią dróg Afryki Wschodniej i Środkowej, a stamtąd z Afryką Południową i z Egiptem.

Nowa droga jest arterją komunikacyjną, łączącą się z Oceanem Atlantyckim. Dla Kongo Belgijskiego ma ona poważne znaczenie gospodarcze.

Ale tak ruch samochodowy na drogach Kongo, jakoteż i ruch statków na rzekach kongolańskich wymagał zaopatrzenia w benzynę. Wobec tego zostało założonych wiele stacji beznzyny, a dla jej łatwej i taniej dostawy zbudowano specjalny rurociąg długości 400 km z portu Ango-Ango (koło Matadi) do Stanleyville. Do Ango-Ango, portu na rzece Kongo, zawijają statki z benzyną.

Powyżej na rzece są progi i wodospady. Wzdłuż tej części rzeki prowadzi kolej. Aby jednak uniknąć przeladowania benzyny, wybudowano rurociąg do Stanleyville, skąd rzeka w górę znów jest splawna. Tam załadowuje się benzynę na statki i dostawia się do wszystkich stacji po drodze do portu Franqui skąd już prowadzi kolej do wschodniej części Konga.

Pomiędzy Stanleyville i Irumu istnieje stała komunikacja autobusowa z połączeniem w Avakubi z siecią dróg wschodnio-afrykańską i przez Nil z Egiptem.

#### EKSPEDYCJA W GŁĄB PUSTYNI LIBIJSKIEJ.

Z końcem września r. ub. udała się w głąb pustyni libijskiej (część pustyni Sahary) angielska ekspedycja pod przewodnictwem majora Bagnolda. Wyruszyła ona z Kairu na samochodach Forda przez południową część pustyni libijskiej do północno-zachodniego Sudanu przez góry Tibesti na wyżynę Jeff-Jeff.

Zwiedziła okolice Guraan, Guro-Guro, Murdi oraz góry Oweimat, których kraterowe szczyty mają 1200 — 1500 m wysokości. W wielu miejscach wśród piaszczystej pustyni napotkano na pasy trawy a nawet niskie krzewy, na stadka oryksów i strusi, oraz różnego rodzaju ptaki, wśród których zauważono wiele ptaków przelotnych.

Ekspedycja przebyła około 10,000 km bezdrożem przez nikogo nie uczęszczanymi. Na ostatnim odcinku pomiędzy Vadi Haifa i piramidami przecięto dawny

szlak niewolniczy, usiany bielejącymi kośćmi ludzi i wielbłądów. Traktem tym odbył podróż mjr. Bagnold w r. 1930.

Poza głównymi znanymi oazami, przez które odbyła ekspedycja swą podróż, nie napotkano nigdzie żadnych osad. Nawet granica i pogranicze Sudanu angielsko-francuskiego są nie zamieszkałe. Natomiast istnieją tam ślady dawno opuszczonych osad. Znalaziono tam również ślady zamieszkiwania człowieka pierwotnego.

Ekspedycja przeprowadziła badania archeologiczne, geologiczne, botaniczne i entomologiczne, przywożąc bogate i ciekawe zbiory.

#### POMOC FINANSOWA DLA KONGA BELGIJSKIEGO.

Rząd Belgijski zaciągnął dla swej kolonii Kongo pożyczkę w wysokości 150 milj. fr. belg. Pożyczki udzieliły banki holenderskie i szwajcarskie na 5 i 3/4%. Przeznaczona ona została w całości na najpilniejsze potrzeby Konga.

Zarząd kolonii Kongo upoważnił przedsiębiorstwo „Congo Light Railways Co” do wydawania bonów na 100 milionów fr. belg. na dalszą budowę linii kolejowej przez dystrykt Uele (314 km). Zarząd kolonii udzielił na te bony swej gwarancji.

Kolej ta przecina tereny, na których uprawiana jest bawełna. Na części kolei, już zbudowanej, wzrosły transporty w ostatnich latach o 31%, podczas gdy na innych kolejach kongolańskich ruch znacznie się zmniejszył.

zestawił FR. ŁYP.

#### KRONIKA KOLONJALNA

##### WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH.

Zarząd i Oddziału L. M. i K. im. Jana z Kolna zawiadamia członków oddziału, że dnia 2 marca r. b. (czwartek) w lokalu Zarządu Głównego Ligi M. i K. odbędzie się w 1 terminie o godz. 18-tej, a w 2 terminie bez względu na liczbę

przybyłych członków, o godz. 18.30 do- roczne walne zebranie.

Na porządku obrad są sprawy następujące: 1) Zagajenie i wybór Prezydium; 2) Odczytanie protokółu z poprzedniego zebrania; 3) Sprawozdanie ustępującego Zarządu; 4) Sprawozdanie finansowe i Komisji Rewizyjnej; 5) Zmiana nazwy Oddziału; 6) Dyskusja; 7) Wybory nowych władz; 8) Wolne wnioski.

LEOPOLD JANIKOWSKI

## WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY AFRYKAŃSKICH W LATACH 1882 — 1886

2)

(Ciąg dalszy)

Właściciel konia, wynajmujący swego rumaka na wycieczkę, trzyma go za ogon i nie puszcza nawet podczas szybkiego biegu. Droga z początku szeroka, przerywana pobliskie wioski, w miarę zaś pięcia się w górę, stawała się coraz wyższa, biegła nad przepaścią, konie szły ostrożnie, starając się o to, by iść jeden za drugim. Wychowane w górach, próbowały na każdym kroku, czy kamienie nie obsuwają się pod kopytami. Przewodnicy postępowali za każdym koniem dzięki temu uniknął niebezpieczeństwa. Towarzysz, jadący przede mną, wyrwał ze skały trzcinę, która uderzyła po nozdrzach mojego konia. Przestraszony koń szarpnął się i osunął przednimi nogami na brzeg przepaści. Mądre zwierzę, drżąc na całym ciele, przycisnęło się zadem do skały, lecz nie ruszało z miejsca. Podskoczyło natychmiast kilku przewodników

i wyciągnęło konia wspólnymi siłami na wąską ścieżynę. Cały incydent trwał tak krótko, iż jadący przedemną nawet o nim nie wiedzieli.

Mając ciągle przepiękne przed sobą widoki, dotarliśmy do szczytu Grand Curralu, gdzie na zielonym tarasie, pomiędzy dwoma „pikami” (szczytami), zasłużony czekał wypoczynek i luksusowy posiłek. Hrabia, zamiłowany fotograf, zdjął kilka grup z uczestników wycieczki na tle pięknego krajobrazu, poczem uproszony przez nas dał nam pokaz celności strzałów; odwrócony bokiem, zwracał się błyskawicznie i rozbijał kulą wszystkie drobne przedmioty, rzucane przez nas w górę.

Bliski zachód zmusił nas jednak do powrotu. Z żalem żegnaliśmy się z pięknem przyrody, powracając do Funchalu inną drogą przez lasy, porośnięte między innymi słodkimi kasztanami. W lasach

tych spotyka się małe dziki; żywią się one kasztanami i dlatego może mięso ich jest bardzo delikatne. Małe szynki wysyłane są w puszkach do Europy, gdzie są bardzo cenione.

Nie było czasu na zwiedzanie dalszych stron wyspy, lecz mieszkańcy objaśniali, że upadek winnic jest coraz większy, prawdziwego wina madery coraz mniej produkują na miejscu, młode wino już jest bardzo drogie, a w znacznej mierze madera wysyłana do Europy to wino, przywożone z Portugalii, a tylko puszczone w świat, jako oryginalne z Madery. Hrabia miał jednak zawsze zapas tego dobrego wina, zaprowadził nas nawet do najstarszej firmy, handlującej winami, gdzie właściciel, zaprosiwszy nas do piwnic, wykutych w skałach, poczęstował stuletnim nektarem.

Przez czas naszej 10-dniowej bytności na Maderze, na okręcie szła gorączkowa praca nad reperacją uszkodzeń, poniesionych w drodze. Hr. Tyszkiewicz, już po raz trzeci przychodził ekspedycji w najkrytyczniejszych chwilach z pomocą, pokrywając całkowicie koszty remontu okrętu.

### NA TENERYFIE

Dnia 27 stycznia pożegnaliśmy serdecznie projektora naszej ekspedycji, który w ostatniej chwili jeszcze przybył na statek, przywożąc na drogę zapasy wędlin litewskich i koszyk starki. Po salutowaniu banderą, „Łucja - Małgorzata“ podniosła kotwicę i przy silnym wietrze skierowaliśmy się ku wyspom Kanaryjskim.

Dnia 31 stycznia ujrzeliśmy 13497 stóp wysoki wierzchołek Teneryfu Picode Teyde.

Archipelag wysp był znany już starożytnym pod nazwą Hesperyd. Plinusz nazwał je Kanaryjskimi od wielkiej ilości psów, żyjących na wyspach. Hiszpanie po zdobyciu wysp w XV wieku nadali im nazwę „Las Afortunadas“ (szczęśliwych), późniejsze jednak wieki przywróciły nazwę Plinjsza „Las Canarias“.

Pierwotni mieszkańcy wysp, zwani Guanchani, długi czas bronili najeźdźcom dostępu do wysp. Walki były bardzo krwawe, głównie na Teneryfie. Ostatni król Guanchów, Benecono, z niedobitkami krajowców, cofnął się do niedostępnych wąwozów górskich i tam powoli wymarły resztki nieszcześliwego plemienia. Pozostały po nich tylko mumie, trudne do odszukania, jaskinie bowiem, przeznaczone na grobowce, były starannie okrywane glazami i szczelnie zasypywane ziemią. Tylko przypadek pozwolił odkryć niektóre. Mumie, zaszyte w kozie skóry, spoczywał na noszach drewnianych; jedne stały oparte o ścianę, inne leżały na ziemi. Pomiedzy mumjami znalazł jeden z podróżników mumję wielkiej jaszczurki. Guanchowie nie znali metali; wa lub rogu.

Aby lepiej poznać wyspę, zarzuciliśmy kotwicę w małym porcie Oratawa. Po wylądowaniu ekspedycji „Łucja-Małgorzata“ odpłynęła do stolicy Teneryfy, miasta Santa Cruz, dokąd postanowiliśmy dojść lądem, zwiedzając oddalony od Oratawy o godzinę drogi słynny ogród botaniczny, założony w 1796 roku przez markiza del Prado i następnie подарowany rządowi hiszpańskiemu, a prowadzony wówczas przez botanika p. Wildpreta Szwajcara z ogromnym zamiłowaniem.

Przyjęci serdecznie przez miłego i gościnnego dyrektora, zapoznaliśmy się z nagromadzonemi

pięknymi okazami flory podzwrotnikowej. Królują tam wspaniałe palmy różnych gatunków, zaciekawia z Madagaskaru przeniesione t. zw. „drzewo podróżnika“. Korona tego drzewa, ozdobiona wielkimi liśćmi, zwróconymi zawsze podług słońca, daje pożądany cień. Łodygi i pień są wewnątrz puste i podczas deszczu napelniają się obficie wodą, którą podczas suszy, krajowcy przez nacięcia wypuszczają.

Nadzwyczaj pożytecznym drzewem są eukaliptusy rosnące szybko, dosięgające do 30 metrów wysokości, pochłaniające wielkie wilgoci, więc nieocenione przy osuszaniu gruntów. Napar z kory tych drzew i liście dają doskonałe lekarstwo przeciw malarji. Przeszło 5000 tych pożytecznych drzew dostarczył p. Wildpret wyspie.

Zwracając też uwagę całe szeregi drzew smoczy (drakonów) „Drako Canariensis“, których gałęzie podnoszą się jak ramiona w górę. Patriarcha tych drzew był olbrzymi drakon w Orotawie, sławny na cały świat. Wiek tego olbrzyma oznaczył Humboldt na 4200 lat. Czternaście osób siadało wygodnie naokoło stołu w jego spróchniałym pniu. Silny orkan w 1868 r. powalił olbrzyma. Żywica tych drzew jest czerwona i posiada własności lecznicze. Używana była ona przez Guanchów do balsamowania mumij.

Trudno by tu wybierać ciekawe okazy drzew. P. Wildpret obejmując zarząd ogrodu przed 25 laty, miał ich około 600. Wówczas w roku 1883 liczył ogród przeszło 3500 pięknych okazów, a rozwój ten przy bardzo szczupłych środkach zawdzięczał tylko pracy i zamiłowaniu swego kierownika. Przy szklance dobrego wina teneryfeńskiego spędziliśmy kilka godzin w domu miłego gospodarza, a piękna jego córka uprzyjemniła wizytę odegraniem na fortepianie marsza Kościuszki i kilku innych melodj polskich. Myśl każdego z nas pobiegła do kraju, rozmowy o Polsce i o Szwajcarii wypełniły nam czas.

Przenocowawszy w hotelu w Orotawie, nazajutrz wspólnie z p. Wildprechem, wyruszyliśmy do Santa Cruz, gdzie w porcie oczekiwała na nas „Łucja-Małgorzata“. Drogi odbywaliśmy w części powozem, a w części pieszo, zachwycając się ciągle zmieniającą się panoramą krajobrazu. Minęliśmy kilka wiosek, połączonych doskonałą szosą, po której bokach ciągną się pola z plantacjami koszenilli. Na liściach opuntii, rośliny z rodzaju kaktusów, rozwija się mały biały robaczek, który po wysuszeniu daje tę piękną, różową farbę cochenille. Dawniej dochody z podobnych plantacyj były bardzo znaczne, z wprowadzeniem jednak farb anilinowych, hodowla koszenilli upadła.

Droga nasza pęła się ciągle ku górze. Kilku-kilometrowy więc marsz przy silnym upale, zmusił nas do wypoczynku w wiosce Matanza. Właścicielka miejscowej oberży posiliła nas śniadaniem, złożonem z kilku miejscowych potraw i wina teneryfońskiego. Życie było wogóle tanie, np. hotele za całodzienne utrzymanie bardzo obfite i urozmaicone, owoce, wino cały dzień jako dodatki, liczone około 4 fr. dziennie. Śniadanie, jakie spożywaliśmy wyniosło po 1½ peset od osoby. Potrawą, która zawsze znajduje się w menu obiadowym, jest t. zw. „tortilia“ — omlet z kartoflami. Dla nieprzyzwyczajonych jest niemiły nadmiar czosnku, używanego do potraw.

Następnym etapem była wieś, dawniej miasteczko Tacoronte, a w niem ciekawe prywatne muzeum' zgromadzone przez zmarłego proboszcza Faconante. Niezmordowany ten badacz życia pierwotnych mieszkańców wyspy zebrał w kilku salach wiele bezcennych okazów i zbiorów np. mumij, zachowanych znakomicie, wielkie ilości balsamu, przygotowanego przez Guanchów, z czerwonego soku smoczego drzewa, zbiór czaszek, uzbrojenia i ozdób. Wieloletnia praca świątelnego proboszcza znana goriwego opiekuna w osobie obywatela Santa Cruz p. Lebruna, któremu proboszcz zapisał testamentem ukochane muzeum.

Zwiedziwszy jeszcze miasto Lagunę, pierwotną stolicę wyspy; ciche jakby wymarłe miasteczko — posiadało dawniej uniwersytet, w którego gmachach mieści się obecnie rządowe gimnazjum i internat dla uczniów. Mieszkańców liczyło 8000, wychodziły tam dwa dzienniki. Na Teneryfie było ich ogółem 14.

Zmęczeni całodzienną wycieczką stanęliśmy późnym wieczorem w mieście Santa Cruz, stolicy wysp Kanaryjskich. Miasto posiada doskonały port, obszerny i bezpieczny, utrzymany w porządku i nadal rozbudowywany, podmorski kabel telegraficzny, łączy je z Kadyksem w Europie i z Sengauen w Afryce. Coraz więcej koncentrowało się tu życie handlowe, tak dla kolonij hiszpańskich, jak i portugalskich. Ruch miasta skupiał się na wielkim placu Konstytucji, od którego rozchodzą się bożne ulice. Na placu stoi katedra oraz dwa pomniki. Jeden wyobraża krzyż, jako herb miasta, drugi przedstawia grupę figur, pamiątka przyjęcia chrześcijaństwa przez pierwotnych krajowców. Wyróżniają się okazałe budynki, jak pałac gubernatora, rezydencja naczelnika dywizji morskiej, kasyno miejskie i kilka większych hoteli. Miasto, budowane rozległe, posiadające wiele pięknych pałaców i skwerów, liczyło 20.0000 mieszkańców. Przyjęci bardzo serdecznie przez miejscowe władze, zwiedziliśmy muzea miejskie: przyrodnicze, antropologiczne, zawierające kilkaset czaszek pierwotnych mieszkańców archipelagu oraz zbiór wykopalisk po Guanchach i wiele pięknych mumij.

Cenne te zabytki gromadzone były dzięki opiece i staraniem dra de Bethencourt, potomka pierwszego zdobywcy wysp Kanaryjskich. Miasto jest zawsze bardzo ożywione i ma opinię wesołego, o czym mogliśmy się przekonać, trafiając na koniec karnawału. Do tej uroczystości przygotowują się tak mieszkańcy stolicy, jak i prowincja — gromadzą dziesiątki tysięcy pustych skorupki od jaj napełnionych gipsem i mąką, masy confetti papierowych, kwiatów, słodczy. Literalnie cała ludność stolicy i okolic bierze udział w zabawie. Tłumy przeciągają ulicami z muzyką śpiewami i tańcami i są bombardowane z balkonów i okien przez stojące seniory i senioryty, na co odpowiadają rzucaniem jaj i kwiatów. Gwar i wybuchy śmiechu powstają, gdy bombardowanie jest celne i zmusi do ucieczki z balkonu atakujących.

Zwracała uwagę grupa kilkunastu jeźdźców, otaczających amazonkę. Konie przybrane były kwiatami, a amazonka — to komendant portu.

Podczas przyglądania się zabawie zostałem niespodziewanie porwany przez młodzież do powozu pełnego kwiatu. Obwożony po mieście, musiałem wziąć udział w zabawie. Wstępowaliśmy do bogatszych domów, gdzie stoły były zastawione

winem, słodyczami, a piękne Hiszpanki ugaszczały nas i napełniały siłą kieszenie cukierkami i czekoladą. Trwało to do późnej nocy.

## ŻEGLUGA NA OCEANIE

Po kilkudniowym pobycie na gościnnej wyspie, „Lucja-Małgorzata” popłynęła dalej na południe ku lądowi afrykańskiemu.

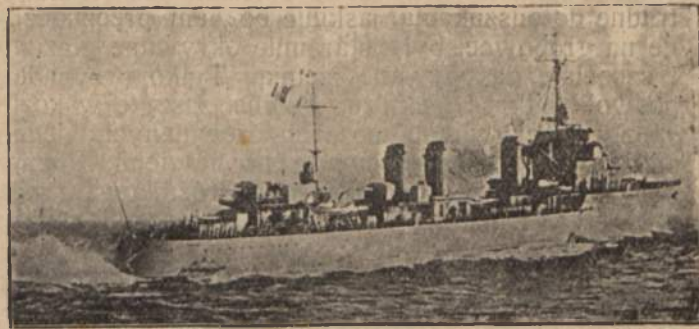
W dniu 11 lutego przebyliśmy zwrotnik ku ogólnej radości, tak naszej, jak i załogi, gdyż poczynając od zwrotnika ocean jest prawie zawsze spokojny, a przytem tak piękny, że żegluga po nim staje się prawdziwą przyjemnością.

Tylko raz jeden, w dniu 19 lutego, zawiął gorący i silny wiatr od brzegów, rozkołysał okręt, szarpał za liny i żagle, dając przedsmak zbliżającej się burzy. Powietrze stało się tak duszne, że tamowało oddech, morze dotąd gładkie i spokojne wzburzyło się, a fale zaczęły zalewać pokład okrętu. Jedna, silniejsza zmiotła mnie wraz z fotelem ku burcie okrętu i uniosła kapelusze pasażerów. Wiatr ten zwany „harmatan“ jak się nagle zjawił tak i prędko ustał i znów ocean był gładką taflą zwierciadlaną. Mieliśmy ciągle po dwadzieścia kilka stopni ciepła. Noce chłodniejsze, szczególnie jasne księżycowe są prześliczne; na pokładzie okrętu czytałyby można, smugi srebrego światła, zwabiają roje wielkich i mniejszych ryb, które w świetle księżyca olbrzymieją, przybierają fantastyczne kształty. Żaglowiec płynie cicho bez kołysania; wszystko usposabia do marzeń.

C. d. n.

## PENHOËT

**Budowa  
OKRĘTÓW wojennych  
i STATKÓW handlowych**  
wszelkich typów i rozmiarów  
(KRAŻOWNIKI, KONTRTORPEDOWCE  
TORPEDOWCE, ŁODZIE PODWODNE itp)



Konrtorpedowiec „Valmy”, całkowicie zbudowany na stoczni Penhoët (szybkość 39,85 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku mazutowym typu „Penhoët”, z którymi francuskie konrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

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



## JAKO KAPITAN STANHOVER CAŁĄ ARMADĘ PRZEPŁOSZYŁ

„Wielcy i Tajni Radcy“ których Kompanja Wost-Indyjska wysłała była do Brazylii, nie usłuchali rady Krzysztofa Arciszewskiego, aby wyspę Tamarikę, stanowiącą naturalną tarczę dla twierdzy morskiej Port-Recif, umocnić, wykarczować i uprawić. Wojska holenderskie żyły nadal z łupu, a podczas niszczyły od głodu, alarmów i epidemii. Takim przerażeniem przejmowała Holendrów Tamarika, wyspa termitów.

Biada istocie żywej, która by się na szlak białej śmierci zaawanturowała!

Ale wyspa była czysta od febrы błotnej i sucha jak pieprz. Ponieważ od korpusu wyspy wybiegało ku północy odnoże, pułkownik Arciszewski nakazał oddzielić ów przylądek od reszty wyspy. Podłożono ogień i szmat gąszczu padł w płomieniach. Termyty nie zdołały już owego przylądka odwojować. Widniał tedy w puszczy na Tamarice szeroki zwęglony przesiek, a na wdającej się w ocean kosie czuwał posterunek. Stały tam chaty na palach. Pobudowane zostały na sposób kolorowych wyspiarzy. Miały, tedy, podłogę wysoko nad ziemią, ścian nie było, jeno zwinięta mata u samej strzechy z liści palmowycн, którą podtrzymywały cztery narożne pale. Jakże słodko kołysać się pod tchnieniem passatu, omiatującego moskity, w hamaku z trawy, zawieszonym pomiędzy palami!

A ponad strzechami bujały palmy, czerpiąc soki z miazgi koralowca. Złote małpki przekomarczały się i mizdrzyły pod szerokimi liśćmi drzewa chlebowego. Wdzięczna i krągła zatoczka, otoczona półksiężycem olśniewającego piasku otwierała się ku żaglom z królestwa obfitości. Jakże zdała od zbrukanej, niszczejacej i melancholijnej śród pełnego pożaru słońca r e d y Recifu! I tak zdała od zrujnowanej Olindy z jej śmierdzącymi, grzązkimi po kolana rowami i jaskrawo kwiecistymi cementarzyskami! Kiedy febra błotna, skradając się między nagimi murami miast portowych kładła złowonny i morderczy pocałunek na wargach spekanych, kiedy dygocące ciało pieściła żabiemi, zielonemi dłońmi, a na ślaniającego się malarniką czyhał gawaczo<sup>1)</sup> z gibką klingą, inkas z toporkiem, lub zgoła podły negr, jakże to cudnie było ocknąć się na „cyplu bez mrówek“.

Czyhali naokół „źli hombres“ z maczetą<sup>2)</sup> lepka i wiecznie zboczona. Roilo się od szpiegów — wąskie oczy węzowe. Zachodziła właśnie, z popotem miazmatów, trupia pora deszczowa, a na domiar złego nurtowały w obozach głuche wieści o wielkiej hiszpańskiej armadzie z trzydziestu żagli, niosącej kwiat awanturników Kastylji, Italji i Portugalji.

Na samej granicy obu pór roku, suchej i deszczowej, noce stawały się bezsenne i nieznośne nawet na cyplu Tamariki. Nieustanny tok passatu, śpiwającego od miesięcy w koronach pierzastych, urwał się w ciągu dnia jednego, jak ucięty nożem. Gorąc czarny i lepki, na podobieństwo ciągliwej smoly, wzdął się dokoła piersi spracowanej i dyszącej. — Rzekłbyś ryby wyjęte z wody. W jednej z bezściennych chat skwierczała na stole, zatknięta w gąsior łojówka, a nikt jej płomień słało w aksamitnej czerni nieporuszone najłżejszem tchnieniem.

Migotliwy przyplusk w zatoce piaszczystej syczał zagadkowo i groźnie jak wąż z fosforu.

Na stole leżała mapa wybrzeży, przyciśnięta błyszczącym rapierem. Chuda ręka sięgnęła do inkaustu i po karcie długo kreśliła.

Ręka nerwowa i twarda, jak z brązu!

Niecierpliwie tknięty obutą nogą czarny skulony kształt, z którego dobywało się chrapanie, dał susa, jak spłoszony kujot. Był to murzynek wodza, Bombolo.

Zatrzeszczały stopnie bambusowej drabinki i na wysokości podłogi z pni ukazała się sucha, jednooka głowa.

— Gdybym ja tylko wiedzieć mógł — przemówił wódz — gdzie się ta przekłeta flota obraca! I rzucił gniewnie pióro gęsie, które zamazało kartę.

— A może się dowiemy od Bombola? — zakrzeczał z pod nóg pułkownika nieodstępny Smętek.

— At, głupiś!

— Wedle rozkazu, waszej miłości! — odrzekł służbiście Smętek, ale wszystkie zmarszczki capiej jego gęby aż ociekały gryzącym śmiechem.

— Wszelako, gdzie rozum nie poradzi, tam łacniej pytać głupiego. Nie zmykaj szelmo! — wrzasnął na murzynka. — Pójdź no tu, Bombolo!

Malec wylazł z pod maty, pod którą się ukrył na widok swego prześladowcy i błysnął białkami oczu. Szyfrowy i wąty trząsł się jak czarna meduza.

— Na diabła — zaklął Arciszewski — marnujesz mi chłopaka, Smętek!

— To się pokaże, wasza miłość, wnet się pokaże — odparł Smętek, dźwignawszy się ku łojówce naksztalt pokracznego cienia. — Na co byśmy karmili tego kundla? Dopraszam się, byś mi wasza miłość zewolił użyć mej sztuki.

Skwierczała melancholijnie łojówka. Wódz był zadumany, tylko oczy jasne błyszczały mu złem światłem ku morzu. Smętek wziął milczenie za zgodę. Wroni dziób mu dygotał, wykrzywił się czar-

cim iście grymasem, wspomniawszy, snać, wielkie przewagi arabskiej swojej abrakadabry, uczynił się kanciasty, a rozgałęziony, jak pajak, przybrał postać „pana wielkiej medycyny“.

Bombolo, wiedząc, co się święci, skomlił z przerażenia. W poplamionych tytoniem palcach Smętek zgniótł małą kulkę, nadział ją na patyczek i włożył w płomień łojówki. Wnet się żywica zajęła i rozeszła woń benzoesu. Dłuższą chwilę czarodziej mamrotał zaklęcia, potem na skrawku pergaminu nakreślił kwadrat ze znakami po rogach, a pośrodku wlepił grubą kroplę inkaustu. Nagiawszy nad nią murzynka za kark, syknął:

— Patrzyć, Bombolo, mocno patrzyć!

Pod łapą Smętka kark murzynka stęzał, jak drewno. Płynne tęczówki Bombola po daremnej próbie umknięcia na boki, utknęły w błyszczącej kropli, jak oczy małpki w źrenicach węża.

— Bombolo! — szepnął Smętek — Bombolo, ty iść ciągle naprzód!

— Moja... on nie móc — odszepnął murzynek wargami z popiołu. — Dalej być wielka woda.

— Ty patrzyć Bombolo, ty wszystko widzieć, jak w dzień, co być na ta wielka woda!

— Nic nie być... sama woda.

— Ty, Bombolo, widzieć wysoka palma. Ty drapać się na palma, rękami, nogami, tak, szybko, szybko — —!

Na wypukłym czole malca ukazały się krople potu.

— Ty siedzieć wysoko na palma. Co widzieć Bombolo? Widzieć Port Recif, widzieć Tamarika, widzieć wyspy, skały — —

— Duża kajuka wiosłować szybko zabardzo.

— A która strona ona być ta kajuka?

— Między mała wyspa. Ona płynąć z czerwony, twardy ład, blisko Tamarika. Ona tu być szybko, szybko — —

Smętek trząsał się bezgłośnym, złym śmiechem.

— Jeszcze patrzyć, Bombolo! Ty patrzyć daleko, daleko na wielka woda. Bombolo fruwać, być ptak, być albatros. Co widzieć Bombolo-albatros?

— Wielka kajuta, co należeć biała człowiek, biała wróg. Daleko niebardzo. Jeden, dwa, trzy... dziesięć. Cała mnóstwo. One stać... wiatr niema...

Bombolo zatoczył się. Smętek dmuchnął mu w oczy i malec natychmiast osunął się na ziemię. Smętek zgasił w palcach łojówkę.

— Musimy schwytać tę kajukę! — rzekł Smętek do wodza.

— Ściągnij muszkieterów — brzmiała odpowiedź. — I motus. A niech no nie będzie tej kajuki.

Smętka już nie było. Biegał po okolicznych chatkach i stawiał żołnierzy na nogi, waląc przez łeb bez pardonu, gdy któremu wyrwało się głośniejsze przekleństwo. Wnet zebrał ośmiu muszkieterów i wyprowadził na najdalszy kraniec cypla.

Przy ciszy i bezwietrzu bełkotały tylko wody między skałami i kamieniami.

— No, stary szarlatanie — ozwał się Arciszewski — ja ci dam durnia ze mnie strugać!

— Cyt! — szepnął Smętek natężonym głosem.

Rzeczywiście zaczął się przebijać miarowy bulgot, szum zagarniania wody łopatkami wiosłarzy.

— Rozżarzone lonty macie? — spytał pułkownik.

— A juści, wasza miłość.

— Ukryć w dłoniach!

Między cyplem, a sąsiednią skałą zamajaczył wydłużony kształt kajuki.

— Może o strzał z pistoletu — szepnął Smętek — a może i tego nie będzie.

— Smętek! Krócić w garść — rozkazał Arciszewski — a wy, kamraty, otworzyć panewki! Zachrobotało żelaziwo.

— Na oko broń! — i gromowym głosem w ciemność: — Halt! Werdo!

Nie było odpowiedzi, tylko zafalowała woda, bita gorączkowo łopatkami.

— Pal!

Błysnęło i grom się potoczył, pomnożony echem wśród skał. Łódź zatoczyła się bezradnie. Jeszcze ktoś bił wodę.

— Nabić muszkiety! Weźcie szalupę i sprowadzicie mi kajukę ze wszystkim, co w niej jest.

Na szczęście była szalupa na podorędziu. Nie obeszło się jednak bez straty czasu i nowej wymiany strzałów, zanim wyciągnięto kajukę na piasek zatoki. Czółno było mocno obsadzone przez Indian Camerana, wrogiego Holendrom wodza. Bronili się do ostatka i nikt z obsady żyw nie pozostał. Przewieszzone przez burtę wisiało bezwładnie ciało Miguela oberżysty z Olindy.

— Ot, co jest przy Miguelu — rzekł Smętek i, świecąc latarnią, podał Arciszewskiemu cały plik depezb. Na wierzchu znaleźli pismo Dony de Carvajal do Don Franciska Xiemnesa, sierżanta-majora na San Cristobal, okręcie linjowym Cesarza Indyj, zawierające plany pozycji holenderskich, liczebność a przedewszystkiem wezwanie do niezwłocznego zaskoczenia Port Recifu, wobec zdekompletowania załóg, tylko dwunastu naw w porcie i rozproszenia się marynarzy ze strachu przed febrą.

— Znowu Czerwona Żmija! — szeplecił jadowicie Smętek. — Najważniejsze, że Recif mają zająć jeszcze przed wschodem słońca.

— Tak z 26-go na 27-my listopada — wyczytał Arciszewski. — To i czasu niema na ratunek.

Wódz milczał długo i ocknął się z zadumy dopiero, gdy żołnierze zabierali się do grzebania ciał. — Nie ruszajcie ich zawołał. Potem przeliczył trupy. — Dwunastu — rzekł.

— A nas dziesięciu — wtrącił Smętek.

— Razem dwudziestu dwóch, nie licząc Bombola — powiedział w zamyśleniu Arciszewski. — Ej, Smętek, jest tam stary hulk na redzie z brandwachtą.

— Rychtyg jest, wasza miłość — odszepnął Smętek. — Santa Clara się zwał, póki był brygiem. Może się wydać zdala za okręt — —

— Jak te truposze ujdą w tłoku za żywych.

— Dziu! — szepnął podoficer Brand, z profesji kanonjer, kuksając towarzysza w szeregu — jaka komitywa między wodzem a tym czartem. Rzekłbyś i myśli mają jedne. I zebrało się im liczyć do kupy żywych i umarłych.

— Do szalupy, trutnie! — zaskrzeczał nagle Smętek. — Za wiosła! Poholujemy truposzy w ich kajuce na hulk.

„Santa Clara“ był to bryg rzbity, wrak przytarty do mulistego dna, lecz wcale pokaźnych rozmiarów, a służył jako statek latarniczny, znaczący drogę do portu — główny farwater.

Na brygu zastali dwóch latarników i kapitana prowiantowego Stanhouvera, który tam obrał kwartę dla bezpieczeństwa od febrы.

Przedewszystkiem pogasili światła na okręcie. Kiedy Stanhouver, wybaluszając zaspane oczy, dowiedział się, że cała hiszpańska armada idzie kur-



sem na Recif i rychło ją patrzyć, skoczył ku pułkownikowi:

— Każ, wasza miłość, zdjąć ten hulk, albo przeładować, bo mam tu prochy, muszkiety i mundury. Wpadną w ręce gawaczosów!

Smętek zarechotał, a i wódz, przysiadłszy na knechcie dał upust niepohamowanej wesołości. Wreszcie, otarłszy oczy z łez, rozkazał: — Każ wasze, tych truposzy, których przyholowałem na kajuce, przyodziać w najpiękniejsze nasze mundury.

Kapitan prowiantowy zdębiał.

Rozpoczął się ruch gorączkowy. Trupy paradnie odzianych w holenderskie mundury Indjan, Smętek rozstawiał i opierał na najwidoczniejszych miejscach, wciskał im w zmartwiałe ręce muszkiety i półpiki, a Stanhouver biegał za jednookim, kłął i groził raportem do Wysokiej Tajnej Rady. Wszystko w migotach ślepych latarni. Aż, mimo paru i duchoty, mróz szedł ludziom po krzyżach. Kiedy zaczęli śpiewać psalmy, wódz fuknął na nich ostro.

Nabito wszystkie muszkiety, jakie były na składzie, i poustawiano rzędem u burty. Jedyne działo sygnałowe, nabito faskulą z greckim ogniem. Muszkieterowie mieli otworzyć ogień bieżący i nieustający na rozkaz. Jeden latarnik dostał trabę, drugi — wielki bęben.

Trwała cisza szklanna: głos szeroko się rozchodził. Niedługo czekali. Miarowy, choć głuszony plusk owiazany szmatami wiosel!

Nie takich praktyków brać na plewy.

— Dobra nasza — ozwał się Smętek — i idą kolumną torową<sup>a)</sup>.

— Szalupy, a jakże — odwarknął pułkownik — z żagli nie mają pożytku.

— Ale przed wschodem bywa bryza i przy największej ciszy — zauważył Smętek.

Pułkownik wydał ostatnie dyspozycje.

— Wyteżyc mi strzelbę na pierwszą szalupę. Podpuścić ją na mały strzał z muszkietu.

— Każę wasza miłość strzelać? — zapytał jeden z muszkieterów, słysząc coraz bliżej chroboty wiosel w dulkach.

— Czeakać na rozkaz! — I z nieporównaną, a dobrze obliczoną na uszy wroga fenfaronadą, ryknął, co ducha w piersi:

— Warta sygnałowa na pokład marsz!

— Warta sygnałowa gotowa! — odkrzyknął Smętek.

— Alarm bojowy! — ryczał pułkownik. — Hasło: alarm bojowy! Warta sygnałowa marsz!

Latarnicy, niewyćwiczeni w sztuce sygnałowej uczynili przeraźliwy wrzask i rwetes.

A dowódca ryczał dalej komendy:

— Wszystkie ręce na pokład! — — Muszkieterowie do lewej burty! — Kanonjerzy do dzia!

— Działa gotowe! — zapiał Smętek.

Natychmiast podjął pułkownik: — Ładunek granaty! Ogień nawprost! Ogień salwami! Lewą burta! — — Pal!

Tym razem zagrzechotały muszkiety. Muszkieterowie mogli dawać salwę za salwą, mając nabite muszkiety, a w ciemnościach i ciszy czyniło to wrażenie palby całej kompanji. Jednocześnie staroświeckie działo wypaliło z niezwykłym hukiem, a faskula, ciągnąc za sobą warkocz płomienia, padła wśród szalup i płonęła dalej w wodzie ogniem greckim, oświecając kontury szalup, w których wiosłarze nalegli na wiosła. Ale i celność muszkietowego ognia wzrosła. Wiosłarze zaczęli od wiosel odpadać. Szalupy zwolniły biegu.

Tymczasem kapitan Stanhouver, z trwogi wpadłszy w szal bojowy, przebiegał pokłady z rykiem i tupotem, czyniąc sam jeden taki raban, jak półkompanja kopijników. Arciszewski zionął komendy, waląc jednocześnie z muszkietu, Smętek obsługiwał działo, a Stanhouver ryczał:

— Śmierć gawaczosom!

Znowu buchnęło działo i padła w morze druga faskula.

Tego było szalupnikom za wiele. Zaczęli kontrować wiosłami, cofać się.

— Postrzegą się — mruknął Smętek — że to było jedno działo — i powrócą na nas.

— Nie — odrzekł Arciszewski ze śmiechem.

— Wrócą z raportem do floty po rozkazy. Kapitan Stanhouver ich przepłoszył.

— Mają bryzę! — Smętek potrząsnął głową.

Rzeczywiście z morza słabo zadymało.

Szalupy oddalały się.

— Nabijaj, Smętek, działo — rozkazał pułkownik — i wal, ile się da. Weź latarników.

Nagle z pod horyzontu wyprysło słońce tak gwałtownie, jakby je goniły wszystkie furje. Wówczas ujrzeli szalupy, pełne zbrojnego ludu, a o milę lub dwie potężne galjony. Niektóre z nich sunęły zwolna, białe od żagli, groźne.

Na pomoście czołowej nawy błyskała luneta w ręku ozłoczonego oficera morskiego.

— Ot, poco nam było sztyftować w mundury tych truposzy — pułkownik objaśnił łaskawie kapitanu Stanhouvera.

— Hej, pal że, Smętek.

Runął strzał.

— Wszelako — podjął Arciszewski — jeśli forty się nie odezwą — na nic cała nasza fatyga.

— Na pierwszym od mola forcie mamy Kapitan Wirdenfelsa — warknął Smętek, szczotkując lufę działa — to dobry oficer!

Nareszcie od mola błysnęło i kula działowa wzbija bryzgi o pół mili od pierwszego galjonu. Potem z fortu zagrało jeszcze działo parę, zrzadka i nierównomiernie.

— Gdyby mieli choć krztę eksperjencji — powiedział Arciszewski — wiedzieliby zaraz, że na brzegu jest kweres, bryndza i konsternacja.

Potem długo wódz patrzył przez lunetę, aż ją zsunął i zawołał: — Wiwat! Brasują reje i biorą kurs wzdłuż brzegów. Recif ocalony!

Dopiero wówczas Stanhouver zrozumiał, w jakiej to imprezie wypadło mu wziąć udział. Skoczył i, chwytając Arciszewskiego za ręce, krzyczał: — Ot, co jest mieć takiego wodza! Bodaj się tacy wodzowie na kamieniu rodzili!

**PIJCIE TYLKO NAJCZYSTSZY  
NORWESKI TRAN Z WĄTROBY  
DORSZA**

● POD NAZWA ●

**VITATRAN**

Który można otrzymać we wszystkich aptekach

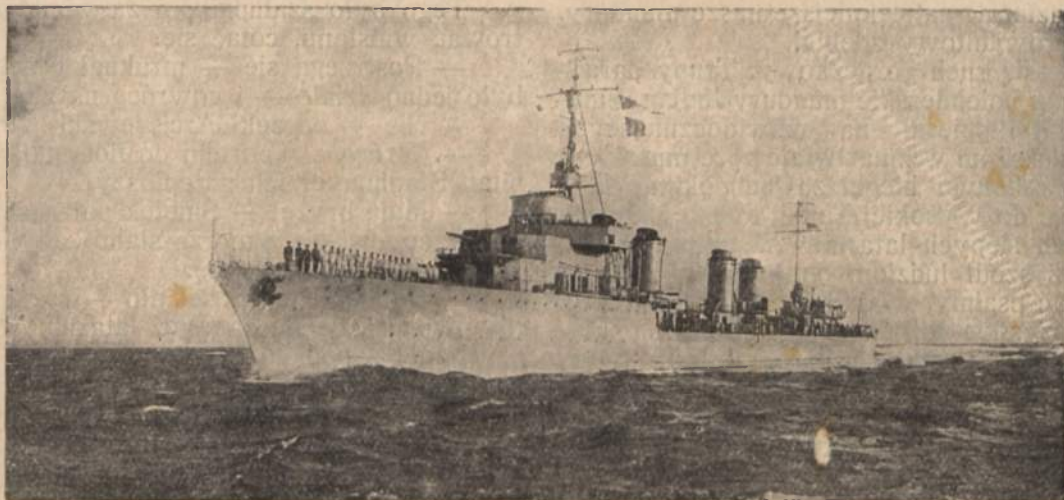
**SKŁAD HURTOWY:**

**Dom Handlowy Berg i Bergström**

**WARSZAWA, WIERZBOWA 8. TEL. 225-08**

# ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

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



Konrtorpedowiec „Albatros” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 41.9 węzłów.

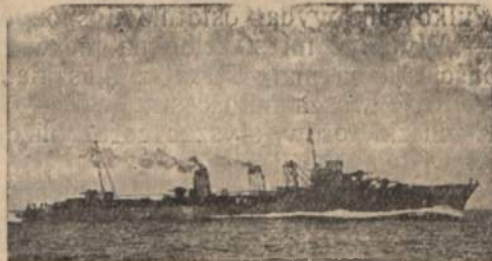
**KRĄŻOWNIKI — KONRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)**  
**TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER**

Budowa maszynierji dla konrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”



Maaszyny i kotły dla krążowników „DUQUEISNE” i „TOURVILLE” (36 węzł.) — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Sté. Gie de Constructions Mécaniques).

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



KONRTORPEDOWIEC „GERFAUT” (42.8 węzłów). NAJSZYBSZY W ŚWIECIE OKRĘT WOJENNY (Ateliers et Chantiers de Bretagne).

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

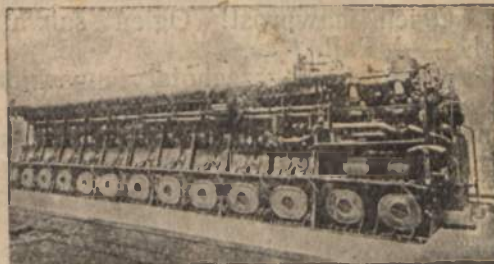
Dawne Zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

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



„Antlope” łódź podwodna marynarki wojennej francuskiej. (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime)

ZARZĄD GŁÓWNY  
 PARIS [8-6]  
 55.  
**BOULEVARD**  
**HAUSSMANN.**  
 WSZELKIE ZAPYTANIA  
 NALEŻY KIEROWAĆ  
 POD TYM ADRESEM



Motor typu M. A. N. o sile 5000 H. P. do łodzi podwodnych. Wylączność na Francję S-té G-le de Constr. Mécan.

## Wydawnictwa Morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego  
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

### WYSZLY:

	Zł. gr.
K. Bielski — Turbiny parowe	19.—
— Mechanika teoretyczna	16.—
— Prawidła wykon. rysunk. maszynowych	1.—
St. Dłuski — Dewiacja kompasu	5.20
A. Garnuszewski — Budowa okrętu	4.55
— Georja okrętu	4.25
A. Hryniewiecki — Zarys meteorologii	5.20
— Zarys oceanografji	14.50
G. Kański — Opisowy kurs locji	6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na statkach	14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	7.—
— Astronomja żeglarska	7.—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	15.—
— Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	10.—
Dr. Al. Majewski — Informator dla kandy- datów na oficerów marynarki handlowej	3.—
R. Pieńkowski — Visit of a Dockyard.	2.50
Ustawa o służbie marynarza	2.50
Handel morski w praktyce	5.—
Statut Państwowej Szkoły Morskiej	0.80
Program wymagań przy egzaminie wstępnym i opis uniformu	1.—

Podręczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ  
SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI

(Konto czekowe P. K. O. Nr 39.602).

Koszty przesyłki pocztowej 1.20 zł.

## PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

wydawany przy

SZKOLE PODCHORAŻYCH  
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

Z przesyłką pocztową rocznie 40 zł.

„ „ półrocznie 21 „

„ „ kwartalnie 11 „

Bez przesyłki pocztowej rocznie 36 „

„ „ półrocznie 18 „

„ „ kwartalnie 9 „

### SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny — kdr. por. Korytowski K.

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca —

kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH

MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290

## CZYTAJCIE

„SIEW“ — organ Centralnego Związku  
Młodzieży Wiejskiej.

„SIEW“ — jest pismem wychowawczem, społecznem,  
kulturalno-oświatowem, rolniczem, spółdziel-  
czem, samorządowem i ilustrowanem.

„SIEW“ — jest odbiciem myśli i czynów pionierów ru-  
chu młodowiejskiego zmierzających do przebu-  
dowy społecznej i gospodarczej wsi.

„SIEW“ — zawiera wiele ciekawych i cennych wiado-  
mości z życia kulturalnego, gospodarczego  
i politycznego, podaje najnowsze zarządzenia  
i ustawy dotyczące życia wsi.

„SIEW“ — obrazuje w korespondencjach życie młodzie-  
ży wiejskiej z obszaru całej Rzeczypospolitej,  
dając wskazówki ideowe i metodyczne, jak  
prowadzić pracę w Kołach Młodzieży Wiej-  
skiej.

„SIEW“ — jest jednocześnie najtańszem pis-  
mem młodzieżowem w Polsce,  
bo prenumerata roczna wynosi  
tylko 6 złotych.

Adres Redakcji i Administracji:

Warszawa, ul. Kopernika 30

Konto P. K. O. Nr. 3510.

## 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

Poleki 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 propagaady  
polskiej za oceanem, gdyż wzamian za egzemplarz  
tego wartościowego dzieła, nabyty w kraju, Liga  
Morska i Kolonjalna ofiarowuje taki sam egzem-  
plar książki wychodźtwa Północno-Amerykańskiemu  
z tekstem polskim i angielskim.

Zamówienia należy kierować do biura Zarządu Głównego  
wplacając jednocześnie należność na konto  
„Funduszu Kolonjalnego“ Nr. 1030 i podając, na jaki  
cel wplacono pieniądze.

# INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

Borowik J. — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	Zł. 0.25	Rostkowski F. — Zagadnienia morskie na tle kryzysu	„ 0.50
Czy chcesz zostać bogatym?	„ 0.20	Rummel J. — Gdynia port polski 1927 rok	„ 2.50
Gen. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonialnej	„ 0.25	Rylke A. — Morze to nowy teren pracy dla robotnika polskiego	„ 0.20
Demel K. — Narzędzia i metody łowu ryb	„ 0.50	Szczepański J. — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej	„ 0.25
Fularski M. — Kryzys emigracyjny a polska polityka kolonialna	„ 1.—	Szczepański J. — Powrót na wieczny nasz Bałtyk	„ 1.—
Gluchowski K. — Wśród pionierów polskich na Antypodach	„ 4.—	Słoński E. — Zaślubiny Polski z morzem	„ 1.—
Jarzyna A. — Peru	„ 1.50	Sieroszewski W. — Urok morza	„ 0.50
Gen. Kwaśniewski St. — Kilka uwag o żegludzie śródlądowej w Polsce	„ 0.75	Tetzlaff H. — Zagadnienia morskiej polityki Polski	„ 0.50
Kalendarz morsko - kolonialny 1933 rok	„ 2.50	Tyszel Z. — Pod Ojczyzną banderą	„ 3.—
Koźmiński - Poraj St. — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej	„ 1.—	Uziembło A. — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu	„ 0.50
Kwiatkowski E. — Trzymajmy się morza	„ 0.50	Wojciechowski S. — Flota handlowa w Polsce 1927 rok	„ 0.25
Kwiatkowski E. — Polska na morzu	„ 0.50	Zaruski M. — Na jachcie Witeź	„ 1.—
Krzywiec B. — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie	„ 1.20	Zieliński St. — Wyprawa S. Rogozińskiego do Afryki	„ 0.25
Lepecki M. B. — Opis stanu Espirito Santo	„ 3.—	Zieliński St. — Mały słownik pionierów polskich kolonialnych i mor. (prenumerata roczna zł. 5. — 12 zeszytów) pojedyn. zeszyt	„ 0.50
Lyp Fr. — Wiadomości o wysokim płaskowyżu Angoli	„ 1.20		
Lyp Fr. — Wysoki płaskowyż Angoli	„ 4.—		
Marcinkiewicz-Dunin Z. — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym	„ 1.—		
Program Kolonialny Ligi Morskiej i Rzecznej	„ 0.50		
Rosiński W. — O zamorski program gospodarczy Rzeczypospolitej	„ 0.50		
Rostkowski F. — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej	„ 1.50		

### Gry towarzyskie

Bitwa morska (dla członków Ligi M. zł. 4.)	„ 5.—
Bierki (dla członków Ligi M. i K. zł. 2.80)	„ 3.—

### Pocztówki

Widoki Gdyni, Marynarka Wojenna i Handlowa, komplet 30 sztuk (1 sztuka 20 groszy)	„ 4.—
---	-------

### Wydawnictwa komisowe

Bulowski L. — Kolonie dla Polski	„ 1.—	Sotkowski B. — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu	„ 1.50
Borowik J. — Polskie Pomorze t. I	„ 25.—	Smogorzewski K. — Propaganda korytarzowa zagranicą	„ 2.50
Borowik J. — Polskie Pomorze	„ 20.—	Stopczyk W. — Handel międzynarodowy na Bałtyku	„ 15.—
Borowik J. — Przeciw propagandzie korytarzowej	„ 10.—	Siebeneichen A. i Strassburger H. — Spór o Gdynię	„ 15.—
Dziesięcioro o Pomorzu	„ 0.50	„Wilk“ — pierwsza polska łódź podwodna (pg. akwareli Marin'a) sztuka	„ 0.30
Gustowski L. — Od Warszawy do Sahary	„ 4.—	(od wydawnictw komisowych rabatu się nie udziela)	
Gustowski L. — Na morze Gdańsk, Gdynia	„ 2.50	Pozatem Administracja „Morza“ posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza“ za lata ubiegłe, w płócienniej oprawie po cenie zł 15.	
Hellwig B. T. Jackowski J. — Rolnictwa krajów podzwrotnikowych	„ 2.50		
Kamiński - Korwin J. — Zagadnienia morskie w Polsce	„ 1.—		
Kurnatowski J. — Ustrój polityczny Francji	„ 0.50		
Skarzyński S. — 25770 kłm. ponad Afryka	„ 6.—		

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

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

### CENNIK OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	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 fantazyjno, 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

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